

Kapitel: **0** **Thema: Hinweise zum Verfahren** **Kommentare des Vorhabenträgers bzw. der Landesplanungsbehörde (RV-LG)**

Einwender: **Nr.:** **ID** **Vorzugsvariante?** **Abschnitt(e)**

0 Hinweise zum Verfahren

Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Celle

157

6

gegen die Durchführung des oben genannten Raumordnungsverfahrens nach Maßgabe der mir vorgelegten Unterlagen bestehen unter Berücksichtigung der von hier zu vertretenden Belange keine Bedenken. Änderungen oder Ergänzungen werden nicht vorgeschlagen.

0.1 Allgemeines

Landkreis Celle

1

109

nein

gegen den Bau der A 39 habe ich keine Bedenken. Folgende Anmerkungen bitte ich bei der Planung zu berücksichtigen: Die westliche Trasse entlang der B 4 sollte für die Umsetzung genutzt werden, da diese für die Verkehrserschließung des Landkreises Celle im Verhältnis zu den anderen geprüften Varianten die größte positive Wirkung haben wird. Bei der Realisierung der Autobahn ist unverzichtbar, dass die Stadt Celle und der östliche Teil des Landkreises Celle durch kurze, schnelle und leistungsfähige Verbindungsstraßen an die Autobahn angeschlossen werden. Schließlich weise ich darauf hin, dass jede vernünftige Verkehrserschließung voraussetzt, dass die Ortsumgehung Celle fertig gestellt wird.

Eine westliche Trassenführung für die A 39 ist nach den Ergebnissen der Variantenvergleiche und unter gesamtplanerische Berücksichtigung aller Gutachten nicht vor-gesehen. Die Anbindung der Stadt Celle an die A 39 ist über die B 191 und die Verlängerung der Querspange B 190n bis an die B 4 bei Breitenhees mit Anschluss an die B 191 vorgesehen. Der Abschnitt der B 190n westlich der A 39 ist jedoch nicht Bestandteil des mit vordringlichem Bedarf versehenen Gesamtverkehrskonzeptes, bestehend aus A 39, B 190n und A 14. Die Fertigstellung der Ortsumgehung Celle ist unabhängig von der Planung der A 39. Die Ortsumgehung ist als Maßnahme des vordringlichen Bedarfes bei der Ermittlung der verkehrlichen / städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen berücksichtigt worden (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 40).

Landkreis Harburg

2

489

nein

Die Stellungnahme der Samtgemeinde Elbmarsch vom 12.05.2006 mache ich mir hiermit zueigen. Im Übrigen empfehle ich aufgrund der vorgenannten Beeinträchtigungen die Samtgemeinde Elbmarsch förmlich an dem Raumordnungsverfahren zu beteiligen.

Ohne Kommentar

Landkreis Lüchow-Dannenberg

3

1155

nein

1. Antragsunterlagen:

Ohne Kommentar

Die Antragsunterlagen sind methodisch und inhaltlich sauber erarbeitet und die verschiedenen Arbeitsschritte transparent und gut nachvollziehbar dargestellt. Die Vorzugsvariante der A 39/ B 190n erscheint damit rechtssicher. Die landesplanerische Feststellung sollte entsprechend ausfallen und fundierte Grundlage sein für die Durchführung der Planfeststellungsverfahren.

Landkreis Lüneburg

4

909

ja

Mit Schreiben vom 27.03.2006 haben Sie mich um Stellungnahme zum o.a. Vorhaben gebeten. Ich habe daraufhin den als Anlage beigefügten Verwaltungsentwurf für die Beratungen in den Gremien des Kreistages erarbeitet. Nach den sehr eingehenden, abschließenden Beratungen in der Sitzung des Kreistages vom 17.07.2006 ergab sich ein Abstimmungsergebnis von 24 Ja- Stimmen zu 26 Nein- Stimmen. Die Stellungnahme wurde ergänzt um einen Hinweis für die weiteren Planungsschritte zum Vorkommen von Fledermausarten im Verlauf der Vorzugsvariante. Dieser - verspätet eingegangene - Hinweis aus Kreisen von Betroffenen ist den Gremien des Kreistages nicht mehr vorgelegt worden

ohne Kommentar

Landkreis Lüneburg

4

910

ja

Vorbemerkung:

Der Landkreis Lüneburg begrüßt die Einleitung des Raumordnungsverfahrens für die A 39 als bedeutende strukturpolitische Maßnahme ausdrücklich, werden von der neuen Autobahn doch wichtige Impulse für die Ansiedlung von gewerblichen und Dienstleistungsbetrieben als einer wesentlichen Voraussetzung für die Stärkung der Wirtschaftskraft und die Schaffung insbesondere zukunftsreicher Arbeitsplätze erwartet. Sie hebt die Randlage auf, in der der Landkreis Lüneburg in Bezug auf hochwertige Straßeninfrastruktur heute liegt und schafft eine wichtige Verknüpfung mit den Wirtschaftsräumen im Südosten Niedersachsens und im weiteren mitteldeutschen Raum. Sie verwirklicht damit ein bedeutendes Ziel des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP), wonach die A 39 das wichtigste Straßenbauprojekt für den überregionalen Verkehr mit der

Siehe Kommentar zu 0.1, ID 902 Handwerkskammer Lüneburg - Stade
Durch die A 39 kommt es in den Ortschaften entlang der B 4 im Vergleich zum Fall ohne A 39 zu Entlastungen. Nördlich von Melbeck beträgt diese Entlastung 9.000 Kfz/d, südlich von Melbeck wird die B 4 um 10.000 Kfz/d entlastet. Eine Aufweitung des Untersuchungsraumes nach Osten wurde aufgrund der an die östliche Untersuchungs- und Suchraumgrenze angrenzenden Bereiche mit voraussichtlich sehr hohem Raumwiderstand (z.B. Ortslagen Neetze, Süttof, Thomasburg, Radenbeck, Bavendorf sowie das Mausetal) nicht weiter verfolgt. Außerdem führt eine weiter im Osten verlaufende Trasse zu den mit der zusätzlichen Streckenlänge bedingten negativen

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung aus dem Raum Hamburg/Lüneburg in den Raum Wolfsburg/Gifhorn und den Raum Magdeburg darstellt (D 3.6.3 03)

Sie verspricht auch die - längst überfällige - Entlastung der Gemeinde Melbeck von unzumutbarem Durchgangsverkehr.

Bedauert wird allerdings, dass der Untersuchungsraum zwar nach Norden, nicht aber weiter nach Osten ausgedehnt wurde, so wie dies in der Resolution des Kreistages vom 20.06.2005 in Übereinstimmung mit einem entsprechenden Ansinnen der Stadt Lüneburg gefordert worden war.

Auswirkungen (Flächenverbrauch, geringere Fahrzeiterparnisse etc).

Landkreis Lüneburg

4

911

ja

Allgemeines:

1. Die Vorzugsvariante berücksichtigt auf dem Gebiet des Landkreises Lüneburg in einem sehr hohen Maße - auch im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten - raumordnerische und naturschutzfachliche Belange, so

- die im Vergleich zu anderen Varianten erhebliche Bündelung mit und Mitnutzung von bestehenden überregionalen Straßen
- Eine relativ geringe Zerschneidung/ Belastung von Vorrang- und Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft sowie für Erholung
- Eine gute Anbindung/ Erschließung bedeutender Gewerbestandorte im Oberzentrum Lüneburg
- Eine gute Verknüpfung mit Straßen von überregionaler Bedeutung sowie mit Standorten der technischen Infrastruktur wie Hafen, Flugplatz und im RROP ausgewiesenes Güterverkehrszentrum (s. auch Ziel D 3.6.0 03 : "Als Standort für ein regionales Güterverkehrszentrum kommt aufgrund der guten, vielfältigen Infrastruktureinrichtungen das Gebiet des Lüneburger Hafens in Betracht.")
- Weitgehende Schonung störepfindlicher Lebensräume.

Zu begrüßen ist auch, dass diese Trasse u.a. dadurch gefunden wurde, dass sie in Teilen im erweiterten Untersuchungsraum liegt, den der Landkreis Lüneburg gefordert hatte.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

Landkreis Lüneburg

4

912

ja

Als Nachteile, auch im Vergleich mit anderen untersuchten Haupt- und Untervarianten, sind nicht zu verkennen

- die gegenüber dem Status-quo größere Zerschneidung des Stadtgebietes von Lüneburg aufgrund des in Vergleich zur jetzigen Trasse der Ostumgehung größeren Querschnitts sowie die Beschneidung des Potenzials für die Siedlungsentwicklung der Stadt,
- die erhöhte Lärmbelastung im Stadtgebiet Lüneburg, die allerdings durch den Rückbau der "alten" Ostumgehung relativiert wird,
- die - im Vergleich zu den weiter östlich geführten Varianten - weniger günstige Entwicklungsfunktion für die strukturschwachen östlichen Teile des Landkreises,
- eine Beeinträchtigung der weiteren gewerblichen Entwicklung im Bereich Lüneburg-Hagen.

Siehe Kommentar zu 0.1, ID 1055 Stadt Lüneburg
Aus gesamtplanerischen Sicht ergeben sich vor allem im Hinblick auf das Schutzgut Mensch Vorteile für den Abschnitt 502 (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5). Die Linienvariante 3, die im südlichen Abschnitt identisch mit der Linienvariante 4 und im nördlichen sowie mittleren Abschnitt etwas weiter westlich als diese verläuft, weist insgesamt bezogen auf Unterstützung bei der Erfüllung der Ziele und Grundsätze der Raumordnungs- und Entwicklungspläne das größere Potenzial auf (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 101). Bei den raumordnerischen Wirkungen, ermittelt über die eingesparten Fahrzeiten, ergeben sich nur minimale Unterschiede zwischen diesen Linienvarianten (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 70).

Landkreis Lüneburg

4

917

ja

2. Die raumordnerische und umweltfachliche Beurteilung der Westvariante wird im Wesentlichen geteilt.

ohne Kommentar

3. Die vorgelegten Unterlagen sind im Allgemeinen methodisch sorgfältig, nachvollziehbar und gründlich. Es ist nicht erkennbar, dass für die raumordnerische und umweltfachliche Beurteilung wesentliche Gesichtspunkte fehlen.

Landkreis Uelzen

5

5

ja

Landkreis Uelzen, Amt 63: Landkreis wünscht auch die Beteiligung aller Verbände, die nicht dem Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände angeschlossen sind.

RV LG: Das ROV hat die Zweckbestimmung, die geplante Autobahn mit den Erfordernissen der Raumordnung, wie sie im Landes-Raumordnungsprogramm und in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festgelegt sind, und mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, abzustimmen.

Im Niedersächsischen Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG) ist in § 15 Absatz 2 geregelt, dass neben den Trägern öffentlicher Belange und den von der obersten Naturschutzbehörde anerkannten Verbänden nur die "Verbände und Vereinigungen beteiligt werden (sollen), deren Aufgabenbereich für die Landesentwicklung oder für

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

die regionale Entwicklung von Bedeutung ist."

Die Wasser- und Beregnungsverbände haben dagegen nur eine lokale Bedeutung. Bei der jetzt im Rahmen des ROV anstehenden Bestimmung einer Linienführung der A 39 im Maßstab 1 : 25.000 ist eine Ausrichtung einer evtl. Trassenführung der Autobahn an den von den Verbänden betriebenen Anlagen nicht möglich. Deshalb ist die Beteiligung dieser Verbände an dem ROV nicht erforderlich.

Dabei ist selbstverständlich, dass die von den Verbänden betriebenen Anlagen, soweit sie von der A 39 betroffen sind, beim Bau der Autobahn in betriebsfähigem Zustand belassen werden bzw. - bei einem erforderlichen Eingriff in diese Anlagen - wieder hergestellt werden. Die Verbände werden deshalb zu gegebener Zeit am Planfeststellungsverfahren beteiligt. Allgemeine landwirtschaftliche Fragen und Stellungnahmen können über die Bezirksstelle der Landwirtschaftskammer, den Kreisverband des Nieders. Landvolkes und über die Samtgemeinden und Gemeinden vorgetragen werden.

Landkreis Uelzen

5

46

ja

der Kreisausschuss des Landkreises Uelzen hat in seiner Sitzung am 25.04.2006 folgenden Beschluss gefasst: "Der Landkreis Uelzen begrüßt und unterstützt die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ermittelte Vorzugsvariante der A 39 im Osten des Kreisgebietes."

ohne Kommentar

Mit diesem Beschluss möchten wir ein Signal setzen, dass Politik und Verwaltung des Landkreises Uelzen zur Autobahn A 39 stehen und gemeinsam die Vorzugsvariante im Osten des Landkreises unterstützen. Auf Grund der örtlichen Kenntnisse unseres Gebietes und der Darstellungen im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Uelzen sind wir der Auffassung, dass die Führung der A 39 im Osten des Kreisgebietes konfliktärmer als bei anderen Trassenvarianten möglich ist und dass hier die positivsten Auswirkungen für die Kreisentwicklung zu verzeichnen sein werden. Wir begrüßen daher ausdrücklich die Vorzugsvariante der A 39.

Mit dem Beschluss unseres Kreisausschusses sollen nicht die noch zu erarbeitenden fachlichen Stellungnahmen der einzelnen Träger öffentlicher Belange vorweg genommen werden; sie werden zum Abschluss des Beteiligungsverfahrens an die Regierungsvertretung Lüneburg abgegeben werden. Das gilt auch für örtliche Details der Trassenführung.

Landkreis Uelzen

5

422

ja

Aufgrund der örtlichen Kenntnisse des Gebietes und seiner daraus resultierenden Darstellung im aktuell gültigen Regionalen Raumordnungsprogramm war der Landkreis Uelzen schon immer der Auffassung, dass die Führung der A 39 im Osten des Kreisgebietes konfliktärmer als bei anderen Trassenvarianten möglich ist und dass hier die positivsten Auswirkungen für die Kreisentwicklung zu verzeichnen sein werden. Aus diesem Grunde begrüßt der Landkreis Uelzen ausdrücklich die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ermittelte Vorzugsvariante der A 39 im Osten des Kreisgebietes und unterstützt sie bei der Umsetzung der Planung (Beschluss des Kreisausschusses vom 11.04.2006).

Unter Beachtung der raumordnerischen Vorgaben und der örtlichen Gegebenheiten ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

Landkreis Uelzen

5

474

ja

Neben der grundsätzlichen Zustimmung zur Vorzugsvariante und den vorstehenden Stellungnahmen als Träger öffentlicher Belange beantragt der Landkreis Uelzen, dass die Planung und der Ausbau der B 190 N (Querspange) im Rahmen des Raumordnungsverfahrens und der nachfolgenden Zulassungsverfahren durchgehend bis an die B 4 bei Breitenhees heran erfolgt. Gleichzeitig wird beantragt, dass das Land Niedersachsen sich dafür einsetzt, auch die Finanzierung dieser Maßnahme sicherzustellen (Beschluss des Kreisausschusses vom 13.06.2006).

Die Weiterführung der B 190n nach Westen über die A 39 hinaus ist seitens des Landes Niedersachsen gewünscht und Bestandteil der Planungen zur A 39. Sie ist jedoch nicht Bestandteil des Vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Somit ist eine zur A 39 zeitnahe bauliche Umsetzung der westlichen Verlängerung der B 190n nicht zu erwarten. Eine Aufnahme der gesamten B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist im Rahmen der fünfjährigen Überarbeitung möglich.

Begründung:

Die Verkehrsuntersuchung zur Vorzugsvariante der A 39 stellt in Anlage 1 die Kfz-Belastungen 2015 dar. Hier ist auch die Fortführung der B 190n bis Breitenhees dargestellt; danach wäre die westliche B 190n mit 8000 Kfz/Werktag belastet. Daraus folgt, dass über die westliche B 190n ein erheblicher Mehrverkehr zu erwarten ist. Ohne die westliche Verlängerung der B 190n müsste sich der nach oder von Westen fließende Verkehr auf der B 190n durch die Ortsmitte von Bad Bodenteich zur Landesstraße 265

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
bewegen. Die damit verbundene Mehrbelastung der Ortsdurchfahrt Bad Bodenteich ist angesichts der örtlichen Verhältnisse und angesichts der Bedeutung Bad Bodenteichs für die Entwicklung des Tourismus im südlichen Landkreis nicht vertretbar.				
Gemeinde Adendorf	8	171	ja	
1. Die Gemeinde Adendorf wird sich weiterhin für den Bau der BAB A 39 einsetzen. 2. Gegen die Vorzugsvariante werden grundlegend keine Einwendungen vorgetragen, dennoch werden Anregungen und Bedenken vorgebracht.			ohne Kommentar	
Gemeinde Adendorf	8	173	ja	
4. Gegen die Feststellungen in den Unterlagen werden erhebliche Bedenken geltend gemacht (s. im Verlauf der Stellungnahme). 5. Diese Bedenken führen dazu, der Westtrasse weiter den Vorzug zugeben, dies besonders deshalb, weil im Falle von Verkehrsstörungen auf der Vorzugstrasse durch Unfälle, Baumaßnahmen oder Hindernissen Rückstaus in der Innenstadt von Lüneburg, auf der A 250, auf der A 39 Richtung Süden und auf der B 209 entstehen. 6. Die Gemeinde Adendorf spricht sich ausdrücklich gegen die Nordvariante, die Varianten 503 und 504 aus.			Verkehrsstörungen sind als selten auftretende Ereignisse im Rahmen der Linienfindung vor dem Hintergrund der ständigen Wirkungen nicht entscheidungserheblich und demzufolge nicht berücksichtigt.	
Gemeinde Adendorf	8	174	ja	
Sehr kritisch gesehen wird die Tatsache, dass es für eine so bedeutende Straßenbaumaßnahme, die sowohl für die Bundesländer Niedersachsen, Schleswig-Holstein und für die Freie und Hansestadt Hamburg aufgrund der langfristig zu erwartenden zusätzlich belastenden Verkehrsströme aus dem Norden wie auch aus dem Osten erhebliche Bedeutung haben wird, zwischen den genannten Bundesländern keine intensiven Abstimmungsgespräche gegeben hat.			Die A 39 ist im Bedarfsplan des Bundes, bei dessen Erarbeitung das gesamte Verkehrsnetz (nicht nur die Straßen) länderübergreifend berücksichtigt worden ist, in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden.	
Wenngleich die Gemeinde Adendorf aufgrund der fachlichen Prüfungsergebnisse aus der Sicht der Adendorfer Betroffenheit keine Einwendungen gegen die Vorzugsvariante erhebt, so wird dennoch festgestellt, dass aus verkehrlichen Gründen bzw. weil die Gesamtbelastung für die Bevölkerung durch die bereits vorhandenen Verkehrswege und der geplanten Maßnahmen zusammenfassend nicht untersucht und dargestellt wurde. Dies begründet erhebliche Bedenken gegen die Feststellungen in den zur Verfügung gestellten Unterlagen.				
Samtgemeinde Amelinghausen	9	271	nein	
Die Samtgemeinde Amelinghausen hat zur Kenntnis genommen, dass die nach Auswertung aller Untersuchungsbereiche ausgewählte Vorzugsvariante das Gebiet der Samtgemeinde Amelinghausen nicht berührt. Die Samtgemeinde Amelinghausen legt in diesem Zusammenhang Wert auf die Feststellung, dass sich nach Abarbeitung der Ergebnisse aller Untersuchungsbereiche ergibt, dass die Westvariante für den Neubau einer Bundesautobahn 39 ausgeschlossen werden muss.			Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.	
Samtgemeinde Amelinghausen	9	275	nein	
E) Hinsichtlich des westlichen Planungskorridors, der auch Bestandteil der Planungsunterlagen ist, schließt sich die Samtgemeinde Amelinghausen ausdrücklich der Stellungnahme der Gemeinde Betzendorf vom 12. Juni 2006 an (siehe dazu nachstehende Hinweise und Bedenken; Ziffern 1 bis 10):			ohne Kommentar	
Samtgemeinde Amelinghausen	9	282	nein	
Da sich der hiesige Samtgemeinderat in seiner öffentlichen Sitzung am 13. Juli 2006 mit der Thematik nochmals befassen wird, behält sich die Samtgemeinde Amelinghausen ausdrücklich vor, über diese Stellungnahme hinaus, auch nach Fristablauf sowie im Verlauf des weiteren Verfahrens, ergänzende Bedenken und Hinweise vorzutragen. Das gilt insbesondere für den Fall, dass sich aus der Stellungnahme der Stadt Lüneburg, die Ihnen aufgrund der Fristverlängerung erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt wird, Inhalte ergeben, die von hier einer besonderen Bewertung zugeführt werden müssen.			ohne Kommentar	
Gemeinde Betzendorf	11	103	nein	
die Gemeinde Betzendorf hat die im Raumordnungsverfahren ausgelegten Unterlagen zur Kenntnis genommen. Ihre Planung für den Verlauf einer Variante im westlichen Untersuchungskorridor auf dem Gebiet der Gemeinde Betzendorf macht Rat und Verwaltung sowie viele Bürger der Gemeinde Betzendorf weiterhin sehr betroffen. Sie stößt vor allem bezüglich der geringen Schutzabstände zu den hier wohnenden Menschen auf Unverständnis und Ablehnung. Die Gemeinde Betzendorf hat zur Kenntnis genommen, dass die von Ihnen			Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch)	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>vorgestellte Vorzugsvariante das Gebiet der Gemeinde Betzendorf nicht berührt. Gleichwohl bleibt auch der westliche Planungskorridor über das Gebiet der Gemeinde Betzendorf Bestandteil Ihrer Planungsunterlagen. Bewusst beschränkt sich die Gemeinde Betzendorf in Ihrer Stellungnahme auf die Belange dieser westlichen Trassierung. Bereits mit Schreiben vom 27. Februar 2004 und 01. Juni 2005 hatte die Gemeinde Betzendorf Stellungnahmen abgegeben. Diese Bedenken sind bis heute noch immer nicht vollständig abgearbeitet und werden insoweit aufrecht erhalten.</p> <p>Der Rat der Gemeinde Betzendorf hat in seiner öffentlichen Ratssitzung am 08. Juni 2006 die Abgabe dieser weitergehenden Stellungnahme einstimmig beschlossen.</p>				
Gemeinde Rehlingen	13	197	nein	
<p>Die Gemeinde Rehlingen lehnt den geplanten Bau der Bundesautobahn A 39 aus heutiger Sicht aus den nachfolgend aufgeführten Gründen ab. Im Untersuchungsauftrag fehlt eine eindeutige Aussage zu der Möglichkeit, den zukünftigen Verkehr durch Ausbau vorhandener Verkehrswege aufzunehmen (NullPlus-Variante). Um den Flächenverbrauch in Niedersachsen einzudämmen, ist zu prüfen, ob eine Verkehrsentlastung ausschließlich durch eine Bundesautobahn oder auch durch eine Autostraße bzw. eine ausgebautere vierspurige Bundesstraße mit Ortsumgehungen zu gewährleisten ist.</p>				<p>zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. Aufgrund der im gesamten Raum gleichmäßig verteilten Siedlungen lässt sich eine Nähe zur Autobahn mit den entsprechenden Auswirkungen nicht überall verhindern.</p> <p>Die Straßenbauverwaltung folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenbauänderungsgesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen.</p> <p>Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspanne zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum, vor allem auch im Raum Uelzen.</p> <p>Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt.</p>
Samtgemeinde Bardowick	14	490	nein	
<p>Die Stellungnahme wurde im Zusammenwirken mit den Mitgliedsgemeinden Mechtersen, Vögelsen und Bardowick erstellt.</p>				Ohne Kommentar
Samtgemeinde Bardowick	14	491	nein	500, 700
<p>Die Samtgemeinde Bardowick ist nunmehr im Raumordnungsverfahren BAB A 39 durch die Variantenabschnitte 501 im Westen und 700 im Norden betroffen.</p> <p>Der betreffende Abschnitt 501 liegt im Gemarkungsbereich der Mitgliedsgemeinden Bardowick, Mechtersen und Vögelsen. Er beginnt am Anschlusspunkt A 250 / B 404 (AS Handorf) und endet im Süden an der Gebietsgrenze zu der Samtgemeinde Gellersen in Höhe des Siedlungssplitters Neu-Vögelsen.</p> <p>Der Variantenabschnitt 700 liegt auf dem Gebiet der Samtgemeinde Bardowick im Gemarkungsbereich der Mitgliedsgemeinden Bardowick und Wittorf. Er beginnt an der AS Handorf und endet ungefähr am Kreuzungspunkt mit der B 209, südwestlich der Ortslage Brietlingen-Moorburg.</p> <p>Da seitens des weiteren Raumordnungsverfahrens die sog. Nordvariante keine weitere Berücksichtigung finden wird, wird auf eine Stellungnahme der Samtgemeinde Bardowick zu diesem Variantenabschnitt im Weiteren verzichtet.</p> <p>Die seitens der Samtgemeinde Bardowick mit o. g. Schreiben vorab vorgebrachten Hinweise und Einschätzungen zur Situation der betroffenen Gemarkungsbereiche der Mitgliedsgemeinden Mechtersen, Vögelsen und Bardowick im Hinblick auf eine westliche Linienführung im Abschnitt 501 haben sich durch die UVS II und das weitere Trassenbewertungsverfahren nach hiesiger Einschätzung zwischenzeitlich weitgehend bestätigt.</p> <p>Allerdings fanden wesentliche Anregungen und Forderungen der Samtgemeinde Bardowick zu Umfang und Methodik der Erhebung grundlegender, gesicherter Daten zu den Themenbereichen Erholungsfunktion, Naturhaushalt, Natur und Landschaft, keine Berücksichtigung.</p> <p>Daher werden für das weitere Raumordnungsverfahren die seinerzeit geäußerten Hinweise, Anregungen und Forderungen vollinhaltlich aufrechterhalten.</p>				<p>Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.</p> <p>Die Träger öffentlicher Belange sowie weitere Dritte sind umfangreich bei der Bestandserhebung beteiligt worden.</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Insgesamt sind, nach hiesiger Einschätzung, wichtige Kriterien verschiedenster Art bei der Bewertung des Variantenabschnittes 501 der Hauptvariante GP 1-46/1 nicht entsprechend gewichtet oder überhaupt nicht gewichtet worden.

Im Ergebnis scheint der Variantenabschnitt 501, im Verlauf der Hauptvariante GP 1-46/1, planungsseitig nach wie vor als ein möglicher, wenn auch nur alternativer Trassenverlauf für die A 39 in Betracht zu kommen.

Die Samtgemeinde Bardowick sieht sich daher veranlasst, sich nochmals entschieden gegen eine mögliche Führung der A 39 im Verlauf des Variantenabschnittes 501 auszusprechen.

Samtgemeinde Bardowick

14

521

nein

Zusammenfassend muss gesagt werden, dass die Darstellung und Bewertung des Variantenabschnittes 501 bezüglich städtebaulicher und raumordnerischer Belange, die für eine Realisierung der A 39 im Westen sprechen, in der Raumverträglichkeitsuntersuchung zu positiv erfolgt ist. Eine Realisierung der A 39 als westliche Variante erscheint aus hiesiger Sicht unter städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten als nicht sinnvoll.

Die Beurteilung der städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen ist nicht für einzelne Variantenabschnitte, sondern unter Beachtung der vorhandenen und geplanten Struktur des gesamten Raumes für durchgehende Linienvarianten zwischen Wolfsburg und Lüneburg durchgeführt worden. Demnach ergibt sich aus städtebaulicher Sicht (Trennwirkung) ein Vorzug für eine westlich Lüneburgs verlaufende Variante (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 69). Bezogen auf die raumordnerischen Wirkungen lässt sich eine Westvariante im Vergleich zumindest nicht ausschließen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 70 und Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 101 und Anhang A, S. 50).

Flecken Bardowick

15

569

nein

der Flecken Bardowick schließt sich der Stellungnahme der Samtgemeinde Bardowick vom 20.07.2006, AZ 66/66.1 - SG-S-056b- zu o.g. Raumordnungsverfahren vollinhaltlich an. Die vorgenannte Stellungnahme der Samtgemeinde Bardowick wurde im Zusammenwirken mit dem Flecken Bardowick erstellt. Ich bitte um Kenntnisnahme und Berücksichtigung.

Siehe Kommentare zu Samtgemeinde Bardowick

Gemeinde Mechtersen

18

475

nein

der Gemeinderat spricht sich gegen den Bau der Autobahn A 39 bei Mechtersen aus und nimmt wie folgt Stellung zum Raumordnungsverfahren zur BAB A 39.

Ohne Kommentar

Die im Beitrag der Gemeinde Mechtersen zur Antragskonferenz vom 20.02.2004 aufgeführten Argumente gegen eine A39 bei Mechtersen bleiben auch weiterhin uneingeschränkt bestehen.

In der beigefügten ausführlichen Stellungnahme der Samtgemeinde Bardowick vom 20.07.2006 sind diese Argumente weiter begründet, ergänzt und erläutert. Die Stellungnahme ist unter Beteiligung der betroffenen Mitgliedsgemeinden, so auch Mechtersen, sowie unter Berücksichtigung der Argumente der Bürgerinitiative Mechtersen erstellt worden.

Gemeinde Mechtersen

18

480

nein

Im übrigen bitte ich, die Stellungnahme der „Bürgerinitiative Mechtersen - keine A 39“ zu berücksichtigen, die nach hiesiger Einschätzung mit fundierten Aussagen situationsgerecht erarbeitet wurde. Diese Stellungnahme ist mir zusammen mit rund 90 Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern, die ihre berechtigten Sorgen und Bedenken in Einzelschreiben kundgetan haben, zur Weiterleitung an Sie überreicht worden.

Ohne Kommentar

Gemeinde Vögelsen

20

481

nein

Die Gemeinde Vögelsen schließt sich inhaltlich der Stellungnahme (AZ 66/66.1 SG-S058b), vom 20.07.2006, der Samtgemeinde Bardowick an.

Stellungnahme entspricht der Stellungnahme der Samtgemeinde Bardowick. Siehe deshalb Kommentare zur Stellungnahme der SG Bardowick zu 0.1 (ID 490, 491, 521), zu 0.2 (493, 494, 495, 496), zu 0.4.1 (518), zu 1.5 (519), zu 1.6 (520), zu 2.4 (499), zu 3.06.3 (516), zu 3.08 (508), zu 4.0 (492), zu 4.01 (497, 517), zu 4.02 (509, 510), zu 4.04.2 (511), zu 4.05 (498).

Samtgemeinde Gellersen

25

384

nein

Ergänzung der Stellungnahme v. 11.07.06:

Der Rat der Samtgemeinde Gellersen halt die der Vorzugsvariante zugrunde liegende Planung fachlich für solide und fundiert und bedauert die Infragestellung durch den Stadtrat Lüneburg.

Gemeinde Kirchgellersen

26

352

nein

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
die Gemeinde Kirchzellern hat zu Kenntnis genommen, dass als Vorzugsvariante für die geplante BAB A39, die Hauptvariante GPI-46/2 zum Tragen kommt. Im Rahmen des jetzt eingeleiteten Raumordnungsverfahren weisen wir nochmals auf die Argumente gegen eine westliche Trassenführung hin.				Ohne Kommentar
Samtgemeinde Ilmenau	30	316	nein	
Der Rat der Samtgemeinde Ilmenau hat zu diesem Thema bereits am 08.08.2002 einstimmig eine Resolution zur Unterstützung des Bundesfernstraßenprojektes A 39/ A 14 beschlossen. Diese Resolution behält bis zum heutigen Tage ihre Gültigkeit. Eine Ausfertigung (Anlage 1 + 2) füge ich diesem Schreiben bei. Belange der Samtgemeinde sind im Zusammenhang mit der derzeitigen Vorzugsvariante nicht betroffen. Seitens der Samtgemeinde werden aus diesem Grunde zur derzeitigen Vorzugsvariante weder Anregungen, noch Bedenken vorgebracht. Ich gehe davon aus, dass die Samtgemeinde erneut beteiligt wird, sollte es zu Änderungen der Vorzugsvariante kommen.				RV LG: Eine weitere Beteiligung ist in den weiteren Planungsschritten vorgesehen, sofern es zu Änderungen der Trasse kommt und die Samtgemeinde betroffen ist.
Stadt Lüneburg	35	1045	ja	
Teil I: RAe Dr. Rüping, Dr. Karoff & Kollegen				Zur Kenntnis genommen.
Die Stadt Lüneburg lehnt als Träger öffentlicher Belange und in ihrer Eigenschaft als von der Trassenführung unmittelbar betroffene Kommune die im Raumordnungsverfahren ermittelte Vorzugsvariante der in Planung befindlichen A39 ab, soweit die Trassenführung unmittelbar über ihr Gebiet verläuft. Die Stadt Lüneburg lehnt vorsorglich ebenfalls jede andere Trassenführung ab, die unmittelbar über ihr Gebiet verläuft.				
Stadt Lüneburg	35	1055	ja	
7. Einwendungen der Bürger der Stadt Lüneburg Die Stadt Lüneburg sieht sich auch gehalten, im Rahmen ihrer Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren auf die Einwendungen ihrer Bürger zu verweisen. Bis zur gesetzten Frist vom 30.06.2006 sind der Stadt Lüneburg insgesamt 1.774 Einwendungen zugeleitet worden, in der die Einsender vor allem ihre mit den Teilvarianten 502 bis 504 einhergehenden Befürchtungen dargelegt haben. Hierbei sind hauptsächlich die Angst vor erhöhten Emissionen, dem Verlust bestehender Naherholungsgebiete, dem Zerschneiden bestehender kultureller Strukturen und einem unzureichenden Planungsstandard der hierfür zuständigen Institutionen genannt worden. So hat unter anderem die besondere Struktur Lünes und Moorfelds, zweier Stadtteile mit in vielen ehrenamtlichen Projekten Ausdruck findendem sozialen Engagement, das nicht nur bei der Vorzugstrasse, sondern auch bei den Teilvarianten 503 bis 504 nicht unerheblichen Einschnitten unterworfen wäre, keinen Eingang in die Planungsunterlagen gefunden. Dies ist für das Raumordnungsverfahren insoweit von Belang, als dass sie das Recht der Kommunen tangieren, zumindest im Kernbereich die örtlichen Strukturen selbst zu bestimmen. Den dargelegten örtlichen Besonderheiten und Planungsabsichten der Stadt Lüneburg werden die Ermittlungen und Bewertungen im Raumordnungsverfahren nicht gerecht. Auch im Hinblick auf weitere Belange der Raumordnung und die Schutzgüter des UVPG weisen die im Raumordnungsverfahren vorgelegten Unterlagen und darauf aufbauend die Auswahl der Vorzugsvariante im Stadtgebiet erhebliche Mängel auf.				Die Belange der Stadtteile Lüne und Moorfeld sind in den Untersuchungen berücksichtigt. Vor allem der Stadtteil Moorfeld sowie das Lüner Holz als Naherholungsgebiet erhalten durch die Vorzugsvariante mit dem gleichzeitigen Rückbau der bestehenden B 4 im Bereich Moorfeld ein erhebliche Entlastung gegenüber dem Ist- Zustand bzw. Null- Fall (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5). Durch die Abschnitte 503 und 586 bleibt die vorhandene zerschneide Wirkung bestehen. Die luftschadstofftechnischen Berechnungen der Gesamtbelastung nach dem Berechnungsprogramm gemäß Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02) haben keine gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen ergeben. Demnach werden für alle Schadstoffe die Grenz- und Zielwerte gemäß 22. BImSchV bzw. TA Luft (2002) bereits im Fahrbahnrandbereich eingehalten. Die Zusatzbelastungen nehmen mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand weiter ab (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 18 ff). Für die Abschnitte 502 und 586 ist aufgrund der Nähe der Trassen zur Bebauung und der dadurch eingeschränkten Anwendbarkeit des MLuS eine detaillierte Betrachtung der relevanten Luftschadstoffe NO2 und PM10 (Feinstaub) durchgeführt worden. Demnach ergibt sich im Zuge der Trasse 586 für ein Haus eine geringfügige Überschreitung des NO2-Grenzwertes auf der trassenzugewandten Seite. Weitere Grenzwertüberschreitungen ergeben sich für die untersuchten Abschnitte 502 und 586 nicht.
Stadt Lüneburg	35	1102	ja	
IV. Fazit Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die im Raumordnungsverfahren vorgelegten Unterlagen nicht geeignet sind, eine landesplanerische Feststellung der Vorzugsvariante zu stützen. Sämtliche Bausteine der Auswahl der Vorzugslinie sind fehlerbehaftet. Die Fehler im Untervariantenvergleich im Stadtgebiet Lüneburg gehen aufgrund der Systematik der vorgelegten Unterlagen auch in die Teil- und den Hauptvariantenvergleiche ein und machen diese unbrauchbar. Die Stadt Lüneburg fordert daher eine Überarbeitung der Unterlagen im Raumordnungsverfahren. Sämtliche Aspekte und Belange, welche die Gutachter der Stadt Lüneburg herausgearbeitet haben, sind in die Betrachtungen einzuarbeiten. Auf der Basis dieser Erkenntnisse ist der Variantenvergleich neu durchzuführen. Dabei sind im Bereich des Stadtgebietes Lüneburg die Variantenabschnitte, welche die Stadt Lüneburg				Ein Vergleich zwischen einer westlichen und einer östlichen Variante im Bereich Lüneburg wird durch den Vergleich GP 1-18 unter Beachtung der Aspekte UVS, Landwirtschaft und Kosten nachgeholt

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

durchqueren direkt mit einer Westumfahrung des Stadtgebietes zu vergleichen. Aufgrund der erheblichen Betroffenheiten im Stadtgebiet Lüneburg und der maßgeblichen Bedeutung, welche auch die UVS im Untervariantevergleich dem Schutzgut Mensch einräumt (beispielhaft: ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, Untervariantevergleich GP 2-5, S. 23), dürfte auf der Basis derart überarbeiteter Unterlagen nur eine Westumfahrung in Frage kommen.

Stadt Lüneburg

35

1103

ja

Teil II: GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH

ohne Kommentar

1. Anlass / Aufgabenstellung

Das Raumordnungsverfahren zur Linienfindung für die A 39 ist vor kurzem durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vorgestellt worden. In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren sind Varianten für die Trassenführung der A 39 ermittelt und bewertet worden. Auf Grundlage der Bewertungen der Varianten ist eine Vorzugsvariante benannt worden. Innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg verläuft die Vorzugsvariante durch das Lüner Holz im Umfeld des Lüner Klosters und durch Bereiche nordöstlich der Schlieffenkaserne, die zum derzeit in Bearbeitung befindlichen Bebauungsplan Nr. 129 "Schlieffenpark" gehören. Durch die Auswahl dieser Vorzugsvariante im Stadtgebiet von Lüneburg und durch die weiteren Varianten im Stadtgebiet sieht die Stadt wesentliche Belange und Ziele ihrer Stadtentwicklung bedroht.

Die Ziele der Stadtentwicklung und die Auseinandersetzung mit dem vorliegenden Untervariantevergleichs GP 2 - 5 der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren (Plausibilitätsprüfung der Aussagen hinsichtlich Bestand, Bewertung, Variantenvergleich) bilden die Grundlage die folgenden Darstellungen.

Das Gutachten gliedert sich in:

- Die Überprüfung der Ziele der städtebauliche Entwicklung der Stadt Lüneburg mit der Vorzugsvariante (Untervariante GP 2 - 5/1) sowie der Untervariante im Bereich der B 4 (GP 2 - 5/2) und der Teilvariante nördlich Ebensberg (GP 2 - 17/2 innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg)
- Plausibilitätsprüfung / Schwachstellenanalyse der Unterlagen des Raumordnungsverfahrens zur Auswahl der Vorzugsvariante im Stadtgebiet (Untervariantevergleich GP 2-5)

Die hier anzustellenden Betrachtungen dienen dazu, Aspekte herauszuarbeiten, die bisher im Rahmen der Unterlagen des Raumordnungsverfahrens keine bzw. keine ausreichende Berücksichtigung gefunden haben und die für die Stadt Lüneburg für die weitere Stadtentwicklung von entscheidender Bedeutung sind.

Samtgemeinde Ostheide

36

253

ja

„Bereits mit Schreiben vom 02.03.2004 (Bestandteil dieser Einwendung, als Anlage beigefügt) - im Anschluss an die Antragskonferenz vom 20.02.2004 in Uelzen - hat die Samtgemeinde Ostheide eine Stellungnahme abgegeben und Gründe vorgetragen, die gegen eine Trassenführung der A 39 über das Gebiet der Samtgemeinde Ostheide sprechen. Die seinerzeit vorgetragenen Argumente werden vollinhaltlich aufrecht erhalten, da sie auch durch die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens übersandten umfangreichen Gutachten und sonstigen Unterlagen nicht entkräftet werden können.

Ohne Kommentar

Samtgemeinde Ostheide

36

263

ja

Zusammenfassend stelle ich fest, dass das Gebiet der Samtgemeinde Ostheide, wie die vorstehend dargelegten Fakten belegen, für einen Autobahnbau ungeeignet ist. Bei der politischen Vertretung sowie der Verwaltung der Samtgemeinde Ostheide besteht Einvernehmen, im Rahmen eines eventuell beabsichtigten Planfeststellungsverfahrens alle rechtlichen Möglichkeiten zur Verhinderung des Autobahnbaus auszuschöpfen.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

Gemeinde Barendorf

37

373

ja

Im Anschluss an die Antragskonferenz zur A 39 vom 20.02.2004 in Uelzen hat die Gemeinde Barendorf eine Stellungnahme abgegeben und Gründe vorgetragen, die gegen eine Trassenführung der Autobahn über das Gebiet der Gemeinde Barendorf sprechen. Die von der Gemeinde Barendorf mit Schreiben vom 05. März 2004 vorgetragenen Argumente, die seinerzeit gegen einen Autobahnbau auf dem Gemeindegebiet sprachen, werden vollinhaltlich aufrecht erhalten, da sie auch durch die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens übersandten umfangreichen Gutachten und sonstigen Unterlagen nicht entkräftet werden.

Ohne Kommentar

Gemeinde Barendorf

37

382

ja

Die Gemeinde Barendorf meldet schon zum jetzigen Zeitpunkt erheblichen Widerstand gegen den Autobahnbau in der Gemarkung Barendorf an und behält sich alle rechtlichen Schritte für das weitere Verfahren vor.

Ohne Kommentar

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Barendorf	37	383	ja	
<p>Stellungnahme vom 05.03.2004:</p> <p>1. Die Gemeinde Barendorf ist entsprechend der den Antragsunterlagen beigefügten Karte in den Untersuchungsraum für die UVS Stufe II einbezogen. Der richtigerweise ausgewiesene Konfliktschwerpunkt 9 befindet sich auf dem Gemeindegebiet.</p> <p>2. Durch den seit der Grenzöffnung vervielfachten Verkehr auf der Bundesstraße 216 (rd. 20.000 Fahrzeuge/24 Std.) wird die Bevölkerung der Gemeinde Barendorf in kaum noch zumutbarer Weise durch Lärm und Schadstoffe belastet, die eine Ausweisung einer weiteren Bundesfernstraße wie der geplanten A 39, in diesen Bereich ausschließt. Die Lebensbedingungen der Bevölkerung Barendorfs würden eine zusätzliche Beeinträchtigung erfahren, zumal der Ort durch den Kiesabbau südöstlich des Ortes (nur rund 50 Meter vom Wohnbaugebiet „Im Barcken“) und der direkt durch den Ort verlaufenden Kreisstraßen 28 und 40, sowie der bereits angesprochenen B 216, durch die entstehenden erheblichen Lärmimmissionen und der Schadstoffemissionen, vorbelastet ist.</p> <p>3. Weitere nicht unerhebliche Belastungen für die Bevölkerung ergeben sich aus der Bahnlinie Lüneburg - Dannenberg, die alljährlich als Castortransportstrecke genutzt wird. Die bereits Wochen vor Durchführung des jeweiligen Transports einsetzenden Schutzmaßnahmen der Polizeikräfte verursachen durch den Lärm tiefliegender Hubschrauber sowie eine große Zahl von Überwachungsfahrten mit Polizei- und Bundesgrenzschutzfahrzeugen, insbesondere auf der Bundesstraße 216, eine erheblich über das zumutbare Maß hinausgehende Belastung.</p> <p>4. Ebenfalls zu Lärmimmissionen kommt es in der Gemeinde Barendorf durch startende und landende Flugzeuge vom Luftlandeplatz in Lüneburg. Ferner liegt das Gemeindegebiet im Bereich einer militärisch genutzten Tiefflugschneise, die besonders starke Geräuschbelastungen mit sich bringt.</p> <p>5. Der Osten Barendorfs ist im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg als Vorsorgegebiet für die Natur und Landschaft dargestellt. Ein Bau der A 39 im vorgesehenen Untersuchungsgebiet würde einen historischen alten Waldbestand, der bereits in der mehrere hundert Jahre alten Kurhannoverschen Karte verzeichnet ist, zerstören. Dieser grenzt direkt an die vorhandenen Baugebiete „Auf dem Kiewitt“ und „Im Barcken“. Weiter befindet sich in den Waldgebieten „Vastorfer Holz“ ein Feuchtbiotop und „Birken“ eine Brutstätte der Kraniche. Zu beachten ist auch, dass das im Verzeichnis des Landkreises Lüneburg aufgenommene Kulturdenkmal, die Landwehr zwischen Wendisch Evern und Barendorf, unbedingt erhalten bleiben muss und nicht durch einen Autobahnbau zerstört werden darf.</p> <p>6. Die Gemeinde Barendorf hat im Jahre 1993 einen Rahmenplan zur bauleitplanerischen Entwicklung erarbeiten lassen. Diesen habe ich in Kopie, nebst Erläuterungsbericht, beigefügt.</p> <p>Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass der Bereich der Gemeinde Barendorf, wie die vorstehend dargelegten Fakten belegen, bereits jetzt in erheblichem Umfang Vorbelastungen ausgesetzt ist, die einen Autobahnbau im Gemeindegebiet ausschließen.</p>	<p>Zu 1.: Ohne Kommentar Zu 2. bis 4.: Kumulative Belastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der Betrachtung der Lärmimmissionen aus einem einzelnen Projekt nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt. Für die B 216 ergibt sich eine Entlastung von 3.000 Kfz/d (östlich der Ortslage Barendorf) sowie 5.000 Kfz/d (westlich der Ortslage Barendorf). Eine Beeinträchtigung der Wohnbebauung Barendorfs oberhalb der Grenzweite nach 16. BImSchV besteht nicht. Für den östlichen Teil Barendorfs (nordöstliche Gebäude in der Straße Auf dem Kiewitt) ergibt sich eine Überschreitung des Vorsorgewertes nach DIN 18005 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-60, Karte II.11.GP4-6). Durch die Variantenabschnitte 506, 510, 576 bis 580 ergeben sich für Barendorf keine Überschreitungen der Grenz- und Vorsorgewerte nach 16. BImSchV bzw. DIN 18005. Vorbelastungen durch Schadstoffe sind durch die Berücksichtigung der Ergebnisse des LÜN- Messnetzes sowie der Hintergrundbelastungen gemäß MLuS in die Auswirkungsprognose und damit die Variantenvergleiche eingeflossen (Unterlage 1 – UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 11). Die Grenz- und Zielwerte der 22. BImSchV sowie der TA Luft werden für alle Bereiche, auch der Gemeinde Barendorf, eingehalten (Erläuterungsbericht, S. 81). Zu 5.: Alle hier genannten Aspekte sind erfasst, bewertet und im Variantenvergleich berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6 sowie Untervariantenvergleich GP 7-50). Zu 6.: Die kommunalen Planungsabsichten sind bei der Erarbeitung der Unterlagen abgefragt und bei entsprechendem Rücklauf in den Verfahrensunterlagen berücksichtigt worden (für Barendorf: siehe Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6, Karte II.11.GP4-6). Siehe Kommentar zu den IDs 813 bis 821 NABU</p>			
Gemeinde Reinstorf	39	1311	nein	507, 508
<p>Im Ausbaufall befürchten wir einen Wertverlust aller Immobilien in Trassennähe, womit auch die Kreditplanung der Eigentümer beeinträchtigt würde, da Anschlusskredite eine nicht genügende Deckung bzw. keinen ausreichenden Gegenwert hätten. Ältere Bewohnerinnen und Bewohner planen den Verkauf ihres Hauses, um in ein Altersheim zu gehen und mit dem Erlös selbständig die Kosten auch für eine mögliche Pflege tragen zu können. Junge Menschen müssen dann die Kosten für ihre Eltern übernehmen und sehen sich um große Teile ihres Erbes gebracht. Diese Wertminderung bedeutet eine Verletzung des Grundrechts auf Eigentum nach Art. 14 GG. Somit sind mit dem Bau der A39 konkrete wirtschaftliche Nachteile für die Eigentümer und Erben verbunden, es handelt sich folglich nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums (Art. 14 II GG) beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff. Im Fall des Baus der A39 regen wir für die Immobilien im Planfeststellungsbeschluss sowohl die Gewährung passiven Schallschutzes als auch die Festsetzung einer angemessenen Entschädigung für den Wertverlust an.</p>	<p>Die Baugebiete sind in der Planung berücksichtigt. Eine gesetzliche Grundlage zur Entschädigung für einen eventuell auftretenden Wertverlust ist erst bei einer unzumutbaren Beeinträchtigung gegeben, wobei die Schwelle für die Unzumutbarkeit deutlich über den gesetzlich festgeschriebenen Grenzwerten liegt. Entschädigungsfragen sind zudem nicht Bestandteil der Linienfindung, ebenso die Ausgestaltung und Art des Lärmschutzes. Sie bleiben den weiteren Planungsschritten vorbehalten.</p>			
Gemeinde Reinstorf	39	1343	nein	507, 508
<p>Zwischen zahlreichen Dörfern gibt es traditionell enge Verbindungen familiärer, persönlicher, politischer, wirtschaftlicher, genossenschaftlicher,</p>	<p>Siehe Kommentar zu 0.1, ID 1005 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz</p>			

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

schulischer, kultureller oder kirchlicher Art, die durch die A 39 gekappt oder gestört / erschwert würden. Der Aufbau neuer Beziehungen ähnlicher Qualität ist auf absehbare Zeit nicht möglich. Dies hat nicht "nur" persönliche Dimensionen, sondern auch wirtschaftliche. Gerade auch für Kinder und ältere Menschen werden bisherige Kontakte, die diese nur zu Fuß oder per Rad wahrnehmen konnten, nicht mehr möglich sein - ohne dass es dafür einen Ersatz gibt (im Bereich der Betreuung, Freundschaft, Verwandtschaft, Versorgung, Kirche, Vereine). Wie hoch werden in den offiziell errechneten Nutzen-Kosten-Verhältnissen z.B. die zahlreichen Fälle bewertet, in denen ältere Menschen oder Kinder ihre bisherigen Anlaufstationen nicht mehr selbständig per Fuß erreichen können.

Beispielhaft wird nach dem Bau der A 39 das Reinstorfer Osterfeuer aufgrund der Rauchentwicklung und seiner Nähe zur Autobahn nicht mehr zugelassen werden können. Dieser Treffpunkt dörflichen Lebens muss dann aufgegeben werden.

Des Weiteren muss das Reinstorfer Kirchspiel genannt werden, welches über Jahrhunderte gewachsen ist und durch die A 39 zerschnitten würde.

Kultur

In den Erläuterungen zu 3.7 Bildung, Kultur und Soziales wird der gesamte Sach- und Fachverstand der Mitglieder des Kreistages deutlich: unter Kultur versteht man hier, dass für Frauen die Existenz von interessensgerechten kulturellen Angeboten entscheidend ist.

Wenn die Kultur auf diesen Punkt reduziert wird, lässt sich auch nachvollziehen, dass die Planungen der aktuellen Varianten und der Bau der A 39 keinen kulturellen Einschnitt darstellen.

Bezüglich der Landes und Regionalen Raumordnungsprogramme bleibt festzustellen, dass bereits die Planung, erst recht aber der Bau der A39 gegen die Grundsätze und Ziele der ROP verstoßen.

Als ebenfalls großer Mangel ist das Unterlassen der Prüfung der Null-Variante und Null-Plus-Variante anzusehen.

Im Kontext der gesamten Stellungnahme wird deutlich, dass dem "Schutzgut Mensch" nicht Rechnung getragen wird.

Bisher war immer von "Varianten" die Rede: was ist mit der Bezeichnung "Korridore" gemeint? Beide Begriffe werden offensichtlich unterschiedlich definiert. Des Weiteren bitten wir um Definition des Begriffs "Korridorvariante".

Die Gemeinde Reinstorf behält sich in einem späteren Verfahren eine Klageerhebung auch aufgrund von Einwendungen Dritter, die Geltendmachung von Schadensersatz sowie das Einbringen weiterer Einwände vor.

Gemeinde Vastorf

41

342

ja

Bereits in einem früheren Schreiben hat die SGO eine Stellungnahme abgegeben und Gründe vorgetragen, die gegen eine Trassenführung der A 39 über das Gebiet der betroffenen Gemeinden (und damit auch über das Gebiet der Gemeinde Vastorf) sprechen. Die seinerzeit vorgetragenen Argumente werden in vollem Umfang aufrecht erhalten, da sie auch durch die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens übersandten . umfangreichen Gutachten und sonstigen Unterlagen nicht entkräftet werden können.

Gemeinde Vastorf

41

351

ja

Aussichten:

Bemerkenswert erscheint, dass der niedersächsische Ministerpräsident Wulff die A 39 weder in seinem neuen Buch "Deutschland kommt voran" noch in seinem Grußwort in der aktuellen Zeitschrift der IHK Lüneburg-Wolfsburg (mit Schwerpunkt A 39) erwähnt. Er benennt stattdessen als großes Infrastrukturprojekt die Küstenautobahn A 22 mit Einbindung privater Investoren. Niedersachsens Verkehrsminister Hirche forderte kürzlich die A 22 als absolutes Muss in das Prioritätenprogramm des Bundes, welches viel höher rangiert als der vordringliche Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Hirche geht davon aus, dass der Autobahnbau zukünftig durch

Mittwoch, 14. März 2007

Die Verbindungs- und Erreichbarkeitsqualitäten im Untersuchungsraum steigen mit der A 39 an. Dadurch ist sie grundsätzlich geeignet, im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen die Erreichung der in den Raumordnungsprogrammen und Entwicklungsplänen dargestellten Ziele und Grundsätze zu unterstützen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 75 sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung).

Über die grundsätzliche Möglichkeit einer Autobahn, die regionalwirtschaftliche Entwicklung durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit zu fördern, besteht in der Fachöffentlichkeit Konsens (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 6 ff). Das bestehende Straßen- und Wegenetz wird aufrecht erhalten. Eine Zusammenlegung im Bereich von Querungen der A 39 ist möglich. Die detaillierte Ausgestaltung des Straßen- und Wegenetzes ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte

Aufbauend auf den konfliktärmeren Bereichen der groben Raumanalyse (UVS, Stufe I) wurden unter verkehrlichen und trassierungstechnischen Gesichtspunkten Korridore entwickelt, die den Untersuchungsraum für die vertiefende Raumanalyse (UVS, Stufe II) inklusive der Auswirkungsprognose bilden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S 15 und S. 34 ff). In der Raumverträglichkeitsuntersuchung werden die Begriffe Korridor und Korridorvariante synonym verwendet. Von der betrachteten Variante gehen Wirkungen z.B. auf Orte des Zentralen- Orte- Systems aus, die nicht auf den unmittelbaren Trassenbereich beschränkt sind, sondern eine gewisse raumstrukturelle Wirktiefe aufweisen (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. XIII, S. 12 ff). Da Bedarf und Planrechtfertigung der A 39 durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gesetzlich begründet ist, ist die Nullvariante nicht mehr als eigene Vorhabensalternative zu prüfen. Sie dient als Vergleichsfall für die Ermittlung der verkehrlichen/städtebaulichen, raumordnerischen und raumstrukturellen Wirkungen, die sich durch die verschiedenen untersuchten Varianten der A 39 ergeben (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 40 und Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 19 f). Bei der Raumanalyse zur Ermittlung der relativ konfliktarmen Bereiche sind Siedlungsgebiete zur Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch in die Widerstandsklasse sehr hoch eingeteilt worden, der siedlungsnaher Freiraum in die Widerstandsklasse hoch (Unterlage 1 - UVS- Raumanalyse, S. 34 ff). Unter Beachtung trassierungstechnischer Aspekte und der konfliktärmeren Bereiche sind einzelne Variantenabschnitte entwickelt worden.

In den Variantenvergleichen zur Findung der Vorzugstrasse hatte das Schutzgut Mensch grundsätzlich eine hohe Entscheidungsrelevanz (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 62 f).

Siehe Kommentare zur Stellungnahme der Samtgemeinde Ostheide zu 0.1 (ID 253 und 263), zu 4.01 (254), zu 1.5 (255 und 264), zu 2.4 (256, 257, 265), zu 3.06.3 (258), zu 0.4.4 (259), zu 3.03.1 (260), zu 3.09.1 (261), zu 2.6 (262 und 267), zu 2.1 (266).

Die A 39 ist nach Ansicht der Landesregierung vollständig zu beplanen. Art und Zeitpunkt der Finanzierung der Maßnahme sind nicht Gegenstand der Linienfindung. Die A 39 wurde als Bestandteil eines Gesamtkonzeptes, bestehend aus A 39, A 14 und B 190n, in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes aufgenommen. Für dieses Gesamtkonzept wurde ein Nutzen- Kosten- Verhältnis von 3,4 ermittelt. Bei der Verkehrsuntersuchung eines einzelnen Teilprojektes im Netz stellt sich dessen verkehrliche Wirksamkeit durch die im untersuchten Raum

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Finanzierungsmodelle der Privatwirtschaft erfolgt.
Als wichtigste Voraussetzung für eine Verwirklichung solcher Bauvorhaben nannte er zudem eine Akzeptanz durch die Bevölkerung.
Sind diese Äußerungen bereits als Abgesang auf die A 39 zu werten?
Die Lobbygruppe für die A 22 hat sich ganz offensichtlich bei der Landesregierung gegen die hiesigen Lobbyisten für die A 39 durchgesetzt.
Bei dem kläglichen Nutzen-Kosten-Verhältnis der A 39 scheint dies auch niemanden zu verwundern, zumal sich bei dem breiten Widerstand gegen den Bau dieser Autobahn, unter Berücksichtigung anstehender Wahlkämpfe, so schnell kein Privatinvestor finden wird.
Wenn dem so ist, sollten umgehend andere Verkehrsmöglichkeiten (Ausbau der B 4 oder Planungen von Ortsumgehungen) angeschoben werden.

vorherrschenden spezifischen Randbedingungen anders dar, als bei der Betrachtung eines Maßnahmenpaketes auf der Ebene des BVWP:
- Das NKV des Maßnahmenpaketes stellt nicht die Summe der projektbezogenen Einzeluntersuchungen dar.
- Aus den Ergebnissen der projektbezogenen Einzeluntersuchungen kann nicht auf das Ergebnis des Maßnahmenpaketes oder auch umgekehrt geschlossen werden.
Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung als Bestandteil des Raumordnungsverfahrens wird der effiziente Einsatz der Investitionsmittel bestätigt (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 76).

Gemeinde Wendisch Evern

42

154

ja

Der Rat der Gemeinde Wendisch Evern hat sich mehrfach mit der Planung einer BAB A 39 befasst. In der Beratung trat deutlich die Frage nach der Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit einer A 39 auf, die für den Rat und die Gemeinde Wendisch Evern nicht ausreichend beantwortet werden konnte. Wohl auch deshalb konnten bisher aus Sicht der Gemeinde keine belastbaren Zahlen zu einem angemessenen Kosten/Nutzenfaktor geboten werden.

Die Straßenbauverwaltung folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FstrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen.
Ziel des ROV ist es, die Vereinbarkeit der A 39 (als Autobahn) mit den Vorgaben der Raumordnungsprogramme zu überprüfen.

Samtgemeinde Scharnebeck

43

47

nein

der Rat der Samtgemeinde Scharnebeck hat in seiner Sitzung am 10.05.2006 folgende Stellungnahme zur geplanten BAB A 39 beschlossen:
Die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Lüneburg - vorgelegte Vorzugsvariante betrifft weder das Gebiet noch beeinträchtigt sie die Interessen der Samtgemeinde Scharnebeck und ihrer Mitgliedsgemeinden. Der Samtgemeinderat hält daher an seiner in der Resolution vom 28.09.2005 enthaltenen Aussage fest. Gegen die vorgestellte Trassenführung sind keine Bedenken zu erheben. Die in der Vorstudie dargestellte so genannte "Ebensberg-Variante" führt in der östlichsten Variante unzumutbar nah an Wohnhäusern des Orteils Neu Lentenau der Gemeinde Scharnebeck entlang. Die so genannte „Nordvariante“ berührt massiv die Interessen der Gemeinden Rullstorf, Scharnebeck und Brietlingen und würde zu besonders schwerwiegenden Beeinträchtigungen, besonders in den Bereichen Wohnen und Naturschutz führen, die nicht hingenommen werden können.
Die genannten Alternativtrassen stellen schwerwiegende raumbedeutsame Beeinträchtigungen dar und sind daher vorsorglich von der Samtgemeinde Scharnebeck abzulehnen.
Mit freundlichem Gruß

Die angesprochenen Beeinträchtigungen durch die Ebensbergvariante sind im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich innerhalb der UVS ermittelt und berücksichtigt worden (Unterlage 1 - Untervariantenvergleich GP 4-6 und Teilvariantenvergleich GP 2-17). Die beschriebenen Auswirkungen der Nordvariante sind bei der qualifizierten Einschätzung der Nordvariante ermittelt und in den Vergleich mit der Ebensbergvariante eingestellt worden (Unterlage 9 - Nordumfahrung Lüneburg).

Gemeinde Brietlingen

45

216

nein

gegen die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vorgelegte Vorzugsvariante werden seitens der Gemeinde Brietlingen keine Bedenken erhoben.
Die vorgestellte Trassenführung betrifft weder das Gebiet der Gemeinde Brietlingen noch beeinträchtigt sie die Interessen dortiger Bürger.

Ohne Kommentar

Gemeinde Echem

46

41

nein

Durch die jetzige Vorzugsvariante werden Belange der Gemeinde Echem nicht berührt. Es werden seitens der Gemeinde Echem keine Einwendungen gegen die Variante erhoben. Sollte es im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zu einer deutlichen Verlagerung der Trasse kommen und diese Belange der Gemeinde Echem berühren, so ist eine neue Stellungnahme abzugeben.

Gemeinde Hittbergen

47

844

nein

Die Gemeinde Hittbergen begrüßt den Bau der BAB 39.
Die so genannte Nordtrasse wird vom Hittberger Rat abgelehnt. (außerhalb des Untersuchungsraums)
Alle anderen Trassenvarianten sind für uns akzeptabel.

Siehe Kommentar zu 0.5, ID 217 Gemeinde Brietlingen

Gemeinde Lüdersburg

49

48

nein

Die Gemeinde Lüdersburg wird durch die Vorzugsvariante nicht berührt und erhebt aus diesem Grunde keine Bedenken bzw. Einwendungen gegen diese Trassenführung. Gegen eine evt. in Frage kommende Nordvariante erhebt die Gemeinde Lüdersburg jedoch Einwendungen auf Grund der zu befürchtenden Lärmbelastigung der Einwohner der Gemeinde.

Das Gebiet der Gemeinde Lüdersburg ist durch eine Nordvariante nicht direkt betroffen.

Gemeinde Rullstorf

50

110

nein

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Die von der Landesstraßenbaubehörde vorgelegte Vorzugsvariante betrifft weder das Gebiet noch beeinträchtigt sie die Interessen der Gemeinde Rullstorf und ihrer Ortsteile.

Gegen die vorgestellte Trassenführung sind keine Bedenken zu erheben.

Ohne Kommentar

Gemeinde Scharnebeck

51

64

nein

8. Beide Trassenvarianten bewirken eine Wertminderung von Häusern und Grundstücken in der Nähe der Autobahn, an den Zufahrtsstraßen und an Umleitungsstrecken.

9. Beide Trassenvarianten bieten keine Vorteile für die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Scharnebeck.

Eine Aussage über die zukünftige Wertentwicklung von Immobilien ist weder möglich noch Bestandteil eines Raumordnungsverfahrens.

Die A 39 ist Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspanne zwischen diesen Autobahnen und dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum. Für bereits gut erschlossene und in Nähe zu einem Oberzentrum liegende Ortslagen sind die Vorteile geringer als für weiter entfernt liegende und gering erschlossene Ortslagen.

Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf

52

218

nein

Aufgrund der örtlichen Kenntnisse des Kreisgebietes, insbesondere des Gebietes der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf, und der Darstellungen im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Uelzen ist die Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf der Auffassung, dass die Führung der A 39 im Osten des Kreisgebietes konfliktärmer als bei anderen Trassenvarianten möglich ist und dass hier die positivsten Auswirkungen für die Kreisentwicklung zu verzeichnen sein werden. Die Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf begrüßt daher ausdrücklich die Vorzugsvariante der A 39. Damit soll weder den noch zu erwartenden fachlichen Stellungnahmen der einzelnen Träger öffentlicher Belange vorgegriffen werden, noch sollen eventuelle Vorschläge zur Verschiebung einzelner Trassenabschnitte blockiert werden.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

Flecken Ebstorf

53

151

nein

Auf Grund der örtlichen Kenntnisse des Kreisgebietes, insbesondere aber des Auf Grund der örtlichen Kenntnisse des Kreisgebietes, insbesondere aber des Gebietes des Flecken Ebstorf, und der Darstellungen im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Uelzen ist der Flecken Ebstorf der Auffassung, dass die Führung der A 39 im Osten des Kreisgebietes konfliktärmer als bei anderen Trassenvarianten möglich ist und dass hier die positivsten Auswirkungen für die Kreisentwicklung zu verzeichnen sein werden. Der Flecken Ebstorf begrüßt daher ausdrücklich die Vorzugsvariante der A 39.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

Flecken Ebstorf

53

153

nein

Der Flecken Ebstorf unterstützt die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ermittelte Vorzugsvariante der A 39 im Osten des Kreisgebietes des Landkreises Uelzen.

ohne Kommentar

Gemeinde Schwienau

56

148

nein

Der VA und der Rat der Gemeinde Schwienau haben sich in seiner Sitzung am 29.05.2006 mit einer Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auseinander gesetzt.

Als Grundlage für die Diskussion diente die Stellungnahme des Landkreises Uelzen, der sich für eine Realisierung der A 39 auf der sogenannten Vorzugsvariante ausgesprochen hat. Gegen die Führung der A 39 im westlichen Teil des Landkreises, wozu die sogenannten Hauptvarianten 1,2, und 6 gehören, sprechen aus Sicht der Gemeinde folgende Gründe:

Der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf, zu der auch die Gemeinde Schwienau gehört, ist durch das regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises die besonderen Entwicklungsaufgaben „Erholung“ und „Fremdenverkehr“ zugewiesen worden. Der Bau einer Westvariante der A 39 könnte diese Entwicklungsaufgaben nachteilig beeinträchtigen. Außerdem würde diese Variante auf dem Gebiet der Gemeinde ca. 150 m zwischen den Orten Wittenwater und Stadorf vorbeiführen und einen Gewerbebetrieb (Tischlerei) auf etwa 50 m Nähe tangieren. Diese Tischlerei würde dadurch gefährdet werden.

Die raumordnerische Festsetzung des Fleckens Ebstorf als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr ist im Variantenvergleich berücksichtigt (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9). Für kleine Teile der Ortslage Wittenwater sowie ein Gebäude zwischen Wittenwater und Stadorf ergeben sich Überschreitungen der Grenzwerte nach 16. BImSchV. Eine detaillierte Untersuchung zur Existenzgefährdung von Betrieben ist nicht Bestandteil der Linienfindung, sondern weiterer Planungsschritte.

Aus den genannten Gesichtspunkten begrüßt und unterstützt die Gemeinde Schwienau Die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ermittelte Vorzugsvariante der A 39 im Osten des Kreisgebietes

Gemeinde Wriedel

57

241

nein

Aufgrund der örtlichen Kenntnisse des Kreisgebietes, insbesondere des Gebietes der Gemeinde Wriedel und der Darstellung im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Uelzen ist die Gemeinde Wriedel

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich sowie

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>der Auffassung, dass die Führung der A 39 im Osten des Kreisgebietes konfliktärmer als bei anderen Trassenverfahren möglich ist und dass hier die positivsten Auswirkungen für die Kreisentwicklung zu verzeichnen sein werden. Eine parallel und in unmittelbarer Nähe zur A 7 verlaufende Westvariante würde der Kreisentwicklung widersprechen.</p> <p>Die Gemeinde Wriedel begrüßt daher ausdrücklich die Vorzugsvariante der A 39, zumal das geplante Gebiet schon jetzt durch den Elbe - Seitenkanal durchschnitten ist.</p> <p>Damit soll weder den noch zu erwartenden fachlichen Stellungnahmen der einzelnen Träger öffentlicher Belange vorgegriffen werden, noch sollen eventuelle Vorschläge zur Verschiebung einzelner Trassenabschnitte blockiert werden.</p>				
<p>Gemeinde Altenmedingen</p> <p>Die Gemeinde Altenmedingen möchte mit dieser Erklärung noch einmal Bezug auf ihre Resolution vom 08. Juli 2003 nehmen.</p> <p>Der Rat der Gemeinde hat sich hierin einstimmig gegen den Bau der A 39 durch das Gemeindegebiet ausgesprochen (Beschluss des Rates vom 08. Juli 03). Weiterhin beziehen wir uns auf unsere Stellungnahme vom 16. November 2004. Nunmehr möchten wir Ihnen den Standpunkt des Gemeinderates wie folgt darlegen: Es ist unbestritten, dass die verkehrliche Situation im Raum zwischen Lüneburg, Uelzen, Schwerin, Braunschweig und Berlin dringend verbessert werden muss!</p> <p>Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Nord-Ost (VUNO) zeigen aber, dass das vorgeschlagene Konzept ("Hosenträgervariante") weniger gut geeignet ist, die Verkehrsprobleme dieses Raumes zu lösen. Wir fordern deshalb einen verträglichen Ausbau der Bundesstraßen mit Ortsumgehungen im Landkreis Uelzen..</p> <p>Die Gemeinde Altenmedingen gibt ihre erheblichen Bedenken noch einmal an Sie weiter, mit der Bitte um Überarbeitung und Berücksichtigung bei weiteren Planungen. Wir beziehen uns in unseren Ausführungen in erster Linie auf die Vorzugsvariante 581, aber auch auf die Varianten 511/512.</p>	59	80	ja	581
<p>Gemeinde Barum</p> <p>Gegen die Vorzugsvariante erhebt die Gemeinde Barum keine Einwendungen.</p>	61	684	nein	ohne Kommentar
<p>Gemeinde Barum</p> <p>Die Tatsache, dass sich bereits mehrere Gemeinden gegen die von der Planungsbehörde rechtlich einwandfrei herausgearbeitete Vorzugsvariante wenden und aus politischen Gründen für eine Westvariante plädieren, veranlasst die Gemeinde Barum, sich aus rechtlichen Gründen gegen ein Verschwenken der geplanten A 39 von West nach Ost über das Gebiet der Gemeinde Barum (Abschnitt 527) auszusprechen.</p> <p>Dieses wird wie folgt begründet:</p> <p>1. Eine nicht aus rechtlichen, sondern rein politischen Beweggründen motivierte Verschwenkung der A 39 würde nicht nur das Gesamtprojekt „Bau einer A 39“ rechtlich in Frage stellen, sondern die Baukosten durch einen nicht optimalen Verlauf deutlich verteuern. Gerade die vier Brückenbauwerke in der Gemeinde Emmendorf würden zu einer deutlichen Kostensteigerung der Maßnahme führen. Eine derartige eklatante Mehrbelastung für den Steuerzahler ist durch die rechtlich abgewogene Vorzugsvariante vermeidbar. Eine Verlagerung der Vorzugsvariante nach Westen würde die A 39 in die Nähe der A 7 bringen und Zweifel an der Notwendigkeit einer BAB begründen.</p>	61	685	nein	Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Dabei sind auch Effekte aus der Verkehrsverlagerung mit der A 7 Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 37).
<p>Gemeinde Emmendorf</p> <p>der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 11. Mai 2006 das Raumordnungsverfahren für die geplante BAB A 39 beraten. Gegen die geplante Vorzugsvariante erheben wir keine Einwendungen. Die in der Variante II u. a. vorgesehene Querung der Ilmenauniederung in unserem Gemeindegebiet lehnen wir aus den schon zur Antragskonferenz genannten Gründen ab.</p>	62	101	nein	Grundsätzlich ist bei der Linienfindung einer Autobahn die Querung einer linienhaften Barriere, die quer zur Autobahn verläuft, mit entsprechenden Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen zu queren. Die von der A 39 ausgehenden Beeinträchtigungen auf die Ilmenauniederung haben Berücksichtigung gefunden (Unterlage 1 - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23) und sind in den gesamtplanerischen Abwägungsprozess eingeflossen. Die detaillierte Ausgestaltung der Querungen ist Bestandteil weitere Planungsschritte. Das bestehende Straßen- und Wegenetz wird grundsätzlich aufrecht erhalten
<p>Gemeinde Jelmstorf</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Jelmstorf stellt sich</p> <p>1. die Ostvariante als beste Alternative für die geplante A 39 dar, weil sie</p>	64	149	nein	Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS -

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
durch ihren Verlauf durch die Nähe des Elbe-Seiten-Kanals am wenigsten Konfliktschwerpunkte bietet. 2. Gegen eine Westvariante sprechen unserer Meinung nach eine sehr nahe - fast parallel - verlaufende Autobahn 39 zur Autobahn 7.				Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.
Gemeinde Römstedt	65	235	ja	
Der Rat der Gemeinde Römstedt spricht sich mehrheitlich gegen die vier Linienführungen der geplanten A 39 aus. Die Gemeinde Römstedt ist durch die geplante A 39 in den Abschnitten 515 (Vorzugsvariante), 516, 517 und 518 direkt betroffen.				Ohne Kommentar
Gemeinde Weste	66	365	ja	
Wir beziehen uns in unseren Ausführungen auf die Vorzugsvariante (Abschnitte 515, 519) und die weiteren Varianten (Abschnitte 516-518, 520-524).				Ohne Kommentar
Gemeinde Bienenbüttel	67	247	ja	
der Rat der Gemeinde Bienenbüttel hat in seiner Sitzung am 22.06.2006 nachstehende Stellungnahme beschlossen: 1. Den Planungen für die A 39 wird grundsätzlich zugestimmt. 2. Eine Anschlussstelle zwischen Lüneburg und Bad Bevensen wird abgelehnt. 3. Das Teilstück 581 der Vorzugsvariante wird abgelehnt.				
Gemeinde Bienenbüttel	67	250	ja	
4.3 Bei Veränderung der AS ist die Gemeinde Bienenbüttel zu beteiligen.				Die Beteiligung in den nachfolgenden Planungsschritten wird zugesagt.
Samtgemeinde Bodenteich	68	586	ja	
Die Samtgemeinde Bodenteich begrüßt und unterstützt die Planung und den Bau der A 39 als 4-spurige Autobahn sowie den auf niedersächsischem Gebiet liegenden Teil der Querspange B 190n. Die Samtgemeinde geht davon aus, dass die Planung und der Ausbau der Querspange zeitgleich mit der Bundesfernstraße A 39 bis zur B 4 erfolgt. Die Samtgemeinde nimmt im übrigen Bezug auf die Stellungnahmen der Mitgliedsgemeinden Flecken Bad Bodenteich und die Gemeinden Lüder und Soltendieck. Sie fordert den Vorhabensträger auf, dass Raumordnungsverfahren zügig abzuarbeiten. Die sich anschließende Linienbestimmung und das Planfeststellungsverfahren schaffen dann endlich die notwendige Sicherheit über den Trassenverlauf. Diese Sicherheit benötigen die dann Betroffenen für ihr weiteres Handeln für ihre Existenz.				
Flecken Bad Bodenteich	69	385	ja	538, 546
Der Flecken Bad Bodenteich begrüßt und unterstützt die Planung und den Bau der A 39 als 4spurige Autobahn sowie den auf niedersächsischem Gebiet liegenden Teil der Querspange B 190n. Der Flecken geht davon aus, dass die Planung und der Ausbau der Querspange zeitgleich mit der Bundesfernstraße A 39 bis zur B 4 erfolgt.				Der Abschnitt der B 190n westlich der A 39 ist nicht Bestandteil des vordringlichem Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Dieser Abschnitt ist Bestandteil der Untersuchungen für das Raumordnungsverfahren, da er bei einer westlichen Trasse der A 39 in kompletter Länge zu betrachten ist.
Flecken Bad Bodenteich	69	392	ja	
die Einstellung der gesamten Querspange in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes				Eine Aufnahme der gesamten Querspange B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen ist im Rahmen der fünfjährigen Überprüfung des Bedarfsplanes möglich.
Flecken Bad Bodenteich	69	394	ja	
Der Rat hebt die am 20.07.2005 beschlossene Resolution zur Querspange auf, die bei der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr unter dem Az. L 4 45/31201 A 39 eingereicht und geführt wird.				Ohne Kommentar
Flecken Bad Bodenteich	69	395	ja	
Begründung Seitens des Fleckens Bad Bodenteich bestehen erhebliche Bedenken, die Vorzugsvariante der A 39 auf der vorgeschlagenen Streckenführung durch das Gemeindegebiet zu bauen.				Ohne Kommentar
Gemeinde Lüder	70	528	ja	
Die Gemeinde Lüder begrüßt und unterstützt die Planung und den Bau der A 39 als 4spurige Autobahn sowie den auf niedersächsischem Gebiet liegenden Teil der Querspange B 190n. Die Gemeinde geht davon aus, dass die Planung und der Ausbau der Querspange zeitgleich mit der Bundesfernstraße A 39 bis zur B 4 erfolgt.				Stellungnahme entspricht der von Bad Bodenteich. Siehe Kommentar zur Stellungnahme von Bad Bodenteich zu 0.1 (ID 385).

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Lüder	70	538	ja	
Seitens der Gemeinde Lüder bestehen erhebliche Bedenken, die Vorzugsvariante der A 39 auf der vorgeschlagenen Streckenführung durch das Gemeindegebiet zu bauen.				
			ohne Kommentar	
Gemeinde Lüder	70	565	ja	
4. Einstellung der gesamten Querspange in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes nur bei geänderter Trassenführung Die Gemeinde fordert die Aufnahme der im Raumordnungsverfahren geplanten Verbindung zwischen dem Knotenpunkt A 39 und der B4 in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Das Land möge dazu beim Bund einen entsprechenden Dringlichkeitsantrag stellen.				
Der für das Raumordnungsverfahren der B 190n auf sachsen- anhaltinischem Gebiet festgelegte Untersuchungsraum erstreckt sich nach Norden bis in Höhe der in West- Ost- Richtung verlaufenden Landesgrenze und ist zwischen den Planungen zur A 39 / B190n bzw. B 190n abgestimmt. Die Weiterführung der B 190n nach Westen über die A 39 hinaus ist seitens des Landes Niedersachsen gewünscht und Bestandteil der Planungen zur A 39. Sie ist jedoch nicht Bestandteil des Vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Somit ist eine zur A 39 zeitnahe bauliche Umsetzung der westlichen Verlängerung der B 190n nicht zu erwarten. Eine Aufnahme der gesamten B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist im Rahmen der fünfjährigen Überarbeitung möglich. Siehe auch ID 853.				
Gemeinde Soltendieck	71	853	ja	
Die Gemeinde Soltendieck begrüßt und unterstützt die Planung und den Bau der A 39 als 4-spurige Autobahn sowie den auf niedersächsischem Gebiet liegenden Teil der Querspange B 190n. Die Gemeinde geht davon aus, dass die Planung und der Ausbau der Querspange zeitgleich mit der Bundesfernstraße A 39 bis zur B 4 erfolgt. Die Gemeinde stimmt der Einstellung der Vorzugsvariante der A 39 in die weiteren Betrachtungen uneingeschränkt zu.				
Die Weiterführung der B 190n nach Westen über die A 39 hinaus ist Bestandteil der Planungen zur A 39. Sie ist jedoch nicht Bestandteil des Vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Somit ist eine zur A 39 zeitnahe bauliche Umsetzung der westlichen Verlängerung der B 190n nicht zu erwarten. Eine Aufnahme der gesamten B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist im Rahmen der fünfjährigen Überarbeitung möglich.				
Gemeinde Soltendieck	71	857	ja	
• die Einstellung der gesamten Querspange in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes				
Siehe Kommentar zu 0.1, ID 853 Gemeinde Soltendieck				
Gemeinde Soltendieck	71	859	ja	
• lehnt alle anderen Untervarianten ab. Im Übrigen verweist die Gemeinde auf die bei der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Az.: L-445/31201 - A 39 - vorliegende vom Rat der Gemeinde am 18.07.2005 beschlossene Resolution zur Querspange.				
Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.				
Gemeinde Soltendieck	71	860	ja	
Begründung Seitens der Gemeinde Soltendieck bestehen keine Bedenken, die Vorzugsvariante der A 39 auf der vorgeschlagenen Streckenführung durch das Gemeindegebiet zu bauen.				
			Ohne Kommentar	
Gemeinde Soltendieck	71	865	ja	
4. Einstellung der gesamten Querspange in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes Die Gemeinde fordert die Aufnahme der im Raumordnungsverfahren geplanten Verbindung zwischen dem Knotenpunkt A 39 und der B4 in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Das Land möge dazu beim Bund einen entsprechenden Dringlichkeitsantrag stellen.				
Siehe Kommentar zu 0.1, ID 853 Gemeinde Soltendieck				
Gemeinde Oetzen	73	200	ja	
1 Vorwort Der Rat der Gemeinde Oetzen stellt sich einem Neubau der BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg nicht entgegen. Dies gilt im Grundsätzlichen auch für die Vorzugsvariante, zu der hiermit im Rahmen des Raumordnungsverfahrens Stellung zu nehmen ist. Die Trasse der Vorzugsvariante führt über das Gebiet der Gemeinde Oetzen. So sind Konfliktbereiche unmissverständlich aufzuzeigen und begründete Einwendungen zu erheben, wo aus Sicht der Gemeinde eine Abwägung mit entsprechender Beseitigung der Konflikte als Zielsetzung zu erfolgen hat. Hierzu werden Auszüge aus den Raumordnungsprogrammen, die die Konflikte verdeutlichen, vorangestellt und in den Einwendungen darauf Bezug genommen. (Anm.: Auszüge aus dem LROP und dem RROP des LK Uelzen zu den Abschnitten C/D 1.1, 1.3, 2.1, 3.3 und 3.8)				
			ohne Kommentar	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Oetzen	73	206	ja	
<p>Einwendungen von privater Seite An Einwendungen von Oetzener Bürgern sind eingegangen Unterschriftenlisten mit mehr als 280 Unterschriften gegen den Bau der BAB A 39, begründet in bis zu 13 Punkten, die neben einer grundsätzlichen Ablehnung der Autobahn auch auf für Gemeinde und Ortschaft Oetzen bezogene Konfliktbereiche eingeht, sowie 28 Einzeleinwendungen (10 bei der Gemeinde Oetzen, 18 bei der Samtgemeinde Rosche). Unterschriftenlisten und bei der Gemeinde Oetzen eingegangene EinzelEinwendungen werden der Stellungnahme beigefügt.</p>				
Gemeinde Rätzlingen	74	147	ja	
<p>der Rat der Gemeinde Rätzlingen hat in seiner Sitzung am 13.06.2006 Stellung genommen mit folgendem einstimmigen Beschluss:</p> <p>Grundsätzlich bestehen gegen den Bau der Bundesautobahn A 39 auf der bekannten Vorzugstrasse keine Einwendungen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Ortes vor Lärmbelastigungen getroffen werden. Im übrigen schließt sich die Gemeinde Rätzlingen der Stellungnahme der Samtgemeinde Rosche an.</p>				
Samtgemeinde Suderburg	78	850	nein	
<p>1. Der Bau der A 39 durch den Landkreis Uelzen wird ausdrücklich befürwortet.</p>				
Gemeinde Suderburg	80	845	nein	
<p>1. Der Bau der A 39 durch den Landkreis Uelzen wird ausdrücklich befürwortet.</p>				
Stadt Uelzen	81	305	ja	
<p>Die Stadt bringt gegen die vorgelegte Planung für die A 39 keine tragenden Bedenken vor, nachhaltige Planänderungen (z. B. Wahl einer anderen Trassenvariante) werden nicht gefordert. Die Planunterlagen belegen überzeugend, dass es richtig ist, die Hauptvariante Ost gegenüber der Hauptvariante West zu präferieren. Die Autobahntrasse berührt das Uelzener Stadtgebiet im äußersten Osten, betroffen sind die Gemarkungen von Riestedt und Hanstedt II.</p>				
Gemeinde Stadensen	83	896	nein	
<p>"Die Planung wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Ausklammerung einer möglichen Untervariante zwischen Wrestdedt und Nettelkamp als Teil einer eventuellen West-Variante im Rahmen der Schutzgutabwägung wird seitens der Gemeinde Stadensen nachhaltig unterstützt"</p>				
Gemeinde Wieren	84	701	ja	
<p>Der Rat der Gemeinde Wieren befürwortet den Bau der A 39 als wichtigen Entwicklungsbaustein für unsere Region.</p>				
Gemeinde Wieren	84	706	ja	
<p>Im Zuge dieser großen und großräumigen Baumaßnahme "BAB A 39" müssen bei der Planung viele Bewertungen und Abwägungen zu einer Planentscheidung zusammengeführt werden. Aus der Sicht des Gemeinderates Wieren sind die o.a. Punkte nicht ausreichend eingeführt, berücksichtigt, bewertet, entschieden. Wie erheben deshalb diese Einwendungen.</p>				
Gemeinde Wrestdedt	85	707	ja	
<p>Eine direkte Beeinträchtigung von Belangen der Gemeinde Wrestdedt im geplanten Verlauf der Vorzugsvariante der A 39 ist im derzeitigen Raumordnungsverfahren nicht ersichtlich. Die Ratsmitglieder befürworten daher die Planungen und den zukünftigen Bau der A 39.</p>				
Landkreis Gifhorn	86	665	ja	
<p>1. Allgemeines</p> <p>Mit der Planung der A 39 ist das verkehrspolitische Ziel verbunden, eine Erschließung des strukturschwachen Raumes zwischen den Autobahnen A 7 im Westen, A 24 im Norden und der A 2 im Süden zu realisieren. Der Landkreis Gifhorn begrüßt daher ausdrücklich die Planungen zum Weiterbau der A 39 von Wolfsburg nach Lüneburg. Der Landkreis Gifhorn verspricht sich von einer leistungsfähigen Straßenverbindung der Wirtschaftsräume Braunschweig/Wolfsburg und Lüneburg /Hamburg eine deutliche Stärkung</p>				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

der regionalen Wirtschaftsstandorte in der Region. Damit verbunden ist natürlich auch der Wunsch einer verbesserten Anbindung der Mittelzentren Gifhorn und Wittingen sowie der verschiedenen Grundzentren im Kreisgebiet.

Die Planung einer Bundesfernstraße bringt natürlich nicht nur Vorteile mit sich. Sie hat Auswirkungen, die auch noch fern ab des eigentlichen Trassenverlaufs spürbar sind. Es darf daher nicht verschwiegen werden, dass die betroffenen Menschen in dem Planungsraum Vorbehalte und auch Ängste gegenüber der A 39 haben und diese auch zum Ausdruck bringen. Oberstes Ziel muss es daher sein, dass am Ende der Planungsphase eine gegenüber allen Belangen ausgewogene Planung zur Ausführung kommt.

Der Landkreis Gifhorn hat daher in verschiedenen Informationsveranstaltungen mit den kreisangehörigen Gemeinden und Samtgemeinden versucht, eine große Dichte an Informationen zusammenzutragen, damit nach Möglichkeit ein einheitliches Gesamtbild entsteht, was auch durch die Stellungnahme des Landkreises zum Ausdruck gebracht werden soll.

Landkreis Gifhorn

86

666

ja

2. Stellungnahme zur Vorzugsvariante

2.1 Allgemein

Auf der Grundlage der groben Raumanalyse (UVS, Stufe I) wurden innerhalb der sich hieraus ergebenden Korridore sieben Varianten entwickelt. Diese Varianten/Korridore bilden die Grundlage für die Verkehrsuntersuchung (VU), die Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) sowie die vertiefende Raumanalyse (UVS, Stufe II).

Im Rahmen der Stellungnahme des Landkreises Gifhorn wurden insbesondere die Auswirkungen, die sich durch die A 39 auf das Kreisgebiet ergeben, genauer untersucht. Nach summarischer Prüfung aller Unterlagen kommt der Landkreis Gifhorn zu dem Ergebnis, dass der Vorzugsvariante mit den nachfolgend vorgeschlagenen Veränderungen grundsätzlich der Vorrang vor den anderen Varianten zu geben ist, da es sich um die kürzeste Trassenvariante handelt und somit die geringste Flächeninanspruchnahme aufweist. Aufgrund der parallel verlaufenden Lage zum VW-Testgelände besteht darüber hinaus die geringste Trenn-/Durchschneidungswirkung. Hierbei muss allerdings deutlich darauf hingewiesen werden, dass es sich um keine eindeutige Entscheidung handelt, sondern dass die im Osten über Brome verlaufenden Varianten in vielen Punkten wahrscheinlich als gleichwertig bzw. besser eingestuft werden könnten. Eine eindeutige Entscheidung konnte darüber nicht getroffen werden, da die planende Behörde einige Untersuchungen nicht abschließend bzw. nur unzureichend abgehandelt hat.

Siehe Kommentar zu 0.1, ID 665 Landkreis Gifhorn
Vor allem die Raumverträglichkeitsuntersuchung zeigt für Varianten, die östlich des Automobil- Versuchsgeländes verlaufen, Vorteile aufgrund der Erschließung der im Südosten liegenden Fördergebiete (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 50). Insgesamt sind die Vorteile, die sich aus der Raumverträglichkeitsuntersuchung ergeben, nicht geeignet, die Nachteile im gesamtplanerischen Vergleich auszugleichen (Erläuterungsbericht, S. 224 ff).

Altmarkkreis Salzwedel

88

522

ja

1. Untere Landesplanungsbehörde

Ohne Kommentar

1.1 Gemäß § 17 Landesplanungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (LPIG LSA)1 sind die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Regionalplanung. Sie erledigen diese Aufgabe in Regionalen Planungsgemeinschaften als Zweckverbände. Für den Altmarkkreis Salzwedel übernimmt diese Aufgabe die Regionale Planungsgemeinschaft Altmark.

Aus diesem Grund erarbeitet die Regionale Planungsgemeinschaft Altmark eine Stellungnahme zu dem Raumordnungsverfahren für die geplante BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg, die mit dem Altmarkkreis Salzwedel abgestimmt wurde und Ihnen von der Regionalen Planungsgemeinschaft Altmark übergeben wird.

1.2 Nach Prüfung der vorliegenden Unterlagen wird aus der Sicht der Raumordnung des Altmarkkreises Salzwedel folgende Stellungnahme abgegeben:

1.2.1 BAB A 39- Keine Anmerkungen

Altmarkkreis Salzwedel

88

527

ja

In Wertung der Betroffenheit der Schutzgüter erscheint es aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege als gerechtfertigt, die Ostvariante GP-13-46/3, mit den für den Altmarkkreis Salzwedel bestimmenden Abschnitten, aus der Fortschreibung des Verfahrens für die Planung der A39 herauszunehmen.

Die im Zusammenhang mit der A 39 herausgearbeitete Vorzugsvariante für die B 190n ist die auf niedersächsischem Gebiet und im westlichen Teil Sachsen-Anhalts günstigste Linienführung. Darüber hinaus wird die Vorzugslinie der B 190n auf sachsen-anhaltinischem Gebiet derzeit von den sachsen-

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Da für die Anbindung der B 190n an Niedersachsen von Seiten des Landes Sachsen-Anhalt konkrete Aussagen noch ausstehen, ist eine Wertung nicht möglich.				anhaltinischen Straßenbauverwaltung unter Beteiligung der niedersächsischen Straßenbauverwaltung erarbeitet. Die Übergabepunkte werden entsprechend der Ergebnisse aufeinander abgestimmt und in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.
Gemeinde Barwedel	93	229	ja	siehe Stellungnahme der Samtgemeinde Boldecker Land
Gemeinde Bokensdorf	94	230	nein	Stellungnahme entspricht der Stellungnahme der Samtgemeinde Boldecker Land [99]. Siehe deshalb Kommentare zur Stellungnahme der SG Boldecker Land zu 0.1 (ID 223), zu 1.8 (224), zu 2.1 (225), zu 3.09.2 (226), zu 0.5.2 (227), zu 0.5 (228).
Gemeinde Jembke	95	231	ja	Stellungnahme entspricht der Stellungnahme der Samtgemeinde Boldecker Land [99]. Siehe deshalb Kommentare zur Stellungnahme der SG Boldecker Land zu 0.1 (ID 223), zu 1.8 (224), zu 2.1 (225), zu 3.09.2 (226), zu 0.5.2 (227), zu 0.5 (228).
Gemeinde Osloß	96	232	nein	Stellungnahme entspricht der Stellungnahme der Samtgemeinde Boldecker Land [99]. Siehe deshalb Kommentare zur Stellungnahme der SG Boldecker Land zu 0.1 (ID 223), zu 1.8 (224), zu 2.1 (225), zu 3.09.2 (226), zu 0.5.2 (227), zu 0.5 (228).
Gemeinde Tappenbeck	97	233	ja	Stellungnahme entspricht der Stellungnahme der Samtgemeinde Boldecker Land [99]. Siehe deshalb Kommentare zur Stellungnahme der SG Boldecker Land zu 0.1 (ID 223), zu 1.8 (224), zu 2.1 (225), zu 3.09.2 (226), zu 0.5.2 (227), zu 0.5 (228).
Gemeinde Weyhausen	98	234	ja	Stellungnahme entspricht der Stellungnahme der Samtgemeinde Boldecker Land [99]. Siehe deshalb Kommentare zur Stellungnahme der SG Boldecker Land zu 0.1 (ID 223), zu 1.8 (224), zu 2.1 (225), zu 3.09.2 (226), zu 0.5.2 (227), zu 0.5 (228).
Samtgemeinde Boldecker Land	99	223	ja	Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.
Die Samtgemeinde Boldecker Land und ihre Mitgliedsgemeinden begrüßen die Planungen zum Weiterbau der BAB A 39 von Wolfsburg nach Lüneburg ausdrücklich und sprechen sich für eine baldige Realisierung des Planvorhabens aus. Dabei wird, wie bereits in der gemeinsamen Stellungnahme vom Oktober 2004 ausgeführt, weiterhin die östlichste Variante der Trassenführung als die günstigere Trassenführung favorisiert. Die Sichtung und Durcharbeitung der nun vorliegenden umfassenden Planunterlagen führt zu keinem anderen Ergebnis.				
Gemeinde Bergfeld	100	123	nein	Die Vorbelastung durch das Automobil- Versuchsgelände hat in den Untersuchungen Berücksichtigung gefunden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse ,S. 63).
die nunmehr festgelegte Vorzugsvariante entspricht unseren Vorstellungen weitgehend. insofern wird die aktuelle Trassenführung im Vergleich zu den übrigen untersuchten Linien aus folgenden Gründen als die vertretbarste eingestuft. 1. Die Festlegungen reflektieren die objektiven Ergebnisse einer neutralen Institution. 2. Die direkte Nähe zum VW - Testgelände wird begrüßt. da sie den Interessen der VW-AG gerecht wird. 3. Auch die Inanspruchnahme von Geländeteilen des Truppenübungsplatzes muss positiv bewertet werden.				
Gemeinde Bergfeld	100	125	nein	Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.
Zusammenfassend wird festgestellt, dass die präsentierte Vorzugsvariante aus Sicht der Gemeinde Bergfeld als akzeptabelste Lösung einzustufen ist. Die östliche Linienführung wird von der Gemeinde Bergfeld abgelehnt.				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Flecken Brome	101	99	nein	
<p>Allgemeines Der Deutsche Bundestag hat die A 39 mit der Verabschiedung des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes am 04.10.2004 in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Das Gesetz ist am 16.10.2004 in Kraft getreten. Eine zügige Planung und Umsetzung der A 39 in unserem strukturschwachen Raum ist im Interesse des Flecken Brome. Der Flecken Brome begrüßt daher ausdrücklich die Durchführung des eingeleiteten Raumordnungsverfahrens.</p>				
<p>Die raumordnerisch festgelegte Funktion des Grundzentrums Brome zur Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten ist ebenso berücksichtigt wie die Festlegung als Standort mit der Entwicklungsaufgabe Erholung und Fremdenverkehr (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 1.6 und 1.17 sowie Anlagen A1.3 und A 1.10). In den gesamtplanerischen Variantenvergleich sind diese Ergebnisse eingeflossen. Die Planungen zur Ortsumgehung Brome verlaufen, unter Beachtung der Ergebnisse der A 39, zeitgleich weiter. Die Erschließung des Grundzentrums Brome geschieht über die geplante Anschlussstelle der L 289 bei Ehra- Lessien und die B 248</p>				
Gemeinde Ehra-Lessien	102	328	ja	
<p>die Gemeinde Ehra-Lessien schließt sich den Ergebnissen der umfassenden Untersuchungen an und unterstützt nachhaltig die Ziele, die mit dem Autobahnbau verfolgt werden. Mit dem Bau dieser wichtigen Straßenverbindung soll der Anschluss in die nördlichen Metropolen hergestellt werden und der wirtschaftliche und raumordnerische Standortnachteil des östlichen Niedersachsens abgebaut werden. Weiteres Ziel muss die Entlastung der Ortsdurchfahrten entlang von Bundesstraßen und Landesstraßen von regionalen Verkehren sein. Die Gemeinde Ehra-Lessien spricht sich für den zügigen Ausbau der A39 von Wolfsburg nach Lüneburg aus. Es wird gefordert, als ersten Abschnitt den Ausbau der A39 von Weyhausen bis Wittingen voranzutreiben. Von Wittingen aus ergibt sich die Möglichkeit der Anknüpfung an das vorhandene Straßennetz mit verträglichen Auswirkungen für die betroffenen Ortschaften.</p>				
<p>Die A 39 führt im nachgeordneten Straßennetz zu einer Entlastung, auch der Ortsdurchfahrten. An einigen Stellen, vor allem in der Nähe der Anschlussstellen an die A 39, kann es auch zu einer Steigerung der Verkehrsbelastung kommen (Unterlage 5 – Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 12f). Gedanken zur Umsetzung der Maßnahme in Bauabschnitten sind nicht Bestandteil der Linienfindung.</p>				
Gemeinde Ehra-Lessien	102	335	ja	
<p>Es wird im weiteren davon ausgegangen, dass nach Festlegung der endgültigen Trasse, im Rahmen der Detailabstimmungen, ein enger und offener Abstimmungsprozess mit der Gemeinde Ehra-Lessien erfolgt. Auf Grund der guten Ortskenntnis können so Planungsmängel weitestgehend vermieden werden. Insbesondere fördert ein positiver Abstimmungsprozess die Akzeptanz der A39 bei den Bürgern erheblich.</p>				
Gemeinde Parsau	103	86	nein	564
<p>Die nunmehr festgelegte Vorzugsvariante entspricht unserer Forderung weitgehend. Insofern wird die aktuelle Trassenführung - im Vergleich zu den übrigen untersuchten Linien - aus folgenden Gründen als die vertretbarste eingestuft: - Die direkte Nähe zum VW-Testgelände wird begrüßt, da sie den Interessen der VW-AG gerecht wird und ein ohnehin "vorbelastetes" Gebiet berührt. - Durch die Trassenführung erfolgt eine ortsnahe Anbindung des strukturschwachen Raumes Samtgemeinde Brome. Bei den überplanten Flächen handelt es sich um solche mit landwirtschaftlich geringem Nutzwert. Die Inanspruchnahme von Bundeseigentum (Truppenübungsplatz, Staatsforst) reduziert die Kosten ebenso wie die Tatsache, dass es sich um die kürzeste Variante handelt. - Für die Gemeinde Ehra-Lessien könnte sich perspektivisch die Möglichkeit eines Gewerbegebietes entwickeln. - Der Nord-Süd-Verkehr auf der L 289 sowie der B 248 wird entlastet.</p>				
<p>Die Vorbelastung durch das Automobil- Versuchsgelände hat in den Untersuchungen Berücksichtigung gefunden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse ,S. 63). Die Erschließungswirkung sowie die Verbesserung der Erreichbarkeiten durch die A 39 sind in der Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 5 – Raumverträglichkeitsuntersuchung). Für die landwirtschaftlichen Flächen im südöstlichen Teil des Landkreises Gifhorn ist eine geringe bis mittlere Betroffenheit für die einzelnen Gemarkungen ermittelt worden (Ausnahme: Tappenbeck mit starker Betroffenheit) (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10). Die L 289 erfährt zwischen der B 188 und der B 248 eine Verkehrssteigerung von 1.000 bis 2.000 Kfz/d, nördlich von Ehra- Lessien nimmt die Verkehrsbelastung um ca. 1.000 Kfz/d ab. Der Verkehr nimmt auf der B 248 zwischen der B 188 und Ehra- Lessien um ca. 7.000 Kfz/d ab, östlich von Ehra-Lessien um etwa 3.000 Kfz/d. Die B 244 Brome – Rühren wird in geringem Maß (< 500 Kfz/d entlastet). Die Länge ist ein Aspekt, der sowohl im Rahmen der UVS (Flächeninanspruchnahme etc.), des landwirtschaftlichen Fachbeitrages als auch bei der Kostenbetrachtung berücksichtigt wurde.</p>				
Gemeinde Parsau	103	88	nein	564
<p>Zusammenfassend wird festgestellt, dass die präsentierte Vorzugsvariante aus Sicht der Gemeinde Parsau als akzeptabelste Lösung einzustufen ist. Die im Rahmen des Verfahrens ebenfalls untersuchten östlichen Linienführungen werden von der Gemeinde Parsau nach wie vor abgelehnt.</p>				
<p>Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.</p>				
Gemeinde Rühren	104	13	nein	

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

...der Rat und die Verwaltung der Gemeinde Rühren begrüßen ausdrücklich die vorgestellte Vorzugsvariante der Trasse A 39. Die sogenannte Ostrasse halten wir wegen der wertvolleren landwirtschaftlichen Ertragsböden für weniger geeignet. Im Übrigen gehen wir davon aus, dass die Gemeinde Rühren bei beiden Trassenvarianten nur unwesentlich tangiert ist. Bitte berücksichtigen Sie unser Votum bei Ihrer Stellungnahme

Die Vorzugsvariante der A 39 berührt das Gebiet der Gemeinde Rühren nicht; ein östlicher Verlauf über die Abschnitte 568 oder 569 und 582 berührt das Gemeindegebiet randlich in geringem Maß. Das landwirtschaftliche Potenzial ist bei dem westlichen Verlauf der Vorzugsvariante geringfügig höher als bei einem weiter östlichen Verlauf über die Abschnitte 568 oder 569 und 582. Insgesamt sind im südlichsten Teilbereich des Untersuchungsraumes Gemarkungen mit landwirtschaftlichem Potenzial der Stufen gering bis mittel betroffen (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10).

Gemeinde Tiddische

105

15

nein

... bereits mit unserer Stellungnahme vom 02.03.04 im Rahmen der Antragskonferenz hat die Gemeinde Tiddische für die Trasse der A 39 im südöstlichen Raum des Landkreises Gifhorn eine Führung gefordert, die sich am Elbe-Seiten-Kanal orientiert. Die nunmehr festgelegte Vorzugsvariante entspricht unserer Forderung weitgehend. Insofern wird die aktuelle Trassenführung - im Vergleich zu den übrigen untersuchten Linien - aus folgenden Gründen als die vertretbarste eingestuft:

- Die Festlegungen reflektieren die objektiven Ergebnisse einer neutralen Institution.
- Die direkte Nähe zum VW-Testgelände wird begrüßt, da sie den Interessen der VW-AG gerecht wird und ein ohnehin "vorbelastetes" Gebiet berührt.
- Auch die Inanspruchnahme von Geländeteilen des Truppenübungsplatzes muss aus ökonomischen Aspekten positiv bewertet werden.

ohne Kommentar

Gemeinde Tiddische

105

17

nein

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die präsentierte Vorzugsvariante aus Sicht der Gemeinde Tiddische als akzeptabelste Lösung einzustufen ist. Die im Rahmen des Verfahrens ebenfalls untersuchten östlichen Linienführungen werden von der Gemeinde Tiddische nach wie vor abgelehnt.

ohne Kommentar

Gemeinde Türlau

106

867

nein

1. Grundaussage zur A 39
Die Gemeinde Türlau spricht sich grundsätzlich für die Neubautrasse der A 39 in Verlängerung der bestehenden Autobahn von Wolfsburg nach Lüneburg in Niedersachsen aus.

2. Verbesserung des Verkehrs durch ortsnahe Anbindungen
Wir unterstützen eine Linienführung, die den strukturschwachen ländlichen Raum der Samtgemeinde Brome mit über 15.300 Einwohnern durch eine gute ortsnahe Anbindung stärkt, die Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität des Raumes nachhaltig verbessert sowie das nachgeordnete Straßennetz der B 248 und B 244 durch eine Anschlussstelle an die A 39 entlastet. Die in den derzeitigen Planungen vorgesehenen Anschlussstellen bei Ehra bzw. Brome sind Bestandteile dieses Positionspapiers bzw. der positiven Grundaussagen.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Dabei sind auch die Anbindungs- und Erschließungswirkungen der A 39 betrachtet worden (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung). Ein weiteres Ziel der A 39 ist neben der Verbesserung der Verbindungsqualität und dem Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten die Entlastung des bestehenden Straßennetzes. Im Bereich der Samtgemeinde Brome werden B 244 und B 248 um bis zu 7.000 Kfz/d entlastet. Die stärkste Verkehrsbelastung verbleibt auf der B 248 zwischen Rühren und Parsau (6.000 Kfz/d). Die genaue Anzahl sowie Lage und Ausbildung der Anschlussstellen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Gemeinde Türlau

106

868

nein

3. Vorgesehene Trassen
Die vorgesehenen Trassenführungen mit der Vorzugsvariante sowie zwei Alternativvarianten im Bereich der Samtgemeinde Brome werden grundsätzlich als realisierbare Linienführungen angesehen. Keine der beiden westlichen Trassenführungen darf die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes befindliche Ortsumgehung Brome gefährden. Bei der Realisierung der Varianten im Bereich der Gemeinde Ehra-Lessien wird eine Ortsumgehung von Voitze gefordert.

4. Realisierung
Eine schnellstmögliche Realisierung der Verlängerung der A 39 sowie der Querspange wird wegen derer von uns anerkannten Notwendigkeit unterstützt. Die Gesamtmaßnahme sollte im Süden beginnen und der 1. Abschnitt zwischen Weyhausen und Wittingen erfolgen.

Die Planungen zur Ortsumgehung Brome verlaufen, unter Beachtung der Ergebnisse der A 39, zeitgleich weiter. Ortsumgehungen für die Ortschaften Ehra und Voitze sind nicht Bestandteil des Verfahrens zur Linienfindung für die A 39.

Samtgemeinde Brome

107

89

nein

1. Grundaussage zur A 39
Die Samtgemeinde Brome spricht sich grundsätzlich für eine Neubautrasse

ohne Kommentar

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
der A 39 in Verlängerung der bestehenden Autobahn von Wolfsburg nach Lüneburg in Niedersachsen aus.				
Gemeinde Hankensbüttel	109	296	nein	
1.A39 a) Die Gemeinde Hankensbüttel trägt die Vorzugsvariante 546 der A 39 mit.				
Gemeinde Hankensbüttel	109	302	nein	
B 190n - Querspange a) Die Gemeinde Hankensbüttel trägt die Vorzugsvariante B 190n/1 mit. Sie fordert zur Entlastung der B 244-Ortsdurchfahrten Hankensbüttel und Alt-lsenhagen ausdrücklich, die Umsetzung der Querspange zwischen Breitenhees und Lagendorf / Bonese genauso zügig wie die A 39 anzugehen.				
Gemeinde Hankensbüttel	109	303	nein	
b) Der Gemeinderat spricht sich gegen die Linienführung aller genannten Alternativtrassen (Varianten 2 - 5) im südlichen und nördlichen Nahbereich Hankensbüttels aus, weil: (Anm.: Die Ausführungen sind identisch mit den bereits zur A 39 genannten)				
Gemeinde Sprakensehl	111	884	ja	
wir haben gegen die Vorzugsvariante der in Planung befindlichen A 39 keine Einwände.				
Samtgemeinde Hankensbüttel	113	43	ja	
der Samtgemeinderat Hankensbüttel hat in seiner Sitzung am 18.05.2006 folgende Stellungnahme beschlossen: 1. Wegen ihrer optimalen Erschließungsfunktion für den Wirtschaftsraum Wittingen/Hankensbüttel wird die Vorzugsvariante A 39 begrüßt und voll mitgetragen. 2. Aus unserem Gebiet ist die Ortslage Wentorf westlich des Elbeseitenkanals auf Lärmschutzmaßnahmen zu untersuchen. Die Planungsinstanzen sind insgesamt gut beraten, den Anliegerdörfern ihre Ängste vor der Verlärmung ihrer Lebensräume zu nehmen durch frühzeitige Information über weitere Planungsschritte.				
Samtgemeinde Hankensbüttel	113	45	ja	
4. Die Samtgemeinde verzichtet zur Vorzugsvariante B 190n auf eine eigene Stellungnahme, möglicherweise werden sich ihre Mitgliedsgemeinden eigenständig äußern.				
Gemeinde Groß Oesingen	114	21	nein	
siehe Stellungnahme der Samtgemeinde Wesendorf [118]				
Gemeinde Ummern	115	22	nein	
siehe Stellungnahme der Samtgemeinde Wesendorf [118]				
Gemeinde Wagenhoff	116	23	nein	
siehe Stellungnahme der Samtgemeinde Wesendorf [118]				
Gemeinde Wesendorf	117	24	nein	
siehe Stellungnahme der Samtgemeinde Wesendorf [118]				
Samtgemeinde Wesendorf	118	10	nein	
Seitens der Samtgemeinde Wesendorf wird der Bau des Streckenabschnittes der BAB A 39 äußerst begrüßt. Eine Entlastung der Ortsdurchfahrten wird damit erwartet.				
Stadt Wolfsburg	119	317	ja	
Die Stadt Wolfsburg schließt sich den eindeutigen und überzeugenden Ergebnissen der verschiedenen umfassenden Untersuchungen an und unterstützt nachhaltig die Ziele, die mit diesem Autobahnbau verfolgt werden. Mit dem Bau dieser wichtigen Straßenverbindung soll der Anschluss an die nördlichen Metropolen hergestellt und der wirtschaftliche und raumordnerische Standortnachteil des östlichen Niedersachsens abgebaut werden. Aus der gesamtplanerischen Abwägung ergibt sich die Hauptvariante GP 1-46/2 als Vorzugsvariante. Die Stadt Wolfsburg unterstützt ausdrücklich die Linienführung dieser Vorzugsvariante.				
Eine lärmtechnische Beeinträchtigung der Ortslage Wentorf oberhalb der Orientierungswerte nach DIN 18005 (45 dB(A) nachts und 55 dB(A) tags) ist für die Vorzugsvarianten der A 39 und der B 190n nicht gegeben. Eine Überschreitung des Grenzwertes für Misch- und Dorfgebiete nach 16. BImSchV (54 dB(A) nachts) besteht für Wentorf durch den Trassenabschnitt 548 nicht. Auch der Orientierungswert nach DIN 18005 (55 dB(A) tags) wird für Wentorf durch den Abschnitt 548 überschritten. Eine Information der Betroffenen in den weiteren Planungsschritten wird zugesagt.				
Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Die Vorzugsvariante schließt unmittelbar an die bestehende A 39 im Kreuzungsbereich von Weyhausen an und verläuft fast geradlinig in Richtung Norden auf das VW-Testgelände zu.				
Stadt Wolfsburg	119	318	ja	
Es sind aus den Ergebnissen der Unter- und Teilvariantenvergleiche zwei Hauptvarianten gebildet worden und diese wieder in einen Vergleich eingestellt worden. Beide Hauptvarianten laufen ab dem Anschlusspunkt Weyhausen über eine östliche Umgehung von Tappenbeck in nordwestlicher Richtung an dem VW-Testgelände vorbei. D. h., die Stadt Wolfsburg ist von den beiden Hauptvarianten auf ihrer Gemarkung nicht unmittelbar betroffen.				
Ohne Kommentar				
Stadt Wolfsburg	119	319	ja	
Die in das Verfahren eingestellte Vorzugsvariante weist in den untersuchten Belangen Umweltverträglichkeitsstudie, Landwirtschaft und Kosten deutliche Vorteile auf. Auch bezüglich der Raumstruktur sind durch diese Variante die größeren positiven Wirkungen zu erwarten. Aus der Sicht der Verkehrsuntersuchung ergeben sich keine eindeutigen Vorteile zugunsten einer der betrachteten Hauptvarianten.				
Siehe Kommentar zu 0.1, ID 317 Stadt Wolfsburg				
Stadt Wolfsburg	119	325	ja	
Die vorgeannten Hinweise zu der Untervariante 582 erfolgen nachrichtlich. Die Stadt Wolfsburg geht davon aus, dass die Vorzugsvariante als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens festgestellt und in die -weiteren Verfahren übernommen wird. Hinsichtlich des Ergebnisses der Untersuchungen werden somit seitens der Stadt Wolfsburg keine Bedenken und Anregungen vorgebracht. Es wird vielmehr ein positiver Abschluss und eine zügige Realisierung der weiteren Verfahrensschritte unterstützt und auf eine zeitnahe Umsetzung des Projektes gehofft.				
Ohne Kommentar				
Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung	127	630		
Im Rahmen der Durchführung des Raumordnungsverfahrens für die geplante BAB A 39 gebe ich als beteiligte öffentliche Stelle nachfolgende gebündelte Stellungnahme des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt ab. Diese Stellungnahme enthält die Einzelstellungen der Fachreferate wie folgt:				
ohne Kommentar				
Minist. für Landesentwickl. u. Verkehr Sachsen-Anhalt - Referat 23	132	211		
Nach Auswertung der erhaltenen Unterlagen (Kurzversion) übersende ich Ihnen die Stellungnahme der obersten Landesplanungsbehörde des Landes Sachsen-Anhalt.				
1. Bewertung der Vorzugsvariante				
<ul style="list-style-type: none"> - Die ausgewiesene Vorzugsvariante durchquert und tangiert nicht das Territorium des Landes Sachsen-Anhalt, so dass sich daraus keine direkten Beeinflussungen ergeben. - Durch den grenznahen Verlauf der Vorzugsvariante werden auch keine im Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt sowie im Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Altmark festgelegten Ziele der Raumordnung beeinträchtigt. - Das Vorhaben BAB A 39 hat für das Land Sachsen-Anhalt insofern große Bedeutung, da dadurch insbesondere auch die Altmark verkehrlich gut an das Autobahnnetz angebunden wird. Die Trasse der B190n (Antragskonferenz v.15.06.04) stellt die Querverbindung zur Nordverlängerung der BAB A 14 Magdeburg - Schwerin her, so dass dadurch beide Länder von einer höherwertigen Verkehrserschließung profitieren. 				
A 39 und B 190n gehören zu dem Gesamtkonzept A 39, B 190n und A 14. Wesentliches Ziel dieses Gesamtkonzeptes ist der Abbau der in dem betroffenen Bereich bestehenden verkehrlichen Defizite (Verbindungsqualitäten, Erreichbarkeiten).				
Minist. für Landesentwickl. u. Verkehr Sachsen-Anhalt - Referat 23	132	213		
3. Zusammenfassung:				
Entsprechend der unter Pkt. 1 vorgenommenen Bewertung bestehen gegen die Vorzugsvariante aus landesplanerischer Sicht keine Einwände.				
RV LG: Eine weitere Beteiligung des Landes Sachsen-Anhalt bei Verlagerung der Vorzugstrasse auf sachsen-anhaltinisches Gebiet wird zugesagt.				
Sofern im Verlauf des Raumordnungsverfahrens sich eine Vorzugsvariante herausstellen sollte, die das Land Sachsen-Anhalt quert oder tangiert, ist eine Abstimmung des Entwurfs der Landesplanerischen Beurteilung mit der obersten Landesplanungsbehörde des Landes Sachsen-Anhalt hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung erforderlich. Darüber hinaus wird nochmals darauf hingewiesen, dass in diesem Falle das Land Sachsen-Anhalt bezüglich Bau- und Unterhaltungskosten nicht				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
heranzuziehen ist und auch bei der künftigen Kontingentierung der Mittel für Verkehrsplanungen die gesamte A 39 Niedersachsen zuzurechnen ist, d.h., dass die A 39 in vollem Umfang dem Land Niedersachsen zuzurechnen ist.				
Entsprechend dem Abstimmungsgespräch vom Frühjahr 2005 zwischen Vertretern des ML, Niedersachsen und dem MLV, Sachsen-Anhalt beabsichtigte das ML Nds zu prüfen, wie ein eventueller Ausgleich der Kontingente zwischen Niedersachsen und Sachsen-Anhalt über eine bilaterale Verwaltungsvereinbarung aussehen könnte. Ich bitte um Mitteilung des Ergebnisses.				
Vom Landesverwaltungsamt des Landes Sachsen-Anhalt als obere Landesplanungsbehörde erfolgt eine gesonderte Stellungnahme.				
Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt - Niederlassung Nord	135	269		
Die nachstehende Stellungnahme gilt als gemeinsamer Standpunkt der Hauptniederlassung und der Niederlassung Nord des Landesbetriebes Bau (LBBau) Sachsen-Anhalt. Der Vorzugslösung für die BAB A 39 wird zugestimmt. Im Rahmen eines Arbeitsgespräches zwischen dem Geschäftsbereich Lüneburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und der Niederlassung Nord des LBBau wurde abgestimmt, dass die Vorzugslösung für den Bau der Bundesstraße B 190n als Querverbinder zwischen der BAB A 39 und A 14 erst nach Vorliegen der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens für die B 190n festgelegt wird und somit der Anschluss dieser Bundesstraße entsprechend vorzuhalten ist. Dies bitte ich maßgebend zu berücksichtigen.			Die im Zusammenhang mit der A 39 herausgearbeitete Vorzugsvariante für die B 190n ist die auf niedersächsischem Gebiet und im westlichen Teil Sachsen-Anhalts günstigste Linienführung. Darüber hinaus wird die Vorzugslinie der B 190n auf sachsen-anhaltinischem Gebiet derzeit von den sachsen-anhaltinischen Straßenbauverwaltung unter Beteiligung der niedersächsischen Straßenbauverwaltung erarbeitet. Die Übergabepunkte werden entsprechend der Ergebnisse aufeinander abgestimmt und in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.	
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Facilitymanagement	142	891		
1. Gegen das o. a. Vorhaben (Vorzugsvariante und Alternativvarianten) bestehen aus Sicht der Bundesfinanzverwaltung als Träger öffentlicher Belange, soweit diese von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Nebenstelle Soltau - Geschäftsbereich Verwaltungsaufgaben - wahrzunehmen sind, keine Bedenken.			Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Facilitymanagement	142	893		
Der Geschäftsbereich FM - Nebenstelle Soltau - hat mit Schreiben vom 18.04.2006 aus fiskalischer Sicht bereits eine Stellungnahme abgegeben, auf die ich unabhängig von dem Vorstehenden nochmals verweise.			Siehe dort.	
Nds. Forstamt Danndorf	145	719		
Das Niedersächsische Forstamt Danndorf ist von der Betriebsleitung der Anstalt Niedersächsische Landesforsten beauftragt, die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TöB) hinsichtlich den Wald betreffender Belange in der Stadt Wolfsburg, den Landkreisen, Uelzen, Lüneburg und Lüchow zu koordinieren. Die Stellungnahme wurde unter Mitwirkung der Bundesforsten (BIMA) erarbeitet. Sie erfolgt einvernehmlich mit den Forstämtern Unterlüß, Sellhorn, Oerrel und Gohrde sowie der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Forstamt Südostheide. Zum Raumordnungsverfahren für die geplante BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg nehmen wir für die von uns zu vertretenden Belange wie folgt Stellung:			ohne Kommentar	
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	761		
Allgemeiner Hinweis: Die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vorgelegten Unterlagen (Kurzfassung) sind bis auf einen Ordner nur auf Datenträger verfügbar. Die darin enthaltenen Daten sind jedoch nur als Post-Document-Files in einem stark verschachtelten System abgelegt, sodass ein Verschneiden mit den hier vorliegenden Daten beim vorhandenen Umfang an Daten unmöglich gemacht wird. Zudem werden die Daten so lange parzelliert und heruntergebrochen, dass durch die Vielzahl an Detailkarten (allein im Brut- und Rastvogelbereich liegen knapp 140 Detailkarten vor) nur schwer ein Überblick möglich ist. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bzw. die nachbearbeitenden Stellen hätten gut daran getan, die Daten hier nutzerfreundlicher aufzubereiten.			Ohne Kommentar.	
Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Wolfenbüttel	162	268		
Hinweise zu raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind von hier aus nicht vorzubringen.			Ohne Kommentar	
Polizeidirektion Braunschweig	165	184		

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Aus Sicht der Polizeidirektion Braunschweig ist der Bau der A 39 zu begrüßen und verkehrspolizeilich dringend erforderlich. Viele Bereiche in unserem Zuständigkeitsgebiet werden dadurch entlastet und sicherlich werden schwerste Unfälle entlang der B 4 und B 188 zurückgehen.				Die A 39 führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsraum und verhindert insgesamt ca. 1.500 Unfälle pro Jahr (Unterlage 5 – Planungsempfehlung aus verkehrlicher Sicht, S. 6).
Die Trassenführung als solche ist für den Bereich der Polizeidirektion Braunschweig dabei in den vorgelegten Varianten nicht so sonderlich entscheidend. Die Trasse, die als Vorzugsvariante dargestellt ist, kommt dabei sicherlich unserem Zuständigkeitsbereich entgegen.				
EWE Aktiengesellschaft - Hauptverwaltung	170	182		
Die EWE AG hat keine Bedenken oder Anregungen zu dem o.g. Raumordnungsverfahren vorzubringen.				Ohne Kommentar
WINGAS GmbH	172	55		
Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Versorgungsanlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Erdgasleitungen nicht betroffen sind.				
Industrie- u. Handelskammer Lüneburg - Wolfsburg	175	942		
die Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg (IHK) stellt fest, dass die A 39 als Teil des Autobahnprojektes A 39 / A 14 eine unverzichtbare Chance zur Standortsicherung und -stärkung für Nordost-Niedersachsen darstellt. Deshalb begrüßt die IHK nachdrücklich, dass am 27.03.2006 das Raumordnungsverfahren für die A 39 durch die Regierungsvertretung Lüneburg nach langen Vorarbeiten eingeleitet worden ist.				Ohne Kommentar
Handwerkskammer Lüneburg - Stade	176	902		
Die Handwerkskammer Lüneburg-Stade setzt sich seit langem für den Ausbau einer leistungsstarken Verkehrsinfrastruktur in ihrem Kammerbezirk ein. Die bislang völlig unzureichende verkehrliche Erschließung im südöstlichen Teil des Kammerbezirks mit den Landkreisen Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, Uelzen, Celle und Gifhorn führt zu erheblichen Erreichbarkeitsdefiziten und Nachteilen in der regionalwirtschaftlichen Entwicklung. Das im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf eingestufte Gesamtprojekt der neuen Bundesautobahnen A 14 Schwerin - Magdeburg und A 39 Lüneburg - Wolfsburg einschließlich der Bundesstraße B 190n als verbindender Querspange ist aus Sicht der Handwerkskammer Lüneburg-Stade zwingend erforderlich, um die festgestellten Defizite in der regionalen Infrastruktur zu beseitigen. Die Handwerkskammer Lüneburg-Stade erwartet von dem Gesamtprojekt nachhaltige Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, insbesondere auch für das Handwerk.				Die Erschließungswirkung sowie die Verbesserung der Erreichbarkeiten durch die A 39 sind in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 5 – Raumverträglichkeitsuntersuchung).
Handwerkskammer Lüneburg - Stade	176	904		
Die Handwerkskammer hat immer wieder betont, dass das Projekt A 14 / A 39 / B 190n als Gesamtkonzeption zu verstehen ist und die einzelnen Teilprojekte mit gleicher Priorität voranzutreiben sind. Konkret wird daher erwartet, dass die A 39 sowohl in zeitlicher Hinsicht als auch mit Blick auf die finanzielle Ausstattung für die Realisierung nicht gegenüber der A 14 benachteiligt wird. Gleiches gilt für die B 190n, diese muss ebenfalls zeitgleich in voller Länge realisiert werden.				Zeitpunkt und Finanzierung der A39 und B 190n sind nicht Bestandteil der Linienfindung.
Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen	178	587		
1. Vorbemerkung Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen weist die Weiterführung der Autobahn 39 von Wolfsburg nach Lüneburg als vordringlichen Bedarf aus. Darüber hinaus ist als Bundesstraße 190n die Querverbindung zwischen A 39 und A 14 geplant. Mit dem nun eingeleiteten Raumordnungsverfahren soll die Vereinbarkeit dieser Projekte mit den Erfordernissen der Raumordnung unter Einbeziehung verschiedener Trassenvarianten geprüft und landesplanerisch festgestellt werden.				Ohne Kommentar
Aktion Fischotterschutz e.V.	182	1243		
Zusammenfassung und Schlussfolgerung In den vorliegenden Unterlagen zum ROV fehlen objektive Daten für die Autobahn. Sowohl die Verkehrszählungen, der Nutzen-Kosten-Faktor als auch der naturschutzfachliche Planungsauftrag sind nicht nachvollziehbar dargestellt. Die Autobahn zieht durch ein Gebiet mit wirtschaftlicher Ausprägung im Bereich von Tourismus, Dienstleistung, Direktvermarktung und Gastronomie und hat hohe negative regionalwirtschaftliche Effekte. Die im ROV genannten Ziele bezüglich der positiven wirtschaftlichen Wirkung von Autobahnen allgemein und insbesondere der A39 werden durch eine Fülle von Untersuchungen widerlegt. Beispielhaft werden Aspekte genannt,				Siehe Kommentare zu den IDs 1244 (Aktion Fischotterschutz) bis 1283 (Aktion Fischotterschutz)

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

in denen die Planung der A39 Ziele des Landesraumordnungsprogramms verletzt. Durch die gesamten Planungsunterlagen ziehen sich fehlende oder mangelhafte Untersuchungen bei den Variantenvergleiche bezüglich der Kosten und der direkten Vergleichbarkeit. Das Sonderproblem Feinstaubentwicklung und Ozonbildung ist gerade im Bereich Lüneburg nicht bearbeitet. Schalltechnische Untersuchungen sind auf EU-Norm zu bringen und der Nutzen-Kosten-Faktor ist auch für die Hauptvarianten zu erstellen. Konsequenzen für die Linienführung zur Vermeidung von "Unzerschnittenen Räumen" werden nicht gezogen, letzte verbliebene Gebiete Niedersachsens werden durch die A39 tangiert. Es fehlen bei der Erstellung der UVS die Bewertung der Null-Variante und in der Auswirkungsprognose im Variantenvergleich die Berücksichtigung des Fischotters. Damit sind die Vorgaben des UVPG nicht erfüllt. Tangierte FFH-Gebiete, die nach EU-Recht zu untersuchen wären, wurden keiner Vorprüfung unterzogen. Potentielle FFH-Gebiete und IBA-Gebiete wurden nicht bearbeitet, was dem EuGH-Urteil widerspricht. Alle FFH-Verträglichkeitsprüfungen sind methodisch fragwürdig und kommen zumindest bei der FFH-Art Fischotter zu falschen Ergebnissen. Kernaussagen zur Beeinträchtigung von Tierarten durch die Baumaßnahme ebenso wie zur Kohärenz des Gesamtsystems und bedeutsamen funktionalen Beziehungen beim Fischotter sind falsch bewertet und führen zu fehlerhaften Schlussfolgerungen. Bei den einzelnen Tiergruppen sind repräsentative Arten z.B. aus den Artengruppen Säugetiere und Libellen nicht gesondert in die Darstellungen eingeflossen. Die nicht ausreichende Berücksichtigung des rechtlichen Schutzstatus bei der Auswahl der Arten und die unzureichenden methodischen Vorgehensweisen münden in eine ausgesprochen starke fehlerhafte Bewertung der Wirkungen auf die Lebensräume der Populationen insbesondere der streng und besonders geschützten Amphibienarten im Untersuchungsbereich. Beunruhigung von Vogelarten wurden falsch bewertet und Recherchen zu den Fledermäusen sind unterblieben. Die Unterlagen (Untersuchungen und Literatur) bei der FFH-Art Fischotter sind unzureichend, laufende Projekte wurden im Verfahren nicht berücksichtigt bzw. werden durch die Planung zum Autobahnbau konterkariert, Wechselwirkungen mit dem Bau der A14 und B190n sind nicht bearbeitet.

Wegen gravierender inhaltlicher Mängel des Raumordnungsverfahrens zur A39 fordert die Aktion Fischotterschutz eine umgehende und umfassende Nachbesserung des Raumordnungsverfahrens. Insbesondere die Bewertung zur UVS und zur FFH-Verträglichkeitsprüfung sind in einem so hohen Maße unvollständig und fehlerhaft, dass sie weder einem ordnungsgemäßen Raumordnungsverfahren noch den rechtlichen Standards der EU und des Bundes genügen. Falls unseren Forderungen auf Nachbesserung nicht nachgegangen wird, werden wir die rechtliche Überprüfung auf der Bundes- und EU-Ebene veranlassen.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182 1256

Fehlender Nutzen-Kosten-Faktor (NKF)
Es ist für jede Hauptvariante eine qualifizierte Kostenschätzung und auf deren Basis ein nachvollziehbarer Nutzen-Kosten-Faktor nachzuliefern.

Siehe Kommentar in diesem Kapitel unter, ID 1020 - LBU [187] und ID 1180 BUND [197]. Siehe auch Kommentar zu 0.1, ID 351 Gemeinde Vastorf [41]

Aktion Fischotterschutz e.V.

182 1259

5. Naturschutzfachlicher Planungsauftrag, Umweltverträglichkeitsstudie und FFH-Verträglichkeitsprüfung

Siehe Kommentar zu 0.1, ID 1005 LBU [187] und Kommentar zu 0.3, ID 1178 BUND [184].

5.1 Naturschutzfachlicher Planungsauftrag nicht erfüllt

Im BVWP 2003 ist sie zwar als "laufendes und fest disponiertes Vorhaben" eingestuft, aber mit dem Vorbehalt eines besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages versehen. Dieses deshalb, weil das Umweltrisiko des Untersuchungsraumes als sehr hoch eingestuft wurde. Welche Folge der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag hat, ergibt sich aus Nr. 3.4.6.2 des BVWP. Ebenso heißt es in der Begründung zum FStrAbG (Bundstags-DS 15/1657 S.21), das die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abuarbeiten sei. Diese Problematik ist in den Raumordnungsverfahrensunterlagen zur A39 aber nicht hinreichend abgearbeitet. Weiter heißt es in der Begründung: "Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können." Diesen Anforderungen genügen die vorliegenden Unterlagen nicht.

**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV
Niedersachsen e.V.**

184 1176

Der BUND Landesverband Niedersachsen e.V. lehnt das Projekt insgesamt (A 14 - A 39) ab und sieht auch die vorgelegten Unterlagen zum geplanten Teilprojekt A 39 mit grundsätzlichen Mängeln behaftet. In den nachfolgenden

Ohne Kommentar

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Ausführungen werden wir diese Position näher begründen.				
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	641		
Die Landesjägerschaft Niedersachsen als anerkannter Naturschutzverband akzeptiert den vom Niedersächsischen Landtag definierten gesetzlichen Auftrag, daß für alle Landesteile dauerhaft gleichwertige Lebensverhältnisse anzustreben sind. Wir bitten um Verständnis, daß wir uns in unserer Stellungnahme auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die belebte und unbeliebte Natur beschränken. Wir maßen uns nicht an, Bedarfsprognosen zu beurteilen und Hoffnungen auf positive ökonomische Effekte durch Erschließung eines strukturschwachen Raumes sowie die Behebung von Standortnachteilen zu bewerten. Nicht in Frage stellen wollen wir die Konsequenz in der Weiterentwicklung des Fernstraßennetzes mit den Verbindungen von Wirtschaftsräumen in Süd- und Ostdeutschland mit der Nordseeküste und Skandinavien. Und wir können und werden auch nicht die mit dem hier zu behandelnden Vorhaben beabsichtigte Entlastung der staugefährdeten Bundesautobahn A 7 kommentieren.				Ohne Kommentar
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	642		
Mit der Planung und dem Bau von Verkehrsstraßen wird der Naturhaushalt erheblich beeinträchtigt. Nicht nur, daß beim Bau natürliche Lebensräume unmittelbar durch Asphaltierung bzw. Betonierung für alle Zeit verloren gehen, Lärm und Stickoxyde zunehmen und das Landschaftsbild mit seiner bisherigen Charakteristik und Eigenart gestört und verändert wird, auch die Funktionen des Naturhaushalts werden dauerhaft beeinträchtigt oder unterbunden. Speziell die Trennwirkungen und die Unterbrechung räumlich-funktionaler Beziehungen sind gravierend für lokale Organismengemeinschaften wie auch für ziehende und wandernde Arten.				Ziel der Trassenfindung ist es, die Variante zu ermitteln, welche unter Beachtung der positiven Wirkungen auf die Ziele und Grundsätze der Raumordnung die geringsten negativen Auswirkungen auch auf Natur und Umwelt verursacht.
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	643		
Die Landesjägerschaft Niedersachsen bedauert jedwede Planung von Verkehrsstraßen, wird damit doch stets weiterer Boden versiegelt und werden Lebensräume zerschnitten. Wir befürchten die Verluste lokaler Populationen von Tieren sowie erhebliche Störungen der Wirkzusammenhänge von Lebensgemeinschaften. In realistischer Einschätzung der Gegebenheiten gehen wir aber davon aus, daß das ausschließliche Bedauern bei der weiteren Bearbeitung der Pläne im Raumordnungsverfahren wenig hilfreich ist. Deshalb werden wir im Folgenden genauer auf die vorgelegten Planunterlagen eingehen und hoffen, mit unserer Bewertung Handreichungen und Entscheidungshilfen zur Minderung negativer Auswirkungen auf die Natur und die dort vorkommenden freilebenden Tiere und wildwachsenden Pflanzen zu liefern. Nach unserer Einschätzung sind die im Raumordnungsverfahren vorgelegten Ableitungen der Planungskorridore, die Darstellung der Konfliktschwerpunkte sowie die Abarbeitung der Schutzgüter mit der Berücksichtigung und Gewichtung des Vermeidungsgebots bei Beeinträchtigungen nachvollziehbar. Vielleicht hätte eine Ergänzung der Schutzgutbetrachtungen um das Thema "Biologische Vielfalt" sowie die Einbeziehung der Nachhaltigkeit (Bewahrung für nachkommende Generationen) in die Gewichtung und Abwägung noch zusätzliche Planungshilfen ermöglicht.				Siehe Kommentar zu 0.1, ID 642 Landesjägerschaft Niedersachsen
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	651		
Unsere Untergliederung im Landkreis Uelzen hat eine eigene umfangreiche Stellungnahme für den Suchraum im Bereich Uelzen gefertigt (s. Anlage). Wir schließen uns dieser vollinhaltlich an und bitten um besondere Beachtung der beigefügten Anlage.				Dies ist erfolgt. Siehe Kommentare zur Jägerschaft des Landkreises Uelzen zu 0.1 (ID 700), zu 3.03.1 (694, 695), zu 4.10 (696, 697, 699).
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	655		
Dankbar wären wir, wenn Sie uns über die weitere Behandlung des Vorhabens insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung unserer Hinweise und Anregungen auf dem laufenden halten würden. Wir gehen davon aus, daß ähnlich wie bei der A 20 zwecks Optimierung der Querungshilfen begleitende Untersuchungen durchgeführt werden.				Eine weitere Beteiligung ist vorgesehen.
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	700		
4. Schlusswort Mit den vorgenannten Punkten begründet die Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. ihren Einspruch gegen das laufende Raumordnungsverfahren. Die Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. lehnt aus den genannten Gründen die Vorzugsvariante des Raumordnungsverfahrens ab. Die gleichen vorgenannten Einwände haben auch gegen die Trassen, die in dem westlichen Suchkorridor verlaufen, ihre Gültigkeit. Sollten sich jedoch im Zuge des Raumordnungsverfahrens Abweichungen von der jetzigen Trassenführung der Vorzugsvariante ergeben, besteht die Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. auf einer erneuten Verbandsbeteiligung der Naturschutzverbände zu diesen Abweichungen.				Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Die Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. fordert daher die Untersuchung der vorgenannten Alternativtrasse 701 und des B4-Ausbaus entsprechend der Schutzgutkriterien des Raumordnungsverfahrens einschließlich der Gegenüberstellung der Ausführungskosten mit den übrigen Trassenabschnitten des Raumordnungsverfahrens.

Die Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. fordert die vorbeschriebene wissenschaftliche Datenerfassung über die Fernwechselkorridore.

Bis zur Klärung der vorgenannten Defizite fordert die Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. das Raumordnungsverfahren auszusetzen und nach der Wiedereröffnung mit entsprechender Frist, allen am Raumordnungsverfahren Beteiligten die Möglichkeit zu Stellungnahmen und Einwendungen einzuräumen.

Landessportfischerverband Niedersachsen e.V.

186

842

wir haben keine grundsätzlichen Einwände gegen das geplante Vorhaben.

Ohne Kommentar.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

186

LBU-Stellungnahme vom 22.05.06: wir möchten Sie darauf hinweisen, dass die geplante "A 39" auf der derzeitigen "Vorzugstrasse" zumindest im Landkreis Uelzen gegen geltende Gesetze verstößt, die wir hiermit aufzeigen wollen (Die geplante Trasse wird vom südlichen Eintritt nach Norden aus betrachtet). Wir fordern, das Vorhaben, eine Autobahn durch den Landkreis Uelzen zu bauen, aufzugeben, und statt dessen ein vernünftiges Verkehrskonzept für den Durchgangsverkehr für den Landkreis Uelzen zu entwerfen, der nicht mehr Verkehr in den Landkreis führt. Wir fordern, die B 4 mit Ortsumgehungen zu bauen und den Durchgangsverkehr von LKW durch allseits bekannte Maßnahmen zurückzuführen. Wir fordern, die Gesetzeslage bezüglich des Tierartenschutzes genau zu prüfen. Wir erwarten nicht, dass Sie als Autobahn bauende Behörde dies verstehen. Unsere Forderung geht in eine andere Richtung. Wir wollen nicht, dass unsere Heimat durch ein zerstörendes Lärmband zerschnitten wird. Grundsätzliches. Eine geplante Autobahn zerstört die Landschaft, Familien, und führt zur Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen und Straßenverbindungen. Wild kann die uralten Passagen ihrer Wanderungen nicht mehr ausführen. Eine Autobahn stellt eine gewaltige Barriere für den gesamten Tierbestand Nordostniedersachsens dar. Alles würde sich ändern.

Die Straßenbauverwaltung folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenbauänderungsgesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen.

Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspange zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum, vor allem auch im Raum Uelzen.

Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt.

Die B 4 dient als Bundesstraße dem überregionalen Verkehr, zu dem auch Lkw gehören.

Durch den Bau der A 39 kommt es zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten im bestehenden Straßennetz.

Lärmtechnische Beeinträchtigung infolge der A 39 werden durch Lärmschutzmaßnahmen auf das gesetzlich vorgegebene Maß beschränkt. Gleichwohl sind Beeinträchtigungen nicht auszuschließen.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

Die Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen wird durch geeignete Maßnahmen im Rahmen der weiteren Planung (z.B. Flurneuordnung) geregelt.

Die Tierwechselbeziehungen werden durch entsprechende Querungsmöglichkeiten (Wildbrücken, Durchlässe) aufrecht erhalten.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1004

LBU-Stellungnahme vom 17. Juni 2006: Der LBU lehnt das Vorhaben BAB A 39 Lüneburg - Wolfsburg aus naturschutzfachlichen wie auch aus verkehrspolitischen und fiskalpolitischen Gründen ab und nimmt zum oben genannten Verfahren wie folgt Stellung.

Mit dem Schreiben der Regierungsvertretung Lüneburg vom 27.03.2006 wurden dem LBU als Unterlagen ein Erläuterungsbericht als Zusammenfassung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren gemäß § 6 UVPG sowie 6 CD-ROM und 1 DVD mit der Langfassung als Beteiligungsexemplare zur Stellungnahme des ROV zugesandt. Des Weiteren stellte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr,

Geschäftsbereich Lüneburg, die vollständigen Unterlagen ins Internet. Aufgrund des heterogenen Zugangs zu den Unterlagen des ROV A39 und anschließender notw. endiger Zusammenführung der Erkenntnisse der ehrenamtlichen Mitarbeiter entstanden Reibungsverluste und zeitliche Verzögerungen. Letztlich ist eine Stellungnahme, auch aus Gründen der sich

Ohne Kommentar

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

für Außenstehende darbietenden unübersichtlichen Struktur der Akten, bis zum 30.07.2006 vollumfänglich nicht zu leisten.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1005

1. Der naturschutzfachliche Planungsauftrag ist nicht "abgearbeitet"! Der LBU hatte bereits am 20.02.2004 auf der Antragskonferenz zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens in Uelzen die Erwartung geäußert, dass der im Bedarfsplan und Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) zu dem Vorhaben verankerte naturschutzfachliche Planungsauftrag erfüllt wird. Die Forderung wird für das Raumordnungsverfahren bekräftigt. Denn mit den vorliegenden Unterlagen ist dieses nicht geschehen. Aufgrund der besonderen Bedeutung, die dem naturschutzfachlichen Planungsauftrag im Planungsprozess zukommt, ist die Position des LBU hierzu gesondert darzustellen, bevor unter den Gesichtspunkten Bedarf und Variantenprüfung darauf noch im Kontext eingegangen wird.

Die aus Umweltsicht positivste Innovation des BVWP 2003 ist die Stärkung der naturschutzfachlichen Bewertung. Mit einem "Früherkennungssystem" hat das Bundesamt für Naturschutz alle Straßenplanungen ermittelt, die ökologisch besonders problematisch sein könnten. Für die ermittelten knapp 800 Projekte schloss sich eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) bzw. FFH-Verträglichkeitsprüfung an, bei der die Beeinträchtigung von hochrangigen Naturschutzgebieten geprüft wurde. Etwa 470 Projekte erwiesen sich als so problematisch, dass bereits auf dieser groben Planungsebene absehbar war, dass sie mit dem europäischen Naturschutzrecht kollidieren und damit bei den nachfolgenden Planungsverfahren ein hohes Durchsetzungsrisiko in sich bergen. Nach Umplanungen und teilweise Verzicht blieben etwa hundertunddreißig Projekte übrig, die ein "sehr hohes Umweltrisiko" und/oder eine "unvermeidliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten" aufweisen. Im BVWP 2003 erhielten sie deshalb einen "naturschutzfachlichen Planungsauftrag", der die Bedarfsanerkennung bis zur Lösung des Konflikts zwischen Naturschutz und Straßenbau aufhebt. Zur Minderung des Naturschutzrisikos soll als Alternative insbesondere der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes geprüft werden. Insgesamt stärkt die URE damit die Integration von Umweltgesichtspunkten in die Straßenplanung. Damit dies tatsächlich zu einer umweltgerechten Verkehrsplanung beiträgt, muss sichergestellt sein, dass: - die Bedarfsfrage im einzelnen Planungsprozess auf den dem BVWP und FStrAbG mit Bedarfsplan nachfolgenden Planungsstufen unabhängig von der Verankerung im Bedarfsplan zum BVWP so aufbereitet wird, dass sich daraus ein spezifisches Gewicht jedes einzelnen für die Planung angeführten Gesichtspunkts gegenüber den gegen das Vorhaben sprechenden insbesondere naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ableiten lässt, - eine umfassende Prüfung der Alternativen unter Einschluss verkehrskonzeptioneller Alternativen durchgeführt wird, - Umweltverbände an den Entscheidungen beteiligt und unmittelbar über Statusveränderungen bei Projekten informiert werden, - Entscheidungen über die ökologischen Planungsaufträge in separaten Berichten begründet und dokumentiert werden und bei der Projektumsetzung die Einhaltung dieser Auflagen sichergestellt wird.

In der Begründung zum FStrAbG (Bundestags-DS 15/1657 S.21) heißt es, die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik sei abzuarbeiten. Die Problematik ist in den Raumordnungsverfahrensunterlagen zur A39 aber nicht abgearbeitet. Weiter heißt es in der Begründung: "Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können." Diesen Anforderungen genügen die vorliegenden Unterlagen besonders unter zwei zentralen Aspekten nicht:

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1036

7. Gewonnene Erkenntnis

Im Ordner 1 wird auf der Seite 30 unten festgestellt, dass es keine konfliktarmen Bereiche für eine Trassierung der A39 gibt und dass "durchweg mindestens mittlerer und in weiten Teilen sogar hoher Raumwiderstand im Suchraum anzutreffen ist." Nach dieser Feststellung müssten alle Varianten in der Gesamtreihung der Konfliktschwere zumindest als "ungünstig" eingestuft werden. Dieses ist aber nicht geschehen. Insofern beruhen die Wertungen insgesamt auf einer falschen Basis und sind als geschönt anzusehen. Ein Raumordnungsverfahren kann aufgrund fehlender Konfliktfreiheit auch das Ergebnis haben, dass das Projekt A39 insgesamt nicht umgesetzt werden kann!

Darüber hinaus ist die nach § 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG geforderte Sicherstellung der Grundversorgung mit Infrastruktur in den Regionen Deutschlands, so auch im Nordosten Niedersachsens, gewährleistet. Denn die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der

Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der BVWP und ist mit dem Beschluss des 5. FstrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen. Die Prüfung von Alternativen ist Gegenstand der üblichen Planungspraxis (im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des FFH-Ausnahmeverfahrens).

Bei Öko- Stern- Maßnahmen ist davon auszugehen, dass alle naturschutzfachlichen Sachverhalte durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und Prüfungen der sonstigen naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH-VP, mit dem Erlangen des Baurechts rechtlich umfassend abgearbeitet sind. Gegenüber der allgemeinen Planungspraxis sind keine besonderen Verfahrensschritte für die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages erforderlich und vorgesehen. Durch besondere Kennzeichnung von Öko- Stern- Maßnahmen im Entwurf des Straßenbauplans erhält das Parlament entsprechend der Begründung des 5. FstrAbÄndG rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des "besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages" zu informieren. Die Art und Weise der Abarbeitung bzw. die Begründung für die Aufhebung wird in einem zusammenfassenden Bericht dargestellt. Die Öffentlichkeit wird nach dem UVPG auf den Ebenen des Raumordnungsverfahrens und des Zulassungsverfahrens angehört bzw. beteiligt. Das Ergebnis der Abarbeitung der naturschutzfachlichen Problematik wird mit der Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht. Informationen werden gemäß UIG und Informationsfreiheitsgesetz erteilt. (Drucksache 16/1743 des Dt. Bundestages vom 02.06.2006)

Die Entscheidung, ob das Vorhaben mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung vereinbar ist oder nicht, trifft die Raumordnungsbehörde im Raumordnungsverfahren. Die SBV hat eine aus ihrer Sicht umsetzungsfähige Trasse ausgewählt, welche die geringsten negativen Wirkungen mit den größten positiven Wirkungen verbinden soll. In die Variantenvergleiche wurden alle als erheblich ermittelten Umweltauswirkungen eingestellt. Bei der Einteilung von sehr günstig bis sehr ungünstig handelt es sich um eine relative Beurteilung der betrachteten Varianten in Abhängigkeit von der Konfliktschwere (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 60 ff).

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist grundsätzlich ausreichend (LROP Kap. A 3.6.3, 01). Eine Autobahntrassierung wird deshalb vor dem Hintergrund der genannten hohen Raumwiderstände aus naturschutzfachlichen und vor der nicht mehr notwendigen infrastrukturellen Anbindung Nord-Ost-Niedersachsens an ein überregionales Straßennetz aus verkehrspolitischen und fiskalpolitischen Gründen vom LBU abgelehnt! Die Planung der A39 ist obsolet. Noch ist der Naturraum Ostheide ein ländliches Idyll mit vielen Entwicklungspotentialen. Die Planierarbeiten einer BAB A39 sollten diesen Charme nicht wegräumen! Der LBU behält sich in einem späteren Verfahren eine Klageerhebung auch aufgrund Einwendungen Dritter sowie das Einbringen weiterer Einwände vor.				
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)	190	577		
Der NABU lehnt die vorliegende Planung zum Bau der BAB 39 ab. Die Stellungnahmen des NABU Uelzen und des NABU Gifhorn sind Teil dieser Gesamtstellungnahme des NABU Niedersachsen, ebenso die Stellungnahme des NABU Boldecker Land. Des weiteren schließen wir uns der Stellungnahme des B.U.N.D. sowie der Aktion Fischotterschutz an. Weitere Ergänzungen dieser Stellungnahme behalten wir uns vor.			Ohne Kommentar	
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)	190	812		
NABU UELZEN: der NABU Uelzen hat sich mehrfach auf Vorstandssitzungen und Jahreshauptversammlungen mit der Notwendigkeit der Verkehrsneuordnung im Landkreis Uelzen befasst. Er ist zu der Auffassung gelangt, dass es einer BAB 39 nicht bedarf und lehnt sie deshalb ab. Wir sind dagegen der Auffassung, dass es eines leistungsfähigen Ausbaus der B4 und der B 71 bedarf.			Die SBV folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen. Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspanne zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum. Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt.	
Niedersächsischer Heimatbund e.V. (NHB)	192	897		
Wir begrüßen es sehr, dass entgegen der ursprünglichen Planung einer großräumigen Westumgehung um Lüneburg nunmehr die wesentlich raumverträglichere Variante einer östlichen Anbindung gewählt worden ist.			Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.	
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1210		
Zu den im Rahmen des Raumordnungsverfahrens übersandten Planunterlagen nehmen wir für die land- und forstwirtschaftlichen Belange allgemein und für die betroffenen Grundstückseigentümer und Nutzungsberechtigten im Besonderen wie folgt Stellung: I. Vorbemerkungen Im Raumordnungsverfahren ist festzustellen, - ob das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt; - welche raumbedeutenden Auswirkungen mit dem Vorhaben verbunden sind (Raumverträglichkeitsprüfung); - welche Auswirkungen das Vorhaben auf die Umwelt hat (Umweltverträglichkeitsprüfung). Einzubeziehen und damit in die Abwägung aufzunehmen ist die gegenwärtige und zukünftige Nutzung des Planungsraumes. Bis auf wenige Ausnahmen werden die Flächen innerhalb des Planungsraumes land- und forstwirtschaftlich genutzt.			ohne Kommentar	
Dachverband der Feldberegnungsverbände im Landkreis Gifhorn	209	1037		
Der Dachverband der Feldberegner im Landkreis Gifhorn vertritt die			Ohne Kommentar	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Interessen der landwirtschaftlichen Feldberegner im Landkreis Gifhorn. Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV Niedersachsen	215	188		
Zur A 39: Der Bau der Autobahn A 39 wird der Region Lüneburg eher schaden als nützen. Engagiert sich der Bund in ein derart großes und teures Projekt wie die A 39, wird auf absehbare Zeit kein Geld des Bundes mehr in Projekte der Region fließen - gemäß dem "Königsteiner Schlüssel" achtet der Bund auf gleichmäßige regionale Verteilung von Geldern. Inwiefern noch Geld für z.B. Reparaturen von Bundesstraßen vorhanden sein wird, bleibt abzuwarten				Ohne Kommentar
Dachverband der Bürgerinitiativen Gegen die A39	220	1209		
Resümee Die A39 wird grundsätzlich abgelehnt. Eine Nullplus-Variante ist für das ROV unverzichtbar. Die benannten Defizite betreffen die Gesamtheit der Unterlagen. Sie führen dazu, dass die Unterlagen unvollständig sind und mithin die Ergebnisse der Variantenvergleiche grundsätzlich in Zweifel zu ziehen sind. Bevor keine entsprechende Ergänzung und Überarbeitung vorgelegt wird, kann das Raumordnungsverfahren nicht wirksam durchgeführt sowie im Ergebnis eine Linie als Grundlage für ein Planfeststellungsverfahren bestimmt werden. Der gegenwärtige Sachstand ist folgender: 1. Der wirtschaftliche Nutzen ist nicht belegt und wird von der Mehrheit der Fachleute verneint bzw. in Frage gestellt. 2. Der verkehrliche Nutzen ist unbedeutend. 3. Ein Nutzen-Kosten-Faktor wurde, obwohl unverzichtbar, nicht ermittelt. 4. Auch die Nullplus-Variante wurde trotz gesetzlicher Vorgabe nicht in der erforderlichen Tiefe untersucht. 5. Und die vehementen Proteste der Bevölkerung einschließlich ihrer kommunalpolitischen Vertretungen überall dort, wo eine Variante der A39 verläuft, belegen, dass es für dieses Projekt flächendeckend keine Akzeptanz in der Bevölkerung gibt. Die A39 ist mithin nach heutiger Beurteilung weder wirtschaftlich noch politisch vertretbar und daher am Ende auch nicht durchsetzbar! Wir behalten uns das Recht vor, bezüglich von dritter Seite eingebrachten Einwendungen in einem späteren Verfahren Klage zu erheben.				Siehe weitere Kommentare zur Stellungnahme des Dachverbandes der Bürgerinitiativen gegen die A 39 [220] unter 0.4.1, ID 1203, zu 2.4, ID 1206. Weitere Kommentare unter 0.1, ID 1005 [187] und ID 1202 - Vastorf [41], sowie unter Kapitel 0.4, ID 1006 [187] und ID 1020 - LBU [187]
Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Hannover	221	1174		
Leider sind die Verfahrensunterlagen, die sich unter der angegebenen Internetadresse www.straßenbau.niedersachsen.de befinden, für mich am Bildschirm zu unübersichtlich.				Ohne Kommentar
0.2 Unterlagen				
Samtgemeinde Bardowick	14	493	nein	
2. Kartographische Grundlagen: Die Samtgemeinde Bardowick hatte auf Basis der Planungsunterlagen zur Antragskonferenz auf kartographische Abweichung und auf notwendige Ergänzungen in dem dem Verfahren zugrunde liegenden Kartenmaterial hingewiesen. Dem Büro Bosch & Partner GmbH wurden die Unterlagen über die sich im Verfahren befindlichen Flächennutzungspläne und die rechtsverbindlichen Bebauungspläne und Satzungen sowie bebaute Bereiche (§ 34 BauGB) zugesandt. Teilweise wurden die Darstellungen nicht bzw. nicht in alle Pläne übernommen. Z. B. Baugebiet Süderfeld I und Süderfeld II in der Mitgliedsgemeinde Vögelsen, westlich bzw. südlich des Sportgeländes Vögelsen. Weiterhin zu ergänzen sind: - Ordner: 2: UVS-Raumanalyse - Anlage 1, Karte I.1, Blatt 1 - Karte Menschen/Landschaft/Kultur- und Sachgüter Die Samtgemeinde Bardowick überarbeitet derzeit ihren geltenden Flächennutzungsplan. Einige Teilpläne wurden bereits beschlossen und befinden sich im Genehmigungsverfahren beim Landkreis Lüneburg (Barum, Handorf, Mechtersen) bzw. sind in Kraft getreten (Wittorf). Andere befinden sich derzeit im Verfahren (Bardowick, Radbruch, Vögelsen). Die Ausweisungen der Mittwoch, 14. März 2007				Grundsätzlich wurden die im Rahmen der UVS erhobenen Baunutzungsdaten den Gemeinden in 2005 zur Überprüfung nochmals zur Verfügung gestellt. Die mit der Überprüfung von der Gemeinde übergebenen Daten wurden auf Relevanz hin überprüft und nach bestem Wissen eingearbeitet. Die beispielhaft genannten Baugebiete Süderfeld I und II liegen außerhalb des Untersuchungsraumes und sind deshalb nicht dargestellt. Die Siedlungsdarstellung in der Karte I.1 der UVS Stufe I basiert auf den ATKIS- Daten und nicht auf der differenzierten Analyse der Baunutzungen, wie sie in der UVS Stufe II nur für die Planungskorridore (Untersuchungsräume) durchgeführt wurde. Da die Informationen, wie sie für die Untersuchungskorridore ermittelt wurden, nicht für den gesamten Suchraum der UVS Stufe I vorliegen, wurden die Karten der Stufe I auch nicht mehr nachträglich überarbeitet. Die Darstellungen können daher von einander abweichen. Für die Abgrenzung der Untersuchungsräume wären diese differenzierten Daten auch nicht erforderlich. In jedem Planungsprozess bedarf es eines Stichtages, ab dem weitere Informationen nicht mehr berücksichtigt werden können. Änderungen der Flächennutzungsplanung, die sich zur Zeit noch im Genehmigungsverfahren befinden, können nicht mehr nachträglich in die Unterlagen eingestellt werden. Die angesprochenen Änderungen des FNP in den Teilplänen Handorf, Barum, Wittorf und Mechtersen sind, soweit sie den Untersuchungsraum betreffen, bereits durch den Datenaustausch in 2005 berücksichtigt worden. Für die Planung relevante Änderungen sind in den Anlagen nicht

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
30. Änderung, Teilplan Handorf, 31. Änderung, Teilplan Barum, 32. Änderung, Teilplan Wittorf, 33. Änderung, Teilplan Windenergie und 34. Änderung, Teilplan Mechtersen sind zu berücksichtigen und zu ergänzen (siehe Anlagen).				enthalten. Die angesprochenen Flächen für Windenergie sind im Rahmen der UVS nicht relevant.
Samtgemeinde Bardowick	14	494	nein	
Ordner 30: - Raumverträglichkeitsuntersuchung - Anlage 2.2 Karte technische Infrastruktur				Als betroffen sind solche Verkehrsinfrastrukturstandorte (u. a. Bahnhöfe) in den Untersuchungen berücksichtigt, wenn gegenüber dem bestehenden Zustand eine wesentlich verbesserte Anbindung bzw. Erschließung erreicht wird (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 43). Das ist für den Bahnhof Bardowick durch seine Nähe zur A 250 nicht der Fall.
Der Bardowicker Bahnhof wird nicht dargestellt. Er sollte als Bahnhof mit Funktion für den ÖPNV (Bedeutung mittel) angezeigt werden.				
Samtgemeinde Bardowick	14	495	nein	
- Anlage 2.3 Karte Windenergie				In Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, ist der Bestand, wie er sich in den gültigen Flächennutzungsplänen darstellt, aufgenommen.
Die Vorrangstandorte für Windenergie der Samtgemeinde Bardowick in den Bereichen des Fleckens fehlen. Mit der 33. Änderung des Flächennutzungsplanes der Samtgemeinde Bardowick, Teilplan Bardowick wurde ein neuer Standort ausgewiesen. Die Flächennutzungsplanänderung liegt zwischenzeitlich dem Landkreis Lüneburg zur Genehmigung vor (siehe Anlage).				
Samtgemeinde Bardowick	14	496	nein	
Ordner 32: Nordumfahrung Lüneburg				Die Beeinträchtigung eines Gewerbegebietes ist im Hinblick auf den Schutzgutbereich Wohnen nicht relevant, daher wird das Gewerbegebiet in der Auswirkungskarte (Unterlage 9.1 – Nordumfahrung Lüneburg, Karte I.11.Nord) nicht dargestellt. Gleiches gilt für die Vorrangstandorte für Windenergie. Beide Sachverhalte sind im Rahmen der RVU (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung) berücksichtigt. Siehe Hinweis zu 0.2, ID 495 Samtgemeinde Bardowick [14].
- Anlage 9.1, Karte I.11.Nord, Blatt 1				
Die Trasse der Nordvariante verläuft direkt durch die mit der 23. Änderung des Flächennutzungsplanes und der 32. Änderung, Teilplan Wittorf, geänderten Gewerbegebietsflächen. Die Darstellung fehlt. Der südliche Bereich der ausgewiesenen Fläche wurde zwischenzeitlich verbindlich mit einem Bebauungsplan (Bebauungsplan Planungsverband Nr. 1 "Gewerbegebiet an der ehemaligen B 4, 1. Abschnitt") überplant. Mit der Erschließung wird im Sommer 2006 begonnen.				
Die Vorrangstandorte für Windenergie der Samtgemeinde Bardowick in den Bereichen des Fleckens Bardowick fehlen. Mit der 33. Änderung des Flächennutzungsplanes der Samtgemeinde Bardowick, Teilplan Bardowick wurde ein neuer Standort westlich der ehemaligen B 4 (K 46) ausgewiesen. Die Flächennutzungsplanänderung liegt dem Landkreis Lüneburg zur Genehmigung vor (siehe Anlage). Die zwischenzeitlich hergestellte Windenergieanlage auf dem Gelände der Gesellschaft für Abfallwirtschaft (s. Auch 33. Änderung des Flächennutzungsplanes) ist ebenfalls nicht dargestellt.				
Gemeinde Südergellersen	28	656	nein	
seitens der Gemeinde Südergellersen werden folgende Anregungen und Bedenken vorgetragen. Zur Raumanalyse:				In den bisher durchgeführten Untersuchungen sind bestehende Naturparks bei der Ermittlung des Raumwiderstandes (Raumwiderstand hoch) berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS- Raumanalyse, S. 37 und S. 61).
3.4.2 Darstellung von Konfliktschwerpunkten Durch die geplante Erweiterung des Naturparks Lüneburger Heide wird Südergellersen eine Naturparkgemeinde werden. Dadurch wird die Bedeutung als regionaler Erholungsraum, auch für den Fremdenverkehr erheblich steigen. Dies ist als zukünftiger Konfliktschwerpunkt bei der Bewertung aufzunehmen.				
Stadt Lüneburg	35	1046	ja	
Die vorgelegten Unterlagen genügen nicht den gesetzlichen Anforderungen des Raumordnungsverfahrens (I.). Sie erfassen insbesondere die Besonderheiten der Stadt Lüneburg nicht in ausreichendem Maße (II.). Sie gehen zum Teil von falschen örtlichen Gegebenheiten aus und berücksichtigen die Belange der Stadt Lüneburg und ihrer Bürger nicht in der gebotenen Art und Weise und sind daher nicht geeignet, die Vereinbarkeit der Vorzugsvariante der in Planung befindlichen A39 mit den Erfordernissen der Raumordnung nachzuweisen (III.). Zur Untermauerung ihres Standpunktes hat die Stadt Lüneburg verschiedene Fachgutachten in Auftrag gegeben. Dabei handelt es sich um die Gutachten - Verlauf der A39 im Stadtgebiet Lüneburg - Städtebauliches Gutachten mit Plausibilitätsprüfung des Untervariantenvergleichs" der GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH,				Die bei Straßenplanungen zu beachtenden gesetzlichen Vorgaben (BlmschG, FFH- und Vogelschutzrichtlinie, UVPG, ROG, NROG, LPIG Sachsen- Anhalt etc.) sind bei der Ermittlung der relativ konfliktarmen Bereiche und der Vorzugsvariante berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 3). Über diese Vorgaben sind auch die Belange der Bürger unter dem Schutzgut Mensch in die Betrachtungen eingeflossen. Die örtlichen Gegebenheiten sind vor Ort im Rahmen von Begehungen betrachtet worden.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>- Raumordnungsverfahren zur A39 - Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung" der Ingenieurgemeinschaft Dr-Ing. Schubert sowie - Raumordnungsverfahren zur A39 - Stellungnahme zur schalltechnischen Untersuchung" der Bonk-Maire-Hoppmann GbR. Diese Gutachten fügen wir in der Anlage bei und machen sie vollinhaltlich zum Gegenstand unseres Vortrages.</p>				
Stadt Lüneburg	35	1057	ja	
<p>2. Mängel in der Verkehrsuntersuchung und ihre Auswirkungen auf die Belange der Stadt Lüneburg und ihrer Bürger Ein wesentlicher Baustein der Auswahl der Vorzugsvariante in den vorliegenden Unterlagen ist die Verkehrsuntersuchung. Diese Untersuchung weist schwerwiegende Mängel auf und ist nicht geeignet, die Auswahl der Vorzugsvariante im Stadtgebiet Lüneburg zu begründen. Zunächst ist festzuhalten, dass im Rahmen der Verkehrsuntersuchung 7 Linienvarianten begutachtet wurden. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass der Vergleich der verkehrlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen der untersuchten 7 Linienvarianten zu keiner eindeutigen Präferenz einer Linienvariante geführt hat. Die Verkehrsuntersuchung schlägt daher vor, die Festlegung einer Vorzugslösung im Ergebnis der UVS bzw. im Rahmen einer Gesamtabwägung zu treffen. Die auf dieser Basis entwickelte Vorzugslinie setzt sich aus Elementen der untersuchten 7 Linienvarianten zusammen, stimmt aber mit keiner Linienvariante exakt überein. Die daraufhin erstellte Untersuchung "Verkehrsdaten für die Vorzugslinie" kommt zu dem Ergebnis, dass es durch den Neubau der A 39 zu umfangreichen Belastungsreduktionen im nachgeordneten Straßennetz kommt, lediglich punktuell im Bereich von Anschlussstellen sollen Mehrbelastungen auftreten, die jedoch keine Querschnittsaufweitung im nachgeordneten Straßennetz erforderlich machen sollen. Dies soll insbesondere für den Bereich der Anschlussstellen in Lüneburg gelten, wo durch entfallende Verknüpfungen des Straßennetzes mit der Umgehungsstraße umfangreiche Veränderungen des Verkehrsmengengerüstes zu erwarten seien. Diese Annahmen sind fehlerhaft.</p>			Im Bereich der Stadt Lüneburg entfällt durch die gewählte Vorzugsvariante eine Verknüpfung des nachgeordneten Straßennetzes mit dem Bundesfernstraßennetz. Die Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße an der B 4 wird mit der um etwa 100 m nach Süden verschobenen Anschlussstelle Adendorf zusammengelegt. Dadurch bedingt kommt es zu einer Verkehrssteigerung auf dem Abschnitt der Erbstorfer Landstraße zwischen der Bockelmannstraße und der zur Zeit bestehenden B 4, die jedoch keine Querschnittsaufweitungen im untergeordneten Straßennetz nach sich ziehen (Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 12 f).	
Stadt Lüneburg	35	1058	ja	
<p>2.1. Mängel der Verkehrsuntersuchung 2.1.1. Unzureichender Prognosezeitraum Fehlerhaft ist die Verkehrsuntersuchung bereits wegen des Ansatzes eines unzureichenden Prognosezeitraumes. Ausweislich der Ausführungen auf S. 5 der Verkehrsuntersuchung wurde als Prognosezieljahr das Jahr 2015 festgelegt. Angesichts des Umstandes, dass bereits die erste Hälfte des Jahres 2006 vergangen ist, beträgt der Prognosezeitraum lediglich 9 bis 9 1/2 Jahre von heute an. Zwar ist einzuräumen, dass der Prognosezeitraum für Verkehrsuntersuchungen nach der 16. BImSchV nicht durch Rechtssatz festgelegt ist. Ein Zeitraum unter 15 Jahren ist jedoch keinesfalls geeignet, eine hinreichende Datenbasis für die Anwendung der 16. BImSchV zu bilden. In der Literatur sind zu Recht Stimmen laut geworden, die einen Prognosezeitraum von 30 Jahren fordern (Zeitler, NVwZ 1992, 830/ 833). Diese Forderung findet ihre Berechtigung im Rückgriff auf gesetzliche Zeitraumfixierungen für zukünftige Ereignisse und Entwicklungen. So legt § 75 Abs. 3 S. 2 VwVfG für das Planfeststellungsverfahren fest, dass nachträgliche Ansprüche 30 Jahre nach Herstellung ausgeschlossen sind. Damit legt die Vorschrift eine Interdependenz mit dem Prognosezeitraum nahe: Prognosezeitraum und maßgeblicher Zeitraum für mangelnde Vorhersehbarkeit dürften korrelieren (Zeitler, NVwZ 1992, 830/833). Aus der Rechtsprechung lässt sich ablesen, dass das BVerwG mangels normativer Vorgaben einem einheitlichen Prognosezeitraum kritisch gegenübersteht. Das BVerwG verweist jedoch auf die Begründung zur 16. BImSchV, nach der die Prognosewerte im allgemeinen erst nach 10 bis 20 Jahren erreicht werden (BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, Az. 4 A 10/95, NVwZ 1996, 1006/ 1007 unter Verweis auf BR-Dr 661/89, S. 37). Nach dem Willen des Verordnungsgebers dürfte also ein durchschnittlicher Prognosezeitraum von 15 Jahren anzunehmen sein. Da in dem vom BVerwG zu entscheidenden Fall der Zeitraum 15 Jahre betrug und das BVerwG keine sachwidrigen Erwägungen erkennen konnte, die zur Festlegung dieses Zeitraums geführt hätten, hat es eine weitere Prüfung für entbehrlich gehalten. In der Praxis schließlich hat sich ein Prognosezeitraum von 15 Jahren durchgesetzt (Fickert/Fieseler, Umweltschutz im Städtebau, Rn. 316). Selbst in der zurückhaltendsten Interpretation sind als Prognosezeitraum damit 15 Jahre zu unterstellen. Soweit dieser Zeitraum vorliegend bereits im Raumordnungsverfahren deutlich unterschritten wird, sind die vorgelegten Unterlagen defizitär und nicht geeignet, die Vereinbarkeit der Vorzugsvariante mit den Erfordernissen der Raumordnung zu belegen.</p>				
Stadt Lüneburg	35	1059	ja	
<p>2.1.2. Veraltete Datengrundlagen</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

Die Begutachtung der Verkehrsuntersuchung durch den Gutachter der Stadt Lüneburg hat aufgezeigt, dass die Datengrundlage der Verkehrsuntersuchung veraltet ist. Zum Eichen des untersuchten Straßennetzes für den Analysestand 2003 wurden Zählergebnisse aus der DTV-Zählung 2000 und nur in sehr geringem Umfang ergänzende Einzelzählungen aus dem Jahr 2003 (im äußeren Bereich des Raumes Lüneburg lediglich 2 Zählungen) herangezogen (Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, S. 1 f.). Dies ist umso unverständlicher als mit den Erhebungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsprogramms der Stadt Lüneburg 2001 aktuelleres Datenmaterial vorliegt.

Stadt Lüneburg

35 1060 ja

2.1.3. Fehlerhafte Prognosewerte

Diese Defizite schlagen sich zwangsläufig in den Prognosen und den Berechnungen für die Planungsalternativen nieder. Auf der Basis der Ausführungen des Gutachters der Stadt Lüneburg lässt sich zusammenfassend festhalten, dass es in den aus Sicht des Straßenverkehrs kritischen innerstädtischen Bereichen zu einer wesentlich höheren Verkehrszunahme kommen wird, als die Verkehrsuntersuchung prognostiziert hat:

Namentlich hervorzuheben ist der Abschnitt zwischen den Anschlussstellen "Adendorf/B209" und "Dahlenburger Landstraße/B216" in dem auf der Basis der aktuellen Daten statt der im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten Werte von 47.000 bzw. 48.000 Kfz/Tag 60.000 Kfz/Tag zu erwarten sind. Für die Hamburger Straße werden im Anschlussbereich nördlich der Straße "Bei der Pferdehütte" rund 30.000 Kfz/Tag statt 17.000 Kfz/Tag prognostiziert. Die Bockelmannstraße weist nördlich der neu eröffneten Straßenverbindung "Lise-Meitner-Straße" zwischen 29.000 und 30.500 Kfz/Tag gegenüber nur 26.000 Kfz/Tag in der Verkehrsuntersuchung auf. Für die Bleckeder Landstraße werden westlich des Anschlusses an die A39 im VEP der Stadt Lüneburg rund 14.400 Kfz/Tag ausgewiesen, während die Verkehrsuntersuchung lediglich von 5.000 Kfz/Tag ausgeht (Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, S. 4).

Festzuhalten ist damit, dass durch die Vorzugsvariante der A 39 im Stadtgebiet Lüneburg die ohnehin schon problematischen Straßenabschnitte eine zusätzliche Belastung erfahren, welche durch die Verkehrsuntersuchung nicht ausreichend ermittelt worden ist. Entlastungen finden dagegen nur in Bereichen statt, die heute verkehrlich weniger problematisch sind (Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, S. 6).

Die in der VU zur A 39 genannte Belastung von 4.600 Kfz/d bezieht sich auf die Anschlussäste von der A 39 zur Bleckeder Landstraße, nicht auf die Bleckeder Landstraße selber.

Bei den zusätzlich durchgeführten Untersuchungen im Stadtgebiet Lüneburg sind die in der Stellungnahme der Stadt genannten (höheren) Verkehrsbelastungen zugrunde gelegt worden.

Stadt Lüneburg

35 1061 ja

2.1.4. Problematik des Rückbaus der B4

Im Rahmen der UVS Stufe II wird zur Begründung der Auswahl der Vorzugsvarianten nahezu bei jedem Schutzgut ein Rückbau der B4 unterstellt. Auf die Fragwürdigkeit dieser Argumentation soll an späterer Stelle eingegangen werden. Festzuhalten ist jedoch, dass dieser unterstellte Rückbau der B4 augenscheinlich keinen Eingang in die Kostenkalkulation gefunden hat. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ist der Rückbau zwar berücksichtigt, jedoch nicht hinreichend bewertet. Es stellt eine grobe Unschlüssigkeit der im Raumordnungsverfahren vorgelegten Unterlagen dar, dass ein Rückbau der B4 zur Begründung der Auswahl der Vorzugsvariante einestells eingestellt und gerade dann, wenn er geeignet wäre, die Auswahl der Vorzugstrasse zu erschüttern, nicht einbezogen wird.

Die Entlastung durch den vorgesehenen Rückbau der B 4 ist in den Untersuchungen dargestellt und berücksichtigt (Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Anlage 2 sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 8 ff und Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 12 und Anlagen 1 bis 8).

Die Kosten für den Rückbau der B 4 zwischen den Anschlussstellen Adendorf und Stadtkoppel sind in der Kostenbetrachtung (Erläuterungsbericht, S. 141) nicht enthalten. Es werden dafür ca. 2 Mio. € angesetzt (Rückbau der Asphaltschichten und Anpassung des Geländes auf das umgebende Niveau).

Die Kosten für Untervariante GP 2-5/1 erhöhen sich damit auf ca. 28,5 Mio. € (102 %) im Vergleich zu 27,9 Mio. € (100 %) für Untervariante GP 2-5/2.

Im Gesamtvergleich GP 2-5 führt dieser geringe Unterschied auf der Kostenseite zugunsten der Untervariante GP 2-5/2 zu keiner Veränderung des Gesamtergebnisses. Infolge der deutlichen Unterschiede aus der UVS in den Schutzgütern Mensch- Wohnen und Mensch- Erholen wird Untervariante GP 2-5/1 als günstiger beurteilt (Erläuterungsbericht, S. 139 ff).

RV - LG: Mit Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) entfällt dieser Kritikpunkt.

Stadt Lüneburg

35 1062 ja

2.1.5. Unzureichendes Verkehrsmodell, Zweifel an der Kostenermittlung
Der Gutachter der Stadt Lüneburg hat darüber ermittelt, dass das der Verkehrsuntersuchung zugrundeliegende Modell mangelhaft ist. Das zeigt sich insbesondere daran, dass laut Verkehrsuntersuchung Prognosezuwächse von 23% im Personen- und 46% im Lkw-Verkehr zu erwarten sind, in der Verkehrsuntersuchung selbst zum Teil jedoch Verkehrsrückgänge zwischen Analyse und Prognose ausgewiesen werden.

Die Kosten sind für alle Variantenabschnitte einheitlich nach Erfahrungswerten der Straßenbauverwaltung aus realisierten Projekten ermittelt worden. Dabei sind auch die für aktiven Schallschutz erforderlichen Kosten mit Durchschnittswerten, in denen auch Knotenpunkte enthalten sind, berücksichtigt worden (Erläuterungsbericht, S. 134 ff).

(Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, S. 1f.).
Auch sind die Kosten für die Vorzugsvariante angesichts der vielen Bauwerke, Lärmschutz- und Ausbaumaßnahmen an den Knoten wahrscheinlich zu gering angesetzt worden (Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, S. 3).

Stadt Lüneburg

35

1063

ja

2.1.6. Fehlender direkter Vergleich der Vorzugsvariante mit der Westumgehung
Auch aus der Sicht der Verkehrsbegutachtung ist das Fehlen eines direkten Vergleichs der vorgeschlagenen Vorzugslinie mit einer Westumgehung der Stadt Lüneburg zu bemängeln (Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, S. 3). Angesichts der Vielzahl der Belange, die der Vorzugslinie im Stadtgebiet entgegenstehen, ist ein derartiger direkter Vergleich als zwingend erforderlich einzustufen.
2.2. Auswirkungen der Mängel der Datengrundlage auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung
Aufgrund der veralteten Datengrundlage, des mangelhaften Verkehrsmodells, des unzureichenden Prognosezeitraumes und der daraus resultierenden fehlerhaften Prognosewerte wird die Entwicklung der Verkehrssituation im Stadtgebiet Lüneburg durch den Bau der Vorzugsvariante der A39 erheblich unterschätzt.
Fehlerhaft ist als erstes die Schlussfolgerung der Verkehrsdaten für die A39-Vorzugslinie, dass sich Mehrbelastungen durch die Vorzugslinie nur "punktuell" ergeben. Wie der Gutachter der Stadt Lüneburg nachgewiesen hat, sind für weite Teile des Stadtgebietes Mehrbelastungen durch die Vorzugslinie zu erwarten.
Fehlerhaft ist ebenfalls die Schlussfolgerung der Verkehrsdaten für die A39-Vorzugslinie, dass die Mehrbelastungen nicht zu Gesamtbelastungen führen würden, die eine Querschnittsaufweitung erforderlich machen. Wie der Gutachter der Stadt Lüneburg nachgewiesen hat, ist ein durch die A39 Vorzugslinie bedingter vierstreifiger Ausbau der Bockelmannstraße zwischen Adendorf und Reichenbachstraße für eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs unvermeidlich. Weitere bauliche Maßnahmen am vorhandenen Straßennetz dürften mit hoher Wahrscheinlichkeit notwendig werden (Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, S. 5).
Insgesamt wird im Rahmen der Verkehrsuntersuchung die Rückkoppelung des zu erwartenden Verkehrs auf das innerstädtische Straßennetz unterschätzt.

Ein Vergleich zwischen einer westlichen und einer östlichen Variante im Bereich Lüneburg wird unter Beachtung der in der Stellungnahme der Stadt Lüneburg genannten Verkehrszahlen durch den Vergleich GP 1-18 analog zu den Vergleichen zur Ermittlung der Vorzugsvariante durchgeführt. Das Ergebnis spricht sich eindeutig für die östliche Trassenführung aus.

Die Auswirkungen der A 39 auf das Straßennetz der Stadt Lüneburg sind für die Variante GP 2-5/1 sowie eine Führung unter Mitnutzung der B 4 (GP 2-5/2 bzw. Abschnitt 586) unter Beachtung der höheren Belastungen, wie sie von der Stadt Lüneburg in der Stellungnahme genannt wurden, überprüft worden:

Untervariante GP 2-5/1:

- Dahlenburger Landstraße: Die Belastungen weisen nach der Stellungnahme der Stadt Lüneburg einen Rückgang gegenüber dem Prognose Nullfall auf => keine wesentlichen negativen Auswirkungen durch die A39.
- Bleckeder Landstraße: Die Mehrbelastungen in der Stellungnahme der Stadt LG werden gegenüber der Verkehrsuntersuchung zum ROV für die A 39 vermutlich vor allem durch die Planungen im Bereich der Schlieffenkaserne verursacht. In der Stellungnahme der Stadt LG treten geringe Mehrbelastungen gegenüber dem Prognose Nullfall auf => geringe Auswirkungen durch die A39.
- Erbstorfer Landstraße: Aufgrund des Wegfalls der Anschlussstelle an der Erbstorfer Landstraße kommt es zu deutlichen Mehrbelastungen westlich der heutigen B4 => durch A39 verursacht (evtl. Veränderungen am KP Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße erforderlich).
- Bockelmannstraße: Aufgrund des Wegfalls der Anschlussstelle an der Erbstorfer Landstraße kommt es zu deutlichen Mehrbelastungen zwischen der A 39 und der Erbstorfer Landstraße. Südlich der Erbstorfer Landstraße fallen die Mehrbelastungen geringer aus => durch A39 verursacht (evtl. Veränderungen am KP Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße und an den Knotenpunkten im weiteren südlichen Verlauf der Bockelmannstraße erforderlich).
- Knotenpunkt Bockelmannstraße/Reichenbachstraße/Am Schifferwall: Dieser Knotenpunkt weist Mehrbelastungen gegenüber dem Prognose Nullfall auf => durch A39 verursacht (evtl. Anpassungen des Knotenpunktes erforderlich).
- Knotenpunkt Am Schifferwall/Lünertorstraße/Schießgrabenstraße: Die Knotenarme Am Schifferwall und Lünertorstraße weisen Mehrbelastungen, der Knotenarm Schießgrabenstraße weist geringere Belastungen als im Prognose Nullfall auf => durch A39 verursacht (evtl. Anpassungen des Knotenpunktes erforderlich).

Die Knotenpunkte

Bockelmannstraße/Reichenbachstraße/Am Schifferwall und Am Schifferwall/Lünertorstraße/Schießgrabenstraße sind schon heute stark belastet. Bereits für die Verkehrsbelastungen des Prognose Nullfalls sind daher Anpassungen der Knotenpunkte erforderlich. Mit diesen Anpassungen sind auch die zusätzlichen Belastungen, die sich infolge der A 39 über den Abschnitt 502 ergeben, zu bewältigen.

In der Stellungnahme der Stadt LG sind bei einer Führung der A 39 zwischen den Gelenkpunkten 2 und 5 über die B 4 im Vergleich zum Prognose Nullfall (zukünftige Belastungen auf dem vorhandenen Straßennetz) im nachgeordneten Netz keine wesentlichen Mehrbelastungen (unter 1.000 Kfz/d) zu erkennen. Wesentliche Auswirkungen ergeben sich durch die A 39 demnach für diesen Fall nicht.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Stadt Lüneburg	35	1070	ja	
<p>3.1.3. Nicht nachvollziehbare Gebäudezählung Die Ermittlung der Art und der Anzahl der von der jeweiligen Untervariante betroffenen Gebäude mit Immissionsgrenzwertüberschreitung ist nicht nachvollziehbar (B-M-H, S. 6 f.). Insbesondere fällt auf, dass in der Schalltechnischen Untersuchung potentiell betroffene Gebäude pauschal in Gebäude der Größe eines Einfamilienhauses umgelegt wurden, was eine Beurteilung der tatsächlichen Betroffenheiten verunmöglicht.</p>				Die Anzahl der betroffenen Gebäude durch die Varianten 502 und 503 lässt sich anhand der Lärmkarten erkennen (Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, Anlage 3 und Anlage 4). Die Art der Gebäude wurde anhand der überwiegend vorhandenen Gebäudestruktur (1 ½- bis 2-geschossige Gebäude) festgelegt. Am Immissionsort wurden für die Berechnung der zu erwartenden Immissionen die Höhen von 2 m für den Tag (Außenwohnbereich) und 6 m für die Nacht (Schlafräume im OG und höherer Wert) zugrunde gelegt (Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 2, S. 6, S. 8ff.).
Stadt Lüneburg	35	1099	ja	
<p>5. Weitere Mängel der im Raumordnungsverfahren vorgelegten Unterlagen Neben den bereits abgehandelten Unterlagen wurden zum Vorschlag der Vorzugsvariante noch die Raumverträglichkeitsuntersuchung und der Landwirtschaftliche Fachbeitrag herangezogen. Auch diese Unterlagen sind aus Sicht der Stadt Lüneburg zu kritisieren. Die Raumverträglichkeitsuntersuchung hat es sich zum Ziel gesetzt, einen Korridor für den Trassenverlauf zu ermitteln, bei dessen Verwirklichung die meisten positiven/ fördernden Effekte auf die Raumstruktur der Region zu erwarten und die wenigsten negativen/ hemmenden Effekte zu befürchten sind. Sie behandelt dabei in Ergänzung zu den umweltfachlichen Untersuchungen (UVS, FFH-VP), der Verkehrsuntersuchung und dem Landwirtschaftlichen Fachbeitrag weitere relevante Belange der Raumordnung und Landesplanung. Unter dieser Zielsetzung wurden im Rahmen der Raumverträglichkeitsuntersuchung 7 Korridore vergleichend untersucht. Gegenstand der Untersuchung waren die raumordnerischen Belange: Siedlungsstruktur, technische Infrastruktur, Bevölkerung/ Demografie, Arbeitsmarkt, regionale Wirtschaftsstruktur, Forstwirtschaft, Rohstoffwirtschaft, Sondernutzungen, Erholung/ Freizeit sowie Restriktionsflächen. Als Ergebnis gibt die Untersuchung der Korridorvariante 3 aus raumstruktureller Sicht den Vorzug. Nach Korridorvariante 3 weist laut Untersuchung Korridorvariante 2 die besten Ergebnisse auf. Korridorvariante 3 verläuft über das Gebiet der Stadt Lüneburg im Ostteil. Korridorvariante 2 verläuft westlich von Lüneburg ohne Berührungspunkt zum Stadtgebiet. Die Raumverträglichkeitsuntersuchung ist fehlerhaft, soweit der Korridorvariante 3 der Vorzug vor Variante 2 gegeben wird. Maßgeblicher Grund für die Fehleinschätzung im Rahmen der Raumverträglichkeitsuntersuchung ist die unzureichende Ermittlung und Gewichtung der hemmenden Wirkungen dieser Korridorvariante im Stadtgebiet Lüneburg. Insbesondere die Zerschneidungswirkung dieser Korridorvariante nebst ihren negativen Auswirkungen für die Stadt Lüneburg und ihre Bürger wurde fehlerhaft gewichtet. Die fördernden Effekte dieser Korridorvariante wurden dagegen überschätzt. Die Raumverträglichkeitsuntersuchung ist daher nicht geeignet, die Auswahl der Vorzugsvariante im Raumordnungsverfahren zu begründen.</p>				Die Zerschneidungswirkungen der durch Lüneburg verlaufenden Varianten sind in den Untersuchungen berücksichtigt und in die Variantenvergleiche zur Findung einer Vorzugstrasse eingestellt worden (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 28 f sowie Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff). Siehe auch Kommentar zu 4.10, ID 1056 Stadt Lüneburg [35].
Samtgemeinde Bevensen	58	326	ja	
<p>anhand des im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vorgelegten Kartenmaterials ergeben sich zu den tatsächlichen Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Samtgemeinde Bevensen noch folgende Abweichungen, die nachstehend stichwortartig gelistet sind:</p> <p>Abweichungen vom Flächennutzungsplan zum Datenbestand im Raumordnungsverfahren:</p> <p>Höver: nördliche Wohnbaufläche (W) nicht in Planung, sondern bereits rechtskräftig; Brockhimbergen: südliche gemischte Baufläche (M) nicht in Planung, sondern bereits rechtskräftig; Oetzendorf: eingeschränkte Gewerbegebiete am nördlichen Ortsrand fehlen; Darstellung nordöstliche Wohnbaufläche falsch, ist gemischte Baufläche (M).</p> <p>Ich bitte, die Planungsunterlagen entsprechend zu korrigieren. Entsprechende Auszüge aus dem Flächennutzungsplan sind beigefügt.</p>				Grundsätzlich wurden die im Rahmen der UVS erhobenen Baunutzungsdaten den Gemeinden in 2005 zur Überprüfung nochmals zur Verfügung gestellt. Die jetzigen Hinweise sind seinerzeit nicht gemacht worden. In jedem Planungsprozess bedarf es eines Stichtages, ab dem weitere Informationen nicht mehr berücksichtigt werden können. Zu den genannten Änderungen ist nach deren Überprüfung zu sagen, dass Baunutzungen nur dann als Bestand dargestellt werden, wenn die Bebauung vorhanden ist oder ein rechtskräftiger Bebauungsplan besteht. Angaben aus Flächennutzungsplänen (auch rechtskräftige Flächennutzungsplanänderungen) werden als Planungsabsicht dokumentiert. Nach durchgeführter Überprüfung hätten die angegebenen Abweichungen unabhängig der obigen Erläuterungen keine Auswirkungen auf die Variantenvergleiche. Die Überführung der beiden Flächen von Planung in Bestand hat aufgrund der Flächengrößen keine Bedeutung für die Variantenreihungen. Gewerbegebiete haben keine Relevanz im Schutzgutbereich Wohnen und hinsichtlich der Wohnfunktionen wurden bei der Bewertung keine qualitativen Unterschiede zwischen Wohn- und Mischgebieten vorgenommen.
Gemeinde Emmendorf	62	102	nein	
<p>Darüber hinaus bemängeln wir die widersprüchlichen Angaben zur Ausführung der Querung der Ilmenaniederung, die verbal als</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Brückenbauwerk und zeichnerisch als Damm mit Teilüberbrückungen dargestellt wird und einige unserer Verkehrswege unberücksichtigt läßt.</p>				
Flecken Bad Bodenteich	69	390	ja	537, 540, 546
ergänzende Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie, insbesondere zu den Bewertungskriterien - Verlärmung von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldcharakter, Verlärmung des Erholungsraumes, Verlust von Biotopen, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes				<p>Die erfassten Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG wurden im Rahmen der Antragskonferenz erörtert und sind als erforderliche Untersuchungen Bestandteil des Unterrichtungsschreibens. Weiterhin entsprechen sowohl die Erfassungskriterien als auch die Wirkungsschwelle dem derzeitigen Kenntnisstand und der fachlich anerkannten Praxis der Umweltfolgenabschätzung. Die Verlärmung von Wohn- und Wohnumfeldbereichen sowie von Erholungsräumen erfolgt nach den Grenzwerten der 16. BImSchV und den Orientierungswerten der DIN 18005. Verluste von Biotopen werden getrennt nach Bedeutungsstufen erfasst. Hierbei werden betroffene geschützte Biotope gesondert dargestellt. Die Bewertung der Biotoptypen erfolgte nach dem niedersächsischen Kartierschlüssel des Landesamtes für Ökologie und des Umweltministeriums. Die Grundlage für einen qualifizierten Variantenvergleich, in dem die relativen Unterschiede zwischen möglichen Trassenführungen ermittelt werden sollen, ist im Hinblick auf die genannten Auswirkungskategorien völlig ausreichend.</p>
Gemeinde Lüder	70	534	ja	
- ergänzende Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie, insbesondere zu den Bewertungskriterien - Verlärmung von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldcharakter, Verlärmung des Erholungsraumes, Verlust von Biotopen, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes				<p>Gleicher Text wie Stellungnahme Bad Bodenteich [69]. Siehe Kommentar zu 0.2 (ID 390)</p>
Gemeinde Wieren	84	705	ja	531
<p>4. Weitere Einzelpunkte:</p> <p>4.1 Der „Markerweg Nr. 5“ in Emern gehört seit je her zur Ortslage und ist keine Einzelhoflage (Lärmimmissionsbewertung).</p> <p>4.2 Der Ort Könau ist offensichtlich in der Planung nicht als Rundling anerkannt und bewertet (im Gegensatz zu Gr. Pretzier!) ist aber augenscheinlich auch heute als Rundling deutlich wahrnehmbar und wird gelebt!</p> <p>4.3 Der ländliche Ostedter Friedhof ist seit über 100 Jahren letzte Ruhestätte für die Menschen des Kirchspiels - liegt bei dieser Vorzugsvariante aber dann direkt neben der Autobahn. Mit entsprechenden Lärmimmissionen werden zukünftig die Beisetzungsfeierlichkeiten (Ruhe und Besinnung!) gestört werden. Die letzte Ruhestätte der Betroffenen ist dann dichter an der Autobahn als ihr früherer Lebensmittelpunkt!</p> <p>4.4 Bei Lärmimmissionen werden in Könau die Wohngebäude südlich der Bahn nicht mehr berücksichtigt - wegen Vorbelastung bereits „abgeschrieben“ (Hauptverkehrsstrecke Eisenbahn) und werden nicht mehr untersucht?</p>				<p>Der bei Emmern mit der Signatur eines Einzelgebäudes belegte Siedlungsbereich ist gleichzeitig auch als Mischgebiet flächig dargestellt und wird als solches im Rahmen der Lärmimmissionsbewertung auch berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46, Karte II.11.GP13-46, Blatt 1). In der Datengrundlage „Wiegand, Ch. (2002): Unterwegs im Landkreis Uelzen – Geschichte und Eigenart einer Kulturlandschaft in der Lüneburger Heide.“ wird Könau nicht als Rundling aufgeführt. In der UVS (Unterlage1 – Raumanalyse, S. 355) wird aufgrund der topographischen Karten und der Denkmalliste des Landkreises Uelzen dennoch davon ausgegangen, dass es sich bei Könau um einen Rundling handelt. In der Schutzgutkarte wurden jedoch nur die in den Datenquellen ausgewiesenen Rundlingsdörfer dargestellt. Aufgrund der Entfernung Könaus von über 600 m zur Trasse (Abschnitt 531 und 532) sind keine Auswirkungen auf die historische Siedlungsstruktur zu erwarten. [Anm. optimierte Vorzugsvariante -Abschnitt 497- liegt etwa 900 m entfernt.] Der außerhalb der Siedlung Ostedt gelegene Friedhof ist im Rahmen der Bestandserfassung und Auswirkungsprognose in der Nutzungskategorie Sport-, Freizeit- und Freiflächen berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Karte II.11.GP13-46, Blatt 2). Bei der Trassierung wurde der weitest mögliche Abstand von den bewohnten Siedlungsbereichen gewählt. Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur war es daher nicht möglich, einen größeren Abstand zum angeführten Friedhof zu erreichen. Die Wohnbaugebiete südlich von Könau liegen bis auf einen kleinen Bereich von ca. 600 m² außerhalb der 45 dB(A) nachts Isophone für die Orientierungswerte nach DIN 18005 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Karte II.11.GP13-46, Blatt 2) und liegen daher unterhalb der betrachteten Wirkungsschwelle. Dementsprechend werden sie in den Auswirkungskarten nicht dargestellt.</p>
Stadt Gifhorn	90	140	nein	
Die Anlagen der verkehrstechnischen Untersuchung sind so schlecht zu lesen (z.B. bei der Überlagerung der A 39 durch die B4), dass die Zahlen aus				<p>Die Bilder liegen dem Vorhabenträger vor, sie finden sich nicht in den ROV- Unterlagen.</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung, wo sie einzig verbal beschrieben werden, nicht kontrolliert werden können.				
Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen	178	607		
11. Anmerkungen zu den Planungsunterlagen - Der Kostenvergleich enthält weder die Kosten für die zu erwartenden Kompensationsmaßnahmen noch die Kosten für die notwendig werdenden Maßnahmen zur Verringerung der agrarstrukturellen Nachteile im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren. Für einen objektiven Kostenvergleich der Trassenvarianten sind diese Kosten nach Vorlage des Kompensationsflächenbedarfs und des Flurbereinigungsbedarfs entsprechend zu berücksichtigen.				Die Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie für Flurbereinigungsmaßnahmen sind in den angesetzten Durchschnittswerten zur Kostenermittlung enthalten (Erläuterungsbericht, S. 135).
Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen	178	608		
- Der Kostenvergleich sollte immer von der günstigsten Lösung (= 100%) ausgehen. Eine Beurteilung der Trassenabschnitte aus Kostensicht würde so wesentlich einfacher werden und nicht zu Verfälschungen beim Leser führen. Ein Negativbeispiel ist hier der Vergleich der Untervarianten GP 20 - 39; der für Variante 3 ein Minus von 14,8 % gegenüber Variante 1 ausweist. Im Umkehrschluß ist die Variante 1 um 17,3 % teurer als Variante 3!				Am Ergebnis (günstiger - ungünstiger) der Kostenbetrachtung ändert diese Vorgehensweise nichts.
Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen	178	610		
- GP 12 - 17: Tabelle 2.3-17 Landwirtschaftlicher Vergleich ist falsch (s.a. Tabelle 2.3-41)				Die Tabelle 2.3-17 ist zu korrigieren: GP 12-17/1: höchste - hohe 2.266 - 2.240 GP 12-17/2: höchste - hohe 0,823 - 4,519 Aus landwirtschaftlicher Sicht ergibt sich dadurch ein geringfügig anderes Ergebnis. Variante GP 12-17/2 schneidet nicht deutlich günstiger ab. Aufgrund der geringeren Durchschneidung von Gemarkungen mit höchstem Potenzial, aber der größeren Durchschneidungslänge von Gemarkungen mit hohem Potenzial schneidet Variante GP 12-17/2 insgesamt dennoch günstiger ab. Das Ergebnis im Gesamtvergleich zugunsten der gewählten Untervariante GP 12-17/1 wird dadurch unterstützt. Tabelle 2.3-41 ist korrekt.
Aktion Fischotterschutz e.V.	182	1257		
Veraltetes Kartenmaterial Veraltetes Kartenmaterial aus dem Jahr 1990 (ca.) führt zu fehlerhaften Prognosen. Es fehlen z.B. die Darstellungen der Ortsumgehungen Uelzen, viele Gewerbe- und Neubaugebiete in dem zur Verfügung gestellten Kartenmaterial. - Aufgrund der vorliegenden Daten kann kein angemessener, wissenschaftliche Standards erfüllender Vergleich zwischen den Varianten gezogen werden.				Siehe Kommentar zu 4.10, ID 696 Landesjägerschaft Niedersachsen
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)	190	819		
Anlage 2: Weiterhin möchten wir auf Mängel der Umweltverträglichkeitsstudie hinweisen. Lesen Sie hierzu im Anschluss. Stellungnahme zu einigen Bereichen der vorgeschlagenen Trassen Zu einigen vom Naturschutz aus kritisch anzusehende Gebiete innerhalb der Suchräume und auf der von den Planern für möglich gehaltenen Trassen nehmen wir vorsorglich in den folgenden Beiträgen Stellung. Bereiche Anlage 3: - Hanstedt II /Rätzlingen/Tatern - Oetzendorf/Höver, Gr. Hesebeck/Röbbel - Gollern/Römstedt, Secklendorf/Altenmedingen Anlage 4: - Overstedt/Bomke Emern Anlage 5: - Seewiesen Anlage 6: - Langenbrügge				Ohne Kommentar

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Anlage 7:

- Trasse 527
- Trasse 528 und 534

Dachverband der Bürgerinitiativen Gegen die A39

220

1208

Zweifelhafte UVS II Qualitätsprüfung

Die umfangreiche UVS II wurde von der ARGE Bosch-Baader-Jestaedt erstellt. Mit einer UVS-begleitenden Qualitätssicherung (QS) wurde das bereits eng mit der ARGE kooperierende Planungsbüro Dr. Hartlik & Partner ausgewählt und beauftragt - und zwar nicht von den zuständigen Behörden, sondern von der ARGE selbst. Außerdem wurde der vorliegende QS-Bericht nicht in die Antragsunterlagen aufgenommen, obwohl dies in der Fachliteratur dringend empfohlen wird:

"Um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen, sollte jede Umweltverträglichkeitsprüfung durch ein entsprechendes Qualitätscontrolling - welches seitens der zuständigen Behörde zu organisieren ist und dessen Ergebnis den ausgelegten Unterlagen beizugesellen ist - begleitet werden. "

Prof. Dr. Bechmann, Die Umweltverträglichkeitsprüfung in Deutschland 2003, S. 61

Das gewählte Verfahren zu der an sich sinnvollen UVS-Qualitätssicherung erscheint in mehrfacher Hinsicht fragwürdig und intransparent.

Die Qualitätsprüfung der UVS durch das Planungsbüro Dr. Hartlik & Partner wurde seitens der ARGE als interne Kontrolle durchgeführt, sie ist kein offizieller Prüfvorgang und ist somit auch nicht Bestandteil der Verfahrensunterlage. Die Prüfprotokolle liegen der Straßenbauverwaltung vor und können der Regierungsvertretung zur Verfügung gestellt werden. Das Büro Dr. Hartlik & Partner ist ein anerkannter Qualitätssicherer.

0.3 Bedarf / Wirtschaftlichkeit

Landkreis Lüchow-Dannenberg

3

1156

nein

2. Verhältnis der Antragsunterlagen zur Methodik und Ergebnis des BVWP:

Der Bedarfsplan konkretisiert ein bestimmtes, wenn auch grobmaschiges zusammenhängendes Verkehrsnetz für einen weiträumigen Verkehr, das dem prognostizierten Bedarf gerecht wird, mit Festlegung von Netzverknüpfungspunkten auf der Grundlage einer umfangreichen Kosten-Nutzen-Analyse. Im Zusammenwirken der BAB A 14, der BAB A 39 und der B 190n soll die Standortqualität des gesamten Gebiets zwischen den Autobahnen A 2, A 7, A 10 und A 24 verbessert werden durch Erschließung der abseits der Autobahnen gelegenen Gebiete in der vom BVWP vorgegebenen Verkehrsstruktur.

Der Untersuchungsraum wurde vom Antragsteller sehr groß gewählt und in diesem Varianten entwickelt. Nur so konnte methodisch sichergestellt werden, dass auch alle in Frage kommenden Linienführungen untersucht werden konnten.

Einige der entwickelten Varianten für beide Verkehrsprojekte weichen erheblich von den "Bedarfsstrassen" des BVWP's ab und verlassen damit den Rahmen des BVWP's allerdings deutlich. Dies bezieht sich insbesondere auf:

- die westlich von Lüneburg und westlich von Uelzen liegenden Varianten der BAB A 39 statt der Führung östlich des Elbe-Seitenkanals und
- die von Salzwedel ausgehenden Führungen der B 190 n mit Zielrichtung nach Wittingen statt der Führung in Richtung Bad Bodenteich.

Diese Abweichungen würden zu einer vollkommen geänderten Verkehrerschließung führen und damit zu einer vollkommen anderen raumstrukturellen Wirkung.

Gem. Übereinkunft der Ministerpräsidenten über die "Hosenträgervariante", die der BVWP übernahm, soll die BAB A 39 jedoch deutlich östlich des Elbeseitenkanals verlaufen und die B 190n als Spange zwischen der A 14 und A 39 relativ dicht südlich der Kreisgrenze des Landkreises Lüchow-Dannenberg durch die Altmark verlaufen. Diese Übereinkunft und die darauf fußende Entscheidung des BVWP's würde mit den o.a. Varianten unterlaufen. Deshalb sind die westlichen Varianten der BAB A 39 und die südlichen Trassenführungen der B 190 n in der landesplanerischen Feststellung deutlich auszuschließen.

Der Planungsraum des östlichen Niedersachsens, der Landkreis Lüchow-Dannenberg, soll an der Erschließungswirkung wesentlichen Anteil haben. Seine Zentralen Orte sind gleichermaßen in kurzen Entfernungen und leistungsfähig anzubinden. Dies ist bei der Vorzugsvariante der A 39/ B 190n der Fall. Auch unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten nähert sich die Vorzugsvariante der A 39/ B 190n mit ihren Linienführungen weitgehend den festgelegten Linien des BVWP's. Damit ist sichergestellt, dass auch der vom BVWP entschiedene Raum erschlossen wird und nicht andere Räume.

Samtgemeinde Amelinghausen

9

273

nein

B) Dem Aspekt der Gesamtwirtschaftlichkeit einer BAB 39 von Lüneburg nach Wolfsburg muss auch im Verlauf des weiteren Planungsverfahrens

Die Gesamtwirtschaftlichkeit der Maßnahme ist ein wesentliches Kriterium für die Finanzierung der Maßnahme

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
uneingeschränkt Rechnung getragen werden. Insoweit kommt einer möglichst direkten und damit kurzen Verbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg besondere Bedeutung zu.				und liegt im Interesse des Bundes.
C) Mit der Bundesautobahn 39 kommen absehbar zusätzliche Kosten auf die betroffenen Kommunen als Trägerinnen der Feuerwehren, z.B. durch die Notwendigkeit von zusätzlichen Ausstattungen, zu. Diese zusätzlichen Anforderungen sind zu ermitteln und darzustellen.				
Samtgemeinde Bardowick	14	515	nein	
6. Baukostenermittlung				
Die für den Variantenabschnitt 501 zu ermittelnden Baukosten sind mit den ausgewiesenen Pauschalbeträgen für den im Streckenverlauf herzustellenden Oberbau und den dargestellten drei Brückenbauwerken nicht annähernd genau beziffert worden. Zu berücksichtigen sind erhebliche Gründungsarbeiten / Dammschüttungen im Niedermoorbereich zwischen der AS Handorf und der K 21 (Mechtersen-Vögelsen) sowie der kombinierten Damm- und Einschnittsführung einer A 39 im weiteren Verlauf Richtung Süden. Des Weiteren sind zwei weitere Überbrückungen im Bereich der Wirtschaftswege „Eulenbruchweg“ (nördlich der Buchholzer Bahn) sowie des „Dammweges“ südlich der Buchholzer Bahn in der Vögelscher Gemarkung sowie die Überbrückung des Gemeindeverbindungsweges Vögelsen-Radbruch unerlässlich.				Die Baukosten sind anhand von durchschnittlichen Werten, die auf Erfahrungen der Straßenbauverwaltung beruhen, ermittelt worden, die im Rahmen der Linienfindung hinreichend genau sind. Der Grunderwerb, auch für erforderliche Ausgleichs- und Ersatzflächen, ist in dem Durchschnittswert für die Streckenlänge enthalten (Erläuterungsbericht, S. 134 ff). Eine detaillierte Kostenaufstellung unter Beachtung aller eventuell auftretender Problem ist im Rahmen der Linienfindung aufgrund der Maßstäblichkeit und Untersuchungstiefe nicht möglich (z.B. ist die Art von Bauwerken nicht bekannt) und erforderlich.
Der zentrale Hauptvorfluter der nördlichen Vögelscher Gemarkung (vorbeschriebenen Eulenbruchgraben) wäre im Zuge des Trassenverlaufs zweimal und ein drittes Mal in Kombination mit dem Gemeindeverbindungsweg zu überbrücken.				
Weiterhin sind im Kreuzungsbereich einer künftigen A 39 mit der in Dammlage verlaufenden 110-kV-Bahnstromleitung auf dem Bahnkörper der ehemaligen Buchholzer Bahn, entsprechende bauliche Maßnahmen notwendig.				
Der im Verlauf einer westlichen A 39-Führung im Variantenabschnitt 501 umfangreich notwendige Erdbau sowie die aufgezeigten weiteren Brückenbauten dürften zu erheblichen höheren Baukosten als angenommen führen.				
Zudem bedingt die Topographie einen höheren Flächenbedarf (Bauwerk und erweiterte Böschungen), damit einhergehend wird ein erhöhter Bedarf an Ausgleichsflächen auftreten. Wie dargestellt, bedingt der im Regelfall höhere Biotopwert der auszugleichenden Flächenverluste seinerseits nochmals einen höheren Ausgleichsflächenbedarf.				
Gemeinde Mechtersen	18	479	nein	
4. die Planung und Kostenermittlung für den Bau der A 39 weist zumindest im Streckenabschnitt Mechtersen einige Defizite auf, so dass insgesamt von einem Anstieg der Kosten auszugehen ist. - Auch sollte die Finanzierung des Dritten Gleises zwischen Lüneburg und Maschen vom Bund nicht vernachlässigt und die Kürzungen der Bundeszuschüsse zum Nahverkehr zurückgenommen werden.				Die Kosten sind nach Ermittlung des digitalen Geländemodells unter Berücksichtigung durchschnittlicher Erfahrungswerte der niedersächsischen Straßenbauverwaltung einheitlich für alle Trassenabschnitte ermittelt worden (Erläuterungsbericht, S. 134 ff).
Industrie- u. Handelskammer Lüneburg - Wolfsburg	175	943		
Bereits die Aufnahme des Autobahnprojektes A 39 / A 14 in den Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) mit erster Dringlichkeit hat die infrastrukturelle und wirtschaftliche Notwendigkeit aufgezeigt. Darüber hinaus war diese Entscheidung der erste Schritt zur Sicherstellung der Realisierung für die Autobahnen Lüneburg - Wolfsburg (A 39) und Magdeburg - Schwerin (A 14) sowie einer beide Autobahnen verbindenden Querspange im Raum Salzwedel. Gleichzeitig haben die im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durchgeführten bundeseinheitlichen Projektbewertungen den volkswirtschaftlichen Nutzen der A 39 deutlich nachgewiesen.				ohne Kommentar
Aktion Fischotterschutz e.V.	182	1244		
1. Bedarf der Autobahn A39 und Wirtschaftlichkeit				Siehe Kommentare in diesem Kapitel unter ID 962 [190], ID 1006, 1008, 1020 [187], und ID 1202 [220].
1.1 Fehlende Begründung des Bedarfs				
Undurchsichtiger Kosten-Nutzen-Faktor Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan werden die Bauvorhaben A 39 und A 14 bezüglich des Bedarfs nicht getrennt, sondern als Gesamtprojekt bewertet. Dieses Vorgehen verschleiert die Bedeutung der einzelnen				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Trassen für die Region. So ist der regionale Effekt bei Umsetzung des einen, aber nicht des anderen Vorhabens nicht berücksichtigt. Mit Nachdruck stellt die Aktion Fischotterschutz die Forderung nach Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors für die A 39. Es besteht weiterhin die Forderung, von offizieller Seite zu erfahren, welche wirtschaftlichen Auswirkungen sich aus dem Bau der A 14 und dem Ausbau der B 4 ergeben würden. Um die regionalen und überregionalen Effekte objektiv beurteilen zu können, müssen die Projekte A 39 und A 14 voneinander unabhängig behandelt werden.

Kein regionalwirtschaftlicher Bedarf

Der konkrete Bedarf einer Autobahnverbindung von Lüneburg nach Wolfsburg (so der politische Planungsauftrag) muss objektiv nachgewiesen werden (s. Kap. 1.3: Negative wirtschaftliche Effekte). Und zwar ist eine Rechtfertigung des Vorhabens in vollem Umfang erforderlich. Sie kann nicht durch einen Verweis auf die Ermittlungen des Bedarfes im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2003 ersetzt werden (s. Erläuterungsbericht S. 11 und S. 109).

Der Planungsauftrag umfasst eine Überprüfung des Vorhabens und seiner Alternativen, insbesondere auch den Ausbau des bestehenden Netzes. Erst nach Abarbeitung dieses Auftrages, einem Bericht hierüber gegenüber dem Bundestag und Aufnahme des Vorhabens in den Straßenbauplan (als Anlage zum Bundeshaushalt) wird das Projekt zum vordringlichen Bedarf. Da nach hiesigen Erkenntnissen bisher eine Aufnahme in den Straßenbauplan nicht erfolgt ist, ist eine umfassende und nachvollziehbare Rechtfertigung des Vorhabens unter der Prämisse des vorgegebenen Zieles erforderlich. Ein Verweis auf die politische Beschlusslage reicht wegen der Kurzzeitigkeit von politischen Beschlüssen und der Langfristigkeit des Projektvorlaufes allein nicht aus einen gesellschaftlichen Bedarf dazulegen.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV **184** 1177
Niedersachsen e.V.

Nach wie vor betrachten wir die A 14 - A 39 als ein Projekt, so wie es auch im BVWP (s.u.) aufgenommen worden ist. Unsere Stellungnahme bezieht sich daher sowohl auf die gesamte Planung als auch auf das Raumordnungsverfahren für die A 39.

Für die Planungen A 14 von Magdeburg nach Lüneburg und A 39 von Braunschweig nach Schwerin wurde die Verkehrsuntersuchung NORDOST (VUNO 95 und VUNO 2002) vom Bund und den Ländern in Auftrag gegeben. Sie kamen für Nordost-Niedersachsen und die angrenzenden Bundesländer übereinstimmend zu dem Ergebnis, daß unter 12 unterschiedlichen Lösungsvorschlägen der "Netzfall G" sich als "besonders effizient zur Verminderung der festgestellten infrastrukturellen Defizite herausgestellt hat." Dieser Lösungsvorschlag beinhaltet eine Autobahn (A 14) zwischen Magdeburg und der A 24 bei Ludwigslust und dreispurige Bundesfernstraßen, je eine von Lüneburg über Uelzen nach Salzwedel und von Wolfsburg nach Salzwedel und beide von dort nach Osterburg mit Anschluß an die A 14.

Aus dem o.g. Lösungsvorschlag aus der VUNO 95 jetzt einen Bedarf für die sog. "Hosenträgervariante" (A 39 und B 190n und A 14 = Netzfall I) abzuleiten, ist unzulässig. Die VUNO ist keine Begründung für den Bedarf der A 39 - A 14, keine Begründung für den Bedarf der A 39. Dies um so mehr, als die VUNO ausdrücklich sagt (S. 27): "Der ebenfalls in Bild 14 wiedergegebene Netzfall I wurde im Verlauf der Netzdiskussionen nachträglich eingebracht und auch zusätzlich untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind jedoch nur im Materialband dokumentiert, da ihre Beiträge die verkehrliche und raumordnerische Situation nicht signifikant verbessern." Damit wurde die sog. "Hosenträger-Lösung" ausdrücklich abgelehnt.

Für die geplante A 14 sehen wir aufgrund des geringen prognostizierten Verkehrsaufkommens von 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag den Bedarf nicht gegeben, die Zahlen rechtfertigen nicht einmal den Bau einer zweispurigen Bundesstraße. Aufgrund der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen von Natur- und Vogelschutzgebieten mit dem höchsten europäischen Schutzstatus (Natura 2000) sollte vielmehr als natur-/umweltschonende und leistungsfähige Alternativstrecke der Ausbau der Bundesstraßen B 189 und B 5 erfolgen.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV **184** 1178
Niedersachsen e.V.

Es fehlt ein Gesamtkonzept, auch wenn es bei dem Raumordnungsverfahren um die A 39 geht. Wir beantragen, dieses Gesamtkonzept vorzulegen, da die A 14 - A 39 als ein (!) Projekt in der den BVWP 2003 und damit die Einstufung des / der Vorhaben vorbereitenden Umweltrisikoeinschätzung (URE) eingestellt wurde. Schon die zitierte VUNO 95 - auf die sich der Vorhabensträger beruft - hat ein Gesamtkonzept für den Raum vorgelegt und keine Einzelteile. Dieses Gesamtkonzept ist nun mit aktuellen Bedarfszahlen zu erstellen.

Die geprüften Varianten mit Begründung der Auswahl müssen die Planungen

Naturschutzfachliche Belange im Zuge der A 14 sind über das ROV für die A 14 bearbeitet und nicht Bestandteil der Linienfindung für die A 39. Siehe auch Kommentar zu 0.3, ID 1006 LBU [187],

Die Wirkungen der A 39 sind ermittelt unter der Annahme des vorhandenen Straßennetzes, ergänzt um die Projekte des vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Somit sind auch die A 14 und die B 190n in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 40 f). Die in der URE aufgezeigten naturschutzfachlich problematischen NATURA 2000- Gebiete waren ein Kriterium bei der Festlegung des Suchraumes für die grobe

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
für das gesamte Projekt beinhalten. Des weiteren muss auch der Ausbau vorhandener Bundesstraßen mit untersucht werden. Eine fachlich überzeugende Begründung für den Bau einer A 39 / 190n fehlt in den uns vorgelegten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren. Diese ist aber essentiell nötig und Grundlage jeder raumordnerischen Beurteilung von Trassenvarianten.				
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV Niedersachsen e.V.	184	1180		
Fehlende Nutzen-Kosten-Analysen (NKA) für alternative Trassenvarianten Die Investitionskosten wurden nicht genau genug ermittelt. Im Ergebnisbericht zur Verkehrsuntersuchung (Seite 66) wird ausgeführt, dass "die Investitionskosten zunächst nur überschlägig über die Variantenlänge geschätzt werden konnten" und dass "deshalb an dieser Stelle auf eine Wiedergabe der ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisse verzichtet" wird. Die Investitionskosten wurden also noch nicht einmal genau genug für das Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt, eine Größe, die bereits bei der Aufnahme in den BVWP vorhanden sein muss. Dass für das Nutzen-Kosten-Verhältnis ausreichend genau ermittelte Investitionskosten sogar noch zum Zeitpunkt des ROV fehlen, ist ein erheblicher Mangel. Ohne diese wesentliche Information ist eine Beurteilung der ROV-Unterlagen nicht möglich! Die relativen Investitionskosten pro Variante reichen nicht aus. Laut §3(1) Nr.6 ROG sind "raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen" "Planungen ... einschließlich der hierfür vorgesehenen öffentlichen Finanzmittel".				Raumanalyse und bei der Entwicklung möglicher Trassenabschnitte. Die in der URE für das Gesamtprojekt genannten Bereiche in Niedersachsen werden durch die gewählte Trasse der A 39 entweder weiträumig umgangen (Drömling, Landgraben- Dumme- Niederung, Barnbruch) oder es entstehen durch die A 39 keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der FFH- Richtlinie (Vogelmoor, Ilmenau mit Nebenbächen, Ostheide südlich Himmergen: Unterlage 2 - FFH- Beiträge).
Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)	187	1000		
Der konkrete Bedarf für eine Autobahnverbindung von Lüneburg nach Wolfsburg fehlt. Der alleinige Verweis auf "mehr Verkehr in der Zukunft" ist nicht ausreichend.				Die Investitionskosten für die A 39 sind im Rahmen der Erstellung der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren hinreichend genau ermittelt worden und waren ein Bestandteil der Variantenvergleiche zur Findung der Vorzugstrasse (Erläuterungsbericht, S. 134 ff). Zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsuntersuchung waren nur überschlägige Ermittlungen der Kosten auf Grundlage der für die Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegten sieben Linienvarianten möglich (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 66). Siehe auch Kommentare zu 0.3, ID 1020 LBU [187] und ID 1202 [220]. (RV LG): Die Definition in § 3 ROG definiert raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen. Sie bestimmt nicht, dass die Kosten raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen immer in die raumordnerische Abstimmung einbezogen werden sollen.
Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)	187	1006		
Der Bedarf ist nicht nachvollziehbar dargestellt. Die Ausführungen in den Unterlagen zum ROV erschöpfen sich dazu in dem Satz auf Seite 11 des Erläuterungsberichtes: "Der grundsätzliche verkehrs- und raumstrukturelle Bedarf der A 39 inklusive der Querspange B 190n ist im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2003 ermittelt worden. Weitere Vorgaben dazu finden sich im LROP des Landes Niedersachsen, im LEP des Landes Sachsen-Anhalt sowie in den RROPen der Landkreise Lüneburg und Uelzen." Auch findet sich weder in den Ausführungen in dem Kapitel 1.1.1 zum Planungsauftrag und dem Kapitel 1.1.2 zur Planungsgeschichte des Erläuterungsberichtes noch in der uns zugänglichen Vuno 1995 und Vuno 2002 eine ausführliche, hinreichend schlüssige Begründung für dieses Vorhaben.				Siehe Kommentar zu 0.5, ID 997 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Die SBV folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen. Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspange zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum, vor allem auch im Raum Uelzen. Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt. Im gesamten innerhalb der VUNO betrachteten Raum zwischen den Autobahnen A 2, A, 10, A 24 und A 7 sind Defizite in der Raumerschließung festgestellt worden. Die Dichte des Bundesfernstraßennetzes im Untersuchungsraum ist bundesweit unterdurchschnittlich (0,08 km/km ² zu 0,15 km/km ²). Die Straßen verlaufen i.d.R. durch die Ortslagen und übernehmen gleichzeitig die Funktion von Wohn- und Geschäftsstraßen wodurch sich Engpässe im Fernstraßennetz ergeben. Durch die Netzstruktur ergibt sich ein erhöhtes Unfallrisiko. Die Luftverschmutzung sowie die Lärmbelastung innerhalb der Ortslagen durch den Lkw-Verkehr ist vergleichsweise hoch. Im Vergleich zu ähnlich strukturierten Räumen in der Bundesrepublik besteht im Untersuchungsraum ein hoher Zeitaufwand zur Überwindung der Strecken sowie eine hohe Lärm- und Schadstoffbelastung in den Ortslagen und ein erhöhtes Unfallrisiko (s.o.). Der motorisierte Verkehr im Untersuchungsraum wird in der Zukunft weiterzunehmen, was zu einer weiteren Verschlechterung der Verbindungsqualitäten führt.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Der höchste Raumwiderstand im Untersuchungsraum ergibt sich im Bereich der Elbtalniederung sowie weiterer Flusstäler.
Gemäß VUNO wird der Umwelteingriff für die Verbindung Wolfsburg – Lüneburg am geringsten eingeschätzt.

In der VUNO wird für die neu zu bauenden Bundesstraßen der G- Variante ein 4- streifiger, planfrei und zügig trassierter Querschnitt zugrunde gelegt (VUNO 95, S. 222; VUNO 2002, S. 30).
Aufgrund der erwarteten hohen SV- Belastung und der Länge der Streckenabschnitte über 20 km wäre für diese Bundesstraßen nach RAS-Q ein RQ 26 anzuwenden. Durch bestehende Raumwiderstände (z.B. Dumme- Niederung) und nicht vorhandene Straßen in dem entsprechenden Bereich (Wolfsburg- Uelzen) sind die Bundesstraßen der G- Variante neu zu bauen. Außerdem schaffen diese Straßen keine direkte Verbindung zwischen den Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg sowie dem Oberzentrum Wolfsburg und dem Mittelzentrum Salzwedel.
Eine Entlastung für die B 4 ergibt sich durch die G- Variante nicht; die Verkehrsbelastung nimmt auf bis zu 25.000 Kfz/d zu. Weitere Maßnahmen mit den entsprechenden Auswirkungen (Eingriff in die Umwelt, Kosten) werden im Zuge der B 4 erforderlich.

Durch die A 39 lassen sich der Zeitaufwand zur Zielerreichung sowie das Unfallrisiko im Untersuchungsraum senken.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1008

2. Bedarf, Rechtfertigung Eine Rechtfertigung des Vorhabens ist in vollem Umfang erforderlich. Sie kann nicht durch einen Verweis auf die Ermittlungen des Bedarfes im Rahmen der Aufstellung des BVWPes 2003 ersetzt werden (s. Erläuterungsbericht S. 11 und S. 109). Im BVWP 1992 war die A 39 nicht im Vordringlichen Bedarf enthalten. Im BVWP 2003 ist sie zwar als "laufendes und fest disponiertes Vorhaben" eingestuft, aber mit dem Vorbehalt eines besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages versehen. Dieser kommt zu Stande, weil das Umweltrisiko des Untersuchungsraumes als sehr hoch eingestuft wurde. Welche Folge der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag hat, ergibt sich aus Nr. 3.4.6.2 des BVWPes: Der Planungsauftrag umfasst eine Überprüfung des Vorhabens und seiner Alternativen, insbesondere auch den Ausbau des bestehenden Netzes. Erst nach Abarbeitung dieses Auftrages, einem Bericht hierüber gegenüber dem Bundestag und Aufnahme des Vorhabens in den Straßenbauplan (als Anlage zum Bundeshaushalt) wird das Projekt zum vordringlichen Bedarf. Da nach hiesigen Erkenntnissen bisher eine Aufnahme in den Straßenbauplan nicht erfolgt ist, ist eine umfassende und nachvollziehbare Rechtfertigung des Vorhabens unter der Prämisse des vorgegebenen Zieles erforderlich.

2.1 Fehlender gesetzlich festgestellter Bedarf

"Mit der Einstellung der A 39 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2003 ist die verkehrliche und raumordnerische Notwendigkeit begründet. Damit verbunden ist der gesetzliche Auftrag für die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, diese Bundesfernstraße als vierstreifige Autobahn sowie den auf niedersächsischem Gebiet liegenden Teil der B 190n zu planen und zu bauen." Soweit zur Bedarf begründung der BAB A39 im Erläuterungsbericht auf der Seite 11. Nicht vermerkt wurde dort aber, dass für das Projekt ein naturschutzfachlicher Planungsauftrag erteilt wurde, der den Wunschraum einer A39 stark einschränkt.

Das Projekt wird nur - wie es die Begründung des FstrAbÄnd-Gesetzes formuliert - fiktional in diesen Bedarf eingestellt (Bundestagsdrucksache 15/1657 Gesetzentwurf - Begründung, Teil B Ziffer 3, Seite 21). Das bedeutet, dass der Bedarf so lange suspendiert ist, bis der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag auf der Grundlage eines Umweltberichts vom Bundesumweltminister und vom Bundestag aufgehoben wird. Dem Planungsträger wird gleichzeitig aufgegeben, das Umweltrisiko zu minimieren und eine FFH-verträgliche -und nicht nur "nicht erheblich beeinträchtigende"!- Ausgestaltung des Projektes zu entwickeln. Außerdem muß untersucht werden, ob Alternativen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können! Dann berichtet der Bundesverkehrsminister dem Bundestag über diese Ergebnisse. Der Bundestag soll sie bei der Einstellung des Projektes in den Straßenbauplan

Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der BVWP und ist mit dem Beschluss des 5. FstrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen. Die Prüfung von Alternativen ist Gegenstand der üblichen Planungspraxis (im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des FFH- Ausnahmeverfahrens).
Bei Öko- Stern- Maßnahmen ist davon auszugehen, dass alle naturschutzfachlichen Sachverhalte durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und Prüfungen der sonstigen naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH- VP, mit dem Erlangen des Baurechts rechtlich umfassend abgearbeitet sind. Gegenüber der allgemeinen Planungspraxis sind keine besonderen Verfahrensschritte für die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages erforderlich und vorgesehen.
Durch besondere Kennzeichnung von Öko- Stern- Maßnahmen im Entwurf des Straßenbauplans erhält das Parlament entsprechend der Begründung des 5. FstrAbÄndG rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des "besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages" zu informieren. Die Art und Weise der Abarbeitung bzw. die Begründung für die Aufhebung wird in einem zusammenfassenden Bericht dargestellt.
Die Öffentlichkeit wird nach dem UVPG auf den Ebenen des Raumordnungsverfahrens und des Zulassungsverfahrens angehört bzw. beteiligt. Das Ergebnis der Abarbeitung der naturschutzfachlichen Problematik wird mit der Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht. Informationen werden gemäß UIG und Informationsfreiheitsgesetz erteilt.
(Drucksache 16/1743 des Dt. Bundestages vom 02.06.2006).

Siehe ferner Kommentare zu 0.3, ID 1006 LBU [187], zu Kapitel 0.5, ID 1018 LBU [187] und Kapitel 3.03, ID 215 - LWK [152]

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

berücksichtigen. Erst dann wird ein Projekt mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den vordringlichen Bedarf eingestuft (Bundestagsdrucksache 15/1657 Gesetzentwurf - Begründung, Teil B Ziffer 3, Seite 21).

Die entsprechende Formulierung im BVWP 2003 ist eindeutig. Sie verlangt insbesondere die Prüfung von Ausbaualternativen gegenüber Neubauplanungen: "Für die Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes verwirklicht werden können. Über dieses Ergebnis berichtet das BMVBW dem Bundestag so rechtzeitig, dass dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt beschließen kann. Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion werden sie zu Projekten des vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i.S. des FStrAbG festgestellt ist (BVWP 2003, Seite 19 ff). Genau dieses Vorgehen ist für die Unterlagen des ROV der A 39 bisher nicht ausgeführt. Sie erfüllen gegenwärtig nicht den für sie vorgegebenen Planungsauftrag, insbesondere wurde

- der Ausbau vorhandener Straßen nicht ernsthaft geprüft (Null-Plus-Lösung) und echte Alternativen (z.B. Untervariante 701 in Abwandlung als Null-Plus-Lösung) vorzeitig aus dem Verfahren ausgeschlossen
- keine alles umfassende, erschöpfende FFH-verträgliche Untersuchung durchgeführt
- die EU-Rechtsprechung hinsichtlich der "FFH-Richtlinie" und der "Vogelschutzrichtlinie" nicht ausreichend berücksichtigt. Bis zur Aufhebung dieser Mängel wird deshalb keiner gesetzlichen Bedarf begründung und damit keiner Rechtfertigung für ein weiteres Planverfahren der A39 gemäß BVWP 2003 zugestimmt.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1011

Folgende weitere Argumente sprechen gegen die Bejahung des Bedarfs:
Die niedrige Bevölkerungsdichte wird mit oder ohne A 39 aufgrund der geringen Geburtenraten und der Arbeitsmarktsituation weiter abnehmen. Die technische und soziale Infrastruktur wird vor dem Hintergrund knapper fiskalischer Mittel im öffentlichen Haushalt weiter abgebaut. Regionale Theater, Einkaufsmöglichkeiten sowie sozio-kulturelle Angebote für junge und ältere Menschen sind davon betroffen. Dem kann die A 39 nichts entgegen setzen. Die hierfür vorgesehen Mittel für die A39 könnten regional sehr viel gewinnbringender eingesetzt werden. • Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist eingeschränkt und wird vor dem Hintergrund der zukünftig fehlenden finanziellen Unterstützung der Bundesländer durch die Bundesregierung bei einem Bau der A 39, der einseitig den Individualverkehr fördert, noch drastischer reduzieren.

Die demographische Entwicklung ist in den Untersuchungen zur A 39 berücksichtigt. Dabei bleibt die Bevölkerungszahl im Untersuchungsraum, im Gegensatz zur gesamten Bundesrepublik, bis zum Prognosejahr 2015 in etwa konstant. Die Verkehrsnachfrage nimmt bis zum Jahr 2015 weiter zu (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 27 ff sowie S. 32 ff).

- Die durch die Globalisierung bedingten Auswirkungen auf die Arbeitslosigkeit werden aufgrund der fehlenden Arbeitsplätze schon jetzt nicht im sekundären und tertiären Sektor aufgefangen.
- Die Investitionstätigkeit bewegt sich auf geringem Niveau und wird vermutlich auch nicht steigen, da die Rahmenbedingungen im nach Osten erweiterten Europa deutlich günstiger sind. Aufgrund der peripheren Lage im europäischen Integrationsprozess droht der Raum vielmehr weiter aus dem Blickfeld zu geraten.
- Die Abwanderung der jungen Bevölkerung bewirkt anhaltende Binnenwanderungsverluste, die durch den Autobahnbau eher verstärkt werden, wie man es in Mecklenburg nach dem Autobahnbau Schwerin-Hamburg sehen konnte.
- Beispiele aus den Regionen Bernburg und Schwerin (Mecklenburg) zeigen, dass durch die schnellere Erreichbarkeit der Ballungszentren keine Wirtschaftsförderung in strukturschwachen Gebieten auftritt. Auch der Ausbau der BAB A 39 Halle - Magdeburg zeigt, dass zwar der Durchgangsverkehr erleichtert wird, eine wirtschaftliche oder soziale Erschließung des Raumes aber nicht erfolgt. Untersuchungen, wie eine Studie des britischen Verkehrsministeriums ("Transport und Wirtschaft", deutsche Übersetzung des Endberichtes zur Studie Factsheets), welche die bisher umfassendste Untersuchung zu Wirkungen des Fernstraßenbaus ist, und die bereits erwähnte Studie von Prof. Gather, Fachhochschule Erfurt, weisen nach, dass Autobahnbau keine wirtschaftsfördernde Maßnahme für die hier betroffene Region darstellen kann.
- Die Anbindung an transeuropäische Netze hilft erfahrungsgemäß ausschließlich Ballungsräumen und nicht den strukturschwachen ländlichen Räumen.
- Eine neue Autobahn bringt jedenfalls in der Bilanz keine Arbeitsplätze für

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>die betroffene Region. Die Biomasse für das evtl. zu planende Werk SUN FUEL in Uelzen würde auch nach dem Autobahnbau nicht aus Hamburg oder Wolfsburg geliefert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direkt an der Autobahn entstehende Arbeitsplätze (Autobahnmeisterei, Rasthöfe) können den Verlust von Stellen außerhalb der Autobahn nicht ausgleichen. • Auch während des Baus der A 39 wird keine Reduzierung von Arbeitslosigkeit in der Region erfolgen, denn die Bauleute sind international auszuschreiben und werden Betrieben mit entsprechenden Referenzen übertragen, die ihr Wissen, die technische Ausrüstung und die spezialisierten Arbeitskräfte mitbringen. Nur wenige Kleinaufträge im Randbereich werden für die einheimische Bauwirtschaft abfallen. Dagegen könnten die Maßnahmen zur Ertüchtigung der B 4 von der Bauwirtschaft Niedersachsens bzw. der Region mit einem kurzfristigeren Planungsvorlauf realisiert werden. • Die Maßnahme A 39 zerstört direkt oder in Folge wertvolle Güter der Region wie hohe Naturschutzwertigkeit, Naturschönheit, Großflächigkeit der landschaftlichen Zusammenhänge, ursprüngliche Schönheit der Dörfer; alles Wirtschaftspotentiale des sanften Tourismus! <p>Zwar weisen die vorliegenden Unterlagen, insbesondere die Unterlage 6 (S. 2), z. T. auf Veröffentlichungen verschiedener Autoren zu den hier angeführten Punkten hin und postulieren daraus, dass „Die abweichenden Aussagen verschiedener Autoren zu Effekten und Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf die Wirtschaftsentwicklung und Raumstruktur [beruhen] zum Teil auf der regional unterschiedlichen Ausprägung vorhandener Standortfaktoren und Rahmenbedingungen in den jeweiligen Untersuchungsgebieten oder auf abweichenden ökonomischen und methodischen Bewertungsansätzen“ beruhen. Es fehlt aber dazu ebenso eine entsprechende Auseinandersetzung und dialektische Aufbereitung in den Verfahrensunterlagen, wie eine umfassende Darlegung der Grundsätze und Zielsetzungen der entsprechenden Raumordnungsprogramme, damit eine Prüfung auf Vereinbarkeit mit den Zielvorstellungen der Raumordnungsprogramme überhaupt sachgemäß und objektiv durchführbar werden kann.</p>				
<p>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)</p>	187	1019		
<p>4. Überdimensioniertes Vorhaben</p> <p>Die im ROV vorgesehene BAB ist überdimensioniert. Sie soll als Straße mit einem Querschnitt von 29,5 m für eine Verkehrsbelastung von 21.000 Kfz / 24 h bis 31.000 Kfz / 24h hergestellt werden (Erläuterungsbericht Kap.3). Der Querschnitt einer Straße von 20 m (RQ 20) allein fasste die von der Prognose zu erwartenden überregionalen angezogenen Verkehrsströme. Mit einem Querschnitt von 26 m (RQ 26) könnte die A 39 bis zu 60.000 Fahrzeuge am Tag bewältigen.</p> <p>Der Widerspruch zwischen der Verkehrsprognose und dem geplanten Regelquerschnitt der Straße ist offensichtlich. Dem Vermeidungs- und Minimierungsgrundsatz wird auch hier nicht Rechnung getragen! Dieser Grundsatz ist auch hier zu beachten.</p>				
<p>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)</p>	187	1020		
<p>5. Mangelnde Transparenz der Kostenermittlung und des NKF</p> <p>Die reinen Baukosten in durchschnittlich schwierigem Gelände betragen in Deutschland je nach Quelle sechs bis zwölf Millionen Euro pro Kilometer. Laut Report München belaufen sich jedoch die Gesamtkosten für den Bau eines Kilometers Autobahn auf 26,3 Millionen Euro pro Kilometer (11,8 M€/km für Baukosten, 9,5 M€/km für Bürokratie und 5 M€/km für Gutachten). Die für die A39 angesetzten Kosten von ca. 600 Mio. € dürften damit an der untersten Kostengrenze angesetzt und deutlich zu niedrig sein. Des weiteren fehlt in den Untersuchungsunterlagen für jede Hauptvariante eine qualifizierte Kostenschätzung, auf deren Basis der bisher nicht erbrachte NKF nachgeliefert werden muß, um jeweils abschätzen zu können, ob das Vorhaben aus finanziellen Gründen verwirklicht werden kann.</p> <p>Es wird deshalb beantragt, dem Vorhabenträger aufzugeben, einen NKF für alle Hauptvarianten zu ermitteln und sie der vorgeschlagenen und möglichen Null-Plus- Variante B4 / 701 gegenüberzustellen. Nach Vorliegen einer solchen Untersuchung wird beantragt, in die entsprechenden Unterlagen Einsicht nehmen zu dürfen.</p>				
<p>Landesverband Niedersachsen - Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V.</p>	188	1167		
<p>Die Notwendigkeit des Bauvorhabens und die entsprechenden Prognosen sowie die Auswahl einer Vorzugsvariante sind in den Planunterlagen ausführlich dargelegt. Insofern besteht unsererseits eine AKZEPTANZ für den Bau der Bundesautobahn.</p>			ohne Kommentar	
<p>Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)</p>	190	961		

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Planung zur BAB A 39 und B 190n gehen am Bedarf vorbei
Die internationale und nationale Bedeutung der geplanten A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg wird angezweifelt. Wichtigste deutsche Nord-Süd Verbindung in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Untersuchungsraum bleibt die BAB A 7 (Kempten - Ulm - Würzburg - Kassel - Hannover - Hamburg - Flensburg). Die A 39 wird gemeinsam mit der A 250 HH - LG bestenfalls ein verkehrstechnischer Bypass zur A 7 mit Bedeutung im Staufall oder ggf. im Urlaubsreiseverkehr. Die A 39/A 250 bietet eine Ausweichmöglichkeit zur A 7 ab Dreieck Salzgitter bis nach Hamburg. Die ausweichenden Verkehre treffen am Maschener Kreuz, dass schon heute stark belastet ist, wieder auf die A 7. Da die A 39/ A 250 ca. 30 bis 50 km länger sein wird als die A 7, kann eine wesentliche Nutzung dieser Trasse als Fernverbindung ausgeschlossen werden.

Auch als Teilstück einer Fernstraße von Hamburg aus in Richtung Südosten taugt die A 39 nicht. Die südöstlichen Bundesländer und z.B. die Tschechische Republik werden über die geplante A 14 und die A 24 an die Küstenregion angebunden. Südlich oder östlich der Region Braunschweig gelegene Städte und Landkreise sind über die A 7 oder die geplante A 14 besser an die Küste angebunden.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

962

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 taucht die A 39 lediglich als "Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen" auf. Eine Hinterlandanbindung kann nur dann sinnvoll sein, wenn nennenswerte Güter- oder Personenströme eine solche Hinterlandanbindung nötig machen. Die prognostizierten Verkehrszahlen von 16.000 - 21.000 Kfz/Tag widerlegen den vordringlichen Bedarf einer Autobahnanbindung vom Hamburger Raum aus nach Uelzen und der Region Braunschweig. Durch die Schaffung eines niedersächsischen Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven wird die Bedeutung Hamburgs als Seehafen zudem relativiert. Wilhelmshaven ist über die A 2, A 7, A 27, A 28 und A 29 gut von der Region Braunschweig aus zu erreichen. Die Region Braunschweig mit 1.164.829 Einwohner (2004) und der Kreis Uelzen mit 96.975 (2005) sind auf eine Anbindung an die Küstenregion über die A 39/ A 250 nur bedingt angewiesen. Für die Landkreise Goslar und Peine sowie die Stadt Salzgitter ist die Fahrtstrecke nach Hamburg über die A 7 kürzer als über die geplante A 39. Für Braunschweig ist eine etwa gleich lange Fahrtstrecke zu erwarten (ca. 180 km bis Hamburg). Lediglich für Wolfsburg und den die Landkreis Helmstedt, zum Teil auch für die Landkreise Wolfenbüttel, Gifhorn und Uelzen ist eine Verkehrsanbindung über die geplante A 39/A 250 kürzer als über die A 7. Die Wirtschaftskraft dieser Teilregion ist, mit Ausnahme von Wolfsburg, eher zu gering, als dass eine Anbindung an die deutschen Seehäfen zwingend nötig wäre. Die Verkehrsanbindung von Wolfsburg nach Hamburg ist über die A 2/A 7 ca. 40 km länger als über die geplante A 39/ A 250. Alternativ zu einem Autobahnbau kann der Verkehr in den Hamburger Raum über ertüchtigte Bundesstraßen führen, was einen Bruchteil der Kosten verursachen würde und deutlich naturverträglicher wäre. Zwei alternative Verkehrsanbindungen stehen von Wolfsburg aus in nördliche Richtung zu Verfügung: über die B 244 und die L 270 nach Uelzen oder über die B 188 zur B 4. Gerade im für den Standort Wolfsburg wichtigen Güterverkehr entstehen auf den vorhandenen Verkehrswegen Fahrzeiten und Entfernungen, die durch eine Autobahnfahrt kaum optimiert werden können. Die Zahl der gesamten KFZ zwischen Uelzen und Wolfsburg wird im Jahr 2015 mit 16.000 bis 21.000 Kfz/Tag prognostiziert. Realistisch betrachtet können solche hohen Verkehrsdichten nur im Umland von Wolfsburg durch Berufspendler erreicht werden. Dieser Verkehr kann durch eine Ertüchtigung der B 244 und B 248 kostengünstiger und naturverträglicher bewältigt werden.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

963

Die Landkreise Uelzen, Lüchow-Dannenberg, Altmarkkreis Salzwedel und der Nordkreis Gifhorn gehören mit durchschnittlich 40 - 60 Einwohnern/km² zu den am geringsten bewohnten Gebieten der Bundesrepublik. Durch die Streichung der Eigenheimzulage sowie durch steigende Kraftstoffpreise wird eine Konzentration der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die Umgebung der Arbeitsortes und ein Bevölkerungsrückgang in den genannten Gebieten stattfinden. Der in dieser gering bevölkerten Region entstehende Verkehr kann von den bestehenden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sehr gut bewältigt werden. Auf den gering befahrenen Straßen der Region ergeben sich Reisegeschwindigkeiten, die deutlich über den bundesdeutschen Mittelwerten für vergleichbare Strecken liegen. Die genannten Landkreise sind durch die A 2 im Süden und die A 7 im Westen sowie die geplante A 14 im Osten gut an das deutsche Autobahnnetz angebunden. Warum im Abstand von ca. 60 km zur A 7 mit der A 39 und der A 14 eine zweite und dritte Nord-Süd-Autobahn entstehen soll, lässt sich weder aus den Bevölkerungszahlen, noch aus den Verkehrszahlen noch aus den Wirtschaftsdaten ableiten. Der lediglich regionale Charakter des Verkehrs auf

Siehe Kommentar in diesem Kapitel unter ID 962
Ein Ziel der A 39 ist die Erschließung des nordostniedersächsischen Raumes. Außerdem schafft die A 39 eine zusätzliche Verbindung von Süd- und Ostdeutschland Richtung Nordsee und Skandinavien sowie eine verbesserte Anbindung des betroffenen Raumes (Erläuterungsbericht, S. 11 f). Gleichzeitig bewirkt die A 39 eine Entlastung der A 7 in Höhe von etwa 5.000 Kfz/d. Die A 39 verbessert die Erreichbarkeiten im Untersuchungsraum (Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 7 f).

Die Straßenbauverwaltung folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbaugesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen.

Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspange zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum, vor allem auch im Raum Uelzen. Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt.

Siehe auch Kommentar zur ID 961 NABU, Kreisverband Gifhorn [190]

Siehe Kommentare zur ID 962 [190] und zur ID 961

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
der geplanten A 39 widerspricht der Planung zur A 39 zudem. Aus den genannten Gründen werden die Entwicklungen von kostengünstigen und naturverträglichen Alternativen zur Planung der A 39 und B 190n gefordert.				
Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NVN)	191	1149		
Zum o.g. Verfahren nimmt die ANU als Bevollmächtigter für den NVN wie folgt Stellung und erhebt folgende Einwendungen: 1. fehlende sachliche Begründetheit für eine Autobahn A 39 Basis für die Stellungnahme sind die vom Bund und den Ländern in Auftrag gegebenen, "Verkehrsuntersuchungen zur verkehrlichen Infrastruktur in Nordost-Niedersachsen und den angrenzenden Bundesländern (VUNO 95 und VUNO 2002) und deren Verkehrsprognosen für das Jahr 2010. In der VUNO wurden von einer interdisziplinären Arbeitsgruppe die verkehrlichen, raumordnerischen, städtebaulichen und landschaftsökologischen Belange gleichermaßen erarbeitet und berücksichtigt. Sie wurde von einem Arbeitskreis begleitet, in dem die Straßenbauverwaltungen der Länder Hamburg (zugleich für Schleswig-Holstein), Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Brandenburg (zugleich für Berlin) sowie die Fachreferate des Bundesverkehrsministeriums vertreten waren. Als Ergebnis der VUNO wurde die untersuchte G-Variante als verhältnismäßig beste Lösung vorgestellt. Diese sieht eine A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin vor, die durch gut ausgebaute Bundesstraßen im Westen angebunden werden sollte. Der Bau der A 39 wird damit explizit nicht empfohlen. In der Zusammenfassung der VUNO heißt es wörtlich (S. 223): Aus der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung NORDOST ergibt sich folgendes Resümee: Die Ergebnisse weisen über alle Fachbereiche übereinstimmend aus, daß die im gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als weiterer Bedarf ausgewiesene Ergänzung des Autobahnnetzes um die A 14 und A 39 (Netzfall X) die im Untersuchungsraum vorhandenen Defizite nur teilweise zu beheben vermag und darüber hinaus mit gravierenden ökologischen Risiken verbunden ist. Aus den Untersuchungen haben sich stattdessen folgende Ergänzungen des Fernstraßennetzes als sinnvoll und weniger beeinträchtigend herausgestellt (siehe Bild 8-1): - Autobahn von Ludwigslust über Stendal bis Magdeburg - Zügig geführte Bundesstraßen - von Lüneburg über Salzwedel bis Osterburg - von Wolfsburg bis Salzwedel - von Osterburg über Havelberg und Wittstock bis Mirow. Die Ergebnisse der VUNO werden seitdem nicht nur von den Befürwortern der A 39 ignoriert und verschwiegen. Auch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg (NLBSV) hat bei ihrer Vorzugsvariante für die Trassenführung zwischen Wolfsburg und Lüneburg die Ergebnisse der VUNO, ohne sachliche Gründe dafür zu haben, ganz außer acht gelassen. Dies erweckt den Eindruck, dass auch auf Landesebene anscheinend kein Interesse daran besteht, sich mit fachlichen Informationen der o.g. Untersuchung auseinanderzusetzen. Dies widerspricht aber dem Amtsermittlungsprinzip und dem Neutralitätsprinzip staatlicher Behörden.	Siehe Kommentar zum Kapitel 03, ID 1006 LBU [187] und ID 1202 Dachverband der Bürgerinitiativen gegen die A 39 [220]			
Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NVN)	191	1150		
2. fehlende sachliche Auseinandersetzung der bisherigen Planungsbehörden für die Begründetheit für eine Autobahn A 39 Vor der jetzigen raumordnerischen Beurteilung von bisher untersuchten Trassenvarianten wäre aber vorab eine fachlich und sachlich eindeutig überzeugende Notwendigkeit für den Bau der A 39/B190n durch die bisherigen Planungsbehörden zu belegen. Für keinen der bisher untersuchten Trassenverläufe wurde innerhalb der bisherigen Beteiligungsverfahren zudem bislang die gesetzlich vorgeschriebene Kosten-Nutzen-Analyse (NKA) erstellt bzw. falls diese erstellt worden sein sollten, innerhalb der Beteiligungsverfahren nicht bekannt gemacht.	Siehe Kommentar zu 0.4, ID 1202 Dachverband der Bürgerinitiativen gegen die A 39			
Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NVN)	191	1152		
Zusammenfassend ergibt sich, dass die Notwendigkeit einer A-39 nicht durch entsprechende NKA belegt worden ist. Weiterhin wird die vom NLBSV ermittelte Vorzugsvariante einschließlich etwaiger Teiländerungen wegen fehlender Begründetheit für eine Autobahn und nicht sachgerechter Bearbeitung der 0 Variante und möglicher 0+ Varianten durch die bisherigen Planungsbehörden von uns gänzlich abgelehnt.	Siehe Kommentar in diesem Kapitel unter ID 1008 - LBU [187] und zu ID 1180 - BUND [184]			
Dachverband der Bürgerinitiativen Gegen die A39	220	1200		
Einleitung Der Dachverband der Bürgerinitiativen gegen die A39 lehnt den Bau der Bundesautobahn A39 ab. Der behauptete Bedarf dieser Autobahn besteht	Siehe Kommentar zu 0.3, ID 1006 LBU [187]			

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

nachweislich nicht.

Bedarf: Als Ergebnis der VUNO 95 wurde die G-Variante als der wirtschaftlichste Netzfall zur Umsetzung empfohlen. Die G-Variante sieht eine Autobahn von Ludwigslust über Stendal nach Magdeburg (A14) sowie Bundesstraßen für die Verbindung Lüneburg - Salzwedel - Osterburg und Wolfsburg - Salzwedel sowie von Osterburg über Havelberg und Wittstock bis Mirow vor.

Im Jahr 2002 erfolgte eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO 02) und bestätigte die Ergebnisse der VUNO 95. Die Empfehlung für den Bau der G-Variante wurde erneuert.

Wir stellen fest, dass beide Verkehrsuntersuchungen zu dem Ergebnis kamen, dass die ermittelten Verkehrsbelastungen durch eine leistungsfähige Bundesfernstraße aufgenommen werden können und der Bau einer Autobahnverbindung Lüneburg - Wolfsburg als nicht notwendig erachtet wurde.

Das Projekt VUNO wurde ursprünglich konzipiert, um eine Ost-/West-Verbindung zu schaffen. Im Rahmen der I-Variante sollen hier zwei Autobahnen in Nord-/Süd-Richtung gebaut werden. Die Querspange dient lediglich als Alibi einer Ost-/West-Verbindung, wird dem eigentlichen Anspruch aber nicht gerecht.

Dachverband der Bürgerinitiativen Gegen die A39

220

1201

Politische Vorgaben

Im Landtagswahlkampf Sachsen-Anhalt kam auf dem Ostparteitag am 10. März 2002 von Bundeskanzler Gerhard Schröder die Zusage, die A 14 werde in der Variante Schwerin-Magdeburg mit "vordringlichem Bedarf" gebaut. Mit dieser Aussage manifestierte der Kanzler einen Teil der G-Variante (A 14 - Ludwigslust (Schwerin) - Magdeburg), seither wird die A14 auch die "Kanzlerautobahn" genannt.

Da durch diese Zusage des Kanzlers die Umsetzung der X-Variante unmöglich geworden war, entbrannte ein Protest der Politik und der Industrie und Handelskammern (vor allem IHK Lüneburg-Wolfsburg). Alle Register des Lobbyismus wurden gezogen, um für Niedersachsen doch noch eine Autobahn durchzusetzen. Im Juni 2002 einigten sich dann auf Vorschlag des Landes Sachsen-Anhalt Bundesverkehrsminister Bodewig und Ministerpräsident Gabriel auf die Umsetzung der I-Variante.

Bei der I-Variante die oft auch als "Hosenträger" oder "Hosenträgerlösung" bezeichnet wird, handelt es sich um einen Netzfall, der in der Bewertung der VUNO im unteren Drittel aller Varianten abgeschnitten hatte und objektiv keine Rechtfertigung auf Planungs- und Baurecht besaß.

Es ist festzustellen, dass das Bundesverkehrsministerium die VUNO finanzierte, um zu einer stichhaltigen und begründeten Entscheidung über den wirtschaftlichsten Netzfall zu gelangen. In der Folge werden aufgrund der politischen Einflussnahme die Ergebnisse eben dieser Verkehrsuntersuchung bewusst ignoriert und die Planungen einer nachweislich unwirtschaftlichen Autobahn angeschoben.

Lobbyisten

Allen Lobbyisten voran ist die IHK Lüneburg - Wolfsburg (IHK) zu nennen, die sich in diesem Raumordnungsverfahren übrigens als Träger Öffentlicher Belange beteiligen darf. Die IHK setzt sich seit 25 Jahren für den Bau einer Autobahn (Nordlandautobahn Wolfsburg - Lübeck) ein. Der größte Beitragszahler der IHK ist das Volkswagenwerk in Wolfsburg. Der stellvertretende Vorsitzende des Verkehrsausschusses der IHK Lüneburg - Wolfsburg ist gleichzeitig Geschäftsführer der VW Transport GmbH. Auftragnehmer der VW Transport GmbH ist die H. Spedition, deren Inhaber H. gleichzeitig Präsident der IHK Lüneburg - Wolfsburg ist und Vorsitzender des Verkehrsausschusses der IHK. Beide Unternehmer würden durch ihre Unternehmen einen direkten und persönlichen Nutzen durch den Bau der A39 ziehen. Dies ist nur ein Beispiel von unzähligen Verstrickungen von Politik und Lobbyismus im Rahmen der Planung dieser Autobahn.

Dachverband der Bürgerinitiativen Gegen die A39

220

1202

Nutzen-/Kosten-Verhältnis 1,87

Die G-Variante wurde bei niedrigen Baukosten in der VUNO mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 3,5 bewertet. Die I-Variante erhielt bei absolut höheren Kosten ein NKV von 3,4. Beim BVWP 1992 musste ein Projekt ein NKV von mindestens 3,0 erreichen, um überhaupt in den vordringlichen Bedarf gelangen zu können.

Die im Februar 2006 durch Schreiben des zuständigen Ministeriums in Sachsen-Anhalt mitgeteilten NKV von 4,6 für die A14 und 3,3 für die Querspange ermöglichten es der Aktion Lebensberg, das NKV der A39 mit 1,87 (Anlage) rechnerisch zu ermitteln. Dieses Ergebnis wird vom Bund und vom Land Niedersachsen als falsch dementiert. Ein anderer Wert wird von den Ministerien allerdings auch nicht genannt, was aus unserer Sicht einer Bestätigung des durch uns ermittelten Nutzens gleichkommt. Es wird sogar bestritten, dass für die einzelnen Projekte individuelle NKV ermittelt worden sind. Mit dem von der Aktion Lebensberg ermittelten NKV 1,87 hätte die A39 niemals in den vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen werden

Siehe Kommentar zu 0.3, ID 1006 LBU

Der generelle Nachweis der Wirtschaftlichkeit der A 39 als Bestandteil des Gesamtkonzeptes aus A 39, B 190n und A 14 ist im Rahmen der Aufstellung des BVWP ermittelt und nachgewiesen. Eine gesonderte Betrachtung ist für das ROV demnach nicht erforderlich.

Siehe Kommentar zu 0.1, ID 351 Gemeinde Vastorf [41] und zu 0.3, ID 1020 - LBU [187]

Innerhalb des Verkehrsträgers Straße variiert der Wert des NKV für Projekte des vordringlichen Bedarfes "[...] auch aufgrund [...] netzkonzeptioneller Erfordernisse. Hinzu kommt die Aufnahme von Projekten insbesondere aus strukturpolitischen Gründen." (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Bundesverkehrswegeplan 2003, S. 18). Dafür sind die Ergebnisse der bei der Aufstellung des BVWP durchgeführten Raumwirksamkeitsanalyse maßgebend. Für das Gesamtprojekt aus A 39, B 190n und A 14 ist eine herausragende Bedeutung (höchste Bewertungsstufe) für die Verteilungs- und Entwicklungsziele ermittelt worden (BVWP: Projektbeschreibung und Beurteilungskriterien). Unter anderem wegen der netzkonzeptionellen Wirkung ist

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

dürfen.

Um die Länderquote des BVWP nicht zu überschreiten, wurden viele wichtige Ortsumfahrungen Niedersachsens aus dem vordringlichen Bedarf gestrichen. Als Beispiel sei hier die Ortsumgehung Melbeck genannt, die mit einem sehr hohen NKV von 7,5 bewertet wurde. Das heißt bundeseinheitliche Bewertungsrichtlinien und daraus resultierende Rangfolgen/ Genehmigungen wurden hier wissentlich und eigenmächtig von wenigen außer Kraft gesetzt.

das Projekt, unabhängig vom Nutzen- Kosten- Verhältnis (Jedes Projekt mit einem NKV größer 1 - also auch 1,87 - weist einen volkswirtschaftlichen Nutzen auf), in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes eingestellt worden. Es „[...] werden Straßenprojekte zusätzlich in den vordringlichen Bedarf aufgenommen, die sich nicht alleine aus volkswirtschaftlichen Rentabilitäts Gesichtspunkten begründen, sondern vielmehr dazu dienen, strukturschwachen und schlecht erreichbaren Regionen Chancen auf eine prosperierende Wirtschaftsentwicklung zu ermöglichen [...]“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Bundesverkehrswegeplan 2003, S. 21). Die unterdurchschnittliche Erreichbarkeit innerhalb des von der A 39 betroffenen Raumes zeigen die Untersuchungen (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 43 f). Die Aufnahme der A 39 als Bestandteil des Gesamtprojektes aus A 39, B 190n und A 14 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist vom Bundestag über das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) vom 4. Oktober 2004 (BGBl. I S. 2574) gesetzlich festgeschrieben worden

Dachverband der Bürgerinitiativen Gegen die A39

220

1204

Mängel

Fehlende Begründung

Der konkrete Bedarf für eine Autobahnverbindung von Lüneburg nach Wolfsburg (so der politische Planungsauftrag) bedarf eines objektiven Nachweises.

Ein Verweis auf die politische Beschlusslage reicht wegen der Kurzlebigkeit von politischen Beschlüssen und der Langfristigkeit des Projektvorlaufes allein nicht aus. Es darf späteren Entscheidungsträgern die objektive Begründung für die jetzige Planung nicht vorenthalten werden. Diese Begründung fehlt. Im Gegenteil. Im Landes-Raumordnungs-Programm (LROP) steht unter Nr. C 3.6.3, 01 die eindeutige Aussage: "Die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist grundsätzlich ausreichend." Eine Feststellung, die durch die Regionalen Raumordnungsprogramme (RROP) bestätigt wird. Daraus folgt, dass die A39 aus raumordnerischer Sicht für die Region nicht erforderlich ist.

Siehe Kommentar zu 0.1, ID 351 Gemeinde Vastorf [41] und zu 0.3, ID 1020 - LBU [187]

0.4.1 Auswirkungen auf Orts- und Regionalverkehre**Landkreis Harburg**

2

482

nein

1. Verkehrsuntersuchung B 404

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der A 39 auf die Umwelt entsprechend dem Planungsstand zu ermitteln, zu beschreiben und auszuwerten (§ 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG). Das schließt die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens u.a. auf Menschen, Tiere, Luft und Klima sowie Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ein.

Die Ermittlung der Auswirkungen kann sich jedoch nicht lediglich auf die vorgesehene Trasse beschränken, sondern muss auch diejenigen Auswirkungen aufgreifen, die im umliegenden Raum entstehen. Entsprechend ist der Untersuchungsraum zu ermitteln. Dies ist in der Verfahrensunterlage nur in Teilen geschehen.

In die Berücksichtigung muss zwingend einfließen, inwiefern Auswirkungen auf die B 404 zu erwarten sind. Diese wird die Funktion der Weiterführung der Trasse in Richtung Norden wahrnehmen, indem der Verkehr von der Abfahrt Handorf über die B 404 in Richtung Geesthacht und auf die A 25 führt. Dieser Umstand findet in der Planunterlage Erwähnung (S. 27, Pkt. 1.5.1). Hier wird ausgeführt, der Suchraum reiche im Norden bis an die Elbe, um u.a. die Möglichkeit einer Anbindung der A 39 an die B 404 zur Weiterführung nach Geesthacht untersuchen zu können. Die Auffassung, dass durch die A 39 eine Vernetzung von Wolfsburg bis Geesthacht eintreten wird, wird seitens des Landkreises Harburg geteilt.

Für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen wurden Daten über den engeren Untersuchungsraum hinaus berücksichtigt (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 29 und Anlage 1). Aus den einzelnen untersuchten Varianten ergibt sich für die B 404 im Vergleich zum Bezugsfall 2015 ohne A 39 keine signifikante Veränderung der Verkehrsbelastung. Nur bei Verwirklichung einer Westtrasse wird einer Zunahme der prognostizierten Bezugsfallbelastung von 1.000 bis 2.000 Kfz/d gerechnet.

Entgegen dieser Erkenntnis findet in der weiteren Untersuchung die Belastung auf der B 404 jedoch keine weitere Beachtung, der Untersuchungsraum endet nun westlich der Anschlussstelle Lüneburg-Nord. An dieser AS würde es der Prognose zufolge im Jahr 2015 zu einer werktäglichen Kfz-Belastung von 45.000 ohne die A 39 kommen (S. 96, 261). Nach dem Bau der Vorzugsvariante der A 39 wird dort mit einer werktäglichen Verkehrsbelastung im Jahr 2015 von 54.000 Kfz gerechnet. Der zusätzliche Kfz-Verkehr von 9.000 Kfz / Tag entspricht dabei einer zusätzlichen Verkehrsbelastung von 20% gegenüber der Nullvariante. Diese Angaben beziehen sich generell auf die Mehrbelastung westlich der AS

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Lüneburg-Nord; Daten zur zusätzlichen Belastung der B 404 werden nicht vorgebracht. Dabei impliziert die erwähnte Passage auf S. 27 bereits, dass damit zu rechnen ist, dass ein gewisser Anteil des Zusatzverkehrs über die B 404 und damit in unmittelbarer Nähe zu den Orten Oldershausen, Eichholz und Rönne Richtung Geesthacht fließen wird.				
Landkreis Harburg	2	485	nein	
Bereits bei der heutigen Verkehrsbelastung kommt es insbesondere im Bereich der Auffahrts- und Abfahrtsrampe zur Elbbrücke in Spitzenzeiten zu erheblichen Rückstaus auf der L 217. Für eine weitere Verkehrsbelastung, die durch den Bau der A 39 zu erwarten ist, ist insbesondere dieser Abschnitt der L 217 nicht geeignet. Diesem Zustand könnte Abhilfe verschafft werden, indem die Ampelanlage zur Auffahrt auf die A 25 an der Anschlussstelle Geesthacht zurückgebaut und stattdessen eine direkte Zufahrt zur A 25 geschaffen wird. Durch eine solche Brücke als höhengleiche Auffahrt ohne Ampelanlage könnte die Effektivität des Verkehrsflusses soweit verbessert werden, dass sie den bereits gegebenen Belastungen gerecht wird und auch die künftigen zusätzlichen Belastungen durch die A 39 aufnehmen kann. Daher hält der Landkreis Harburg eine Berücksichtigung der B 404 im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Raumordnungsverfahren für zwingend geboten. Im Schreiben der damaligen Bezirksregierung Lüneburg vom 27.05.2004 zur Antragskonferenz / Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen zu dem Raumordnungsverfahren für die geplante A 39 war in Anlage 1 zum Thema „Verkehrsuntersuchungen“ ausgeführt, dass die verkehrlichen Auswirkungen der A 39 auf die B 404 untersucht werden sollen. Auch vor diesem Hintergrund kann landkreisseitig nicht nachvollzogen werden, wie sich der Verzicht auf diese Untersuchung begründet.			Aufgrund der Änderung der Verkehrsbelastung durch die Vorzugsvariante von unter 500 Kfz/d ergeben sich keine signifikanten Auswirkungen auf den Bereich der B 404.	
Landkreis Harburg	2	486	nein	
2. Ausbau der B 404 Da die B 404 wie beschrieben in ihrer derzeitigen Ausbauf orm nicht in geeignet ist, weitere Verkehre aufzunehmen, durch den Bau der A 39 jedoch die Verkehrsbelastung stark zunehmen wird, ist ein vierspuriger Ausbau der B 404 von der Anschlussstelle Handorf bis zur Anschlussstelle Geesthacht zwingend erforderlich. Darüber hinaus ist im Zuge des Ausbaus ein Lärmschutz zu errichten, der die unter Punkt 1 genannten negativen Auswirkungen insbesondere auf Freiraumfunktionen und auf die Orte Oldershausen, Eichholz und Rönne minimieren würde. Die Planung für diesen vierspurigen Ausbau ist in das jetzige Raumordnungsverfahren einzubeziehen.			Siehe Kommentar zu ID 485	
Landkreis Harburg	2	487	nein	
3. Verkehrsuntersuchung L 216 Sollte im weiteren Verfahren eine Variante westlich Lüneburgs die Vorzugsvariante darstellen, wären die verkehrlichen Auswirkungen auf die L 216 zu untersuchen. In dem Fall wäre mit erheblichen Querverkehren zwischen der A 7 und der A 39 zu rechnen, da der Umweg über die A 250 erheblich wäre. Dies liegt unter anderem begründet in den zahlreichen vorhandenen und geplanten Gewerbegebieten im Zuge der A 7. Die Verkehre würden in dem Fall von der A 7 über Garlstorf / Salzhausen auf der L 216 auf die A 39 fahren.			Durch eine Westvariante der A 39 ergeben sich keine signifikanten Änderungen (unter 500 Kfz/d) der Verkehrsbelastung für die L 216 (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, Anlagen 25 und 27).	
Landkreis Harburg	2	488	nein	
4. Hinweis zur L 215 Es wird darauf hingewiesen, dass in jedem Fall durch den Bau der A 39 zusätzliche Querverkehre auf der L 215 zwischen der A 7 und der A 250 im Bereich Thieshope / Pattensen / Luhdorf zu erwarten sind.			Durch eine Westvariante der A 39 ergibt sich für die L 215 eine Zunahme der Verkehrsbelastung um 1.000 Kfz/d auf 9.000 Kfz/d (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, Anlagen 25 und 27).	
Landkreis Uelzen	5	431	ja	
Durch die Bevorzugung des Abschnittes 540 entfernt sich der Kreuzungspunkt der A 39 mit der B 190n/1 und damit mit der Anschlussstelle weiter von Bad Bodenteich. Dadurch verschlechtert sich die Verkehrserschließung von Bad Bodenteich von Süden kommend. Daher ist regionalplanerisch zwingend erforderlich, dass die B 190n/1 über die A 39 hinaus nach Westen bis zur B 4 nach Breitenhees, mindestens aber bis zur L 270 geführt wird und dort auch eine Anschlussstelle errichtet wird. Nur so ist Bad Bodenteich als Grundzentrum entsprechend seiner zentralörtlichen Funktion auch von Süden an die A 39 angebunden.			Die Weiterführung der B 190n nach Westen über die A 39 hinaus ist seitens des Landes Niedersachsen gewünscht und Bestandteil der Planungen zur A 39. Sie ist jedoch nicht Bestandteil des Vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Somit ist eine zur A 39 zeitnahe bauliche Umsetzung der westlichen Verlängerung der B 190n nicht zu erwarten. Eine Aufnahme der gesamten B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist im Rahmen der fünfjährigen Überarbeitung möglich.	
Samtgemeinde Bardowick	14	518	nein	501
Die Planungsvorgabe „Anschluss aller Kreisstraßen und Gemeindestraßen mit hoher verkehrlicher Belastung“ führt, bei dem umfangreichen Kreisstraßenbestand im Variantenabschnitt 501, zu mehreren Anschlusspunkten / Anschlussbauwerken. Dadurch werden die aus hiesiger Sicht befürchteten Durchgangsverkehre mit			Für den Anschluss an die A 39 sind grundsätzlich alle Straßen mit einer Verkehrsbelastung über 5.000 Kfz/d vorgesehen. Die genaue Lage und Anzahl von Anschlussstellen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.	

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Ziel neuer AS Vögelsen/Mechtersen bzw. AS Handorf in der Ortslage Vögelsen real.
Der Faktor „Trennwirkung“ wäre dann auch zusätzlich für die Ortslage Vögelsen zu berücksichtigen.
Das untergeordnete Straßennetz in der Ortslage Vögelsen wäre zunehmend überlastet und für die Bewohner gefährdend.

Dasselbe gilt für die Ortslage Bardowick.

Für beide betroffenen Mitgliedsgemeinden reduziert sich dadurch das städtebauliche Handlungspotential erheblich.

Unabhängig von der tatsächlichen Trassenführung befürchtet die Samtgemeinde allerdings durch die A 39 eine erhebliche Zunahme des Verkehrs im Raum zwischen Lüneburg und Lauenburg, was aufgrund der schon jetzt überlasteten Bundesstraße 209 eine erhebliche Zunahme des Ausweichverkehrs über die Ortslagen Barum, Bardowick, St. Dionys und Wittorf zur Folge hätte. Hier erwartet die Samtgemeinde eine sorgfältige Aufarbeitung der verkehrlichen Folgewirkungen der A 39 auf den Raum nördlich bzw. nordwestlich Lüneburgs sowie, wenn erforderlich, Lösungen dieser Probleme.

Gemeinde Kirchzellern

26

354

nein

- Eine Untersuchung hinsichtlich des Verkehrsaufkommens der L216 als Ortsdurchfahrt und als Zubringerstraße, wurde nicht vorgenommen.

Die L 216 ist als klassifizierte Straße in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt. Durch die Vorzugsvariante ergeben sich für die L 216, im Gegensatz zu möglichen Westvarianten, keine signifikanten Änderungen der Verkehrsbelastung (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 5 – Verkehrsdaten für die Vorzugslinie).

Gemeinde Kirchzellern

26

364

nein

- Die Gemeinde Kirchzellern ist durch die Nähe zur A 7 (12 km) und A 250 (8 km) gut an das bereits vorhandene Autobahnnetz angeschlossen. Der Bau einer weiteren Autobahn im Bereich der Gemeinde, würde keine Verbesserung der bestehenden Situation mit sich bringen. Es würde im Gegenteil eine Doppelbelastung durch den Zubringerverkehr auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchzellern entstehen.
- Durch die Vorzugsvariante GP I-46/2 werden die Ziele des Baus der BAB A39, bessere Anbindung und Erschließung der vorhandenen Gewerbe- und Industriegebiete an das vorhandene Autobahnnetz, und die Erschließung neuer Wirtschaftsräume, erfüllt.

Die Anbindung bestehender Ortschaften über das bestehende Straßennetz sowie die Erschließungsfunktion der A 39 ist in den Untersuchungen betrachtet worden und somit Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung).

Stadt Lüneburg

35

1064

ja

2.3. Auswirkungen der Mängel der Verkehrsuntersuchung auf die Belange der Stadt Lüneburg und ihrer Bürger
Die durch eine Umsetzung der Vorzugslinie zu erwartenden Mehrbelastungen im innerstädtischen Straßennetz zwingen die Stadt Lüneburg zu einem vierstreifigen Ausbau der Bockelmannstraße (Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert, S. 5). Darüber hinaus stehen weitere Anpassungsmaßnahmen - wie zum Beispiel die Installation von Lichtsignalanlagen - aufgrund des wachsenden Verkehrs zu erwarten. Nach § 9 Abs. 1 S. 2 NStrG ist die Stadt Lüneburg als Straßenbaulastträgerin verpflichtet, die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Dies zieht eine erhebliche finanzielle und organisatorische Belastung der Stadt Lüneburg nach sich.
Sollte die Vorzugsvariante gewählt werden, dann wäre die Stadt Lüneburg gezwungen, derartige Baumaßnahmen als notwendige Folgemaßnahmen vom Straßenbaulastträger der A39 zu verlangen. Nach § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG werden durch die Planfeststellung auch die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen festgestellt. Von dieser Vorschrift erfasst sind solche Folgemaßnahmen, die zum Anschluss oder zur Anpassung an andere Anlagen gehören. Es muss sich um Maßnahmen handeln, die erforderlich sind, um nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit anderer Anlagen zu vermeiden (Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 6. Auflage, § 75 Rn. 8). Aufgrund der zu erwartenden erheblichen Mehrbelastungen im innerstädtischen Straßennetz (Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert, S. 3 ff.) sind diese Voraussetzungen vorliegend erfüllt. Die Kosten für derartige Maßnahmen wären bei korrekter Betrachtungsweise in die Kostenermittlung für die Vorzugsvarianten einzustellen und dürften zu einer erheblichen Kostensteigerung führen.
Die Bürger der Stadt Lüneburg werden durch eine deutliche Zunahme des innerstädtischen Verkehrs - vor allem in den vom Gutachter der Stadt Lüneburg bezeichneten Straßen - erheblich beeinträchtigt. Zwangsläufige Folge der Vorzugsvariante durch das Stadtgebiet ist eine Zunahme der

Siehe Kommentar zu 3.11.1, ID 259 Samtgemeinde Ostheide
Kosten für eventuell erforderliche Maßnahmen am nachgeordneten Straßennetz sind nicht Bestandteil der Linienfindung.
Die negativen Auswirkungen von Unfällen infolge von (Teil-) Sperrungen oder Umleitungsverkehren sind nicht vorhersehbare Ereignisse (Schwere, Zeitpunkt, Dauer) und spielen bei der verkehrlichen Betrachtung im Rahmen der Linienfindung keine Rolle. Im Falle eines (schweren) Unfalles ist eine weiträumige Umleitung des Verkehrs über das bestehende Straßennetz mit kurzzeitig auftretenden zusätzlichen Beeinträchtigungen möglich. Die genaue Planung eventueller Umleitungsstrecken ist nach Vorliegen der landesplanerisch festgestellten Trasse den weiteren Planungsschritten vorbehalten.
Die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte für Lärm oder Schadstoffe ist durch entsprechende Maßnahmen sicher zu stellen. Die detaillierte Ausgestaltung dieser Maßnahmen ist nicht Bestandteil der Linienfindung, sondern der weiteren Planungsschritte.
Um der besonderen Situation im Bereich der Stadt Lüneburg gerecht zu werden, sind bereits in diesem Planungsstadium detaillierte Untersuchungen zur Lärm- und Schadstoffsituation durchgeführt worden. Die Ergebnisse sind nachzutragen.
Im nachgeordneten Straßennetz kommt es durch die Vorzugsvariante der A 39 vor allem auf der Erbstorfer Landstraße zwischen der bestehenden B 4 und der Bockelmannstraße durch den Wegfall der Anschlussstelle zu Mehrbelastungen (ca. 60 %).
Die Bockelmannstraße erfährt mit der Vorzugsvariante aus

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Lärm- und Luftschadstoffmissionen. Durch die erhebliche Zunahme des innerstädtischen Verkehrs im "Normalbetrieb" der A39 werden die Bürger der Stadt Lüneburg im innerstädtischen Bereich längere Wegezeiten in Kauf nehmen müssen.

Es steht aber darüber hinaus auch zu erwarten, dass bei Unfällen oder sonstigen Stauereignissen auf der A39 im Stadtgebiet das innerstädtische Straßennetz von den Autobahnnutzern zu Umleitungszwecken genutzt wird, was eine weitere erhebliche Belastung des Straßennetzes und der Anwohner nach sich zieht. Im Norden und Nordosten der Stadt konzentriert sich bereits jetzt ein hohes Verkehrsaufkommen, welches sich zum einen aus der A250, aber auch aus den Bundesstrassen B4, B404, B209 und B216 ergibt. Ein Teil des regionalen Verkehrsaufkommens, insbesondere aus dem westlichen Teil des Landkreises Lüneburg, ist bereits jetzt auf die Nutzung des städtischen Straßennetzes angewiesen, um entsprechende Anschlussstellen und Zufahrtsmöglichkeiten erreichen zu können. Insbesondere der Umstand, dass die nächstgelegene südliche Ausfahrt zur geplanten A39 in Medingen bei Bad Bevensen vorgesehen ist, wird der Anteil des Durchgangsverkehrs zur A39 durch das Stadtgebiet deutlich erhöhen. Vor diesem Hintergrund werden die Straßen des sogenannten Stadtrings nicht ausreichend leistungsfähig sein.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass es für den Sperrfall der A39, zumindest im Nahbereich Lüneburg, keine Untersuchung zu geeigneten Ausweichstrecken gibt. Das innerstädtische Straßennetz ist vollkommen ungeeignet, Umleitungsverkehre aufzunehmen. Erschwerend kommt hinzu, dass die Vorzugsvariante allem Anschein nach einen Rückbau der B4 vorsieht. Käme es beispielsweise zu einer Sperrung im Bereich der A250 in Höhe Winsen/Luhe, so käme eine Umleitung zunächst nur über die B4 bzw. B404 in Betracht. In und um Lüneburg ließe sich der Umleitungsverkehr nach der Einschätzung der Stadt Lüneburg nicht bewältigen. Darüber hinaus fehlt es an Überlegungen, wie z.B. der Schwerlast- und Gefahrguttransport im Falle einer Sperrung im Bereich der Stadt Lüneburg umgeleitet werden soll.

Gemeinde Reinstorf

39

1312

nein

507, 508

Einwendung gegen Zerschneidung von Wegen

In der Umgebung der Gemeinden befinden sich zahlreiche kleine Straßen, die kurze Wege zu Nachbarorten ermöglichen. Diese sind auch besonders gut geeignet, um Kindern und alten Menschen einen sicheren Verkehrsweg zu bieten.

Die Variante 507 zerschneidet die Verbindung zwischen Wendhausen und Barendorf, trennt das Reinstorfer Schützenhaus von der Ortschaft Reinstorf, zerstört Erholungsraum und Wege zwischen Reinstorf und Barendorf und zerschneidet den Weg vom Pfingstberg in Richtung Rohstorf.

Die Variante 508 zerschneidet den Weg zwischen Holzen und dem Erholungs- und Naturraum am Vitusbach Richtung Süttoorf, zerstört die Verbindung von Reinstorf nach Radenbeck sowie den Erholungsraum und Wege bei Neu Wendhausen und Neu Sülbeck.

Diese Zerschneidungen führen zu Umwegen für alle Fahrzeuge sowie zu einem erheblichen Sicherheitsrisiko bei Fahrradfahrten. Für Kinder und alte Menschen tritt ein absoluter Verlust von Selbständigkeit ein, wenn sie die Fahrten nur noch über viel befahrene Straßen antreten müssten und sie deswegen unterlassen. Diese Einschnitte sind unzumutbar.

Gemeinde Thomasburg

40

877

nein

Der Abschnitt 508 ist die östlichste Trassenvariante, die unser Gemeindegebiet betrifft. Das bedeutet für die Gemeinde Thomasburg, dass der Verkehr (besonders Güterverkehr) aus den verdichteten Räumen, in denen die Gewerbe- und Industriestandorte liegen, in die durch die Landwirtschaft geprägten ländlichen Regionen gedrängt werden. Diese Variante widerspricht u. a. dem Ziel, möglichst kurze Wege zwischen den einzelnen Zentren (Ober- und Mittelzentren) zu erhalten.

demselben Grund zwischen der bestehenden B 4 und der Erbstorfer Landstraße eine Mehrbelastung (ca. 30 %). Eventuell werden Veränderungen am Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße sowie an weiteren Knotenpunkten erforderlich (Bockelmannstraße/Reichenbachstraße/Am Schifferwall sowie Am Schifferwall/Lünertorstraße/Schießgrabenstraße). Die letztgenannten Knotenpunkte sind schon heute stark belastet. Bereits für die Verkehrsbelastungen des Prognosenullfalls sind daher Anpassungen der Knotenpunkte zwingend erforderlich und resultieren nicht aus der geplanten Trasse der A 39. Erhebliche Belastungszunahmen (> 500 Kfz/d) auf Straßen im Westen des Landkreises Lüneburg in Richtung der Stadt Lüneburg sind infolge der A 39 nicht zu erwarten (Unterlage 5 – Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Anlage 2).

Das vorhandene Straßen- und Wegenetz bleibt grundsätzlich aufrecht erhalten. Eine Bündelung von Kreuzungsmöglichkeiten verschiedener Wege ist denkbar und vorgesehen.

Alle untersuchten Varianten führen im Bereich der Gemeinde Thomasburg zu einer Entlastung im bestehenden Straßennetz. Diese fallen bei einer östlichen Trassenführung höher aus als bei einer weiter im Westen gelegenen Trasse (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, Anlage 24 ff).

Die Lage der Zentralen Orte zur Autobahn ist Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 20 ff sowie Unterlage 5 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 24 ff) und in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt.

Gemeinde Thomasburg

40

879

nein

Durch die Verkehre auf der Autobahntrasse und den Zufahrtsstrassen wird sich besonders für unsere Gemeinde eine Beeinträchtigung durch den Verkehrslärm ergeben. Die vorhandenen Straßen und Wege sind für die zusätzlich zu erwartenden Such- und Ausweichverkehre, die besonders im Umfeld der geplanten Auffahrt bei Horndorf entstehen, nicht gebaut. Schon jetzt hat der Ost-West-Verkehr seit der Wiedervereinigung zu einer erheblichen Mehrbelastung geführt. Eine weitere zusätzliche Mehrbelastung durch den Straßenverkehr wird für unsere gesamte Gemeinde nach dem Bau der Elbbrücke die Folge sein.

Siehe auch Kommentar zu ID 877. Die Verkehrszunahme auf der L 232 südlich Katemin beträgt nach der Verkehrsprognose, die für das Planfeststellungsverfahren der Elbbrücke erstellt worden ist, etwa 700 Kfz/d. Demnach ist für die B 216 im Bereich der Samtgemeinde Ostheide von keiner relevanten Verkehrssteigerung infolge der Elbbrücke auszugehen.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Vastorf	41	347	ja	
<p>Weiterhin darf nicht unerwähnt bleiben, dass die in den vorgelegte Unterlagen vorausgesagte rückläufige Verkehrsdichte auf der B 216 stark in Zweifel gezogen werden muss.</p> <p>Zu vermuten ist vielmehr, dass mit Fertigstellung der Elbbrücke bei Neu-Darchau ein zusätzliches Verkehrsaufkommen wahrscheinlich ist, da die B 216 dann auch für Verkehrsteilnehmer aus der Gemeinde Amt Neuhaus und den angrenzenden neuen Bundesländern ein willkommener Zubringer zur A 39 - Auffahrt Lüneburg/Dahlenburger Landstr. - wird.</p>		Siehe Kommentar zu ID 879		
Samtgemeinde Bevensen	58	327	ja	527, 701
<p>Weiterhin werden folgende Ortsverbindungswege an den in den beiden beigefügten Plänen "rot" gekennzeichneten Stellen durch zwei Varianten der A 39 getrennt, da nach derzeitigem Planungsstand keine Bauwerke (Tunnel, Brücken) für die Querung vorgesehen sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. beim Varianten - Abschnitt 701 der Ortsverbindungswege Jelmstorf-Addenstorf (Weg-Nr.7) 2. beim Varianten - Abschnitt 527 der Ortsverbindungswege Emmendorf-Heitbrack (Weg-Nr. 35) Damit auch künftig die Nutzung dieser wichtigen Ortsverbindungswege sichergestellt werden kann, ist, sofern eine dieser Varianten der A 39 zur Ausführung kommt, der Bau von Querungsmöglichkeiten unverzichtbar. 		(Grundsätzlich wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz aufrecht erhalten.) Dabei sind Umlegungen möglich, so dass mehrere Straßen bzw. Wege an einer Stelle über-, unterführt werden. Die Lage des Bauwerkes ist hier für eine Straße bzw. einen Weg angenommen worden. Abweichungen davon sind im Rahmen der weiteren Planung in Abstimmung mit den TöB möglich. (Die genannten Abschnitte gehören nicht zur Vorzugsvariante)		
Gemeinde Barum	61	692	nein	
<p>6. Im Kreuzungsbereich der B 4 erhält der Abschnitt 527 eine Auf-/Abfahrt. Über diese Auf-/Abfahrt würde sich der Hauptzu- und Abgangsverkehr zur und von der Kurstadt Bad Bevensen bewegen. Ferner würde der gesamte Verkehr aus dem Nordostbereich diese Anschlussstelle nutzen. Die Ortsdurchfahrt von Tätendorf-Eppensen ist derzeit belastet durch täglich ca. 20.000 Fahrzeuge auf der B 4 in diesem Bereich. Durch eine unmittelbar an der B 4 liegende Anschlussstelle in der Nähe des Ortes würde der Durchfahrtsverkehr nicht wesentlich sinken. D.h. die Belastung der Anwohner in Tätendorf-Eppensen würde nicht wesentlich geringer werden. Als Lösung wäre weiterhin eine Ortsumgehung Tätendorf-Eppensen erforderlich. Dieses wäre in einen Kostenvergleich der unterschiedlichen Varianten einzubeziehen.</p>		Die Verkehrsbelastung auf der B 4 beträgt im Bereich Tätendorf- Eppensen im Fall ohne A 39 im Jahr 2015 ca. 11.000 Kfz/d. Durch die A 39 mit einer nördlichen Umfahrung Uelzens nimmt die Belastung um etwa 4.000 Kfz/d ab. Die Vorzugsvariante entlastet die B 4 im Bereich Tätendorf- Eppensen um ca. 7.000 Kfz/d.		
Gemeinde Weste	66	369	ja	
<p>In diesem Zusammenhang weisen wir auf zusätzlich entstehenden Lärm und eine hohe verkehrliche Belastung hin, der/die aus Umgehungs- und Entlastungsverkehren resultieren wird oder aus einer verlegten Autobahnanschlussstelle resultieren könnte, die die Gemeinde Weste tangieren würde. Die Orte der Gemeinde Weste können diese ab- und zufließenden Verkehre über ihre Landesstraßen L252 und L254 nicht aufnehmen und bewältigen. Die Orte Höver und Weste mit ihren engen Kurven sowie Weste-Bhf und Hagen als Durchgangsorte (alle L252) sind für Mehrverkehre gänzlich ungeeignet. Oetzendorf wird durch die Landesstraße L254 durchschnitten und ist durch den hohen, schnellen Verkehr schon jetzt belastet. Diese zusätzlichen Verkehre sind in der jetzigen Planung noch nicht berücksichtigt.</p>		Durch die Vorzugsvariante kommt es auf den Straßen im Bereich der Gemeinde Weste zu keinen signifikanten Änderungen (unter 500 Kfz/d) der Verkehrsbelastungen.		
Flecken Bad Bodenteich	69	389	ja	537, 540, 546
<p>- die Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsdaten der Samtgemeinde Bodenteich und ihre Wirkung auf das nachgeordnete Verkehrsnetz, insbesondere die Entlastungswirkungen für den Ortskern Bad Bodenteich und den Erhalt des Kreuzungspunktes mit der Auf- u. Abfahrt an der L 265</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Die dargestellten Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen der Samtgemeinde Bodenteich stimmen in der Größenordnung mit den Ergebnissen der VU A 39 in der Größenordnung überein. Die dargestellten Abweichungen liegen im Bereich der üblichen Toleranzen zwischen klein- und großräumigen Verkehrsuntersuchungen. Eine Feinjustierung der Belastungswerte wird im Rahmen der Planfeststellung vorzunehmen sein. • Der Kreuzungspunkt mit der Auf- und Abfahrt der L 265 ist in der Vorzugsvariante als realisiert unterstellt. 		
Flecken Bad Bodenteich	69	407	ja	
<p>2. Verkehrliche Auswirkungen nach dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung Das der Verkehrsuntersuchung A 39 zugrundegelegte Verkehrsmodell ist nicht ausreichend aussagefähig hinsichtlich der heutigen Problemsituation im Ortskern von Bodenteich mit den vorhandenen relativ großen Durchgangsströmen. Während nach neuen Zählungen heute im Ortskern von Bodenteich auf der L 270 etwa 9.000 Kfz/Tag fließen, können aus den Analysedaten des Verkehrsmodells zur A 39 diese Belastungen nicht abgeleitet werden.</p> <p>Vorliegende aktuelle Verkehrsuntersuchungen mit umfangreichen Zählungen u.a. im Bereich der Samtgemeinde Bodenteich von 2000 bis 2005 wurden nach Durchsicht des vorgelegten Datenmaterials aus dem Planungsordner nicht berücksichtigt.</p>		<p>Durch die Vorzugsvariante ergeben sich im untergeordneten Straßennetz im Bereich des Fleckens Bad Bodenteich folgende Veränderungen der Verkehrsbelastungen:</p> <p>L 265 westlich Bad Bodenteich: - 1.000 Kfz/d L 265 östlich Bad Bodenteich: + 1.000 Kfz/d L 266: keine Veränderung L 270 nördlich Bad Bodenteich: - 2.000 Kfz/d L 270 südlich zwischen Bad Bodenteich und der vorgesehenen Anschlussstelle zur A 39: + 2.000 Kfz/d L 270 südlich der vorgesehenen Anschlussstelle zur A 39: - 2.000 Kfz/d L 270 südlich Langenbrügge: - 4.000 Kfz/d</p>		

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Darüber hinaus lassen sich aus den vorgelegten Verkehrsdaten auch die verkehrlichen Wirkungen der A 39 und B 190n im nachgeordneten Straßennetz schlecht erkennen oder mindestens ableiten.

Das Kreisstraßennetz (K 15, K 55 und K 58) erfährt durch die A 39 keine signifikanten Veränderungen (unter 500 Kfz/d).

Die gegenwärtige Verkehrsbelastung (2003) wurde mit den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2000 (SVZ 2000) sowie der Ergebnisse der Dauerzählungen 2003 ermittelt. Außerdem wurden für die Straßenabschnitte im engeren Wirkungsbereich zusätzliche ergänzende Verkehrszählungen durchgeführt. Die Prognosebelastungen (2015) wurden nach der bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes angewandten Methode ermittelt (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 32 ff). Damit ist eine für die Linienfindung hinreichende Datengrundlage geschaffen.

Die verkehrlichen / städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen werden für den gesamten Raum, der von der A 39 betroffen ist, ermittelt und als Summe dargestellt (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 29 und Anlage 1). Eine detailscharfe Aussage zu einzelnen Gemeinden ist nicht Bestandteil der großräumigen Linienfindung

Flecken Bad Bodenteich

69

408

ja

Nach den dargestellten Wirkungen ergeben sich nur geringe Verkehrsveränderungen im nachgeordneten Straßennetz im Raum Bodenteich. Im Ortskern von Bodenteich sind nur ganz geringe Verkehrsabnahmen durch die A 39 mit bis zu - 1.000 Kfz/Tag den Unterlagen zu entnehmen. Gleichzeitig nimmt die L 265 im Bereich Soltendieck um 3.000 Kfz/Tag zu.

Die Verkehrsbelastung auf der L 265 nimmt zwischen Bad Bodenteich und Soltendieck um etwa 1.000 Kfz/d auf 4.000 Kfz/d zu. Siehe auch Kommentar zu 0.4.1, ID 407

Diese Verkehrszunahme erscheint zu hoch. Hier stimmt das Verkehrsmodell nicht. Aus vergleichsweise durchgeführten Prognoseberechnungen im Rahmen des Verkehrskonzeptes Bodenteich ergibt sich hier nur eine Zunahme von rd. 700 Kfz/Tag. Gleichzeitig finden Verlagerungen vom angrenzenden Kreisstraßennetz auf die L 265 statt, so dass die OD Soltendieck selbst nicht wesentlich stärker belastet wird.

Aufbauend auf den Prognosen im Verkehrskonzept Bad Bodenteich können gegenüber der Verkehrsuntersuchung zur A 39 differenziertere Aussagen zu den zu erwartenden Prognosewerten im Straßennetz des Raumes Bodenteich sowohl auf der A 39, der B 190n und den Anschlussstrecken gemacht werden.

Die Ergebnisse dieser Berechnungen für die Vorzugsvariante und weiterer zwei Varianten gehen aus den beiliegenden Abbildungen hervor. Der Verlauf der alternativ gerechneten Varianten ist in einer weiteren Abbildung dargestellt.

Flecken Bad Bodenteich

69

409

ja

Während die Vorzugsvariante zwar die größeren verkehrlichen Entlastungswirkungen (rd. 2.400 Kfz/Tag) für Bodenteich insbesondere vom Schwerverkehr hervorruft, weist diese Trasse jedoch Mängel in der Zerschneidung der Seewiesen auf. Eine Verschiebung der Trasse an den Rand der Seewiesen und mit größerem Abstand von den Ortslagen minimiert diese Nachteile. Die verkehrlichen Wirkungen bleiben etwa gleich.

Die genaue Anzahl und Lage sowie Ausbildung von Anschlussstellen und die sich daraus ergebenden Wirkungen sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Siehe auch Kommentar zu 0.4.1, ID 407

Noch höhere verkehrliche Entlastungswirkungen (bis zu 2.900 Kfz/Tag) können durch zusätzliche innerörtliche Maßnahmen wie dem Ausbau und Anschluss der Kanalstraße an die B 190 neu erzielt werden. Aber auch eine östlich Schafwedel verlaufende Trasse der A 39 mit Verschwenk südlich Schafwedel nach Westen in Richtung Vorzugstrasse und den gleichen innerörtlichen Ausbaumaßnahmen kann zu einer ähnlich hohen Entlastung der OD Bodenteich (rd. 2.400 Kfz/Tag) führen.

Eine Verknüpfung mit der Querspange ostwärts von Schafwedel ohne der alternativen Verschwenkung birgt allerdings die Gefahr, dass der Verkehr aus Richtung Wittingen weiter durch den Ortskern Bad Bodenteichs führen könnte.

Generell ist anzumerken, dass die vorgelegten Unterlagen zu den Verkehrsdaten im untersuchten Straßennetz im Raum Bodenteich nicht ausreichend sind, wodurch eine Beurteilung und Nachvollziehbarkeit des Datenmaterials sehr erschwert wird. Hier muss nachgearbeitet und ablesbares Datenmaterial geliefert werden.

Flecken Bad Bodenteich

69

410

ja

Auch die in der Verkehrsuntersuchung angenommenen Prognosezuwächse

Siehe Kommentar zu 0.4.1, ID 407

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

von 23 % im Personenverkehr und 46 % im Lkw-Verkehr von 2003 bis zum Prognosejahr 2015 erscheinen sehr hoch, wonach auch die prognostizierten Verkehrsbelastungen von 24.000 Kfz/Tag auf der Vorzugstrasse der A 39 östlich von Bodenteich in Frage zu stellen sind.

Flecken Bad Bodenteich

69

418

ja

Die derzeitigen Planungen sehen eine Verwirklichung der Querspange über den Knotenpunkt A 39 in westlicher Richtung nicht vor. Durch den fehlenden Ausbau werden nachgelagerte Landes- und Kreisstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen in Richtung Westen belastet. Diese Verkehrsbelastungen werden im Besonderen im Ort Bad Bodenteich die Verkehrssituation erheblich verschärfen. Der Knotenpunkt im Ortskernbereich mit den Landesstraßen L 265, L 266 und L 270 wird den Verkehr nicht mehr aufnehmen und ableiten können. Durch die Forderung des Fleckens und der damit verbundenen Bevorzugung des Abschnittes 540 entfernt sich der Kreuzungspunkt der A 39 mit der B 190n/1 und damit der Anschlussstelle weiter von Bad Bodenteich. Dadurch verschlechtert sich die Verkehrserschließung von Bad Bodenteich von Süden kommend. Daher ist regionalplanerisch zwingend erforderlich, dass die B 190n/1 über die A 39 hinaus nach Westen bis zur B 4 nach Breitenhees, mindestens aber bis zur L 265 südl. Reinstorf geführt und dort auch eine Anschlussstelle errichtet wird. Nur so ist Bad Bodenteich als Grundzentrum entsprechend seiner zentralörtlichen Funktion auch von Süden an die A 39 angebunden.

Die Erstellung der Verkehrsprognose geht von dem bestehenden Straßennetz inklusive der Ergänzungen des vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes aus. Demzufolge ist die B 190n als Maßnahme östlich der A 39 in die Berechnungen eingeflossen mit den sich ergebenden Verkehrsbelastungen. Die verkehrlichen / städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie) sind auf dieser Grundlage ermittelt. Siehe auch Kommentar zu 0.4.1, ID 407

Gemeinde Lüder

70

533

ja

- die Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsdaten der Samtgemeinde Bodenteich und ihre Wirkung auf das nachgeordnete Verkehrsnetz auch in der Gemeinde Lüder, insbesondere die Entlastungswirkungen für den Ortskern Bad Bodenteich

Gleichlautender Text wie Bad Bodenteich. Siehe Kommentar zur Stellungnahme von Bad Bodenteich zu 0.4.1 (ID 389)

Gemeinde Lüder

70

554

ja

2. Verkehrliche Auswirkungen nach dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung Das der Verkehrsuntersuchung A 39 zugrundegelegte Verkehrsmodell ist nicht ausreichend aussagefähig hinsichtlich der heutigen Problemsituation im Ortskern von Bodenteich mit den vorhandenen relativ großen Durchgangsströmen, die auch die Gemeinde Lüder insbesondere im Ortsteil Reinstorf betreffen. Während nach neuen Zählungen heute im Ortskern von Bodenteich auf der L 270 etwa 9.000 Kfz/Tag fließen, können aus den Analysedaten des Verkehrsmodells zur A 39 diese Belastungen nicht abgeleitet werden. Vorliegende aktuelle Verkehrsuntersuchungen mit umfangreichen Zählungen u.a. im Bereich der Samtgemeinde Bodenteich von 2000 bis 2005 wurden nach Durchsicht des vorgelegten Datenmaterials aus dem Planungsordner nicht berücksichtigt.

Gleichlautender Text wie Bad Bodenteich. Siehe Kommentar zur Stellungnahme von Bad Bodenteich zu 0.4.1 (ID 407)

Darüber hinaus lassen sich aus den vorgelegten Verkehrsdaten auch die verkehrlichen Wirkungen der A 39 und B 190n im nachgeordneten Straßennetz schlecht erkennen oder mindestens ableiten.

Gemeinde Lüder

70

555

ja

Nach den dargestellten Wirkungen ergeben sich nur geringe Verkehrsveränderungen im nachgeordneten Straßennetz im Raum Bodenteich. Im Ortskern von Bodenteich sind nur ganz geringe Verkehrsabnahmen durch die A 39 mit bis zu - 1.000 Kfz/Tag den Unterlagen zu entnehmen. Gleichzeitig nimmt die L 265 im Bereich Soltendieck um 3.000 Kfz/Tag zu.

Gleichlautender Text wie Samtgemeinde Bodenteich. Siehe Kommentar zu 0.4.1 (ID 408).

Diese Verkehrszunahme erscheint zu hoch. Hier stimmt das Verkehrsmodell nicht. Aus vergleichsweise durchgeführten Prognoseberechnungen im Rahmen des Verkehrskonzeptes Bodenteich ergibt sich hier nur eine Zunahme von rd. 700 Kfz/Tag. Gleichzeitig finden Verlagerungen vom angrenzenden Kreisstraßennetz auf die L 265 statt, so dass die OD Soltendieck selbst nicht wesentlich stärker belastet wird.

Aufbauend auf den Prognosen im Verkehrskonzept Bad Bodenteich können gegenüber der Verkehrsuntersuchung zur A 39 differenziertere Aussagen zu den zu erwartenden Prognosewerten im Straßennetz des Raumes Bodenteich sowohl auf der A 39, der B 190n und den Anschlussstrecken gemacht werden.

Die Ergebnisse dieser Berechnungen für die Vorzugsvariante und weiterer zwei Varianten gehen aus den beiliegenden Abbildungen hervor. Der Verlauf der alternativ gerechneten Varianten ist in einer weiteren Abbildung dargestellt.

Gemeinde Lüder

70

556

ja

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Während die Vorzugsvariante zwar die größeren verkehrlichen Entlastungswirkungen (rd. 2.400 Kfz/Tag) für Bodenteich insbesondere vom Schwerverkehr hervorruft, weist diese Trasse jedoch Mängel in der Zerschneidung der Seewiesen auf. Eine östlich von Schafwedel verlaufende Trasse der A 39 mit Verschwenk südlich Schafwedel nach Westen in Richtung Vorzugstrasse führt zu einer ähnlich hohen Entlastung der OD Bodenteich (rd. 2.400 Kfz/Tag). Außerdem vermindert sie die Zerschneidung der Gemeinde Lüder.				gleichlautender Text wie Bad Bodenteich. Siehe Kommentar zu 0.4.1 (ID 409)
Eine Verknüpfung mit der Querspange ostwärts von Schafwedel ohne der alternativen Verschwenkung birgt allerdings die Gefahr, dass der Verkehr aus Richtung Wittingen weiter durch den Ortskern Bad Bodenteichs führen könnte.				
Generell ist anzumerken, dass die vorgelegten Unterlagen zu den Verkehrsdaten im untersuchten Straßennetz im Raum Bodenteich nicht ausreichend sind, wodurch eine Beurteilung und Nachvollziehbarkeit des Datenmaterials sehr erschwert wird. Hier muss nachgearbeitet und ablesbares Datenmaterial geliefert werden.				
Gemeinde Lüder	70	557	ja	
Auch die in der Verkehrsuntersuchung angenommenen Prognosezuwächse von 23 % im Personenverkehr und 46 % im Lkw-Verkehr von 2003 bis zum Prognosejahr 2015 erscheinen sehr hoch, wonach auch die prognostizierten Verkehrsbelastungen von 24.000 Kfz/Tag auf der Vorzugstrasse der A 39 östlich von Bodenteich in Frage zu stellen sind.				Gleichlautender Text wie Bad Bodenteich, siehe Kommentar zu 0.4.1 (ID 407)
Gemeinde Lüder	70	566	ja	
Die derzeitigen Planungen sehen eine Verwirklichung der Querspange über den Knotenpunkt A 39 in westlicher Richtung nicht vor. Durch den fehlenden Ausbau werden nachgelagerte Landes- und Kreisstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen in Richtung Westen belastet. Diese Verkehrsbelastungen werden im Besonderen im Ort Bad Bodenteich und im Ort Reinstorf die Verkehrssituation erheblich verschärfen. Der Knotenpunkt im Ortskernbereich von Bad Bodenteich mit den Landesstraßen L 265, L 266 und L 270 wird den Verkehr nicht mehr aufnehmen und ableiten können.				Gleichlautender Text wie Bad Bodenteich, siehe Kommentar zu 0.4.1 (ID 418)
Gemeinde Soltendieck	71	863	ja	
2. Verkehrliche Auswirkungen nach dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung Vorliegende aktuelle Verkehrsuntersuchungen mit umfangreichen Zählungen u.a. im Bereich der Samtgemeinde Bodenteich von 2000 bis 2005 wurden nach Durchsicht des vorgelegten Datenmaterials aus dem Planungsordner nicht berücksichtigt. Darüber hinaus lassen sich aus den vorgelegten Verkehrsdaten auch die verkehrlichen Wirkungen der A 39 und B 190n im nachgeordneten Straßennetz schlecht erkennen oder mindestens ableiten. Nach den dargestellten Wirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz nimmt die L 265 im Bereich Soltendieck um 3.000 Kfz/Tag zu. Diese Verkehrszunahme erscheint zu hoch. Aus vergleichsweise durchgeführten Prognoseberechnungen ergibt sich hier eine Gesamtbelastung von 3.100 Kfz/Tag und somit eine Zunahme von rd. 700 Kfz/Tag. Die südwestlich von Flinten gelegene Autobahnauf- bzw. -abfahrt von der A 39 zur Landesstraße 265 wird abgelehnt, da im Falle einer Bedarfsumleitung insbesondere Gefahren wegen der an der Landesstraße 265 in Soltendieck gelegenen Grundschule "Drei-Linden-Schule" und des Bahnüberganges der Strecke Uelzen - Stendal - Berlin gesehen werden.				Die L 265 wird zwischen der geplanten Anschlussstelle zur A 39 und Soltendieck im Jahr 2015 eine Verkehrsbelastung von ca. 4.000 Kfz/d bekommen (Unterlage 5 – Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Anlage 9.10). Das entspricht gerundet der hier gemachten Angabe der Gemeinde Soltendieck. Gegenüber dem Fall ohne A 39 bedeutet dies eine Steigerung von etwa 1.000 Kfz/d. Nördlich von Soltendieck nimmt die Verkehrsbelastung im Vergleich zum Fall ohne A 39 um ca. 1.000 Kfz/d ab. Die Kreisstraßen im Bereich Soltendieck erfahren keine signifikanten Belastungsänderungen (unter 500 Kfz/d). Umleitungsstrecken sind abhängig von der landesplanerisch festgestellten Linienführung der A 39 und werden in den weiteren Planungsschritten betrachtet. Auf die Linienfindung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens sind sie aufgrund ihres Ausnahmecharakters (genaue Route der Umleitung, Häufigkeit und Dauer der Inanspruchnahme) nicht relevant. Der Kreuzungspunkt mit der Auf- und Abfahrt der L 265 ist in der Vorzugsvariante als realisiert unterstellt. Die genaue Anzahl sowie Lage und Ausbildung der Anschlussstellen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Die dargestellten Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen der Samtgemeinde Bodenteich stimmen in der Größenordnung mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung der A 39 in der Größenordnung überein (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung Anlage 13 und Unterlage 5 – Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Anlage 1). Die dargestellten Abweichungen liegen im Bereich der üblichen Toleranzen zwischen klein- und großräumigen Verkehrsuntersuchungen. Eine Feinjustierung der Belastungswerte wird im Rahmen der Planfeststellung vorzunehmen sein.
Gemeinde Soltendieck	71	866	ja	
Die derzeitigen Planungen sehen eine Verwirklichung der Querspange über den Knotenpunkt A 39 in westlicher Richtung nicht vor. Durch den fehlenden Ausbau werden nachgelagerte Landes- und Kreisstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen in Richtung Westen belastet. Diese Verkehrsbelastungen werden im Besonderen im Ort Bad Bodenteich die				Für den Fall, dass die Fortführung der B 190n wie im BVWP 03 vorgesehen nicht realisiert wird, würden die nördlich und südlich parallel zur B 190n bzw. auf die B 190n zu laufenden Straßenzüge mit Verkehrsmengen bis zu 2.000 Kfz pro Werktag zusätzlich belastet.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Verkehrssituation erheblich verschärfen. Der Knotenpunkt im Ortskernbereich mit den Landesstraßen L 265, L 266 und L 270 wird den Verkehr nicht mehr aufnehmen und ableiten können.

Gemeinde Wrestedt

85

712

ja

Wir sind uns einig, dass Mobilität und eine vielfältige verkehrliche Infrastruktur entscheidende Voraussetzungen für die Entwicklung unserer Region sind. Die geplante Verkehrsverbindung bündelt den überregionalen und regionalen Verkehr und entlastet die vorhandenen Verkehrswege, vor allem die überlastete B 4, erheblich.

Wir sehen in dem Bau einer Autobahn eine Entwicklungschance, die zur Zukunftssicherung der Region beiträgt.

Die Planung und Realisierung einer umweltverträglichen B 190n von Breitenhees aus wird ausdrücklich begrüßt.

Die Entlastung des bestehenden Straßennetzes sowie die Verbesserung der Erreichbarkeiten und Verbindungsqualitäten sind wesentliche Ziele, die mit dem Bau der A 39 verbunden sind. Die Weiterführung der B 190n nach Westen über die A 39 hinaus ist nicht Bestandteil des Vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Eine Aufnahme auch dieses Abschnittes in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist im Rahmen der fünfjährigen Überarbeitung möglich.

Landkreis Gifhorn

86

673

ja

Die Verkehrsbelastung der A 39 im Raum Gifhorn liegt für die verschiedenen Varianten relativ eng beieinander (zwischen 20.000 und 23.000 Kfz/Werktag). Lediglich die Variante 7 weicht hierbei mit ca. 16 - 17.000 Kfz/Werktag deutlich nach unten ab. Wie aber bereits erwähnt soll die Variante 7 auch nicht weiter verfolgt werden.

Eine weitere wichtige Kenngröße sind die Auswirkungen der A 39 auf das nachrangige Straßennetz, insbesondere auf die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. An dieser Stelle muss nun aber darauf hingewiesen werden, dass eine ausführliche Prüfung der vorliegenden Planunterlagen (Verkehr) nicht möglich gewesen ist, da das zur Verfügung gestellte Material qualitativ aufgrund des Maßstabes und der Betrachtung im Detail nicht als hinreichend beurteilbar bezeichnet werden muss. Es sollte im Interesse der planaufstellenden Behörde sein, dass es allen Adressaten, die sich mit dieser komplexen Materie auseinandersetzen haben, möglich ist, sich ohne große Schwierigkeiten in die Materie einzuarbeiten.

Im Rahmen der fachlichen Auseinandersetzung mit der verkehrlichen Untersuchung ist aufgefallen, dass die Prognose der Verkehrszahlen im nachrangigen Straßennetz zahlreiche Ungereimtheiten hinterlässt. Auch wenn es sich bei der Prognose der A 39 um eine großräumige Untersuchung gehandelt hat, so sind die Auswirkungen auf das nachrangige Straßennetz zumindest auf ihre Plausibilität hin zu überprüfen, insbesondere sofern kleinräumige Untersuchungen für den betroffenen Raum bereits vorliegen. Dies ist leider nicht geschehen.

Bei fast allen Varianten der A 39 liegt die prognostizierte Belastungsdifferenz auf der B 248 im Bereich östlich von Brome bei -1.000 Kfz/24h, so dass die verbleibende Verkehrsbelastung auf der heutigen Trasse bei ca. 4.000 Kfz/24h liegt. Bei der Vorzugsvariante liegt die verbleibende Verkehrsbelastung nun nur noch bei 1.000 Kfz/24h, auf eine Darstellung der Differenzzahlen wurde hierbei gänzlich verzichtet. Dies entbehrt jedoch jeglicher Realität. Nach Rücksprache mit der planaufstellenden Behörde wurde hierzu erläutert, dass sich die Verkehrsströme alle auf die B190n verlagert würden. Diese Argumentation vermag nicht zu überzeugen, da auf dem Teilstück der B 248 Nord-Süd-Verkehre zwischen Salzwedel und Wolfsburg abgewickelt werden. Zum einen ist die Strecke über die B190n / A39 gegenüber der B248 sehr viel länger und zum anderen ist der Anteil, der auf einer Bundesstraße (B 190n) zurückgelegt werden muss, nur geringfügig kürzer als der direkte Weg über die B 248. D.h. , dass sich Verlagerungseffekte in dieser Form nicht einstellen werden.

Landkreis Gifhorn

86

674

ja

Darüber hinaus liegt die Verkehrsbelastung auf der A 39 in diesem Streckenabschnitt bei der Vorzugsvariante und der Variante 1 jeweils bei 19.000 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung auf der B190n hat sich hingegen stark verändert (+3.000 Kfz/24h) gegenüber der Variante 1 (+ 1.000 Kfz/24 Std.). Da die Linienführung der A39 in diesem Streckenabschnitt annähernd gleich geblieben ist, ist eine solche Veränderung der Verkehrszahlen nicht plausibel. Auch die Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung Brome (2005), mit Berücksichtigung der A 39, zeigt deutlich, dass die Verkehrszahlen der Vorzugsvariante in diesem Bereich nicht realistisch sind, vielmehr liegen die Verkehrszahlen noch etwas über denen der Variante 1, was an der Berücksichtigung der regionalen Verkehre liegen mag (kleinräumige Betrachtungsweise). Da die Auswirkungen der A 39 auf das nachrangige Straßennetz von großer Bedeutung sind (Veränderungen der Verkehrsstärke in den Ortsdurchfahrten, Immissionen etc.) ist eine derart ungenaue Prognose der Verkehrszahlen nicht akzeptabel, um so mehr, da sie sich sogar innerhalb der Verkehrsuntersuchung zur A 39 widersprechen. Diese Datengrundlage ist zwingend zu überarbeiten, da die negativen

- In der großräumigen Verkehrsuntersuchung zur A 39 (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung) wurden die Auswirkungen der A 39 auf das nachgeordnete Netz nur näherungsweise für alle betrachteten Linienvarianten in gleicher Feinheit bestimmt. Abweichungen zwischen den Ergebnissen der großräumigen Verkehrsuntersuchung zur A 39 und kleinräumigen Betrachtungen müssen im gewissen Rahmen toleriert werden.
- Bei einem Vergleich entsprechender Ergebnisse ist darüber hinaus die Kenntnis der in den einzelnen Verkehrsuntersuchungen zugrunde gelegten Rahmenbedingungen (Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur etc.) von Bedeutung.
- Die vorliegenden Ergebnisse der VU A 39 wurde noch einmal auf Plausibilität mit einem positiven Ergebnis überprüft. Die Fahrt zwischen Salzwedel und Wolfsburg über die B 248 mag zwar der Länge nach kürzer sein,

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Auswirkungen die von der A 39 ausgehen, zu einem großen Teil direkt von den Verkehrszahlen abhängig sind (Lärm, Schadstoffe) und dies für die betroffene Bevölkerung von größter Bedeutung ist.				
Bei der Überarbeitung ist auch der Schwerlastverkehr, der sich durch die Industrieansiedlung im Raum Nettgau ergibt, zu beachten. Desgleichen ist die kleinräumige Verkehrsuntersuchung, die für den Raum Brome (OU Brome im Zuge der B 248) erarbeitet wurde, zu berücksichtigen.				
Landkreis Gifhorn	86	676	ja	
2.3.3 Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz				
Grundsätzlich ist bei großräumigen Straßenplanungen mit einer Verkehrszunahme im Bereich der Anschlussstellen und der Zubringer zur BAB auszugehen. Der Landkreis Gifhorn fordert daher grundsätzlich eine umfangreiche Auseinandersetzung mit dieser Problemstellung, damit negative Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz vermieden werden. Dies gilt insbesondere für die Ortslagen Ehra-Lessien wie auch bei den Ortsdurchfahrten Wittingen und Hankensbüttel sowie Weyhausen. Für diese Bereiche sind Ortsumgehungen oder gleichwertige Entlastungsmaßnahmen vorzusehen. Entsprechend sind zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Radwege an den Zubringerstraßen zur A 39 herzustellen.				Die Planung von Ortsumgehungen oder Radwegen steht nicht im direkten Zusammenhang mit der A 39 und ist nicht Bestandteil der Linienfindung für die A 39. Der Bedarf ist im Rahmen der Aufstellung des Bedarfsplanes verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden sowie geplanten Straßen- und Schienennetzes ermittelt worden. Für die B 244 findet sich die Ortsumgehung Hankensbüttel / Wittingen im weiteren Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Die Bedarfsermittlung fand Die geänderten Verkehrsbelastungen im nachgeordneten Netz führen nicht dazu, dass Querschnittsaufweitungen erforderlich werden (Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 12). Detaillierte Planungen zur Anpassung im untergeordneten Straßennetz (Begradigungen, Steuerung von Lichtsignalanlagen) sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte
Landkreis Gifhorn	86	678	ja	
3. Abwägung zwischen der Vorzugsvariante und einer Ostvariante (Variante 2 bzw. 3 im Kreisgebiet) / Variantenvergleich				
3.1 Verkehr				
Wie bereits oben genannt wurden im Rahmen dieser Stellungnahme insbesondere die Auswirkungen der A 39 auf das Kreisgebiet untersucht. Hierbei konnte festgestellt werden, dass sich gem. der Verkehrsprognose zur A 39 in Bezug auf die Verlagerung der Verkehrsströme kein einheitliches Bild für den Bereich des Landkreises Gifhorn ergibt (zu den Problemen mit der Verkehrsprognose s.o.). Wenn die Verkehrsprognose aber als Grundlage der Planung gewertet wird, dann ergeben sich leichte Vorteile für die Variante 2 (Auswertung s. Anhang 1 Tabelle 1 und 2). Darüber hinaus sind in dem Gutachten die städtebaulich / verkehrlichen Wirkungen, die raumordnerischen Belange und die Verkehrswirtschaftlichkeit geprüft worden (Auswertung für den Landkreis Gifhorn s. Anhang 2). Auffällig hierbei ist, dass die Varianten 2 und 3 im Raum Gifhorn identisch sind. Daraus folgt, dass die Gründe, weshalb die Variante 3 auf dem vierten Gesamttrajektorie gelaufen ist, im nördlichen Teilbereich, d.h. außerhalb des Kreisgebietes, liegen müssen. Festzuhalten bleibt, dass die Summe der Rangziffern einen deutlichen Ausschlag für die Variante 2 ergibt, gefolgt von der Variante 1.				Die Verkehrsprognose liefert zum einen die Grundlagendaten (Verkehrsbelastungen), die für die weiteren Untersuchungen (Ermittlung der Wirkungen in der VU, Auswirkungsprognose in der UVS) notwendig waren. Die Verkehrsuntersuchung dient außerdem zum Vergleich der sieben untersuchten Varianten, die nach den ersten Ergebnissen der UVS im Untersuchungsraum der UVS als Grundlage für die weitere Planung entwickelt worden sind. Insgesamt kommt die VU zu dem Ergebnis, dass die endgültige Linie der A 39 aufgrund der geringen absoluten Wirkungsunterschiede aus Sicht der VU vor allem unter Beachtung der Ergebnisse der UVS bzw. der gesamtplanerischen Abwägung festzulegen ist (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 75 f). Dabei sind die Ergebnisse aller Gutachten, auch der VU, für das gesamte Untersuchungsgebiet, nicht nur landkreisweise, als eine Einheit zu betrachten.
Gemeinde Sassenburg	91	796	nein	
Vorzugsvariante: - Durch die geplante Abfahrt "Ehra-Lessien" mit Anbindung an die Landesstraße 289 ist für diese mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen, da die Abfahrt von allen genutzt werden würde, die dann aus bzw. in Richtung Gifhorn fahren werden. Aus diesem Grund ist der Ausbau des Radweges von Westerbeck über Grußendorf bis nach Ehra entlang der L289 sowie des Radweges von der L289 bis zur K29 (Ortschaft Stüde) entlang der K30 dann zwingend erforderlich. Durch die räumlich sehr eng angrenzenden Bereiche "Bernsteinsee Stüde", "Elbe-Seiten-Kanal", "Naturschutzgebiet Großes Moor" sowie "Landschaftsschutzgebiet Ost-Heide" wird auch die L289 stark von Radfahrern (Tourismus) frequentiert. Während des Planfeststellungsverfahrens ist daher die vorhandene "Prioritätenliste" über die zu bauenden Radwege in Niedersachsen diesbezüglich zu überarbeiten. - Für die Ortsdurchfahrten der Ortschaften Grußendorf und Westerbeck sind aufgrund des zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommens auf der L289 verkehrsberuhigende Maßnahmen durchzuführen (Fußgängerampeln, Ampelanlagen an den in beiden Ortschaften vorhandenen großen Kreuzungen, etc.). Diese Maßnahmen sind im Planfeststellungsverfahren einzuplanen und finanziell zu berücksichtigen.				Die L 289 erfährt durch die A 39 und die Anschlussstelle bei Ehra-Lessien eine Verkehrssteigerung von prognostizierten 6.000 Kfz/d im Jahr 2015 ohne A 39 auf 7.000 Kfz/d (siehe Erläuterungsbericht, S. 261). Die Planung von Radwegen und verkehrsberuhigenden Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz sind nicht Bestandteil der Linienfindung für die A 39.
Gemeinde Jembke	95	799	ja	582, 568, 563
- Die Verkehre, insbesondere die Schwerlastverkehre, die den bereits fertig gestellten südlichen Teilabschnitt der BAB 39 im Bereich der Stadt Wolfsburg und der Samtgemeinde Boldecker Land in nördliche Richtung befahren, gehen im wesentlichen über die Bundesstraße 248 weiter in				
				- Bei der Entscheidungsfindung für die Vorzugsvariante der A 39 wurden auch die verkehrlichen Wirkungen, die für den gesamten Untersuchungsraum zu erwarten sind, bewertet. - Die in der VU A 39 für die B 248 ausgewiesene

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Richtung Osten, mit Zielen im grenznahen Bereich des benachbarten Bundeslandes Sachsen-Anhalt und mit der geplanten Querspange zur A 14 auch nach Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg.</p> <p>Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere die täglich in großer Zahl erfolgenden Holztransporte zu dem erst vor wenigen Jahren neu errichteten Spanplattenwerk der Firma Glunz in Nettgau sowie die Pendlerverkehre aus dem grenznahen Bereich um das östlich der niedersächsischen Landesgrenze gelegene Mittelzentrum Salzwedel (Altmark) zu den Arbeitsstätten in und um die Oberzentren Wolfsburg und Braunschweig. Aus raumordnerischer Sicht ist daher die östliche Variante (Abschnitt 582, 568 und 563) unter Berücksichtigung der Belange - Erreichbarkeiten von Einwohnern und Verbindungsqualitäten zu zentralen Orten - und zur Unterstützung einer positiven und nachhaltigen Entwicklung des ehemaligen Zonenrandbereiches um den Flecken Brome und das Mittelzentrum Salzwedel wesentlich günstiger. Die Realisierung der östlichen Trassenvariante würde darüber hinaus gegenüber der westlichen Vorzugsvariante aus den genannten Gründen eine erhebliche Entlastung der B 248 bewirken, da die genannten Verkehrsströme in Ost-Westrichtung ganz erheblich verringert werden. Daraus folgt, dass notwendige und teilweise bereits geplante Ortsumgehungen im Zuge der B 248 in diesem Bereich nicht mehr erforderlich sind.</p>				
Gemeinde Jembke	95	800	ja	
<p>Hier sind aus meiner Sicht die Verkehrszählungszahlen aus dem Jahr 2000 zu bewerten. Geht man im Jahr 2000 von ca. 9.000 motorgetriebenen Fahrzeugen / Werktag auf der B 248 bei Tappenbeck aus, so prognostizieren sie an gleicher Stelle für das Jahr 2015 ca. 13.000 motorgetriebene Fahrzeuge / Werktag.</p> <p>Nach meinen Informationen, befinden sich im Jahr 2005 auf der B 248 zwischen Barwedel und Ehra ca. 4.500 Fahrzeuge / Werktag, wovon ca. 400 LKW darunter sind. Dieser LKW-Verkehr kann sich an gewissen Werktagen auf ca. 1.000 LKW / Werktag erhöhen (Fa. Glunz). Diese Zahlen zeigen, dass die Ortschaft Jembke eine Schlüsselfigur im Straßenverkehr spielt. Nach offiziellen Zahlen verringert sich also innerhalb von Jembke das Verkehrsaufkommen auf der B 248 in Richtung Norden um die Hälfte. Viele Pendler aus dem nahen Sachsen-Anhalt nutzen die K 120 um diagonal Richtung Brome zu fahren, was für uns ein weiterer positiver Aspekt für die östliche Variante der BAB 39 ist.</p> <p>Aus dem jetzigen Wissensstand der Gemeinde Jembke, die sich bisher immer für den Bau der A 39 Wolfsburg-Lüneburg ausgesprochen hat und auch weiter aussprechen wird, kommt es bei der westlichen Vorzugsvariante dazu, dass die Gemarkung von Jembke zusätzlich von einer Ortsumgehung durchschnitten werden muss, da abzusehen ist, dass keine Entlastung für die B 248 kommen wird. Man sehe hier als Beispiel die Gemeinde Lehre, in welcher die Planung der BAB 39 sehr positiv begleitet wurde, wobei man sich davon versprach, dass der Verkehr in Lehre wesentlich abnehmen würde. Heutzutage ist es so, dass in Lehre vier Verkehrslichtzeichenanlagen in Betrieb sind, um Fahrzeugen und Fußgängern eine Querung der Straßen auf Grund der immensen Verkehrsbelastung zu ermöglichen. Die östliche Variante ist somit auch unter gesamtwirtschaftlicher Betrachtung die wesentlich günstigere.</p>				
Gemeinde Ehra-Lessien	102	329	ja	
<p>Dem Abwägungsergebnis der bisherigen Untersuchungen und der sich daraus ergebenden Vorzugsvariante wird seitens der Gemeinde Ehra-Lessien nicht widersprochen. Im weiteren Verfahren wird jedoch die Berücksichtigung der folgenden Belange gefordert:</p> <p>- Querspange Der Bau der geplanten Querspange muss zeitlich parallel zum Bau der A39 betrieben werden. Nur so wird sichergestellt, dass die überörtlichen Verkehrsströme in die östliche Richtung über diese erfolgen und zukünftig nicht mehr durch die Orte Ehra und Lessien gehen (Entlastung der Innerortsverkehre). Anderenfalls werden die in den Verkehrsuntersuchungen ermittelten Entlastungen der B248 und insbesondere in der Gemeinde Ehra-Lessien nicht eintreten. Es ist dann von einer Verkehrszunahme auszugehen.</p>				
Gemeinde Tülow	106	872	nein	
<p>8. Querspangenplanung Einer Variante der Querspange in Form der B190n wird entsprochen. Eine zeitgleiche Fertigstellung im Zuge der Gesamtmaßnahme der A 39 ist erforderlich, um einen wesentlichen Teil des Ost-West/West-Ost-Verkehrs über diesen Neubau möglichst schnell auf die A 39 bzw. A 14 zu leiten und damit die verkehrlichen Belastungen in den Orten - nicht nur innerhalb der Samtgemeinde Brome, hier im besonderen in Tülow, Ortsteil Voitze - zu reduzieren. Eine Berücksichtigung dieser Querspangen-Alternativen ist ein wesentlicher Bestandteil dieses Positionspapiers bzw. der positiven</p>				
<p>Entlastung um ca. 50 % des gegenwärtigen Verkehrswertes wurde mit einem positiven Ergebnis überprüft.</p> <p>- Der Pendlerverkehr zwischen Salzwedel und Wolfburg wird sich im Vorzugsvariantenfall zum überwiegenden Teil auf den Straßenzug der B 190n/ A 39 verlagern.</p>				
<p>Bei Umsetzung der Vorzugsvariante der A 39 kommt es auf der B 248 südlich von Jembke zu einer Verkehrsbelastung von 8.000 Kfz/d. Dies bedeutet eine Entlastung gegenüber dem Fall ohne A 39 von 5.000 Kfz/d. Nördlich von Jembke beträgt die Verkehrsbelastung mit der Vorzugsvariante der A 39 1.000 Kfz/d bei einer Entlastung gegenüber dem Fall ohne A 39 von 7.000 Kfz/d.</p> <p>Die Belastungsänderungen im untergeordneten Netz östlich von Jembke sind nicht signifikant (unter 500 Kfz/d). Bei einer weiter östlich verlaufenden A 39 fallen die Entlastungen auf der B 248 im Bereich Jembke mit 3.000 Kfz/d deutlich geringer aus.</p>				
<p>Die A 39 führt im nachgeordneten Straßennetz zu einer Entlastung, auch der Ortsdurchfahrten. An einigen Stellen, vor allem in der Nähe der Anschlussstellen an die A 39, kann es auch zu einer Steigerung der Verkehrsbelastung kommen (Unterlage 5 – Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 12f). Gedanken zur Umsetzung der Maßnahme in Bauabschnitten sind nicht Bestandteil der Linienfindung.</p>				
<p>A 39 und B 190n sind Bestandteil eines Gesamtpaketes (Hosenträgerlösung). Eine zeitnahe Fertigstellung beider Maßnahmen wird angestrebt. Die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen ist nicht Bestandteil der Linienfindung.</p>				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Grundaussagen.

Gemeinde Tülau

106

874

nein

A) Vorzugsvariante (Abschnitt 564, westlich Ehra)
Durch die Anschlussstelle zwischen Lessien und Ehra ist mit einem erheblichen zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der B 248 in West-Ost-Richtung zu rechnen. Dieses gilt insbesondere für die Fa. Glunz AG in Nettgau/Sachsen-Anhalt. Der Schwerlastverkehr führt hier durch den Ortsteil Voitze. Eine zusätzliche Belastung wird dadurch entstehen, dass die B 248 in Richtung Sachsen-Anhalt für viele als Abkürzungsstrecke gesehen wird. Die geplante Ortsumgehung Brome wird nur Brome und nicht Voitze entlasten. Deshalb wäre mit der Ortsumgehung Brome gleichzeitig die auch zunächst mit beplante Ortsumgehung Voitze mit einzubeziehen, zumal auch hier bereits entsprechende Planungsphasen im Rahmen der Ortsumgehung Brome erfolgt sind.

B) Variante des Abschnitts 565 und 566 (östlich Ehra)

Anmerkung zu A) gilt auch für diese Variante

Die genaue Anzahl sowie Lage und Ausbildung der Anschlussstellen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.
Durch die geplante Anschlussstelle bei Ehra- Lessien ergibt sich für die Ortslage Voitze ein verkehrliche Entlastung (Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Anlage 2). Die Planungen zur Ortsumgehung Brome laufen zeitgleich weiter. Ortsumgehungen für die Ortschaften Ehra und Voitze sind nicht Bestandteil des Verfahrens zur Linienfindung für die A 39.

Gemeinde Oberholz

110

1350

nein

548

Zerschneidung der Gemeinde Oberholz:

- Die geplante Trasse der A 39 GP 1 - 46/1, Variantenabschnitt Nr. 548, zerschneidet die Gemeinde Oberholz direkt in der Mitte des Gemeindegebietes. Die notwendigen Verbindungen, die derzeit bestehen, können aus Kostengründen nicht aufrecht erhalten bleiben. Damit wird sowohl die Struktur im Bereich der Landwirtschaft als auch der Lebensraum für die im Gemeindegebiet lebenden Menschen zerschnitten. Die Umwege, die entstehen werden, können eine solche Erschwernis bedeuten, dass die Belastungen zu groß werden und die Aufgabe der Landwirtschaft oder des Wohnsitzes folgen kann. Diese Zerschneidung des Gemeindegebietes ist so nicht hinnehmbar.

Unter Berücksichtigung der angeführten Gründe ist eine Trassenführung der A 39 oder der B 190n durch das Gemeindegebiet aus der Sicht Gemeinde Oberholz nicht möglich.

Siehe Kommentar zu 1.5, ID 94 Samtgemeinde Brome Der Variantenabschnitt 548 gehört zur Hauptvariante GP 1-46/1 und ist nicht Bestandteil der Vorzugsvariante.
Durch die Vorzugsvariante der B 190n kommt es zu keiner Zerschneidung der Gemeinde Oberholz.
Das bestehende Straßen- und Wegenetz wird grundsätzlich aufrecht erhalten. Eine Zusammenlegung im Bereich von Querungen der A 39 ist möglich. Die detaillierte Ausgestaltung des Straßen- und Wegenetzes ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Handwerkskammer Lüneburg - Stade

176

905

In diesem Zusammenhang weist die Handwerkskammer erneut ausdrücklich darauf hin, dass auch das bestehende Verkehrsnetz optimiert, ausgebaut und bestmöglich an die neue Autobahn angebunden werden muss. Hier sind Lösungen gefordert, die insbesondere auch den Celler und den Lüchow-Dannenberg Raum künftig wesentlich besser anbinden und erschließen. Entsprechende infrastrukturelle Verbesserungen müssen zügig vorangetrieben werden.

Der hohe positive Nutzen der Autobahn A 39 einschließlich der B 190n steht für die Handwerkskammer Lüneburg-Stade außer Frage. Insbesondere für die zukünftige regionalwirtschaftliche Entwicklung der Region ist das Vorhaben von elementarer Bedeutung. Um die Verbesserungen bei der Verkehrsinfrastruktur schnell zu realisieren, sollten die weiteren Planungen ohne zeitliche Verzögerungen voranschreiten.

Über die A 39 und die B 190n hinausgehende Maßnahmen sind nicht Bestandteil der Linienfindung.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1248

1.3 Negative regionalwirtschaftliche Effekte

Die A 39 führt zu Trennung zahlreicher betrieblicher Kooperationen und zu Folgewirkungen, die nicht zu entschädigen sind. Dies steht entgegen den Aussagen in den Planunterlagen (Kap.1.1.1: Planungsauftrag und Planungsziele)

Der laufende Betrieb im Tourismus, Dienstleistung, Direktvermarktung oder Gastronomie wird geschädigt, weil z.B. Erlebnisangebote durch die störende Nähe zur A39 nicht mehr attraktiv vermarktet werden können. Zerschneidung von Verkehrs- und Reitwegen kommt hinzu. Imageschäden der Region treffen vor allen Dingen auch diese Betriebe sowie ökologisch und besonders naturnah erzeugende Produktionsweisen, die in der Region überdurchschnittlich ausgeprägt sind. Dies ist in Kapitel 1.4 (Nutzungsstruktur im Suchraum) nicht genügend dargestellt. Was folgt, ist ein Ausverkauf der Interessen der Heideregion: Nach den Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums im neuen Verkehrswegeplan ergeben sich durch die A39 und A14 fast ausschließlich Vorteile für Transportunternehmen, die regionalen Effekte sind dagegen gering (2,7 Mio gegenüber 150 Mio/ Jahr); der Arbeitsplatzeffekt wird entsprechend mager ausfallen. Die Senkung der Transportkosten für einzelne Wirtschaftszweige geht daher auf Kosten der Allgemeinheit hier in der Region (Verkehrsbelastung).

Eingehende Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit von Autobahnen liegen seit langen vor, u.a. von SCHRÖDER (2004), GATHER (2003) und eine

Die Vorgaben der Raumordnungsprogramme und Entwicklungspläne sind in den Untersuchungen berücksichtigt und in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 5 – Verkehrsuntersuchung, S. 37 und Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 8 ff und Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff).
Die raumbedeutenden Auswirkungen der A 39 sind in den durchgeführten Untersuchungen (Unterlage 1 - UVS, Unterlage 2 - FFH- Beiträge, Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag sowie Erläuterungsbericht) vor dem Hintergrund der Ziele und Grundsätze der Raumordnung detailliert dargestellt und beschrieben sowie innerhalb verschiedener Varianten verglichen.
Die Verbindungs- und Erreichbarkeitsqualitäten im Untersuchungsraum steigen mit der A 39 an. Dadurch ist sie grundsätzlich geeignet, im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen die Erreichung der in den Raumordnungsprogrammen und Entwicklungsplänen dargestellten Ziele und Grundsätze zu unterstützen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 75 sowie

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

umfassende Beurteilung des Sachverständigenrates für Umweltfragen (2005) mit dem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr" (s. umfangreiche Literaturliste am Ende des Kapitels). Alle Untersuchungen zeigen deutlich auf, dass ein Zusammenhang zwischen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen und wirtschaftlichem Aufschwung allgemein empirisch nicht nachgewiesen werden kann. Es wird aber auch empfohlen, konkrete Untersuchungen vor Ort zu machen, die die regionalwirtschaftlichen Gegebenheiten besser berücksichtigen.

- Diese Untersuchungen sind jedoch nicht vorgenommen worden, sodass angenommen werden muss, dass positive wirtschaftliche Effekte vom Bau der Autobahn nicht herzuleiten sind.

Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)

187

1001

Es fehlen überregionale Prognosen zur Verkehrsentwicklung mit oder ohne eine A 39. Es sind die raumordnerischen Wirkungen (z.B. Querverkehr, stärkerer innerörtlicher Verkehr in sämtlichen der BAB 39 naheliegenden Orte) darzulegen.

Der allgemeine Planungsgrundsatz, dass bei Neuplanungen die Zerschneidung von Landschaft so minimal wie möglich gehalten werden muss, wird mit der derzeitigen "Vorzugstrasse" grob missachtet.

Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung).

Die verkehrlichen/städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen der A 39 werden verglichen mit der Situation ohne A 39. Dabei wird das bestehende Netz der klassifizierten Straßen (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) inklusive der im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen stehenden Projekte in die Untersuchungen einbezogen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung und Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung). Grundlage zur Wirkungsermittlung und zum Vergleich mit der Situation ohne A 39 bilden die Verkehrsbelastungen. Diese werden nach einem anerkannten Verfahren, das auch der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde liegt, ermittelt (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 32 ff und S. 40 ff).

Dachverband der Bürgerinitiativen Gegen die A39

220

1203

Regionale Effekte

Eine Autobahn wirkt immer in zwei Richtungen. In die Region hinein und aus der Region hinaus. Es ist wissenschaftlich nachgewiesen, dass die starke Region die wirtschaftlich positiven Impulse auf sich zieht. Im Wettbewerb unterliegen in der Regel die Anbieter aus den schwachen Regionen.

Auch die unisono wiederholte Behauptung (z. B. Soltau), dass sich an der Autobahn neues Gewerbe ansiedeln würde, stimmt so nicht. Eine Autobahn wirkt wie ein Magnet. Die Unternehmen verlegen ihren Sitz aus dem Hinterland an die Autobahnen und entvölkern somit die schwachen Regionen. Neue Arbeitsplätze entstehen nicht, vielmehr geht mit jeder Betriebsverlagerung eine Effizienzsteigerung und damit ein Arbeitsplatzabbau einher. Netto verbleiben also weniger Arbeitsplätze.

Überregionale Effekte
Wirtschaftsminister Hirche hat es unlängst auf einer Veranstaltung in Melbeck bestätigt: "Die Autobahn löst überregionale Probleme, nicht die vor Ort."

Beim Bau der A39 geht es um den Bau einer Transitautobahn, die insbesondere die A7 entlasten sowie den Verkehr aus Richtung Skandinavien über Kiel, Lübeck, Fehmarn-Belt, und Hamburg in Richtung Osteuropa (Magdeburg) und zurück aufnehmen soll.

Siehe Kommentar zu ID 1248 Aktion Fischotterschutz [182]. Wesentliches Ziel der A 39 ist die Erschließung des nordostniedersächsischen Raumes durch den Abbau der bestehenden Erreichbarkeitsdefizite und durch Verbesserung der Verbindungsqualität. Außerdem schafft die A 39 eine zusätzliche Verbindung von Süd- und Ostdeutschland Richtung Nordsee und Skandinavien. Gleichzeitig bewirkt die A 39 eine Entlastung der A 7 sowie des bestehenden Straßennetzes. Für die B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen kommt es durch die A 39 zu einer Entlastung gegenüber dem Fall ohne A 39 von 7.000 Kfz/d bis zu 11.000 Kfz/d (ndl. Melbeck 9.000 Kfz/d; zwischen Melbeck und der L 252 bei Bad Bevensen 10.000 Kfz/d; zwischen der L 252 und Kirchweyhe 7.000 Kfz/d).

Samtgemeinde Elbmarsch

224

894

nein

1. Im Zuge der Antragskonferenz in Uelzen hat die Samtgemeinde mit Stellungnahmen vom 20.2./25.5.2004 u.a. darauf hingewiesen, dass mit der Anbindung der geplanten A 39 an die A 250 im Raum Lüneburg auch die Verkehrsbelastung auf der Verbindungsachse B 404 in Richtung A 25 mit der bekannten Elbquerung (in Richtung Geesthacht/Hamburg) erheblich zunehmen wird. Im Bereich der Auffahrts- und Abfahrtsrampe zur Elbbrücke sind bereits seit Jahren in Spitzenzeiten Rückstaus auf der Landesstraße L 217 zu verzeichnen. Mit einer Verschärfung der Verkehrssituation ist dann gleichermaßen zu rechnen. Darüber hinaus stellt der Elbbrückenabschnitt der B 404 seit Jahren ein Unfallschwerpunkt dar.

2. Die Samtgemeinde hatte unter anderem gefordert, dass

- die generellen Auswirkungen der Autobahnplanung hinsichtlich der Verkehrsbelastung auf der B 404 gutachterlich zu untersuchen und die Samtgemeinde vom Ergebnis in Kenntnis zu setzen ist;
- von der Anschlussstelle Handorf bis zur Anschlussstelle Geesthacht ein vierspuriger Ausbau der B 404 erfolgt. Die Planung für einen vierspurigen Ausbau der B 404 ist in das jetzige Raumordnungsverfahren einzubeziehen.

Samtgemeinde Elbmarsch

224

895

nein

3. Die Bezirksregierung Lüneburg hatte mit Verfügung vom 27. Mai 2004 den künftigen Untersuchungsrahmen für das weitere Raumordnungsverfahren mitgeteilt. Dort heißt es unter Anlage 1 - Verkehrsuntersuchung -

- Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen der A 39 auf die B 404 (Landkreis Harburg und Samtgemeinde Elbmarsch).

Siehe Kommentar zu 0.4.1, ID 482 Landkreis Harburg [2]. Der Ausbau der B 404 ist Bestandteil des weiteren Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen; ein Planungsauftrag für das Land Niedersachsen ergibt sich daraus nicht.

Siehe Kommentar zu 0.4.1, ID 482 Landkreis Harburg [2]. Innerhalb der erwähnten Abgrenzung des Suchraumes wurde die grobe Raumanalyse (UVS Stufe I) zur Findung der relativ konfliktarmen Bereiche durchgeführt. Für die Betrachtung der verkehrlichen Belange wurde ein weiter ausgedehnter Untersuchungsraum zugrunde gelegt. In

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

4. Nach Durchsicht der Planungsunterlagen zum Raumordnungsverfahren ist folgendes festzustellen:
 4.1 Gemäß 1.5.1 - Abgrenzung des Suchraums - geht die Planungsbehörde weiterhin davon aus, dass der Suchraum bis an die Elbe reicht, um zum einen die Möglichkeit einer Anbindung der A 39 an die B 404 zur Weiterführung nach Geesthacht sowie zum anderen eine Anbindung der A 39 an die B 209 nach Lauenburg untersuchen zu können.
 4.2 In den weiteren Unterlagen - Erläuterungsbericht unter 2.2.2.2 Grundlagenermittlung und 2.2.2.3 Verkehrliche /städtebauliche Auswirkungen - fehlen Aussagen und Untersuchungen zur künftigen Verkehrsbelastung bis 2015 für den Streckenabschnitt der B 404. Insbesondere vor dem Hintergrund der erstellen Prognose für die A 250 - westlich AS Lüneburg-Nord - geht die Planung von einem Anstieg der werktäglichen Verkehrsbelastungen von jetzt 25.343 Kfz auf rd. 45.000 Kfz (entspricht einer Steigerung von 78 %) aus.
 4.3 Aus Sicht der Samtgemeinde sind die Unterlagen unvollständig, so dass eine ordnungsgemäße Abwägung seitens der Planungsbehörde nicht vollzogen werden kann.
 4.4 Die Samtgemeinde Elbmarsch hält ihre Forderungen gemäß Schreiben vom 20.2./25.5.2004 aufrecht und verlangt, am weiteren Verfahren beteiligt zu werden.

diesem ausgedehnten Untersuchungsraum hat auch der Landkreis Harburg und das im Landkreis Harburg befindliche klassifizierte Straßennetz Berücksichtigung gefunden (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 27 sowie Erläuterungsbericht, S. 95).

0.4.2 Flächenbedarf, Massenbilanz

Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen

178

589

2. Nullvariante
 Über die regionale Ebene hinaus besteht ein gesamtgesellschaftliches Interesse daran, den Flächenverbrauch durch Baumaßnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr zu verringern. Der Landwirtschaft sind in den Jahren 1993 bis 2001 bundesweit mehr als 400.000 ha Nutzfläche verloren gegangen. Der tägliche Flächenverbrauch beträgt derzeit rund 130 ha LF. Unter Berücksichtigung der Kompensationsflächen für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen erhöht sich der Verlust an landwirtschaftlichen Produktionsflächen sogar auf fast eine Million Hektar. Mit dem Nachhaltigkeitsgedanken sowie dem gesetzlich verankerten Schutz des Bodens und seiner vielfältigen Funktionen ist diese Entwicklung nicht zu vereinbaren. Die Landwirtschaft erfüllt in weiten Teilen des Suchraumes wichtige raumordnerische Funktionen. Von einer Trassierung der A 39 wären umfangreiche Flächen betroffen, die im Zuge der anstehenden Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms als Vorsorgegebiet für die Landwirtschaft vorgesehen sind. Grundlage hierfür sind sowohl die natürlichen Standortvoraussetzungen als auch weitere besondere Funktionen, wie z.B. die regionale Erzeugung auf Beregnungsflächen und deren Verarbeitung im nachgelagerten Gewerbe. Es ist daher folgerichtig festzuhalten, dass aus landwirtschaftlicher Sicht ein Verzicht auf das Vorhaben der Autobahn 39 und der zugehörigen Querspange B 190n im Hinblick auf den Schutz der von uns zu vertretenden fachlichen und öffentlichen Belange Priorität hätte.

Die Nullvariante ist aus Sicht der Landwirtschaft die günstigste Variante (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 53).
 Die Trassenfindung für die A 39 fand unter Würdigung der positiven und negativen Auswirkungen der A 39 statt. Nach der gesamtplanerischen Abwägung sind die positiven Wirkungen geeignet, die negativen Auswirkungen (auch auf die Landwirtschaft) zu überlagern.
 Bei der Trassenfindung in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) sind auch die landwirtschaftlichen Belange über die Betroffenheiten der Gemarkungen bezüglich der Durchschneidung berücksichtigt worden (Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137 ff).

Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen

178

600

- Flächenmanagement
 Der Entzug landwirtschaftlicher Nutzflächen wird erhebliche Auswirkungen auf die Landwirtschaft im Planungsraum zur Folge haben. Wir halten es daher für unbedingt erforderlich und geboten, die Bereitstellung geeigneter Ersatzflächen frühzeitig anzugehen. Dem Vorhabenträger sollten entsprechende Vorgaben bereits mit der landesplanerischen Feststellung auferlegt werden. Gleiches gilt im Hinblick auf die naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen. Hier muss als Folge der zu überprüfenden Raumverträglichkeit festgesetzt werden, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen möglichst weitgehend reduziert wird und eine ausreichende Flexibilität bei der Festlegung von Suchräumen einzuhalten ist. Um die bereits durch die Trassenführung geschädigten Betriebe im Planungsraum nicht noch weiter zu belasten, sollten hierfür auch Suchräume betrachtet werden, die zwar nicht in direktem räumlichen Bezug, aber im funktionalen Zusammenhang stehen. Ziel sollte in erster Linie eine qualitative Aufwertung bestehender Lebensräume, z.B. im Rahmen einer Umwandlung von Nadelwald zu Laubwald sein. Denkbar wäre auch die naturschutzfachliche Aufwertung ehemaliger Truppenübungsplätze. Die den landwirtschaftlichen Nutzflächen zukommenden raumordnerischen Funktionen rechtfertigen es, entsprechende Vorgaben bereits in die landesplanerische Feststellung aufzunehmen.

Eine die Landwirtschaft schonende Flurbereinigung sowie eine die Landwirtschaft schonende Anlage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist im Interesse der Straßenbauverwaltung. Eine frühzeitige Beteiligung aller erforderlichen Stellen an den entsprechenden Verfahren in den weiteren Planungsschritten wird zugesagt. Die detaillierte Planung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Lage, Art, Größe etc) ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

0.4.3 Anschlussstellen

Landkreis Lüchow-Dannenberg

3

1157

nein

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Anschlußstellen:				
Die B 493 und damit das Mittelzentrum Lüchow wird in der Antragsunterlage nicht direkt angebunden, wohl weil der Abstand zwischen den Anschlußstellen der B 191 und der B 71 nur rund 5 km beträgt. Während dieser Verzicht für das Mittelzentrum Uelzen kaum negative Auswirkungen hat, werden die positiven raumstrukturellen Wirkungen für das strukturschwache Mittelzentrum Lüchow dagegen stark gemindert.				
Eine direkte Anbindung der B 493 an die A 39 ist daher vorzusehen. Einer Verlagerung der Festlegung auf das nachfolgende Planfeststellungsverfahren kann ich nicht zustimmen, da es hier dann (nur noch) um die Festlegung der detaillierten Lagen geht.				
Landkreis Lüneburg	4	916	ja	
Erwartet wird darüber hinaus, dass dargestellt wird, wie der Abschnitt zwischen den geplanten Anschlussstellen BAB A 39/B216/B4 und der Anschlussstelle Lüneburg-Hafen insbesondere in Bezug auf die Verknüpfung mit dem übrigen Straßennetz grundsätzlich gestaltet werden soll. Da dies verkehrstechnisch kompliziert ist, müssen solche konkreten Vorentwurfs-Überlegungen sicherlich bereits in die Wahl der Vorzugstrasse eingeflossen sein und sollten daher den Beteiligten zum näheren Verständnis und zur besseren Beurteilung dargelegt werden.				
Stadt Bad Bevensen	60	53	ja	
Bei Realisierung einer Anschlussstelle (AS) Altenmedingen würde sämtlicher Zu- und Abgangsverkehr zu dieser AS über die L 232 und die Dahlenburger Straße in Bad Bevensen mitten durch das Kurgebiet führen. Auf Grund der prognostizierten erheblichen Zunahme des Verkehrs mit allen daraus folgenden Konsequenzen wird daher, auch aus den bereits unter Ziffer 1 genannten Gründen, der Bau dieser AS strikt abgelehnt.				
Auf der L 232 Bad Bevensen - Altenmedingen kommt es zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/d auf 6.000 Kfz/d. Die akustische Wahrnehmbarkeitsschwelle wird jedoch erst bei einer Verdoppelung des Verkehrs erreicht.				
Gemeinde Soltendieck	71	858	ja	
• den Verzicht auf die Autobahnzufahrt auf der L 265 und				
Die genaue Anzahl und Lage sowie Ausbildung von Anschlussstellen sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Grundsätzlich ist die Anbindung des Grundzentrums Bad Bodenteich an die A 39 zur Erreichung der Ziele der Raumordnung geplant.				
Gemeinde Ehra-Lessien	102	330	ja	Vorschlag "P"
- Geplante Abfahrt				
Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass es eine Anschlussstelle in die Samtgemeinde Brome gibt. Aus Sicht der Gemeinde sollte untersucht werden, inwieweit eine direkte Abfahrt an die B248 im nördlichen Bereich von Ehra mit einer Anbindung an das VW - Prüfgelände realisiert werden kann (siehe Anlage 1).				
Bleibt es bei der bisher geplanten Anbindung „Bickelsteiner Heide“ an die Landesstraße 289 und damit verbundenen Ortsdurchfahrten durch Ehra und Lessien, kommt es zu erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen insbesondere durch den Schwerlastverkehr. Eine Herrichtung bzw. ein Ausbau des Straßenkörpers von der Anschlussstelle bis zu den Ortseingängen, sowie der Ortsdurchfahrten von Ehra und Lessien für Schwerlastverkehr, wird zwingend gefordert. Eine sichere Querung des vorhandenen Radweges im Bereich der Anschlussstelle ist sicherzustellen.				
Die Vorzugstrasse der A 39 führt zu Entlastungen auf der B 248 von 3.000 bis zu 7.000 Kfz/d. weitere Abschnitte des nachgeordneten Straßennetzes erfahren ebenfalls Entlastungen. Die L 289 von der B 188 bis Ehra- Lessien erfährt dagegen eine Verkehrszunahme von bis zu 2.000 Kfz/d.				
Der Bau von Ortsumgehungen sowie die bauliche Umgestaltung in der Gemeinde Ehra- Lessien aufgrund der A 39 ist zur Zeit planerisch nicht vorgesehen. Die Sicherheit des Rad- und Fußgängerverkehrs im Bereich der geplanten Anschlussstelle wird sichergestellt. Eine gesonderte Anbindung der B 248 im untergeordneten Straßennetz durch neu zu bauende Straßen ist nicht vorgesehen.				

0.4.4 Unfälle / Staus

Samtgemeinde Ostheide	36	259	ja	
Im gesamten Planwerk werden keine Aussagen zu möglichen Störfällen (Sperrungen, Staus) auf der A 39 getroffen. Da die nach Lüneburg nächste Anschlussstelle in südlicher Richtung bei Altenmedingen geplant ist, würde bei etwaigen Störungen der gesamte Umleitungsverkehr zwangsläufig über die B 216 und damit durch Barendorf, vorbei an Reinstorf und Horndorf durch Bavendorf und über die K 14 nach Altenmedingen geführt. Bei der ohnehin schon sehr starken Belastung der B 216 und der damit verbundenen erhöhten Unfallhäufigkeit wäre in solchen Fällen ein „Verkehrsinfarkt“ geradezu vorprogrammiert. Die Lebensqualität der Menschen in den betroffenen Orten unserer Samtgemeinde würde auf unerträgliche Weise verschlechtert!				
Die negativen Auswirkungen von Unfällen infolge von (Teil-) Sperrungen oder Umleitungsverkehren sind nicht vorhersehbare Ereignisse (Schwere, Zeitpunkt, Dauer) und spielen bei der verkehrlichen Betrachtung im Rahmen der Linienfindung keine Rolle. Im Falle eines (schweren) Unfalles ist eine weiträumige Umleitung des Verkehrs über das bestehende Straßennetz mit kurzzeitig auftretenden zusätzlichen Beeinträchtigungen möglich. Die genaue Planung eventueller Umleitungsstrecken ist nach Vorliegen der landesplanerisch festgestellten Trasse den weiteren Planungsschritten vorbehalten.				
Gemeinde Barendorf	37	378	ja	
Im gesamten Planwerk werden keine Aussagen zu möglichen Störfällen (Sperrungen, Staus) auf der A 39 getroffen. Da die nach Lüneburg nächste Anschlussstelle in südlicher Richtung bei Altenmedingen geplant ist, würde bei etwaigen Störungen der gesamte Umleitungsverkehr zwangsläufig über				
identischer Text siehe Stellungnahme der SG (ID 259); Die negativen Auswirkungen von Unfällen infolge von (Teil-) Sperrungen oder Umleitungsverkehren sind nicht vorhersehbare Ereignisse (Schwere, Zeitpunkt, Dauer) und				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

die B 216 und damit durch Barendorf in Richtung Altenmedingen geführt. Bei der ohnehin schon sehr starken Belastung der B 216 und der damit verbundenen erhöhten Unfallhäufigkeit wäre in solchen Fällen ein „Verkehrsinfarkt“ geradezu vorprogrammiert. Die Lebensqualität der Menschen in unserem Dorf würde auf unerträgliche Weise verschlechtert!

spielen bei der verkehrlichen Betrachtung im Rahmen der Linienfindung keine Rolle. Im Falle eines (schweren) Unfalles ist eine weiträumige Umleitung des Verkehrs über das bestehende Straßennetz mit kurzzeitig auftretenden zusätzlichen Beeinträchtigungen möglich. Die genaue Planung eventueller Umleitungstrecken ist nach Vorliegen der landesplanerisch festgestellten Trasse den weiteren Planungsschritten vorbehalten.

Gemeinde Vastorf

41

348

ja

Im gesamten Planungswerk sind keine Aussagen zu möglichen Störfällen (Sperrungen, Staus) auf der A 39 zu finden.

Da die nach Lbg. nächste Anschlussstelle in südlicher Richtung bei Altenmedingen geplant ist, würde bei etwaigen Störungen der gesamte Umleitungsverkehr zwangsläufig über die B 216 und damit durch das Gebiet der SGO nach Altenmedingen geführt.

Bei der ohnehin schon sehr starken Belastung der B 216 und der damit verbundenen erhöhten Unfallhäufigkeit sind die Folgen bereits jetzt abzusehen.

Die Lebensqualität der Menschen in den betroffenen Orten unserer SG würde auf unerträgliche Weise verschlechtert!

Siehe Kommentar zu ID 378 - Gemeinde Barendorf [37]

Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV Niedersachsen

215

192

Trassen Variante 502, 503 und 504:

Für alle drei Varianten gilt, dass es offenbar nur höchst schwammige Vorstellungen davon gibt, wo die Verkehrsumleitungen im Fall von Staus verlaufen sollen. Sollte eine der geplanten Varianten Wirklichkeit werden, wäre bei einem Stau, Verkehr in Lüneburg nicht mehr möglich.

Umleitungstrecken sind abhängig von der landesplanerisch festgestellten Linienführung der A 39 und werden in den weiteren Planungsschritten betrachtet. Auf die Linienführung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens sind sie aufgrund ihres Ausnahmeharakters (genaue Route der Umleitung, Häufigkeit und Dauer der Inanspruchnahme) nicht relevant.

0.4.5 Hinweise (technische) anderer Planungsträger**Stadt Lüneburg**

35

1049

ja

3. Eigene Planungen der Stadt Lüneburg

Die Stadt Lüneburg ist Subjekt der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 Abs. 2 GG, Art 57 NVerf. Ihr obliegen nach diesen Vorschriften die Gebiets-, die Organisations-, die Personal-, die Finanz- und vor allem die Planungshoheit. Sie ist berechtigt und ihren Bürgern gegenüber verpflichtet, sämtliche Eingriffe in ihre Selbstverwaltungsbefugnis abzuwehren. Besondere Bedeutung kommt in diesem Kontext der kommunalen Planungshoheit zu. So hat nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Gemeinde unter dem Gesichtspunkt der Planungshoheit eine wehrfähige, in die Abwägung anderer Planungsträger einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen, wenn durch sie eine eigene hinreichend bestimmte Planung nachhaltig gestört wird oder wenn das Vorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren Planung der Gemeinde entzieht (beispielhaft: BVerwG, Urteil v. 30.05.1984, Az. 4 C 58.81, BVerwGE 69, 256/261).

Die Planungsabsichten der Stadt Lüneburg sowie die Bevölkerungsentwicklung haben bei der Ermittlung der Vorzugsvariante Berücksichtigung gefunden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5 und Untervariantenvergleich GP 2-49 sowie Teilvariantenvergleich GP 2-17 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46 sowie Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 27 ff, Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 56 ff und Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 8 ff).

Stadt Lüneburg

35

1051

ja

4. Fiskalisches Eigentum, Betrieb kommunaler Einrichtungen

Der Stadt Lüneburg kommt ebenfalls die Aufgabe zu, ihr Eigentum und die von ihr betriebenen Einrichtungen gegen Eingriffe Dritter zu schützen. Sie ist berechtigt, ihre Position als Eigentümerin betroffener Grundstücke und Gebäude sowie als Betreiberin kommunaler Einrichtungen auch gerichtlich geltend zu machen (BVerwG, Urteil v. 30.05.1984, Az. 4 C 58.81, BVerwGE 69, 256/ 261; Wahl/ Schütz, in: Schoch u.a., VwGO, § 42 Abs. 2 Rn. 272). Direkt von der Vorzugsvariante betroffen sind eine Vielzahl von städtischen Flächen und Einrichtungen, die im Eigentum der Stadt Lüneburg stehen bzw. von dieser betrieben werden. Beispielhaft seien die nachfolgenden erwähnt: Am Domänenhof 9 in 21337 Lüneburg befindet sich eine 3-zügige Grundschule mit ca. 300 Kindern und einem kleinen Schulkindergarten mit ca. 11 Kindern. Außerdem befindet sich dort eine Außenstelle des Gymnasiums Johanneum (5-zügige Beschulung 5. und 6. Klasse mit ca. 300 Kindern). Die Grundstücke und Gebäude stehen im Eigentum der Stadt Lüneburg. Ebenso befindet sich in dieser Lage die Landesfachschule Metall. In unmittelbarer Nachbarschaft zur Vorzugstrasse liegen ebenfalls das Tierheim des Tierschutzvereins Lüneburg, welches teilweise im Eigentum der Stadt Lüneburg steht sowie die Kläranlage der Abwassergesellschaft Lüneburg.

Eine Betrachtung der Eigentumsverhältnisse findet auf der Ebene der Linienfindung nicht statt. Durch die Wahl des Abschnittes 586 kommt es nicht zu einer direkten Inanspruchnahme von Flächen im Eigentum der Stadt Lüneburg, wie sie in der Stellungnahme angesprochen sind. Lärmtechnisch verschlechtert sich die Situation für die in der Stellungnahme genannten Bereiche durch den Abschnitt 586 gegenüber dem Prognose- Null- Fall nicht.

Darüber hinaus nimmt die Vorzugsvariante in erheblichem Umfang Flächen der Stiftung St. Nikolaihof in Anspruch. Es handelt sich hierbei um eine selbständige Stiftung des öffentlichen Rechts mit Sitz in Lüneburg. Aufgabe der Stiftung ist der Bau und der Betrieb von Altenheimen, Altenwohnungen und sonstigen Einrichtungen der Altenhilfe für Bedürftige. Die Stiftung verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige und mildtätige

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Zwecke, ihre Tätigkeit ist nicht auf die Erzielung von Gewinn ausgerichtet. Nach § 5 der Stiftungssatzung wird die Stiftung nach den Bestimmungen der NGO und des Nds. Stiftungsgesetzes von der Stadt Lüneburg verwaltet und vertreten. Nach § 4 der Satzung ist das Vermögen der Stiftung in seinem Bestand ungeschmälert zu erhalten. Lediglich Vermögenserträge und etwaige Zuwendungen sind zum Stiftungszweck zu verwenden, soweit sie nicht zur Erhaltung oder Vermehrung des Stiftungsvermögens eingesetzt werden.				
Stadt Lüneburg	35	1052	ja	
5. Kirchen und kirchliche Einrichtungen Südlich der Bockelmannstraße, in weniger als 200 m Entfernung zum geplanten Trassenverlauf, sind wesentliche Einrichtungen der Kirchengemeinde Lüne gelegen. Zu verweisen ist insbesondere auf die St. Bartholomäi-Klosterkirche mit Pfarrhaus, Gemeindebüro und Gemeindehaus sowie auf den Kindergarten Lüner Weg. Sämtliche Einrichtungen sind von der Vorzugsvariante betroffen.				Die Betroffenheit der genannten Einrichtungen ist in den Untersuchungen ermittelt und in den Variantenvergleichen entsprechend berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5 und Untervariantenvergleich GP 2-49 sowie Teilvariantenvergleich GP 2-17 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46 sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung). Eine Beeinträchtigung der genannten kirchlichen Einrichtungen ergeben sich durch die Wahl des Abschnittes 586 nicht.
Stadt Lüneburg	35	1114	ja	
- Bestehende Infrastruktureinrichtungen Südwestlich des Anschlusspunktes GP 2 tangiert der Trassenverlauf der A 39 das Areal der Kläranlage. Durch diese Trassenvariante wird wesentlichen Infrastruktureinrichtungen die Möglichkeit einer Erweiterung bzw. Funktionsoptimierung dauerhaft genommen. - Soziale und kirchliche Einrichtungen Südlich der Bockelmannstraße, in weniger als 200 m Entfernung zum gewählten Trassenverlauf der A 39, befinden sich eine Grundschule und die Außenstelle eines Gymnasiums mit insgesamt 610 Schülern sowie die Landesfachschule Metall. Wesentliche Einrichtungen der Kirchengemeinde Lüne sind an diesem Standort ebenfalls betroffen. So wird die St. Bartholomäi-Klosterkirche mit Pfarrhaus und Gemeindebüro, -haus und der Kindergarten Lüner Weg in ihren Funktionen behindert. Diese immissionsempfindlichen Nutzungen werden durch die zu erwartenden Emissionen aus der Autobahnnutzung in ihrer Funktion empfindlich beeinträchtigt werden. Schulwege werden durch die Autobahntrasse zerschnitten und deutlich verlängert. Der Außenraumbezug zum Lüner Holz wird dauerhaft gestört. Der für die umgebenden Stadtteile wesentliche soziale Kristallisationspunkt wird durch die Planung somit obsolet.				Eine wesentliche Erweiterung der Kläranlage ist bereits heute durch die bestehende B 4 und die Bockelmannstraße sowie die Ilmenau behindert. Die Kombination von Einschnittslage und Lärmschutzeinrichtungen führt, wie die schalltechnische Untersuchung (Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung) darlegt, zu einer Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Der für diese Beurteilung angesetzte Wert von 49 dB(A) nachts liegt sogar deutlich unter dem für Schulen anzusetzenden Grenzwert von 57 dB(A) tags der 16. BImSchV. Die 49 dB(A) nachts Isophone entspricht ungefähr der 54 dB(A) tags Isophone, so dass von einer Unterschreitung dieses Lärmpegels auszugehen ist. Dies trifft bereits für den der Autobahn nächstgelegenen Schulkomplex zu, für die weiter abgerückten und lärmverschatteten Schul- und Kindergartenbereiche umso mehr. Für den Großteil des Klosterbereichs ist eine Unterschreitung des 50 dB(A) tag Wertes zu erwarten. Die bestehenden Wegebeziehungen bleiben grundsätzlich aufrecht erhalten, so dass z.B. keine Verlängerungen der Schulwege zu erwarten sind. Und auch die Wegebeziehungen zum Lüner Holz werden über ausreichend dimensionierte Querungshilfen erhalten bleiben. RV-LG: Mit der Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) findet eine Beeinträchtigung der genannten Einrichtungen nicht statt.
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Hannover	140	337		
Wir bitten Sie, folgende Hinweise zu beachten. Im Planungsbereich befinden sich bestehende sowie ehemalige Erdgas/Erdölfelder folgender Unternehmen: (Anm.: es folgt eine Auflistung von Unternehmen, die nachbeteiligt wurden)				Die genannten Unternehmen wurden nachbeteiligt.
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Hannover	140	338		
Laut Verfügung des ehemaligen Landesbergamtes in Clausthal- Zellerfeld, jetzt Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), ist um verfüllte Förderbohrungen ein Sicherheitsradius von 5 Metern ab Bohrmittelpunkt einzuhalten. Dieser Radius darf nicht überbaut oder abgegraben werden und muss zumindest aus einer Himmelsrichtung zugänglich sein. Desweiteren kreuzen den Planungsbereich Erdgashochdruckleitungen der Firmen... (Anm.: Es folgen die Adressen der Leitungs-Betreiber). Bei Erdgashochdruckleitungen ist ein Schutzstreifen zu beachten. Ihrem Adressenverteiler ist zu entnehmen, dass die ExxonMobil Production Deutschland GmbH am Verfahren beteiligt worden ist. Wir bitten, auch zur Bestimmung der genauen Lage von Leitungen und ehemaligen Bohrungen, deren Stellungnahme zu beachten.				Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Hannover	140	339		
zu (2) Gegen die Planungen zum Bau der BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg bestehen keine Bedenken.				Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Wir weisen jedoch jetzt schon darauf hin, dass für die Bauausführung die standortnahe Versorgung mit Baurohstoffen von Bedeutung ist. Dafür stehen im LBEG u.a. Rohstoffsicherungskarten im Maßstab 1:25000 zur Verfügung, auf denen insbesondere für den Rohstoff Sand entsprechende Rohstoffsicherungsgebiete ausgewiesen sind.				
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Hannover	140	340		
zu (3) Im Planungsgebiet muss in den Talniederungen und in der Subrosionssenke Seewiesen (Bodenteich) mit ungünstigen Baugrundverhältnissen (Weichschichten wie z.B. Torf, Faulschlamm u. a. bis zu 10 m Mächtigkeit (Seewiesen Bodenteich) gerechnet werden.				Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen
In vorgesehenen Baugebieten empfehlen wir Baugrunduntersuchungen durchzuführen, um baugrundbedingte Schwierigkeiten bereits bei der Planung berücksichtigen zu können. Diese Stellungnahme ersetzt jedoch keine Baugrunduntersuchung nach DIN 1054 und DIN 4020.				
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Hannover	140	341		
zu (4) Wir weisen darauf hin, dass für die Planungen beim Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) Geologische Karten im Maßstab 1:50000 zur Verfügung stehen. Diese Karten zeigen den geologischen Aufbau der oberen zwei Meter, so z.B. die Verbreitung von Mooren und anderen Weichschichten. Die „Auswertungskarte Hochwassergefährdung“ auf Basis der Geologischen Karte von Niedersachsen 1:50 000 liegt für die betroffenen Kartenblätter ebenfalls vor. In diesen Auswertungskarten werden unter Berücksichtigung von Alter, Beschaffenheit und Entstehungsart geologischer Schichten Flächen ausgewiesen, die in jüngerer geologischer Vergangenheit, d.h. in den letzten 11.500 Jahren, von Überflutungen durch Flusshochwässer betroffen waren. Diese Gebiete sind auch in Zukunft potentiell überflutungsgefährdet, da sich der natürliche Wasserhaushalt (z.B. Niederschlag, oberirdischer Abfluss) nicht wesentlich verändert hat. Weitere Anregungen oder Bedenken sind aus der Zuständigkeit unseres Hauses nicht vorzubringen.				Gesetzlich festgelegte Überschwemmungsgebiete sind in den Untersuchungen bezogen auf das Schutzgut Wasser berücksichtigt(Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 276 ff). Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Facilitymanagement	142	7		
als Vertreter meines Geschäftsbereiches "Facility Management Wohnen" teile ich mit, dass ich als Träger öffentlicher Belange keine Bedenken gegen das Vorhaben habe. Ich merke jedoch an, dass der Bund Eigentümer nachfolgender Wohngrundstücke in Lüneburg ist: Bunsenstr. 2, 4, 6, 8, 12, 14, 20, 22, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, Bleckeder Landstr. 88 - 104 (gerade), 108 -120 (gerade), Siemensstr. 6 - 38 (gerade), 1, 5, 7, 11, 13, 19 - 45 (ungerade) Dieselstr. 2 - 22 (gerade), 26, 28, 32, 34, 36, 38, 40, 1 - 31 (ungerade), 37, 41, 51, 53, 55, 59, 61, 63, 69, 73 - 85 (ungerade). Die Verwirklichung des Vorhabens in der Vorzugsvariante - insbesondere auch der Bau der Anschlußstelle in sehr geringer Entfernung von den vorgenannten Wohngrundstücken - ist geeignet, den Mietwert der vorgenannten Wohngrundstücke negativ zu beeinflussen.				Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, eine Beteiligung in den weiteren Planungsschritten ist vorgesehen. Eigentumsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung. Eine Aussage über die zukünftige Wertentwicklung von Immobilien bzw. der Mietnachfrage ist weder möglich noch Bestandteil eines Raumordnungsverfahrens. Bei einem Ausbau der Ostumgehung entfällt die Betroffenheit. Die Lärmsituation unterscheidet sich für die Bebauung in den angesprochenen Straßen durch die Varianten 502 und 503 bzw.586 nicht wesentlich voneinander. Sie stellt sich in der Siemens- und der Bunsenstraße sogar geringfügig besser dar (Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung, Anlagen 1 bis 8).
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Hannover	143	12		
Hinweise aus dem Geschäftsbereich FM Hannover: ...durch fernmündliche Information des Staatlichen Baumanagements Lüneburg bin ich auf Ihre Internetpräsentation des Raumordnungsverfahrens zur Autobahn 39 aufmerksam gemacht worden. Bei der Studie der Präsentation habe ich festgestellt, dass Sie auch eine Planungsvariante für das östliche Stadtgebiet der Stadt Lüneburg untersuchen. In diesem Bereich liegt wie unter Punkt 1.6.3 des Raumordnungsverfahrens erwähnt, die ehemalige Schlieffen-Kaserne Lüneburg. Der Kasernenbereich wurde im September 2004 von der Bundeswehrverwaltung an die Bundesfinanzverwaltung zur Verwertung abgegeben und ist am 01. Januar 2005 mit Inkrafttreten des BIMA-Errichtungsgesetzes in das Eigentum der neugegründeten Bundesanstalt für Immobilienaufgaben übergegangen. Die Eigentumsänderung wurde wegen der gesetzlich geregelten Eigentumsübertragung bisher noch nicht im Grundbuch vollzogen. Während der nördliche Teil der Liegenschaft von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben in Soltau veräußert bzw. verwertet werden soll, wird der südliche Teil und der nord- /östliche Teil der Liegenschaft von mir für Zwecke des Bundes weiter verwaltet. Im östlichen Teil, unmittelbar an der Bleckeder Landstraße (Im Lageplan rot gekennzeichnet) und an der B 209 gelegen, sollen die Zolldienststellen aus der Stadt Lüneburg zusammengelegt werden. Hier ist bereits eine Dienststelle untergebracht worden. Der übrige Teil der				In der Gesamtabwägung über alle Schutzgüter (vor allem Schutzgut Mensch - Wohnen) wird der Verlust von zwei Gebäuden, die der Bund zeitweise nutzt, vor allem im Hinblick auf die notwendige Inanspruchnahme von Wohngebäuden bei der Alternativtrasse über Abschnitt 503 deutlich geringer bewertet. Beim Ausbau der Ostumgehung entfällt die Inanspruchnahme der Gebäude. Die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV für die Zolldienststelle ist durch Lärmschutzmaßnahmen zu gewährleisten.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

von mir verwalteten Fläche dient der Unterbringung von Einsatzkräften der Bundespolizei (BPol) bei Großeinsätzen und wird hier als Bundespolizeiunterkunft Lüneburg (im Lageplan grün gekennzeichnet) geführt.

Aus den im Internet veröffentlichten Planungsunterlagen ist ersichtlich, dass die von Ihnen geplante Trassenvariante (Stadtgebiet östliches Lüneburg) die Zolldienststelle unmittelbar streifen soll und müsste m.E. mit einer Schallschutzwand gegen Lärm geschützt werden.. Der nordöstliche Teil der BPol-Unterkunft Lüneburg wird von dem Trassenverlauf geschnitten. Nach dem mir vorliegenden Kartenmaterial wird die Halle 49 und das Werkstattgebäude 43 der BPol-Unterkunft von Ihrer geplanten Trasse teilweise abgedeckt. Die Hallen werden von der Bundespolizei nach dem derzeitigen Planungsstand aber noch mindestens 12 Jahre benötigt. Ich bitte Sie, den Bundesbedarf bei Ihren weiteren Planungen zu berücksichtigen und möchte am weiteren Planungsverfahren beteiligt werden.

Staatliches Baumanagement Lüneburg

159

1159

502

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange weisen wir auf verschiedene Belange hin.

1. Abstände im Bereich der Schlieffen-Kaserne in Lüneburg
Wir gehen davon aus, dass die direkte Nachbarschaft zwischen der Schlieffen-Kaserne und der Autobahn geprüft wurde und dass daraus keine Beeinträchtigungen entstehen.

2. Regenwasser aus der Schlieffen-Kaserne in Lüneburg
Das Regenwasser aus den Straßen und von den Dächern der Schlieffen-Kaserne wird zurzeit in zwei Regenrückhaltebecken und von dort in einen Vorfluter geleitet. Beides befindet sich vermutlich auf dem Plangebiet. Eine geänderte Abführung des Regenwassers muss aus unserer Sicht im Rahmen der Planung entwickelt werden.

3. Verschiedene Techniktrassen im Bereich der Schlieffen-Kaserne in Lüneburg
Verschiedene Trassen von Leitungen für die Infrastruktur der Schlieffen-Kaserne könnten überplant werden. Wir bitten, bei der weiteren Planung dies zu berücksichtigen.

Diese Stellungnahme wird eventuell für die Bundesrepublik Deutschland noch durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben ergänzt.

Die vor allem lärmtechnischen Unterschiede bezogen auf den Bereich der Schlieffenkaserne sind Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5 sowie Erläuterungsbericht, S. 140 ff) und in die gesamtplanerische Entscheidung eingeflossen. Lärmtechnische Beeinträchtigungen infolge der A 39 werden durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen auf das gesetzlich vorgegebene Maß beschränkt.
Detaillierte Fragen zur Entwässerung und zu Leitungquerungen werden im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte beantwortet.

RV-LG: Mit Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) werden die genannten Belange nicht durch das Vorhaben beeinträchtigt.

Wasser- und Schiffsamt Uelzen

164

1162

ja

ergänzend zu meinem Schreiben vom 22.05.2006 habe ich noch folgende redaktionelle Hinweise bzw. die geplanten Kreuzungen des Elbe-Seitenkanals mittels Brücken betreffend vorzutragen.

- Redaktionelle Hinweise

- S. 26, vorletzter Absatz, ... Bundeswasserstraße Mittellandkanal ...
- S. 27 erster Absatz, (... am Mittellandkanal nördlich und westlich von Wolfsburg) ...
- S. 149, zweiter Absatz, ... mit dem Elbe-Seitenkanal kommt ...

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen

Wasser- und Schiffsamt Uelzen

164

1163

ja

- Forderungen für geplante Kreuzungsbauwerke

- Die Kosten für Anpassungsmaßnahmen an den Brückenbauwerken bei einem künftigen Ausbau der Bundeswasserstraße Elbe-Seitenkanal sind durch die Straßenbauverwaltung zu tragen.
- Neue Brückenbauwerke über den Elbe-Seitenkanal müssen sicherstellen, dass Zuwegungen zu den Betriebswegen (Ost- und Westseite) der Wasser- und Schiffsverwaltung (WSV) zu Lasten der Straßenbauverwaltung hergestellt werden. Die Zuwegungen sind im Havariefall für den Einsatz von Rettungsfahrzeugen/Feuerwehren erforderlich.
- Die Entwässerung der geplanten Brückenbauwerke ist zum gegebenen Zeitpunkt mit dem WSA Uelzen abzustimmen. Dabei sollte sich an die Art der Entwässerung an den vorhandenen Brückenbauwerken orientiert werden.

Die Kostentragung richtet sich nach den gültigen Rechtsvorschriften.
Die Zuwegungen werden grundsätzlich aufrecht erhalten.
Eine Abstimmung zur Entwässerung ist in den weiteren Planungsschritten vorgesehen.

Polizeidirektion Braunschweig

165

185

Für den Bereich meiner Dienststellen sind jedoch einige grundlegende Punkte als Forderung bzw. Anregung extrem wichtig:

- Bau und Einrichtung von PWC- Anlagen

mit einer ausreichenden Anzahl von Stellmöglichkeiten/-plätzen, getrennt nach den unterschiedlichen Verkehren, einschließlich einer sachgerechten und klaren Verkehrsführung auf den Anlagen, grundsätzlich nach der Vorfahrtsregel "rechts vor links"

- Bau/Einrichtung von Tank- und Rastanlagen

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Eine richtlinienkonforme Umsetzung der A 39 ist vorgesehen.

Eine ausreichende Anzahl von Stellmöglichkeiten/-plätzen, getrennt nach den unterschiedlichen Verkehren, inklusive einer sachgerechten und klaren Verkehrsführung auf den Anlagen ist unbedingt zu planen und einzurichten.

Es sind hier insbesondere eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen für den Schwerverkehr einzurichten, wobei die Aufstellrichtung der LKW/Sattelzüge so gewählt werden sollte, dass das Fahrerhaus der BAB abgewandt ist, um den gesetzlich erforderlichen Ruhebedürfnissen des Fahrpersonals optimal nachzukommen.

Die Durchfahrten sind so anzulegen, dass gegenseitige Behinderungen des Schwerverkehrs ausgeschlossen bzw. auf ein Minimum reduziert werden. Vorzusehen sind dabei auch Flächen und Sonderfahrstreifen, die von der Breite und Traglast auch für Sondertransporte/Schwer- und Großraumtransporte ausreichend dimensioniert sind und Kontrollen durch die Polizei sowie ein Stilllegen vor Ort ermöglichen, ohne Schäden an den Fahrbahnen zu verursachen.

Weiterhin ist der Einbau von Messplätzen bereits jetzt mit vorzusehen.

Bei der Anlage von Tankstellen ist insbesondere darauf zu achten, dass sämtliche Verkehre die Anlage erreichen können. Aus polizeilicher Sicht sollte dies jedoch nicht im unmittelbaren Zufahrtbereich des Rast- und Parkplatzes liegen.

Dabei wird hier gleich auf die steigende Zahl der „Autogas“ und „Flüssiggas“ betriebenen Fahrzeuge hingewiesen.

Aus kriminalpräventiver Sicht sollten Behinderten- und Frauenparkplätze immer in der Nähe der Raststätte bzw. der WC- Anlagen vorgesehen sein. Die Wege in diesen Bereichen sollten ausreichend beleuchtet werden.

- Aus Sicht der Polizei wäre es außerdem wünschenswert, eine weitere Auf- und Abfahrt im Bereich Wittingen Süd vorzusehen. Die Stadt Wittingen wird durch Schwerverkehr mit Ziel zur Fa. Glunz, Nettgau, stark belastet. Die Lichtzeichenanlage im Bereich der B 244/ L 270 ist bereits jetzt an ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Auch das Straßennetz der Stadt Wittingen ist für diese Verkehre nicht ausreichend dimensioniert. Nach dem Bau der A 39 ist jedoch in diesem Bereich mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Eine Zufahrt an der L 286 könnte diese Probleme verhindern.

- Die Richtlinien über die Breiten der Fahrbahnen, die Nebenanlagen, Parkplätze und Raststätten sollten dabei unbedingt berücksichtigt werden. Wir gehen jedoch davon aus, dass dies bereits geplant ist.

E.ON Netz GmbH Regionalzentrum Nord

169

1165

durch die Untersuchungsräume für die geplante BAB A 39 verlaufen Hochspannungsfreileitungen unseres Unternehmens.

Die weitere Beteiligung wird zugesagt.

Zu Ihrer Information erhalten Sie einen Übersichtsplan unseres Hochspannungsnetzes mit unseren dargestellten Versorgungsunterlagen. Teilpläne im Maßsstab 1:25000 können auf Anforderung unter Angabe der Blattnummern zugesandt werden.

Am Verfahren bitten wir Sie uns weiterhin zu beteiligen. (Anm.: Anlage liegt Vorhabenträger vor.)

ExxonMobil Production Deutschland GmbH

171

14

...die ExxonMobil Production Deutschland GmbH (EMPG) nimmt die Betriebsführung für die Produktionsaktivitäten einschließlich des Betriebs des Leitungsnetzes und der Untergrundspeicher der BEB Erdgas und Erdöl GmbH (BEB), der Mobil Erdgas-Erdöl GmbH (MEEG) und der Norddeutsche Erdgas-Aufbereitungs-Gesellschaft (NEAG) wahr.

Wir schreiben Ihnen im Auftrag der BEB, der MEEG und der NEAG und danken Ihnen für die Beteiligung in der o.a. Angelegenheit.

Von dem Vorhaben sind Anlagen wie nachfolgend beschrieben betroffen: (Anm.: tabellarische Aufzählung von vorhandenen Leitungen / Kabeln und Bohrungen).

Den Leitungsverlauf entnehmen Sie bitte den beigefügten Bestandsplänen. (Anm.: Pläne befinden sich in 5 Ordnern).

Die verfüllten Bohrungen haben einen Schutzbereich mit einem Radius von 5 m, der nicht überbaut oder abgegraben werden darf.

Wir weisen darauf hin, dass unsere Angaben/Planeintragungen zur unverbindlichen Vorinformation erfolgen. Die Angaben über Lage, Deckung und Verlauf der o.g. BEB/MEEG-Anlagen(en) sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der EMPG

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, eine Beteiligung in den weiteren Planungsschritten ist vorgesehen.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

bestätigt werden.

An der/den Leitung(en) befinden sich Schilderpfähle mit Meßanschlüssen zur Messung des Rohr/Bodenpotenzials.

Im Schutzstreifenbereich besteht ein grundsätzliches Bauverbot und ein Verbot sonstiger leitunggefährdender Maßnahmen. Dazu zählt auch das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern sowie das Setzen von tiefwurzelnden Pflanzen.

Aus Sicherheitsgründen ist es unbedingt erforderlich, rechtzeitig, spätestens jedoch 5 Tage vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Leitungsschutzstreifenbereich Kontakt zu den aufgeführten Überwachungsbetrieben aufzunehmen.

Wir weisen darauf hin, dass die genaue Lage / Höhenlage der Erdgastransportleitung(en) / Begleitkabel vor Beginn der Detailplanung zu ermitteln ist. Hierzu ist es erforderlich, mit dem zuständigen EMPG-Betrieb rechtzeitig (5 Tage vorher) einen Termin zu vereinbaren.

Die Schutzanweisungen fügen wir mit der Bitte um Beachtung durch die bauausführende Firma bei. Sie sind auf der Baustelle zusammen mit den Plänen vorzuhalten.

Für eine detaillierte Aussage über etwaige Schutzmaßnahmen für die Erdgastransportleitungen bei der Kreuzung mit der BAB benötigen wir ein Bodengutachten sowie genaue Planunterlagen (Querprofil mit Erdgastransportleitungen und Höhenangaben), um die evtl. erforderlichen Schutzmaßnahmen (evtl. Schutzbauwerk / Umlegung) festzulegen.

Weiter weisen wir darauf hin, dass es sich bei den Schutzmaßnahmen für unsere Erdgastransportleitungen um aufwendige Baumaßnahmen handelt, die ein Jahr Planung und Bauvorlauf benötigen. Die Kosten für die Schutzmaßnahmen / Gutachten sind vom Verursacher zu tragen. Evtl. geplante Ersatzmaßnahmen / Ausgleichsmaßnahmen sind außerhalb des Schutzstreifens unserer Erdgastransportleitungen durchzuführen.

Abschließend möchten wir Ihnen mitteilen, dass sich in den überplanten Flächen diverse rekultivierte sowie stillgelegte Bohr- und Ölschlammgruben befinden. Es handelt sich dabei um die in der beiliegenden Tabelle aufgeführten bzw. in Übersichtsplänen gelb dargestellten Standorte. Bei den Ablagerungsstandorten handelt es sich um Lokationen, die zur Aufnahme von Bohrrückständen aus Erdöl- und Erdgasbohrungen angelegt worden sind. Das aus Sanden bis tonigen Schluffen bestehende Einlagerungsgut muß aus statischer Sicht als nicht tragfähig eingestuft werden. Eine Überbauung der Fläche ist damit grundsätzlich auszuschließen. Für Rückfragen bezüglich der Bohr- und Ölschlammgruben steht Ihnen Herr Jago von der Abteilung TESE unter 12 05 11 / 6 41 29 25 gerne zur Verfügung.

Unsere heutige Stellungnahme bezieht sich auf den derzeitigen Planungsstand. Laufende Baumaßnahmen sowie zukünftige Planungen sind in dieser Stellungnahme nicht enthalten.

Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH Werk Stade

173

42

- Im Bereich des o. g. Raumordnungsverfahrens ist die Pipeline StadeTeutschenthal (PST) einschl. Steuerkabel und anderer Nebenanlagen unseres Unternehmens verlegt. Unsere Pipeline kreuzt im Abschnitt 519 die "Vorzugsvariante" und in den Abschnitten 501, 521, 523 und 526 werden "Varianten" der Trassenführung der A 39 gekreuzt. Des weiteren kommt es zu einer Kreuzung der PST mit der geplanten B 4 im Abschnitt 701. Den genauen Verlauf der PST können Sie den beiliegenden Übersichtskarten entnehmen.

- Parallel zum Schutzstreifen unserer Pipeline verläuft eine Pipelinetrasse der Exxon Mobil Production Deutschland GmbH.

- Über unserer Pipeline ist ein Schutzstreifen von 6 m (jeweils 3 m beidseitig der Rohrachse) definiert. Für den Schutzstreifen der Leitung ist zu beachten, dass generell keine betriebsfremden Gebäude bzw. bauliche Anlagen errichtet und tiefwurzelnde Bepflanzungen vorgenommen werden dürfen sowie keinerlei Ablagerungen von Materialien und Gegenständen erfolgen darf. Gemäß gesetzlichen Forderungen muss der Schutzstreifen eine einwandfreie Wartung der Leitung zu jedem Zeitpunkt ermöglichen. Sonstige Einwirkungen, die den Bestand oder Betrieb dieser Leitung beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden. Arbeiten im Schutzstreifen bedürfen der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung bzw. Zustimmung unseres Unternehmens.

- Erst nach der Festlegung des endgültigen Trassenverlaufes der A 39 kann eine präzisere Stellungnahme unsererseits abgegeben werden.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, eine Beteiligung in den weiteren Planungsschritten ist vorgesehen.

Gas de France Exploration, Produktion Deutschland GmbH

174

66

Wir teilen Ihnen mit, dass wir im o. g. Bereich keinerlei technische Anlagen betreiben, die berücksichtigt werden müssen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass sich in der Nähe des Geltungsbereiches verfüllte Bohrungen befinden. Diese sind in den beiliegenden Plänen dargestellt. Die Pläne besitzen eine Gültigkeit von 6 Wochen nach Erhalt.

Eine Beteiligung in weiteren Verfahrensschritten wird zugesagt.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

Wir möchten Sie darum bitten uns auch zukünftig an diesem Verfahren zu beteiligen.

Deutsche Telekom AG Technikniederlassung

181 183

Im Bereich der Trassenvarianten kreuzen an verschiedenen Stellen, insbesondere im Zuge öffentlicher Straßen- und Wege, mehrere zum Teil hochwertige Telekommunikationslinien die geplante Trasse. Es ist nicht ausgeschlossen, dass diese Telekommunikationslinien geschützt, geändert oder verlegt werden müssen. Das Eigentum der Deutschen Telekom AG, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie die Vermögensinteressen der Telekom werden durch das Vorhaben betroffen. Die erforderlichen Maßnahmen an unseren Telekommunikationslinien müssen im Rahmen des noch folgenden Planfeststellungsverfahrens mit der Gesamtmaßnahme abgestimmt werden. Wir bitten deshalb, die Deutsche Telekom AG am Planfeststellungsverfahren als betroffenes Unternehmen zu beteiligen.

Eine weitere Beteiligung wird zugesagt.

LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH

214 65

die uns zugesandten Unterlagen haben wir eingesehen. Betroffen von dem Raumordnungsverfahren sind mehrere bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnstrecken.

Die weitere Beteiligung, auch der Osthannoverschen Eisenbahnen AG, im weiteren Planungsverfahren wird zugesagt.

Aus dem Verteiler geht nicht hervor, ob das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover, als zuständige Aufsichtsbehörde der bundeseigenen Bahn (DB Netz AG) und die nichtbundeseigenen Bahn, Osthannoversche Eisenbahnen AG, Biermannstraße 33, 29221 Celle als betroffenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, beteiligt sind. (Anlage: Tabelle mit Eisenbahnstrecken, die im Untersuchungsraum vorhanden sind).

Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren für den Bau der Autobahn sind die Einzelheiten mit den Kreuzungsbeteiligten (Eisenbahnen: DB Netz AG und OHE) zu regeln.

Die OHE - Strecke Wittingen West - Rühren - (Oebisfelde) ist im Abschnitt von Radenbeck, Bahn - km 14,200 bis Rühren, Bahn - km 34,919, mit Bescheid des Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 8. November 2005 (Az. 44.2-30221/16/10) gemäß § 11 AEG stillgelegt. Im Streckenabschnitt Rühren - Oebisfelde ist das Gleis bereits vor längerer Zeit vollständig zurückgebaut worden.

Für den Rückbau der Bahnanlagen in dem Streckenabschnitt Radenbeck - Rühren und der Stichstrecke Beedenbostel - Mariagluck ist von der OHE am 26. April 2006 ein Planfeststellungsverfahren gem. § 18 (1) des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eingeleitet worden.

Die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE), Biermannstraße 33, 29221 Celle, ist zu beteiligen.

Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Hannover

221 1175

Ich kann Ihnen jedoch mitteilen, dass beim Eisenbahn-Bundesamt ein Verfahren für den dreigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Lüneburg - Stelle anhängig ist. Dieser dreigleisige Ausbau dürfte durch Ihr Straßenbauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.

Ohne Kommentar

Weitere Streckenausbau- oder Neubaumaßnahmen der Eisenbahnen des Bundes in dem möglicherweise betroffenen Gebiet sind im Moment nicht bekannt. Es ist aber häufig so, dass die DB Netz AG zunächst interne Planungen anstellt, die dem Eisenbahn-Bundesamt noch nicht bekannt sind. Diese Planungen werden dann hier erst kurz vor oder mit Antragstellung bekannt.

Dem Verteiler entnehme ich jedoch, dass Sie die DB Netz AG auch beteiligt haben. Ich gehe also davon aus, dass Sie von dort Hinweise auf ggf. geplante Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes bekommen haben.

Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE)

222 841

Die Belange der Osthannoversche Eisenbahnen AG werden durch diese Planungen der Vorrangtrasse im Streckenbereich unserer Eisenbahninfrastruktur Lüneburg Nord - Bleckede berührt. Den Antragsunterlagen und den Karten ist zu entnehmen, dass es vorgesehen ist, unsere Infrastruktur innerhalb des Bahnhofes Lüneburg Nord, in Höhe des heutigen höhengleichen Bahnübergangs "Meisterweg" in Bahnkm 1,134 durch ein neues Bauwerk zu kreuzen. Es ist nicht näher erläutert, ob dieses Bauwerk als Brückenbauwerk erstellt wird oder aber eine Tunnellösung vorgesehen ist. In den weiteren Planungen sollte berücksichtigt werden, dass im Bereich unserer Gleisanlagen des Bahnhofs Lüneburg Nord auch die noch vorhandenen Gleisanlagen des Bundes (ehem. Anschluss der StOV Lüneburg) neu gekreuzt werden müssen.

Im Zuge des Abschnittes 502 der Vorzugsvariante ist eine Überführung der Bahntrasse vorgesehen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, Karte II.11.GP2-5). Die weitere Beteiligung der Osthannoverschen Eisenbahnen AG sowie der Landeseisenbahnaufsicht wird zugesagt.

Die Ausführungsplanungen im weiteren Planungsverlauf sind mit unserem Hause und der Landeseisenbahnaufsicht (LEA), Hannover abzustimmen.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Purena GmbH Lüneburg	223	67		
<p>zum o.g. Raumordnungsverfahren haben wir die verschiedenen Trassenvarianten geprüft. Wir möchten Ihnen hiermit mitteilen, dass das festgesetzte Wasserschutzgebiet Lüneburg vom 15.03.1993 in der Lage hydrogeologisch neu abgegrenzt wurde.</p> <p>Entsprechende hydrogeologische Modellberechnungen wurden der Bezirksregierung Lüneburg mit den Antragsunterlagen zur Neubewilligung des Wasserrechtes Wasserwerk Lüneburg eingereicht und am 20.12.2004 genehmigt.</p> <p>Das neu abgegrenzte Grundwassereinzugsgebiet ist somit bekannt und muss unser Erachtens planerisch berücksichtigt werden. Eine entsprechende Prüfung bitten wir vorzunehmen.</p> <p>Weiterhin bitten wir, den Aspekt „Grundwasserschutz“ im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen und ggf. bauliche Vorkehrungen in den betreffenden Bereichen zu treffen, mit dem Ziel einen Eintrag vom verunreinigten Oberflächenwasser der A 39 in das Grundwasser dauerhaft zu verhindern.</p> <p>Die örtliche Lage des neu abgegrenzten Trinkwassereinzugsgebietes können Sie aus dem beigefügten Lageplan (Anlage 1) entnehmen. Des Weiteren befinden sich im Trassenbereich technische Anlagen der Trinkwasserversorgung, die bei einer Überbauung technisch gesichert werden müssen.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung zur A 39 bitten wir um eine frühzeitige Beteiligung unseres Unternehmens, um die notwendigen Maßnahmen rechtzeitig abstimmen zu können.</p>	<p>Das Schutzgut Grundwasser ist im Rahmen der UVS erfasst worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 276 ff und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S.44 ff).</p> <p>Die Trinkwasserschutzzone III wird im Normalfall anhand des Grundwassereinzugsgebiets abgegrenzt. Im vorliegenden Fall war die Datenerhebung vor der Genehmigung des Trinkwasserschutzgebietes abgeschlossen und ist daher in der UVS nicht berücksichtigt worden.</p> <p>Der Grundwasserschutz wird im weiteren Planungsprozess und bei einem Bau der A 39 berücksichtigt.</p> <p>Die weitere Beteiligung im Planungsverfahren wird zugesagt</p>			
Erdgas Verkaufs-Gesellschaft mbH, Münster	225	1309		
<p>Aufgrund der derzeitigen Planung ergeben sich Kreuzungspunkte mit den im Betreff genannten HD-Erdgasleitungen nebst zugehörigen Mess- und Steuerkabeln.</p> <p>Für die oben genannten BTG-Leitungen ist federführend die ExxonMobil Production Deutschland GmbH (EMPG), Riethorst 12, 30659 Hannover, zuständig. Wir gehen davon aus, dass diese ebenfalls am Verfahren beteiligt wurde und diesbezüglich gesondert Stellung nimmt. Unsere Erdgasleitung ist innerhalb eines 8 m breiten Schutzstreifens verlegt, der durch Eintragung beschränkter persönlicher Dienstbarkeit in das Grundbuch dinglich gesichert ist. Innerhalb des Schutzstreifens sind die Errichtung von Gebäuden sowie sonstige leitungsgefährdende Einwirkungen untersagt.</p> <p>Gegen das geplante Vorhaben, insbesondere das Kreuzen unserer Anlagen, erheben wir grundsätzlich keine Bedenken, sofern die folgenden Bedingungen und Auflagen beachtet werden:</p> <p>Die geplante Autobahn sollte unsere Leitungen nach Möglichkeit rechtwinklig kreuzen. Unabhängig davon sind in den Kreuzungsbereichen Anpassungs- und / oder Sicherungsmaßnahmen an den Erdgasleitungen erforderlich, deren Art und Umfang sich erst im Zuge der Detailplanung festlegen lassen. Wir gehen davon aus, dass die Kosten hierfür vom Vorhabenträger übernommen werden.</p> <p>Wir behalten uns vor, bei sämtlichen Arbeiten und vorbereitenden Maßnahmen im Leitungsbereich anwesend zu sein. Zu diesem Zweck ist die Wintershall AG, Erdölwerke Barnstorf, Postfach 12 65, 49403 Barnstorf, Tel.: 05442-20-211 (Herr Welp), mindestens eine Woche vor Beginn der Arbeiten zu benachrichtigen</p> <p>Arbeiten, die die Sicherheit unserer HD-Erdgasleitung gefährden könnten, dürfen nur unter Aufsicht eines unserer Beauftragten erfolgen. Den Anweisungen des Beauftragten zum Schutz unserer Leitung ist Folge zu leisten; die eigene Verantwortlichkeit Ihrer Bediensteten und Beauftragten des Vorhabenträgers wird dadurch nicht eingeschränkt.</p> <p>Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen und stehen Ihnen für Rückfragen selbstverständlich gerne zur Verfügung.</p>	<p>Eine Beteiligung in den weiteren Planungsschritten wird zugesagt.</p> <p>Die Kostentragung richtet sich nach der bestehenden Gesetzes- und Vertragslage.</p>			
Abwassergesellschaft Lüneburg	226	1347		
<p>Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der Neubau der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg im vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Die Planung des Projektes wird von der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, Regionaler Geschäftsbereich Lüneburg, betrieben. In das Raumordnungsverfahren wurde eine so genannte Vorzugsvariante eingebracht, die Stadttrasse. Eine Ost- oder Westtangente, die an Lüneburg vorbei geht, hätte keine Belange der AGL berührt.</p> <p>Würde eine Radienänderung der Ostumgehung realisiert, ist die AGL nur mit geringen Kanal-Umbaumaßnahmen im Bereich Lüneburg-Moorfeld betroffen. Hier müssten in der Lienau- und Rielkestraße, sowie dem Demelweg ggf. Schmutz- und Regenwasserschächte sowie der Schmutzkanal DN 250 und die Regenhaltungen DN 600 und DN 300 umgelegt werden (siehe Anlage A).</p> <p>Wenn jedoch die Planung der Stadttrasse umgesetzt wird, werden an 7 Stationierungen umfangreiche Kanalbaumaßnahmen erforderlich (siehe Anlage B). Im Norden der A39-Stadttrasse (Detail 1) liegt ein Schmutzwasserkanal DN 600, der so genannte Adendorfsammler.</p>	<p>Die Hinweise werden in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.</p>			

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Im Bereich Bockelmannstraße kreuzt die Trasse einen stark frequentierten Freigefälle-Schmutzkanal DN 300 (Detail 2). In der Erbstorfer Landstraße sind mehrere Schmutz- und Regenwasserkanäle verlegt (Detail 3), deren Durchmesser von DN 300 bis DN 700 reichen. Für diese Leitungen, wie auch für den Schmutzwasserkanal aus Detail 2 kommt anstelle einer Umlegung nur ein Großraumkonzept mit Dükerung in Betracht. Selbiges gilt für die Kreuzungspunkte Meisterweg (Detail 4) und Meisterweg / Schlieffenpark (Detail 5), deren Schmutz- und Regen-Kanalisation von DN 250 bis DN 600 in einem gemeinsamen Konzept umzuplanen wäre. An der Ostseite des Schlieffenparks verläuft ein Regenwasserkanal DN 1000 in der A39 Stadtrasse (Detail 6). Das Detail 7 zeigt den Kreuzungsbereich mit der 13216. Hier könnten je nach Höhenlage der A39 ggf. die Kanalbaumaßnahmen entfallen. Für weiter Rückfragen in Bezug auf die Kanalisation steht Ihnen Frau Kersten zur Verfügung (04131-856918). Die Kartengrundlage für die Kläranlage basiert in den Raumordnungsplänen auf einem Bautenstand von vor 1998. Seitdem ist die Kläranlage jedoch in wesentlichen Teilen verändert worden. Die Änderungen sind im folgenden Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Insbesondere für das neue Verwaltungsgebäude werden bei Realisierung der Vorzugsvariante umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Im Bauablauf speziell für die Anbindung A 39 / B 209-Bockelmannstraße ist zu berücksichtigen, dass die Zufahrt zur Kläranlage jederzeit gewährleistet sein muss (auch an Wochenenden und Feiertagen). Für weiter Rückfragen in Bezug auf die Kläranlage steht Ihnen Herr Bolick zur Verfügung (04131-856921). [Anm.: Anlage liegt im Original dem Vorhabenträger vor.]

LSW Stadtwerke Wolfsburg

227

1348

Im Untersuchungsraum für das Raumordnungsverfahren betreiben wir 0,4-kV-, 20-kV Kabel, 110-kV-, 20-kV Freileitungen sowie Gasleitungen, Fernmeldeanlagen und Wasserleitungen. Die z.Zt. gültigen Übersichtspläne der Hauptversorgungsleitungen haben wir diesem Schreiben zu Ihrer Information als Anlage beigefügt. (Anm.: Pläne liegen dem Vorhabenträger vor.)

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Im Verlauf der weiteren Planungen bitten wir um intensive Beteiligung, um die ggf. erforderlichen Änderungen und Anpassungen unserer Versorgungsanlagen frühzeitig planen und koordinieren zu können. Zur Minimierung der Kosten für erforderliche Änderungen sollte die Trasse so gelegt werden, dass Kreuzungen mit bestehenden Hauptversorgungstrassen nach Möglichkeit vermieden werden. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass Änderungen an bestimmten Anlagen wie z.B. 110-KV Freileitungen je nach Art und Umfang einen Planungsvorlauf von ca. 12 Monaten benötigen. Bei Berücksichtigung der vorgenannten Hinweise bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken gegen das o.a. Raumordnungsverfahren.

RWE DEA AG, Wietze

228

1349

Durch die Planung werden zahlreiche bergbauliche Anlagen betroffen, für die wir Planausschnitte beigefügt haben. (Anmerkung: Die Beschreibung der Aufschlussbohrungen nebst Planausschnitten sowie die detaillierten Sicherheitsvorschriften liegen dem Vorhabenträger vor.)

In der Nähe der Vorzugsvariante liegt nur Bohrung 2 östlich von Seckendorf.

Das Erdölfeld Hankensbüttel- Süd ist durch die Querspangenvarianten B 190n/3 bis B 190n/5 betroffen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

gebb mbH, Köln

229

1344

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde die Wehrbereichsverwaltung Nord in Hannover um Stellungnahme bei der Einleitung des Raumordnungsverfahrens für die geplante BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg gebeten. Die Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb mbH (g.e.b.b.), ein Tochterunternehmen des Bundesministeriums der Verteidigung und von der Abteilung Wehrverwaltung beauftragt, die Mitbenutzung von Ueigenschaften der Bundeswehr durch Windenergieanlagen zu prüfen, ist von den Planungen für den Autobahnbau auch betroffen.

Eigentums- und Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung. Eine Beteiligung in den weiteren Planungsschritten wird zugesagt.

Die Vorzugsvariante der BAB A 39 tangiert im Abschnitt 561 den Truppenübungsplatz Ehra-Lessien, so dass die Wehrbereichsverwaltung Nord uns über die Einleitung des Raumordnungsverfahrens informiert hat. Das Bundesministerium der Verteidigung stimmte einer möglichen Mitbenutzung des Truppenübungsplatzes Ehra-Lessien durch Windenergieunternehmen grundsätzlich zu. Für das öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren ist der Mitbenutzer (Windenergieunternehmen) zuständig.

Für die notwendigen Abstimmungsgespräche mit den Genehmigungsbehörden haben wir die Firma Enercon GmbH ausgewählt. Aufgabe der Firma Enercon ist die qualifizierte Begleitung des öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahrens. Stimmt die Genehmigungsbehörde

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

dem Betrieb von Windenergieanlagen zu, gewährleistet die Firma Enercon GmbH laut Vertrag auch den Betrieb der Anlagen.
Die Vorzugsvariante der BAB A 39 im Abschnitt 561 führt über den östlichen Bereich des Truppenübungsplatzes Ehra-Lessien. Auf diesem Trassenverlauf der BAB A 39 bzw. dem hinzuzurechnenden Abstandsbereich befinden sich mehrere Planungsstandorte für Windenergieanlagen. Somit stehen sich auf diesem Teil des Truppenübungsplatzes zwei konkurrierende Maßnahmen gegenüber: Der mögliche Ausbau der BAB A 39 und der geplante Bau der Windenergieanlagen. Wenn es aus gesamtheitlicher Betrachtung sinnvoll ist, sind wir gerne bereit, die Standorte der Windenergieanlagen westlich zu verschieben, so dass der bevorzugte Trassenverlauf realisiert werden könnte. Dadurch entstehen uns Nachteile, die auch finanzieller Natur sind, insbesondere, weil es einen bestehenden Vertrag gibt. Bei Ausgleich der Nachteile kann jedoch von unserer Seite dem bevorzugten Trassenverlauf zugestimmt werden.

0.5 Alternativenprüfung

Landkreis Lüneburg

4

913

ja

Um die gravierenden Belastungen zu mildern, die die Neu- Zerschneidung für das Stadtgebiet von Lüneburg bedeuten würde, muss die Trasse so weit als irgend möglich mit Abdeckung geführt werden. Dies ist bereits im Rahmen des ROV detailliert im Hinblick auf Machbarkeit zu untersuchen und kann nicht auf das Planfeststellungsverfahren verlagert werden, weil dies eine Frage von grundsätzlicher auch raumordnerischer Bedeutung ist. Mehrkosten dürfen hier angesichts der wesentlich geringeren Beeinträchtigungen kein Argument sein, zumal die Vorzugsvariante um etwa 74 Mio. € günstiger ist als z.B. die Westvariante. (vgl. auch Ziel 2.4 05 RRÖP " Bei der Planung von Verkehrswegen und anderen lärmzeugenden Anlagen ist auf wirksamen Schallschutz zu achten. Die Lärmbelastung ist durch ausreichende Abstände oder andere geeignete Maßnahmen, wie Führung von Verkehrswegen im Einschnitt oder Anordnung von Lärmschutzwällen oder anderen lärmindernden Maßnahmen, möglichst gering zu halten.")

Unter dieser Voraussetzung ist die Vorzugsvariante - auch im Vergleich zu den anderen weniger günstigen Varianten - eine akzeptable Lösung und mindert mehrere der o.g. Nachteile (Zerschneidung, Verlärmung) deutlich.

Die lärmtechnischen Auswirkungen sind mittels des in der RLS-90 vorgegeben Verfahrens berechnet worden Grundsätzlich sind alle schalltechnischen Probleme, auch der Vorzugsvariante, lösbar.
Für die Vorzugsvariante ist unter den angenommenen Voraussetzungen (Gradientenlage, 6 m hohe Lärmschutzwände) eine Beeinträchtigung von 17 bestehenden Wohnhäusern oberhalb des gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwertes von 49 dB(A) ermittelt worden. Eine weitere Optimierung bzgl. der lärmtechnischen Beeinträchtigungen ist mit weiteren schallschutztechnischen Maßnahmen (z.B. Fahrbahnbelag, Erhöhung der Lärmschutzwände) möglich.
Der Bau einer Abdeckung oder eines Tunnels gefährdet das gesamte Projekt infolge der damit verbundenen deutlich höheren Investitions- und Betriebskosten.

Landkreis Lüneburg

4

919

ja

Zu 1.1.:

Bei einem Rückbau der jetzigen Ostumgehung wird das Lüneburger Holz nicht mehr mittig, sondern nur randlich zerschnitten. Dadurch kann ein größerer zusammenhängender Komplex zukünftig wieder stärker dem Erholungsvorrang dienen.
Allerdings weist die A 39 zum einen einen wesentlich größeren Querschnitt auf als die Ostumgehung und zum anderen handelt es sich um eine neue Zerschneidung alter wertvoller Laubholzbestände. Deshalb muss im weiteren Verfahren besonders großer Wert auf Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen gelegt werden. Hier bieten sich im Rahmen der geforderten Abdeckung u.U. Lösungen an.

Siehe Kommentar zu 0.5, ID 1018 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Für die A 39 ist in allen Abschnitten der Querschnitt RQ 29,5 vorgesehen. Dies gilt auch im Bereich der Stadt Lüneburg für die Abschnitte 502 und 503.
Maßnahmen zur weiteren Minimierung von Beeinträchtigungen sowie zur Kompensation des Eingriffes sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Mit der Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) bleibt die Zerschneidung im Bereich der vorhandenen Ostumgehung bestehen.

Landkreis Lüneburg

4

927

ja

Eingriffe könnten nur dann noch weiter gehend reduziert werden, wenn die vorhandene Trasse der jetzigen Ostumgehung Lüneburg vollständig genutzt würde.

Siehe Kommentare zu 0.5.2, ID 914 Landkreis Lüneburg [4], 0.5, ID 284 - SDW [193], 0.5.2 - ID 945 - IHK [175] und 4.01, ID 193 - VCD [215]

Landkreis Lüneburg

4

931

ja

Ob und inwieweit durch die möglich Entscheidung für eine Parallellage zum Elbe-Seiten-Kanal die Erholungsfunktion des Elbe-Seitenkanals zerstört würde, wäre zu untersuchen.

Die Bedeutung des ESK für die Erholungsfunktion wird insbesondere über das Landschaftsschutzgebiet „Exerzierplatz am Timeloberg“ abgebildet, welches sich zwischen Ohle Heide und Wulfstorf auch auf den östlich des ESK liegenden Naturraum erstreckt.
Landschaftsschutzgebiete haben neben dem Schutz der Natur vor allem den Schutzzweck „Erholung“. Aus diesem Grunde schneidet die Variante GP7-50/1 (Abschnitt 580) unter dem Schutzbereich Erholen auch schlechter ab als Variante GP7-50/1 (Abschnitt 510) (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50, S. 6 f). Siehe hierzu auch ID 425 - LK Uelzen [5] in Kapitel 0.5.2

Landkreis Lüneburg

4

932

ja

Vorschlag "W"

6. Die Landwehr als Kulturdenkmal und bestehendes Landschaftsschutzgebiet ist noch weiter gehend zu schützen. Hier ist zu prüfen, ob die Trasse nicht entsprechend in schon vorhandene

Siehe Kommentare zu ID 915 Landkreis Lüneburg [4], ID 614 Niedersächsisches Landvolk, Kreisverband Lüneburg [206], ID 946 IHK [175] in Kapitel 0.5.2.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Unterbrechungen im Bereich der K 40 verschoben werden kann, um diesen Bereich stärker zu verschonen.</p>				
Landkreis Lüneburg	4	941	ja	Vorschlag "X"
<p>5. Die weiter östlich geführten Varianten 507 (östlich Barendorf, westlich Horndorf) und 508 (östlich Holzen und Horndorf) würden zu einer verbesserten Anbindung gewerblicher Entwicklungsflächen in den Gemeinden Vastorf und Dahlenburg führen. Hieraus wären positive Auswirkungen für die Vermarktung der Gewerbeflächen in diesem Bereich zu erwarten. Um diese bei der Vorzugsvariante verminderten Entwicklungschancen zumindest teilweise zu verbessern, ist ein Anschluss der A 39 an das Kreisstraßennetz in Höhe Vastorf/Volkstorf, im Falle der Entscheidung für die Untervariante 580 (Führung parallel zum ESK) in Höhe Wulfstorf vorzusehen.</p>				<p>Die genaue Anzahl sowie Lage und Ausbildung der Anschlussstellen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.</p>
Landkreis Uelzen	5	424	ja	
<p>Der durchgeführte Hauptvariantenvergleich belegt nachvollziehbar, dass die Hauptvariante GP 1-46/1 sich als die deutlich schlechtere Lösung darstellt. Auch aus regionalplanerischer Sicht ist eine Westvariante abzulehnen. Die dort vorzufindenden Raumwiderstände sind nicht überwindbar. Als Konfliktbereiche werden hier exemplarisch angeführt: die Durchquerung des LSG "Süsing", das in seinem Kernbereich im RROP als Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft dargestellt ist; die zweimalige Querung der Schwienau (bei Hanstedt I und Stadorf); die Querung der Gerdau (Vorranggebiet für Natur und Landschaft) und die Querung der Hardau (Vorranggebiet für Natur und Landschaft). Eine westliche Führung der A 39 auf dem Variantenabschnitt 528 würde mit einem deutlichen Abstand an der Stadt Uelzen vorbeiführen und hätte keine positiven raumordnerischen und verkehrlichen Wirkungen für das Mittelzentrum Uelzen. Auch haben die bestehenden Gewerbegebiete im Stadtgebiet eine deutlich Ostausrichtung und sind nur über eine A 39, die östlich an der Stadt Uelzen vorbeigeführt wird, direkt verkehrlich zu erschließen. Dies gilt auch für den Hafen Uelzen und den in RROP zeichnerisch festgelegten Vorrangstandort für ein Güterverkehrszentrum (siehe auch LROP 3.6.0 03 und RROP D 3.6.0 02).</p>				<p>Im Rahmen der Untersuchungen sind die Raumwiderstände innerhalb des Suchraumes und des sich ergebenden Untersuchungsraumes ermittelt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse). Dabei sind auch die genannten Aspekte in den Untersuchungen erfasst und berücksichtigt worden. Die Anbindung verkehrserzeugender Standorte ist bei der Ermittlung der raumordnerischen Wirkungen der A 39 betrachtet worden (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 28). Häfen und Güterverkehrszentren sind bei der raumordnerischen Beurteilung der Linienvarianten ebenfalls berücksichtigt und in die Bedeutungsstufe hoch eingeteilt worden (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 43 ff und Anlagen 2.2 und A2.2).</p>
Gemeinde Adendorf	8	180	ja	
<p>2. Unzulängliche Verkehrsuntersuchungen zur Vermeidung von Staus, Ausweichverhalten der Kraftfahrer bei Unfällen und Baumaßnahmen auf der Ostumgehung bzw. einer Osttrasse. In meiner Stellungnahme zur Antragskonferenz habe ich - wie viele andere auch - auf die zu erwartenden Auswirkungen hingewiesen, wenn auf der Ostumgehung bzw. einer Osttrasse Hindernisse durch Unfälle bzw. Baumaßnahmen entstehen. Bereits jetzt entstehen durch die genannten Vorfälle Ausweichvorgänge in Richtung Innenstadt bzw. Richtung Adendorf/13 209 und A 250 bis hin zur totalen Verstopfung der Gebiete. Die Aufforderung zur verkehrlichen Überprüfung der Frage wurde nicht umgesetzt. Die erheblichen Probleme würden sich bei einer weiträumigen Umfahrung Lüneburgs nicht ergeben. Im Übrigen ergibt sich aus Ordner 29, Seite 69, Bild 35: Zusammenfassend sind aus den verkehrlichen und städtebaulichen Wirkungen die Varianten 1 und 2 (beides Westvarianten) zu präferieren und dann wieder die Variante 6 (auch im Westen). Die vorgenommene Gewichtung - ohne größere Erläuterung - dass die absoluten Wirkungswiderstände aus verkehrlicher Sicht nicht so gravierend sind, kann nicht nachvollzogen werden. Wenn eine Westtrasse als die fachlich vernünftigste Trasse ermittelt werden sollte, dürfte die Ostumgehung /B 4 nicht zurückgebaut werden dürfen, um die gerade geschilderten Vorteile eines Ausweichens erhalten zu können.</p>				<p>Verkehrsstörungen sind als selten auftretende Ereignisse im Rahmen der Linienfindung vor dem Hintergrund der ständigen Wirkungen nicht entscheidungserheblich und demzufolge nicht berücksichtigt. In dem genannten Bild werden die Rangziffern der verkehrlichen / städtebaulichen Kenngrößen für die sieben im Rahmen der Verkehrsuntersuchung (VU) betrachteten Linienvarianten zusammengefasst. Im Gesamtergebnis kommt die VU zu dem Schluss, dass sich aufgrund der geringen Wirkungsunterschiede innerhalb der betrachteten Linienvarianten keine eindeutige Präferenz zugunsten einer Variante aus der VU ableiten lässt und die Vorzugstrasse im Rahmen der Gesamtabwägung zu ermitteln ist (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 75 f). Aus der Zusammenfassung sowohl der verkehrlichen / städtebaulichen Kenngrößen als auch der raumordnerischen Wirkungen gehen die Varianten 1 (West), 2 (West) und 4 (Ost) als die aus Sicht der VU günstigsten hervor. Die VU kann, nicht nur aufgrund der insgesamt geringen Wirkungsunterschiede zwischen den Linienvarianten, nicht das alleinige Entscheidungskriterium für die Linienfindung sein. Dabei blieben neben den Aspekten, welche die Raumverträglichkeitsprüfung, der landwirtschaftliche Fachbeitrag und die Kostengegenüberstellung liefern, die gemäß UVPG zu berücksichtigenden Schutzgüter, und hier vor allem der Mensch, unbeachtet. Ein Rückbau der bestehenden B 4 im Bereich Lüneburg wäre im Fall einer Westvariante für die A 39 nicht vorgesehen.</p>
Gemeinde Adendorf	8	181	ja	
<p>3. Nordvariante - im Vergleich zu anderen Varianten als "ungünstig eingestuft". Die Gemeinde Adendorf teilt die Auffassung, dass für diese Trasse gravierende Konfliktschwerpunkte festzustellen sind und eine Berücksichtigung nicht in Frage kommt.</p>				<p>Die Nordvariante wird im Vergleich zur Ebensbergvariante als ungünstiger eingestuft und im weiteren Variantenvergleich nicht berücksichtigt (Unterlage 9 - Nordumfahrung Lüneburg).</p>
Gemeinde Wendisch Evern	42	162	ja	
<p>2. Nachdrücklich wird der vom Landkreis Lüneburg vorgetragene Anregung widersprochen, den Untersuchungsraum auf eine westlich oder östlich des</p>				<p>Kumulative Belastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
(ESK) gelegene Fläche auszuweiten. Gerade in diesem Bereich würde ein nicht hinnehmbarer Flächenverbrauch eintreten, der zu einer weiteren Zerschneidung der Landschaft und somit auch zu einer Zerstörung von der Naherholung dienenden Flächen führt. Die Lebensbedingungen in Wendisch Evren würden in markanter Weise eine zusätzliche nicht auszugleichende Beeinträchtigung erfahren, weil Wendisch Evren bereits jetzt durch den südlich gelegenen Standortübungsplatz und die westlich gelegene Kreisstraße 37 sowie die Ostumgehung Lüneburg und die nördlich verlaufende viel befahrene Kreisstraße 40 durch die erheblichen Lärmimmissionen und Schadstoffemissionen vorbelastet ist.				
Gemeinde Brietlingen	45	217	nein	
Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die sogenannte "Nordvariante" hingegen massiv die Interessen der Gemeinde Brietlingen berührt. Der Rat der Gemeinde Brietlingen hält an seiner in der Sitzung vom 29.09.2005 beschlossenen Resolution mit folgendem Wortlaut fest: "Mit Bezug auf die Beurteilung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg, vom 15. August 2005 stellt die Nordvariante der geplanten A 39 keine zumutbare Alternative im Sinne der FFH-Verträglichkeitsprüfung dar und hat aufgrund der aufgezeigten gravierenden Konfliktpunkte und beschriebenen Schwierigkeiten keine Aussicht darauf, aus dem Raumordnungsverfahren als Präferenztrasse hervorzugehen. Deshalb besteht für eine differenzierte Untersuchung dieser Bereiche nördlich der Stadt Lüneburg im Rahmen der weiteren Untersuchung keine fachliche Notwendigkeit." Die Gemeinde Brietlingen hält die o.g. Resolution aufrecht und lehnt daher weiterhin die sogenannte "Nordvariante" ab.				
Gemeinde Rullstorf	50	111	nein	700
Die in der Vorstudie dargestellte so genannte "Nordvariante" berührt dagegen massiv die Interessen der Gemeinde Rullstorf und ihrer Ortsteile und würde zu besonders schwerwiegenden Beeinträchtigungen, besonders in den Bereichen Wohnen, Naherholung und Naturschutz führen, die nicht hingenommen werden können. Die Nordvariante stellt schwerwiegende raumbedeutsame Beeinträchtigungen dar und ist daher vorsorglich von der Gemeinde Rullstorf abzulehnen.				
Flecken Ebstorf	53	152	nein	
Infolge der Nähe und Parallelität der Westtrasse zur vorhandenen A 7 ist damit zu rechnen, dass die Verkehrsproblematik des Landkreises Uelzen bei Verwirklichung dieser Westtrasse nicht gelöst werden kann. Eine sinnvolle räumliche Erschließung des Landkreises wäre insbesondere im Ostkreis und im Weiteren nach Sachsen-Anhalt dadurch nicht gegeben. Des Weiteren ist beim Bau der Westtrasse (Linienführungen 527 / 528) mit erheblichen Mehrkosten, die gerade in der heutigen Zeit nicht zu vertreten sind, zu rechnen.				
Gemeinde Altenmedingen	59	85	ja	581
Bei den Auswertungen zum Raumordnungsverfahren bitten wir, der Rat der Gemeinde Altenmedingen, die vorstehenden Ausführungen unbedingt zu berücksichtigen. Dem Wunsch einer verkehrsmäßig besseren Erschließung unserer Region kann auch ohne den Bau der BAB A 39 durch das Gemeindegebiet entsprochen werden, wenn man sich auf den Ausbau der vorhandenen Bundesstraßen mit entsprechenden Ortsumgehungen konzentriert				
Stadt Bad Bevensen	60	49	ja	
die historische Zuwegung zur Stadt Bad Bevensen von den benachbarten Oberzentren Lüneburg und Celle sowie auch dem Mittelzentrum Uelzen und nicht zuletzt von den Großstädten Hamburg, Hannover und Braunschweig erfolgt von Westen. Aus Sicht der Stadt Bad Bevensen ist die Anbindung an eine Autobahn für				
				Straßen sind bei der Betrachtung der Immissionen aus einem einzelnen Projekt nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt. Siehe auch 1.5 ID 161 Gemeinde Wendisch Evren
				Die Nordvariante wird aufgrund der erarbeiteten Ergebnisse im Vergleich mindestens zur Ebensbergvariante, und damit auch zu weiteren Varianten, als ungünstiger eingestuft (Erläuterungsbericht, S. 272 ff sowie Unterlage 9 - Nordumfahrung Lüneburg). Der Raum nördlich von Lüneburg wurde anhand der groben Raumanalyse aufgrund des Raumwiderstandes als nicht geeignet für die Aufnahme einer Autobahntrasse herausgearbeitet (Unterlage 1 - UVS- Raumanalyse, S. 44 ff sowie Karte I.4, Blatt 1).
				Die Nordvariante wurde in einem qualifizierten Variantenvergleich mit der Ebensbergvariante verglichen. Vor allem aufgrund der Schutzgüter Mensch- Erholen, Tiere und Pflanzen sowie Boden scheidet die Nordvariante schlechter ab. Verkehrliche Vorteile der Nordvariante sind nicht zu erkennen (Unterlage 9 – Nordumfahrung Lüneburg). Die Nordvariante wurde aufgrund dieser Ergebnisse in den weiteren Vergleichen nicht weiter betrachtet.
				Der Verlauf einer Westvariante in Nähe zur A 7 ist im Rahmen der Ermittlung der verkehrlichen / städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen betrachtet worden (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung). Die Kosten sind Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134 ff).
				Die Straßenbauverwaltung folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbaugesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen. Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspange zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum, vor allem auch im Raum Uelzen. Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt
				Die einfachere Erschließung für eine einzelne Stadt, hier Bad Bevensen, hat aufgrund der gesamtplanerischen Abwägung unter Beachtung aller Schutzgüter und der Ergebnisse der weiteren Gutachten zurückzustehen. Im Bereich der Stadt Bad Bevensen kommt es durch den Verlauf der Vorzugsvariante auf der L 232 Bad Bevensen -

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Bad Bevensen am einfachsten zu gestalten, wenn die geplante A 39 westlich von Bad Bevensen gebaut wird. Von daher bitten wir, doch noch einmal zu prüfen, ob die derzeit verworfene Westvariante gegenüber der aktuell vorgeschlagenen östlich von Bad Bevensen verlaufenden Vorzugsvariante die bessere Baualternative darstellt.				
Gemeinde Barum	61	693	nein	
7. Der von Teilen der Öffentlichkeit geforderte Ausbau der B 4 zur Autobahn ist aus Sicht der Gemeinde Barum nicht realistisch. Auch nach dem Bau einer BAB auf der Trasse der B 4 wäre eine überregionale Straße (Bundesstraße) erforderlich, die den einer BAB nachgeordneten Verkehr aufnimmt. Ansonsten käme es zu einer unerträglichen Belastung der Gemeindestraßen auch im Gebiet der Gemeinde Barum. Der Ausbau der B 4 zur BAB wird daher von Seiten der Gemeinde Barum abgelehnt.				Altenmedingen zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/d auf 6.000 Kfz/d. Auf der L 232 Bad Bevensen B 4 kommt es zu einer deutlichen Entlastung von 5.000 Kfz/d (2.000 Kfz/d statt 7.000 Kfz/d). Weiterhin kommt es in der Stadt Bad Bevensen zu geringen Änderungen der Verkehrsmengen (Steigerungen und Abnahmen jeweils unter 500 Kfz/d).
Gemeinde Jelmstorf	64	150	nein	
3. Einen Ausbau der B 4 mit Ortsumgehungen statt BAB A 39 lehnen wir aus folgenden Gründen ab: Zu zusätzlich neuen Belastungen würde es im Bereich zwischen Deutsch-Evem und Seedorf kommen, da diese Variante hier zum Teil weit ab von den bestehenden B 4 verläuft. Neben der möglichen Nutzung der vorhandenen Verkehrswege um Jelmstorf bitten wir zu bedenken, dass die Gemarkung der Gemeinde Jelmstorf jetzt schon recht belastet ist. So zieht sich von Süd nach Nord bzw. Nord nach Süd mitten durch den Ort Jelmstorf die B 4, zwischen Jelmstorf und Bruchtorf die Eisenbahnstrecke Hamburg-Hannover sowie die Ilmenau in Bruchtorf. Eine vierte große Verkehrsader in Nord-Südrichtung durch die Gemarkung Jelmstorf in Form einer Umgehungsstraße (autobahnähnlich ausgebaute B 4) würde eine außergewöhnliche nicht vertretbare Belastung - besonders für die Anwohner entlang der B 4 durch das unerträglich hohe Verkehrsaufkommen - bedeuten.				Die Nutzung des Korridors der bestehenden B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen wird aufgrund des hohen Raumwiderstandes und der nur in sehr geringem Maß vorhandenen relativ konfliktarmen Bereich als nicht geeignet zur Aufnahme einer Autobahntrasse erachtet (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, Karte I.4 sowie Unterlage 9 - B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen).
Gemeinde Weste	66	366	ja	
Schutzgut Mensch (Wohnen und Erholen) Neben der entwickelten Vorzugsvariante kann es zu zwei weiteren Trassenführungen mit jeweiligen Untervarianten der A39 durch unsere Gemeinde kommen. 1. Die Variante 8-17/3 (östlich Westersunderberg) lehnen wir ab, da hier der Verlauf ca. 75 m an der Siedlung Westersunderberg sowie ca. 250 m an der Siedlung Weste Siedlung vorbei führen würde. Diese Abstände sind unakzeptabel, da es alternative Varianten gibt. 2. Die Variante 8-17/2 (westlich Höver) lehnen wir in der so dargestellten Trassenführung ab, da sie ca. 500 m am Ort Höver vorbeiführt und es sich hier auch um die Hauptwindrichtung handelt und es Alternativen gibt. 3. Die Variante 8-17/1 (östlich Oetzendorf) - auch Vorzugsvariante genannt, mit einem Abstand zu Oetzendorf von ca. 700 m und zu Höver von 1050 m berücksichtigt die Abstände zu bewohntem Gebiet in unserer Gemeinde am besten. Es ist jedoch zu prüfen, ob durch bauliche Maßnahmen wie Einschnitte bzw. Dämme sich Verbesserungen bzw. Verschlechterungen für die beiden Orte ergeben. Ziel für die Trassenfindung muß sein, hier eine möglichst geringe Störung der Wohnbevölkerung durch den Faktor Lärm zu gewährleisten. Wir gehen davon aus, das zusätzliche bauliche Maßnahmen erforderlich werden, um dieses Ziel zu erreichen.				Der Verlauf einer Westvariante in Nähe zur A 7 ist im Rahmen der Ermittlung der verkehrlichen / städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen betrachtet worden (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung). Der Ausbau der B 4 mit Ortsumgehungen ist nicht Ziel der Planungen für die A 39. Gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist zwischen Lüneburg und Wolfsburg eine Autobahnverbindung zu planen. Der Bau einer A 39 zwischen Lüneburg und Uelzen in Parallellage zur B 4 wird aus Sicht der UVS abgelehnt (Unterlage 9 – B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen).
Flecken Bad Bodenteich	69	391	ja	537, 540, 546
eine nachvollziehbare Darstellung, warum z.B. der Verlauf durch die Seewiesen trotz negativer Beurteilung aus umweltfachlicher Abwägung beim Untervariantenvergleich in die Vorzugsvariante aufgenommen wurde				Im Untervariantenvergleich GP 20-29 zeigen sich Vorteile für die Variante unter Meidung der Seewiesen. Dies liegt insbesondere in den wasserhaushaltlichen Belange begründet. Der Untervariantenvergleich GP 20-39 weist aus umweltfachlicher Sicht deutliche Vorteile für die westlichste Variante unter Durchschneidung der Seewiesen auf; vor allem im Hinblick auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, bei geringen Auswirkungsunterschieden im Schutzbereich Mensch. Eine endgültige Festlegung für eine der hier betrachteten Varianten wird durch die unterschiedlichen Ergebnisse zwischen der UVS und den landwirtschaftlichen Belangen und der Wirtschaftlichkeit hier nicht getroffen. Der Untervariantenvergleich GP 20-37 ergibt deutliche Vorteile aus Sicht der UVS für die westliche Untervariante in fast allen Schutzgütern, vor allem im Schutzgut Mensch.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				Auch die landwirtschaftlichen Belange sowie die Kostenbetrachtung sprechen für die westliche Untervariante unter Nutzung des Abschnittes 546. Der weitere Verlauf der Trasse im Süden über eine Führung westlich parallel zum Automobil- Versuchsgelände ist nach dem Untervariantenvergleich GP 36-42 gesamtplanerisch günstiger als eine östlich des Versuchsgeländes liegende Trasse. Im Teilvariantenvergleich GP 13-46 schneidet die gewählte Variante gegenüber der westlichsten Führung über den B 4-Korridor und einer östlichsten Führung in allen Aspekten (UVS, Landwirtschaft, Kosten) zum Teil deutlich günstiger ab. Die Minimierung der Beeinträchtigungen der Seewiesen ist Bestandteil des zusätzlich durchgeführten Variantenvergleiches GP 61-62.
Flecken Bad Bodenteich	69	393	ja	
regt alternativ eine Verschiebung der Vorzugsvariante A 39 gemäß Ziff. 4 der Stellungnahme an.				Ohne Kommentar
Flecken Bad Bodenteich	69	403	ja	
Die Wahl der Vorzugsvariante nach der Vorgehensweise über Vergleiche verschiedener Untervarianten und Auswahl der jeweils besseren Variante mit Einarbeitung in Teil- und Hauptvarianten ist im Bereich Bodenteich aus den vorgelegten Unterlagen nicht eindeutig nachvollziehbar. So wird im Untervariantenvergleich GP 20-29 die Variante durch die schützenswerten Seewiesen GP 20-29/1 aus umweltfachlicher Gesamtabwägung verworfen. Dennoch wird in den weitergehenden Teil- und Hauptvariantenvergleichen die Trasse durch die Seewiesen wieder aufgenommen. Für eine nachvollziehbare Trassenwahl sollten für den Bereich Bad Bodenteich - Wittingen weitere Unter bzw. Teilvarianten zwischen den Gelenkpunkten GP 20 und GP 40 bzw. GP 42 mit den Teilabschnitten 537, 540, 549, 553, 574 alternativ zu den Teilabschnitten 538, 546, 556 untersucht werden.				Siehe Kommentar zu 0.5, ID 391
Gemeinde Lüder	70	529	ja	
Die Gemeinde beantragt, anstelle der Vorzugsvariante für die A 39 und die B 190n die Untervariante GP 20-37/2 oder jeweils Varianten zu wählen, die um die Ortslage von Bad Bodenteich und Lüder herum einen größeren Landschaftsraum für Naherholungszwecke beibehalten, um die bisherigen Investitionen und die künftige Entwicklung des Fleckens und der landwirtschaftlichen Nutzung in der landwirtschaftlich geprägten Gemarkung der Gemeinde Lüder nicht zu gefährden.				Für die Gemarkungen der Gemeinde Lüder ist ein landwirtschaftliches Potenzial der Stufen starker bis hoher Betroffenheit ermittelt (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10) und in den Variantenvergleichen für die A 39 sowie die B 190n berücksichtigt (Erläuterungsbericht). Die Untervariante GP 20-37/2 schneidet im Vergleich zur Untervariante GP 20-37/1 in den betrachteten Belangen UVS, Landwirtschaft und Kosten ungünstiger ab. Ein wesentlicher Unterschied zugunsten der Untervariante GP 20-37/1 ergibt sich aus dem Schutzgut Mensch- Wohnen.
Gemeinde Lüder	70	535	ja	
eine nachvollziehbare Darstellung, warum z.B. der Verlauf durch die Seewiesen trotz negativer Beurteilung aus umweltfachlicher Abwägung beim Untervariantenvergleich in die Vorzugsvariante aufgenommen wurde				gleichlautender Text wie Bad Bodenteich, siehe Kommentar zu 0.5 (ID 391)
Gemeinde Lüder	70	537	ja	
- und regt alternativ eine Verschiebung der Vorzugsvariante A 39 gemäß Ziff. 4 der Stellungnahme an				gleichlautender Text wie Bad Bodenteich, ohne Kommentar
Gemeinde Lüder	70	547	ja	
Die Wahl der Vorzugsvariante nach der Vorgehensweise über Vergleiche verschiedener Untervarianten und Auswahl der jeweils besseren Variante mit Einarbeitung in Teil- und Hauptvarianten ist im Bereich Bodenteich aus den vorgelegten Unterlagen nicht eindeutig nachvollziehbar. So wird im Untervariantenvergleich GP 20-29 die Variante durch die schützenswerten Seewiesen GP 20-29/1 aus umweltfachlicher Gesamtabwägung verworfen. Dennoch wird in den weitergehenden Teil- und Hauptvariantenvergleichen die Trasse durch die Seewiesen wieder aufgenommen. Für eine nachvollziehbare Trassenwahl sollten für den Bereich Bad Bodenteich - Wittingen weitere Unter bzw. Teilvarianten zwischen den Gelenkpunkten GP 20 und GP 40 bzw. GP 42 mit den Teilabschnitten 537, 540, 549, 553, 574 alternativ zu den Teilabschnitten 538, 546, 556 untersucht werden.				gleichlautender Text wie Bad Bodenteich, siehe Kommentar zu 0.5, ID 391
Gemeinde Lüder	70	548	ja	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
In einem weiteren Vergleich ist eine Alternativvariante mit einem möglichen kurzen Verschwenk der Untervariante GP 20-29/2 nördlich des Gelenkpunktes 29 bzw. südlich Langenbrügge nach Westen ohne Durchquerung der FFH-Gebiete bis zur Verknüpfung mit dem Abschnitt 546 der Vorzugsvariante in Richtung Wittlingen zu untersuchen. Diese Trasse würde die Seewiesen schonen; jedoch mögliche höhere Entlastungswirkungen ähnlich wie bei der Vorzugstrasse ergeben (s. Planskizze 1).				
Gemeinde Lüder	70	564	ja	
Die Gemeinde Lüder fordert daher eine Führung der B 190n, die sich innerhalb des Untersuchungsraumes bewegt, der im Rahmen des Raumordnungsverfahrens im Land Sachsen-Anhalt festgelegt wurde. Für Niedersachsen kann das aus Sicht der Gemeinde Lüder nur zu einer Führung der Querspange südlich von Lüder und nördlich der Stadt Wittlingen führen. Die Querspange sollte in jedem Fall bis an die B 4 in den Raum Sprakensehl und darüber hinaus in Richtung Celle / Hannover geplant und ausgebaut werden. Damit wird sowohl den Interessen des Landkreises Uelzen aber auch denen der Gemeinde Lüder und der Region Wittlingen Rechnung getragen, denn - eine Anbindung der im Raum Schafwedel aus Sachsen Anhalt auf die A 39 treffende B 190 n in Richtung Breitenhees würde den Interessen des Landkreises Uelzen eher schaden und den Interessen des Raumes Wittlingen und Hankensbüttel keinen Nutzen bringen, - der Raum Suderburg wäre durch eine südlich von Lüder laufende Verbindung der B 190 n zur B 4 genau so gut angebunden wie über eine Anbindung nach Breitenhees, - die Entlastung des Ortskerns von Bodenteich wäre in diesem Fall besser möglich als bei einer Führung in Richtung Breitenhees, - die Umgehung des "Naturschutzgebietes Lüderbruch" wäre dadurch in jedem Fall gegeben, es käme zu keiner Zerschneidung des Gebietes der Gemeinde Lüder.			Für die Gemarkungen der Gemeinde Lüder ist ein landwirtschaftliches Potenzial der Stufen starker bis hoher Betroffenheit ermittelt (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10) und in den Variantenvergleichen für die A 39 sowie die B 190n berücksichtigt (Erläuterungsbericht). Die Untervariante GP 20-37/2 schneidet im Vergleich zur Untervariante GP 20-37/1 in den betrachteten Belangen UVS, Landwirtschaft und Kosten ungünstiger ab. Ein wesentlicher Unterschied zugunsten der Untervariante GP 20-37/1 ergibt sich aus dem Schutzgut Mensch- Wohnen.	
Gemeinde Oetzen	73	207	ja	
Antrag für das Abwägungsverfahren - Variante GP 13-20/H Die östlich der Ortschaft Oetzen verlaufende Variante GP 13-20/II stellt keine Abhilfe in Bezug auf die aufgezeigten Konfliktfelder dar. Im Gegenteil! Sie wirft die gleichen Konfliktfelder in teilweise noch stärkerem Maße auf. Als Beispiel sei hier die völlige Zerschneidung der gemeindlichen Ortsteile angeführt. In Bezug auf die zu erwartenden Emissionen ergibt sich ebenfalls eine noch größere Betroffenheit auch anderer Ortschaften.				Die Aussage wird bestätigt; aus den genannten Gründen ist diese Teilvariante nicht weiter verfolgt worden.
Stadt Uelzen	81	310	ja	Vorschlag "J"
Die A 39 verläuft in ca. 550 m Entfernung zur Ortslage Hanstedt II. Die Stadt Uelzen beantragt eine Verlegung der Anschlussstelle Uelzen - Ost um ca. 500 m nach Westen, damit der Abstand zwischen der Autobahn und der Ortslage von Hanstedt II von ca. 500 m auf ca. 1000 m vergrößert wird. Ein entsprechender Vorschlag ist als Anlage 1 beigelegt. Die gewünschte Verschwenkung der Autobahn ist geringfügig. Nach unserem Kenntnisstand sind von der Verschwenkung Schutzgebiete oder ähnliche entgegen stehende Belange nicht betroffen. Ein wesentlicher Grund für die geforderte Verschwenkung sind die in unserer Region vorherrschenden Westwinde, welche die entsprechenden Emissionen der A 39 direkt in das östlich gelegene Hanstedt II transportieren werden. Benachbarte Orte inner- und außerhalb der Stadt wären von der Verschwenkung nicht nachteilig betroffen.				Eine Verschiebung der Trasse in westliche Richtung ist im Rahmen der Entwurfsplanung möglich und wird dort überprüft. Derzeit sprechen keine wesentlichen umweltfachlichen Gründe gegen eine kleinräumige Verschiebung. Aufgrund der einzuhaltenden Entwurfsradien und hieraus ggf. entstehender Folgewirkungen kann eine Entscheidung erst im Rahmen der Planfeststellung getroffen werden.
Stadt Uelzen	81	315	ja	
Wie eingangs ausgeführt, belegen die Planunterlagen überzeugend, dass es richtig ist, die Hauptvariante Ost gegenüber der Hauptvariante West zu bevorzugen. Aufgrund bekannt gewordener Stellungnahmen anderer Gemeinden sowie weiterer am Raumordnungsverfahren Beteiligter, die sich für eine Westvariante der Autobahn aussprechen, erscheint es notwendig, einige Ausführungen zur ablehnenden Haltung der Stadt Uelzen zu einer Westvariante vorzutragen: 1. Uelzen ist das Wirtschaftszentrum des Landkreises Uelzen und damit zugleich deren Arbeitsplätzeschwerpunkt. Eine in nennenswerter Entfernung an ihr vorbei geführte Autobahn berücksichtigt diese Stellung der Stadt nicht. 2. Die Westvariante nimmt der Stadt jede städtebauliche Entwicklungschance. Die Stadt hätte an keiner Stelle die Möglichkeit der				Die raumordnerische Bedeutung der Stadt Uelzen als Mittelzentrum und Standort mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten ist in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung) und in die gesamtplanerische Abwägung eingestellt worden. Die Erschließung sämtlicher Grundstücke über das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz wird sicher gestellt. Eine Ostvariante führt im Vergleich zu einer Westvariante zu einer geringfügig höheren Entlastung der B 4 zwischen Uelzen und Lüneburg (Differenz ca. 1.000 Kfz/d). Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Ausweisung von Gewerbe- oder Sonderbauflächen mit direkter Anbindung an eine Anschlussstelle der Autobahn. Nicht besser wäre die Situation für auf die Autobahn ausgerichtete Wohngebiete für Pendler. Diese würden bei der Westvariante besser gleich nach Wriedel, Hanstedt I, Ebstorf, Gerdau oder Suderburg gehen.

3. Die Westvariante verläuft stadtfremd zwischen Hanstedt I und Arendorf sowie zwischen Bohlsen und Gerdau. Im äußersten Südzüpfel von Holdenstedt berührt sie das Stadtgebiet.

Die Verkehrsanbindung der Stadt an die Autobahn wäre denkbar schlecht: Nach Norden erfolgt ein Anschluss über die L 250 westlich von Hanstedt I. Der Verkehr Hamburg - Uelzen wäre durch Ebstorf zu leiten und erreicht Uelzen über die Ebstorfer Straße mit Stoßrichtung Innenstadt.

Nach Osten käme ein Anschluss über die B 71 in Höhe Holthusen. Dieser Verkehr wäre durch Veerßen zu leiten, von dort über den Ostring zu führen oder direkt in die Innenstadt. Nach Süden käme ein Anschluss genau auf dem Standort des Suderburger Kreuzes.

4. Für die Verkehrsanbindung zur Westvariante fehlt die Ostumgehung der B 4 als Verteilerschiene, wie sie vorbildlich für die Ostvariante zur Verfügung stünde.

5. Vom Suderburger Kreuz bis Sprakensehl verläuft die Westvariante auf der B 4 Trasse. Für den langsamen Verkehr (Landwirtschaft o. ä.) von Uelzen nach Süden käme ein Anschluss über die heutige Hauptverbindungsachse, weil es einen Ersatz für die zur Autobahn gewordenen B 4 nicht geben würde.

6. Die Westvariante wäre deutlich nachteilig für den direkten Städteverkehr Uelzen - Lüneburg. Genauso wie in Uelzen gäbe es auch in Lüneburg lange Zu- bzw. Abfahrtswege.

7. Für die Verkehrsrelation Uelzen - Hamburg wäre die Westvariante sehr unattraktiv. Die Zufahrtswege zur Anschlussstelle Hanstedt I/Arendorf wären so lang und zeitaufwändig, dass die Gefahr einer Weiterbenutzung der B 4 nach Lüneburg und erst von dort der Autobahn besteht.

8. Die Raumordnungsunterlagen haben die Ostvariante und die Westvariante in 5 Belangen miteinander verglichen, dabei handelt es sich um die Belange:

- Umwelt
- Landwirtschaft
- Baukosten
- Raumverträglichkeit
- Verkehrsbedeutung

Bei den ersten 4 Belangen ist die Osttrasse eindeutig besser als die Westtrasse, der fünfte Belang (Verkehrsbedeutung) wird unentschieden gewertet. Das bedeutet: die Westvariante ist in keinem Belang besser als die Ostvariante, letztere gewinnt den Vergleich mit einem klaren 4,5 : 0,5.

Wir möchten im Hinblick auf unseren Ortsteil Holdenstedt über die Stellungnahme zur Vorzugsvariante sowie die Ausführungen zur Westvariante hinaus folgendes notieren:

- Die Stadt würde eine mögliche Autobahntrasse südwestlich von Holdenstedt ablehnen, weil sie für Holdenstedt und Kl. Süstedt eine gravierende Trennwirkung zu den südlich und westlich angrenzenden Ortschaften, Landschaften und Naherholungsmöglichkeiten hätte. Sie würde insbesondere im Hardautal und dem angrenzenden westlichen Auwaldbereich einen der wertvollsten Natur- und Wildenstandsräume der Umgebung zerstören. Zusammen mit der bereits bestehenden, ebenfalls durch Einzäunung nahezu wildundurchlässigen, Ortsumgehung der B 4, wäre ein Artenaustausch nahezu ausgeschlossen. Allseits von lärmenden Straßentrassen eingeschlossen, würde die Attraktivität von Holdenstedt und Kl. Süstedt einen nicht hinnehmbaren Schaden erleiden.

- Die Stadt würde sich ebenfalls gegen eine mögliche Autobahntrasse auf Teilstrecken der B4 - Ortsumgehung aussprechen (Trassenstück 529). Eine solche Trasse würde den Verkehrslärm in der Ortschaft Holdenstedt erheblich verstärken. Bei reits nach dem Bau der B 4-Ortsumgehung haben sich Holdenstedter Bürger über störenden Verkehrslärm beschwert. Die im Zuge des Trassenstücks 529 vorgesehene Anschlussstelle an der Borner Straße wäre die nächstgelegene in Richtung Stadtzentrum. Zusätzlich würden sich Verkehrsanteile aus und in Richtung B 71 auf diese Abfahrt konzentrieren. Die Stadt befürchtete in einem solchen Fall eine Vervielfachung des Durchgangsverkehrs in Holdenstedt, Kl. Süstedt und Hansen mit allen damit verbundenen negativen Auswirkungen.

Landkreis Gifhorn

86

670

ja

2.2.2 VW-Versuchsstrecke

Situation :

Die Vorzugsvariante führt im Westen der VW-Versuchsstrecke entlang. Die Lage dieser Trasse (West - Ost) wurde anhand eines Variantenvergleiches ermittelt, der von einer Trassenführung östlich um Ehra-Lessien ausgeht. Der Untervariantenvergleich GP 36-42 ermittelt die westliche Führung der Trasse als die umweltverträglichere Trassenführung.

Eine westliche Umfahrung Ehra in Verbindung mit einer Trasse östlich des Automobil- Versuchsgeländes führt im Vergleich zur gewählten Varianten auf größerer Länge durch nicht konfliktärmere Bereiche mit einem einfach belegten Raumwiderstand der Stufe hoch (Unterlage 1 – Raumanalyse, Karte I.4, Blatt 3). Unter Beachtung trassierungstechnischer Aspekte führt die

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Die Vorzugsvariante übernimmt diese Aussage als umweltverträglichste Lösung und führt westlich von Ehra kommend im Westen an der VW-Versuchsstrecke entlang. Einen Untervariantenvergleich zur West-/Ost-Parallelführung entlang der VW-Versuchsstrecke auf Basis der westlichen Umfahrung von Ehra erfolgte nicht. Die Vorzugsvariante ist in diesem Bereich nicht durch einen Untervariantenvergleich zur Ermittlung der umweltverträglichsten Trasse abgesichert.</p> <p>Beurteilung : Gegen die Trassenführung westlich der VW-Versuchsstrecke bestehen in der vorliegenden Form seitens der Naturschutzbehörde erhebliche Bedenken.</p> <p>Die Vorzugsvariante verläuft westlich von Ehra kommend, westlich der VW-Versuchsstrecke. Sie führt zu erheblichen Beeinträchtigungen, die in der UVS zum Teil fehlerhaft abgebildet werden. Damit werden zusätzlich wertvolle Bereiche im Südwesten der VW-Versuchsanlage erheblich beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigungen werden in keinem Untervariantenvergleich (östlich/westlich VW) abgearbeitet. Es handelt sich um einen Bereich mit folgenden Werteinstufungen : - ein Gebiet der Landesbiotopkartierung (Kernfläche eines potentiellen NSG) - ein Vorranggebiet für Natur- und Landschaft - ein für die Gruppe der Brutvögel bedeutender Raum (landesweite Bedeutung) - vom Landschaftsbild und für die Erholung bedeutsames Gebiet mit kleingliedriger Landschaftsstruktur - ein kleingliedriges Gebiet mit trockenen und feuchten Wald- und Halboffenlandstrukturen</p> <p>Der besondere Wert dieses Gebietes liegt in seiner kleinteiligen Gliederung in trockene und feuchtere Wald-, Halboffenland- und Offenlandbiotope. Es weist bisher nicht erfasste, gemäß § 28a NNatG gesetzlich geschützte Biotope auf (siehe Anhang 3 Übersichtskarte 3). Im Gebiet kommen Vogelarten der offenen, halboffenen Lebensräume und der Waldränder (Heidelerche, Ziegenmelker, Schwarzkehlchen, Steinschmätzer, Braunkehlchen, Raubwürger, Neuntöter) in einer für den Landkreis Gifhorn ungewöhnlich hohen Dichte vor. Sie sind die wertgebenden Arten. Die Population dieses Gebietes steht in enger Verbindung zu denen der VW-Versuchsanlage und des angrenzenden Truppenübungsplatzes. Die Trassierung der A 39 in der vorgesehenen Lage führt zu einer gravierenden Beeinträchtigung dieses Gebietes und zur Trennung zusammenhängender Teilpopulationen dieser Arten. Im Landkreis Gifhorn sind nur noch wenige derartige Lebensräume erhalten. Gebiete mit derartigen Lebensräumen besitzen auf Grund von Seltenheit und Artenausstattung im Landkreis eine besondere Bedeutung. Landkreisspezifische Werteinstufungen bzw. differenzierende, regionale Besonderheiten finden in der UVS keine ausreichende Berücksichtigung.</p> <p>Bei der Auswahl, bzw. der Trassierung der Vorzugsvariante ist auf die besondere Schutzwürdigkeit der vorstehend aufgeführten Flächen Rücksicht zu nehmen.</p>				
<p>Die vorgeschlagene Trassenführung zu einer Lage sehr dicht am Nordrand von Ehra mit den dadurch verbundenen Auswirkungen. Die genannte Bedeutung des kleinteilig gegliederten Bereiches ist unzweifelhaft gegeben. Die Probeflächenkartierungen zu den Brutvögeln in diesem Bereich (Fläche Nr. 26.1 und 26.2) haben dies betätigt (Unterlage 3 – Brutvogelkartierung zur UVS, S. 16 ff). Aufgrund der wertvollen feuchtegeprägten Biotoptypen erweist sich auch das faunistische Potenzial für andere Artengruppen als sehr hoch. Im Rahmen der weiteren Untersuchungen und Planungen des Planfeststellungsverfahrens, insbesondere der Überlegungen zur weiteren Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen, ist diesem Bereich folglich besonderes Augenmerk zu geben. Nach derzeitiger Sachlage sind jedoch auch östlich der VW-Teststrecke im Bereich der hier vorhandenen Freileitungstrassen wertvolle trockene Offen- und Halboffenlebensräume mit hohem Lebensraumpotenzial für Vögel und Kleintierarten vorhanden. Es handelt sich um Freileitungstrassen in der Bickelsteiner Heide, die gequert und im südlichen Teil auch verinselt werden. Diese offenen und linearen Strukturen im Kiefernwald haben neben ihrer Lebensraumfunktion sicher auch eine hohe Bedeutung als Verbundachse in Nord-Süd-Richtung. Die Durchfahrung alter historischer Waldbestände ist bei der Ostlage sogar größer als bei der westlichen Trassenlage (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 36-42, S.20 und Karte II.11.GP36-42). Darüber hinaus durchfährt auch die Ostrasse im weiteren Verlauf östlich von Ehra ein ausgedehntes ehemaliges Moorgebiet mit vielfältigen und wertvollen Feuchtvegetationsbeständen und führt zu einer Zerschneidung eines hoch bedeutenden Vogel Lebensraumes aufgrund der Querung zwischen Vogelmoor und Ehraer Holz. Beide Bereiche besitzen ein hohes Potenzial als Brut- und Nahrungsgebiet für Kranich und Schwarzstorch (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 41-44, S. 11 f). Insgesamt ist der Unterschied zwischen beiden Trassenverläufen im Hinblick auf das Schutzgut Tiere gering ausgeprägt. In der Gesamtentscheidung müssen jedoch alle Schutzgüter berücksichtigt werden und hier zeigt sich fast bei allen Schutzgütern ein Vorteil der Westlage (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 36-42). Vor allem im Hinblick auf die Betroffenheit des Menschen ist die westliche Lage deutlich günstiger. Unter Beachtung trassierungstechnischer Aspekte führt die vom Landkreis vorgeschlagene Trassenführung zu einer Lage sehr dicht am Nordrand von Ehra mit den dadurch verbundenen Auswirkungen. Die o.g. wertvollen Bereiche im Südwesten der VW-Teststrecke können durch Trassenoptimierungen im Rahmen der Entwurfsplanung weitgehend gemieden werden. Die Trasse verbleibt dann auf längerer Strecke parallel zur Teststrecke und wird erst südlich des wertvollen Bereichs nach Südwesten geführt.</p>				
Landkreis Gifhorn	86	672	ja	
2.3 Verkehr				
2.3.1 Verkehr (A 39)				
<p>Bei der Untersuchung der verschiedenen Varianten auf Kreisgebietsebene hat sich herausgestellt, dass nur den Varianten 1 (Vorzugsvariante) bis 3 (Varianten über Brome) gute Realisierungschancen eingeräumt werden können. Die anderen Varianten sind nicht weiter zu betrachten, da sie entweder in der Gesamtbewertung schlecht abgeschnitten haben und somit grundsätzlich abgelehnt werden, oder weil sie auf das Kreisgebiet bezogen große Probleme mit sich bringen wie z.B. die Variante 6 im Raum Gifhorn. Dieser Auffassung schließt sich der Landkreis Gifhorn an. Sie sind abzulehnen.</p>				
Landkreis Gifhorn	86	675	ja	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
2.3.2 Verkehr (Querspange, B 190n)				
Der Landkreis Gifhorn spricht sich für die Vorzugsvariante B 190n über Breitenhees aus, da sich bei dieser Variante insbesondere für das Schutzgut Mensch die geringsten negativen Auswirkungen ergeben. Hiervon wären die Stadt Wittingen und die Samtgemeinde Hankensbüttel im besonderen Maße betroffen. Eine Verknüpfung des Raumes Wittingen/Hankensbüttel ist noch hinreichend über die A 39 mit der Querspange B 190n gegeben.				
Geplant ist derzeit lediglich eine Anbindung der B 190n bis zur Vorzugsvariante der A 39. Mit Blick auf den Zusammenhang des überörtlichen Straßennetzes ist eine westliche Fortführung der B 190n über die A 39 hinaus bis zur Bundesstraße 4 unentbehrlich. Seitens des Landkreises Gifhorn wird daher gefordert, dass die Umsetzung der Querspange B 190n einschließlich der Anbindung an die B 4 genau so zügig vorgenommen wird, wie das Planverfahren für die A 39. Damit soll gewährleistet werden, dass der Verkehr über die B 190n in Richtung Westen in den Wirtschaftsraum Celle/Hannover ohne Umleitung über das hierfür nicht ausgelegte Straßennetz stattfinden kann.				
Stadt Wittingen	92	286	ja	
I. Vorzugsvariante Die Vorzugsvariante wird von der Stadt Wittingen nach Sichtung der Raumordnungsunterlagen und eingehenden Beratungen als die günstigste Variante angesehen. Nachstehend aufgeführte Punkte sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen:				
Stadt Wittingen	92	287	ja	Vorschlag "L"
1. In Bereichen, in denen die Trasse der Vorzugsvariante in Nähe von Wohnbebauungen entlang führt, ist durch Lärmgutachten nachzuweisen, inwieweit Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. 2. Im Bereich Stackmannsmühle, Gemarkung Hagen, ist die Trasse nach Osten zu verlegen, um die Beeinträchtigung dieser Einzelhausbebauung zu minimieren.				
Stadt Wittingen	92	290	ja	Vorschlag "M"
II. Querspange Gegen die Vorzugsvariante der Querspange, der B 190 n/1 bestehen keine Bedenken. Die Querspangen B 190 n/2, B190 n/3 und B 190 n/4 werden abgelehnt. Für den Bau der Querspange B 190 n/5 ist eine Trassenführung zu prüfen, die der Resolution der Stadt Wittingen vom 17.03.2005 entspricht. Dadurch wird mit der Querspange B 190 n/5 weiter nach Norden an die Ortschaft Wittingen heranverlegt und entspricht gleichzeitig einer südlichen Umgehung Wittingens. Im Westen soll die Querspangentrasse entlang der OHE-Linie führen, um die Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen zu minimieren und den Hafen anzubinden.				
Stadt Wittingen	92	294	ja	
Eine Querspange B 190 n/5 in der vorgelegten Planung wird von den Ortschaften Eutzen und Wunderbüttel, siehe Stellungnahmen vom 17.05. und 02.06.2006, abgelehnt, da diese die Gemarkungen noch zusätzlich zerschneidet. Die B 190 n/5 sollte nur weiter geprüft werden, wenn sie dichter an die Ortschaft Wittingen heranverlegt wird und als Ortsumgehung dient. Aus der Ortschaft Eutzen wird eine 2. BAB-Auffahrt südlich von Wittingen abgelehnt.				
Stadt Wittingen	92	295	ja	
Die als neue Bundesstraße ausgebaute Umgehung soll Anschlüsse an die B 244 zwischen Wittingen und Suderwittingen, an die K 18 zwischen Wittingen und Kakerbeck, an die L 288 zwischen Wittingen und Eutzen und an den Hafen Wittingen haben. Sollte die B 190 n/5 nicht realisiert werden können, spricht sich die Stadt Wittingen für die Vorzugsvariante B 190 n/1 aus. In				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
diesem Fall ist die geforderte Südumgehung Wittingens in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes mit aufzunehmen und zeitnah mit dem Bau der A 39 zu verwirklichen. Siehe dazu o.g. Aussagen.				bestehenden sowie geplanten Straßen- und Schienennetzes statt. Eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf ist im Rahmen der fünfjährigen Überprüfung des Bedarfsplanes möglich. Die genaue Anzahl sowie Lage und Ausbildung der Anschlussstellen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.
Samtgemeinde Boldecker Land	99	228	ja	
<p>Fazit: Der schutzgutbezogene Vergleich der Unter- und Teilvarianten im Bereich zwischen den Gelenkpunkten (GP) 37; 39 und 40 im nördlichen Bereich und dem südlichsten Gelenkpunkt (GP) 46, dem Ende der derzeitigen Ausbaustrecke, ergibt insgesamt betrachtet keine eindeutigen und zwingenden Vorteile für die ausgewiesene Vorzugsvariante im westlichen Suchraum. Unter Beachtung, Bewertung und Gewichtung der genannten Bedenken, Hinweise und Anregungen ist die östlichste Trassenvariante, mindestens unter dem Aspekt der Kosten/Nutzenrechnung sowie der verkehrlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Wirkung, wesentlich günstiger.</p> <p>Die Samtgemeinde Boldecker Land und ihre Mitgliedsgemeinden fordern daher vor der abschließenden Entscheidung über die endgültige Trassenführung mindestens einen weiteren direkten Vergleich der Streckenabschnitte 561; 564 und 575 (GP 33 bis GP 46) mit den Streckenabschnitten 563; 568 und 582 (GP 39 bis GP 46) unter Beachtung der oben ausgeführten Anregungen und Bedenken wobei auch die zu erwartenden immensen Kosten für Entschädigungsleistungen bei einem gegebenenfalls erforderlichen Abbau der oben genannten Windenergieanlagen zu berücksichtigen sind.</p>				<p>Zwischen dem Gelenkpunkt 20 östlich von Wieren und dem Anschluss an die bestehende A 39 nördlich von Wolfsburg (GP 46) sprechen die Variantenvergleiche GP 20-37 und GP 36-42 deutlich für eine westliche Trassenführung (Erläuterungsbericht, S. 186 ff und S. 195 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-37 und Untervariantenvergleich GP 36-42). Eine hohe Entscheidungsrelevanz hat hierbei das Schutzgut Mensch-Wohnen. Auch die Mehrheit der weiteren Schutzgutbereiche bestätigt dies. Der Variantenvergleich GP 20-39 zeigt ein uneinheitliches Ergebnis. Die UVS spricht für eine westliche Trassenführung (hohe Entscheidungsrelevanz: Schutzgüter Tiere und Pflanzen), während die Kosten eine östliche Führung bevorzugen (Erläuterungsbericht, S. 182 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-39). Im Hinblick auf eine über alle raum- und entscheidungsrelevanten Belange hinweg akzeptable Variantenführung wurden daher die Streckenabschnitte der GP20-39/1 im westlichen Untersuchungsraum und die Streckenabschnitte der Variante GP20-39/3 im östlichen Untersuchungsraum für die großräumigeren Nord-Süd-Varianten (GP13-46) aufgegriffen und weiterverfolgt (Erläuterungsbericht, S. 186). Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurde der Teilvariantenvergleich GP13-46 durchgeführt. Hierbei ergaben sich über alle Belange z.T. deutlich Vorteile für Variante GP13-46/2 (westlich Wittingen und VW-Teststrecke) im Vergleich zur östlich verlaufenden Variante GP13-46/3 (Erläuterungsbericht, S. 224 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46). Das Ergebnis der Variantenvergleiche baut hierbei sachlogisch aufeinander auf.</p> <p>Der Vergleich der Abschnitte 561, 564, 575 mit 563, 568, 582 ist nicht möglich, da die Varianten keinen gemeinsamen Gelenkpunkt im Norden haben. Eine theoretisch mögliche Variantenführung vom GP 36 über den GP 39 (Ostkorridor) zum GP 46 am Ende der bestehenden A 39 erscheint insbesondere aufgrund der deutlichen Mehrlänge und einer möglichst direkten Führung der Autobahn nicht sinnvoll, so dass sich ein weiterer Variantenvergleich hier nicht aufdrängt.</p>
Gemeinde Sprakensehl	111	890	ja	
<p>Die Gemeinde Sprakensehl empfiehlt, die Trasse B 190n/5 aus folgenden Gründen zu planen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Diese Querspange / Trasse zerstört keine zu schützenden Naturräume, die raumbedeutsam für Erholung und Tourismus sind.2. Während die Varianten B 190n/2, /3 und /4 Orte massiv beeinträchtigen und zerschneiden, ist dies bei der B 190n/5 nicht der Fall.3. Sowohl in der Gemeinde Hankensbüttel als auch in der Stadt Wittingen liegen die Gewerbebetriebe im südlichen Bereich und können somit angebunden werden. Es handelt sich um größere Betriebe, wie die Fa. Lorenz Bahlsen Snack-World, Hankensbüttel, LEVG Hankensbüttel-Groß Oesingen, Hafen Wittingen, Brauerei Wittingen, Saatzucht Flettmar-Wittingen, Firma Neef u. Stumme, Firma Emsland-Food, Firma Butting, Knesebeck und Firma Glunz, Nettgau. Gerade durch die letztgenannte Firma werden unsere Orte durch die enorme Anzahl der Holz-LKW stark belastet. Somit ist die Querspange auf dieser Trasse auch für unsere gesamte Region sehr wichtig. Wir verweisen nochmals auf unseren Antrag vom 14.07.2004				<p>Die Variante B 190n/1 ergibt sich nach dem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 245 ff) als diejenige Trasse, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen, vor allem im Hinblick auf das Schutzgut Mensch-Wohnen, verursacht.</p>
Samtgemeinde Hankensbüttel	113	44	ja	
3. Die Forderung der Stadt Lüneburg nach einer westlichen Variante sehen				Unter anderem aufgrund der Situation im Abschnitt 548 ist

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>wir mit großer Sorge, weil dann wieder eine Linienführung über Sprakensehl und quer durch den Bereich Oberholz ins Gespräch kommen könnte. Die zerstörerische Wirkung einer solchen Trasse - auch als Alternative für die B 190n - ist bereits hinlänglich vorgetragen worden. Davon betroffen wären allein in der SG Hankensbüttel die Lebensräume von 8 Dörfern. Wir kündigen dagegen vorsorglich massiven Widerstand an und behalten uns dazu weitere fachliche Begründungen schon jetzt vor.</p>				<p>die östliche Hauptvariante gegenüber der westlichen mit dem Abschnitt 548 zu bevorzugen.</p>
<p>Stadt Wolfsburg</p> <p>Bezüglich der Varianten, die in den Unterlagen weiterhin vorhanden sind, geben die Fachbehörden die nachfolgenden Stellungnahmen ab: Die Variante 582, die nicht Bestandteil der Vorzugsvariante ist, aber in den Verfahrensunterlagen ebenfalls noch dargestellt ist, verläuft durch das Wolfsburger Stadtgebiet Sie zerschneidet oder schneidet mehrere Waldstücke an. Der wichtigste davon ist der "Düpe", der eine Verbindungsfunktion vom Bereich Hoitlingen bis weit in den Bereich der Stadt Wolfsburg (Teichbreite) erfüllt. Diese Verbindungsfunktion wäre sicherlich ohne entsprechende Gegenmaßnahmen (Grünbrücke) ernsthaft gefährdet. Für den Ortsteil Brackstedt sind in den letzten Jahren Bauleitplanungen zur Ausweisung von 700 neuen Baugrundstücken durchgeführt worden. Der nah an Brackstedt angedachte Verlauf der Alternativvariante würde zu einer Reduzierung der Vermarktungschancen der Baugrundstücke führen und ist von daher auch abzulehnen.</p>	119	320	ja	<p>Der genannte Wald ist in den Untersuchungen erfasst und bewertet sowie in den schutzgutübergreifenden Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 43-46) eingestellt worden und somit in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen. Die Entwicklungsplanungen der Kommunen sind abgefragt worden und haben bei entsprechendem, Rücklauf Berücksichtigung bei den Untersuchungen gefunden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 43-46, Karte II.11.GP43-46).</p>
<p>Minist. für Landesentwickl. u. Verkehr Sachsen-Anhalt - Referat 23</p> <p>2. Bewertung anderer Trassenvarianten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neben der Vorzugsvariante sind noch weitere Möglichkeiten der Trassenführung ausgewiesen. Insbesondere die Varianten 2, 3, 4 sowie deren Untervarianten queren oder tangieren das Land Sachsen-Anhalt im westlichen Teil des Altmarkkreises Salzwedel in unterschiedlichem Maße, so dass sich hieraus Maßgaben hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung ergeben. - Unter Bezug auf den Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt, dem Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Altmark sowie auf das Raumordnungskataster würden diese Varianten Auswirkungen auf folgende Ziele der Raumordnung sowie auf raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sowie Bestände haben: <ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet für Hochwasserschutz Ohreaue, Vorranggebiet für Natur und Landschaft Ohreaue, Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems (Ohreaue-Diesdorf), Vorbehaltsgebiet für Wiederbewaldung (Schmöllau-Neuekrug), Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft, FFH-Gebiet Ohreaue, NSG Ohreaue, LSG Salzwedel-Diesdorf (mit gepl. Erweiterung), Altlastenflächen, Archäologische Bodendenkmale. - Die Trassenplanungen für die B190n sind ebenfalls von den Trassevarianten der BAB A 39 betroffen. 	132	212		<p>Die raumordnerisch festgelegten Ziele sind in die gesamtplanerische Entscheidung für die Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse).</p>
<p>Nds. Forstamt Danndorf</p> <p>Alternative: Abschnitt 503: Dieser Abschnitt sollte als Stadtautobahn weiter benutzt werden anstelle der Trassenführung im Abschnitt 502.</p>	145	735		<p>Aus gesamtplanerischen Sicht ergeben sich vor allem im Hinblick auf das Schutzgut Mensch Vorteile für den Abschnitt 502 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5).</p>
<p>Nds. Forstamt Unterlüß</p> <p>--> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes (555, 561) wird durch das Forstamt abgelehnt und eine Verlegung auf den Abschnitt 563 angeregt.</p>	149	979		<p>Ein Vergleich zwischen den beiden angesprochenen Abschnitten 561 und 563 hat über den Teilvariantenvergleich GP 13-46 stattgefunden. Insgesamt ergibt sich hieraus, dass die Trasse unter Nutzung des Abschnittes 561 die geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt nach sich zieht (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46). Dabei sind nicht nur die beiden Abschnitte 561 und 563 miteinander zu vergleichen, sondern auch die Auswirkungen in den südlich und nördlich angrenzenden Abschnitten in die Betrachtungen einzubeziehen.</p>
<p>Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen</p> <p>4. Westvariante Wie bereits im landwirtschaftlichen Fachbeitrag dargelegt wurde, scheidet eine Trassierung der A 39 im Bereich der Bundesstraße 4 (GP1 - 32 - 46)</p>	178	591		<p>Aus landwirtschaftlicher Sicht weist die westliche Hauptvariante GP 1-46/1 gegenüber der östlichen GP 1-46/2 die größeren Betroffenheiten auf (Erläuterungsbericht,</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>aus landwirtschaftlicher Sicht weitgehend aus. Gegen diese Trasse sprechen je nach Streckenabschnitt die Intensität der Flächennutzung (u.a. starker Feldgemüseanbau), die natürliche Ertragsfähigkeit der Böden und die zu erwartenden Ausgleichs- und Ersatzflächenansprüche. Auch ein Verschwenken im Bereich des GP 32 bei Sprakensehl in östliche Richtung wäre kaum geeignet, diese Problematik hinlänglich zu lösen. Die Anlehnung des Trassenverlaufes der Westvariante an die Bundesstraße 4 wäre zwar geeignet, die agrarstrukturellen Zerschneidungsschäden zu verringern. Da jedoch die vorhandene Bundesstraße nach wie vor für den Nahverkehr unentbehrlich wäre, ergäben sich hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme keine Vorteile. Die längere Gesamtstreckenführung und die vergleichsweise hohen naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzansprüche lassen im Gegenteil einen stärkeren Flächenverbrauch erwarten. Aus landwirtschaftlicher Sicht stellt die Hauptvariante GP 1-46/1 insofern keine überzeugende Lösung dar.</p>				
<p>Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen</p>	178	601		
<p>9. Anpassungsvorschläge Um die Nachteile der Landwirtschaft zu verringern, sollten die Trassen verstärkt auf die Gemarkungsgrenzen gelegt werden. Zerschneidungsschäden von Flächen, Wege-, Beregnungs- und Entwässerungsnetzen lassen sich auf diese Weise deutlich verringern. Gleiches gilt bei einer Verschiebung auf Wald-Feldgrenzen.</p>				
<p>Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen</p>	178	611		
<p>- GP 8 - 17 bzw. GP 13 - 20: In diesem Bereich enden alle untersuchten Abschnitte im Gelenkpunkt 17 bzw. beginnen im Gelenkpunkt 13. Ein durchgehender Vergleich zum Beispiel von GP 8 nach GP 20 über die Abschnitte 514, 515, 519, 525, 531 bzw. 514, 516, 522, 526, 532 wurde nicht durchgeführt und ist anhand der Unterlagen auch nicht möglich, erscheint aber aufgrund der Trassenlänge (Kosten) und durch die weitestgehende Umgehung des Beregnungsgebietes der Stöckener Stapelteiche auch aus landwirtschaftlicher Sicht durchaus sinnvoll. Dieser Punkt hat insofern besondere Bedeutung, da die Vorzugsvariante in diesem Bereich auf die erstgenannten Abschnitte festgelegt wurde.</p>				
<p>Aktion Fischotterschutz e.V.</p>	182	1252		564
<p>Bereich Vogelmoor Hier sollte die Trasse nach Westen über einen Wirtschaftsweg verlegt werden, um eine Schonung des Vogelmoor-Areals zu bewirken.</p>				
<p>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV Niedersachsen e.V.</p>	184	1179		
<p>Im BVWP ist die A 39 - A 14 mit "sehr hohem Umweltrisiko" aufgeführt. D. h., FFH-Gebiete und Gebiete gemäß der EU-Vogelschutzrichtlinie würden bei einer Realisierung in besonderem, nicht vertretbarem Maße betroffen sein. Mit der Vergabe des "naturschutzfachlichen Planungsauftrages" wurde ein deutlicher Planungsvorbehalt in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen. In solchen Fällen sind Ausbaualternativen zwingend (!) zu untersuchen. Damit ist sowohl intramodal im Sektor Straße (z.B. Ausbau</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>statt Neubau, andere Trassenführung) als auch intermodal (verkehrsträgerübergreifende Alternativen wie Ausbau des Schienenverkehrs) nach Projektalternativen zu suchen. Dies beinhaltet für die A 39 insbesondere den Ausbau der parallel zur geplanten Neubautrasse verlaufenden B 4 oder B 248 oder B 244 - ggf. mit Ortsumfahrungen. Damit würde auch eine schnellere Entlastung der Kommunen realisiert und die Intensität eines Eingriffs, wie er durch den Bau von Autobahnen gegeben wäre, verringert. Zudem wäre eine Optimierung des bestehenden Straßennetzes auch kostengünstiger und schneller umsetzbar.</p> <p>Die Planungen für dringend benötigte Ortsumfahrungen (Melbeck und andere) entlang der parallel verlaufenden B 4 müssen mit geprüft werden. Der darin enthaltene Nutzen/Kosten-Faktor von z.T. über 7 dokumentiert die Dringlichkeit dieser Bauvorhaben, nicht nur für die dortigen Anwohner. Außerdem ist ein Ausbau des Schienennetzes in dem in Rede stehenden Raum mit in die Untersuchung der Alternativen einzubeziehen</p>				
<p>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV Niedersachsen e.V.</p>	184	1198		
<p>Der BUND fordert, die folgenden Punkte zu prüfen, nachzubessern und anschließend zusammen mit den vorliegenden Planinhalten erneut zur Stellungnahme auszulegen:</p> <ol style="list-style-type: none">Für die B 4 mit Ortsumfahrungen sind die die notwendigen Untersuchungen bezüglich Umweltverträglichkeit, Verkehr, Raumstruktur und der Landwirtschaft vorzulegen sowie die Ausführungskosten zu schätzen. <p>Diese Untersuchungen sollen insbesondere auch für einen möglichen Ausbau als leistungsfähige Bundesstraße vorgelegt werden!</p> <ol style="list-style-type: none">Allgemein sind die festgestellten Mängel der Bearbeitung des Untersuchungsrahmens zu beheben und die Ergebnisse in die Bewertung einfließen zu lassen.Der BUND fordert, das Verfahren auszusetzen, bis die Ergebnisse obiger Nachuntersuchungen zum Ausbau der B 4 mit Ortsumgehungen den entsprechenden Ergebnissen der so genannten "Vorzugsvariante" vergleichend gegenübergestellt wurden. Danach könnte das unterbrochene Raumordnungsverfahren wieder eröffnet werden und während einer Frist von mindestens 6 Wochen allen am ROV Beteiligten die Möglichkeit zu Stellungnahmen und Einsprüchen ermöglicht werden.				

Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des FFH-Ausnahmeverfahrens). Bei Öko- Stern- Maßnahmen ist davon auszugehen, dass alle naturschutzfachlichen Sachverhalte durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und Prüfungen der sonstigen naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH-VP, mit dem Erlangen des Baurechts rechtlich umfassend abgearbeitet sind. Gegenüber der allgemeinen Planungspraxis sind keine besonderen Verfahrensschritte für die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages erforderlich und vorgesehen. Durch besondere Kennzeichnung von Öko- Stern- Maßnahmen im Entwurf des Straßenbauplans erhält das Parlament entsprechend der Begründung des 5. FstrAbÄndG rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des "besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages" zu informieren. Die Art und Weise der Abarbeitung bzw. die Begründung für die Aufhebung wird in einem zusammenfassenden Bericht dargestellt. Die Öffentlichkeit wird nach dem UVPG auf den Ebenen des Raumordnungsverfahrens und des Zulassungsverfahrens angehört bzw. beteiligt. Das Ergebnis der Abarbeitung der naturschutzfachlichen Problematik wird mit der Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht. Informationen werden gemäß UIG und Informationsfreiheitsgesetz erteilt. (Drucksache 16/1743 des Dt. Bundestages vom 02.06.2006)

Die Wirkungen der A 39 sind ermittelt unter der Annahme des vorhandenen Straßennetzes, ergänzt um die Projekte des vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Somit sind auch die A 14 und die B 190n in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 40 f). Die in der URE aufgezeigten naturschutzfachlich problematischen NATURA 2000- Gebiete waren ein Kriterium bei der Festlegung des Suchraumes für die grobe Raumanalyse und bei der Entwicklung möglicher Trassenabschnitte. Die in der URE für das Gesamtprojekt genannten Bereiche in Niedersachsen werden durch die gewählte Trasse der A 39 entweder weiträumig umgangen (Drömling, Landgraben- Dumme- Niederung, Barnbruch) oder es entstehen durch die A 39 keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der FFH- Richtlinie (Vogelmoor, Ilmenau mit Nebenbächen, Ostheide südlich Himbergen: Unterlage 2 - FFH- Beiträge).

Naturschutzfachliche Belange im Zuge der A 14 sind über das ROV für die A 14 bearbeitet und nicht Bestandteil der Linienfindung für die A 39. Siehe auch Kommentare zu 0.3, ID 1006 LBU [187], ID 1178, und 1180 sowie zu 0.5, ID 1179 BUND [184]

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Der BUND Landesverband Niedersachsen e.V. behält sich Ergänzungen dieser Stellungnahme im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vor.				
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV Niedersachsen e.V.	184	1199		
Anlage Begründungen zur Kritik an der Unterlage 9.5 - B4-Variante zwischen Lüneburg und Uelzen Zu 1., S.2: 1. Die Behauptung, es gäbe "zwischen Lüneburg und Uelzen eine so hohe Konfliktdichte (Umweltaspekte und vorhandene Wohnbebauung), dass der Forderung einer Vielzahl der Beteiligten in der Antragskonferenz auf Untersuchung einer 0+Variante n i c h t nachgekommen werden konnte", ist eindeutig falsch. Die von der damaligen Bezirksregierung mit Schreiben vom 27. 05. 2004 geforderte Begründung überzeugt nicht.			(RV-LG): Der Naturschutzbund Deutschland - Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU), der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), die Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN) und der Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NVN), legten eine identische Liste mit Hinweisen zur Bewertung einer 701-Trasse vor:	
2. Bewertung der Umweltauswirkungen einer B 4-Variante			Hinweis a: Dieser Hinweis stimmt, deshalb wird für die nähere Betrachtung der Trassenverlauf des Abschnittes 701 zwischen dem Gelenkpunkt 5 über die B 4 bis zum Abzweig nach Deutsch Evern, dann an den Ortslagen von Hohenbostel, Bienenbüttel, Steddorf, Bergdorf, Addendorf, Jelmstorf, Seedorf, Barum, Tätendorf-Eppensen, Emmendorf, Kirchweyhe, Uelzen, Halligdorf, Niendorf und Holdenstedt vorbei bis zur Einfädung auf den Abschnitt 529 und von dort bis zum Gelenkpunkt 24 näher betrachtet.	
a. Im Bereich Lüneburg sind die Auswirkungen einer B4-Variante bis einschließlich Wendisch-Evern gleich der "Vorzugsvariante" bzw. den vorhandenen Vorbelastungen durch die vorhandene B4-Ortsumfahrung.			Hinweis b: Die Vorzugstrasse verläuft jeweils in einem erheblich größerem Abstand zur Wohnbebauung von Barendorf (1.200 m), Gifkendorf (500 m), Wulfstorf (700 m), Volkstorf (900 m) und Vastorf (800 m). Aus Sicht des Schutzgutes Mensch ist hier die Vorzugsvariante vorteilhafter. [Anmerkung: mit Wahl des Abschnitts 580 würden sich die Abstände zu Barendorf auf 1.800 m, zu Gifkendorf (2.500 m), zu Vastorf und Volkstorf auf 3.000 m erhöhen. Hinzu käme der Schallschutz durch die zwischen A 39 und Wohnbebauung liegenden Waldflächen. Muss noch diskutiert werden.]	
b. Ortslage Deutsch-Evern: B 4-Variante läuft am Gewerbegebiet Deutsch Evern vorbei. Wohnbebauung 250 m und mehr entfernt. Notwendig: Aktiver Schallschutz			Hinweis c: Während die Vorzugsvariante auf etwa 1.000 m Waldflächen nur randlich beansprucht, geht der Abschnitt 701 bei vergleichbarer Länge durch rd. 4,6 km Waldfläche, die zugleich als Landschaftsschutzgebiet eingestuft ist. Die Vorzugsvariante befindet sich außerhalb eines LSG. Auch in diesem vergleichbaren Abschnitt ist die Vorzugsvariante vorteilhafter.	
c. Standortübungsplatz Wendisch-Evern: B 4-Variante könnte Gelände des Bundes nutzen und dadurch Finanzmittel des Bundes sparen. Vorhandener Gemeindeverbindungsweg Deutsch- Evern nach Hohenbostel könnte neben der Straße erhalten bleiben.			Hinweis d: Auch wenn das FFH-Gebiet an einer schmalen Stelle auf rd. 150 m gequert wird, so findet bei der Vorzugsvariante dagegen keine Querung statt. Zudem wird das NSG "Dieksbach" auf einer Länge von über 800 m gequert. Aus naturschutzfachlicher Sicht hat die Vorzugstrasse auch hier den Vorrang.	
d. Querung des FFH- und NSG Dieksbach : Die Querung des Gebietes verläuft im Bereich der B 4-Variante an der schmalsten Stelle des Gebietes und könnte problemlos durch eine Brücke überquert werden, vermutlich ohne die Ziele des FFH-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.			Hinweis e: Hier wird verkannt, dass das FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen" wiederum auf einer Länge von rd. 400 m gequert werden muss. Während die Wohnbebauung Hohenbostels in einer Entfernung von rd. 300 m liegen würde, befindet sich auf vergleichbarem Abschnitt der Vorzugstrasse keine Wohnbebauung. Aus Sicht der Schutzgüter Mensch und Natur ist hier die Vorzugstrasse günstiger.	
e. Ortslage Hohenbostel: Abstand zur Wohnbebauung ca 300 m. Durch Lage der B 4-Variante etwa 10 m im Einschnitt Lärmausbreitung in Richtung Ortslage gering. Außerdem Vorbelastung durch Bahnstrecke.			Hinweis f: Der Abschnitt 701 würde dennoch erheblich mehr Wohnbevölkerung neu belasten und durchquert zudem auf rund 3.000 m das Landschaftsschutzgebiet "Süsing". Demgegenüber befindet sich im vergleichbaren Bereich der Vorzugsvariante keine Wohnbebauung und kein LSG. Diese Argumente sprechen klar für die Vorzugsvariante.	
f. Bienenbüttel : Entlastung von Lärm- und Abgasbelastung der Neubaugebiete an der B 4 ! B 4-Variante verläuft ca. 500 m entfernt im Einschnitt.			Hinweis g: Siehe hierzu den Kommentar zu e).	
g. Kreuzung des Ilmenautals, FFH Gebiet: Durch Brückenbauwerk auf Stützpfählen über die ca. 300 m breite Talaue würden die Ziele des FFH-Gebietes und des Überschwemmungsraumes vermutlich nicht erheblich beeinträchtigt.			Hinweis h: Die Ortslage befindet sich in einem geringeren Abstand (rd. 700 m) zur Trasse. Im vergleichbaren Abschnitt der Vorzugstrasse liegt der Ort Edendorf in einer Entfernung von rd. 400 m westlich zur Autobahn, allerdings getrennt durch den Elbe-Seiten-Kanal. Durch die Trennung durch den ESK wird die größere Entfernung von Neu-Steddorf relativiert.	
h. Ortslage Neu-Steddorf: ca. 1000 m entfernt, wenig betroffen.			Hinweis i: Durch diesen Vorschlag würden ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft beeinträchtigt und	
i. Ortslage Steddorf : ca. 150 m zu B 4-Variante. Sehr starke Beeinträchtigung! Lösungsmöglichkeiten : Trasse nach Süd-Osten verschieben und Aktiver Schallschutz!				
k. Ortslage Bargdorf:ca. 500m von B 4-Variante entfernt. Im Talraum des Mühlenbaches aktiver Schallschutz notwendig.				
l. .Ortslage Jelmstorf: starke Entlastung der Ortslage von Durchgangsverkehr. Entfernung zum Wochenendhausgebiet ca. 300 m. Aktiver Schallschutz notwendig !				
m. Ortslagen Addendorf und Seedorf: Abstand zur 701-Trasse ca. 500 bis 600 m. B 4-Variante verläuft im Einschnitt. Vorbelastung durch B 4 vorhanden!				
n. Hügelgräberfeld bei Addendorf : Von B 4-Variante nicht betroffen				
o. Ortslage Tätendorf : Abstand zur B 4-Variante Ortsumfahrung ca. 300 m. Entlastung der B4 Ortsdurchfahrt. Aktiver Schallschutz notwendig!				
p. Querung FFH-Gebiet Ilmenautal östlich Emmendorf: Verbreiterung der Querung für die Erreichung der Ziele des FFH-Gebietes eher unbedeutend.				
q. Ortslage Kirchweyhe : Entlastung der Ortslage von Durchgangsverkehr! Ortsumfahrung nach BVWP erfordert aktiven Schallschutz !				
r. Ortslage Uelzen : Die Ortsumfahrung B4 um Uelzen ist als dreispurige und kreuzungsfreie Bundesstraße vorhanden! Eine Verbreiterung der vorhandenen OU-Uelzen um eine zusätzliche Fahrspur erscheint möglich. Mindestens zwei der vorhandenen Brücken weisen bereits jetzt die nötige Weite auf.				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Die Behauptung, es gäbe für eine B 4-Variante (B 4 mit Ortsumfahrungen) eine zu hohe Konfliktdichte für Natur und Mensch ist deshalb nicht überzeugend!

3. Die Auflistung der Konfliktbereiche entlang der B 4-Variante s. Unterlage 9.5, S. 10, (12 Punkte) enthält eindeutige Fehler und Fehlbewertungen !
z.B. Punkte 1 und 2 : umfassen dieselbe Konfliktlage wie für die sogenannte "Vorzugsvariante" !

Punkt 4 : Ortslage Melbeck ist durch Trasse 701 nicht betroffen .

Punkt 5 : das Dieksbachtal ist "Vorranggebiet für Natur und Landschaft" der restliche Bereich bis Bienenbüttel ist "nur" "Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft" und "Vorsorgegebiet für Erholung" (RROP Uelzen).

Punkt 6 : Ortslage Grünhagen und "NSG Schierbruch und Forellenbachtal" sowie LSG "Süsing" sind durch B 4-Variante nicht betroffen.

Punkt 7 : Ortslage Bienenbüttel und Neu-Steddorf würden durch B 4-Variante nicht zusätzlich be- sondern entlastet !

Punkt 8 : Hügelgräberfeld "Addenstorfer Heide" sowie die Ortslagen Addenstorf und Seedorf würden durch B 4-Variante nicht betroffen bzw. entsprechend der vorhandenen Vorbelastung durch die B4 nicht zusätzlich verlämt.

Punkt 9 : Ortslage Barum wäre durch B 4-Variante nicht betroffen.

Punkt 10 : Ortslage Emmendorf wäre durch B 4-Variante völlig unbetroffen !

Punkte 11 und 12 : Die aufgelisteten Bereiche sind bereits durch die vorhandene Ortsumfahrung Uelzen B4 vorbelastet und würden durch eine B 4-Variante nicht zusätzlich belastet.

Zusammengefaßt :

Der sogenannte Variantenvergleich zwischen der "Vorzugsvariante" und der B 4-Variante enthält Fehler. Die Abwägungen sind unzutreffend. Den Bewertungen mangelt es an der Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen, sowie den Verbesserungen für Wohnbereiche. Auch der Neuverbrauch von wertvollen Ackerstandorten (nur ca. 10 km (B 4-Variante) zu ca. 25 km ("Vorzugsvariante") im gleichen Abschnitt) wurde nicht berücksichtigt.

das LSG "Hügelgräberfeld bei Addenstorf" betroffen sein. Im vergleichbaren Abschnitt der Vorzugstrasse liegen die Ortslagen von Edendorf und Hohnstorf rund 400 bzw. 1.000 m entfernt. Auch in diesem Bereich hat die Vorzugsvariante deutliche Vorteile.

Hinweis k: Im vergleichbaren Abschnitt der Vorzugstrasse befindet sich die Ortschaft Altenmedingen in einer Entfernung von rd. 650 m. Unter dem Aspekt Schutzgut Mensch hat hier keine Trasse einen deutlichen Vorteil.

Hinweis l: Die Vorzugstrasse verläuft ebenfalls in einem geringen Abstand zur Ortslage von Seckendorf (600 m). Wegen der starken Beeinträchtigung des Wochenendhausgebietes hat aus Sicht des Schutzgutes Mensch in diesem vergleichbaren Abschnitt die Vorzugstrasse einen erheblichen Vorteil.

Hinweis m: Von der Vorzugstrasse sind in diesem vergleichbaren Streckenabschnitt die Ortslagen Drögenottorf und Römstedt (jeweils rd. 1.000 m) und Gollern (500 m) neu betroffen, was aus Sicht des Schutzgutes Mensch in diesem Fall für den Abschnitt 701 spricht.

Hinweis n: Die Forderung des NABU nach südöstlicher Verschiebung des Abschnitts 701 (s. Forderung der Beteiligten unter i) würde das Hügelgräberfeld allerdings dann beeinträchtigen.

Hinweis o: Die Vorzugsvariante würde in einer sehr geringen Entfernung zu den Ortslagen von Hesebeck (300 m) und Röbbel (200 m) verlaufen, sowie in rund 1.200 m Entfernung zu Höver liegen. Aus Sicht des Schutzgutes Mensch hat der Abschnitt 701 erkennbare Vorteile. Die Vorzugsvariante quert auf dem bislang beschriebenen Streckenverlauf erstmals das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen auf einer Länge von rd. 250 m. Auch aus Sicht des Schutzgutes Natur ist in diesem vergleichbaren Streckenabschnitt der Variantenabschnitt 701 im Vorteil.

Hinweis p: Während der Variantenabschnitt 701 bereits zum vierten Mal das FFH-Gebiet quert (hier 2 mal jeweils auf rd. 200 m), ist dies bei der Vorzugsvariante bislang nur einmal erforderlich gewesen. Zudem wird vom Variantenabschnitt 701 das LSG "Bobenwald und Sieken" auf rd. 1.000 m gequert. Aus Sicht des Schutzgutes Natur ist auch hier die Vorzugsvariante klar im Vorteil.

Hinweis q: Im vergleichbaren Bereich der Vorzugsvariante sind die Ortschaften Oetzen (300 m), Stöcken (600 m), Riestedt (200 m) und Masendorf (1.400 m) von der Vorzugstrasse betroffen. Aus Sicht des Schutzgutes Mensch hat in diesem Fall der Variantenabschnitt 701 Vorteile.

Hinweis r: Durch die Vorzugsvariante wäre die Ortschaft Rätzlingen in einer Entfernung von rd. 600 m betroffen. Von dem Wechsel auf den Abschnitt 529 wären im vergleichbaren Abschnitt die Ortschaften Groß Liedern (700 m), Halligdorf (200 m) und Uelzen-Hambrock (700 m) betroffen. Diese Option wird von der Stadt Uelzen abgelehnt. Für diesen Bereich halten sich die Vor- und Nachteile die Waage.

Bis zum Gelenkpunkt 24 verlaufen die B 4-Variante und der Rest des Abschnittes 529 auf einer gemeinsamen Linie. Somit sind die Auswirkungen hier deckungsgleich.

Zusammenfassend ist die B 4-Variante (Abschnitt 701) wegen der aus Sicht des Schutzgutes Mensch erforderlichen Ortsumgehungen und damit verbundenen Neutrassierung von rd. 20 km, der viermaligen Querung des FFH-Gebietes (nur eine bei der Vorzugsvariante), der Querung von drei Naturschutzgebieten und von mindestens 12 Landschaftsschutzgebieten (gegenüber zwei durch die Vorzugstrasse) auch aus naturschutzfachlichen Gründen nicht als "zumutbare Alternative" zu betrachten, wie sie von den Beteiligten gefordert wird.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)	187	997		701
<p>LBU-Stellungnahme vom 15.06.06:</p> <p>Hiermit fordern wir eine Unterbrechung des derzeitigen Raumordnungsverfahrens, da die sogenannte "Variante 701" nicht ausreichend gleichgewichtig untersucht worden ist. Im Ansatz daran fordern wir Sie auf, die nach der Untersuchung der "Variante 701" diese Trasse zu favorisieren und die Bundesstraße 4 durchgängig neu zu beplanen und zu bebauen. Hier ist eher an die verkehrstechnische Verbesserung der B4 als an den Ausbau zur Autobahn zu prüfen. Ob hierzu mehrstreifige, also breitere Straßenführungen notwendig werden, wollen wir hier nicht berühren. Wir fordern jedenfalls die Umgehung der Orte Melbeck, Jelmstorf, Tätendorf-Eppensen und Kirchweyhe, die mit dem zugesagten Bau einer Autobahn in weite Ferne rückt bzw. nicht mehr bezahlbar und somit nicht mehr realisiert wird. Gerade hier hilft aber ein Ausbau der B 4 den lärmgeplagten Anwohnern, da eine neue Autobahn auch wieder mehr Verkehr heranzieht, die die Situation für die Anwohner also nicht verbessern hilft! Dies ist nicht ausreichend berücksichtigt worden! Die Behauptung, es gäbe für eine O+Variante (Trasse 701) eine zu hohe Konfliktdichte für Mensch und Natur, ist eindeutig falsch!</p> <p>Begründung. Die auch "Nullplusvariante" genannte Lösung 701 hat im Raumordnungsverfahren einen bei weitem nicht ausreichenden Raum eingenommen. Wir vermissen auch die Begründung, warum diese Variante so wenig Berücksichtigung gefunden hat, gerade in Zeiten leerer Kassen. Die 701Lösung wird, so werden Sie feststellen, die weitaus günstigste Lösung werden bei weitestgehender Verschonung von Mensch und Natur. Es fehlen für die "Nullplusvariante" Nutzen-Kosten-Analysen, die vorgelegt werden müssen. Nach UVP-Recht müssen neben neuen Trassenführungen auch 0- und 0+ Varianten untersucht werden!</p>			<p>Die Straßenbauverwaltung folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen. Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspange zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum, vor allem auch im Raum Uelzen. Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt.</p> <p>Die Planung der Ortsumgehung Kirchweyhe, die sich ebenfalls im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen befindet, verläuft parallel zur Planung der A 39 und ist in den Untersuchungen entsprechend berücksichtigt (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 40). Durch die A 39 kommt es in den Ortschaften entlang der B 4 im Vergleich zum Fall ohne A 39 zu Entlastungen (ndl. Melbeck 9.000 Kfz/d; zwischen Melbeck und der L 252 bei Bad Bevensen 10.000 Kfz/d; zwischen der L 252 und Kirchweyhe 7.000 Kfz/d). Eine nähere Untersuchung der Variante 701 wie in den übrigen durchgeführten Variantenvergleichen ist nach den Ergebnissen der groben Raumanalyse nicht erforderlich. Diese Ergebnisse werden durch die Untersuchungen zur Mitnutzung der B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen bestätigt (Unterlage 9.5 - B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen). Siehe auch Kommentare zur ID 961 NABU, Kreisverband Gifhorn [190] und zu 0.5, ID 813 NABU Uelzen</p>	
Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)	187	1007		
<p>Die Alternativenprüfung berücksichtigt bei der Prüfung der Alternativen mit Abwicklung des Verkehrs auf dem bestehenden Straßennetz nicht einmal die Mindestvorgaben einer allgemein planungsrechtlich gebotenen Alternativenprüfung, geschweige denn erhöhte Anforderungen aus einem naturschutzfachlichen Planungsauftrag: "Als Nullvariante wird das Straßennetz des Jahres 2015 betrachtet. Dabei werden mit Ausnahme der A 39 alle Fernstraßenprojekte, die in dem gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Vordringlichen Bedarf eingestellt sind, als realisiert angenommen. Die bestehenden raumordnerischen, verkehrlichen und städtebaulichen Defizite im betrachteten Raum werden durch die Nullvariante nicht behoben und zum Teil durch das weiter wachsende Verkehrsaufkommen noch verstärkt. Deshalb ist die Nullvariante keine zielführende Alternative zur Unterstützung einer positiven Raumentwicklung" (Erläuterungsbericht, S. 37).</p> <p>Diese achtzeilige Darstellung im Erläuterungsbericht, die Ziele des Vorhabens (siehe Erläuterungsbericht S. 11 und 12) könnten in der zuvor beschriebenen Form durch eine Abwicklung des Verkehrs auf dem bestehenden Straßennetz nicht erreicht werden, ist so banal, dass sie nicht hätte erwähnt werden müssen. Es fehlt aber jede Darstellung, an welchen Zielen welche Abstriche erforderlich wären, wollte man den Verkehr über das bestehende Netz (mit Ausbauten/ Ergänzungen) abwickeln und welche Folgen diese Abstriche wiederum für das Erreichen des Gesamtziels des Vorhabens (Erschließung des strukturschwachen Nordostens Niedersachsens) hätten. Dies muss in jedem Falle qualifiziert und quantifiziert werden, um in der Abwägung sachgerecht berücksichtigt werden zu können.</p> <p>Die Unterlagen werden damit den Anforderungen an einen naturschutzfachlichen Planungsauftrag bei weitem nicht gerecht.</p>			<p>Siehe Kommentare zu 0.5, ID 1013 und zu 0.3 ID 1006 LBU [187]</p>	
Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)	187	1013		
<p>3. Varianten 3.1 Grundsätzliches</p>			<p>Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen</p>	

Die Prüfung von Varianten erfolgt unter allgemeinen planungsrechtlichen Grundsätzen, wonach für eine gerechte Abwägung die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen mit dem ihnen zukommenden Gewicht zu prüfen sind, und es erfolgt unter der Maßgabe einer europarechtskonformen Anwendung (FFH-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie usw.) der deutschen Rechtsnormen. So sind z.B. zumutbare Alternativen nach Art. 6 Abs.4 Satz 1 Unterabsatz 1 FFH-RL zu prüfen und – so vorhanden – zu nutzen, also in Folge des Vorhandenseins einer zumutbaren Alternative ist von der ein Schutzgebiet potentiell erheblich beeinträchtigenden Planung Abstand zu nehmen. Nicht allein den zweiten Gesichtspunkt bestimmt zwingendes Recht. Auch der zuerst angeführte kann im Rahmen der gebotenen Abwägung in bestimmten Fällen nicht überwunden werden. Die Rechtsprechung hat dies etwa angenommen für Gebiete, die sich als so schützenswert erweisen, dass sie einer „Tabuzone“ gleich sind oder nahe kommen (BVerwG, NVwZ 2003, 485). In solchen Fällen ist die Prüfung, ob das Vorhaben an anderer Stelle mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft zu verwirklichen ist, ebenso zwingend geboten wie das Bevorzugen einer solchen geringer beeinträchtigenden Variante im Rahmen planerischer Abwägung, wie sie auch dem Raumordnungsverfahren immanent ist. Gewisse Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit sind dabei als typische Folge des Gebots, Alternativen zu prüfen und zu realisieren, hinzunehmen (BVerwG NVwZ 2004, 732, 736; NVwZ 2002, 1243).

Im vorliegenden Falle kommt der Alternativenplanung jedoch zusätzlich unter dem Gesichtspunkt des Abarbeitens des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags Bedeutung zu. Wie bereits unter Kap. 1 ausgeführt, ist es zentrales Anliegen des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags, dass im weiteren Verfahrensablauf besonders intensiv der Frage nachgegangen wird, ob Alternativplanungen, insbesondere die Abwicklung des Verkehrs über das bestehende Straßennetz, in Betracht kommen. Zur Erfüllung dieses Auftrags ist es geboten, in den Raumordnungsunterlagen in nachvollziehbarer Weise darzulegen, ob und mit welchen Maßnahmen am bestehenden Netz einzelne Ziele des Vorhabens realisiert werden können. Bereits nach geltendem Recht sind dabei – wie soeben aufgezeigt – bestimmte Abstriche an der Zielerreichung hinzunehmen. Da der naturschutzfachliche Planungsauftrag ein Auftrag ist, intensiver zu prüfen als nach geltendem Recht ohnehin geboten, muss ein weitergehender Abstrich am Erreichen der gesetzten Ziele in Kauf genommen werden. Da jedoch die zur Einsicht überlassenen Unterlagen überhaupt keine Aussagen zur Zielerreichung, zu den Abstrichen und deren Bedeutung für das Gewicht der einzelnen Ziele treffen, genügen sie den Anforderungen an den naturschutzfachlichen Planungsauftrag nicht. (zu den Zielen: s. Kap. 1 und Erläuterungsbericht S.11).

Unter diesen Maßgaben sind die Varianten in den Planungsunterlagen jedenfalls im Ergebnis falsch bewertet. Das gilt zunächst für alle Varianten aus der grundlegenden Erwägung heraus, dass zu keinem Zeitpunkt verkehrsträgerübergreifende Untersuchungen durchgeführt wurden, wie evtl. Verkehrsbeziehungen auf der zu bedienenden Linie LG - WOB am effektivsten angeboten werden können. Mit der einseitigen Ausrichtung allein auf das Bedienen des Kfz-Verkehrs verstößt die Planung zudem gegen zentrale Ziele des NROP:

- Der schienengebundene Personen- und Güterverkehr hat Vorrang gegenüber dem Straßenverkehr (Abschnitt A 3. Nr. 6).
- Nachteiligen Veränderungen des Klimas (Abschnitt A 2 Nr. 5) soll entgegengewirkt, die dazu notwendigen Verringerungen der Emissionen von Treibhausgasen sollen mit der Schaffung eines umweltverträglichen Verkehrssystems erreicht werden.
- Usw. .

Die raumbedeutsamen Maßnahmen des Vorhabens haben sich an dieser Zielstellung zu orientieren!

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1015

3.3 Null-Plus-Variante

Aus Sicht der untersuchten verkehrsbezogenen und raumordnerischen Belange verdienen andere Varianten nach dem vorgegebenen naturschutzfachlichem Auftrag noch einer näheren Untersuchung und Beurteilung: Eine Null-Plus-Variante als alternative Variante zum geplanten Neubau einer BAB A39. Statt der Erwägung eines ausschließlichen Neubaues einer BAB A 39, fordert der BVWP 2003 echte Alternativen unter Beteiligung des vorhandenen Straßennetzes.

Alternativen zur A39 sind mit dem vorhandenen Straßennetzverkehr nie ernsthaft geprüft worden. Es wurde frühzeitig der Neubau einer Autobahn politisch festgelegt (s. Erläuterungsbericht S.12 ff. u. Eingabe Aktion Lebensberg z. ROV v. 20. 6. 2006 Kap. 2 - 4). Alle Alternativenprüfungen dienten ausschließlich nur noch der nachträglichen Rechtfertigung des schon

nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der BVWP und ist mit dem Beschluss des 5. FstrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen. Die Prüfung von Alternativen ist Gegenstand der üblichen Planungspraxis (im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des FFH-Ausnahmeverfahrens). Bei Öko- Stern- Maßnahmen ist davon auszugehen, dass alle naturschutzfachlichen Sachverhalte durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und Prüfungen der sonstigen naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH-VP, mit dem Erlangen des Baurechts rechtlich umfassend abgearbeitet sind. Gegenüber der allgemeinen Planungspraxis sind keine besonderen Verfahrensschritte für die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages erforderlich und vorgesehen. Durch besondere Kennzeichnung von Öko- Stern- Maßnahmen im Entwurf des Straßenbauplans erhält das Parlament entsprechend der Begründung des 5. FstrAbÄndG rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des "besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages" zu informieren. Die Art und Weise der Abarbeitung bzw. die Begründung für die Aufhebung wird in einem zusammenfassenden Bericht dargestellt. Die Öffentlichkeit wird nach dem UVPG auf den Ebenen des Raumordnungsverfahrens und des Zulassungsverfahrens angehört bzw. beteiligt. Das Ergebnis der Abarbeitung der naturschutzfachlichen Problematik wird mit der Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht. Informationen werden gemäß UIG und Informationsfreiheitsgesetz erteilt. (Drucksache 16/1743 des Dt. Bundestages vom 02.06.2006)

Siehe Kommentar zu 0.5, ID 1013 LBU [187]

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

früh gewonnen Ergebnisses (s. unten u. Kap. 2 zur Nullvariante). Dabei könnten die im Untersuchungsraum vorliegenden Verkehrsströme durch einen bedarfsgerechten Aus- und Neubau des vorhandenen Straßennetzes mit jeder modernen Bundesstraßenplanung zukünftig ausreichend und gut abgedeckt werden.

Denn wie dargelegt, begründet der Verkehrsbedarf in der Region in keiner Weise den Bau einer BAB, um die Ziele zu erreichen (s. Kap. 2.2 u. Aktion Lebensberg e.V. Eingabe vom 20. 6.2006). Ohne Bau der A 39 geht die Straßenbaubehörde von einer Verkehrsbelastung der B 4 von abschnittsweise bis zu 28.000 KFZ pro 24 h bei Melbeck und 14.000 Kfz / 24 h nördlich Uelzen im Jahr 2015 aus.

Heute besitzt die B 4 bereits streckenweise den Regelquerschnitt RQ 10,5, in weiten Teilen nördlich Uelzen den Regelquerschnitt RQ 15 mit wechselnder Dreispurigkeit und von Lüneburg bis Melbeck eine Vierspurigkeit mit dem Regelquerschnitt RQ 20. Je nach Regelquerschnitt und ausreichender Abschnittslänge wäre die B4 abschnittsweise in der Lage, damit Verkehrsaufkommen von bis zu ca. 18.000 KFZ / 24 h und von bis zu 24.000 KFZ / 24 h (und von bis zu 30.000 KFZ/24 h) problemlos und sicher zu bewältigen. Allein aufgrund ihrer langen Geraden könnte die B 4 selbst Verkehrsaufkommen von weit über 20.000 KFZ / 24 h in den Regelquerschnittsabschnitten mit RQ 10,5 verkraften. Laut RAS-Q 96 ist dieses sogar unabhängig von den Randbedingungen Schwerverkehrsanteil, Längsneigung und Kurvigkeit möglich (RAS-Q 1996, Seite 15 ff.). Um mögliche zeitliche Erreichbarkeitsdefizite zwischen den Oberzentren LG - WOB abzubauen, böte sich als echte Alternative zu einer BAB deshalb grundsätzlich der räumliche Verlauf der B4 als Nord-Süd-Achse an. Zwischen Lüneburg und Uelzen Süd ist bereits eine mögliche alternative Linienführung mit der Untervariante 701 als BAB in die Karte 1:100.000 eingezeichnet (s. auch Unterlage 9.5). Ab Bad Bevensen verläuft die Untervariante 701 überwiegend auf der B4.

Die Variante 701 wurde vom Straßenbauamt entwickelt, aber trotz gegenteiliger Forderungen einer Vielzahl von Beteiligten in der so genannten "Antragskonferenz" ausgeklammert und nicht wie die anderen Varianten untersucht und bewertet.

"Der von der damaligen Bezirksregierung Lüneburg als Genehmigungsbehörde geforderten (Schreiben vom 27.05.2004) "Vorlage weiterführender Unterlagen" zur Ablehnung einer Variante 701 bei Einleitung des Raumordnungsverfahrens ist die Straßenbaubehörde durch Anfügung von 10 Seiten (s. Unterlage 9.5) am Ende des Ordners 32 nachgekommen" (Arbeitskreis Natur im Landkreis Uelzen, unveröffentlichte Resolution v. 30.06.2006).

Die darin aufgeführten Begründungen zur Ablehnung der Variante 701 sind oberflächlich und teilweise falsch. Die vorgenommene Abwägung ist deshalb völlig unzulänglich. Im Folgenden wird der Sachverhalt auf der Grundlage einer dem LBU vorliegenden schriftlichen Stellungnahme des Arbeitskreises Natur im Landkreis Uelzen erläutert:

Der vorgelegte grobe "Variantenvergleich" der Untervariante (701) mit einem entsprechenden Abschnitt der so genannten "Vorzugsvariante" lässt wichtige Argumente wie die Entlastung von straßenlärmgeplagten Menschen in Melbeck, Grünhagen, Bienenbüttel, Jelmstorf, Tätendorf, Eppensen und Kirchweyhe, den Neuverbrauch von Landschaft, den Verbrauch wertvoller landwirtschaftlicher Böden, die vorhandene Vorbelastungen, die Kosten und der Querung nur zweier FFH-Gebiete (!) (Ilmenau, Diercksbach) usw. in der Abwägung unberücksichtigt.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1016

Die Bewertungen der Untervariante 701 im Raumordnungsverfahren enthalten eindeutige Fehler und Fehlbewertungen:

Punkte 1 und 2 umfassen dieselbe Konfliktlage wie für die so genannte "Vorzugsvariante"

Punkt 4: Ortslage Melbeck ist durch die Trasse 701 nicht betroffen.

Punkt 5: nur das Dieksbachtal ist "Vorranggebiet für Natur und Landschaft", der restliche Bereich bis Bienenbüttel ist Vorsorgegebiet für "Natur und Landschaft" und Vorsorgegebiet für "Erholung" (RROP Uelzen).

Punkt 6: Ortslage Grünhagen und "NSG Schierbruch und Forellenbachtal" sowie LSG "Süsing" sind durch die Trasse 701 nicht betroffen.

Punkt 7: Ortslage Bienenbüttel und Neu-Steddorf würden durch die Trasse 701 nicht zusätzlich be-, sondern entlastet.

Punkt 8: Hügelgräberfeld "Addenstorfer Heide" sowie die Ortslagen Addenstorf

und Seedorf würden durch die Trasse 701 nicht betroffen bzw. entsprechend der vorhandenen Vorbelastung durch die B4 nicht zusätzlich verlärm.

Punkt 9: Ortslage Barum wäre durch die Trasse 701 nicht betroffen.

Punkt 10: Ortslage Emmendorf wäre durch die Trasse 701 völlig unbeeinträchtigt!

zu Konfliktbereich 1 und 2 der Untervariante 701:

Diese Konfliktbereiche sind nicht identisch mit denen der Vorzugsvariante - auch wenn sie nahe beieinander liegen. Beide Varianten führen bei Punkt 1 zu Konflikten im Bereich Lüneburg- Moorfeld. Die Vorzugsvariante führt zusätzlich zu Konflikten im Bereich "Schlieffen- Park" und Lüner Holz. Konfliktbereich 2 der B 4- Variante betrifft Lüneburg-Hagen, Lüneburg-Neuhagen und Lüneburg-Kaltenmoor; dies trifft für die Vorzugsvariante nicht bzw. in deutlich geringerem Maße zu, da die Vorzugsvariante bereits im Bereich der Anschlussstelle Dahlenburg nördlich der Wohnbauflächen der zuvor genannten Stadtteile nach Osten verschwenkt und von Gewerbegebietsflächen umgeben ist.

zu Konfliktbereich 4 der Untervariante 701:

Die Ortslage Melbeck ist durch den dargestellten Verlauf des Abschnittes 701 nicht betroffen. Der Konfliktbereich 4 (Melbeck einschließlich FFH- Gebiet Ilmenau, Vorranggebiet für Natur und Landschaft und Vorranggebiet für ruhige Erholung sowie LSG Ilmenautal) soll verdeutlichen, dass auch ein weiter westlich verlaufender Abschnitt 701

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Punkt 11 und 12: Die aufgelisteten Bereiche sind bereits durch die vorhandene Ortsumfahrung Uelzen B4 vorbelastet und würden durch eine Variante 701 nicht zusätzlich belastet.</p>				<p>zwischen den Ortslagen Deutsch- Evern und Melbeck durch Flächen mit sehr hohem Konfliktpotenzial führt und demnach auszuschließen ist.</p>
<p>Den Bewertungen mangelt es ebenfalls an der Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen, sowie den Verbesserungen für Wohnbereiche. Auch der Neuverbrauch von wertvollen Ackerstandorten von nur ca. 10 km der Variante 701 gegenüber ca. 25 km der "Vorzugsvariante" im gleichen Abschnitt wurde nicht berücksichtigt! Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden dreispurigen B4 ab Bad Bevensen in Kombination mit dem Linienverlauf der Untervariante (701) böte sich hier geradezu je nach Bedarf eine echte Null-Plus-Variante wahlweise als zwei oder dreispurige, kreuzungsfreie Bundesstraße B4 an! Der Vergleich mit den entsprechenden Abschnitten der so genannten "Vorzugsvariante" und der "Westvariante" weist dieser Null-Plus-Variante B4 / Variante 701 sowohl raumordnerische als auch umweltrelevante Vorteile zu. Sie entspricht dem Grundsatz der Raumordnung und des UVG auf Vermeidung und Verminderung unnötiger Eingriffe in Natur und Landschaft und erfüllt mit der Einbeziehung des bestehenden Straßennetzes den naturschutzrechtlichen Auftrag des BVWP 2003.</p>				<p>zu Konfliktbereich 5 der Untervariante 701: Korrekt ist, dass ausschließlich das Dieksbachtal Vorranggebiet für Natur und Landschaft ist - auch nur dieses ist in der Gegenüberstellung berücksichtigt. Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft und Vorsorgegebiete für Erholung wurden beim Vergleich Vorzugsvariante – Abschnitt 701 generell nicht berücksichtigt, da hier insgesamt geringere bzw. weniger schwere Konflikte zu erwarten sind. Die anderen im Vergleich genannten Gebiete werden durch den Abschnitt 701 beeinträchtigt.</p>
				<p>zu Konfliktbereich 6 der Untervariante 701: Aufgrund der Nähe der Ortslage Grünhagen (ca. 600-900m) und des NSG "Schierbruch und Forellenbachtal" (ca. 500-800 m) zum dargestellten Verlauf der Untervariante 701 und der räumlichen Gesamtsituation infolge des vergleichsweise schmalen Korridors (ca. 1000 m) zwischen Grünhagen sowie NSG und Hohenbetsel ist hier eindeutig ein Konfliktbereich darzustellen. Die Untervariante 701 quert im Übrigen den östlichsten Bereich des LSG "Süsing" (UE 21); bei dem LSG handelt es sich um einen fast 8500 ha großes Gebiet, das sich vom nordwestlichen Landkreis Uelzen über den zentralen Bereich mit eigentlichen Waldbestand Süsing bis nach Bienenbüttel und Melbeck erstreckt.</p>
				<p>zu Konfliktbereich 7 der Untervariante 701: Im Bereich beidseits der bestehenden B4 sind tatsächlich Entlastungen Bienenbüttels entlang der B 4 und im Osten von Neu Steddorf durch die Untervariante 701 zu erwarten. Demgegenüber kommt es zu einer Mehrbelastung in den westlichen Teilen Bienenbüttels und Neu Steddorfs. Außerdem werden Steddorf und Bargdorf neu belastet, so dass in der Summe hier ein Konfliktbereich abzugrenzen ist, der besser als "Ortslagen Neu Steddorf, Steddorf und Bargdorf" zu benennen ist.</p>
				<p>zu Konfliktbereich 8 der Untervariante 701: Aufgrund der Nähe der Ortslage Addenstorf (ca. 500 m) und der unmittelbaren Tangierung des als archäologisches Denkmal und LSG abgegrenzten "Hügelgräberfeld bei Addenstorf" (ob tatsächlich einzelne Hügelgräber betroffen sein werden, kann auf dieser Planungsebene nicht beurteilt werden) zum dargestellten Verlauf der Untervariante 701 und der räumlichen Gesamtsituation infolge des vergleichsweise schmalen Korridors (ca. 300 m) zwischen Jelmstorf (einschließlich der Wochenendhausgebiete) sowie LSG/Kulturdenkmal und Addenstorf ist hier eindeutig ein Konfliktbereich darzustellen. Die Neubelastung insbesondere für die Ortslage Addenstorf (abgeschwächt auch für das nördliche Seedorf) ist deutlich höher einzuschätzen als die derzeitiger vorbelastende Situation durch die (auch verkehrlich geringer belastete) bestehende B4, die in einer Entfernung von ca. 1200-1300 m verläuft.</p>
				<p>zu Konfliktbereich 9 der Untervariante 701: Aufgrund der räumlichen Gesamtsituation infolge des vergleichsweise schmalen Korridors (ca. 1100 m) zwischen Barum und Tätendorf- Eppensen sowie des ortsnahen Verlaufs der Untervariante westlich von Tätendorf (mögliche Trassenverswenkungen Richtung Westen und damit Richtung Barum müssen hier berücksichtigt werden) ist hier eindeutig ein Konfliktbereich darzustellen.</p>
				<p>zu Konfliktbereich 10 der Untervariante 701: Da im Abschnitt nördlich von Kirchweyhe ein Ausbau auf bzw. ein Neubau unmittelbar parallel zur bestehenden B4 anzunehmen ist und größere Auswirkungen aufgrund der Entfernung (ca. 800 m) auf die Ortslage Emmendorf nicht zu erwarten sind, ist der Konfliktbereich 10 in "Ortslage Kirchweyhe; FFH- Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen (hier: Im Sieken); LSG Bobenwald- Sieken; Vorranggebiet für Natur und Landschaft" umzubenenen.</p>
				<p>zu Konfliktbereiche 11 und 12 der Untervariante 701:</p>

Vorbelastungen durch die B 4 sind in den genannten Bereichen vorhanden; die Belastungen in den genannten Ortslagen und in den betroffenen Bereichen von Natur und Landschaft werden durch den erforderlichen Ausbau der B4 zur A 39 sowie einen teilweise parallelen Neubau der A 39 parallel zur B4 und das verstärkte Verkehrsaufkommen (A 39: im Bereich Uelzen ca. 23.000 Kfz/d; B 4 im Bereich Uelzen etwa 14.000 Kfz/d) zu Mehrbelastungen der angrenzenden Wohnbereiche und Naturgebiete führen.

zum Punkt "mangelhafte Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen" und "Verbesserungen für Wohnbereiche": Ziel der Unterlage war kein umfangreicher oder qualifizierter Variantenvergleich wie in der UVS, sondern vielmehr eine Gegenüberstellung der besonders konflikträchtigen Bereiche im Bereich der hier betrachteten Trassenverläufe (Untervariante 701 = B 4- Variante sowie Vorzugsvariante zwischen Lüneburg und südlich Uelzen). Sicherlich werden abschnittsweise Vorbelastungen durch die B4 ausgelöst; zum großen Teil verläuft die Untervariante 701 allerdings durch nicht vorbelastete Bereiche; hier sind neue Belastungen und/oder deutliche Mehrbelastungen anzunehmen, die erhebliche Konflikte erwarten lassen. Genaue Bilanzierungen hinsichtlich Neubelastungen, Mehrbelastungen, Vorbelastungen und Entlastungen (z.B. Verbesserungen für Wohnbereich) sind nur in einem umfassenden Variantenvergleich möglich, der aber aufgrund der im Vergleich zur Vorzugsvariante hohen Konfliktdichte im Verlauf der Untervariante 701 als nicht zielführend eingestuft wird.

Durch den Variantenabschnitt 701 kommt es auf einer Länge von ca. 20 km zu einer kompletten Neutrassierung mit den davon ausgehenden Auswirkungen, auch auf den Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen. Die weiteren ca. 22 liegen im Zuge der bestehenden B 4, führen aber durch den entsprechenden Ausbau und die Anpassung des untergeordneten Straßen- und Wegenetzes zur Aufrechterhaltung des Erschließungs- und Anliegerverkehrs zu einem weiteren Flächenverbrauch. Für die Vorzugsvariante der A 39 bis zum gemeinsamen Schnittpunkt südlich von Uelzen ist eine Neutrassierung auf ca. 48 km erforderlich.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1018

3.2 Nord-Süd-Zeit-Ertüchtigung des vorhandenen Straßennetzes
Das Beispiel des Wandels der Schwarzwaldautobahn zur Bundesstraße unterstreicht die Forderung nach einer Nord-Süd-Zeit-Ertüchtigung des Straßennetzes (auch Bundesstraßen sind Fernstraßen!) aus einer Kombination des bedarfsgerechten Ausbaues der B 4 und dem teilweisen bedarfsgerechten Neubau als Bundesstraße auf der Linienführung der Untervariante 701 statt des Neubaus einer A 39.

Denn damit würden die Nachteile einer parallel zur B4 östlich des Kanals geführten Autobahn vermieden. Es käme zu keinem unverhältnismäßig hohen Landverbrauch, zu keiner weiteren Zerschneidung unzerschnittener Flure und keiner weiteren Zerstörung ökologisch wertvoller Flächen, keiner unangemessenen Beeinträchtigung von FFH-, FFH-würdigen- und IBA18 Gebieten, wobei letzteres bundesdeutsches und europäisches Recht auch nur unter besonderen Voraussetzungen zuläßt. U.a. dürfen keine Alternativen bestehen.

Die B4 / Variante 701 als mögliche Linienführung einer Null-Plus-Variante als Bundesstraße erhöhte die Akzeptanz in der betroffenen Bevölkerung wesentlich. Die von Bad Bevensen geforderte Westumfahrung behielte die Stadt mit ihrem jetzigen Westanschluß, Uelzen behielte den Ostanschluß mit seiner Umfahrung und in Lüneburg könnte auf die geplante und dann überflüssige Stadtquerung verzichtet werden.

Es ist nach UVP-Recht planerischer Standard, dass Ausbauvarianten sowie Null und Null-Plus- Varianten geprüft werden müssen. Bei Unterlassung ist der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag des BWVP 2003 nicht erfüllt. Denn zur Minderung des Naturschutzrisikos soll als Alternative insbesondere das vorhandene Straßennetz mit in die Prüfung einbezogen werden, um den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriff in die Umwelt abzuwägen (BVerwG, Urt. v. 10.04.1997, 4C 5/96). Mit der Null-Plus-Variante B4 / 701 als Bundesstraße böte sich die Erfüllung dieser rechtlichen Vorgaben, die grundsätzlich auf Zustimmung der Verbände stieße.

Es wird daher beantragt, dem Vorhabenträger aufzugeben, eine im einzelnen nachvollziehbare Darstellung der Entwicklung der Vorhabensziele

Der RQ 26 ist gemäß RAS-Q für Straßen der Kategorie A I, zu der die A 39 gehört, grundsätzlich nicht vorgesehen. Ziel der Vorgaben aus dem Bedarfsplan ist der Bau einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Uelzen. Vor allem aus Verkehrssicherheitsgründen ist dafür der Regelquerschnitt RQ 29,5 mit Standstreifen vorgesehen. Bei der A 39 handelt es sich um eine weitestgehend außerhalb bebauter Gebiete verlaufende anbaufreie großräumige Straßenverbindung. Daraus ergibt sich nach RAS-N die Einordnung in die Kategorie A I (Erläuterungsbericht, S. 21). Für Straßen der Kategorie A I ist gemäß RAS-Q bei einer Verkehrsstärke über 20.000 Kfz/d mindestens der Regelquerschnitt RQ 29,5 vorgesehen. Der Einsatzbereich des Regelquerschnittes RQ 20 beschränkt sich nach RAS-Q auf Straßen der Kategorien A II und A III (überregionale/regionale und zwischengemeindliche Straßenverbindung außerhalb bebauter Gebiete) sowie B I und B II (großräumige und überregionale/regionale Straßenverbindung innerhalb bebauter Gebiete). Außerdem ist der Regelquerschnitt RQ 20 nach RAS-Q nur bei Kraftfahrstraßen und einer maximalen Länge von 20 km sowie einem Schwerverkehrsanteil von maximal 15 % (Prognose A 39: ca. 20 %) einzusetzen.

Eine Führung der Querspange im Zuge der B 71 ist auf niedersächsischem Gebiet aufgrund der naturschutzfachlichen Problematik (z.B. Natura 2000-Gebiete) und des sich daraus ergebenden Raumwiderstandes nicht möglich (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, Karte I.4, Blatt 2). Siehe auch Kommentare zu 0.5, ID 814 NABU Uelzen [190], zu 0.5, ID 1013 und 1015 LBU [187]

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
-------------------	-------------	-----------	-------------------------	---------------------

bei Realisierung dieser Null-Plus-Variante vorzulegen. Sollte eine solche Untersuchung vorliegen, wird hiermit die Einsicht in die Untersuchung beantragt.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)** **190** 814

Gleichzeitig soll geprüft werden, ob andere Ausbauförmungen (z.B. RQ 20 und RQ 15) geeignet sind, die vom Gesamtprojekt angestrebten Ziele zu erreichen. Dazu sollen auch Nutzen/Kosten/Analysen vorgelegt und die geschätzten Ausführungskosten genannt werden.
Nach Vorlage der oben geforderten Untersuchungsergebnisse soll das ROV wieder eröffnet werden und mindestens 6 Wochen Zeit geben zur Stellungnahme durch die „Träger öffentlicher Belange“

Begründung

Der NABU Uelzen setzt sich satzungsgemäß für den Schutz und die Erhaltung einer artenreichen Tier- und Pflanzenwelt in einer nachhaltig bewirtschafteten Umwelt ein.
Er erkennt gleichermaßen an, dass Verbesserungen der straßenverkehrlichen Situation im Landkreis Uelzen notwendig sind. Dies gilt besonders für die B4 zwischen Lüneburg und Uelzen und für die B71 nach Salzwedel. Die vorgestellte "Vorzugstrasse für eine A39" belastet aber Mensch und Natur in nicht vertretbarem Ausmaß.

Ziel der Vorgaben aus dem Bedarfsplan ist der Bau einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Uelzen. Vor allem aus Verkehrssicherheitsgründen ist dafür der Regelquerschnitt RQ 29,5 mit Standstreifen vorgesehen. Bei der A 39 handelt es sich um eine weitestgehend außerhalb bebauter Gebiete verlaufende anbaufreie großräumige Straßenverbindung. Daraus ergibt sich nach RAS-N die Einordnung in die Kategorie A I (Erläuterungsbericht, S. 21). Für Straßen der Kategorie A I ist gemäß RAS-Q bei einer Verkehrsstärke über 20.000 Kfz/d mindestens der Regelquerschnitt RQ 29,5 vorgesehen. Die Verkehrsbelastung auf der A 39 beträgt zwischen Wolfsburg und Lüneburg mindestens 19.000 Kfz/d (südlich Wittingen) und steigt nach Norden auf 33.000 Kfz/d an (südlich Lüneburg). Im Bereich der Stadt Lüneburg wird die höchste Verkehrsbelastung erreicht (zu 57.000 Kfz/d) (Unterlage 5 – Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 4). Der Einsatzbereich des Regelquerschnittes RQ 20 beschränkt sich nach RAS-Q auf Straßen der Kategorien A II und A III (überregionale/regionale und zwischengemeindliche Straßenverbindung außerhalb bebauter Gebiete) sowie B I und B II (großräumige und überregionale/regionale Straßenverbindung innerhalb bebauter Gebiete). Außerdem ist der Regelquerschnitt RQ 20 nach RAS-Q nur bei Kraftfahrstraßen und einer maximalen Länge von 20 km sowie einem Schwerverkehrsanteil von maximal 15 % (Prognose A 39: ca. 20 %) einzusetzen.
Eine Führung der Querspange im Zuge der B 71 ist auf niedersächsischem Gebiet aufgrund der naturschutzfachlichen Problematik (z.B. Natura 2000 Gebiete) und des sich daraus ergebenden Raumwiderstandes nicht möglich (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, Karte I.4, Blatt 2).
Siehe Kommentar zu 0.1, ID 812 NABU Uelzen [190]

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)** **190** 817

Zwischen Lüneburg und Uelzen-Süd ist in den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens eine mögliche Trassenführung mit der Bezeichnung 701 eingezeichnet und als sogenannte "nördliche B4 Variante" einem entsprechenden Abschnitt der sogenannten Vorzugsvariante gegenübergestellt worden.
Diese Trasse 701 ist im Raumordnungsverfahren nur unzureichend gewürdigt.

Eine nähere Untersuchung der Variante 701 wie in den übrigen durchgeführten Variantenvergleichen ist nach den Ergebnissen der groben Raumanalyse nicht erforderlich. Diese Ergebnisse werden durch die Untersuchungen zur Mitnutzung der B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen bestätigt (Unterlage 9.5 - B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen).
Siehe auch Kommentar zu 0.5, ID 814 NABU Uelzen

a Zur Erreichung der oben aufgeführten regionalen Ziele sind langfristig auch drei- oder vierspurige, kreuzungsfreie Bundesstraßen geeignet !

Laut „RAS = Richtlinie für die Anlage von Straßen“ BMV ist eine Bundesstraße RQ 20 (vierspurig, 20 m Breite, vorgesehen für ein Fassungsvermögen von 13 000 bis 30 000 Kfz pro 24 Stunden.) Bundesstraße RQ 15 (dreispurig, 2+1, 15 m Breite, vorgesehen für ein Fassungsvermögen von 7 000 bis 24 000 Kfz pro 24 Stunden).

b. Die Trasse 701 wurde vom Straßenbauamt entwickelt aber, trotz gegenteiliger Forderungen einer Vielzahl von Beteiligten in der so genannten "Antragskonferenz" ausgeklammert und nicht wie die anderen Varianten untersucht und bewertet.

Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NVN) **191** 1151

3. Unzulängliche und teilweise fehlerhafte Bearbeitung des "Untersuchungsrahmens für das ROV"
Im Rahmen der "Antragskonferenz" wurde vor allem von Naturschutzverbänden neben der Prüfung der 0-Variante auch die Prüfung einer sogenannten 0+ -Variante gefordert. Diese beinhaltet den Ausbau der bestehenden B 4 einschließlich der notwendigen Ortsumfahrungen.
Zwischen Lüneburg und Uelzen-Süd ist hierfür in den ROV-Unterlagen als eine mögliche Trassenführung mit der B als sogenannte „nördliche B 4 Variante“ mit der Bezeichnung 701 eingezeichnet. Eine detaillierte Planung und Untersuchung der Trasse 701 ist aber durch das NLBSV ohne eine tatsächliche sachliche Begründung zu haben und damit scheinbar willkürlich oder Weisungsgebunden nicht erfolgt.
Südlich von Uelzen bis nach Gifhorn ist die NLBSV dieser Forderung

Siehe Kommentare zu 0.5, ID 1013 LBU [187] und zu ID 813 NABU Uelzen

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

nachgekommen. Bei der Ermittlung der Vorzugsvariante ist dieser Bereich aber nur bezüglich eines Autobahnbaues nicht aber bezüglich einer 0-Variante oder einer sogenannten 0+ -Variante betrachtet worden.

Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NVN)

191

1153

Die ANU fordert die Aussetzung des laufenden Raumordnungsverfahrens bis: I. "nördliche B 4 Variante"

1. Für die Trasse 701 gleichrangig mit den bisherigen Untersuchungsräumen die notwendigen Untersuchungen bezüglich Umweltverträglichkeit, Verkehr, Raumstruktur und Landwirtschaft durchgeführt worden sind und deren Ergebnisse vorgelegt worden sind.
2. Für diese Trasse die Kosten sowohl für eine kreuzungsfreie dreispurige Bundesstraße (wie bei der Ortsumgehung der B4 von Uelzen) als auch eine kreuzungsfreie vierspurigen Bundesstraße (wie bei der Ortsumgehung der B4 von Gifhorn) ermittelt worden sind und deren Ergebnisse vorgelegt worden sind.
3. Für jede der bisherigen Trassenvarianten der A 39 und für jede der o.g. Ausbauvarianten der B 4 NKA, ermittelt worden und alle NKA sachlich gegenüber gestellt worden sind und deren Ergebnisse vorgelegt worden sind.
4. Es ist davon auszugehen, dass die Trasse 701 bei geringfügigen Änderungen ihres bisher geplanten Verlaufes in der Nähe von Ortschaften vor allen den bisher lärmgeplagten Menschen in Melbeck, Grünhagen, Bienenbüttel, Jelmstorf, Tätendorf-Eppensen und Kirchweyhe als Kombination aus Umgehungsstraßen für diese Ortschaften in Verbindung mit einem leistungsfähigeren Ausbau der bisherigen B 4 den Bewohnern deutliche Verbesserungen ihres Wohnumfeldes und damit ihres Hauptlebensbereiches bringen dürfte.
5. Da zudem durch den leistungsfähigeren Ausbau der bisherigen B 4 nicht nur der bisherige Durchgangsverkehr aufgenommen würde, sondern durch die ortsnahe Anbindung von Uelzen und Lüneburg auch der Ziel- und Quellverkehr zwischen diesen beiden Orten voll eine ausgebaute B 4 nutzen würde, während dies bei den bisherigen Trassenvarianten der A 39 mangels Ortsnähe nicht der Fall wäre, würde sich für die o.g. Ortschaften durch die Kombination der Umgehungsstraßen eine größere Verkehrslärmentlastung ergeben als die bei der fern liegenden Autobahn der Vorzugsvariante der Fall wäre.

Siehe Kommentar zu 0.3, ID 1006, 1008 - LBU [187], ID 1180 - BUND [184], und ID 1202 Dachverband der Bürgerinitiativen gegen die A 39 [220], sowie zu 0.5, ID 1013 LBU [187] und zu ID 813 NABU Uelzen

Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NVN)

191

1154

II. "südliche B 4 Variante"

6. Aus der Verflechtungsanalyse des Kfz-Verkehres an Werktagen 2010 ergibt sich als Ergebniss aus der VUNO, dass die Verflechtungen zwischen Uelzen und Lüneburg in etwa der Summe der Verflechtungen zwischen Uelzen und der Summe von Celle, Gifhorn und Wolfsburg entspricht. Dieser Verkehr wird bislang (Ausnahme eines über Bodenteich nach Wittingen fließenden Teilverkehres) von Celle aus von der Bundesstraßen B 191 und von Gifhorn von der B 4 aufgenommen und bei deren Zusammenkommen ab Breitenhees in einer gemeinsamen Straßenführung gebündelt. Da für den ab Uelzen nach Süden führenden Verkehr das prognostizierte Verkehrsaufkommen zum einen schon weit niedriger ist als das nach Norden und dieses bei Breitenhees noch verteilt wird und zusätzlich die ab hier geplante B 190n noch einen Großteil des Verkehres von Celle aufnehmen dürfte, ist davon auszugehen, dass die B 4 südlich ab Breitenhees in ihrer bisherigen Form weiterhin auch den zukünftigen Verkehr bewältigen kann bzw. allenfalls als kreuzungsfreie dreispurige Bundesstraße (wie bei der Ortsumgehung der B4 von Uelzen) auszubauen wäre.
7. Aus der Verflechtungsanalyse zwischen Wolfsburg und Gifhorn ergibt sich eine derart starke Vernetzung, dass ein westlich verlaufende Fortsetzung der bislang hinter Wolfsburg endenden A 39 bis zur Umgehungsstraße der B4 um Gifhorn wesentlich sinnvoller erscheint als eine unsinnige Fortsetzung der A 39 nach Norden.
8. Die für diesen bisherigen Untersuchungsraum bereits von der NLBSV vorliegenden Untersuchungen bezüglich Umweltverträglichkeit, Verkehr, Raumstruktur und Landwirtschaft sind entsprechend des in der VUNO prognostizierte Verkehrsaufkommen neu auch für die 0 -Variante die o.g. Ausbauvariante der B 4 durchgeführt und deren Ergebnisse vorgelegt worden sind..
9. Für jede der bisherigen Trassenvarianten der A 39 und für die 0 -Variante sowie die o.g. Ausbauvariante der B 4 die NKA ermittelt worden sind und alle NKA sachlich gegenüber zu stellen und deren Ergebnisse vorgelegt worden sind.
Nach vorliegen, der aller oben geforderten Ergänzungen und Untersuchungsergebnisse sind diese den Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Naturschutzverbände zu übermitteln und mit diesen abzustimmen.

Die westliche Fortführung der A 39 ab Wolfsburg ist Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 32-46, Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 46 f sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 12 ff). Im gesamtplanerischen Variantenvergleich weist die nördliche Verlängerung der A 39 deutliche Vorteile auf (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 32-46, Erläuterungsbericht, S. 218 ff, Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 72 sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 100 f).
Siehe Kommentar zu 0.1, ID 1005 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Siehe Kommentar zu 0.4, ID 1202 Dachverband der Bürgerinitiativen gegen die A 39

Niedersächsischer Heimatbund e.V. (NHB)

192

899

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Für den Fall, dass - wider aller Vernunft - die Autobahn nicht auf der vorhandenen B 4 geführt wird, sollte sie auf der Vorzugstrasse 502 gebaut werden, allerdings unter folgenden Bedingungen:</p> <p>1. Um das herausragende denkmalgeschützte und gem. § 2 Nr. 13 NNatG erhaltungswürdige Kloster Lüne optisch und durch Lärm- und Abgasemissionen nicht in unzulässiger Weise nachhaltig zu schädigen, halten wir es für zwingend erforderlich, die Autobahn etwa ab dem Bereich östlich der Kläranlage bis zur Kreuzung Meisterweg - Bleckeder Bahn als Tunnel auszuführen. Vermutlich wäre ein Einschnitt, der dann abgedeckt werden sollte, kostengünstiger. Dieser Einschnitt oder Tunnel bietet sich ohnehin an, da die Trasse unter der Bahnstrecke nach Lübeck und unter der Bahnstrecke nach Bleckede durchgeführt werden müsste. Eine Überführung mittels Damm und Brücken ist aus Sicht des Landschafts- und Denkmalschutzes strikt abzulehnen.</p> <p>2. Die jetzige Ostumgehung ist, wie geplant, vollständig rückzubauen. Durch den geplanten Rückbau könnte die neue Zerschneidung des Lüner Holzes z. T. kompensiert werden, wenn die im Lüner Holz gewonnenen Flächen wieder zu einem Waldgebiet entwickelt werden. Im Bereich Moorfeld käme es durch den Rückbau zu einer wesentlichen Lärmentlastung der dortigen Anwohner. Man könnte dort einen neuen Grünzug entstehen lassen oder das gewonnene Gebiet für eine moderate Besiedlung vorsehen.</p> <p>Im weiteren südöstlichen Stadtbereich von Lüneburg führt die vorgeschlagene Vorzugstrasse aus unserer Sicht zu einer sehr vorteilhaften Bündelung der Verkehrswege und nutzt bereits bestehende überregionale Straßen. Die stadtnahe Führung der Trasse gestattet eine optimale Erreichung der Gewerbe- und Hafengebiete sowie des geplanten Güterverkehrszentrums östlich von Lüneburg und schafft neue Möglichkeiten der Nutzung. Sie belastet bzw. zerschneidet Vorrang- und Vorsorgegebiete für Natur- und Landschaft sowie für Erholung vergleichsweise wenig. Sicherlich werden manche gewerbliche Entwicklungsflächen der Stadt zerschnitten und Änderungen von Planungen erforderlich. Vorgesehene Wohngebiete werden vermutlich künftig eher als Gewerbegebiete infrage kommen, wie die Flächen in der Nähe der ehemaligen Schlieffenkaserne. Andererseits stehen möglicherweise andere Flächen, wie z.B. in der Nähe der künftig zurückgebauten Ostumgehung bei Moorfeld als neue Siedlungsgebiete zur Verfügung.</p>				
<p>Niedersächsischer Heimatbund e.V. (NHB)</p> <p>Um allerdings eine weitere Durchtrennung der denkmalgeschützten und für den Landschaftsschutz i.S.v. § 2 Satz 13 NNatG erhaltungswürdigen Lüneburger Landwehr zu vermeiden, halten wir es für erforderlich, die Teiltrasse 578 dort die Landwehr durchbrechen zu lassen, wo heute die Kreisstraße 40 verläuft.</p>	192	900		Vorschlag "W"
<p>Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) - LV Niedersachsen e.V.</p> <p>Wenn die Untervariante GP2 - 5/1 (Abschnitt 502) durch massiven Druck der Öffentlichkeit und der Politik abgelehnt wird, besteht die Gefahr, daß die gesamte Hauptvariante GP 1 - 46/2 nicht realisiert werden kann, so daß es zu einer weniger "waldfreundlichen" Trasse kommt. Es sollte daher der Ausbau der Ostumgehung (B 4 / B 209), d.h. des Abschnittes 503 realisiert werden.</p> <p>Um die Belastung für die Bevölkerung des Wohnbereichs Moorfeld/Mörke - Siedlung zu verringern, sollte die A 39 zwischen den Kilometern 3,1 (oder 3,2) und 3,8 der heutigen Ostumgehung in einem Tunnel oder mit einer Abdeckung verlaufen. Diese Strecke von 700 bzw. 600 Metern ist kürzer als die von dem MdL Nahrstedt vorgeschlagene Untertunnelung des Abschnittes 502, die ca. 1.200 Meter beträgt.</p> <p>Bei dieser Lösung entfällt auch die Überbrückung der Bahnstrecke Lüneburg - Lauenburg, was erheblich höhere Lärmemissionen verursachen wird als die derzeitige Unterführung der Ostumgehung unter der Bahnstrecke.</p> <p>Um die Untertunnelung bzw. Abdeckung zwischen den Kilometern 3,1 bis 3,8 zu erleichtern, müßte die Trasse vermutlich abgesenkt werden. Das ist durch die Überführung der Bahntrassen der OHE für die Strecke Lüneburg - Bleckede und die „Kasernenbahn“ zur Theodor Körner Kaserne (TKK) nur begrenzt möglich.</p> <p>(Man könnte die Gleiskörper tiefer legen und auch die beiden Schienenstränge, die ja nur sehr selten befahren werden, westlich der Ostumgehung auf die Trasse der „TKK -Bahn“ zusammenlegen, so daß nur noch ein Brückenbauwerk erforderlich ist. Ostwärts der Ostumgehung, d.h. im Bereich der Forstabteilung 265 könnte man die OHE - Bahntrasse wieder mit der ursprünglichen Trasse südlich des „Fuchsweges“ zusammenführen.)</p>	193	284		Vorschlag "Q"
			<p>Siehe Kommentar zu 0.1, ID 1055 Stadt Lüneburg Siehe Kommentar zu 0.5, ID 284 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Siehe Kommentar zu 4, ID 1077 Stadt Lüneburg Die Lage des Trassenabschnittes 502 befindet sich in einem teilweise über 4 m tiefen Einschnitt; sie verläuft unter den Bahnstrecken Lüneburg - Lauenburg sowie Lüneburg - Bleckede hindurch.</p>	
			<p>Eine nordwestliche Verschiebung bedeutet die Zerschneidung eines Waldes mit Klimaschutzfunktion sowie eines Vorranggebietes für Erholung. Weiterhin werden dadurch Amphibienlebensräume bis zu allgemeiner Bedeutung durchschnitten. Aus Sicht des Brutvogellebensraumpotenziales erweist sich eine nordwestliche Verschiebung als günstig (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49, Karten II.11.GP2-49 bis II.14.GP2-49).</p>	
			<p>Siehe Kommentar zu 3.03, ID 283 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Schalltechnisch besteht im Rahmen der Linienfindung keine Notwendigkeit, eine Tunnellösung zu untersuchen, da die schalltechnische Problematik zu lösen ist (Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 13). Für die A 39 im Variantenabschnitt 502 ist vorgesehen, die Trasse unter der Bahnstrecke hindurch zu führen. Die Zusammenführung des Stadtteiles Moorfeld ist ein Aspekt, der für die Auswahl des Abschnittes 502 im Vergleich mit dem Abschnitt 503 geführt hat (Unterlage 1 – UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 8 f, S. 23). Eine Verschiebung der Trasse 503 führt zu einer höheren Beeinträchtigung der südlichen Bereiches Adendorfes, der durch den Abschnitt 502 komplett entlastet wird. Der Anbau von Standstreifen ist für die Verkehrssicherheit erforderlich (Abstellmöglichkeit für Fahrzeuge mit Panne ohne Beeinträchtigung der Fahrstreifen, Ausweichmöglichkeit bei Unfällen, Aufrechterhaltung von vier Fahrstreifen bei Verkehrsführung in Baustellenbereichen). Die Kosten für Abschnitt 503 liegen insgesamt bei ca. 28 Mio. € gegenüber etwa 27 Mio. € für den Abschnitt 502 (der Rückbau der bestehenden B 4 ist in diesen Kosten nicht enthalten und beträgt ca. 1 Mio. €) Zu einer Verschiebung des Ergebnisses im Gesamtvergleich kommt es aufgrund</p>	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Wird dieses Konzept verwirklicht, dann kann lediglich ein Abschnitt von maximal 1.000 Metern nicht mit dem erforderlichen Regelquerschnitt ausgebaut werden. Für diesen Abschnitt müßte es heute genügend technische Möglichkeiten - siehe Elbtunnel - geben, die Geschwindigkeit durch entsprechende Kontrollen (z. B. „Starenkästen“) auf 80 km/h zu reduzieren, um das Unfallrisiko zu mindern. Mit der Abdeckung bzw. Untertunnelung könnten zumindest Teile des Wohngebietes Moorfeld wieder zusammengeführt werden. Für den Streckenabschnitt südlich Abschnitt 503 «Ilmenaubrücke - Moorfeld» müßte ausreichend Raum für den Ausbau sein, da u.a. der Baumarkt MAX BAHR den derzeitigen Standort aufgibt und in den Bereich der früheren Keulahütte umziehen wird. Sollte nicht genügend Raum für den Regelquerschnitt zur Verfügung stehen, könnten zumindest Nothaltebuchten in dem Abschnitt zwischen Bahnstrecke Lüneburg - Lauenburg und Moorfeld angelegt werden. Daß die Kosten für den Ausbau des Abschnittes 503 um 27 Mill. Euro höher liegen sollen als der Ausbau des Abschnittes 502, müsste noch mal geprüft werden. Sind dabei auch die Kosten für den geplanten Rückbau der B 4 / B 209 berücksichtigt worden? Eine Karte im Maßstab 1 : 5.000, verkleinert auf 1 : 10.000, auf der die Vorschläge skizziert sind, ist beigefügt.</p>				<p>dieser Kostendifferenz nicht, da die Kosten für Variante GP 2-5/1 immer noch unter denen der Variante GP 2-5/2 liegen. Außerdem wäre ein geringer Kostenunterschied zuungunsten der Untervariante GP 2-5/1 aufgrund der deutlichen Vorteile im Schutzgut Mensch nicht geeignet, das Ergebnis des Gesamtvergleiches zu drehen.</p> <p>Durch den Abschnitt 586 werden im Vergleich zu Abschnitt 502 geringere negative Auswirkungen auf den Wald verursacht. Aus Sicht der Schutzgüter, die Wald berücksichtigen, schneidet der Abschnitt 586 günstiger ab. Demgegenüber stehen die deutlich höheren Beeinträchtigungen im Schutzgut Menschen- Wohnen.</p>
<p>Nds. Landvolk Kreisverband Lüneburg</p> <p>1. Allgemeine Hinweise</p> <p>Im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten berücksichtigt die Vorzugsvariante auf dem Gebiet des Kreislandvolkverbandes Lüneburg in hohem Maße sowohl die raumordnerischen und naturschutzfachlichen, als auch die land- und forstwirtschaftlichen Belange.</p> <p>Der landwirtschaftliche Fachbeitrag der Landwirtschaftskammer Hannover hat bereits aufgezeigt, dass aus landwirtschaftlicher Sicht der Westkorridor für eine Trassenfindung ausscheidet, da gerade in diesem Bereich die Inanspruchnahme und Zerschneidung der landwirtschaftlichen Nutzflächen unwiederbringlich zum Verlust der Wirtschaftsgrundlage der Betriebe und damit zu Existenzgefährdungen führen würde.</p>	206	612		<p>Ohne Kommentar</p>
<p>Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.</p> <p>IV. Querspanne B 190 n</p> <p>A. Grundsätzliche Betroffenheit</p> <p>Die Vorzugsvariante der Querspanne B 190 n/1 ist die einzig vertretbare, und zwar in abgeänderter Form.</p> <p>Gefordert wird, den Abschnitt von der B 191 bis zur Ortslage Reinstorf nach Norden an die Grenze des Suchraumes und damit an die Gemarkungsgrenze zu verlegen. Eine nördliche Umgehung der Ortslage Breitenhees und eine unmittelbare Anbindung an die B 4 bieten sich an.</p> <p>Im weiteren Verlauf werden forstfiskalische Flächen in Anspruch genommen, die dafür vorrangig zur Verfügung stehen sollten. Im Übrigen handelt es sich weit überwiegend (fast ausnahmslos) um Nadelwald.</p> <p>Inbesondere sind landwirtschaftliche Ackerflächen aber auch privater Forstbesitz soweit wie möglich zu schonen.</p>	208	1230		<p>Vorschlag "X"</p> <p>Bei der Trassenfindung für die B 190n ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage1 – UVS- Raumanalyse und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 245 ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen auf Umwelt und Landwirtschaft verursacht. Mit einer Verschiebung nach Norden vergrößert sich die Durchschneidungslänge des Landschaftsschutzgebietes und Vorsorgegebietes für die Trinkwassergewinnung östlich von Breitenhees ebenso wie die des Erholungswaldes der Zone II. Das gleiche gilt für das Landschaftsschutzgebiet und das Vorranggebiet für Erholung zwischen Reinstorf und Bokel. Außerdem wird durch die gewählte Trassenführung die Zerschneidung des Vorsorgegebietes für Erholung nördlich von Bokel vermieden</p>
<p>Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.</p> <p>B. Regionale und örtliche Betroffenheit durch die Vorzugsvariante B 190 n/1</p> <p>Durch den geplanten Verlauf der B 190 n/1 ist die Gemarkung Bokel betroffen.</p> <p>Ein ca. 200 ha großes Wildgatter würde diagonal durchschnitten und damit ein hochwertiger Wild- und Baumbestand zerstört. Zerstört würden auch Gebäude und bauliche Anlagen in unwiederbringlicher Weise.</p> <p>Eine nördlich des Gatters geführte Trasse bietet sich an.</p> <p>Durch den geplanten Verlauf würden umfangreiche Ackerflächen in der Bewirtschaftung von der Hofstelle abgeschnitten. Durch eine Flurneuordnung könnten die Probleme und wirtschaftlichen Erschwernisse nur sehr begrenzt behoben werden. Betroffen wäre in der Hauptsache ein Vollerwerbsbetrieb, der den weitaus überwiegenden Teil seiner Ackerflächen im geplanten Trassenbereich und nördlich davon bewirtschaftet.</p> <p>Sämtliche Ackerflächen sind durch zentral ausgerichtete und festverlegte</p>	208	1233		<p>Vorschlag "Y"</p> <p>Das Wildgehege als Erholungsziel ist in den Untersuchungen zur Findung der Vorzugstrasse für die B 190n berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n, S. 13 und Karte II.12.B190n(1)). Die Wald- und Tierbestände sind über die entsprechenden Schutzgüter des UVPG ebenfalls Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n).</p> <p>Eine einzelbetriebliche oder parzellenscharfe Betroffenheitsanalyse ist zum Zeitpunkt der Linienfindung für die A 39 und die B 190n aufgrund der Maßstäblichkeit nicht zielführend und wurde daher im Rahmen des ROV nicht durchgeführt.</p> <p>Die landwirtschaftlichen Belange sind über das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S.</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Leitungen berechnungstechnisch erschlossen.				134, S. 138 ff) und somit der gesamtplanerischen Abwägung. Berücksichtigt sind dabei auch investive Maßnahmen wie Beregnungs- und Drainageanlagen. Deren Funktionsfähigkeit ist während der Bau- und Betriebsphase der Autobahn durch die SBV zu gewährleisten. Die Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen soll durch entsprechende Maßnahmen (Flächenpools, frühzeitige Einbindung der Landwirte und ihrer berufsständischen Vertretungen) weitestgehend minimiert werden. Eine Trassenoptimierung, auch zur Minimierung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft, ist in den weiteren Planungsschritten möglich. Flurbereinigungsverfahren sind im Zusammenhang mit der A 39 zur Minimierung oder Vermeidung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft vorgesehen.
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1234		Für die Trassenfindung sind (politische) Grenzen (Landkreis, Gemeinde oder Gemarkung) nicht ausschlaggebend. Eine Trassenoptimierung, auch zur Minimierung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft, ist in den weiteren Planungsschritten möglich
Dachverband der Bürgerinitiativen Gegen die A39	220	1205		Siehe Kommentar zu 0.5, ID 1013 LBU [187]
Fehlende Nullplus-Variante Die Prüfung möglicher Nullplusvarianten in Gänze unter Einbeziehung der Vorbelastungen der B4 und als Einheit im Vergleich zu den vorgestellten BAB 39-Varianten fehlt. Gerade im Hinblick auf den "Sternchenvermerk" und die ohnehin durchgehend konfliktreichen Raumgegebenheiten sowie die aus einer Bundesautobahn resultierenden hohen Umweltbelastungen ergibt sich ein gravierender Untersuchungsmangel. Als Voraussetzung für die Linienbestimmung ist es nach UVPG zwingend erforderlich, dass alle möglichen Nullplus-Varianten als integraler Bestandteil der ROV-Unterlagen in der gleichen Untersuchungstiefe wie die verbliebenen Hauptvarianten vertieft untersucht werden. (Als "Nullplus-Variante" wird üblicherweise ein Vorschlag bezeichnet, der auf dem vorhandenen Straßennetz beruht und dieses Netz nur so modifiziert bzw. erweitert, dass die angestrebten Ziele (im allgemeinen: verkehrliche Ziele) erreicht werden). Die in der Beschreibung der Aufgabenstellung als "von einer Vielzahl der Beteiligten der Antragskonferenz" geforderte "Prüfung der Ertüchtigung der Bundesstraße B4 einschließlich notwendiger Ortsumfahrungen" (= eine mögliche Nullplus-Variante) wurde im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen nicht gleichwertig untersucht. Im Ordner 32 wird dagegen nur das Problem eines autobahnähnlichen Ausbaus der B4 erörtert. In der Planung ist stets zwischen dem Gewicht des angestrebten verkehrspolitischen Ziels und dem mit dem Vorhaben verbundenen Eingriff in die Umwelt abzuwägen. Deshalb verlangt auch die Rechtssprechung, dass die Planungsbehörde auch die sogenannte Nullvariante (mithin auch die Nullplusvariante) prüft (BverwG, Urt. v. 10.04.1997, 4C 5/96). Dieses ist nicht beachtet, die oberflächliche Untersuchung in Ordner 32 hierfür nicht ausreichend. Im Vergleich zu einer Nullplus-Variante ist die verkehrliche Notwendigkeit der A39 nachzuweisen oder zu widerlegen.				

0.5.1 Alternativenprüfung (neuer Verlauf)

Flecken Bad Bodenteich	69	386	ja	Vorschlag "C"
Der Flecken fordert, anstelle der Vorzugsvariante für die A 39 eine Trassenverschiebung in östliche Richtung, damit das sensible Gebiet der Seewiesen umgangen und um die Ortslage von Bad Bodenteich herum ein größeren Landschaftsraum für Naherholungszwecke beibehalten wird, um die bisherigen Investitionen und die künftige Entwicklung insbesondere des Fleckens nicht zu gefährden. Die vorgeschlagene Variante führt vom GP 20 unter Benutzung der Abschnitte 537 und 540 östlich an Schafwedel vorbei, verschwenkt südlich von Langenbrügge bzw. nördlich des GP 29 nach Westen und wird im Bereich von Gannerwinkel wieder an den Abschnitt 546 der Vorzugsvariante angeschlossen. (s. Planskizze 1). Diese Trasse verschont das Seewiesengebiet. Die Entlastungswirkungen wären ähnlich hoch wie bei der Vorzugsvariante.				- Mit der Variante GP 61-62/2 kommt es zu einer geringeren Beeinträchtigung der Ortslage Schafwedel, da nur das nordwestliche Wohnumfeld betroffen wird; bei der von den Kommunen vorgeschlagenen Trasse kommt es zu einer Beeinträchtigung des Wohnumfeldes vom Nordosten der Ortslage bis zum Süden (Wochenendhausgebiet) und des dem Wohnen dienenden Gebietes nördlich von Gannerwinkel. - Die von den Kommunen vorgeschlagene Trasse bedeutet eine wesentlich längere Durchschneidung des um Schafwedel liegenden Vorsorgegebietes für Erholung (11,3 statt 5,2 km). - Bei einer Anschlussstelle für die L 266 müsste der gesamte Verkehr aus Bad Bodenteich die Ortslage Schafwedel passieren, was zu entsprechenden

Mehrbelastungen (Emissionen, Trennwirkungen) führt.

- Die Variante GP 61-62/2 führt durch die als Vorranggebiet für Natur und Landschaft festgesetzten Seewiesen (0,7 km) und den Soltendieker Graben (0,6 km). Die von den Kommunen vorgeschlagene Trasse führt dagegen nur auf geringer Länge (0,2 km) durch ein festgesetztes Vorranggebiet für Natur und Landschaft (nördlich Waldhof) und auf geringerer Länge durch Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft. (Anm.: zur Schonung des EU-Vogelschutzgebietes würde aber die Führung ab GP 61 angenommen, was ebenfalls die Querung des Soldendieker Grabens auf 0,6 km zur Folge hätte)
- Die von den Kommunen vorgeschlagene Trasse weist eine deutlich geringere Entfernung zum FFH- Gebiet „Kammolch- Biotop nordöstlich Langenbrügge“ auf und führt randlich durch potenziellen Kammolch- Lebensraum. Erhebliche Beeinträchtigungen durch Zerschneidungs- und Barrierewirkungen sowie verkehrsbedingte Mortalität sind hier ebenso wie die Verlärmung nicht auszuschließen.
- Die Bebauungen Waldhof und Wittinger Berg werden durch den Vorschlag der Kommunen im Vergleich zur Variante GP 61-62/2 beeinträchtigt.
- Neu Lüder wird durch Variante GP 61-62/2 beeinträchtigt.
- Ein Bodendenkmal (Deichlinie nordwestlich von Waldhof) wird durch die vorgeschlagene Trasse durchschnitten. Weitere Bodendenkmale (flächige, punkt- und linienförmige) befinden sich zwischen Schafwedel und Thielitz im Trassenbereich.
- Der Trassenvorschlag führt auf größerer Länge (7,7 statt 3,6 km) durch zusammenhängende Waldflächen (Nadelwald) und tangiert östlich von Langenbrügge einen historischen alten Waldstandort.
- Durch beide Varianten wird der Erholungszielort Landwehr bei Schafwedel beeinträchtigt. Durch die von den Kommunen vorgeschlagene Trasse kommt es darüber hinaus zu einer Beeinträchtigung des touristischen Anziehungspunktes Siemkenmühle sowie des Wochenendhausgebietes südlich von Schafwedel und des Wohngebietes nördlich von Gannerwinkel (diese sind auch im Schutzgut Menschen- Wohnen als dem Wohnen dienende Fläche berücksichtigt, s. o.).
- Die vorgeschlagene Trasse führt südöstlich von Schafwedel zwischen nach § 28a NNatG geschützten Biotopen hindurch und quert wie Variante GP 61-62/2 die ebenfalls geschützte Seehalsbeeke.
- Variante GP 61-62/2 führt insgesamt durch weniger bedeutende Biotope als die von den Kommunen vorgeschlagene Trasse. Das Gleiche gilt für die faunistische Grundbewertung, wobei die von den Trassen betroffenen Flächen faunistisch insgesamt nur von geringer bis allgemeiner Bedeutung sind.
- Aus Sicht der Avifauna weisen die Trassen nur geringe Unterschiede auf. Bei beiden Trassen werden Brutvogellebensräume mit regionaler bis landesweiter Bedeutung durchschnitten. Allerdings wird durch die von den Kommunen vorgeschlagene Variante ein landesweit bedeutendes Rastvogelgebiet sowie Nahrungsgebiet für den Weißstorch randlich berührt, während die von der Variante GP 61-62/2 randlich durchschnittenen Seewiesen für Rastvögel nur eine geringe Bedeutung haben.
- Die von den Kommunen vorgeschlagene Trasse führt aufgrund der Nähe zum FFH- Gebiet „Kammolch- Biotop nordöstlich von Langenbrügge“ zu einer geringeren Distanz zu Amphibienlandlebensräumen und -laichgewässern (vor allem nördlich von Waldhof). Hierbei handelt es sich zum Teil um Gewässer mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung. Insgesamt können daraus entstehende erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH- Gebiet nicht ausgeschlossen werden.
- Südlich von Waldhof führt die von den Kommunen vorgeschlagene Trasse über einen trockenen Bodenstandort mit besonderer Bedeutung.
- Variante GP 61-62/2 führt durch die teilweise Lage innerhalb der Seewiesen zu einer Beeinträchtigung grundwassergeprägten Gebietes sowie zu einer Beeinträchtigung von gegen Schadstoffeintrag empfindliches Grundwasser. Durch die von den Kommunen

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				<p>vorgeschlagene Trasse kommt es östlich und südöstlich von Schafwedel ebenfalls zu Beeinträchtigungen grundwassergeprägter Gebiete sowie gegen Schadstoffeintrag empfindlicher Gebiete. Solche Gebiete werden durch die von den Kommunen vorgeschlagene Variante auch nördlich von Gannerwinkel geschnitten. Demgegenüber steht die deutlich größere Zerschneidungslänge grundwassergeprägte Gebiete durch Variante GP 61-62/2 westlich von Langenbrügge.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landwirtschaftliche Flächen (Vorsorgegebiete für Landwirtschaft) werden durch die Variante GP 61-62/2 in größerem Maße beansprucht (12,7 km zu 10 km). - Die Beeinträchtigung von Fließgewässern, vor allem solcher mit besonderer Bedeutung, ist durch Variante GP 61-62/2 ungünstiger, da hier die Gewässer in den Seewiesen betroffen sind. - Die von den Kommunen vorgeschlagene Trasse führt zu einer verkehrlich nachteiligen Mehrlänge (rd. 2,4 km bei gleichem Start- und Zielpunkt) mit den sich daraus ergebenden Konsequenzen (höherer Landschafts- und Bodenverbrauch, höherer Treibstoffverbrauch mit den sich daraus ergebenden größeren Emissionen, Erhöhung der Fahrzeiten infolge des größeren Wegeaufwandes). <p>Aufgrund der vorstehenden Punkte ist die Variante GP 61-62/2 (optimierte Vorzugsvariante) der von den Kommunen (Flecken Bad Bodenteich und Gemeinde Lüder) vorgeschlagenen Variante mit einer Führung östlich von Schafwedel und südlich von Langenbrügge vorzuziehen. Wesentlich sind dabei die geringeren Beeinträchtigungen von Wohngebieten durch Variante GP 61-62/2 sowie die nicht auszuschließenden erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH- Gebiet „Kammolch- Biotop nordöstlich Langenbrügge“.</p>
Flecken Bad Bodenteich	69	419	ja	Vorschlag "D"
<p>5. Verschiebung der Vorzugsvarianten</p> <p>Der Flecken schlägt alternativ zu der auf Seite 1 benannten Trasse eine Verschiebung der Vorzugsvariante im Bereich der Seewiesen zwischen den GP 20 - 37 in den Abschnitten 538 und 546 um ca. 500m bis 1.000m nach Osten vor. Auf die beiliegende Planskizze 2 wird verwiesen.</p> <p>Diese Verschiebung würde einen Teil der geschilderten Eingriffe zumindest mildern und die Auswirkungen für den Flecken und die direkt betroffenen minimieren.</p> <p>Die Verlagerung der Vorzugsvariante ermöglicht außerdem um die Ortslage herum die Erhaltung eines größeren Landschaftsraumes für Naherholungszwecke. Bisherige Investitionen und die künftige Entwicklung insbesondere des Fleckens werden nicht so stark gefährdet. Das Ziel einer Verkehrsentslastung im Ortskern um ca. 2.5000 Fahrzeuge, hier besonders die Minimierung des Schwerlastverkehrs würde trotz der Verschiebung erhalten bleiben.</p>				<p>Eine mögliche Umfahrung der Bodenteicher Seewiesen wird durch weitere Variantenvergleiche überprüft.</p>
Flecken Bad Bodenteich	69	420	ja	Vorschlag "E"
<p>Der Flecken schlägt im Falle der Ablehnung der oben genannten Alternativ-Trasse eine Verschiebung der Vorzugsvariante in westlicher Richtung zwischen den genannten Abschnitten um ca. 300 m um den Ort Bomke vor. Auf die beiliegende Planskizze 3 wird verwiesen.</p>				Ohne Kommentar
Gemeinde Lüder	70	567	ja	Vorschlag "C"
<p>5. Verschiebung der Vorzugsvarianten</p> <p>Die Gemeinde wünscht, eine weitere Untervariante östlich Schafwedel mit Verschwenk nach Südwesten in Richtung Vorzugstrasse mit in die Abwägung einbeziehen.</p> <p>Auf die beiliegende Planskizze 1 wird verwiesen.</p> <p>Darüber hinaus ist aus Sicht der Gemeinde nur der Verlauf der B 190n südlich Lüders nördlich von Wittingen (B 190n/2) bis zur B 4 vertretbar. Auch nur dann sollte die gesamte B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes eingestellt werden.</p> <p>Daraus ergeben sich für die Gemeinde Lüder folgende Forderungen: A 39 Die Vorzugstrasse ist für die Gemeinde wegen der damit für ihre Bürger und die sich ergebenden Zerschneidungswirkungen nicht akzeptabel.</p> <p>Die "Osttrasse" hinter Schafwedel mit ihrem Verschwenk auf die Vorzugstrasse ist für die Gemeinde nicht nur weniger belastend sondern trägt sämtlichen Schutzgütern wesentlich mehr Rechnung und muss aus Sicht der Gemeinde verwirklicht werden (s. Planskizze 1).</p>				Siehe Kommentar zu 0.5.1 , ID 386 Flecken Bad Bodenteich [69]

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Lüder	70	568	ja	
<p>II. B190n Die Vorzugstrasse ist für die Gemeinde wegen der damit für ihre Bürger und die sich ergebenden Zerschneidungswirkungen nicht akzeptabel. Die Gemeinde favorisiert die Trasse der B 190 n/2 Sollte diese nicht verwirklicht werden, sollte eine Trasse gewählt werden, die sich an der Grenze der Gemarkungen der Samtgemeinde Bodenteich / Samtgemeinde Wrestedt orientiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - sie trägt dem Schutzgut "Mensch" mehr Rechnung - Sie beeinträchtigt die landwirtschaftliche Nutzung der Flächen viel weniger - Durch die Inanspruchnahme von Kiefernwäldern schützt sie Privateigentum zu Lasten von öffentlichem Eigentum. Die Einschnitte in der Gemeinde Lüder sind durch die Vorzugsplanungen am Größten. Deswegen fordert die Gemeinde eine Beteiligung an den weiteren Planungen bereits im Vorfeld. 			Die Ausrichtung des Trassenverlaufes anhand politischer Grenzen (Gemeinde, Samtgemeinde o. ä.) ist unter Beachtung aller relevanten Aspekte nicht möglich. Dabei weist die Variante B 190n/2 gegenüber der gewählten Vorzugstrasse B 190n/1 Nachteile sowohl in der UVS auf (hier ist vor allem das Schutzgut Mensch- Wohnen zu nennen) als auch bezüglich der Landwirtschaft und der Kosten (Erläuterungsbericht, S. 248 ff).	
Samtgemeinde Rosche	72	170	ja	Vorschlag "I"
<p>Es wird beantragt, die geplante Trasse der A 39 von Groß Hesebeck aus in südlicher Richtung fortzuführen und westlich von Oetzendorf, zwischen Masendorf und Oetzen und zwischen Riestedt und Stöcken in Höhe der B 191 an die geplante Trasse der A 39 anzubinden. Der Samtgemeinde Rosche ist bewusst, dass diese Variante die naturräumlichen Gegebenheiten stärker belastet. In der Abwägung bewertet sie die Belange der in der Ortslage Oetzen wohnenden und arbeitenden Menschen aber höher als die naturräumlichen Belange. Das FFH-Gebiet Kammolch, Oetzen - Oetzendorf, wird mit der vorgeschlagenen neuen Trassierung tangiert, aber nicht durchschnitten. Diese Beeinträchtigungen können in Natur und Landschaft ausgeglichen werden, während die Lärmbelastungen und die damit verbundenen gesundheitlichen Auswirkungen auf die Menschen nicht ausgleichbar sind. Mit der vorgeschlagenen neuen Trassierung werden keine anderen Ortschaften und die dort lebenden Menschen stärker belastet. Den Einwohnern der Ortschaft Oetzen werden mit einer Verlegung der Vorzugsvariante auf die vorgeschlagene Linienführung jedoch erhebliche Vorteile in Bezug auf die Emissionen zuteil.</p>			Die Lärmbelastungen für die Ortslage Oetzen lassen sich durch Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der gesetzlichen Vorgaben (16. BImSchV) minimieren. Die vorgeschlagene Trassenführung durchschneidet das FFH- Gebiet Kammolchbiotop Mührgehege / Oetzendorf sowie bei Masendorf ein mit hoch bewertetes Vorranggebiet für Natur und Landschaft. Weiterhin befinden sich in diesem Bereich mit hoch eingestufte Bereiche der landesweiten Biotopkartierung (Unterlage 1 – Raumanalyse, Karte I.2, Blatt 2). Der Raumwiderstand westlich von Oetzendorf ist insgesamt mit sehr hoch bewertet worden im Vergleich zum Bereich zwischen Oetzendorf und Oetzen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte I.4, Blatt 2). Bei einer Durchfahrung des FFH- Gebietes sind erhebliche Beeinträchtigungen des Kammolchs als Erhaltungsziel nicht ausgeschlossen. Die Waldbereiche westlich der K 45 sind aufgrund bekannter Wanderbewegungen als Landlebensräume (Winter- und Sommerquartiere) anzusprechen. Diese würden durch die vorgeschlagene Trassenführung zerschnitten und von den Laichgewässern getrennt. Bei erheblichen Beeinträchtigungen des FFH- Gebietes wäre im Rahmen der Ausnahmeprüfung zu belegen, dass keine zumutbaren Alternativen für diese Trassenführung existieren. Dies ist mit der vorgeschlagenen Variante widerlegt.	
Gemeinde Oetzen	73	208	ja	Vorschlag "I"
<p>- Alternative Trassenführung westlich Oetzendorf Die nicht nur aus kommunaler Sicht - wie die große Zahl privater Einwendungen zeigt - erheblichen Konflikte im Bereich der Ortschaft Oetzen machen aus hiesiger Sicht eine nachhaltige Abhilfe in Form einer anderen Trassenführung, ohne neue Konfliktbereiche zu schaffen, dringend erforderlich. Hierzu stellt der Rat der Gemeinde Oetzen den Antrag, die Trasse der BAB A 39 von Gr. Hesebeck kommend in südlicher Richtung westlich an der Ortschaft Oetzendorf, Gemeinde Weste, vorbeizuführen, um wiederum bei Riestedt den Anschluss an die B 191 zu finden. Die Vorteile sind aus hiesiger Sicht vielfältig, die geringen Nachteile problemlos auszugleichen.</p> <p>Vorteile</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die alternativ vorgeschlagene Trasse bedeutet keine neuerlichen oder größeren Konfliktfelder bezüglich der Ortschaft Oetzendorf. Im Gegenteil ! Das Landschaftsbild wird durch die Gegebenheiten westlich der Ortschaft wesentlich weniger beeinträchtigt, die optische Beeinträchtigung für die Bürger von Oetzendorf erheblich geringer. - Von entscheidender Bedeutung ist die erhebliche Vergrößerung des Abstandes zur Ortschaft Oetzen. In Bezug auf die Verlärmung werden Lärmgutachten sowie insbesondere kostenträchtige aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen - zu denen zu erwartende Klagen von Anliegern im Genehmigungsverfahren führen könnten - vermieden. - Es findet bei Führung der Trasse am Rande des Gemeindegebietes zur Ortschaft Masendorf, Stadt Uelzen, keine Zerschneidung statt. Sowohl der historische Ortsteil Oetzmühle als auch der Sportplatz würden keine Trennung vom Ort erfahren. - Eine Zerschneidung existentieller landwirtschaftlicher Flächen von Familienbetrieben findet nicht in diesem Umfang statt. - Die Entfernung zwischen den Ortschaften Oetzen und Masendorf beträgt 2,8 Kilometer, das Gemeindegebiet von Oetzen entlang der Kreisstraße 3 davon 1,6 Kilometer. Eine Führung der Trasse auf Gemeindegebiet ist möglich, ohne Konfliktfelder für die Ortschaft Masendorf zu schaffen. 			Die Lärmbelastungen für die Ortslage Oetzen lassen sich durch Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der gesetzlichen Vorgaben (16. BImSchV) minimieren. Die vorgeschlagene Trassenführung durchschneidet das FFH- Gebiet Kammolchbiotop Mührgehege / Oetzendorf und bei Masendorf ein mit hoch bewertetes Vorranggebiet für Natur und Landschaft. Weiterhin befinden sich in diesem Bereich Flächen der landesweiten Biotopkartierung (Unterlage 1 – Raumanalyse, Karte I.2, Blatt 2). Der Raumwiderstand westlich von Oetzendorf ist insgesamt mit sehr hoch bewertet worden im Vergleich zum Bereich zwischen Oetzendorf und Oetzen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte I.4, Blatt 2). Die Planung einer Umgehung für Stöcken ist nicht Bestandteil des Planungsverfahrens für die A 39. Bei einer Durchfahrung des FFH- Gebietes sind erhebliche Beeinträchtigungen des Kammolchs als Erhaltungsziel nicht ausgeschlossen. Die Waldbereiche westlich der K45 sind aufgrund bekannter Wanderbewegungen als Landlebensräume (Winter- und Sommerquartiere) anzusprechen. Diese würden durch die vorgeschlagene Trassenführung zerschnitten und von den Laichgewässern getrennt. Bei erheblichen Beeinträchtigungen des FFH- Gebietes wäre im Rahmen der Ausnahmeprüfung zu belegen, dass keine zumutbaren Alternativen für diese Trassenführung existieren. Dies ist mit der vorgeschlagenen Variante widerlegt.	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>- Im Norden ist ein Trassenanschluß auch östlich der Ortschaft Röbbel möglich, falls die Abwägung zum Konfliktbereich Gr. Hesebeck / Röbbel zu einer derartigen Entscheidung führt.</p> <p>- Im Süden ist auch ein Anschluß westlich der Ortschaft Riestedt möglich. Nach hiesigem Kenntnisstand wünscht die Stadt Uelzen eine nähere Anbindung.</p> <p>Dem Rat der Gemeinde Oetzen ist bewußt, dass die Alternativtrasse das FFH-Gebiet südwestlich der Ortschaft Oetzendorf tangiert. Hier ist jedoch zu konstatieren, dass zum einen eine Zerschneidung vermieden werden kann und es sich zum anderen um ein Kammolch-Gebiet handelt.</p> <p>Der Kammolch ist in ganz Deutschland anzutreffen, weder vom Aussterben bedroht noch stark gefährdet, lediglich schützenswert.</p> <p>- Was der Natur (Flora und Fauna) Recht ist, sollte erst recht des Menschen Recht sein. Dem Menschen ist bezüglich dieses Konfliktes eindeutig der Vorrang einzuräumen.</p> <p>Auch ist bewußt, dass von dieser Trasse eine etwas größere Waldfläche betroffen ist und größere Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden. Hierzu ist anzumerken, dass die Ausgleichsmöglichkeiten sicherlich bestehen. Mit Blickrichtung auf die Kosten sei angeführt, dass mit dieser Trassenführung kostenträchtige Schallschutzmaßnahmen vermieden werden. Abschließend wird gebeten dem Bedenken in Bezug auf die Ortschaft Stöcken Rechnung zu tragen und die Möglichkeit einer Umgehung zu prüfen.</p>	88	523	ja	Vorschlag "K"
<p>Altmarkkreis Salzwedel</p> <p>1.2.2 B 190n</p> <p>Aus den vorliegenden Unterlagen geht hervor, dass Anschlussmöglichkeiten der B 190n an die BAB A 39 im Bereich zwischen Bad Bodenteich im Norden (B 190n/1) und Wittingen im Süden (B 190/2-5) betrachtet werden. Dabei wurde in den vorliegenden Unterlagen herausgearbeitet, dass die Variante B 190n/1 die günstigste Variantenführung darstellt. Diese Linienführung wird jedoch nicht vom Altmarkkreis Salzwedel favorisiert. Die Vorzugsvariante des Altmarkkreises Salzwedel, die zusammen mit dem Landkreis Gifhorn herausgearbeitet wurde, ist die Variante die ab Salzwedel über Diesdorf in Richtung Wittingen verläuft (B 190n/4u.5). Diese Verbindung hat den Vorteil, dass auf kürzestem Weg das Mittelzentrum Salzwedel über das Grundzentrum Diesdorf an das Mittelzentrum Wittingen in Weiterführung an das Mittelzentrum Celle angebunden wird. Mit einer Anbindung an Celle über die B 190n kann eine alternative Verkehrsführung von Hannover über die BAB A 7 in Richtung Celle-Salzwedel-Berlin angeboten werden (s. Stellungnahme v. 18.02.2004).</p> <p>Nach Auskunft von Verkehrsminister Dr. Daehre soll im Juli 2007 das Raumordnungsverfahren für die B 190n eingeleitet werden. Erst in diesem Verfahren ergibt sich die Vorzugsvariante des Querverbinders B 190n auf dem Gebiet von Sachsen-Anhalt.</p> <p>Aus diesem Grund sollten im weiteren Verfahrensverlauf (Planfeststellungsverfahren) nicht nur die Vorzugsvariante B 190n/1, sondern auch weitere Varianten gleichrangig weiter verfolgt werden, um flexibel für die gesamtplanerische Entscheidung einer B 190n-Variante von Niedersachsen über Sachsen-Anhalt bis nach Brandenburg reagieren zu können. Dabei geht es vor allem um den Erhalt der Übergabepunkte zwischen Niedersachsen und Sachsen-Anhalt (Markau, Dülseberg und südwestlich von Diesdorf).</p>	88	523	ja	Vorschlag "K"
<p>Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen</p> <p>Eine weitere, aus landwirtschaftlicher Sicht und aus Kostensicht mit zu untersuchende Trassenvariante wäre die Nutzung der Ostumgehung Lüneburg bis Deutsch Evern um von dort zwischen Deutsch- und Wendisch Evem in Richtung Truppenübungsplatz (Bundeseigentum) an den Kanal zu schwenken und an die Untervariante 580 anzuschließen. Wir bitten um Untersuchung dieser Variante (ein Truppenübungsplatz kann auf Grund der militärischen Nutzungsbestimmungen nicht einem Naturschutzgebiet gleich gestellt werden).</p>	178	604		Vorschlag "T"
<p>Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen</p> <p>- GP 2 - 49 bzw. GP 7 - 50: eine Verschiebung des Abschnittes 509 im Bereich des Gelenkpunktes 7 um ca. 400m Richtung Norden würde verbunden mit einer gleichzeitig erfolgenden Abflachung der Kurve - durch Ausweichen in Kiefernreinbestand wertvolleren Waldbestand schonen und gleichzeitig die Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen verringern.</p>	178	609		Vorschlag "G"
<p>Mittwoch, 14. März 2007</p>		Synopse 01		SEITE 100 VON 442

Die im Zusammenhang mit der A 39 herausgearbeitete Vorzugsvariante für die B 190n ist die auf niedersächsischem Gebiet und im westlichen Teil Sachsen-Anhalts günstigste Linienführung. Darüber hinaus wird die Vorzugslinie der B 190n auf sachsen-anhaltinischem Gebiet derzeit von den sachsen-anhaltinischen Straßenbauverwaltung unter Beteiligung der niedersächsischen Straßenbauverwaltung erarbeitet. Die Übergabepunkte werden entsprechend der Ergebnisse aufeinander abgestimmt und in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.

Eine mittige Zerschneidung des Standortübungsplatzes zwischen Deutsch und Wendisch Evern zerschneidet ebenso das in diesem Bereich befindliche Landschaftsschutzgebiet. Insgesamt ist der angesprochene Bereich nicht als konfliktärmerer Bereich identifiziert worden (Unterlage 1 - Raumanalyse, Karte I.4, Blatt 1) und aufgrund des östlich des Elbe-Seitenkanals vorhandenen konfliktärmeren Bereiches nicht für eine Trassenführung berücksichtigt worden.

Eine nordwestliche Verschiebung bedeutet die Zerschneidung eines Waldes mit Klimaschutzfunktion sowie eines Vorranggebietes für Erholung. Weiterhin werden dadurch Amphibienlandlebensräume bis zu allgemeiner Bedeutung durchschnitten. Aus Sicht des Brutvogellebensraumpotenziales erweist sich eine nordwestliche Verschiebung als günstig (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich,

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Nds. Landvolk Kreisverband Lüneburg

206

615

Vorschlag "G"

b) Im Zuge der jetzigen Linienführung wird nordwestlich des Gelenkpunktes "7" wertvolles hochbonitiertes Ackerland (40-56 Bodenpunkte) und ein vier Hektar großer über einhundert Jahre alter hochwertiger Eichen- und Buchenwald zerschnitten. Diese Beeinträchtigungen lassen sich u.E. durch eine leichte Verschiebung dieses kurzen Teilabschnittes nach Norden vermeiden. Gleichzeitig würde der Krüvenradius zur o.g. Abschnittsvariante "580" verbessert.

Untervariantenvergleich GP 2-49, Karten II.11.GP2-49 bis II.14.GP2-49).

Eine nordwestliche Verschiebung bedeutet die Zerschneidung eines Waldes mit Klimaschutzfunktion sowie eines Vorranggebietes für Erholung. Weiterhin werden dadurch Amphibienlandlebensräume bis zu allgemeiner Bedeutung durchschnitten. Aus Sicht des Brutvogellebensraumpotenziales erweist sich eine nordwestliche Verschiebung als günstig (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49, Karten II.11.GP2-49 bis II.14.GP2-49).

Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.

208

1223

Vorschlag "H"

Gemarkung Jembke, Barwedel (Abschnitte 575, 564)

Für die Abschnitte in den oben genannten Gemarkungen wird gefordert, die Trasse ab dem Bauwerk B 248 nach Westen bis an die Grenze des Suchraumes zu verlegen, um in Höhe des Waldgebietes "Großer Wolfsberg" auf die Vorzugstrasse zu gelangen. Eine zeichnerische Darstellung des geforderten Trassenverlaufs enthält der als Anlage 1 beigefügte Kartenausschnitt.

Die Vorzugsvariante durchquert das Verregnungsgebiet des Abwasserverbandes Wolfsburg in voller Länge. Verregnet werden dort nicht nur behandelte Abwässer der Stadt Wolfsburg, sondern auch der Samtgemeinde Boldecker Land. Durch die Trasse und einem beiderseitigen Abstand von 300 Meter würden ca. 80 ha nicht mehr für die Abwassererregnung zur Verfügung stehen. Weitere Bereiche würden für die Abwassererregnung unwirtschaftlich werden.

Aufgrund der natürlichen Bodenverhältnisse kann die Landwirtschaft auf eine Abwassererregnung nicht verzichten.

Eine Verlegung nach Westen hätte weitere Vorteile:

- Der vorhandene Windpark würde in seiner Struktur nicht berührt.
- Der Abstand zur Wohnbebauung würde vergrößert.
- Das FFH- und zukünftige Naturschutzgebiet "Vogelmoor" würde weniger beeinträchtigt.

Die dann betroffenen Waldflächen sind mit Kiefern als Monokultur bestockt. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen könnten infolgedessen nicht größer sein als bei Ackerflächen. Ein Ausgleich wäre durch die ökologische Aufwertung („LÖWE“- Richtlinien) möglich.

Dachverband der Feldberegnungsverbände im Landkreis Gifhorn

209

1041

Vorschlag "H"

III.

Soweit die Vorzugsvariante weiter verfolgt werden soll, sind die nachfolgenden Belange zu beachten:

Bereich Jembke / Barwedel

Für den Abschnitt Jembke / Barwedel wird gefordert, die Vorzugsvariante nach Westen zu verlegen. Ab dem Kreuzungspunkt mit der B248 kann entlang des Forstes "Rehmen" nach Nordwesten und dann so eng wie möglich an die Grenze des Suchraumes herangegangen werden, um dann durch den "Lohbusch" die Linie nach Norden zu verfolgen und etwa auf dem Breitengrad von Barwedel nach Nordosten zu verschwenken, wobei die Trasse durch den dortigen Forst zwischen der Bebauung "Hinter dem Schafstall" und "Birkenhof" verlaufen kann, um dann die Vorzugsvariante ab nördlich des Waldstückes "Großer Wolfsberg" wieder zu treffen. Diese Variante verringert die Belastung des dort vorhandenen Abwasserberegnungsgebietes um ca. 1/3. Aus Sicht des Abwasserverbandes muss diese nach Westen verschwenkte Lösung gefunden werden, da die Inanspruchnahme des Abwassererregnungsgebietes so gering wie möglich gehalten werden muss. Im Abwassererregnungsgebiet werden nicht nur Abwässer der Stadt Wolfsburg, sondern auch wesentliche Teile des Abwassers aus der Samtgemeinde Boldecker Land verregnet.

In den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und Landschaft haben die Waldbereiche, die westlich der Vorschlagsvariante, liegen keine hohe, jedoch eine höhere Bedeutung als die betroffenen Ackerflächen. Aus der Sicht der Kultur- und Sachgüter könnten ein paar Bodendenkmale zusätzlich betroffen sein. Die vorgeschlagene Variantenverschiebung würde weiterhin ein Vorranggebiet für die Erholung bei Birkenhof zerschneiden, welches von einem Vorsorgegebiet für die Erholung umgeben ist. Die Bedeutung dieses Raumes für die Erholung wird durch die Ausweisung als Wald mit Erholungsfunktion unterstrichen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46). Die Abwassererregnung der Stadt Wolfsburg ist als Konfliktpunkt berücksichtigt worden (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 53 und Karte 10).

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Die in der Planung herausgestellte Vorzugsvariante macht ca. 80 ha des Abwasserverregnungsgebietes für Zwecke der Abwasserverregnung unbrauchbar. Aus diesem Grunde kann die Vorzugsvariante weder von den dort wirtschaftenden Betrieben, die auf die Abwasserverregnung angewiesen sind, noch vom Abwasserverband hingenommen werden.

0.5.2 Alternativenprüfung (bereits geprüfte Abschnitte)

Landkreis Lüneburg

4

914

ja

Vorschlag "Q"

Gründlicher zu prüfen sind darüber hinaus:

- Die Führung der A 39 über die bestehende Ostumgehung zwischen den Gelenkpunkten 2 und 5 (Moorfeld), dabei auch eine ernsthaftere und detailliertere Auseinandersetzung mit der Frage, ob nicht doch die jetzigen Radien beibehalten werden und eine teilweise Abdeckelung vorgenommen werden können,

Siehe Kommentare zu ID 284 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald [193] in Kapitel 0.5 und zur ID 945 Industrie- und Handelskammer LG - WOB [175] in Kapitel 0.5 sowie Kommentar zur ID 193 Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Lüneburg [215] in Kapitel 4.01.

RV - LG: Mit Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) wird diese Anregung aufgegriffen.

Landkreis Lüneburg

4

915

ja

580

- ob die Untervariante 580 (Führung parallel zum ESK) mit Optimierungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht doch gegenüber der gewählten Trasse 510 (Führung westlich Vastorf und Gifkendorf) besser abschneidet, und zwar beides im Hinblick auf regionalplanerische (stärkere Bündelung mit bestehenden Trassen bzw. geringere Zerschneidung) sowie umweltfachliche Ziele (stärkerer Schutz der Bevölkerung vor Lärm, insbesondere weit geringere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion in Höhe Vastorf).

Siehe Kommentar zu 0.5, ID 614 Niedersächsisches Landvolk, Kreisverband Lüneburg
Siehe Kommentar zu 0.5, ID 946 Industrie- und Handelskammer LG - WOB
Siehe Kommentar zu 3.09.1, ID 167 Gemeinde Wendisch Evern

Landkreis Lüneburg

4

920

ja

580

Zu 1.2.:

Hier überlagern sich Vorrang für ruhige Erholung, (in Teilbereichen) Vorsorge für Natur und Landschaft und nicht zuletzt das bedeutende Kulturdenkmal "Landwehr". Die Trasse muss deshalb, sollte sie in die Planfeststellung gehen, optimiert werden, um die genannten landesplanerischen Ziele weniger zu beeinträchtigen.

Bei einer Überprüfung der "Kanaltrasse" 510 - sollte ihr der Vorrang eingeräumt werden - ist zu untersuchen, ob sie im Einschnitt geführt werden kann, damit das Ziel "Vorrang für ruhige Erholung" sowie im weiteren südlichen Bereich der ebenfalls stark von Erholungssuchenden genutzte Bereich entlang des Kanals und der Waldgebiete weniger beeinträchtigt werden.

Siehe Kommentar zu 0.5.2, ID 915 Landkreis Lüneburg

Landkreis Lüneburg

4

923

ja

Vorschlag "Q"

Ich bitte allerdings noch einmal ausführlicher darzulegen, ob die bestehende Ostumgehung zwischen den Gelenkpunkten 2 und 5 (Moorfeld/Lüne im Stadtgebiet Lüneburg) nicht weiterhin auch als Autobahn im Hinblick auf die geringeren Zerschneidungen - bedingt durch die geringeren Querschnitte - genutzt werden kann, auch wenn durchaus eingeräumt wird, dass dies erhebliche Nachteile im Baustellenverkehr hätte. Den Aspekt geringerer Sicherheit - verursacht durch den für Autobahnen zu geringen Radius von 500 m - könnte man durch die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen überwinden. Verwiesen wird hier auf bestehende ähnliche Situationen wie die A 39 Westumfahrung Braunschweig.

Siehe Kommentar zu 0.5, ID 919 Landkreis Lüneburg

RV - LG: Mit Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) wird diese Anregung aufgegriffen.

Landkreis Uelzen

5

425

ja

Vorschlag "A"

Das Ergebnis des Untervariantenvergleiches GP 7-50 ist aus regionalplanerischer Sicht nicht nachzuvollziehen. Es wird aus raumordnerischer Sicht eindeutig eine Führung der A 39 über die Abschnitte 579 und 580 vorgezogen (Untervariante GP 7-50/1). Der Bündelungseffekt mit dem ESK wird in seiner Wirkung nicht entsprechend gewürdigt. Dabei ist zu beachten, dass der ESK im Vergleich zu der A 39 das deutlich breitere Bauwerk ist und damit das kleinere Vorhaben (A 39) sich dem größeren anpassen muß. Nur durch eine Führung entlang des ESK kann eine neue Barriere und damit eine trennende Wirkung zwischen den Ortschaften Wulfstorf, Vastorf und Gifkendorf vermieden werden. So führt die UVS zum Schutzgut Menschen-Wohnen auch aus: "Insgesamt ist dabei die Variante GP 7-50/2 als deutlich ungünstiger als die Variante GP 7-50/1 zu beurteilen." Trotzdem wurde die Untervariante GP 7-50/2 nur als weniger günstig eingestuft. Hier hätte eine Einstufung als ungünstig erfolgen müssen. Auch würden die geplanten Bauwerke (Querung Bahnstrecke, Querung K 42 und Querung Vierenbach) nicht in der freien Landschaft stehen, sondern eingebunden in Waldflächen. Daher ist die Einstufung "weniger günstig" beim Schutzgut Landschaft für die Untervariante GP 7-50/1 nicht verständlich. Die in der UVS vorgenommene Einstufung der 7,6 ha großen halboffenen Heidefläche als Landschaftsraum mit hoher Gesamtempfindlichkeit durch

Die im umweltfachlichen Variantenvergleich aufgeführten Beurteilungen der Varianten sind durchaus nachvollziehbar. Im Schutzgutbereich Menschen-Wohnen fällt der Unterschied zugunsten der Untervariante GP 7-50/1 aus; allerdings ergibt sich durch diese Variante eine lärmtechnische Beeinträchtigung oberhalb des Grenzwertes nach der 16. BImSchV von 54 dB(A) nachts für 1,2 ha als Dorf- und Mischgebiet festgesetzter Fläche (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50, S. 5 und S. 21). Gegen die Variante GP 7-50/1 sprechen vor allem die deutlich höheren Verluste bedeutender und geschützter Biotop, die höhere Betroffenheit von Landschaftsschutzgebieten und Vorsorgegebieten für die Erholung sowie die Durchfahrung eines Trinkwasserschutzgebietes (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50, S. 20 ff). Der Bündelungseffekt mit dem ESK hat nur für die wandernde Fauna eine Bedeutung, der im Schutzgut Tiere

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Verlärmung ist nicht schlüssig, weil sich die Fläche auf dem Truppenübungsplatz befindet. Auch ist es sinnvoller, die Querung mit dem Vierenbach (Vorranggebiet für Natur und Landschaft) dort vorzunehmen, wo schon eine Störung vorhanden ist, nämlich direkt neben der Querung des Vierenbaches mit dem ESK. Ebenso ist es im Sinne der Lärmvorsorge günstiger, die A 39 neben bestehenden Lärmquellen (Standortübungsplatz und ESK) zu planen, als einen bislang weitgehend unverlärmten Bereich der freien Landschaft zwischen den Ortschaften Wulfstorf, Vastorf und Gifkendorf mit einer neuen Lärmquelle zu versehen. So ist das "weniger günstig" beim Schutzgut Menschen-Erholen für die Untervariante GP 7-50/1 nicht zu erkennen, zumal die Erholung neben einem Truppenübungsplatz nur schwer vorstellbar ist. So hat der durch die Untervariante GP 7-50/1 betroffene Raum keine Erholungsfunktion (keine Darstellung als Vorsorgegebiet für Erholung im RROP), die beeinträchtigt werden kann. Die Konfliktschwere des Trassenabschnitts ist in Bezug auf das Schutzgut Menschen-Erholen daher als sehr günstig einzustufen. Auch der landwirtschaftliche Vergleich ist nicht überzeugend. Hier wird deutlich, dass der Bezug auf Gemarkungen nicht immer zutreffend ist. Die Untervariante GP 7-50/1 durchquert mit ihren 8,416 km überhaupt keine landwirtschaftlichen Flächen, sondern nur Forstflächen. Daher ist überhaupt keine landwirtschaftliche Betroffenheit gegeben. Aus landwirtschaftlicher Sicht wäre daher der Untervariante GP 7-50/1 der Vorzug zu geben.

auch berücksichtigt wurde. Hinsichtlich der Erholungsqualität hat die Wasserfläche in Nachbarschaft zu den großflächigen Waldbereichen eher eine positive Wirkung. Der ESK als Lärmquelle erscheint vernachlässigbar.

RV-LG: Aus Sicht des Schutzgutes Mensch - Wohnen wird mit der Wahl der Abschnitte 579 und 589 eine erneute Zerschneidung der Samtgemeinde und die Verlärmung der Ortschaften Wulfstorf, Vastorf und Gifkendorf vermieden. Da die Variante GP 7-50/1 keine landwirtschaftlichen Flächen berührt und die Trasse sowie die geplanten Bauwerke nicht in der freien Landschaft (an den Waldrändern) verläuft, ist sie zudem sowohl aus Sicht des Landschaftsbildes als auch aus landwirtschaftlicher Sicht günstiger.

Landkreis Uelzen

5

465

ja

Vorschlag "B"

Teilstücke der Variante 2:

521, 525, 531: Die Teilstücke wurden bereits im Untervariantenvergleich GP 13-20 als günstig im Rahmen der UVS, aber ungünstig bei den Beeinträchtigungen der Landwirtschaft und der Kosten gewertet.

538, 546: Seewiesenquerung : Die Bedenken der UNB wurden bereits mehrfach dargelegt.

Alternativvorschlag der UNB : 537 - 540 - 549 - 554 !

666, 561, 564, 575: Teilstücke im Landkreis Gifhorn

Die entscheidungsrelevanten Schutzgüter der Variante 2 sind :

- Schutzgut Menschen - Wohnen
- Schutzgut Tiere

Im Vergleich mit den Varianten 1 und 3 wird dargelegt, dass sich im Bereich des Landkreises Gifhorn erhebliche Vorteile für die Variante 2 durch die Bündelung mit der VW - Teststrecke ergeben.

Die Variante 2 zeigt sich auch bei den Beeinträchtigungen des Amphibien- und Rotwildvorkommens als die günstigste Variante.

Siehe Kommentar zu 4.10, ID 457 Landkreis Uelzen Die getrennte Betrachtung von Teilstücken innerhalb der Gesamtvariante und Berücksichtigung von Ergebnissen aus Teilvarianten, die diese Teilstücke zwar beinhalten, jedoch nicht komplett abbilden, ist fachlich nicht korrekt. So sind zwar die Teilstücke 521, 526 und 531 im Variantenvergleich GP 13-20 als günstiger eingestuft worden, dies erfolgte jedoch im Vergleich zu den Teilstücken 522, 526 und 532. Die Variante GP 13-46/3 umfasst aber nur die Teilstücke 522 und 526 und schwenkt dann auf 533 über Der Vergleich ist somit nur über die Summe aller Auswirkungen auf der gesamten Strecke zulässig oder bedingt bei Abschnitten, die nur geringfügig abweichen.

Gemeinde Weste

66

367

ja

Vorschlag "F"

4. Zusätzlich ist bei der Festlegung der Trasse den Belangen der Landwirtschaft Rechnung zu tragen, in Abstimmung mit den oben genannten Kriterien.

Wir halten eine geringe Verschiebung von ca. 100 m zwischen den Orten Höver und Oetzendorf von der Vorzugstrasse aus in Richtung Höver und um ca. 300 m Richtung Karlsgrün für angezeigt, um den Einklang zwischen den landwirtschaftlichen Interessen und den Entfernungen zu beiden oben genannten Orten herzustellen.

Eine Verschiebung der Variante GP 12-17/1 nach Osten führt zu einer zusätzlichen Durchschneidung der Waldfläche im Bereich Karlsgrün sowie zu einer höheren Beeinträchtigung eines Amphibienlandlebensraumes. Weiterhin verursacht die Verschiebung größere Beeinträchtigungen im Bereich Avifauna (Durchschneidung landesweit bedeutender Flächen auf 900 m Länge) mit dem Risiko des Verlustes eine Uhu- Brutplatzes (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 12-17).

Die Tabelle 2.3-17 Landwirtschaftlicher Vergleich GP 12-17 aus dem Erläuterungsbericht (Erläuterungsbericht, S. 152) ist falsch.

Die Variante GP 12-17/1 (Abschnitt 519) durchschneidet auf einer Länge von 2,266 km Gemarkungen höchster Betroffenheit und auf einer Länge von 2,240 km Gemarkungen mit einer hohen Betroffenheit. Die Variante GP 12-17/2 (Abschnitte 520 und 521) durchschneidet Gemarkungen höchster Betroffenheit auf einer Länge von 0,823 km und Gemarkungen mit einer hohen Betroffenheit auf einer Länge von 4,519 km.

Damit ist die Betroffenheit aus landwirtschaftlicher Sicht durch die Varianten GP 12-17/ und GP 12-7/ als in etwa gleich einzuschätzen.

Bei Berücksichtigung einer bei der Wahl von GP 12-17/2 einfacher durchzuführenden Flurneueordnung ergibt sich aus agrarstruktureller Sicht ein leichter Vorteil für die Variante GP 12-17/2.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Das Schutzgut Landschaft weist geringe Vorteile für die Untervariante GP 12-17/1 auf (Erläuterungsbericht, S. 151 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 12-17). Die Variante GP 12-17/1 weist im Vergleich die geringere Beeinträchtigung von Amphibienlandlebensräumen sowie eines Uhu- Brutplatzes auf (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 12-17, Karte II.13.GP 12-17 und Karte II.14.GP12-17). Dagegen ist der Verlust von bedeutsamen Biotopen durch Versiegelung höher (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP12-17, Karte II.13.GP12-17). Insgesamt sind die Unterschiede zwischen den Untervarianten GP 12-17/1 und GP 12-17/2 aus Sicht der UVS nur gering (Erläuterungsbericht, S. 151 f und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 12-17) und die absolute Kostendifferenz zwischen den Varianten ist im Vergleich zu den Gesamtkosten gering (Erläuterungsbericht, S. 153).

(RV-LG): Es handelt sich um die Abschnitte 520 und 521, die statt des Abschnittes 519 gewählt werden sollen. Eine Ortsbesichtigung führte zu dem Ergebnis, dass der Eingriff in die Landschaft bei beiden Varianten als gleich hoch anzusehen ist, so dass Unterschiede in der UVS nur im Bereich Pflanzen mit deutlichem Vorteil für Variante GP 12-17/2 und im Bereich Tiere mit kleinem Vorteil für Variante GP 12-17/1 bestehen. Unter Berücksichtigung der deutlichen Vorteile für die Landwirtschaft (Minimierung sonst erforderlicher umfangreicher Flurneueordnung) ist die östliche Trassenführung über die Abschnitte 520 - 521 im Ergebnis sinnvoller.

Stadt Wittingen

92

291

ja

Vorschlag "N"

III. Alternativ-Empfehlung zu einer anderen Trassenführung
Sollte die Vorzugsvariante, aus welchen Gründen auch immer, nicht weiter verfolgt werden, so spricht sich die Stadt Wittingen für folgende Variante der A 39 aus:

In diesem Fall soll die A 39 auf der Variante östlich der VW-Teststrecke geführt werden. Diese Trasse aus Richtung Süden kommend, verläuft am Ostrand der Teststrecke, kreuzt die B 244 zwischen Suderwittingen und Ohrdorf und quert südlich von Waddekath die Landesgrenze nach Sachsen-Anhalt. Es sind die Trassenabschnitte 562, 574, 572 und 550. Eine Anschlussstelle wird zwischen Suderwittingen und Ohrdorf angelegt. Alle anderen Varianten werden durch die Stadt Wittingen abgelehnt. Für die Ortschaft Wittingen wird auch in diesem Fall der Bau einer südlichen Ortsumgehung erforderlich, die zeitnah mit der A 39 fertiggestellt werden muss. Diese Umgehung wird erforderlich, um dann den Wittinger Hafen besser an die A 39 anzubinden und die Ortsdurchfahrt Wittingen vom Verkehr zur A 39 zu entlasten.

Auch bei dieser Variante gelten die zur Vorzugsvariante gemachten Aussagen hinsichtlich Lärmschutzmaßnahmen und Flurbereinigungsverfahren.

Für die Querspange B 190 n gelten die o.g. Aussagen.

Die vorgeschlagene Trassenführung ist im Vergleich zu einer weiter östlich verlaufenden Trasse über Abschnitt 563 aus Sicht der UVS als ungünstiger bewertet worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 28-46), um für die übergeordneten Vergleiche eine Vergleichsmöglichkeit mit einer östlichsten Variante zu haben.

Gemeinde Jembke

95

798

ja

Vorschlag "O"

Die Gemeinde Jembke begrüßt die Planungen zum Weiterbau der BAB 39 von Wolfsburg nach Lüneburg ausdrücklich und spricht sich für eine baldige Realisierung des Planvorhabens aus.

Dabei wird, wie bereits in der gemeinsamen Stellungnahme mit der Samtgemeinde Boldecker Land vom Oktober 2004 ausgeführt, weiterhin die östliche Variante der Trassenführung, hier Planabschnitt 582, 568, 563 und folgende, als die geeignetere Trassenführung favorisiert.

Die Sichtung und Durcharbeitung der nun vorliegenden Planunterlagen führt aus Sicht der Gemeinde Jembke zu keinem anderen Ergebnis, zumal die Konfliktpotentiale Menschen, Tiere, Pflanzen in dem von uns favorisierten Bereich mit einem geringeren Potenzial belegt sind.

Nach Meinung der Gemeinde Jembke wurde zur Entscheidungsfindung eindeutig die Bewertung der Gesamtkosten der jetzigen Vorzugsvariante als positive Entscheidungshilfe herangezogen, was aus Sicht der Gemeinde in der heutigen konfliktbeladenen Zeit nicht die einzige Entscheidungshilfe sein darf.

Zum Raumordnungsverfahren und der vorgestellten Vorzugsvariante der Trassenführung werden seitens der Gemeinde Jembke folgende Hinweise und Anregungen gegeben bzw. folgende Bedenken vorgetragen:

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte.

Dabei sind die Ergebnisse aller Gutachten für das gesamte Untersuchungsgebiet, nicht nur landkreisweise, als eine Einheit zu betrachten

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Samtgemeinde Boldecker Land

99

227

ja

Vorschlag "O"

- Die Verkehre, insbesondere die Schwerlastverkehre, die den bereits fertig gestellten südlichen Teilabschnitt der BAB A 39 im Bereich der Stadt Wolfsburg und der Samtgemeinde Boldecker Land in nördliche Richtung befahren, gehen im wesentlichen über die Bundesstraße 248 weiter in Richtung Osten, mit Zielen im grenznahen Bereich des benachbarten Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang insbesondere die täglich in großer Zahl erfolgenden Holztransporte zu dem erst vor wenigen Jahren neu errichteten Spanplattenwerk der Firma Glunz in Nettgau sowie die Pendlerverkehre aus dem grenznahen Bereich um das östlich der niedersächsischen Landesgrenze gelegene Mittelzentrum Salzwedel (Altmarkt) zu den Arbeitsstätten in und um die Oberzentren Wolfsburg und Braunschweig. Aus raumordnerischer Sicht ist daher die östlichste Variante (Abschnitte 582; 568 und 563) unter Berücksichtigung der Belange - Erreichbarkeiten von Einwohnern und Verbindungsqualitäten zu zentralen Orten - und zur Unterstützung einer positiven und nachhaltigen Entwicklung des ehemaligen Zonenrandbereiches um den Flecken Brome und das Mittelzentrum Salzwedel wesentlich günstiger. Die Realisierung der östlichsten Trassenvariante würde darüber hinaus gegenüber der westlichen Vorzugsvariante aus den genannten Gründen eine erhebliche Entlastung für die Bundesstraße 248 bewirken, da die genannten Verkehrsströme in Ost-Westrichtung ganz erheblich verringert werden. Daraus folgt, dass notwendige und teilweise bereits geplante Ortsumgehungen im Zuge der Bundesstraße 248 in diesem Bereich nicht mehr erforderlich sind. Die östlichste Variante ist somit auch unter gesamtwirtschaftlicher Betrachtung die wesentlich günstigere.

Die Vorzugstrasse der A 39 führt zu Entlastungen auf der B 248 von 5.000 Kfz/d (zwischen B 188 und Jembke) bis zu 7.000 Kfz/d (nördlich von Jembke). Für die L 289 ergibt sich im Bereich der Anschlussstelle zur A 39 eine Verkehrsbelastung von ca. 9.000 Kfz/d (2000: 7.000 Kfz/d) mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.200 Lkw/d (2000: 1.000 Lkw/d). Die Steigerung für den Lkw- Verkehr unterschreitet die für den gesamten Untersuchungsraum prognostizierte Verkehrszunahme (46%) bis zum Jahr 2015 (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 36). Eine östliche Trasse der A 39 bewirkt dagegen für die B 248 zwischen der B 188 und der A 39 nur eine Entlastung von 2.000 Kfz/d (östlich Ehra- Lessien) und 3.000 Kfz/d (zwischen B 188 und Ehra- Lessien).

Vor allem die Raumverträglichkeitsuntersuchung zeigt für Varianten, die östlich des Automobil- Versuchsgeländes verlaufen, Vorteile bezogen auf die Erschließung der im Südosten liegenden Fördergebiete (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 50). Insgesamt sind die Vorteile, die sich aus der Raumverträglichkeit ergeben, nicht geeignet, die Nachteile im gesamtplanerischen Vergleich auszugleichen (Erläuterungsbericht, S. 224 ff).

Nds. Forstamt Danndorf

145

734

Vorschlag "Q"

2.1 Varianten der A-39:

2.1.1 Vorzugsvariante

Aus forstfachlicher Sicht wird anerkannt, dass bei der Linienführung der Vorzugsvariante eine Vielzahl von Waldaspekten berücksichtigt wurde. Gleichwohl gibt es waldfreundlichere Teilabschnitte, die die Linienführung weiter optimieren würden:

Die Zerschneidung des Lüner Holzes fällt bei Abschnitt 502 geringer aus als bei Abschnitt 503 (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, GP 2-5). Die zentrale Zerschneidung wird aufgehoben, es besteht eine randliche Beeinträchtigung im Südwesten des Lüner Holzes.

RV - LG: Beim Ausbau der Ostumgehung (Abschnitt 586) entsteht keine Neuzerschneidung des Lüner Holzes.

Betroffenheit:

Abschnitt 502: Das sogenannte "Lüner Holz" sollte als kleines Naherholungsgebiet für den Bereich der Stadt Lüneburg (Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft und Wald mit besonderer Erholungsfunktion) durch Änderung der Trassenführung grundsätzlich erhalten bleiben. Aus hiesiger Sicht würde dieses Waldgebiet zweimal durchschnitten werden. Auch wenn ein Teil der bisherigen Ostumgehung (Abschnitt 503) zurück gebaut werden soll, dauert es mehrere Dekaden, bis auf der zurück gebauten Trasse der Ostumgehung wieder "richtiger" Wald entsteht.

Wir schlagen vor, hier von der Vorzugsvariante abzuweichen und auf den Streckenabschnitt 503 auszuweichen.

Nds. Forstamt Danndorf

145

737

Vorschlag "S"

Alternative:

Abschnitt 563: Aus forstfachlicher Sicht wird als Alternative der Abschnitt 563 vorgeschlagen, weil Wald wenig betroffen ist.

Ein Vergleich zwischen den beiden angesprochenen Abschnitten 561 und 563 hat über den Teilvariantenvergleich GP 13-46 stattgefunden. Insgesamt ergibt sich hieraus, dass die Trasse unter Nutzung des Abschnittes 561 die geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt nach sich zieht (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46). Dabei sind nicht nur die beiden Abschnitte 561 und 563 miteinander zu vergleichen, sondern auch die Auswirkungen in den südlich und nördlich angrenzenden Abschnitten in die Betrachtungen einzubeziehen.

Nds. Forstamt Danndorf

145

751

Vorschlag "A"

Abschnitt 580: Bei der Trassenführung entlang des Elbe - Seiten - Kanals wären umfangreiche Waldflächen mit zum Teil wertvollen Biotopen betroffen. Die Trasse wäre nur insofern akzeptabel, dass der Kanal bereits als Eingriff in die Landschaft vorhanden ist und die parallel verlaufende BAB - Variante diese Trasse einseitig verbreitern würde.

Die vorhandene Vorbelastung durch den Elbe- Seitenkanal ist in den Untersuchungen berücksichtigt worden. Im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich erweist sich Untervariante GP 7-50/1 mit dem Abschnitt 580 im Vergleich zu Untervariante GP 7-50/2 als die ungünstigere. Deutliche Nachteile hat sie dabei im Schutzgut Menschen-Erholen. Leichte Vorteile weist sie gegenüber der kanalfreieren Trasse GP 7-50/2 im Schutzgut Menschen-Wohnen auf (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50 und Erläuterungsbericht, S. 148 ff).

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				RV-LG: Aus Sicht des Schutzgutes Mensch - Wohnen wird mit der Wahl der Abschnitte 579 und 589 eine erneute Zerschneidung der Samtgemeinde und die Verlärmung der Ortschaften Wulfstorf, Vastorf und Gifkendorf vermieden. Da die Variante GP 7-50/1 keine landwirtschaftlichen Flächen berührt und die Trasse sowie die geplanten Bauwerke nicht in der freien Landschaft (an den Waldrändern) verläuft, ist sie zudem sowohl aus Sicht des Landschaftsbildes als auch aus landwirtschaftlicher Sicht günstiger.
Industrie- u. Handelskammer Lüneburg - Wolfsburg	175	945		Vorschlag "Q"
- Nach Ansicht der IHK ist bei Trassierung der Vorzugsvariante auf dem Stadtgebiet Lüneburgs eine Trassenführung unter stärkerer Nutzung der bestehenden Ostumfahrung vertiefend zu untersuchen. Unstreitig wäre eine unmittelbare Führung auf der Trasse der bisherigen Ostumfahrung - auch wenn diese in technischer Hinsicht ein Minus gegenüber einer normgerechten Autobahn darstellt - die kostengünstigste Lösung. Deshalb sollte nochmals vertiefend geprüft werden, ob mittels einer verkehrsmengenabhängigen Verkehrssteuerung die Nutzungsmöglichkeit der vorhandenen Ostumfahrung ohne Eingriffe in bestehende Bebauung erreicht werden kann. Zusätzlich sollten dabei Lärmschutzmaßnahmen mit dem Ziel der Belastungsneutralität im Verhältnis zum Ist-Zustand vorgesehen werden. Die IHK empfiehlt in diesem Zusammenhang die Erstellung eines ingenieurtechnischen Sondergutachtens zur Frage nach möglichen Tunnelführungen bzw. anderen bauwerkstechnischen Gestaltungsmöglichkeiten (Deckelung, Einhausungen etc.). Das Gutachten sollte dabei sowohl Lösungsvarianten für die Vorzugsvariante wie auch für eine Führung über die bestehende Ostumfahrung beinhalten.			Die Mitnutzung der bestehenden B 4 auf kompletter Länge zwischen den Gelenkpunkten 2 und 5 (Abschnitt 586) ist näher untersucht worden. Aus Sicht der schalltechnischen Belastung und der Belastung mit Luftschadstoffen weist diese Trassenführung gegenüber der Untervariante GP 2-5/1 (Abschnitt 502) Nachteile auf. Variante 586 führt bei den angenommenen Lärmschutzwänden mit einer Höhe von 6 m über Gelände zu einer höheren Anzahl von Wohngebäuden, für die passiver Lärmschutz vorzusehen ist und bei denen sich die Belastung durch Luftschadstoffe den Grenzwerten nähert. Die Kosten für die zusätzlich untersuchte Variante 586 liegen mit ca. 24 Mio. € unter denen der Untervariante GP 2-5/1 (etwa 26,5 Mio. €) und Untervariante GP 2-5/2 (ca. 27,9 Mio. €).	
Industrie- u. Handelskammer Lüneburg - Wolfsburg	175	946		Vorschlag "A"
Weiterhin schlägt die IHK vor, die Varianten 580 / 510 nochmals einem detaillierteren Vergleich zuzuführen, da eine "Bündelung" der Trasse mit dem ESK zwischen den Gelenkpunkten 7 und 50 sinnvoll erscheint.			Der Bündelungsgedanke ist bei dem Vergleich der Variante GP 7-50/1 und GP 7-50/2 berücksichtigt worden. Im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich erweist sich Untervariante GP 7-50/1 mit dem Abschnitt 580 im Vergleich zu Untervariante GP 7-50/2 als die ungünstigere. Deutliche Nachteile hat sie dabei im Schutzgut Menschen-Erholen. Leichte Vorteile weist sie gegenüber der kanalfürneren Trasse GP 7-50/2 im Schutzgut Menschen-Wohnen auf (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50 und Erläuterungsbericht, S. 148 ff). Siehe hierzu auch ID 425 - LK Uelzen [5] in diesem Kapitel.	
Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen	178	603		Vorschlag "A"
Vor diesem Hintergrund gewinnt auch die Untervariante 580 (GP 7 - 50) an Bedeutung, die u.a. durch die Bündelung mit dem Elbe-Seitenkanal aus unserer Sicht vorzuziehen ist. Die Vorzugsvariante weicht hier von der gewünschten Bündelung mit dem Elbeseitenkanal ab und zerschneidet gut strukturierte wertvolle landwirtschaftliche Flächen. Die Alternativtrasse würde entlang des Kanals durch Kiefernwald auf geringwertigen Böden führen, kaum landwirtschaftliche Flächen beanspruchen und entsprechend geringe agrarstrukturelle Maßnahmen erforderlich machen.			Siehe Kommentare zu 0.5.2, ID 425 Stadt Uelzen [5] und ID 614 Niedersächsisches Landvolk, Kreisverband Lüneburg [206]	
Aktion Fischotterschutz e.V.	182	1253		562
Trassenverlauf an der VW-Teststrecke An der VW-Teststrecke (nahe den Ortsteilen Ehra und Lessien) sollte die Trasse östlich (nicht westlich) an der VW-Versuchsstrecke entlanggehen. Eine Zerschneidungswirkung insbesondere auf Wildtierarten ist hier geringer als im Westen, wo die Trasse mitten durch den Wald führt. Die Vorbelastung für Wildtierarten ist momentan durch die Versuchsstrecke mit Wildschutzzaun gegeben, aber für Kleintierarten (Kleinsäuger, Amphibien, Reptilien) noch durchaus durchlässig. Eine Autobahntrasse bedeutet jedoch eine komplette Isolierung der (Teil-) Populationen im Gebiet.			Auch die östliche Trasse verläuft nahezu vollständig im Wald. Die Durchfahrung alter historischer Waldbestände ist bei der Ostlage sogar größer als bei der westlichen Trassenlage. Auch offene heideartige Vegetationsbestände mit hohem Lebensraumpotenzial für Kleintierarten werden bei der östlichen Trasse durchfahren. Es handelt sich um Freileitungstrassen in der Bickelsteiner Heide, die gequert und im südlichen Teil auch verinselt werden. Diese offenen und linearen Strukturen im Kiefernwald haben neben ihrer Lebensraumfunktion auch eine hohe Bedeutung als Verbundachse in Nord-Süd-Richtung. Darüber hinaus durchfährt auch die Ostrasse im weiteren Verlauf östlich von Ehra ein ausgedehntes ehemaliges Moorgebiet mit vielfältigen und wertvollen Feuchtvegetationsbeständen und führt zu einer Zerschneidung eines hoch bedeutenden Vogellebensraumes aufgrund der Querung zwischen Vogelmoor und Ehraer Holz. Beide Bereiche besitzen ein hohes Potenzial als Brut- und Nahrungsgebiet für Kranich und Schwarzstorch (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich,	

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Untervariantenvergleich GP 41-44, S. 11 f).
Insgesamt ist der Unterschied zwischen beiden Trassenverläufen im Hinblick auf das Schutzgut Tiere gering ausgeprägt. In der Gesamtentscheidung müssen jedoch alle Schutzgüter berücksichtigt werden und hier zeigt sich fast bei allen Schutzgütern ein Vorteil der Westlage (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 36-42). Vor allem im Hinblick auf die Betroffenheit des Menschen ist die westliche Lage deutlich günstiger.
Unter Beachtung trassierungstechnischer Aspekte führt die vom Landkreis vorgeschlagene Trassenführung zu einer Lage sehr dicht am Nordrand von Ehra mit den dadurch verbundenen Auswirkungen.
Die o.g. wertvollen Bereiche im Südwesten der VW-Teststrecke können durch Trassenoptimierungen im Rahmen der Entwurfsplanung weitgehend gemieden werden. Die Trasse verbleibt dann auf längerer Strecke parallel zur Teststrecke und wird erst südlich des wertvollen Bereichs nach Südwesten geführt.

Im Nordbereich ist die westliche Lage aufgrund der Nähe zum Bornbruchsmoor dagegen ungünstiger, wobei aber der Trassenverlauf weitestgehend außerhalb der wertvollen Habitate durch Kiefernwaldbestände in Randlage zur Teststrecke verläuft.
Insgesamt ist der Unterschied zwischen beiden Trassenverläufen im Hinblick auf das Schutzgut Tiere gering ausgeprägt mit leichten Vorteilen für die Untervariante GP 32-46/2 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 32-46, S. 19 ff).
Im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich zeigt sich bei fast allen Schutzgütern ein Vorteil der Untervariante GP 32-46/1 (westliche Trasse). Vor allem im Hinblick auf die Betroffenheit des Menschen ist die westliche Lage deutlich günstiger (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 32-46, S. 35 ff).

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)

190

813

Vorschlag "U"

Da die Straßenbauverwaltung aber von Anfang an abgelehnt hat, den Ausbau von Bundesstraßen gleichwertig alternativ zu untersuchen, erheben wir folgende Forderung:
Die sogenannte Nullplusvariante (Trasse 701) soll als Alternative zu anderen Varianten ausführlich untersucht werden.
Das laufende Raumordnungsverfahren muss so lange unterbrochen werden, bis für die Trasse 701 die gleichen Untersuchungen vorgenommen wurden wie für die anderen Varianten.

Eine nähere Untersuchung der Variante 701 wie in den übrigen durchgeführten Variantenvergleichen ist nach den Ergebnissen der groben Raumanalyse nicht erforderlich. Diese Ergebnisse werden durch die Untersuchungen zur Mitnutzung der B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen bestätigt (Unterlage 9.5 - B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen).

Niedersächsischer Heimatbund e.V. (NHB)

192

898

Vorschlag "Q"

Allerdings lehnen wir die innerhalb von Lüneburg gewählte Vorzugsvariante (Teiltrasse 502), die nur 250 m am Kloster Lüne vorbeiführt, als Vorzugsvariante ab. Vielmehr sollte die bestehende östliche Kurve der B 4 bei Moorfeld als Trasse (Teiltrasse 503) genutzt werden.
Diese Trasse mag im derzeitigen Zustand zwar nicht der Kategorie AI der Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) entsprechen (Kurvenradius, Trassenbreite und Randstreifen zwischen Lüner Holz und Abfahrt Moorfeld). Sicherlich ließe sich die Trasse aber mit vertretbarem Aufwand noch "optimieren". Nötigenfalls ist die Unfallgefahr durch radarüberwachte Geschwindigkeitsbegrenzung auf beispielsweise 80 km/h zu vermindern. Solche Geschwindigkeitsbegrenzungen sind v.a. in Stadtbereichen wie z.B. in Oldenburg nichts Ungewöhnliches und beobachtet man auch an neu gebauten Bundesautobahnen, wie der BAB 71/73 in Thüringen, vor allem auch in den Bereichen der Tunnel.
Der Ausbau auf der vorhandenen Trasse wäre sicherlich auch wesentlich kostengünstiger. Die volkswirtschaftlichen "Einbußen" durch die Geschwindigkeitsbegrenzung und die "Optimierungskosten" wären sicherlich erheblich geringer, als die Kosten, die für den Neubau des Teilabschnittes auf der Vorzugstrasse 502 entstehen würde, wo sensible Bereiche (alter Waldstandort, Einflussbereich einer bedeutsamen denkmalgeschützten Klosteranlage), mehrere Strassen und Eisenbahnlinien gequert werden müssen. Dies gilt vermutlich auch dann, wenn im Bereich der Abfahrt Moorfeld eine Überdeckung gebaut würde. Diese halten wir zum Schutz der dortigen Anwohner für erforderlich. - Es stößt in der Öffentlichkeit immer wieder auf, dass Hinweise aus der Öffentlichkeit häufig von den Planern aus Kostengründen abgelehnt werden, in anderen Fällen, aber auf vermeidbare

Siehe Kommentare zu 0.5, ID 284 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald [193] und ID 945 Industrie- und Handelskammer LG - WOB [175].
Die Festsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist nicht Bestandteil der Linienfindung.
Die schalltechnischen Probleme sowohl im Abschnitt 502 als auch im Abschnitt 503 sind grundsätzlich lösbar (Unterlage 8 - Schaltechnische Untersuchung, S. 13); insgesamt fallen vor allem die lärmtechnischen Belastungen bei Abschnitt 502 geringer aus (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5).

RV - LG: Mit Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) wird das Kloster Lüne von der Planung nicht mehr beeinträchtigt.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Mehrkosten keine Rücksicht genommen wird.

Niedersächsischer Heimatbund e.V. (NHB)

192

901

Ferner wäre zu überlegen, ob die Teiltrasse 510 nördlich der Knotenpunktes 50 direkt an den Elbe-Seiten-Kanal herangeführt werden kann, um die Belastungen für Gifkendorf/Vastorf und Wulsdorf zu verringern. Allerdings liegt westlich von Gifkendorf/Vastorf ein Wasserschutzgebiet, dessen Vergrößerung angedacht wird. Eine Autobahntrasse würde dieses Wasserschutzgebiet in jedem Falle durchschneiden.

Siehe Kommentare zu 0.5.2, ID 614 Niedersächsisches Landvolk, Kreisverband Lüneburg [206], ID 946 Industrie- und Handelskammer LG - WOB [175] und zu 3.09.1, ID 167- Gemeinde Wendisch Evern [49]

Nds. Landvolk Kreisverband Lüneburg

206

614

Vorschlag "A"

2. Detaillierte Hinweise

a) Wir sind allerdings der Auffassung, dass zwischen den Gelenkpunkten "7" und "50" mit der dargestellten Vorzugstrasse nicht die beste Variantenwahl gewählt wurde. Die Vorzugsvariante Abschnitt "510" weicht hier von der gewünschten Bündelung mit dem Elbeseitenkanal ab und zerschneidet diagonal wertvolle landwirtschaftliche als auch forstwirtschaftliche Nutzflächen.

Die Variante GP 7-50/2 mit dem Variantenabschnitt 510 erweist sich sowohl bei der UVS als auch bei den Kosten als die geringfügig günstigere (Erläuterungsbericht, S. 148 ff).

In diesem Bereich ist unseres Erachtens unbedingt der Untervariante Abschnitt "580" der Vorteil zu geben, mit der nicht nur größere land- und forstwirtschaftliche Beeinträchtigungen sondern auch erhebliche naturschutzfachliche Beeinträchtigungen vermieden würden.

RV-LG: Aus Sicht des Schutzgutes Mensch - Wohnen wird mit der Wahl der Abschnitte 579 und 589 eine erneute Zerschneidung der Samtgemeinde und die Verlärmung der Ortschaften Wulfstorf, Vastorf und Gifkendorf vermieden. Da die Variante GP 7-50/1 keine landwirtschaftlichen Flächen berührt und die Trasse sowie die geplanten Bauwerke nicht in der freien Landschaft (an den Waldrändern) verläuft, ist sie zudem sowohl aus Sicht des Landschaftsbildes als auch aus landwirtschaftlicher Sicht günstiger.

Der Variantenabschnitt "580" führt - gebündelt mit dem Elbeseitenkanal - durch einen auf Sandaufschüttung aus dem Kanalbett vor 30 Jahren entstandenen einfachen Kiefernwald. Dieser Variantenabschnitt ist nicht länger als der Vorzugsvariantenabschnitt und würde sogar weniger Kosten verursachen, da in dem Bereich eine Flurneueordnung entfallen könnte, das Wegenetz nicht erweitert werden müsste und das Drainagenetz nicht betroffen wäre.

Für aktive Schallschutzmaßnahmen, die gegebenenfalls bei Wulfstorf fällig werden, entfallen die ansonsten fällig werdenden Schallschutzmaßnahmen bei den Orten Volkstorf, Vastorf, Gifkendorf.

1 Überfachliche und fachliche Belange der Raumordnung

Stadt Lüneburg

35

1047

ja

I. Ziele und Vorgaben des Raumordnungsverfahrens
Das Raumordnungsverfahren hat nach § 12 Abs. 1 S. 1 NROG den Zweck festzustellen, ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen (Vorhaben) mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können (Raumverträglichkeitsprüfung). Nach § 12 Abs. 2 NROG sind im Raumordnungsverfahren die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme auf die in den Grundsätzen des § 2 Abs. 2 ROG genannten Belange unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen.

1. Funktionen des Raumordnungsverfahrens

Die Aufgaben des Raumordnungsverfahrens liegen neben einer Hinweis- und einer Entlastungsfunktion für das anschließende Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren vor allem in der Prüfungs- und Sicherungsfunktion einerseits und der Koordinierungs- und Abstimmungsfunktion andererseits (Bielenberg/Runkel/Spannowsky, Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, § 15 ROG Rn. 28 ff.).

Im Rahmen der Prüfungs- und Sicherungsfunktion soll das Raumordnungsverfahren eine Kongruenz der Fach- und Einzelplanungen von überörtlicher Bedeutung mit der Landesplanung, namentlich mit den Erfordernissen der Raumordnung herbeiführen

(Bielenberg/Runkel/Spannowsky, Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, § 15 ROG Rn. 28). Im Rahmen der Koordinierungs- und Abstimmungsfunktion soll das Raumordnungsverfahren die Fach- und Einzelplanungen von überörtlicher Bedeutung aufeinander abstimmen und untereinander koordinieren (Bielenberg/Runkel/Spannowsky, Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, § 15 ROG Rn. 31).

2. Anforderungen an das Raumordnungsverfahren

Materieller Kern des Raumordnungsverfahrens ist die Raumverträglichkeitsprüfung. Sie umfasst die Prüfung der Übereinstimmung der Planung oder Maßnahme mit den Erfordernissen der Raumordnung sowie die Feststellung, wie die Planung oder Maßnahme unter dem Gesichtspunkt der Raumordnung mit anderen raumbedeutsamen Planungen oder Maßnahmen abgestimmt werden kann. Die Raumordnungsbehörde erhält hierdurch einen umfassenden und fachübergreifenden Abstimmungsauftrag (Bielenberg/Runkel/Spannowsky, Raumordnungs- und

Die Vorgaben der Raumordnungsprogramme und Entwicklungspläne sind in den Untersuchungen berücksichtigt und in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 5 – Verkehrsuntersuchung, S. 37 und Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 8 ff und Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff). Die raumbedeutsamen Auswirkungen der A 39 sind in den durchgeführten Untersuchungen (Unterlage 1 - UVS, Unterlage 2 - FFH- Beiträge, Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag sowie Erläuterungsbericht) vor dem Hintergrund der Ziele und Grundsätze der Raumordnung detailliert dargestellt und beschrieben sowie innerhalb verschiedener Varianten verglichen.

(RV LG): Die raumbedeutsamen Auswirkungen der geplanten A 39 auf die in den Grundsätzen des § 2 Abs. 2 ROG genannten Belangen werden unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Die Grundsätze der Raumordnung sind größtenteils durch Ziele der Raumordnung in den Raumordnungsprogrammen verwirklicht.

Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, § 15 ROG Rn. 44).

In einem ersten Schritt sind dabei die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme zu ermitteln. Wir werden nachfolgend aufzeigen, dass diese Ermittlungen im Raumordnungsverfahren um die A39 defizitär sind, soweit sie das Gebiet der Stadt Lüneburg betreffen.

In einem nächsten Schritt ist der Prüfungsmaßstab festzulegen. Den Maßstab der Raumverträglichkeitsuntersuchung bilden die Erfordernisse der Raumordnung. Dies sind nach der Legaldefinition des § 3 Nr. 1 ROG die Ziele der Raumordnung sowie die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung:

Dabei sind die Ziele der Raumordnung verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Sicherung und Ordnung des Raumes. Sie haben bindenden Charakter und lösen eine strikte Beachtungspflicht aus. Wir werden nachfolgend aufzeigen, dass die Vorzugsvariante im Stadtgebiet Lüneburg ebenso wie jede andere Trassenführung über das Stadtgebiet gegen die Vorgaben des LROP und des RROP für das Gebiet der Stadt Lüneburg verstößt.

Die Grundsätze der Raumordnung ergeben sich verbindlich aus § 2 Abs. 2 ROG, welcher gemäß § 12 Abs. 2 S. 1 NROG im Raumordnungsverfahren unmittelbar anzuwenden ist. Hervorzuheben sind im vorliegenden Zusammenhang insbesondere die folgenden Grundsätze:

- § 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG: "Die Infrastruktur ist mit der Siedlungs- und Freiraumstruktur in Übereinstimmung zu bringen."

- § 2 Abs. 2 Nr. 5 ROG: "Umweltbelastungen sind abzubauen."

- § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG: "Natur und Landschaft einschließlich Gewässer, Wald und Meeresgebiete sind dauerhaft zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln (...) Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft sind sicherzustellen."

- § 2 Abs. 2 Nr. 11 ROG: "Dem Wohnbedarf der Bevölkerung ist Rechnung zu tragen. Die Eigenentwicklung der Gemeinden bei der Wohnraumversorgung ihrer Bevölkerung ist zu gewährleisten."

- § 2 Abs. 2 Nr. 13 ROG: "Die geschichtlichen und kulturellen Zusammenhänge sowie die regionale Zusammengehörigkeit sind zu wahren. Die gewachsenen Kulturlandschaften sind in ihren prägenden Merkmalen sowie mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern zu erhalten."

Wir werden ebenfalls nachfolgend aufzeigen, dass jedwede Trassenführung über das Gebiet der Stadt Lüneburg - insbesondere die Vorzugsvariante - gegen § 2 Abs. 2 ROG verstößt.

Sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Form von in Aufstellung befindlichen Zielen der Raumordnung oder Ergebnissen förmlicher landesplanerischer Verfahren scheinen derzeit durch die Vorzugsvariante nicht betroffen zu sein.

In einem letzten Schritt der Raumverträglichkeitsprüfung schließlich sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme zu bewerten. Wir werden nachfolgend aufzeigen, dass das Raumordnungsverfahren auch auf dieser Bewertungsebene defizitär ist.

3. Verpflichtung zur Einbeziehung der Schutzgüter des UVPG in das Raumordnungsverfahren

Das Raumordnungsverfahren schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein. Das Raumordnungsverfahren umfasst daher neben den soeben geschilderten Prüfungsschritten die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen der vorgenannten Schutzgüter. Wir werden nachfolgend darlegen, dass insbesondere die Umweltverträglichkeitsstudie im Untervariantenvergleich für das Stadtgebiet Lüneburg erhebliche Defizite aufweist.

4. Verhältnis des Raumordnungsrechts zum nachfolgenden Planfeststellungsverfahren

Das Raumordnungsverfahren nimmt Einfluss auf ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren. Es endet mit einer landesplanerischen Feststellung, welche im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren nach Maßgabe des § 4 Abs. 2, 4 und 5 ROG zu berücksichtigen ist, § 16 Abs. 5 S. 1 NROG (vgl. auch Ziff. 3.1.2 VwV Raumordnung/ Landesplanung). Über § 16 UVPG entfalten auch die Ergebnisse der UVP im Raumordnungsverfahren eine Vorwirkung für ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren. Insbesondere hat die zuständige Behörde im nachfolgenden Zulassungsverfahren die im Rahmen der UVP ermittelten, beschriebenen und bewerteten Umweltauswirkungen nach Maßgabe des § 12 U VPG bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen. § 16 Abs. 2 UVPG räumt darüber hinaus die Möglichkeit ein, im nachfolgenden Zulassungsverfahren die UVP quasi in verkürzter Form durchzuführen.

Zwar ist es anerkannt, dass in einem nachfolgenden Genehmigungsverfahren von dem Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

abgewichen werden kann (Bielenberg/Runkel/Spannowsky, Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, § 15 ROG Rn. 147). Jedoch stellt das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ein sonstiges Erfordernis der Raumordnung nach § 3 Nr. 4 ROG dar. Damit ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens in die nachfolgende Zulassungsentscheidung einzustellen. Fehler des Raumordnungsverfahrens schlagen somit auf das nachfolgende Planfeststellungsverfahren durch. Gerade um die Entlastungsfunktion des Raumordnungsverfahrens für ein nachfolgendes Zulassungsverfahren sicherzustellen, ist es zwingend erforderlich, offensichtliche Ermittlungs- und Bewertungsdefizite bereits im Raumordnungsverfahren aufzudecken und zu korrigieren. Aus diesem Grund hat sich die Stadt Lüneburg entschlossen, bereits im Raumordnungsverfahren umfassend und unterstützt durch ihre Fachgutachter vorzutragen.

Stadt Lüneburg

35

1048

ja

II. Örtliche Gegebenheiten und Planungen der Stadt Lüneburg
Die Stadt Lüneburg liegt mit ihren ca. 72.000 Einwohnern etwa 50 km südöstlich von Hamburg am Rande der nach ihr benannten Lüneburger Heide an der Ilmenau. Sie hat den Status einer Großen selbständigen Stadt, ist Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises und nordostniedersächsisches Oberzentrum.

1. Zuständigkeitsbereich der Stadt Lüneburg

Als Große selbständige Stadt nimmt die Stadt Lüneburg unter anderem die Aufgaben der unteren Bauaufsichtsbehörde, der unteren Denkmalschutzbehörde sowie die Aufgaben der unteren Wasser-, Immissionsschutz- und Bodenschutzbehörde wahr. Sie ist Trägerin der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landes- und Kreis- sowie für die Gemeindestraßen.

2. Vorgaben des LROP und des RROP für die Stadt Lüneburg

Für das Oberzentrum Lüneburg trifft das LROP verschiedene Aussagen. Diese hat die Stadt Lüneburg bei ihren Planungen ebenso zu berücksichtigen wie die zuständige Behörde im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens (§ 3 Nr. 2 ROG). Hervorzuheben sind die Maßgaben, in Ordnungsräumen eine Raum- und Siedlungsstruktur zu entwickeln, die auf eine hohe Wohn- und Umweltqualität ausgerichtet ist und die Voraussetzungen für eine sozial- und umweltverträgliche Stadtentwicklung verbessert sowie die notwendigen Freiräume innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche und zwischen Siedlungseinheiten offen hält und die Freiraumfunktion sichert (LROP I B 4). Darüber hinaus ist die Stadt Lüneburg als Oberzentrum durch das LROP aufgefordert, entsprechend ihrer Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft ihre Leistungsfähigkeit zu sichern und zu verbessern, unter anderem durch Erhöhung der Standortattraktivität mit geeigneten städtebaulichen Planungen und Maßnahmen, insbesondere durch Bereitstellung von Wohnbauflächen für Eigenheime und Geschoss-, Mietwohnungsbau, gewerbliche Bauflächen und Sonderbauflächen sowie durch Ausstattung und Gestaltung geeigneter Flächen für Zwecke der Freizeit und Erholung (LROP I B 6). Das RROP des Landkreises Lüneburg konkretisiert diese Vorgaben für die Stadt Lüneburg (im Detail dazu: GfL, S. 3 f.). Dabei legt das RROP besonderen Wert auf die Verbesserung der Wohnqualität, die Funktion der Stadt als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr, den Schutz des Grundwassers und der innerörtlichen Grün- und Freiflächen sowie den Schutz der Kulturgüter. Auch diese Vorgaben binden die Stadt Lüneburg wie auch die zuständige Behörde im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens (§ 3 Nr. 2 ROG).

Die genannten raumordnerischen Vorgaben des LROP und des RROP für das Oberzentrum Lüneburg haben in den Untersuchungen Berücksichtigung gefunden und sind in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung sowie Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff).

Stadt Lüneburg

35

1105

ja

2.1 Darstellung der Ziele der städtebaulichen Entwicklung
2.1.1 Ziele übergeordneter Planungen für die Stadt Lüneburg

- Niedersächsisches Landesraumordnungsprogramm
- Im Niedersächsischen Landesraumordnungsprogramm (LROP) werden für das Oberzentrum Lüneburg folgende Aussagen getroffen:
In Ordnungsräumen ist grundsätzlich eine Raum- und Siedlungsstruktur zu entwickeln, die u. a.
- zentralörtliche Funktionen erhält und stärkt,
 - auf eine hohe Wohn- und Umweltqualität ausgerichtet ist und die Voraussetzungen für eine sozial- und umweltverträgliche Stadtentwicklung verbessert,
 - die sozial- und umweltverträgliche kleinräumige Funktionsmischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung fördert,
 - eine ausreichende Wohnraumversorgung, insbesondere im sozialen Mietwohnungsbau, ermöglicht, dem regionalen Wohnungsmarkt gerecht wird und den Wohnungsneubau an vom öffentlichen Personennahverkehr erschlossenen Schwerpunkten für Wohn- und Arbeitsstätten konzentriert,
 - die notwendigen Freiräume innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche und zwischen Siedlungseinheiten offen hält und die Freiraumfunktionen sichert,

ohne Kommentar

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Stadt Lüneburg	35	1106	ja	
<p>- Regionales Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg 2003 Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Lüneburg konkretisiert diese Vorgaben für die durch die Trassenvarianten betroffenen Bereiche wie folgt: Siedlungsentwicklung, Wohnen, Schutz siedlungsbezogener Freiräume</p> <p>- Verbesserung der Wohnverhältnisse. - Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe "Fremdenverkehr" ist u. a. Lüneburg. Diese Erholungsstandorte sollen entsprechende Infrastruktureinrichtungen für die Erholung vorhalten. Zentrale Orte, zentralörtliche Funktionen, Standorte mit besonderen Funktionen</p> <p>- Die Stadt Lüneburg erfüllt oberzentrale Funktion und die Schwerpunktaufgabe für die Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten. Naturräume</p> <p>- Die unterschiedlichen naturräumlichen Gegebenheiten in der Geest sind zu erhalten. Hierzu zählen naturnahe Laubwälder, Feldgehölze und Hecken, Bäche einschließlich ihrer Talräume, Stillgewässer, Magerrasen. Außerhalb der Waldgebiete kommt den Feldgehölzen (z.B. Baumreihen, Einzelbäume, Hecken) große Bedeutung für die ökologische Vernetzung und das Bild der Landschaft zu. Vegetationsformen dieser Art sind zu erhalten, zu pflegen und durch Neuanpflanzungen zu ergänzen.</p> <p>Naturschutz und Landschaftspflege</p> <p>- Einer Zersiedlung der Landschaft ist entgegenzutreten. Im Rahmen der Bauleitplanung sind Freiräume innerhalb der Siedlungsräume (...) zu sichern und zu entwickeln. Wertvolle Landschaftsteile sind von einer Inanspruchnahme durch andere Nutzungen auszunehmen. Auf die Sicherung und Entwicklung von Freiräumen innerhalb der Siedlungsbereiche (...) ist zu achten.</p> <p>Gewässerschutz</p> <p>- Das Grundwasser ist hinsichtlich seiner Qualität und Menge besonders zu schützen. (...)</p> <p>Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr</p> <p>- (...) Der Fremdenverkehr in der Fläche wird ergänzt durch die Bedeutung der Stadt Lüneburg für den Städte- bzw. Tagestourismus aufgrund ihrer zahlreichen Einrichtungen für Freizeit und Fremdenverkehr.</p> <p>Forstwirtschaft</p> <p>- Der Wald ist aufgrund der zukünftig noch zunehmenden Bedeutung seiner Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion, die in der Regel gleichrangig sind (...) in seiner heutigen räumlichen Verteilung zu sichern (...).</p> <p>- Wald soll von anderen flächenbeanspruchenden Nutzungen nur in unvermeidbarem Umfang in Anspruch genommen werden. Eingriffe in den Bestand des Waldes, insbesondere in den Gebieten mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft, für Erholung und für Wassergewinnung (...), sind auf das unvermeidliche Maß zu beschränken.</p> <p>Erholung, Freizeit, Sport</p> <p>- (...) Insbesondere die Zentralen Orte haben darüber hinaus die Aufgabe, die innerörtlichen Grün- und Freiflächen weitgehend zu erhalten und in Verbindung mit ortnahen Erholungsgebieten zu entwickeln.</p> <p>Schutz der Kulturlandschaften und der kulturellen Sachgüter</p> <p>- Kulturelle Sachgüter, dazu zählen u.a. historische Bausubstanz, historische Gärten und Parkanlagen, einzelne Kultur- und Bodendenkmale sowie historisch wertvolle Gegenstände, sind nach Möglichkeit im Ensemble, an ihrem ursprünglichen Standort und in ihrem Kulturzusammenhang zu sichern und zu erhalten.</p> <p>Schutz der Erdatmosphäre, Klima</p> <p>- In dicht besiedelten Gebieten sind Freiräume zur Aufrechterhaltung des vertikalen und horizontalen Frischluftaustauschs und eines gesunden Stadtklimas zu erhalten.</p>				
Gemeinde Reinstorf	39	1342	nein	507, 508
<p>Raumstruktur (Raumverträglichkeitsuntersuchung)</p> <p>- Die Varianten Nord-Ost und Ebensberg in Richtung Holzen, Horndorf, Rohstorf sind nicht untersucht worden; dies ist fehlerhaft.</p> <p>- Tabelle 2.2.19</p> <p>- erkennt die "positive Wirkung" auf den Arbeitsmarkt hinsichtlich der Beschäftigten;</p> <p>das Gegenteil ist bereits seit mehr als 30 Jahren belegt,</p> <p>- ebenfalls belegt ist die Verschlechterung der regionalen Wirtschaftsstruktur.</p> <p>- bereits die Planungen und erst recht der Bau bzw. die Verwirklichung der A 39 führt nur zu überwiegend negativen Entwicklungen der sozialen und kulturellen Einrichtungen.</p> <p>- der Erholungs- und Freizeitwert wird völlig eingeschränkt.</p> <p>- Die Grundsätze und Ziele der Raumordnung werden durch die A 39 in 95% aller Punkte in hohem Maße behindert.</p>				
			Siehe Kommentar zu 1, ID 1047 Stadt Lüneburg Siehe Kommentar zu 3.01, ID 1010 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Die Linienvarianten 4 und 5 sind Bestandteil auch der Raumverträglichkeitsuntersuchung und somit in die Betrachtungen zur Findung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 12 ff). Die Nordvariante wird aufgrund der erarbeiteten Ergebnisse aus der UVS und der Kostenbetrachtung sowie der verkehrlichen Einschätzung im Vergleich mindestens zur Ebensbergvariante, und damit auch zu weiteren Varianten, als ungünstiger eingestuft (Erläuterungsbericht, S. 272 ff sowie Unterlage 9 - Nordumfahrung Lüneburg). Eine gesonderte Betrachtung nach den Vorgaben der Raumverträglichkeitsuntersuchung ist aufgrund der	

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

- In der Gesamtbetrachtung zur Raumstruktur wird die Zerschneidung Lüneburgs als negativ anerkannt; die Gemeinde Reinstorf wird durch drei Varianten zerschnitten. Dieser Umstand findet keine Erwähnung und ist somit offensichtlich nicht in die Beurteilung eingeflossen.

deutlichen Nachteile im Vergleich zur Ebensbergvariante nicht erforderlich.
Der Raum nördlich von Lüneburg wurde anhand der groben Raumanalyse aufgrund des Raumwiderstandes als nicht geeignet für die Aufnahme einer Autobahntrasse herausgearbeitet (Unterlage 1 – UVS- Raumanalyse, S. 44 ff sowie Karte I.4, Blatt 1).
Die Betroffenheit bzgl. einer Zerschneidung im Rahmen der Raumverträglichkeitsuntersuchung betrachtet alle Orte des Zentrale- Orte- Systems. Für die Gemeinde Reinstorf ist kein Zentraler Ort in den Raumordnungsprogrammen festgelegt und demzufolge diesbezüglich im Gegensatz zum Oberzentrum Lüneburg, das von den Varianten 3, 4, 5, 7 und 8 geschnitten wird, auch keine Zerschneidungswirkung eines Zentralen Ortes fest zu stellen. Weiterhin sind für die im Rahmen der Raumverträglichkeitsuntersuchung betrachteten raumordnerischen Festsetzungen für Besondere Gemeindefunktionen, für Vorranggebiete für Freiraumfunktionen oder für Vorrang- und Vorsorgegebiete für Rohstoffgewinnung keine Festlegungen für das Gebiet der Gemeinde Reinstorf vorhanden. Die raumordnerisch festgelegten Vorsorgegebiete für Forstwirtschaft im Gemeindegebiet und die Festlegung als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung sind bzgl. der Zerschneidung berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlage 2.1 und 2.7 bis 2.9 sowie Anlagen A2.1 und A2.7 bis A2.9)
Ein unzerschnittener verkehrsarmer Raum liegt für das Gebiet der Gemeinde Reinstorf nicht vor, so dass hier keine Zerschneidung eines unzerschnittenen verkehrsarmen Raumes in die Betrachtungen eingeflossen ist (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17, Karte II.12.GP2-17, Blatt 1). Die Zerschneidungswirkung der A 39 auf Wohnbereiche, siedlungsnahe Freiräume, Erholungsflächen, Vorrang- und Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft, Tier- und Pflanzenlebensräume, Überschwemmungsgebiete, das Landschaftsbild und klimaökologische Ausgleichsräume ist in der Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt worden und hat Eingang in die Variantenvergleiche zur Findung der Vorzugstrasse gefunden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 14 ff).

Gemeinde Thomasburg

40

883

nein

Das Landesraumordnungsprogramm und das Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg sehen im Bereich der Variante 508 besondere Gebiete für Landwirtschaft, Naherholung und Landschaftschutz vor. Der Bau der Variante 508 würde zu erheblichen Belastungen und Beeinträchtigungen für die Menschen und die Natur führen.

Das Vorranggebiet für Erholung sowie das Landschaftsschutzgebiet östlich des Trassenabschnittes 508 sind erfasst (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6, Karte II.12.GP4-6) und im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich berücksichtigt.

Flecken Bad Bodenteich

69

387

ja

537, 540, 546

Der Flecken fordert

- die Anpassung der Planungen an die Ziele der Raumordnung insbesondere in den Bereichen Naturschutz und Landschaftspflege, Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr sowie im Bereich der Landwirtschaft

Die raumordnerischen Vorgaben sind durch Auswertung der Landes- und regionalen Raumordnungsprogramme in den Untersuchungen berücksichtigt und in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 36 ff sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S 2 ff und Erläuterungsbericht, S. 108 ff).

Flecken Bad Bodenteich

69

396

ja

1. Anpassung der Planung an Ziele der Raumordnung
Der Vorhabenträger hat sich mit dem Autobahnprojekt über die Ziele der Raumordnung hinweggesetzt. Nach den raumordnerischen Bestimmungen ist der Vorhabenträger bei der Planung an die Ziele der Raumordnung strikt gebunden. Planungen, die einem geltenden Ziel der Raumordnung widersprechen, sind zu unterlassen.
Wie für die Bauleitplanungen dürfte auch für die Planung des Autobahnprojektes das Anpassungsgebot gelten. Die raumordnerischen Vorgaben ergeben sich aus dem Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 1994 und dem Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2000. Im Besonderen wird dazu auf die Ziffern D 2.1 Naturschutz und Landschaftspflege, 3.1 Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr und 3.2 Landwirtschaft verwiesen. Danach sind raumbedeutsame Nutzungen nur zulässig, wenn sie dem "Vorrang für Natur und Landschaft und als Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft" nicht widersprechen.

Die Planung muss mit vorrangigen Zielsetzungen der Raumordnung vereinbar sein. Vorsorgegebiete sollen in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden. Es kann also eine Abwägung mit anderen Schutzgütern stattfinden.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Lüder	70	539	ja	
<p>1. Anpassung der Planung an Ziele der Raumordnung Der Vorhabenträger hat sich mit dem Autobahnprojekt über die Ziele der Raumordnung hinweggesetzt. Nach den raumordnerischen Bestimmungen ist der Vorhabenträger bei der Planung an die Ziele der Raumordnung strikt gebunden. Planungen, die einem geltenden Ziel der Raumordnung widersprechen, sind zu unterlassen. Wie für die Bauleitplanungen dürfte auch für die Planung des Autobahnprojektes das Anpassungsgebot gelten. Die raumordnerischen Vorgaben ergeben sich aus dem Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 1994 und dem Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2000. Im Besonderen wird dazu auf die Ziffern D 2.1 Naturschutz und Landschaftspflege, 3.1 Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr und 3.2 Landwirtschaft verwiesen. Danach sind raumbedeutsame Nutzungen nur zulässig, wenn sie dem „Vorrang für Natur und Landschaft und als Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft“ nicht widersprechen.</p>				gleichlautender Text wie Bad Bodenteich, Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die unter Beachtung der raumordnerischen Vorgaben insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.
Gemeinde Soltendieck	71	854	ja	
<p>Die Gemeinde fordert</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Anpassung der Planungen an die Ziele der Raumordnung insbesondere in den Bereichen Naturschutz und Landschaftspflege, Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr sowie im Bereich der Landwirtschaft 				Die Unterstützung bei der Erreichung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung durch die A 39 ist Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung (Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff).
Gemeinde Soltendieck	71	861	ja	
<p>1. Anpassung der Planung an Ziele der Raumordnung Der Vorhabenträger hat sich mit dem Autobahnprojekt über die Ziele der Raumordnung hinweggesetzt. Nach den raumordnerischen Bestimmungen ist der Vorhabenträger bei der Planung an die Ziele der Raumordnung strikt gebunden. Planungen, die einem geltenden Ziel der Raumordnung widersprechen, sind zu unterlassen. Wie für die Bauleitplanungen dürfte auch für die Planung des Autobahnprojektes das Anpassungsgebot gelten. Die raumordnerischen Vorgaben ergeben sich aus dem Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 1994 und dem Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2000. Im Besonderen wird dazu auf die Ziffern D 2.1 Naturschutz und Landschaftspflege, 3.1 Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr und 3.2 Landwirtschaft verwiesen. Danach sind raumbedeutsame Nutzungen nur zulässig, wenn sie dem "Vorrang als Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft" nicht widersprechen.</p>				Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen auf die Ziele und Grundsätze der Raumordnung verknüpft. Dabei sind auch die Belange Naturschutz und Landschaftspflege (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 38 ff sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 62 ff), Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 87 ff) sowie Landwirtschaft (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag) beachtet worden.
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1308	nein	
<p>Bei der weiteren Planung sind die o.g. raumordnerischen Festlegungen zu berücksichtigen. Die entsprechenden Fachbehörden sind zu beteiligen.</p> <p>Die Stellungnahme des Trägers der Regionalplanung für die Planungsregion Altmark ist i. S. des § 4 Raumordnungsgesetz (ROG) 3 bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die das Vorhaben betreffen, sowie bei Genehmigungen, Planfeststellungen und sonstigen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen.</p>				Eine weitere Beteiligung wird bei Betroffenheit zugesagt.
Gemeinde Tülau	106	873	nein	
<p>9. Raumordnung und Infrastruktur Eine möglichst ortsnahe Anbindung zentraler Orte sollte wegen deren raumordnerischen Funktionen bzw. der bereits vorhandenen Infrastruktur gewährleistet sein.</p>				Die Lage der Zentralen Orte zur Autobahn ist Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 20 ff sowie Unterlage 5 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 24 ff) und in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt.
Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung	127	640		
<p>8. Referat Raumordnung, Landesentwicklung Im Rahmen der Durchführung des Raumordnungsverfahrens hat die oberste Landesplanungsbehörde des Landes Sachsen-Anhalt mit Schreiben vom 26. Juni 2006 eine Stellungnahme aus Sicht der Raumordnung und Landesentwicklung abgegeben, so dass das Referat Raumordnung und Landesentwicklung als obere Landesplanungsbehörde keine gesonderte Stellungnahme abgeben wird. Die obere Landesplanungsbehörde führt zur Sicherung der Erfordernisse der Landesplanung gemäß § 14 Abs. 1 LPIG ein Raumordnungskataster als aktuelles und raumbezogenes Informationssystem, welches ergänzend zu raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen auch durch Fachgesetze festgelegte Schutzgebiete enthält. Die Träger raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen sollen das Raumordnungskataster gemäß § 14 Abs. 2 LPIG bereits in einem frühen Stadium der Vorbereitung von Planungen oder Maßnahmen nutzen und ihrerseits Unterlagen zur Fortschreibung des Katasters zur Verfügung stellen. Die Inhalte des Raumordnungskatasters</p>				Das Raumordnungskataster des Landes Sachsen-Anhalt ist bei den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS- Raumanalyse, S. 52).

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

des Landes Sachsen-Anhalt, die die Planung berühren, erhalten Sie auf Antrag in digitaler Form (Format Shape, Gauß-Krüger-Koordinaten, Bessel) vom Landesverwaltungsamt in Halle, Referat 309.

Mit dieser Stellungnahme wird den vorgeschriebenen Genehmigungs- und Zulassungsverfahren nicht vorgegriffen und es werden damit weder öffentlich-rechtliche noch privatrechtliche Zustimmungen und Gestattungen erteilt. Meine Behörde nimmt keine Vorabwägung vor.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1249

2. Verletzung von Zielen des Landesraumordnungsprogramms

Die Planung der A39 steht im Gegensatz zu festgelegten Zielen des Landesraumordnungsprogramms (LROP). Insbesondere die Ebensbergvariante und die Untervarianten 504 bis 508 in der Samtgemeinde Ostheide kollidieren mit den folgenden Zielen (Zitate):

C 1.4, 02:Zwischen den Räumen, die für die Siedlungsentwicklung vorgesehen sind, sind ausreichende Freiräume zu erhalten.....

C 1.5, 01: Insbesondere gewachsene, das Orts- und Landschaftsbild prägende Strukturen sind zu erhalten....;

C 1.5, 02: Die Umweltqualität in den Städten und Gemeinden ist durch eine ökologisch orientierte Innenentwicklung und Attraktivitätssteigerung zu verbessern, insbesondere durch Sicherung von Grünflächen mit Übergang zur freien Landschaft;

C 2.4, 05: Die Bevölkerung ist vor Lärm zu schützen. Einem weiteren Anwachsen der Lärmbelastung ist entgegenzuwirken,.....;

C 2.4, 07: Verkehrswege und andere lärmerzeugende Anlagen sind so zu planen, dass davon ausgehende Lärmbelastungen insbesondere der Wohnbereiche und der Bereiche mit besonderer Erholungsfunktion weitgehend vermieden werden.....;

C 3.6.3, 01: Die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist grundsätzlich ausreichend.

- Diese konträr zum aktuellen ROV der A39 stehenden Aussagen sind zu prüfen, zu bewerten und in das Verfahren einzustellen.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die vorhandene Wohnbebauung (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) und der siedlungsnaher Freiraumbereich zur Erholung (Raumwiderstandsklasse hoch) waren wesentliche Kriterien zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. Aufgrund der im gesamten Raum gleichmäßig verteilten Siedlungen lässt sich eine Nähe zur Autobahn mit den entsprechenden Auswirkungen nicht überall verhindern.

Das Mauseletal ist als Vorranggebiet für Erholung erfasst (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 61 und S. 76) und in den Untersuchungen berücksichtigt worden.

1.1 Entwicklung der räumlichen Struktur des Landes**Landkreis Lüchow-Dannenberg**

3

1158

nein

Auswirkungen auf die Raumstruktur und die wirtschaftliche Entwicklung:

Die Vorzugsvariante der A 39/ B 190n bewirkt eine wesentlich bessere Anbindung meiner strukturschwachen Region an übergeordnete Zentren. Sie stellt für den Landkreis Lüchow-Dannenberg und seine Einwohner und Unternehmen eine wichtige Grundlage und Chance für künftige wirtschaftliche Entwicklungen dar.

Wir begrüßen das Vorhaben und eine möglichst rasche Realisierung sehr.

Damit wäre insbesondere die verkehrliche Anbindung des strukturschwachen Landkreises Lüchow- Dannenberg und der Ostregion des Landkreises Lüneburg, sowie eine bessere Erschließung innerhalb der Metropolregion Hamburg gewährleistet.

Wesentliches Ziel der A 39 ist die Erschließung des nordostniedersächsischen Raumes durch den Abbau der bestehenden Erreichbarkeitsdefizite und durch Verbesserung der Verbindungsqualität. Außerdem schafft die A 39 eine zusätzliche Verbindung von Süd- und Ostdeutschland Richtung Nordsee und Skandinavien. Gleichzeitig bewirkt die A 39 eine Entlastung der A 7 sowie des bestehenden Straßennetzes. Die Verbindungs- und Erreichbarkeitsqualitäten im Untersuchungsraum steigen mit der A 39 an. Dadurch ist sie grundsätzlich geeignet, im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen die Erreichung der in den Raumordnungsprogrammen und Entwicklungsplänen dargestellten Ziele und Grundsätze zu unterstützen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 75 sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung).

Samtgemeinde Amelinghausen

9

278

nein

7. Die vorgesehene Anzahl und Lage der Brückenbauwerke ist nicht ausreichend, Die bestehenden Wegeverbindungen müssen erhalten bleiben. Die Gemeindestraßen und weiteren Eigentumsflächen der Gemeinde Betzendorf sind einer Überplanung nicht zugänglich.

Grundsätzlich werden die Straßen- und Wegebeziehungen aufrecht erhalten. Die genaue Lage und Ausbildung ist Bestandteil weiterer Planungsschritte und nicht Bestandteil der Linienfindung für die A 39.

Gemeinde Reinstorf

39

1316

nein

507, 508

Die im Raumordnungsverfahren (ROV) befindlichen Trassen führen mindestens im Landkreis Lüneburg zu erheblichen Konflikten mit den raumordnerischen Zielen und Grundsätzen des Landes-Raumordnungsprogramms (LROP) und des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) des hiesigen Landkreises.

Siehe Kommentar zu 1, ID 1047 Stadt Lüneburg)
Siehe Kommentar zu 3.06.3, ID 1247 Aktion Fischotterschutz

Entwicklung der räumlichen Struktur des Landes

C1.1.03

Planungen und Maßnahmen zur Entwicklung der räumlichen Struktur des Landes [...] sollen dazu dienen, [...]

- den Ausbau der Infrastruktur vorrangig auf eine qualitative Verbesserung auszurichten

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

- die natürlichen Lebensgrundlagen zu sichern und Umweltbeeinträchtigungen zu beseitigen oder zu mindern,
- die Raumansprüche bedarfsorientiert, funktionsgerecht und umweltverträglich zu befriedigen.

Die regionalen Ziele in diesem Zusammenhang lauten: "Es gilt das LROP".

Diese Ziele des LROP und RRÖP sind mit dem Bau der A39 nicht vereinbar, da damit eine qualitative Verbesserung nicht zu erreichen ist, damit die Lebensgrundlagen nicht gesichert werden, Umweltbeeinträchtigungen erst hervorgerufen werden, dieser Raumanspruch nicht erforderlich ist (also kein Bedarf besteht) und mit dem Bau der A 39 auch eine Umweltverträglichkeit auszuschließen ist.

Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf

52

219

nein

Gegen die Führung der A 39 im westlichen Teil des Landkreises Uelzen, wozu die sogenannten Hauptvarianten 1, 2 und 6 gehören, sprechen aus Sicht der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf insbesondere folgende Gründe: Die bundespolitisch vorgegebene sinnvolle räumliche Erschließung des Landkreises Uelzen aber auch des strukturschwachen Bereiches des Landkreises Lüchow - Dannenberg sowie des nördlichen Teiles des Landes Sachsen - Anhalt ist am sinnvollsten durch die Realisierung der Vorzugsvariante gewährleistet. Auch der erhebliche finanzielle Mehrbedarf für den Bau einer sogenannten Westvariante spricht gegen die Realisierung der Hauptvarianten 1, 2 und 6.

Die Erschließungswirkung sowie die Verbesserung der Erreichbarkeiten durch die A 39 sind in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 5 - Raumverträglichkeitsuntersuchung). Die Kosten sind in die Variantenvergleiche eingestellt worden (Erläuterungsbericht, S. 134 ff).

Gemeinde Wriedel

57

242

nein

Gegen die Führung der A 39 im westlichen Teil des Landkreises Uelzen, wozu die Abschnitte 585 und 528 gehören, sprechen aus Sicht der Gemeinde Wriedel insbesondere folgende Gründe: Die bundespolitisch vorgegebene sinnvolle räumliche Erschließung des Landkreises Uelzen aber auch des strukturschwachen Bereiches des Landkreises Lüchow - Dannenberg sowie des nördlichen Teiles des Landes Sachsen - Anhalt ist am sinnvollsten durch die Realisierung der Vorzugsvariante gewährleistet. Auch der erhebliche finanzielle Mehrbedarf für den Bau einer Westvariante spricht gegen die Realisierung der Hauptvarianten 1, 2 und 6.

Die Erschließungswirkungen der A 39 sind berücksichtigt worden (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung und Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung) und Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung. Die Kosten sind Bestandteil der Variantenvergleich (Erläuterungsbericht, S. 134 ff) und somit Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung.

Landkreis Gifhorn

86

679

ja

3.2 Raumstruktur

Gemäß VV zum NROG sind die zu erwartenden raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die Einhaltung der Grundsätze der Raumordnung zu beschreiben (Raumverträglichkeitsuntersuchung, RVU). Ziel der RVU ist es, unter Beachtung der vorhandenen Potentiale in der Region den Korridor zu ermitteln, der die meisten positiven/fördernden bzw. negativen/hemmenden Auswirkungen hat.

Es wird unterstellt, dass raumbedeutsame Auswirkungen auch bereits bei Streckenlängen von bis 50 Kilometern von Bedeutung sind (dies entspricht den Auswirkungen bezogen auf das Kreisgebiet). Die Auswertung der Ergebnisse der RVU auf das Kreisgebiet sind im Anhang 1 (Tabelle 3 ff.) beigefügt. Man kann bei dieser Auswertung erkennen, bei welchen Punkten sich eine Verschiebung zwischen der Gesamtbeurteilung und der Beurteilung auf Kreisebene ergeben hat. Nach der Auswertung liegen hierbei deutliche Vorteile bei den Varianten 2 und 3 gegenüber den Varianten 1/8 (Vorzugsvariante).

Die Raumverträglichkeitsuntersuchung dient zur Ermittlung des Korridors, der bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet, die meisten positiven / fördernden bzw. die geringsten negativen / hemmenden Auswirkungen hat. Dabei ist aufgrund der Betrachtung eines Raumes, der mehrere Landkreise umfasst, die Möglichkeit gegeben, dass sich im Vergleich zur Gesamtbetrachtung in einem einzelnen Landkreis eine andere Variante als die für den einzelnen Landkreis günstigste herausstellt. Die RVU ist ein Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung und nicht das alleinige Entscheidungskriterium für die Auswahl der Vorzugstrasse. Die in der Anlage zur Stellungnahme aufgeführten Tabelle 4 und 5 zeigen nur einen Auszug der im Rahmen der RVU erfassten und bewerteten Aspekte und sind alleine nicht geeignet, die Vorzugstrasse zu bestimmen (s.o.). Insgesamt ist festzuhalten, dass die RVU bei der abschließenden Beurteilung zu dem Ergebnis kommt, dass die Varianten 3 und 2 leichte Vorteile gegenüber der Variante 8 (Vorzugsvariante) haben. Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137 ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die gesamtplanerisch (vor allem unter Berücksichtigung der Ergebnisse der UVS) die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)

187

1012

Dadurch bedingt fehlt vor diesem Hintergrund in den Unterlagen der Raumverträglichkeitsuntersuchung die Transparenz zur Findung der einzelnen Bewertungsparameter. Weitere veröffentlichte Untersuchungen (<http://www.aktion-lebensberg.de/autobahn/downloads.html#Studien>), die sich äußerst kritisch mit den raumwirksamen Effekten des Fernstraßenbaues auseinandersetzen, werden nicht genannt und somit nicht berücksichtigt. Wie sich die raumstrukturellen Belange mit dem vorhandenen Straßennetz verwirklichen ließen, findet in den Unterlagen außerdem keine

Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der BVWP und ist mit dem Beschluss des 5. FstrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen. Die Prüfung von Alternativen ist Gegenstand der üblichen Planungspraxis (im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des FFH-

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Berücksichtigung. Damit wird die Verfahrensunterlage 6 nicht dem naturschutzfachlichen Planungsauftrag im BVWP 2003 gerecht.

Nicht mehr ausgeglichene (gleichartige) Lebensverhältnisse sind Ziel der Raumordnung nach ROG, sondern gleichwertige. Das bedeutet, dass nicht überall die gleiche Ausstattung mit Infrastruktur (Autobahnen) herrschen muss, sondern dass sich unterschiedliche Faktoren ausgleichen können wie z. B. der Bau einer Fachhochschule, der Bau einer hochwertigen kulturellen Einrichtung oder die Förderung „sanfter Tourismus“ mit dem Wirtschaftspotential „herausragende Naturräume mit großen unzerschnittenen Räumen“, die die Lebensqualität in den Regionen Ostheide, Altmark und Wendland auf gleichen Wert heben. Der Bedarf der A 39 kann daher aus den raumordnerischen Entwicklungszielen nicht hergeleitet und begründet werden. Im Gegenteil, die A 39 trägt sogar dazu bei, einige der genannten Ziele zu verfehlen. Eine Förderung der raumordnungspolitischen Ziele und Grundsätze ist äußerst fraglich.

Festzuhalten ist deshalb, dass alles dafür spricht, dass mit dem Bau der A 39 die in der Region so notwendigen Impulse für eine positivere gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung nicht gesetzt werden sollen und auch nicht gesetzt werden können. Der LBU folgt deshalb, wie von ihm oben dargelegt, der wissenschaftlich begründeten Annahme, dass die regionale und örtliche Situation durch den Autobahnbau verschlechtert werden wird. Es wird daher beantragt, dem Vorhabensträger aufzugeben, unter Berücksichtigung der hier dargestellten Erwägungen den Bedarf aus wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Sicht nachvollziehbar und unter Beachtung der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu begründen. Die bisherigen Erwägungen sind als zu oberflächlich und zu pauschalierend zurück zu weisen.

Ausnahmeverfahrens).

Bei Öko- Stern- Maßnahmen ist davon auszugehen, dass alle naturschutzfachlichen Sachverhalte durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und Prüfungen der sonstigen naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH-VP, mit dem Erlangen des Baurechts rechtlich umfassend abgearbeitet sind. Gegenüber der allgemeinen Planungspraxis sind keine besonderen Verfahrensschritte für die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages erforderlich und vorgesehen. Durch besondere Kennzeichnung von Öko- Stern- Maßnahmen im Entwurf des Straßenbauplans erhält das Parlament entsprechend der Begründung des 5. FstrAbÄndG rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des "besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages" zu informieren. Die Art und Weise der Abarbeitung bzw. die Begründung für die Aufhebung wird in einem zusammenfassenden Bericht dargestellt. Die Öffentlichkeit wird nach dem UVPG auf den Ebenen des Raumordnungsverfahrens und des Zulassungsverfahrens angehört bzw. beteiligt. Das Ergebnis der Abarbeitung der naturschutzfachlichen Problematik wird mit der Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht. Informationen werden gemäß UIG und Informationsfreiheitsgesetz erteilt. (Drucksache 16/1743 des Dt. Bundestages vom 02.06.2006)

In den Untersuchungen wird der Vergleich der Wirkungen der A 39 mit dem bestehenden und durch die übrigen Projekte des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen durchgeführt. Neben den positiven Auswirkungen der A 39 sind auch die negativen Auswirkungen der A 39 Bestandteil des Verfahrens zur Ermittlung der Vorzugsvariante. Dabei werden die positiven und negativen Auswirkungen auf die raumstrukturellen Belange in den Variantenvergleich einbezogen (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 100 und Anhang A, S. 50 sowie Erläuterungsbericht, S. 77, S. 137ff und S. 242 ff). Beachtet sind auch raumordnerische Vorgaben hinsichtlich Fremdenverkehr und Erholung (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 54 ff sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 13 ff und Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 19 und S. 87 ff). Siehe auch Kommentar zu 0.3, ID 1006, LBU [187]

1.4 Ordnungsräume

Gemeinde Reinstorf

39

1317

nein

507, 508

C1.4.01

"In Ordnungsräumen sind insbesondere solche Maßnahmen vorrangig durchzuführen, die
- der Sicherung und Entwicklung des Freiraumes und der Erhaltung oder Schaffung eines angemessenen Freiflächenanteils dienen,
- die Möglichkeiten zur Naherholung sichern und verbessern."

Im RROP werden die SG Ostheide und Scharnebeck in den Ordnungsraum Hamburg / Lüneburg einbezogen, womit deutlich dem Raumanspruch einer Autobahn widersprochen wird. Die Möglichkeiten zur Naherholung sollen ohne "Weichmacher" gesichert und verbessert werden: dies wird durch die Folgen der Autobahnnähe und Zerschneidung des Ordnungsraumes unmöglich.

Die raumordnerische Festsetzung für Scharnebeck als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr und als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung ist sowie die raumordnerische Festsetzung für Reinstorf als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung sind in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anhang A, Anlage 2.9).

1.5 Siedlungsentwicklung, Wohnen, Schutz siedlungsbezogener

Landkreis Harburg

2

483

nein

In diesen Orten werden sich gem. der Übersicht auf S. 80 betriebsbedingt eine visuelle Beeinträchtigung der Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräume, Beeinträchtigungen von Sport-, Freizeit-, Freiflächen sowie von siedlungsnahen Freiräumen durch Verlärmung und Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräumen durch Schadstoffeinträge ergeben.

Aufgrund der Änderung der Verkehrsbelastung durch die Vorzugsvariante von unter 500 Kfz/d ergeben sich keine signifikanten Auswirkungen auf den Bereich der B 404.

Einwender:

Samtgemeinde Amelinghausen

Nr.:

9

ID

276

Vorzugsvariante?

nein

Abschnitt(e)

1. Die geplante Trasse läuft nahe westlich der Ortslagen Drögnennindorf (einschließlich Siedlung), Betzendorf und Tellmer (einschließlich der Siedlung Rosengarten). Die notwendigen Schutzradien um die Wohnbebauung herum werden in der Ausführung der Planung missachtet. Die schützenswerte Aura der Orte Drögnennindorf, Betzendorf und Tellmer wird schmerzlich verletzt. Die Trassierung muss mit deutlich größerem Abstand zur Wohnbebauung und unter Ausnutzung und Beachtung lärmreduzierender topographischer Rahmenbedingungen (z.B. Geländemulden) erfolgen.

2. Durch die Trassierung werden notwendige ortsnahe Erholungsflächen ohne Ausgleich von den Orten abgeschnitten.

3. Die Gemeinde Betzendorf wird in ihrer bisherigen und zukünftigen Entwicklung durch die vorgesehene Linienführung so massiv gestört, dass die gemeindliche Planungshoheit unzulässig eingeschränkt ist.

4. Die für die Gemeinde Betzendorf immanent wichtigen Belange der Erholung und der Landwirtschaft werden in ihrem Lebensnerv getroffen. Betzendorf ist Bestandteil der Samtgemeinde Amelinghausen als wichtigstem Bereich des Fremdenverkehrs im gesamten Landkreis Lüneburg. Die Gemeinde Betzendorf würde erhebliche wirtschaftliche Nachteile durch die Zerstörung einer weitgehend ungestörten Kulturlandschaft erfahren. Die betriebenen Vorbereitungen zur Anerkennung als staatlich anerkannter Erholungsort würden gemeinsam mit den Bemühungen bis in den Landesentscheid des Programms "Unser Dorf soll schöner werden - unser Dorf hat Zukunft" ad absurdum geführt.

5. Über rechtsverbindliche Bauleitpläne hinaus müssen Entwicklungsabsichten der Gemeinde Betzendorf berücksichtigt werden. In Tellmer ist seit der 12. Änderung des Flächennutzungsplans der Samtgemeinde Amelinghausen aus dem Jahre 1992 eine westliche Erweiterungsoption des Baugebietes Amelweg vorgesehen. Diese wird durch die geplante Linienführung der Autobahn unmöglich.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der so genannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff), der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte und des Variantenvergleiches (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich). Aufgrund der im gesamten Raum gleichmäßig verteilten Siedlungen lässt sich eine Nähe zur Autobahn mit den entsprechenden Auswirkungen nicht überall verhindern.

Die Topographie ist bei der Entwicklung der Variantenabschnitte auch im Hinblick auf Lärmschutz beachtet worden.

Der siedlungsnahe Erholungsraum ist in den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 55 und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich).

Der Landwirtschaftlicher Fachbeitrag (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 53) kommt zu dem Ergebnis, dass der Westkorridor das höhere landwirtschaftliche Potenzial gegenüber dem Ostkorridor aufweist. Das ist in den einzelnen Variantenvergleichen über die Zerschneidung der Gemarkungen beachtet (Erläuterungsbericht). Raumordnerisch ist Betzendorf nicht als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr festgesetzt. Flächennutzungspläne sind zur Berücksichtigung der kommunalen Planungsabsichten ausgewertet worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 52 ff). Daneben hat eine Abfrage bei den Kommunen zu weiteren Planungsabsichten stattgefunden. Das genannten Wohngebiet ist berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.11.GP1-46, Blatt 2).

Gemeinde Betzendorf

11

104

nein

Die wichtigsten Bedenken der Gemeinde Betzendorf gegen die Planung einer BAB 39 in einem westlichen Korridor über das Gebiet der Gemeinde Betzendorf sind:

1. Die geplante Trasse läuft nahe westlich der Ortslagen Drögnennindorf (einschließlich Siedlung), Betzendorf und Tellmer (einschließlich der Siedlung Rosengarten). Die notwendigen Schutzradien um die Wohnbebauung herum werden in der Ausführung der Planung missachtet. Die schützenswerte Aura der Orte Drögnennindorf, Betzendorf und Tellmer wird schmerzlich verletzt. Die Trassierung muss mit deutlich größerem Abstand zur Wohnbebauung und unter Ausnutzung und Beachtung lärmreduzierender topographischer Rahmenbedingungen (z.B. Geländemulden) erfolgen.

2. Durch die Trassierung werden notwendige ortsnahe Erholungsflächen ohne Ausgleich von den Orten abgeschnitten.

3. Die Gemeinde Betzendorf wird in ihrer bisherigen und zukünftigen Entwicklung durch die vorgesehene Linienführung so massiv gestört, dass die gemeindliche Planungshoheit unzulässig eingeschränkt ist.

4. Die für die Gemeinde Betzendorf immanent wichtigen Belange der Erholung und der Landwirtschaft werden in ihrem Lebensnerv getroffen. Betzendorf ist Bestandteil der Samtgemeinde Amelinghausen als wichtigstem Bereich des Fremdenverkehrs im gesamten Landkreis Lüneburg. Die Gemeinde Betzendorf würde erhebliche wirtschaftliche Nachteile durch die Zerstörung einer weitgehend ungestörten Kulturlandschaft erfahren. Die betriebenen Vorbereitungen zur Anerkennung als staatlich anerkannter Erholungsort würden gemeinsam mit den Bemühungen bis in den Landesentscheid des Programms "Unser Dorf soll schöner werden - unser Dorf hat Zukunft" ad absurdum geführt.

5. Über rechtsverbindliche Bauleitpläne hinaus müssen Entwicklungsabsichten unserer Gemeinde berücksichtigt werden. In Tellmer ist seit der 12. Änderung des Flächennutzungsplans der Samtgemeinde Amelinghausen aus dem Jahre 1992 eine westliche Erweiterungsoption des Baugebietes Amelweg vorgesehen. Diese wird durch

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff), der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte und des Variantenvergleiches (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich). Aufgrund der im gesamten Raum gleichmäßig verteilten Siedlungen lässt sich eine Nähe zur Autobahn mit den entsprechenden Auswirkungen nicht überall verhindern.

Die Topographie ist bei der Entwicklung der Variantenabschnitte auch im Hinblick auf Lärmschutz beachtet worden.

Der siedlungsnahe Erholungsraum ist in den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 55 und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich).

Der Landwirtschaftlicher Fachbeitrag (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 53) kommt zu dem Ergebnis, dass der Westkorridor das höhere landwirtschaftliche Potenzial gegenüber dem Ostkorridor aufweist. Das ist in den einzelnen Variantenvergleichen über die Zerschneidung der Gemarkungen beachtet (Erläuterungsbericht). Raumordnerisch ist Betzendorf nicht als Erholungsstandort mit der besonderen

Einwender:

die geplante Linienführung der Autobahn unmöglich.

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr festgesetzt. Flächennutzungspläne sind zur Berücksichtigung der kommunalen Planungsabsichten ausgewertet worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 52 ff). Daneben hat eine Abfrage bei den Kommunen zu weiteren Planungsabsichten stattgefunden. Das genannten Wohngebiet ist berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.11.GP1-46, Blatt 2).

Gemeinde Rehlingen

13

198

nein

Der Neubau einer Bundesautobahn führt insbesondere bei der Westtrasse - aber auch bei der Vorrangsvariante (Osttrasse) - zur Zerschneidung der Landschaft. Es kommt hierbei auch zu Beeinträchtigungen der Wohnqualität in den betroffenen Gemeinden. Für die Land- und Forstwirtschaft bedeutet dieses zum Teil deutliche Verluste von Ressourcen sowie zu Beeinträchtigungen der Tier- und Pflanzenwelt. Der Flächenverbrauch wird einige landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz gefährden. Insbesondere die Westtrasse mit einer Linienführung von bis zu 300 m - 400 m an bestehenden Ortschaften heran ist abzulehnen. Des Weiteren wird bei einer Westtrasse das Wasserschutzgebiet Amelinghausen beeinträchtigt. Durch die Westtrasse werden auch durch das Zerschneiden der Landschaft alte Fernwechsel für Hochwild und ein zusammenhängendes Rotwild - Kerngebiet zerschnitten.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. Aufgrund der im gesamten Raum gleichmäßig verteilten Siedlungen lässt sich eine Nähe zur Autobahn mit den entsprechenden Auswirkungen nicht überall verhindern. Die Zerschneidung der Landschaft ist bei der Ermittlung der Vorzugsvariante berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 323 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 52 ff). Die land- und forstwirtschaftlichen Belange sind in der gesamtplanerischen Abwägung ebenfalls berücksichtigt worden (Erläuterungsbericht, S. 77 ff, S. 123 ff und S. 137 ff). Die Auswirkungen der A 39 auf Tier- und Pflanzenwelt (inkl. des Wildbestandes und seiner Wechselbeziehungen) ist Bestandteil zur Ermittlung der Vorzugsvariante (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich). Die vorhandene Wohnbebauung und der sich daran anschließende wohnumfeldnahe Bereich, der auch der Naherholung dient, waren wesentliche Kriterien im Rahmen der Untersuchungen (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 14 ff).

Samtgemeinde Bardowick

14

519

nein

8. Städtebauliche und raumordnerische Belange

Die in der Raumverträglichkeitsuntersuchung erhobenen städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen (Abb. 2-5: Ergänzter Variantenvergleich aus Sicht der RVU) werden aus hiesiger örtlicher Sicht überwiegend anders bewertet.

Die westlichen Varianten (Korridor 1, 2, 6 und 9) beinhalten allesamt einen Anschluss an die A 250 / B 404 über den Variantenabschnitt 501.

Für den Bereich Mechtersen / Vögelsen sind die raumordnerischen Belange aus hiesiger Sicht wie folgt zu bewerten:

Siedlungsstruktur

erheblich behindernd / beeinträchtigend; Zerschneidungseffekte, Beeinträchtigungen bestehender und geplanter Wohnbauflächen, Einschränkung der noch möglichen Siedlungsentwicklung

Freiraumstruktur

erheblich behindernd / beeinträchtigend; Zerschneidung des Reitwegenetzes, Beeinträchtigung der Reiterhöfe

Die Ergebnisse der Raumverträglichkeitsuntersuchung beziehen sich auf die Auswirkungen der betrachteten Belange und Faktoren innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes. Aus der genannten Abbildung lässt sich kein Rückschluss ziehen auf die Betroffenheit einzelner Ortslagen.

Gemeinde Mechtersen

18

478

nein

3. Das Selbstverständnis Mechtersens, da das Dorf schon seit Jahrzehnten als Ländliche Siedlung ohne Siedlungsentwicklung die alte Struktur durch behutsames Wachstum bewahren konnte. Bestehende planerische Entwicklungsvorgaben durch den Landkreis Lüneburg seien hier erwähnt (Flächennutzungsplanung).

Ohne Kommentar

Samtgemeinde Gellersen

25

32

nein

Einwender:

Im Vergleich der Korridore wurden u. A. auch die Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur in Bezug auf den Faktor "zentrale Orte" und den Faktor "besondere Gemeindefunktionen" betrachtet. In diesem Zusammenhang sei auf die Zerschneidung des Gebildes "Samtgemeinde Gellersen" durch eine westliche Trasse hingewiesen. Die Mitgliedsgemeinden Kirchgellersen, Südergellersen und Westergellersen würden von dem ihnen durch das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises zugewiesene Grundzentrum Reppenstedt getrennt. Hinzu kommt, dass der Ortsteil Heiligenthal von der Gemeinde Südergellersen und der Ortsteil Dachtmissen von der Gemeinde Reppenstedt getrennt wird. Der Zugang zu zentral gelegenen Infrastruktureinrichtungen wäre erheblich erschwert. Das Gebilde "Samtgemeinde" wird in zwei Teile zerschnitten. Der Bestand der Samtgemeinde wird damit insgesamt in Frage gestellt. Nach den Ausführungen in den Unterlagen für das Raumordnungsverfahren liegt der Vorteil der Variante 2 gegenüber der Variante 3 in der westlichen Umfahrung Lüneburg, wodurch die hohe Zerschneidungswirkung für dieses Oberzentrum vermieden wird (S. 122). Die Zerschneidung einer Samtgemeinde und damit die Trennung der Bürger von zentralen Infrastruktureinrichtungen kann jedoch nicht als geringer angesehen werden.

Gemeinde Kirchgellersen

26

357

nein

- Durch eine westliche Trasse, würde die weitere Entwicklung der Gemeinde Kirchgellersen, erheblich erschwert werden!

Entwicklungsplanungen sind bei den Kommunen abgefragt und bei entsprechendem Rücklauf in die Untersuchungen eingestellt worden.

Gemeinde Kirchgellersen

26

359

nein

- Zudem zerschneidet eine westliche Trasse die Samtgemeinde Gellersen. Die Mitgliedsgemeinden Kirchgellersen, Südergellersen und Westergellersen würden von dem ihnen, durch das Regionale Raumordnungsprogramm zugewiesenen Grundzentrum Reppenstedt getrennt. Ein Zugang zu den Infrastruktureinrichtungen in Reppenstedt würde erschwert.

Die Trennung von Ortsteilen politischer Gemeinden lässt sich aufgrund der ermittelten Raumwiderstände, auch unter Beachtung des Schutzzuges Mensch, infolge der gleichmäßigen Verteilung von Ortschaften im Raum nicht in jedem Fall vermeiden. Die Zerschneidungswirkung von Verkehrsstrassen (Straße, Schiene, Wasserstraße) ist in den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 43 ff) und Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung. Das Straßen- und Wegenetz bleibt grundsätzlich erhalten.

Gemeinde Kirchgellersen

26

361

nein

- Im Hinblick auf die Nähe der westlichen Trasse zu der Ortslage Kirchgellersen (200 m) sind die Bewohner aus dem als "ländliches Wohnen" ausgewiesenen Baugebieten Steinbint, und aus den Wohngebieten Böhmschholzer Weg mit dem erweiterten Seniorenwohneim und das Wohngebiet Kiebitzberg, im erheblichen Maße Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgesetzt. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den benannten Wohngebieten um Gebiete handelt, die bereits seit Jahren bebaut sind, und somit der Bau der BAB A39 beim Erwerb dieser Grundstücke nicht berücksichtigt werden konnte.

Die östlichen Ortsteile Kirchgellersens werden oberhalb des Vorsorgewertes nachts nach DIN 18005 verlärm. Für die Wohngebiete südlich des Böhmschholzer Wegs wird ebenso der Grenzwert der 16. BImSchV sowie der Vorsorgewert tags der DIN 18005 teilweise überschritten. Für die Gebiete nördlich des Böhmschholzer Weges ergibt sich neben der o.g. Überschreitung des nächtlichen Vorsorgewertes für einen kleinen Teil ebenfalls eine Überschreitung des Vorsorgewertes tags nach DIN 18005 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.11.GP1-46, Blatt 1). Diese Beeinträchtigungen haben im Variantenvergleich Berücksichtigung gefunden.

Gemeinde Reppenstedt

27

37

nein

Durch eine westliche Trasse würde die weitere Entwicklung der Gemeinde Reppenstedt nahezu unmöglich, zumal die Entwicklungsmöglichkeiten auch in andere Richtungen sehr begrenzt sind.

Durch die Vorzugsvariante bleiben die Ortslagen Dachtmissen und Reppenstedt unbeeinträchtigt. Entwicklungsflächen für Wohn- und/oder Gewerbegebiete sind im Flächennutzungsplan nicht dargestellt. In Planung oder Ausführung befindliche Bebauungsgebiete sind von der Gemeinde nicht gemeldet worden.

Gemeinde Südergellersen

28

658

nein

- Gewerbegebiet Südergellersen
Die Fläche des in der 37. Änderung des Flächennutzungsplanes der Samtgemeinde vorgesehenen Gewerbegebietes ist in der Anlage dargestellt. Es ist eine Erweiterung des Gewerbegebietes nach Norden festgelegt. Die Gemeinde wird hierfür einen Bebauungsplan aufstellen. Dies ist bei der Erfassung zu berücksichtigen.

Die Gewerbegebietserweiterung ist gemäß 37. Änderung des Flächennutzungsplans der Samtgemeinde Gellersen in den Bestandskarten der UVS als „geplant“ dargestellt (Unterlage 1 – Raumanalyse, Karte II.1, Blatt 1), da hierfür noch kein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliegt. Darüber hinaus haben Gewerbegebiete im Rahmen der UVS, Schutzgutbereich Wohnen, keine Entscheidungsrelevanz (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 14).

Stadt Lüneburg

35

1050

ja

Für die Stadt Lüneburg ist bis zum Jahr 2021 eine Zunahme der Einwohnerzahl auf ca. 89.500 vom Niedersächsischen Landesamt für Statistik prognostiziert. Aus städtebaulicher Sicht ist es daher dringend

Eine direkte Flächeninanspruchnahme der geplanten Gebäude im Gebiet Schlieffenpark findet durch die Vorzugsvariante nicht statt.

Einwender:

Nr.: ID

erforderlich, weitere Baugebiete zu erschließen. Die Entwicklungsflächen der Stadt Lüneburg sind bedingt durch die räumliche Ausdehnung der vorhandenen Bebauung innerhalb der Gemeindegrenzen jedoch begrenzt. Wie im Rahmen des städtebaulichen Gutachtens durch GfL (S. 4 f.) herausgearbeitet wurde, liegt der Schwerpunkt der Wohnbauflächenentwicklung im Nordosten der Stadt und beschränkt sich auf die Stadtteile Goseburg-Zeltberg, Lüne-Moorfeld, Ebensberg sowie die Stadtteile Schützenplatz und Neu Hagen. Dem tragen die Planungen der Stadt Lüneburg Rechnung.

Mit Datum vom 26.10.2004 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 129 "Schlieffenpark" gefasst. Nach diesem Beschluss soll der Bereich der Schlieffenkaserne nach Aufgabe der militärischen Nutzung im Sinne einer nachhaltigen ökologisch-ökonomisch-sozialen Entwicklung zu einem Gebiet mit wohnungswirtschaftlicher und gewerblicher Nutzung umgewandelt werden. Als erste Schritte zur Verwirklichung einer städtebaulichen Gesamtplanung wurden bereits im Vorfeld des Aufstellungsbeschlusses ein städtebaulicher Vorentwurf (Rahmenplan) sowie ein Freiflächenkonzept erarbeitet. Vorgesehen sind in diesem Gebiet hochwertige Grundstücke, umgeben von Grünflächen mit einem kurzen Gehweg (15 Minuten) zur Innenstadt. Die Grünflächen bestehen im wesentlichen aus dem geplanten "Stadtteilpark" mit dem Schwergewicht auf Erholung und Spielen sowie der Landschaftskulisse unter Einbeziehung, Erhaltung und Stärkung der vorhandenen hochwertigen alten Baumreihen und der extensiv genutzten Weideflächen. Die Baugebiete staffeln sich nach den derzeitigen Planungen von Süd nach Nord von einem dichteren, stadtnahen Bereich mit Reihen- und Mehrfamilienhäusern über eine Zwischenzone mittlerer Dichte zu einem durch Einfamilienhäuser und Stadtvillen geprägten Siedlungsrand. Die entsprechenden Planungen befinden sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium. Der Bebauungsplan "Schlieffenpark" stellt das derzeit bedeutsamste städtebauliche Vorhaben der Stadt Lüneburg dar.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 113 Erbstorfer Landstraße nördlich des Schlieffenparks dient zur Arrondierung bestehender Siedlungsbereiche im Stadtteil Lüne-Morfeld und weist verstärkt Wohngebiete aus. Direkt betroffen von der Vorzugsvariante ist der Bebauungsplan Nr. 63, welcher ein Kleingartengebiet ausweist.

Die Planungen der Stadt Lüneburg in Bezug auf Gewerbeflächen sind in den letzten Jahren auf den Osten der Stadt konzentriert. Im Stadtteil Neu Hagen kommt dabei vor allem den Planungsgebieten Bilmer Berg eine herausragende Bedeutung zu. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 103/II "Gewerbegebiet Hagen/ Hohes Feld" datiert vom 29.01.2001. Der Aufstellungsbeschluss trägt einem erheblichen Bedarf an gewerblich genutzten Baugrundstücken im Stadtgebiet Rechnung. In Ausübung ihrer Kompetenz nach § 6 NNatSchG hat die Stadt Lüneburg darüber hinaus für ihr Gebiet im eigenen Wirkungskreis einen Landschaftsplan erlassen (vgl. GfL S. 5 f., 9).

Stadt Lüneburg

35 1065

ja

2.4. Auswirkungen der Mängel der Verkehrsuntersuchung auf die Ziele und Vorgaben des Raumordnungsverfahrens

Angesichts einer unzureichenden, nicht hinreichend aktuellen Datengrundlage und eines zu kurzen Prognosezeitraums ist die Verkehrsuntersuchung nicht geeignet, zur Auswahl der Vorzugsvariante im Raumordnungsverfahren der A39 herangezogen zu werden.

Bei Verwendung aktueller Verkehrsdaten ergeben sich erhebliche Mehrbelastungen des innerstädtischen Straßennetzes der Stadt Lüneburg in ohnehin schon kritischen Bereichen. Durch die zu erwartende starke Verkehrszunahme tritt die geplante A39 in Konflikt mit den Vorgaben des LROP und des RROP für die Stadt Lüneburg sowie mit den Planungen der Stadt Lüneburg selbst.

Die Ziele der übergeordneten Planungen für die Stadt Lüneburg und der Planungen der Stadt selbst sind im Gutachten GfL, S. 2 ff. dargestellt: Die erhebliche Verkehrszunahme und die mit ihr verbundenen Belastungen verstoßen gegen die Vorgabe des LROP für das Oberzentrum Lüneburg, eine Raum- und Siedlungsstruktur zu entwickeln, die auf eine hohe Wohn- und Umweltqualität ausgerichtet ist und die Voraussetzungen für eine sozial- und umweltverträgliche Stadtentwicklung verbessert. Es ist offensichtlich, dass eine Verkehrszunahme im hier zu erwartenden Maße negativen Einfluss auf die Wohn- und Umweltqualität nimmt.

Stadt Lüneburg

35 1067

ja

Die erhebliche Verkehrszunahme und die mit ihr verbundenen Belastungen treten in Konflikt zu den Planungen der Stadt Lüneburg, wie sie aus dem Gutachten GfL, S. 4 ff. ersichtlich sind. Sie verunmöglichen insbesondere die städtebaulichen Ziele: Verbesserung der Wohnqualität sowie Entwicklung qualitativ hochwertiger Wohnbauflächen im Stadtgebiet.

Mit Blick auf die Grundsätze der Raumordnung in § 2 Abs. 2 ROG wird offenbar, dass das erhöhte Verkehrsaufkommen in Konflikt tritt mit dem

Vorzugsvariante? Abschnitt(e)
Die angesprochenen Bebauungsplangebiete sind ihrem Planungsstand entsprechend in die Bestandsdaten der UVS eingearbeitet worden. Dieser Datenbestand ist mit dem Fachbereich Stadtentwicklung der Stadt Lüneburg im Zeitraum zwischen 04/2005 und 01/2006 abgestimmt worden. Im Rahmen der Auswirkungsprognose wurden die Beeinträchtigungen der vorhandenen und geplanten Baunutzungen ermittelt und in den Variantenvergleichen berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP2-5, Karte II.11.GP2-5 sowie Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung).
Gewerbegebiete haben im Hinblick auf den Schutzgutbereich Wohnen keine Relevanz (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 14).
Siehe auch Kommentare in diesem Kapitel zu ID 1115 und unter Kapitel 0.4.5 zu ID 1049.

Eine direkte Flächeninanspruchnahme der in den angesprochenen Bebauungsplänen festgesetzten Flächen ergibt sich durch den Variantenabschnitt 586 nicht. Die Erschließung der genannten Gewerbegebiete im Osten der Stadt Lüneburg wird durch die gewählte Lage der A 39 vor allem in Richtung Süden verbessert.

Die genannten raumordnerischen Vorgaben des LROP und des RROP für das Oberzentrum Lüneburg haben in den Untersuchungen Berücksichtigung gefunden und sind in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung sowie Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff).

Die bei Straßenplanungen zu beachtenden gesetzlichen Vorgaben (BlmschG, FFH- und Vogelschutzrichtlinie, UVPG, ROG, NROG, LPIG Sachsen- Anhalt etc.) sind bei der Ermittlung der relativ konfliktarmen Bereiche und der Vorzugsvariante berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 3). Über diese Vorgaben sind auch die

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Grundsatz, die Infrastruktur mit der Siedlungs- und Freiraumstruktur in Einklang zu bringen (§ 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG). Es ist im Gegenteil kein größerer Konflikt zwischen Infra- und Siedlungsstruktur denkbar als die Führung einer Autobahntrasse durch den innerstädtischen Bereich eines Oberzentrums. Ebenso liegt ein Konflikt mit dem Grundsatz des § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG vor, nach dem der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft sicherzustellen ist.

Aufgrund ihrer unzureichenden Datenbasis, der Mängel im Verkehrsmodell, der Unterschätzung der Auswirkungen der A39 auf das Stadtgebiet Lüneburg und der daraus resultierenden Konflikte mit den Vorgaben des LROP, des RROP, der Planungen der Stadt Lüneburg und den Grundsätzen der Raumordnung ist die Verkehrsuntersuchung somit nicht geeignet, eine landesplanerische Feststellung der Vorzugsvariante im Stadtgebiet Lüneburg zu stützen.

Belange der Bürger unter dem Schutzgut Mensch in die Betrachtungen eingeflossen.
Die örtlichen Gegebenheiten sind vor Ort im Rahmen von Begehungen betrachtet worden.

Die raumordnerische Festsetzung für die Stadt Lüneburg als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr ist im Variantenvergleich berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9).
Die Siedlungs- und Freiraumstruktur sind Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff). Siehe auch Kommentar in diesem Kapitel zur ID 880 Gemeinde Thomasburg [40]

Stadt Lüneburg

35

1069

ja

3.1.2. Unzureichende Berücksichtigung des geplanten Baugebietes
"Schlieffenpark"

Ausweislich ihres Wortlautes unterstellt die Schalltechnische Untersuchung für den Bereich der ehemaligen Schlieffenkaserne den Fortbestand der derzeitigen Nutzung und stellt den in Planung befindlichen Bebauungsplan Nr. 129 der Stadt Lüneburg nicht in die Betrachtung mit ein. Zuzugestehen ist diesem Ansatz zwar, dass § 2 der 16. BImSchV auf die Festsetzungen konkreter Bebauungspläne abstellt. Ein solcher konkreter Bebauungsplan existiert für den Schlieffenpark noch nicht. Angesichts der bereits konkreten Planungsabsichten der Stadt Lüneburg wäre eine Einbeziehung der künftigen Nutzungen des ehemaligen Kasernengeländes in die Betrachtungen des Raumordnungsverfahrens allerdings mehr als sinnvoll.

Dem Raumordnungsverfahren kommt für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren eine Entlastungsfunktion zu (Bielenberg/Runkel/Spannowsky, Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, § 15 ROG Rn. 35). Um dieser Funktion gerecht werden zu können, ist es notwendig, sich abzeichnende Konflikte einander gegenüberstehender Planungen bereits auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens zu bearbeiten und zu lösen.

Im Stadtgebiet Lüneburg tritt die Vorzugsvariante in Konflikt mit den Plänen der Stadt Lüneburg für den Schlieffenpark (vgl. II.3.). Das Plangebiet wird durch die Vorzugsvariante zerschnitten und durch erhebliche Immissionen beeinträchtigt (B-M-H, S. 7; GfL, S. 8).

In einem der Auswahl der Vorzugsvariante im Raumordnungsverfahren nachfolgenden Planfeststellungsverfahren wären die Planungen der Stadt Lüneburg zum Schlieffenpark als prioritär zu berücksichtigen. Es entspricht der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass eine Kommune eine Fachplanung mit eigenen Planungen abwehren kann, wenn ihre eigene Planung hinreichend konkret und verfestigt ist. Ebenso entspricht es der ständigen Rechtsprechung, dass, wenn Fachplanung und Bauleitplanung konkurrieren, diejenige grundsätzlich Rücksicht auf die andere zu nehmen hat, die den zeitlichen Vorrang genießt (Prioritätsgrundsatz, vgl. statt vieler: BVerwG v. 21.03.1996, Az. 4 C 26/94, NVwZ 1997, 169/170; BVerwG v. 09.10.2003, Az. 9 VR 6.03, zitiert nach: www.bundesverwaltungsgericht.de, Rz. 12).

Dabei markiert hinsichtlich des Fachplanungsvorhabens in der Regel der Zeitpunkt der Auslegung im Planfeststellungsverfahren den Zeitpunkt der hinreichenden Verfestigung. Im Falle eines gestuften Planungsvorgangs mit verbindlichen Vorgaben, wie er bei der gesetzlichen Bedarfsfeststellung im Fernstraßenbau vorliegt, kann bereits vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eine Verfestigung bestimmter fachplanerischer Ziele vorliegen (BVerwG v. 05.11.2002, Az. 9 VR 14.02, zitiert nach: www.bundesverwaltungsgericht.de, Rz. 9). Nach § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG ist die gesetzliche Bedarfsfeststellung für die nachfolgende straßenrechtliche Planfeststellung verbindlich. Der Umfang dieser Bindung ist im Wege der Auslegung des Bedarfsgesetzes zu ermitteln, erfasst jedoch keinesfalls eine bestimmte Trassenwahl (BVerwG v. 05.11.2002, Az. 9 VR 14.02, zitiert nach: www.bundesverwaltungsgericht.de, Rz. 9). Es ist im vorliegenden Fall auch weder notwendig, noch war es für die Stadt Lüneburg absehbar, dass die Vorzugsvariante direkt durch ihren innerstädtischen Bereich und durch ihr geplantes Baugebiet verlaufen soll. Prioritär im Verhältnis zur Planung der Stadt Lüneburg kann daher allenfalls der grundsätzliche Bedarf sein. Dieser lässt sich aber auch außerhalb der Vorzugslinie und außerhalb des Stadtgebietes (Westumgehung) befriedigen.

Die kommunale Planung der Stadt Lüneburg ist dagegen bereits zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses am 26.10.2004 hinreichend verfestigt. Dieser Aufstellungsbeschluss nebst seinen begleitenden Maßnahmen umreißt die überplanten Flächen im Stadtgebiet. Er zeigt die Ziele der Planung und deren angestrebte Umsetzung auf. Der auftretende Konflikt zur Vorzugsvariante der A39 war für die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Raumordnungsverfahren bereits frühzeitig erkennbar. Um der Entlastungsfunktion des

Das Gebiet Schlieffenpark ist in den Untersuchungen berücksichtigt. Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen sind ermittelt worden und in die Variantenvergleiche zur Findung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 5 sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 10 f).

RV - LG: Durch die Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) werden die konkreten Planungsabsichten der Stadt Lüneburg („Schlieffenpark“) nicht berührt.

Einwender:

Raumordnungsverfahrens für ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren gerecht zu werden, hätten die Planungen der Stadt Lüneburg zum Schlieffenpark im Raumordnungsverfahren berücksichtigt werden müssen.

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Stadt Lüneburg

35

1073

ja

3.3. Auswirkungen der Mängel der Schalltechnischen Untersuchung auf die Belange der Stadt Lüneburg und ihrer Bürger
Sollte der Planungsträger die Vorzugsvariante der A39 im Stadtgebiet so umsetzen, wie dies in der Schalltechnischen Untersuchung vorausgesetzt wird ("ist eine Anpassung dieses Konzepts (Baugebiet Schlieffenpark, d. Verf.) unter Berücksichtigung der A39 erforderlich" (Schalltechnische Untersuchung, S. 10 f.)), ist das in Planung befindliche Baugebiet "Schlieffenpark" so nicht mehr umsetzbar. Mit der vorgelegten Trassenvariante würden nicht nur die gesamten nördlichen/ nordöstlichen Quartiere durch Immissionen belastet werden (Verlärmung gemäß der Orientierungswerte der DIN 18005 nachts), sondern auch konzeptionell wichtige Freiraumbereiche würden zerschnitten und verlärm. Eine Entwicklung gemäß den konkreten Planungen der Stadt Lüneburg wäre nicht mehr möglich (GfL, S. 10).

Selbst eine Anpassung der aktiven Schallschutzmaßnahmen der Vorzugsvariante an die gemeindlichen Planungen erscheint als unzumutbar. Die Dimensionierung der notwendigen Schallschutzwände mit einer Höhe von 6 m über Gelände bei einer Führung der Autobahnstrasse weit unterhalb des Gebäudeniveaus zeigt deutlich, wie ungeeignet das Stadtgebiet Lüneburg zur Aufnahme der Autobahntrasse ist. Darüber hinaus stellen derartige Wände aufgrund ihrer optischen Zerschneidungswirkung eine unzumutbare Beeinträchtigung des Stadtbildes und des örtlichen Gepräges der Stadt dar und verletzen die Stadt Lüneburg somit in ihrer Planungshoheit. Die Umsetzung der Vorzugsvariante (wie auch jeder anderen Variante auf dem Stadtgebiet) wird darüber hinaus eine Verlärmung weiter Teile der Stadtgebietes nach sich ziehen und die in der Nähe der Autobahntrasse (A250/A39) und an den Zufahrtsstraßen wohnenden Bürger der Stadt Lüneburg erheblich beeinträchtigen.

Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen für die Stadt Lüneburg (Wohnflächen, siedlungsnaher Freiraum) fallen, auch unter Berücksichtigung der im Schlieffenpark geplanten Wohn- und Grünflächen, durch die Vorzugsvariante geringer aus als bei Verwirklichung des Abschnittes 503 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5 sowie Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung).

RV - LG: Durch die Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) werden die konkreten Planungsabsichten der Stadt Lüneburg („Schlieffenpark“) nicht berührt. Auch die Freiraumbereiche des geplanten Baugebietes „Schlieffenpark“ bleiben erhalten.

Stadt Lüneburg

35

1074

ja

3.4. Auswirkungen der Mängel der Schalltechnischen Untersuchung auf die Ziele und Vorgaben im Raumordnungsverfahren
Angesichts einer unzureichenden, nicht hinreichend aktuellen Datengrundlage und eines zu kurzen Prognosezeitraums ist auch die Schalltechnische Untersuchung nicht geeignet, zur Auswahl der Vorzugsvariante im Raumordnungsverfahren der A39 herangezogen zu werden.

Auf der Basis der bisherigen Schallschutzbetrachtung tritt die geplante A39 in Konflikt mit den Vorgaben des LROP und des RROP für die Stadt Lüneburg sowie mit den Planungen der Stadt Lüneburg selbst. Die mit der Vorzugsvariante der A39 verbundene Zunahme des Verkehrslärms verstößt gegen die Vorgabe des LROP für das Oberzentrum Lüneburg, eine Raum- und Siedlungsstruktur zu entwickeln, die auf eine hohe Wohn- und Umweltqualität ausgerichtet ist und die Voraussetzungen für eine sozial- und umweltverträgliche Stadtentwicklung verbessert. Es ist offensichtlich, dass eine Lärmzunahme - auch unterhalb der Werte der 16. BImSchV - negativen Einfluss auf die Wohn- und Umweltqualität nimmt. Aus der Sicht der Stadt Lüneburg wären bei der Planung der Autobahntrasse durch das Stadtgebiet die Werte der DIN 18005 zugrund zu legen.

Siehe auch Kommentar zur ID 1067 Stadt Lüneburg (in diesem Kapitel)

Stadt Lüneburg

35

1091

ja

4.3. Auswirkungen der Mängel der UVS auf die Belange der Stadt Lüneburg und ihrer Bürger

Die beispielhaft herausgegriffenen Fehler der UVS haben wesentliche Bedeutung für die Auswahl der Vorzugsvariante. Sie betreffen gerade solche Bereiche, die für die Stadt Lüneburg und ihre Bürger von besonderer Bedeutung sind und schlagen sich nicht lediglich in einer fehlerhaften UVS nieder.

Ein möglicher Rückbau der B4 würde für sich genommen bereits in erheblichem Maße in die Planungshoheit der Stadt Lüneburg eingreifen. Mit einem Rückbau der B4 würden auf die Stadt Lüneburg und ihre Bürger erhebliche Verkehrsprobleme zukommen, denn der Rückbau hätte zwangsläufig den Wegfall einer innerstädtischen Anschlussstelle an eine überörtliche Verkehrsverbindung zur Folge. Durch die in der UVS unterstellte Renaturierung und Aufforstung der Fläche der derzeitigen B4 würde der Stadt Lüneburg auch die Möglichkeit einer Rückstufung der B4 unter Integration in das innerstädtische Straßennetz genommen. Letztlich würde durch die Aufforstung der B4 eine weitere große Fläche im Innenstadtbereich der Planungshoheit der Stadt Lüneburg entzogen. Allein darin ist ein Verstoß gegen Art. 28 Abs. 2 GG zu erblicken.

Wenn eine Straße, wie es hier für den benannten Teil der B 4 geplant ist, ihre Verkehrsbedeutung verloren hat, ist sie gemäß § 2 FStrG einzuziehen.

Der Rückbau der B 4 ist Teil des Vorhabens, die Berücksichtigung der damit verbundenen Entlastungswirkungen im Rahmen der UVS (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5) ist somit gerechtfertigt. Siehe auch Kommentar zu 0.2, ID 1057 Stadt Lüneburg.

RV-LG: Mit der Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) werden die Bedenken entkräftet.

Stadt Lüneburg

35

1101

ja

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

6. Beeinträchtigung konkreter Planungen der Stadt Lüneburg durch die Vorzugsvariante

Die Vorzugsvariante tritt in direkten Konflikt mit konkreten Planungen der Stadt Lüneburg (GfL, S. 9 ff.). Hauptsächlich betroffen sind die Planungen im Bereich Schlieffenpark und Bilmer Berg (vgl. o. IL3.).

Im Planungsgebiet Schlieffenpark würden die gesamten nördlichen/nordöstlichen Quartiere durch Immissionen belastet werden. Nahezu der gesamte Bereich des Schlieffenparks würde unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der DIN 18005 nachts verlärmert werden. Konzeptionell wichtige Freiraumbereiche würden zerschnitten und verlärmert und wären dadurch nicht mehr entwicklungsfähig. Dem wesentlichen Baustein der Stadtentwicklungspolitik der Stadt Lüneburg würde die Grundlage entzogen (GfL, S. 10).

Im Planungsgebiet Bilmer Berg zerschneidet die Vorzugsvariante konkret geplante Gewerbeflächen der Stadt Lüneburg. Damit stehen wesentliche, stadtnahe, integrierte und gut erschlossene Gewerbeflächen nicht mehr zur Verfügung. Die Stadt Lüneburg müsste mit ihren Planungen auf periphere Standorte ausweichen. Im Ergebnis würde die Stadt trotz anderer eigener städtebaulicher Ziele auf Grund der Trassenführung den § 1 a Abs. 2 BauGB (bevorzugte Durchführung der Innenentwicklung) unterlaufen (GfL, S. 11).

Zur Beeinträchtigung weiterer Planungen und Einrichtungen der Stadt Lüneburg verweisen wir auf die gutachterlichen Ausführungen von GfL, S. 9 ff. Hervorzuheben sind die vollständige Überformung der Flächen des Bebauungsplanes Nr. 63 (Kleingärten) und die Verlärmung der Flächen des Bebauungsplanes Nr. 113. Darüber hinaus werden die planerischen Festsetzungen des Landschaftsplanes der Stadt Lüneburg beeinträchtigt. Ergänzend geben wir zu bedenken, dass die Vorzugsvariante in erheblichem Ausmaß Flächen der Stiftung St. Nikolaihof in Anspruch nimmt und der Stiftung damit die Möglichkeit nimmt, ihr Vermögen satzungsgemäß zu erhalten. Da die Stadt Lüneburg die Stiftung verwaltet und nach außen vertritt, sei dieser Belang auch im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vorgetragen.

Da die geplante Autobahn einen adäquaten Lärmschutz erhält, um die prognostizierten Lärmbelastungen im Rahmen der gesetzlichen Grenzwerte zu reduzieren, ist davon auszugehen, dass die Beeinträchtigungen der Bevölkerung im Osten von Lüneburg durch die Variante 502 deutlich geringer ausfallen als durch Variante 503 und auch nicht ungünstiger als durch die verbleibenden Verkehre auf der B 4 bei einer West- oder Nordumfahrung von Lüneburg bzw. mit dem Abschnitt 504 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5 und Untervariantenvergleich GP 2-49 und Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung sowie Unterlage 9.1 – UVS - Variantenvergleich Nordumfahrung Lüneburg und Unterlage 9.2 – Fachliche Beurteilung Nordumfahrung Lüneburg). Unbenommen sind erhebliche Beeinträchtigungen des Entwicklungskonzepts Schlieffenpark festzustellen. Eine Anpassung der Planung im Nahbereich der Trasse wäre erforderlich. In die Variantenvergleiche zur A 39 sind jedoch die übergreifenden Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung von Lüneburg und auch der weiteren Siedlungsbereiche entlang der alternativen Trassenführungen zu berücksichtigen gewesen. In der Summe der Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch Flächenbeanspruchung und Lärm hat sich die vorgeschlagene Trassenführung über den Abschnitt 502 als die relativ günstigste Variante dargestellt (Erläuterungsbericht, S. 139 ff, S. 214 ff und S. 234 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, Untervariantenvergleich GP2-49, Teilvariantenvergleich GP 2-17 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46 sowie Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung).

Hinsichtlich der Naherholungsfunktion für den östlichen Teil von Lüneburg hat die vorgeschlagene Linie ebenfalls Vorteile im Vergleich zu den alternativen Trassenführungen, da die Neue Forst und auch das nördliche Lüner Holz durch den Rückbau der B 4 erheblich entlastet werden und eine deutliche Aufwertung im Hinblick auf die ruhige, ortsnaher Erholung erfahren.

Weiterhin wird der Ortsteil Moorfeld durch den Rückbau der B 4 wesentlich entlastet.

Der Schlieffenpark würde auch im Prognosenullfall oder bei einer West- bzw. Nordumfahrung Lüneburgs in weiten Teilen durch die Verkehre auf der B 4 gemäß der Grenzwerte der 16.BImSchV und der Orientierungswerte der DIN 18005 belastet.

Die angesprochenen Bebauungsplangebiete sind ihrem Planungsstand entsprechend in die Bestandsdaten der UVS eingearbeitet worden. Dieser Datenbestand ist mit dem Fachbereich Stadtentwicklung der Stadt Lüneburg im Zeitraum zwischen 04/2005 und 01/2006 abgestimmt worden. Im Rahmen der Auswirkungsprognose wurden die Beeinträchtigungen der vorhandenen und geplanten Bauutzungen ermittelt und in den Variantenvergleichen berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP2-5, Karte II.11.GP2-5 sowie Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung).

Gewerbegebiete haben im Hinblick auf den Schutzgutbereich Wohnen keine Relevanz (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 14). Durch die Trassenführungen gehen zwar Teile des geplanten Gewerbegebietes verloren, jedoch nur in geringerem Umfang. Hinsichtlich der Erschießung und Anbindung hat die Nähe zur Autobahn sogar positive Effekte..

Stadt Lüneburg

35

1104

ja

2. Ziele der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Lüneburg

Die Stadt Lüneburg sieht durch die Trassendarstellungen der A 39 im Stadtgebiet von Lüneburg (Untervariante GP 2 - 5/1, Untervariante GP 2 - 5/2, Teilvariante GP 2 - 17/2 (Abschnitt im Stadtgebiet)) im Rahmen der Planunterlagen zum Raumordnungsverfahren ihre Ziele der städtebaulichen Entwicklung bedroht.

Im Folgenden werden die Ziele der städtebaulichen Entwicklung für die Stadt Lüneburg

Einwender:

- aus den übergeordneten Planungen (Niedersächsisches Landesraumordnungsprogramm (LROP), Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) Lüneburg) abgeleitet,
 - die Ziele der Stadt Lüneburg für den nordöstlichen Bereich des Stadtgebietes unter Berücksichtigung der Aussagen des Landschaftsplanes der Stadt Lüneburg dargestellt und
 - die Beeinträchtigungen der städtebaulichen Ziele durch die Trassendarstellungen aufgeführt.
 Die Betroffenheit der Stadt Lüneburg in den bestehenden Strukturen, in ihren Planungsmöglichkeiten und ihrer Planungshoheit wird verdeutlicht.

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Stadt Lüneburg

35

1107

ja

2.1.2 Ziele der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Lüneburg (nordöstlicher Bereich)
 Wohnen

- Erhalt und Verbesserung des Status-quo der Situation im Bereich der vorhandenen Wohnbauflächen zur Umsetzung des Ziels: Verbesserung der Wohnverhältnisse (RROP Lüneburg, 2003).

Im Nordosten befinden sich im Bereich Moorfeld-Lüne, Ebensberg und Neu Hagen umfangreiche Wohnbauflächen. Die derzeitigen Qualitäten sollen gesichert und entwickelt werden.

- Entwicklung von qualitativ hochwertigen Wohnbauflächen im Stadtgebiet Lüneburg zur Umsetzung der Ziele: Entwicklung einer hohen Wohn- und Umweltqualität und einer sozial- und umweltverträgliche Stadtentwicklung (LROP) und der Schaffung einer ausreichenden Wohnraumversorgung, die dem regionalen Wohnungsmarkt gerecht wird.

Für die Stadt Lüneburg als prägender Teil der südlichen Metropolregion Hamburgs wird durch das Niedersächsische Landesamt für Statistik, Hannover, 2001 eine Einwohnerentwicklung von derzeit ca. 72.000 Einwohner auf ca. 89.500 Einwohner im Jahre 2021 prognostiziert. Dieses enorme Wachstumspotenzial kann nur durch eine gezielte Stadtentwicklungspolitik gesteuert werden. Nach der Entwicklung eingemeindeter Stadtteile in den 70er Jahren, der Revitalisierung der Altstadt und der erfolgten Konversion von Militärstandorten liegt der Schwerpunkt der Wohnbauflächenentwicklung nun im Nordosten der Stadt. Ausschließlich in den Stadtteilen Goseburg-Zeltberg, Lüne-Moorfeld, Ebensberg sowie den Stadtteilen "Schützenplatz" und "Neu Hagen" können zusammenhängende Flächenentwicklungspotenziale innerhalb des Stadtgebietes zukunftsfähig entwickelt werden.

Stadt Lüneburg

35

1113

ja

2.2 Beeinträchtigung der städtebaulichen Ziele durch die geplanten Trassenführungen der A 39 im Stadtgebiet Lüneburg

Die in Kapitel 2.1 dargestellten städtebaulichen Ziele werden hinsichtlich ihrer Betroffenheit durch die Vorzugsvariante und im Anschluss an diese Darstellungen durch die weiteren im Stadtgebiet dargestellten Trassenvarianten der A 39 untersucht.

2.2.1 Beeinträchtigung der städtebaulichen Ziele durch die Vorzugsvariante im Stadtgebiet (GP 2 - 5/1)

- Wohnbereiche, Kleingärten

Insbesondere der Stadtteil Lüne-Moorfeld wird durch die geplante Trassenführung der Vorzugsvariante funktional und visuell von der Kernstadt abgehängt. Durch diese Verinselung können historisch gewachsenen Wegebeziehungen und funktionalräumliche Verflechtungen nicht mehr wahrgenommen und genutzt werden. Der Stadtteil läuft somit Gefahr, von weiteren Entwicklungen innerhalb des Stadtgefüges abgehängt zu werden. Der Stadtteil erfährt somit einen erheblichen Wertigkeitsverlust, der durch die zu erwartende Verlärmung von Teilen der südlichen und südwestlichen Wohnbereiche noch verstärkt wird.

Die direkt angrenzenden südlichen Naherholungs- und Wohnumfeldbereiche, wie das bestehende Kleingartengebiet (Bebauungsplan Nr. 63) werden durch die Vorzugsvariante A 39 vollständig überformt. Ein adäquater Ersatz (-standort) ist im Kontext der beabsichtigten Siedlungsentwicklung nicht zu schaffen. Ein erheblicher qualitativer Verlust von Naherholungsfunktionen wird somit durch die Vorzugsvariante der A 39 produziert.

Grundsätzlich werden alle Wegebeziehungen, die von der zukünftigen Autobahn gequert werden, aufrechterhalten. Dies betrifft insbesondere die Verbindung zwischen Moorfeld, dem Lüner Holz und Lüne. Von einer Verinselung des Stadtteils Moorfeld kann auch aus dem Grund nicht die Rede sein, da die bestehende Zerschneidung durch den Rückbau der B4 aufgehoben wird und der Stadtteil somit zusammenwachsen kann.

Im Zuge der Entwurfsplanung ist zu prüfen, ob die derzeitigen Zerschneidungswirkungen durch die Bahnlinie bei entsprechenden Querungsbauwerken über die Autobahn minimiert werden können.

Hinsichtlich der Naherholungsfunktion bleibt festzuhalten, dass die vorhandene Zerschneidung des Lüner Holzes und der Neuen Forst durch die B 4 aufgehoben werden und somit großflächiger zusammenhängende Naherholungsräume wieder hergestellt werden, die Neue Forst von Moorfeld aus wieder direkt zugänglich ist und dessen Verlärmung deutlich reduziert wird.

Die verloren gehenden Kleingärten könnten zum Teil auf den Flächen der rückgebauten B 4 nördlich von Moorfeld ersetzt werden.

Da die geplante Autobahn einen adäquaten Lärmschutz erhält, um die prognostizierten Lärmbelastungen im Rahmen der gesetzliche Grenzwerte zu reduzieren, ist davon auszugehen, dass die Beeinträchtigungen der Bevölkerung im Osten von Lüneburg durch die Variante 502 deutlich geringer ausfallen als durch Variante 503 und auch nicht ungünstiger als durch die verbleibenden Verkehre auf der B 4 bei einer West- oder Nordumfahrung von Lüneburg bzw. mit dem Abschnitt 504 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5 und Untervariantenvergleich GP 2-49 und Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung sowie Unterlage 9.1 – UVS - Variantenvergleich Nordumfahrung Lüneburg und Unterlage 9.2 – Fachliche Beurteilung Nordumfahrung Lüneburg).

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

RV-LG: Mit der Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) sind das erwähnte Kleingartengebiet (Bebauungsplan Nr. 63) und die direkt angrenzenden Naherholungs- und Wohnumfeldbereiche nicht mehr von der Planung betroffen.

Stadt Lüneburg

35

1115

ja

- Geplante Wohn- und Gewerbeflächen

Mit dem Anfang 2004 verabschiedeten Rahmenplan zur Umnutzung des SchlieffenPark wird ein überregional bedeutendes Konversionsprojekt, das wesentlicher Baustein der Stadtentwicklung der Stadt Lüneburg ist, angeschoben.

Es ist beabsichtigt, ca. 400 hochwertige Wohneinheiten zeitnah zu realisieren. Eine besondere städtebauliche Qualität besteht in der Integration der umgebenden Landschaftsräume, die konzeptionell als überörtlicher Stadteilpark entwickelt werden sollen. Durch die enge Verzahnung des Städtebaues mit dem Freiraum können neue Wohnqualitäten im Stadtgefüge Lüneburgs angeboten werden, die den Wohnstandort Lüneburgs nachhaltig stärken.

Mit der vorgelegten Trassenvariante würden nicht nur die gesamten nördlichen- / nordöstlichen Quartiere durch Immissionen belastet werden (Verlärmung des annähernd gesamten Bereiches des SchlieffenParks gemäß der Orientierungswerte der DIN 18005 unter Berücksichtigung der Situation nachts), sondern auch konzeptionell wichtige Freiraumbereiche würden zerschnitten und verlärm und sind somit nicht entwicklungsfähig. Die Hochwertigkeit des angestrebten städtebaulichen Konzeptes würde durch die Trassenvariante banalisiert, ein wesentlicher Baustein in der Stadtentwicklungspolitik Lüneburgs müsste überworf werden.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 113 Erbstorfer Landstraße nördlich des Schlieffenareals dient zur Arrondierung bestehender Siedlungsbereiche im Stadtteil Lüne-Moorfeld und weist verstärkt Wohngebiete aus. Die Umsetzung wird angesichts der zu erwartenden Immissionsproblematik durch die A 39 behindert werden.

Durch die Trasse der Autobahn werden im Bereich Hagen die Umsetzung der Gewerbegebiete Bilmer Berg (Aufstellungsbeschluss 29.01.2002 für den Bebauungsplan Nr. 103/II "Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld") nachhaltig behindert. Dies bedeutet, dass wesentliche stadtnahe, integrierte und gut erschlossene Entwicklungsflächen für Gewerbe nicht mehr zur Verfügung stehen und auf periphere Standorte ausgewichen werden muss. Im Ergebnis muss die Stadt trotz anderer eigener städtebaulicher Ziele auf Grund der Trassenführung den § 1 a Abs. 2 BauGB (bevorzugte Durchführung der Innenentwicklung) unterlaufen. Der Stadt Lüneburg wird durch die Trasse eine Entwicklung aufgezwungen, die ihren städtebaulichen Zielen widerspricht.

Unbenommen sind erhebliche Beeinträchtigungen des Entwicklungskonzepts Schlieffenpark festzustellen. Eine Anpassung der Planung im Nahbereich der Trasse wäre erforderlich. In die Variantenvergleiche zur A 39 sind jedoch die übergreifenden Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung von Lüneburg und auch der weiteren Siedlungsbereiche entlang der alternativen Trassenführungen zu berücksichtigen gewesen. In der Summe der Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch Flächenbeanspruchung und Lärm hat sich die vorgeschlagene Trassenführung über den Abschnitt 502 als die relativ günstigste Variante dargestellt (Erläuterungsbericht, S. 139 ff, S. 214 ff und S. 234 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, Untervariantenvergleich GP2-49, Teilvariantenvergleich GP 2-17 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46 sowie Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung).

Hinsichtlich der Naherholungsfunktion für den östlichen Teil von Lüneburg hat die vorgeschlagene Linie ebenfalls Vorteile im Vergleich zu den alternativen Trassenführungen, da die Neue Forst und auch das nördliche Lüner Holz durch den Rückbau der B 4 erheblich entlastet werden und eine deutliche Aufwertung im Hinblick auf die ruhige, ortsnahe Erholung erfahren.

Weiterhin wird der Ortsteil Moorfeld durch den Rückbau der B 4 wesentlich entlastet.

Der Schlieffenpark würde auch im Prognosenullfall oder bei einer West- bzw. Nordumfahrung Lüneburgs in weiten Teilen durch die Verkehre auf der B 4 gemäß der Grenzwerte der 16.BImSchV und der Orientierungswerte der DIN 18005 belastet.

Die angesprochenen Bebauungsplangebiete sind ihrem Planungsstand entsprechend in die Bestandsdaten der UVS eingearbeitet worden. Dieser Datenbestand ist mit dem Fachbereich Stadtentwicklung der Stadt Lüneburg im Zeitraum zwischen 04/2005 und 01/2006 abgestimmt worden. Im Rahmen der Auswirkungsprognose wurden die Beeinträchtigungen der vorhandenen und geplanten Baunutzungen ermittelt und in den Variantenvergleichen berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP2-5, Karte II.11.GP2-5 sowie Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung).

Gewerbegebiete haben im Hinblick auf den Schutzgutbereich Wohnen keine Relevanz (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 14). Durch die Trassenführungen gehen zwar Teile des geplanten Gewerbegebietes verloren, jedoch nur in geringerem Umfang. Hinsichtlich der Erschießung und Anbindung hat die Nähe zur Autobahn sogar positive Effekte. Siehe auch Kommentar in diesem Kapitel zu ID 1050 Stadt Lüneburg.

Eine wesentliche Beeinträchtigung für die im Zusammenhang mit der Umnutzung Schlieffen- Kaserne umzugestaltenden Flächen ergibt sich durch den Variantenabschnitt 586 nicht. Eine Flächeninanspruchnahme ergibt sich durch die A 39 nur geringfügig im Bereich der B 216 zwischen der B 4 und der L 221.

Stadt Lüneburg

35

1116

ja

- Beeinträchtigung geplanter Freiräume und des Wohnumfeldes

Das Freiraumkonzept des Schlieffen-Parks, bestehend aus einer differenzierten Abfolge unterschiedlicher Raumqualitäten (Landschaftskulisse, Landschaftspark, grüner Stadtplatz etc.) dient nicht nur

Hinsichtlich der Naherholungsfunktion bleibt festzuhalten, dass die vorhandene Zerschneidung des Lüner Holzes und der Neuen Forst durch die B 4 aufgehoben werden und somit großflächiger zusammenhängende

Einwender:

ausschließlich der Nahversorgung des neuen Wohnquartieres, sondern stellt einen komplexen Freiraumverbund für den gesamten östlichen Teil Lüneburgs dar, der die bestehende Unterversorgung mit Sportflächen, Spielplätzen und öffentlichen Parkanlagen korrigieren soll. Neben der landschaftsgebundenen Erholung und Wahrnehmung ist die damit erfolgte ökologische Vernetzung prägendes Ziel der Stadtentwicklung. Durch die Vorzugsvariante wird die Umsetzung behindert. Grundzüge der gesamtstädtischen Planung sind nicht mehr umsetzbar.

Nr.: ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Naherholungsräume wieder hergestellt werden, die Neue Forst von Moorfeld aus wieder direkt zugänglich ist und deren Verlärmung deutlich reduziert wird (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 8 f sowie Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung, Anlage 2). Die Aufhebung der Zerschneidung hat ebenfalls eine positive Wirkung auf die ökologische Vernetzung. Auch im Prognosenullfall oder bei einer West- bzw. Nordumfahrung Lüneburgs würde der Schlieffenpark in weiten Teilen durch die Verkehre auf der bestehenden B 4 belastet. Aufgrund des erforderlichen Lärmschutzes an der Autobahn im Bereich des Schlieffenparks wäre somit auch die Anlage von z.B. Sportplätzen in vergleichbarer Umgebungsqualität möglich. Das Areal des Schlieffen-Parks bleibt durch den Abschnitt 586 im Vergleich zum Abschnitt 502 im Wesentlichen unbeeinträchtigt.

Samtgemeinde Ostheide

36

255

ja

Das Gebiet der Samtgemeinde Ostheide erfährt bereits jetzt durch den Elbe-Seitenkanal eine Abgrenzung der Gemeinde Wendisch Evern vom restlichen Samtgemeindegebiet. Würde eine der Untervarianten GP 2-49 und GP 7-50 verwirklicht werden, wäre eine noch erheblich deutlichere Abgrenzung Wendisch Everns zur restlichen Samtgemeinde vollzogen, die nicht akzeptabel ist.

Ein ähnlich gravierender Teilungseffekt würde sich für die Samtgemeinde Ostheide bei einer Umsetzung der Untervarianten GP 4-6 ergeben. Eine Autobahntrasse, die das Gebiet einer Kommune wie der Samtgemeinde Ostheide mit rd. 10.200 Einwohnern zerschneidet, erzielt - alleine schon aus psychologischer Sicht - bei der Bevölkerung eine nachteilige Wirkung hinsichtlich des Zusammengehörigkeitsgefühls der Kommune. Gerade dieses Gemeinschaftsgefühl wurde in den 32 Jahren, die seit Bildung der Samtgemeinde Ostheide vergangen sind, durch die politischen und gesellschaftlichen Kräfte mühsam aufgebaut. Eine Zerschneidung durch eine Autobahntrasse hätte somit nicht nur für die Landschaft eine äußerst negative Wirkung.

Die raumordnerische Zerschneidungswirkung durch den Elbe-Seitenkanal ist im Rahmen der Untersuchungen berücksichtigt und mit hoch bewertet worden (Unterlage 6 / Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 43 ff). Zerschneidungswirkungen durch die Autobahn sind über die Raumverträglichkeitsuntersuchung ebenfalls in den gesamtplanerischen Variantenvergleich eingeflossen. Bei der Wahl des Abschnitts 580 kann die Zerschneidungswirkung verringert werden.

Die vorhandene Vorbelastung durch den Elbe-Seitenkanal ist in den Untersuchungen berücksichtigt worden. Im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich erweist sich Untervariante GP 7-50/1 mit dem Abschnitt 580 im Vergleich zu Untervariante GP 7-50/2 als die ungünstigere. Deutliche Nachteile hat sie dabei im Schutzgut Menschen-Erholen. Leichte Vorteile weist sie gegenüber der kanalfürneren Trasse GP 7-50/2 im Schutzgut Menschen-Wohnen auf (Unterlage 1 / UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50 und Erläuterungsbericht, S. 148 ff).

RV-LG: Aus Sicht des Schutzgutes Mensch - Wohnen wird mit der Wahl der Abschnitte 579 und 589 eine erneute Zerschneidung der Samtgemeinde und die Verlärmung der Ortschaften Wulfstorf, Vastorf und Gifkendorf vermieden. Da die Variante GP 7-50/1 keine landwirtschaftlichen Flächen berührt und die Trasse sowie die geplanten Bauwerke nicht in der freien Landschaft (an den Waldrändern) verläuft, ist sie zudem sowohl aus Sicht des Landschaftsbildes als auch aus landwirtschaftlicher Sicht günstiger.

Samtgemeinde Ostheide

36

264

ja

Stellungnahme der SG Ostheide vom 02.03.2004:

1. Die Samtgemeinde Ostheide ist entsprechend der den Antragsunterlagen beigefügten Karte mit ihren Mitgliedsgemeinden Barendorf, Reinstorf, Vastorf und Wendisch Evern in den Untersuchungsraum für die UVS Stufe II einbezogen. Die richtigerweise ausgewiesenen Konfliktschwerpunkte 9 und 10 befinden sich auf Samtgemeindegebiet.

2. Nachdrücklich wird der vom Landkreis Lüneburg vorgetragene Anregung widersprochen, den Untersuchungsraum auf eine westlich des Elbe-Seiten-Kanals (ESK) gelegene Fläche auszuweiten. Gerade in diesem Bereich würde eine nicht hinnehmbare Flächeninanspruchnahme eintreten, die zu einer weiteren Zerschneidung der Landschaft und somit auch zu einer Zerstörung von der Naherholung dienenden Flächen führt. Die Lebensbedingungen insbesondere der Bevölkerung Wendisch Everns würden eine zusätzliche Beeinträchtigung erfahren, zumal der Ort bereits jetzt durch den südlich gelegenen Standortübungsplatz und die westlich gelegene Kreisstraße 37 sowie die Ostumgehung Lüneburg und die nördlich verlaufende viel befahrene Kreisstraße 40 durch die entstehenden erheblichen Lärmimmissionen und Schadstoffemissionen vorbelastet ist.

Die raumordnerische Zerschneidungswirkung durch den Elbe-Seitenkanal ist im Rahmen der Untersuchungen berücksichtigt und mit hoch bewertet worden (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 43 ff). Zerschneidungswirkungen durch die Autobahn sind über die Raumverträglichkeitsuntersuchung ebenfalls in den gesamtplanerischen Variantenvergleich eingeflossen. Bei der Wahl des Abschnitts 580 kann die Zerschneidungswirkung verringert werden. Kumulative Belastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der Betrachtung der Lärmimmissionen aus einem einzelnen Projekt nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt.

Für die B 216 ergibt sich eine Entlastung von 3.000 Kfz/d (östlich der Ortslage Barendorf) sowie 5.000 Kfz/d (westlich der Ortslage Barendorf).

Eine Beeinträchtigung der Wohnbebauung Barendorfs oberhalb der Grenzwerte nach 16. BImSchV besteht nicht. Für den östlichen Teil Barendorfs (nordöstliche Gebäude in der Straße Auf dem Kiewitt) ergibt sich eine Überschreitung des Vorsorgewertes nach DIN 18005 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-60, Karte II.11.GP4-6). Durch

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

die Variantenabschnitte 506, 510, 576 bis 580 ergeben sich für Barendorf keine Überschreitungen der Grenz- und Vorsorgewerte nach 16. BImSchV bzw. DIN 18005. Vorbelastungen durch Schadstoffe sind durch die Berücksichtigung der Ergebnisse des LÜN- Messnetzes sowie der Hintergrundbelastungen gemäß MLuS in die Auswirkungsprognose und damit die Variantenvergleiche eingeflossen (Unterlage 1 – UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 11). Die Grenz- und Zielwerte der 22. BImSchV sowie der TA Luft werden für alle Bereiche, auch der Gemeinde Barendorf, eingehalten (Erläuterungsbericht, S. 81).

Gemeinde Reinstorf

39

1310

nein

507, 508

Die Gemeinde Reinstorf erhebt gegen die Planungen und den Bau der A39 folgende Einwände im Rahmen des Raumordnungsverfahrens.

Die Kinder der Gemeinde Reinstorf brauchen für ihre gesunde Entwicklung Ruhe am Tag und ungestörten Schlaf in der Nacht. Wir befürchten durch den Bau der A39 und die damit verbundene Zunahme des Straßenverkehrs dauerhafte Entwicklungsschäden der hier lebenden Kinder.

Seit langem warnen Mediziner, dass Lärm und insbesondere Verkehrslärm gesundheitliche Langzeitschäden verursachen. Nächtlicher Straßenlärm bewirkt, dass die Anzahl der Tiefschlafphasen abnimmt, die Traumphasen kürzer werden, die Schlafzeit insgesamt geringer wird. Schlafstörungen verstärken damit die Stresssituation, der Organismus reagiert mit einer erhöhten Ausschüttung von Stresshormonen, was wiederum auf Dauer zu verminderter Immunabwehr und Bluthochdruck führt.

Die Wohnorte der Gemeinde Reinstorf besitzen aufgrund der vorherrschenden Ruhe eine besondere Lebensqualität. Der Autobahnbau mit den Varianten 507, 508, und 700 würde diese Ruhe unverhältnismäßig stören. Die jeweilige Lage (Abstände von teilweise unter 150m) brächte eine Verlärmung hervor, gegen die wir uns wenden.

Die Schallerhebung ist unvollständig, weil nur Hochrechnungen angenommen und keine direkten Messungen vorgenommen wurden. Für die Varianten 507, 508 und 700 werden durch die Auffahrten wesentlich größere Lärmbelastungen entstehen. In den Brückenbereichen ist die Schallentwicklung gesondert zu erfassen. Wir erwarten eine konkrete Untersuchung im Vorfeld, wie hoch die Schallemissionen sein werden.

Die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung warnt mit ihrer in z.B. Gesundheitsämtern ausliegenden Broschüre "Zuviel für die Ohren?" schon mindestens seit September 2000 vor den Gefahren des Lärms mit dem Slogan "Lautes schädigt leise. . .". So führen dB(A) von 30-50 zur Beeinträchtigung der Schlafqualität und zu Konzentrationsstörungen. Es geht um die Gesundheit des Gesamtorganismus. "Geräusche, die unerwünscht sind und denen wir uns nicht entziehen können, führen zu Ärger und Unzufriedenheit, zu Unwohlsein und zu körperlichen Stresssymptomen wie Kopfschmerzen, Nervosität, Kreislaufstörungen und Magen-Darmbeschwerden."

Dies trifft im besonderen Maße auf die hiesige ländliche Gegend zu, da die Dörfer oft Mischgebiete sind und somit den Bewohnern erwartungsgemäß kein aktiver Lärmschutz (wie Lärmschutzwände und -wälle) zusteht.

Das Gebiet der Gemeinde Reinstorf ist durch die Vorzugsvariante der A 39 nicht betroffen. Eine Betroffenheit ergibt sich durch die Variantenabschnitte 507 und 508.

Die lärmtechnischen Berechnungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Das Verfahren berücksichtigt den Wind in der für den Immissionsort ungünstigsten Windrichtung. Eine Messung ist für Straßenplanungen nicht vorgesehen und für die Linienfindung einer neuen Straßen auch nicht möglich. Die Höhenlage der Trasse (u.a. zur Berücksichtigung der Lage bei Brücken) ist Bestandteil des Berechnungsverfahrens. Die lärmtechnischen Auswirkungen von Anschlussstellen werden im Rahmen der Linienfindung nicht berücksichtigt, da ihre genaue Lage und Ausbildung für die Linienfindung nicht von Bedeutung ist.

Die Trassierung der genannten Abschnitte ist so gewählt worden, dass lärmtechnische Beeinträchtigungen oberhalb der geltenden Grenzwerte nach der 16. BImSchV für die Ortslagen weitgehend vermieden werden. Eine Überschreitung ergibt sich für das festgesetzte Wohngebiet im Südwesten der Ortslage Reinstorf durch den Abschnitt 507 sowie für die östlichen Ausläufer der Ortslage Horndorf (Misch- und Dorfgebiet) durch den Abschnitt 508. Eine Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 wird für mehrere Ortslagen prognostiziert (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6, Karte GP11.11.4-6 sowie Teilvariantenvergleich GP 2-17, Karte II.11.GP2-17).

Durch den Variantenabschnitt 700 (Nordvariante) kommt es für die als Misch- und Dorfgebiet festgesetzte Ortslage Sülbeck zu keiner Überschreitung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV (Unterlage 9.1 – UVS - Variantenvergleich Nordumfahrung Lüneburg, Karte I.11.Nord). Die Einhaltung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV ist auch für festgesetzte Misch- und Dorfgebiete (54 bzw. 64 dB(A)) durch den Vorhabenträger sicher zu stellen. Dies kann, wie bei Wohngebieten, durch aktive Schallschutzmaßnahmen geschehen.

Gemeinde Reinstorf

39

1318

nein

507, 508

C 1.5 Siedlungsentwicklung, Wohnen, Schutz siedlungsbezogener Freiräume "Die Siedlungsentwicklung der Städte und Gemeinden ist so zu gestalten, dass ihre besondere Eigenart erhalten bleibt. Insbesondere gewachsene, das Orts- und Landschaftsbild oder die Lebensweise der Einwohner prägende Strukturen sind erhalten und weiterzuentwickeln."

Im Weiteren "sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festzulegen:

- Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe 'Erholung' innerhalb von Gemeinden, wenn die natürliche Eignung der umgebenden Landschaft für Erholung und Freizeit, die Umweltqualität, die Ausstattung mit Erholungsinfrastruktur sowie das kulturelle Angebot vorhanden und zu sichern sowie weiterzuentwickeln sind.
- Erholungsstandorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe 'Fremdenverkehr'
- Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe 'Ländliche Siedlung' wenn diese überwiegend landwirtschaftlich geprägt und vorrangig als

Die Vorgaben der Raumordnungsprogramme und Entwicklungspläne sind in den Untersuchungen berücksichtigt und in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 5 – Verkehrsuntersuchung, S. 37 und Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 8 ff und Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff). Die raumbedeutsamen Auswirkungen der A 39 sind in den durchgeführten Untersuchungen (Unterlage 1 - UVS, Unterlage 2 - FFH- Beiträge, Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag sowie Erläuterungsbericht) vor dem Hintergrund der Ziele und Grundsätze der Raumordnung detailliert dargestellt und beschrieben sowie innerhalb verschiedener Varianten verglichen.

Einwender:

ländliche Wohn-, Betriebs- und Produktionsstandorte gesichert werden sollen."

D 1.5

Bei den regionalen Zielen werden die Gemeinden vom Landkreis Lüneburg zu Folgendem verpflichtet:

"Erhaltung und Weiterentwicklung der das Erscheinungsbild der Gemeinden und die Lebensweise ihrer Einwohner prägenden baulichen und landschaftlichen Strukturen, insbesondere Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege innerorts wie in der freien Landschaft"

In D 1.5.07, 09 und 10 wird Reinstorf als "Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe 'Erholung'" und Wendhausen als "Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe 'Ländliche Siedlung'" bestimmt.

Gemeinde Reinstorf

39

1336

nein

507, 508

In den Erläuterungen zu D 1.5 wird verdeutlicht, dass die besondere Entwicklungsaufgabe "Ländliche Siedlung" z. B. die Erhaltung des ortstypischen Charakters, die Pflege des Ortsbilds oder einen dorfgerechten Wegebau beinhaltet; die Varianten führen so nah an den Ortschaften Wendhausen und Holzen vorbei, dass der ortstypische Charakter zerstört werden wird und ein dorfgerechter Wegebau bei dem zu erwartendem Durchgangsverkehr keinen Zweck mehr beinhaltet.

In den Erläuterungen zu D 1.6 werden in Nr. 6 die "sich aus den Zielaussagen ergebenden Konsequenzen für die einzelnen Siedlungsstandorte aufgelistet:

[. . .]

Reinstorf - besondere Entwicklungsaufgabe 'Erholung'
Wendhausen - besondere Entwicklungsaufgabe 'Ländliche Siedlung'"

Gemeinde Thomasburg

40

880

nein

In den Orten, die in den letzten Jahren als ideale ruhige Wohnstandorte u. a. auch von vielen Hamburgern gewählt wurden, wird eine weitere Wohnbauentwicklung eingeschränkt, da der Erholungswert mit dem Bau der östlichen Trassenvariante stark beeinträchtigt wird. Neben der Wohnqualität wird auch die Naherholungsqualität eingeschränkt. Denn Verkehrslärm macht eine ruhige Erholung in Natur und Landschaft besonders in den Bereichen des Mausebachtals (Naturschutzgebiet) unmöglich. In allen regionalen und überregionalen Programmen wird das Mausetal als besonders schützenswert ausgewiesen.

(RV LG): Die raumbedeutsamen Auswirkungen der geplanten A 39 auf die in den Grundsätzen des § 2 Abs. 2 ROG genannten Belangen werden unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Die Grundsätze der Raumordnung sind größtenteils durch Ziele der Raumordnung in den Raumordnungsprogrammen verwirklicht.
Siehe auch Kommentar zu 1.4, ID 1317 Gemeinde Reinstorf [39]

Im Bereich der Ortslagen Wendhausen und Holzen ergeben sich durch alle betrachteten Varianten (zum Teil deutliche) Verkehrsentlastungen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, Anlagen 25 bis 37 sowie Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Anlage 2). Siehe auch Kommentar zu 1.4, ID 1317 Gemeinde Reinstorf [39]

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die vorhandene Wohnbebauung (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) und der siedlungsnahe Freiraumbereich zur Erholung (Raumwiderstandsklasse hoch) waren wesentliche Kriterien zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. Aufgrund der im gesamten Raum gleichmäßig verteilten Siedlungen lässt sich eine Nähe zur Autobahn mit den entsprechenden Auswirkungen nicht überall verhindern. Das Mausetal ist als Vorranggebiet für Erholung erfasst (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 61 und S. 76) und in den Untersuchungen berücksichtigt worden.

Gemeinde Vastorf

41

344

ja

Das Gebiet der SGO erfährt bereits jetzt durch den ESK eine Abgrenzung der Gemeinde Wendisch Evern von den restlichen Gemeindegebieten. Würde das geplante Vorhaben verwirklicht werden, wäre eine noch größere Abriegelung dieser Gemeinde vollzogen, die inakzeptabel ist. Ein ähnlicher Teilungseffekt würde sich für die SGO bei einer Umsetzung von angedachten Untervarianten ergeben. Eine Autobahntrasse, die das Gebiet einer Kommune wie die SGO mit ca. 10.200 Einwohnern zerschneidet, muss bei der Bevölkerung eine nachteilige Wirkung auf das bestehende Zusammengehörigkeitsgefühl erwirken. Gerade dieses Gemeinschaftsgefühl ist seit Bestehen der SGO durch gesellschaftliche und politische Kräfte mühsam aufgebaut worden. Eine Zerschneidung durch eine Autobahntrasse würde somit nicht nur für die Landschaft eine äußerst schadhafte Entwicklung bedeuten.

Siehe Kommentar zu 1.5, ID 255, Samtgemeinde Ostheide [36]

Gemeinde Wendisch Evern

42

156

ja

Das Gebiet der Gemeinde Wendisch Evern erfährt bereits jetzt durch den ESK eine Abgrenzung vom restlichen Samtgemeindegebiet. Würde eine der Untervarianten verwirklicht werden, wäre eine noch erheblich deutlichere Abgrenzung Wendisch Everns zur restlichen Samtgemeinde vollzogen, die nicht akzeptabel ist. Zudem würde durch die Überquerung der Vorzugsvariante über den ESK auf Höhe der Grenze Lüneburg/Wendisch Evern das wertvolle Naherholungsgebiet in diesem Bereich beiderseits der

Die Trennung von Ortsteilen politischer Gemeinden lässt sich aufgrund der ermittelten Raumwiderstände, auch unter Beachtung des Schutzgutes Mensch, infolge der gleichmäßigen Verteilung von Ortschaften im Raum nicht in jedem Fall vermeiden. Die Zerschneidungswirkung von Verkehrsstrassen (Straße, Schiene, Wasserstraße) ist in den Untersuchungen

Einwender:

BAB-Trasse zerstört mit der Folge, dass den Menschen in Wendisch Evern ein wichtiger Erholungsraum verloren geht.

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

berücksichtigt worden (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 43 ff) und Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung. Das Vorranggebiet für Erholung im südlichen Teil des Bilmer Strauches wird durch die Vorzugsvariante sowie die Variantenabschnitte 506, 576, 577 und 578 randlich geschnitten. Diese Beeinträchtigung ist im Variantenvergleich berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49 sowie Teilvariantenvergleich GP 2-17 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46).

Gemeinde Wendisch Evern

42

160

ja

Abschließend weise ich noch darauf hin, dass die Gemeinde vom Land Niedersachsen in das Dorferneuerungsprogramm aufgenommen wurde und mit viel Mühe und monetärem Einsatz das Wohnen in Wendisch Evern lebenswerter gestaltet werden soll. Diese Bemühungen stehen im Widerspruch zu der BAB A 39.

Ohne Kommentar

Gemeinde Wendisch Evern

42

161

ja

Stellungnahme vom 03.03.2004:

1. Die Gemeinde Wendisch Evern wird im Westen durch die Kreisstraße 37 mit überörtlicher Bedeutung tangiert und in ihrer Entwicklungsmöglichkeit beeinträchtigt. Im Süden der Ortslage liegt das 723 ha umfassende Gebiet des Standortübungsplatzes, der der Größte innerhalb der Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ist. Innerhalb dieser Fläche befindet sich auch die Standortschießanlage. Im Norden ist eine Beeinträchtigung durch eine Vorrangfläche für Windenergieanlagen zu befürchten. Im Osten wird die Gemeinde durch den Elbe-Seitenkanal (ESK) und im Norden durch die Bahnstrecke Lüneburg - Dannenberg limitiert. Hinzu kommen die auf dem Gebiet der Gemeinde befindlichen Hochspannungsleitungen. Allein unter Berücksichtigung dieser einkesselnden, ja strangulierenden Lage im Raum verbietet sich jede weitere Beeinträchtigung der Gemeinde Wendisch Evern.

Raumordnerisch festgelegte Standorte sind in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung) und in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen. Ein Vorranggebiet für Windenergie ist im Gebiet der Gemeinde Wendisch Evern nicht festgelegt.

Gemeinde Wendisch Evern

42

164

ja

5. Ein Bau der A 39 im vorgesehenen Untersuchungsbereich würde darüber hinaus der Naherholung dienende Waldgebiete und die sie querenden Geh- und Radwege zerstören und landwirtschaftlich genutzte Flächen in einer Weise zerschneiden, die eine sinnvolle Bewirtschaftung unmöglich macht. Konterkariert würden damit die Bestrebungen der Gemeinde und des Landes Niedersachsen, denn beide Institutionen wollen über das Dorferneuerungsprogramm u.a. insbesondere den Erfordernissen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, (Wendisch Evern hat die Aufgabe stadtnahes Wohnen zu ermöglichen) und der Landwirtschaft entsprechen.

Für die Gemeinde Wendisch Evern ist raumordnerisch keine Festsetzung als Standort mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten vorgesehen. Das bestehende Straßen- und Wegenetz wird grundsätzlich aufrecht erhalten.

Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen ist ermittelt worden und Bestandteil der Variantenvergleiche (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag und Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff). Für Wendisch Evern ist eine starke Betroffenheit der Landwirtschaft festgestellt (Unterlage 1 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10). Siehe auch 1.5 ID 156 Gemeinde Wendisch Evern

Gemeinde Scharnebeck

51

56

nein

Der Rat der Gemeinde Scharnebeck lehnt die möglichen A 39-Trassenvarianten "Nord" und "Ebensberg", die beide über Gemeindegebiet führen, ab. Begründungen:

1. Mit beiden Trassenvarianten wird schwerwiegend in die kommunale Planungshoheit der Gemeinde für den „Grüngürtel“ um Scharnebeck herum eingegriffen; diesen hat der Rat bei der letzten Flächennutzungsplanänderung für die Naherholung seiner Bürgerinnen und Bürger festschreiben lassen.

Erholungsgebiete sind über die festgesetzten Landschaftsschutz- und Vorrang- / Vorsorgegebiete sowie Wald mit Erholungsfunktion im Rahmen der UVS berücksichtigt (Unterlage 1 – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 22) und in den schutzgutübergreifenden Variantenvergleich eingestellt. Damit sind auch die Vorsorgegebiete im Bereich der Gemeinde Scharnebeck berücksichtigt (Unterlage 1 – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5 und Untervariantenvergleich GP 4-6 sowie Unterlage 9 – Nordumfahrung Lüneburg).

Gemeinde Scharnebeck

51

57

nein

2. Die Ebensberg-Trassenvariante führt in Neu-Lentenau bis auf wenige Meter an die Wohnbebauung heran und beeinträchtigt die Wohnqualität der Einwohnerinnen und Einwohner von Neu-Lentenau und Nutzfelde massiv;

Die Beeinträchtigungen der Wohngebietsflächen in Neu Lentenau sind in der UVS ermittelt und in den schutzgutübergreifenden Variantenvergleich eingestellt

Einwender:

diese Ortsteile werden schon durch den geplanten Sandabbau mit seinen Emissionen und zusätzlichem LKW-Verkehr stark in Mitleidenschaft gezogen.

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

worden (Unterlage 1 – Untervariantenvergleich GP 4-6 und Teilvariantenvergleich GP 2-17).
Kumulative Lärmbelastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der lärmtechnischen Betrachtung eines einzelnen Projektes nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt.

Gemeinde Barum

61

691

nein

5. Der Abschnitt 527 hält die erforderlichen Abstände zur nächsten Wohnbebauung nicht ein. Diese Trasse trennt den Ortsteil Barum von dem Ortsteil Mühle. Der Abstand zur Bebauung im Ortsteil Mühle beträgt weniger als 100 m, der Abstand zum Ortsteil Barum gerade 100 m. Derartig geringe Abstände stehen nicht im Einklang mit gesunden Wohnverhältnissen. Die vorwiegend bestehenden Westwinde würden die durch die BAB entstehenden Emissionen in unzumutbarer Weise über die gesamten Ortsteile Barum und Tätendorf-Eppensen verteilen.

Eine Beeinträchtigung von Wohnbereichen oberhalb der gesetzlich vorgegeben Immissionsgrenzwerte ist aufgrund der Siedlungsverteilung im Raum nicht flächendeckend zu vermeiden.

Für die Ortslage Barum ergibt sich im südlichen Bereich durch den Abschnitt 527 eine Überschreitung Orientierungswertes tags nach DIN 18005. Für einen noch kleineren Teil ergibt sich eine Überschreitung des nächtlichen Grenzwertes nach 16. BImSchV. Der Ortsteil Mühle wird vollständig oberhalb der Grenz- und Orientierungswerte verlärm.

Die detaillierte Betrachtung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Bei der Ermittlung der lärmtechnischen Beeinträchtigungen nach RLS-90 wird der Wind mit der für den Immissionsort ungünstigsten Windrichtung angesetzt.

Gemeinde Römstedt

65

236

ja

Die Linienführungen 516, 517 und 518 verursachen in den Orten der Gemeinde einen Lärmpegel von 49dbA zur Tageszeit und 59 dbA zur Nachtzeit.

Die Vorzugsvariante 515 liegt mit ihrem Lärmpegel rechnerisch etwas darunter, aber aufgrund des häufigen Westwindes, ist auch hier von einem höheren Lärmpegel auszugehen. Bei allen Zahlenangaben beruft man sich auf Durchschnittswerte. Genaue Messungen wurden bis heute nicht durchgeführt. Die Lärmbelastungen und Belastungen durch Immissionen die durch den Zubringerverkehr im Bereich der Auf- und Abfahrten entstehen, wurden überhaupt nicht berücksichtigt. Insbesondere in Römstedt wird sich die Wohnqualität und Verkehrssicherheit erheblich verschlechtern. Diese unzumutbaren Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Römstedt sind nicht hinnehmbar.

Die lärmtechnischen Berechnungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Das Verfahren berücksichtigt den Wind in der für den Immissionsort ungünstigsten Windrichtung. Eine Messung ist für Straßenplanungen nicht vorgesehen und für die Linienfindung einer neuen Straßen auch nicht möglich. Die L 253 wird zwischen der geplanten A 39 und der Ortslage Römstedt eine Verkehrssteigerung um ca. 50 % (ca. 2.000 Kfz/d) erfahren.

Gemeinde Römstedt

65

237

ja

Mit einem Schreiben vom 05.04.2004 hat die Gemeinde Römstedt bereits Bedenken gegen eine westliche Trassenführung ausgesprochen. Das im Jahr 2000 ausgewiesene Baugebiet Gollemer Weg West erstreckt sich von Römstedt aus Richtung Abschnitt 516 und 515 (Südwest). Dieses Baugebiet (35 Häuser) ist für die Gemeinde die letzte und einzige Möglichkeit, Bauwillige aus der Gemeinde mit Grundstücken zu versorgen. Die Ausweisung des Baugebietes: Ort, Größe und Himmelsrichtung beruhen auf Empfehlungen der Bezirksregierung Lüneburg. Die Planung der Autobahnabschnitte 516, aber auch die Vorzugsvariante 515 beeinträchtigen schon heute den Grundstücksverkauf erheblich. Kaufverträge mit vorhandenen Bauwilligen kommen wegen der möglichen Autobahnnahe nicht zum Abschluss.

Die Grundstücke befinden sich im Besitz der Gemeinde und wirken sich seit dem Jahr 2000 negativ auf die Gemeindefinanzen aus.

Flächennutzungs- und Bebauungspläne sind zur Berücksichtigung der kommunalen Planungsabsichten ausgewertet worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 52 ff). Daneben hat eine Abfrage bei den Kommunen zu weiteren Planungsabsichten stattgefunden. Das genannte Gebiet ist als bestehendes Wohngebiet berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 8-17, Karte II.11.GP8-17).

Gemeinde Bienenbüttel

67

248

ja

4. Sollte eine Änderung der Vorzugsvariante nicht erfolgen, sind die folgenden Punkte unerlässlich:

4.1 Für die betroffenen Ortsteile Wulfstorf, Hohnstorf und Edendorf sind zur Minimierung des Lärmpegels entsprechende Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Die vorgesehene Anschlussstellen dienen zur Verknüpfung des untergeordneten Straßennetzes mit der A 39. Diese Anschlüsse des untergeordneten Straßennetzes erhöhen die Verbindungsqualität und die Erreichbarkeiten (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung) und können damit zum Abbau der bestehenden Defizite im Untersuchungsraum beitragen. Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Das gilt auch für den Trassenabschnitt 581, der in Verbindung mit anderen Abschnitten diese Vorgabe erfüllt. Für die Ortslagen Wulfstorf und Hohnstorf ergeben sich keine lärmtechnischen Beeinträchtigungen oberhalb der Grenzwerte nach 16. BImSchV oder der Vorsorgewerte

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

nach DIN 18005. Selbst das Wohnumfeld wird nur für Wulfstorf sehr geringfügig oberhalb der Vorsorgewertes tags verlärm. Die Ortslage Edendorf wird zu großen Teilen oberhalb des Vorsorgewetes nachts nach DIN 18005 verlärm. Eine Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV sind für Edendorf nicht ermittelt. Die detaillierte Planung eventuell erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte und erfolgt nach den gesetzlichen Vorgaben.

Gemeinde Bienenbüttel

67

251

ja

4.4 Für den durch die BAB besonders betroffenen Sloh-Hof von Ernst-Friedrich Kühl (Edendorf) sind Lärmschutz- und andere Ersatzmaßnahmen zu treffen, damit ein landwirtschaftlicher Betrieb fortgeführt werden kann und der Sloh-Hof als Wohnsitz unter lebenswerten Bedingungen dienen kann.

Die detaillierte Planung eventuell erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte und erfolgt nach den gesetzlichen Vorgaben.

Einzelbetriebliche Betrachtungen sind nicht Bestandteil der Linienfindung, sie finden in den weiteren Planungsschritten statt.

Gemeinde Lüder

70

563

ja

Besonders betroffen ist die Gemeinde Lüder aber dadurch, dass sie durch die vorgelegte Planung der B 190n in vier Teile zerschnitten wird. Darüber hinaus wird die in vielen Jahren gewachsene Verbindung der Ortsteile Reinstorf / Röhren und Lüder zerschnitten. Das betrifft die Grundschüler der Ortsteile, die in Lüder zur Schule gehen, sowie die Verbindungen der Bürger, die sie in verschiedenen Vereinen aufgebaut haben. Die Nähe der B 190n zu dem in Lüder gelegenen Baugebiet „Hinter dem Hagen“ beeinträchtigt die Wohnqualität erheblich und führt zu einer Wertminderung der Grundstücke und beeinträchtigt das Schutzgut „Mensch“ erheblich. Dies ist unter Berücksichtigung der Teilung, die der Elbeseitenkanal bereits bewirkt, nicht hinzunehmen. Dies kann auch durch eine Anbindung der untergeordneten Straßen nicht verhindert werden. Abhilfe kann nur geschaffen werden, wenn die Trasse der B 190 n nicht im Bereich Lüder verwirklicht wird sondern so wie es sich aus der Resolution der Gemeinde vom 12.7.2005 ergibt. Dort ist folgendes ausgeführt:

Die Trennung von Ortsteilen politischer Gemeinden lässt sich aufgrund der ermittelten Raumwiderstände, auch unter Beachtung des Schutzgutes Mensch, infolge der gleichmäßigen Verteilung von Ortschaften im Raum nicht in jedem Fall vermeiden.

Die Zerschneidungswirkung von Verkehrsstrassen (Straße, Schiene, Wasserstraße) ist in den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 43 ff) und Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung.

Das bestehende Straßen- und Wegenetz wird grundsätzlich aufrecht erhalten.

Samtgemeinde Rosche

72

168

ja

Diese raumordnerischen Vorgaben (Anm.: Auszüge aus dem LROP und dem RROP des LK Uelzen zu C/D 1.1, 1.3, 2.1, 3.2, 3.8) wurden bei der Entwicklung und Gestaltung der Ortslagen im Samtgemeindegebiet zugrunde gelegt. In der Samtgemeinde Rosche wurde ein besonderer Schwerpunkt auf die wohnbauliche Entwicklung in den Hauptorten der einzelnen Gemeinden und auf die wirtschaftliche Entwicklung im Bereich der Landwirtschaft, auch in Verbindung mit der Erzeugung regenerativer Energie, gelegt. Da als raumordnerische Vorgabe die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten für Rosche festgelegt wurde, hat auch die Naherholung im unmittelbaren Siedlungsbereich einen hohen Stellenwert.

Die dargestellte Vorzugsvariante wirkt sich insbesondere auf die Ortslage Oetzen aus. In diesem Hauptort der Gemeinde Oetzen wurde gerade in den letzten Jahren ein neues Wohngebiet erschlossen. Die geplante Linienführung wirkt sich negativ auf die Wohnqualität innerhalb der gesamten Ortslage aus. Die Schallemissionen sind in dieser unmittelbaren Nähe nicht hinnehmbar.

Die raumordnerische Vorgabe Entwicklung und Sicherung von Wohnstätten ist für die Samtgemeinde Rosche berücksichtigt worden (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen zu den Besonderen Gemeindefunktionen).

Zur Berücksichtigung der siedlungsnahen Erholung sind die Siedlungen mit dem Wohnumfeldbereich versehen worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 55).

Für einen großen Teil der Ortslage Oetzen ergibt sich durch den Variantenabschnitt 519 sowie den sich daran anschließenden Abschnitt 525 eine Überschreitung der Lärmgrenz- bzw. -vorsorgewerte nach 16. BImSchV von 49 dB(A) nachts bzw. nach DIN 18005 von 45 dB(A) nachts. Eine östliche Umgehung Oetzens über den Variantenabschnitt 526 verbessert die Situation für die Ortslage Oetzen nur unwesentlich, da im Osten Dorf- und Mischgebiete, im Westen Wohngebiete betroffen sind und dementsprechend für den Osten der Lärmgrenzwert von 54 dB(A) nachts anzusetzen ist.

Aufgrund der gesamtplanerischen Abwägung im Teilvariantenvergleich GP 13-46 wird der Verlauf über den Abschnitt 525 westlich von Oetzen bevorzugt. Eine Reduzierung der Lärmemissionen ist über entsprechende Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

Gemeinde Oetzen

73

201

ja

Die Gemeinde Oetzen hat in ihrer Stellungnahme die Varianten einschließlich der Vorzugsvariante von den Gelenkpunkten 12 bis 17 (GI) 12-17) und 13 bis 20 (GP 13-20/1 u. GP 13-20/11) zu betrachten.

Die Vorzugsvariante führt vom Gelenkpunkt 12 über den Gelenkpunkt 17 zum Gelenkpunkt 20 und verläuft damit über das Gebiet der Gemeinde westlich der Ortschaften Oetzen und Stöcken.

Bezug nehmend auf die Umweltverträglichkeitsstudie, Untervariantenvergleich GP 13-20, Punkt 2 Schutzgut Menschen, Seite 5, verläuft die als Vorzugsvariante vorgestellte Trasse GP 13-20/I in einem Abstand von 200 (Nord-West) bis 400 (Süd-West) Meter zum Ortsrand Oetzen in Dammlage. Diese Trassenführung in derartiger Ortsnähe ist für die Gemeinde Oetzen aus den verschiedensten Gründen, die hier dargelegt

Die Einhaltung der Grenzwerte nach 16. BImSchV ist mit Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Oetzen grundsätzlich möglich; die genaue Ausbildung der Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die im Erläuterungsbericht auf Seite 85 genannten Angaben beziehen sich auf die freie Schallausbreitung ohne Lärmschutzmaßnahmen.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Erläuterungsbericht, S. 77ff und S. 137 ff) diejenige Trasse

Einwender:

werden sollen, nicht tragbar und wird abgelehnt. Verlärmung
Bei einem derart geringen Abstand zu einem Wohngebiet sind die in der DIN 18005 verankerten Vorsorgewerte und in der 16. BImSchV festgehaltenen Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete nicht einzuhalten.
Bei einer zu erwartenden Verkehrsbelastung von ca. 28.000 Fahrzeugen pro Tag (Verkehrsuntersuchung für die A 39 - Ergebnisbericht Seite 4 u. 10) ist die Überschreitung dieser Werte bis zu einer erheblich weiteren Entfernung zu erwarten (Allgemein verständliche Zusammenfassung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren, Seite 85).
Ein Verlauf, der in klarem Widerspruch zu den Raumordnungsprogrammen - Raum- und Siedlungsstrukturen, natürliche Lebensgrundlagen sichern, Raumansprüche umweltverträglich befriedigen - steht.
- Flächenansprüche und über die direkt beanspruchte Fläche hinausgehende Auswirkungen sind zu minimieren.

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die Auswahl der Vorzugsvariante fand nach einer umfangreichen Bestandserhebung und -bewertung statt. Im Rahmen einer Gesamtbetrachtung wurden alle Kriterien in die Gesamtabwägung zur Ermittlung der Vorzugsvariante aus gesamtplanerischer Sicht in den Variantenvergleich eingestellt.

Für den Untervariantenvergleich GP 13-20 ergibt sich ein Vorteil für die Variante GP 13-20/1 westlich von Oetzen und Stöcken infolge der Ergebnisse der UVS (Erläuterungsbericht, S. 177). Für den Untervariantenvergleich GP 8-17 ergibt sich ebenfalls, vor allem aufgrund der Ergebnisse der UVS, ein Vorteil für die Variante GP 8-17/1 mit einem Verlauf westlich von Oetzen und Stöcken (Erläuterungsbericht, S. 158). Aus den Untervariantenvergleichen ergibt sich folglich, wie auch aus den weiträumigeren Teil- und Hauptvariantenvergleichen, eine Lage der Vorzugsvariante westlich der Ortschaften Oetzen und Stöcken.

Gemeinde Oetzen

73

204

ja

Entwicklungspotentiale
Die Gemeinde hat in der Ortschaft Oetzen am westlichen Ortsrand das Baugebiet "Hofkoppel" mit 48 Bauplätzen in 3 Bauabschnitten beplant und teilweise vorfinanziert. Der erste Bauabschnitt ist nahezu abgeschlossen. Bereits mit Bekanntgabe der Vorzugsvariante hat die Unverkäuflichkeit der Baugrundstücke eingesetzt. Niemand möchte ein Eigenheim-Grundstück in einer Entfernung von 300 bis 400 Metern zur Autobahn mit Blick auf diese erwerben. Bei den bebauten Grundstücken hier sowie auch im Baugebiet „Am Bahnhof 3 u. 4“ treten erhebliche Wertverluste ein.
Aus im Anschluß dargestellten Gegebenheiten und Gründen ist der westliche Ortsrand des zentralen Gemeindeortes die einzig mögliche Entwicklungsrichtung.

Aus den Raumordnungsprogrammen:

- Raum- und Siedlungsstruktur sind zu sichern
- natürliche Lebensgrundlagen sind zu sichern
- Raumansprüche sind bedarfsorientiert, funktionsgerecht und umweltverträglich zu befriedigen
- regionale Besonderheiten u. Entwicklungspotentiale für den Strukturwandel sind zu nutzen

Die Gemeinde Oetzen ist in Bezug auf die Schaffung außerlandwirtschaftlicher Erwerbsmöglichkeiten in Zusammenhang mit der raumplanerisch bedeutsamen Nutzung von regenerativen, umweltfreundlichen Energien zu einem wichtigen Standort im Landkreis Uelzen geworden.

So entsteht zwischen Oetzen, Dörnte und Bruchwedel ein Windpark und an der Kreisstraße 48 nordöstlich von Oetzen eine Biogasanlage. Alle positiven Aspekte betrachtet, bedeutet dies andererseits fehlende Entwicklungsmöglichkeiten in Nord und Ostrichtung. Südlich ist eine Ausdehnung durch die Wipperrauniederung stark begrenzt.

Stadt Uelzen

81

308

ja

Die A 39 verläuft in einer Entfernung von ca. 500 m zur Ortslage Riestedt, zu den Ausläufern der Bebauung Riestedts auf der Nordseite der B 191 sind es nur ca. 350 m. Im späteren Planfeststellungsverfahren müssen klare Aussagen zur Verträglichkeit der Wohnnutzung in den Dorfgebietsflächen Riestedts mit den Schallemissionen der Autobahn gemacht werden.

Die Aussage zu den lärmtechnischen Auswirkungen der A 39 auf Siedlungsgebiete ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Gemeinde Wieren

84

703

ja

2. Das Lebensraumpotential für den Menschen wird in unserem Gemeindegebiet neben den Lärm- und Schadstoffmissionen besonders im Hinblick auf Barrierewirkungen mit erschwerter Zugänglichkeit benachbarter Siedlungen (siehe Punkt 1.) bzw. der siedlungsnahen Freiräume eingeschränkt, insbesondere der Naherholungsbereich Kroetzühle, Kroetze und Ostedt (visuelle Überprägung der Landschaft durch Brücken- und Dammbauwerke).

Nach vorliegender Planung werden Verbindungen gekappt:

- Emern - Kroetze
- Gr. Pretzier - Kroetzühle (beschlossener Plan der Dorfneuerung)
- Ostedt - Friedhof (Zimmerei - "Spurplattenweg")
- Kroetzühle - Friedhof Ostedt ("Spurplattenweg")

Gerade auch diese vier aufgeführten Verbindungswege tragen zu einer besonderen, natürlichen und emotionalen Lebensqualität ("Sozialgefüge")

Die Zerschneidung siedlungsnaher Freiräume war ein Kriterium innerhalb der groben Raumanalyse (Raumwiderstandsklasse hoch, Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 37). Das bestehende Straßen- und Wegenetz bleibt grundsätzlich aufrecht erhalten. Eine Zusammenlegung von Wege zur Querung der A 39 ist möglich. Die detaillierte Planung zur Ausgestaltung des Straßen- und Wegenetzes ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Die visuelle Überprägung des Landschaftsbildes ist im Schutzgut Landschaft betrachtet worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 52 ff) und somit in die Gesamtvergleiche zur Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen.
Siehe Kommentar zu 4.10, ID 702 Gemeinde Wieren [84]

Einwender: und Lebensgefühl für die Bürger unserer Gemeinde bei!	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Wrestedt	85	708	ja	
Zum Ortsteil Wrestedt: Wir sehen allerdings in dem Trassenabschnitt 534 südlich von Wrestedt und Klein Bollensen, der nicht zur Vorzugsvariante gehört, erheblich größere Beeinträchtigungen durch Lärm und Durchschneidung. Da außerdem sehr viel mehr Menschen hierdurch in Mitleidenschaft gezogen würden, halten wir diese Trassenführung für ungeeignet.				Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen der Ortslagen der Gemeinde Wrestedt durch den Abschnitt 534 sind in den Untersuchungen ermittelt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23, Karte II.11.GP15-23, Blatt 2 und Untervariantenvergleich GP 21-36, Karte II.11.GP21-36, Blatt 1) und in die Variantenvergleiche entsprechend eingestellt worden.
Gemeinde Wrestedt	85	709	ja	
Aus raumordnerischer Sicht besteht die größte Betroffenheit der Gemeinde Wrestedt durch die Trassenvariante 534. Sie durchschneidet, etwa 500 m südlich der Ortslage Wrestedt und etwa 600 m nördlich der Ortslage Nettelkamp die naturräumliche Einheit "Stadenser Bucht" ist ost-westlicher Richtung. Über die Niederung des Eisenbaches würde eine Autobahn auf einem Damm verlaufen. Damit ist nicht nur die großräumige Verlärmung dieses Landschaftsraumes gegeben, sondern auch eine gravierende optische Veränderung dieser naturräumlichen Einheit "Stadenser Bucht". Die Eignung dieses Gebietes als Erholungs- und Touristikbereich sowie als Lebensraum der ansässigen Bevölkerung würde erheblich beeinträchtigt.				Die visuelle Überprüfung des Landschaftsbildes ist im Schutzgut Landschaft betrachtet worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 52 ff) und somit in die Gesamtvergleiche zur Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen. Ebenso ist neben der Verlärmung von Siedlungsbereichen die Verlärmung von Erholungsräumen und Erholungszielpunkten sowie der Landschaft Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 23 f und S. 52 ff) und in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen.
Gemeinde Wrestedt	85	711	ja	
Zum Ortsteil Lehmke: Uns ist bewusst, dass durch den geplanten Trassenverlauf für unmittelbar Betroffene persönliche Härten und Nachteile entstehen können. Wir treten dafür ein, dass diese durch geeignete Maßnahmen verringert werden, wenn die A 39 geplant und gebaut wird. Dieses betrifft vor allem die Trassenführung, die in einem Abstand von ca. 600 m - 700 m östlich des Ortsteiles Lehmke verläuft. Die Beeinträchtigung durch Verkehrslärm erscheint hier gegeben. Dieses soll beim Planfeststellungsverfahren konkret überprüft und gegebenenfalls durch entsprechende Maßnahmen verringert werden. Wir treten darum für eine Verlegung der Trasse um ca. 200 m - 300 m in Richtung Osten ein. Die Trasse würde dann entlang der Gemarkungsgrenze Lehmke-Kahlstorf verlaufen und Ländereien betreffen, die schon seit einiger Zeit nicht mehr bewirtschaftet werden. Außerdem würde das in der derzeitigen Planung betroffene Waldgebiet nicht durchschnitten, sondern bliebe in seiner jetzigen Größe erhalten. Der Lärmschutz würde zusätzlich dadurch erhöht, wenn die Autobahntrasse nicht ebenerdig bzw. höhengleich verlief, sondern tiefergelegt würde. Eine derartige Höhenveränderung gegenüber dem geplanten Trassenverlauf wäre bezüglich des Lärmschutzes sowohl für Lehmke als auch für Kahlstorf als sehr positiv zu bewerten.				Eine lärmtechnische Beeinträchtigung der Ortslage Lehmke oberhalb der Grenzwerte nach 16. BImSchV ist nicht gegeben. Für einen sehr kleinen Teil im Nordwesten der Ortslage (keine Bebauung vorhanden) wird der Orientierungswert nachts nach DIN 18005 überschritten (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 13-20, Karte II.11.GP13-20, Blatt 2). Die Vermeidung bzw. Minimierung lärmtechnischer Beeinträchtigungen oberhalb der Grenzwerte nach 16. BImSchV durch eventuell erforderliche Schallschutzmaßnahmen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Eine Verschiebung der Trasse nach Osten kann im Rahmen der Entwurfsplanung überprüft werden. Die derzeitige umweltfachliche Datengrundlage spricht nicht grundsätzlich dagegen. Jedoch würde die Variante dann in Längsausrichtung durch den Talbereich des Teichgrabens verlaufen, der als Fließgewässer allgemeiner Bedeutung und Amphibienlebensraum kartiert und von allgemeiner faunistischer Bedeutung ist (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, Karte II.13.GP13-20, Karte II.14.GP13-20 sowie Blatt 2, Karte II.15.GP13-20, Blatt 2). Zum Planfeststellungsverfahren sind die Bestandsdaten insbesondere im Schutzgut Tiere und Pflanzen zu konkretisieren. Hiernach ist über eine Verschiebung der Trasse zu entscheiden.
Stadt Gifhorn	90	126	nein	
die am 28. März 2006 zugegangenen Unterlagen zu o.g. Projekt habe ich geprüft. Dabei sind mehrere Belange aufgefallen, die meiner Ansicht nach entweder nicht berücksichtigt oder nicht genügend gewichtet worden sind. Trotzdem möchte ich betonen, dass die abschließende Bewertung mit der daraus resultierenden Nicht-Berücksichtigung der durch Gifhorn führenden Variante richtig ist. Lediglich die Eindeutigkeit, mit der jeweils beschieden wurde, dass diese Variante nicht weiter zu verfolgen ist, ist meiner Auffassung nach nicht klar genug ausgefallen. Daher nehme ich, um diese Eindeutigkeit klar zu stellen, wie folgt Stellung:				ohne Kommentar
Stadt Gifhorn	90	127	nein	
1. Falsche Beurteilung der Eingriffe in bestehende und geplante Baugebiete Vorhandenes Baugebiet "Zur Laage II": - In der Ortslage Gamsen wird im Bereich der Tankstelle von einem ca. 150 m breiten Korridor (Ordner 18, Seite 41) ausgegangen durch den die Trassenvariante verläuft. Der verbleibende Korridor zwischen Bruno-Kuhn-Straße (mit unmittelbar angrenzender Wohnbebauung auf der Südseite und Privatgärten mit Bebauung auf der Nordseite) beträgt tatsächlich aber lediglich zwischen 55 m an der breitesten und nur 25 m an der schmalsten				Auf die Trassenführung im Norden von Gifhorn wurde im Rahmen der UVS gesondert hingewiesen: „In der Ortslage Gamsen durchfährt die Trasse ein nur ca. 120 m breite Freifläche mit direktem Anschluss an die bestehenden Siedlungsränder. Von diesen 120 m sind weitere ca. 60 m bereits als Wohnbaufläche über einen rechtskräftigen Bebauungsplan festgelegt. In diesem Bereich sind neben den Verlusten von Wohnbaufläche auch hohe visuelle

Einwender:

Stelle.

Die damit faktisch nur zur Verfügung stehenden Breiten von 25 bis 55 m würden somit weder für einen Autobahnquerschnitt RQ 29,5 in Tieflage (Breite inkl. Böschungen und Entwässerung rd. 50 m) noch für einen Querschnitt auf einer Brücke (Mindestbreite 30,5 m) ausreichen. Obwohl mit dieser Trassenvariante direkt an die Privatgrundstücke heranrückt wird, wird im "Vergleich der Varianten" (Seite 12, Ordner 18) trotzdem wieder von Abständen im Siedlungsbereich von ca. 50 m gesprochen. Die Eingriffe in private Flächen sind somit in der Bewertung nicht oder nicht angemessen berücksichtigt.

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Beeinträchtigungen der angrenzenden Siedlungsränder zu erwarten." (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 32-46, S. 7 und Karte II.11.GP32-46 sowie Teilvariantenvergleich GP 13-46, S. 8 und Karte II.11.GP13-46, Blatt 2).

Die Abstandsangaben wurden aus dem Bebauungsplan Nr. 29 „Zur Laage II“ der Stadt Gifhorn entnommen. Der Variantenvergleich gibt die Situation vor Ort daher korrekt wieder.

Ein Eingriff in private Flächen wird im Rahmen des Schallschutzes sowie der Immissionsbetrachtungen betrachtet. Die Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.

Stadt Gifhorn

90

128

nein

Darüber hinaus wird nur von Verlusten von "Wohnbaufläche eines rechtskräftigen Bebauungsplanes" gesprochen, es handelt sich aber bei dem Gebiet "Zur Laage II" um bereits verkaufte Baugrundstücke, auf denen ab Sommer 2006 Wohnbebauung entstehen wird. Ein Wohnheim der Lebenshilfe ist bereits errichtet und bezogen.

- Hinzu kommt, dass der planungsrechtlich gesicherte Grünzug vernichtet würde, der auf Grundlage des Landschaftsplans der Stadt Gifhorn als "Grünverbindung zwischen den Ortsteilen" eingetragen ist. Die Eingriffe in bzw. der totale Verlust von öffentlichen Flächen ist somit in der Bewertung nicht oder nicht angemessen berücksichtigt.

- Aufgrund der obigen Aspekte wäre aus Sicht der Stadt Gifhorn allenfalls ein Tunnel in diesem Abschnitt realisierbar. Unter dieser Einschätzung sind die Baukosten für diese Variante um die Kosten eines entsprechenden Tunnelbauwerks zu ergänzen und in der Bilanzierung zu berücksichtigen.

- In allen Fällen (Einschnitt, Brücke oder Tunnel) ist die im Grünzug vorhandene 110 kV-Hochspannungsleitung zu berücksichtigen. Aufgrund der Trassenlage der A 39 und den erforderlichen Abstandsflächen zur Randbebauung verbleibt kein Platz, diese Leitung oberirdisch zu trassieren. Eine unterirdische Führung ist aber aufgrund der hohen Spannungen technisch nahezu ausgeschlossen. Andere Ost-West-Korridore zur Verlegung dieser Leitung existieren auf dem Stadtgebiet Gifhorns nicht. In diesem Zusammenhang ist zu klären, inwieweit eine Verlegung überhaupt möglich ist und inwieweit Zusatzkosten für den Bau der A 39 bei den Vergleichen der Trassenvarianten berücksichtigt worden sind.

Sowohl der Verlust der Siedlungsbereiche wie auch der Verlust des Grünzuges sind im Schutzgutbereich Wohnen der UVS bilanziert und im Variantenvergleich berücksichtigt worden. Die angesprochene Bezeichnung „Wohnbaufläche eines rechtskräftigen Bebauungsplanes“ dient der Konkretisierung der betroffenen Flächen. Eine Unterscheidung zu bereits vorhandenen Bebauungen ist hiermit nicht erfolgt. Die Flächen sind als vorhandene Bebauung bzw. Freifläche erfasst worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 32-46, Karte II.11.GP32-46 sowie Teilvariantenvergleich GP 13-46, Karte II.11.GP13-46, Blatt 2).

Die technische Detailplanung, zum Beispiel zur Verlegung von Leitungen, ist nicht Gegenstand der Linienfindung für eine Autobahntrasse. Demzufolge sind eventuell erforderliche Kosten zur Verlegung der angesprochenen 110 kV- Leitung nicht in den Variantenvergleich eingestellt.

Stadt Gifhorn

90

129

nein

Geplantes Baugebiet "Zur Laage III":

- Die Trassierung der A 39 durch Gamsen ignoriert den wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Gifhorn. Die beabsichtigte Entwicklung eines innenstadtnahen Wohngebietes wird damit in entscheidendem Maße erschwert bzw. behindert.

Die Entwicklungsperspektive der Stadt Gifhorn wird dabei auch in ihrer Ganzheit stark behindert. Die städtebauliche Entwicklung von Gifhorn ist darauf ausgerichtet, dass eine Erweiterung vornehmlich in Richtung Norden/Nordwesten stattfindet. Ausdehnungen von anderen Siedlungsbereichen als die beschriebene sind faktisch kaum möglich (Landschaftsschutzgebiete, Vorranggebiete, Hochwasserschutzgebiete, Begrenzungen durch Umgehungsstraßen). Somit wird durch die A 39 der Stadt Gifhorn ein Teil ihrer Planungshoheit entzogen.

ohne Kommentar

Stadt Gifhorn

90

130

nein

Geplantes Baugebiet "Westerfeld Süd":

- In den Raumordnungsunterlagen ist die derzeit in Planung befindliche Anschlussstelle der K 33/1 an die B 4 nicht berücksichtigt. Diese Anschlussstelle ist aber eines der Kernstücke der neuen Ortsentwicklung von Gifhorn, die sowohl Wohngebiete (Zur Laage II, III und N, siehe oben) als auch Gewerbeflächen im Baugebiet "Westerfeld Süd" vorsieht. Ohne den Anschluss des Gewerbegebietes an das überörtliche Straßennetz ist das Gewerbegebiet jedoch nicht realisierbar. In den Raumordnungsunterlagen fehlt eine Aussage zu dieser Anschlussstelle im Hinblick auf die Anbindung an die Autobahn.

Grundsätzlich werden Bundesstraßen sowie weitere verkehrlich hochbelastete Straßen des nachgeordneten Netzes mit der A 39 verknüpft. Ein direkter Anschluss der K 33/1 an die A 39 ist zunächst nicht vorgesehen.

Stadt Gifhorn

90

141

nein

4. Mangelhafte Berücksichtigung von Erholungsfunktionen

- Im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) wurde vom ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig) ein regionales Freiraumsicherung- und Entwicklungskonzept erarbeitet und mit den betroffenen Gebietskörperschaften abgestimmt. Dieses Konzept bildet bereits eine wesentliche Grundlage für das künftige RROP. Darin sollen an verschiedenen Stellen Vorranggebiete für Freiraumfunktionen dargestellt werden. Diese Vorranggebiete sind jedoch in den Unterlagen zum

Das Freiraumentwicklungskonzept enthält eine Karte „Vorsorge- und Vorranggebiete für die Erholung“, die hinsichtlich der für die Erholung relevanten Flächen im RROP 1995 aktualisiert wurde. Diese Flächen wurden in der UVS unter dem Schutzgutbereich Erholung berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 44 und S. 54 ff). Hinsichtlich der siedlungsbezogenen Freiräume wurde im Rahmen der UVS um die im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiche ein Puffer von 500 m als Wohnumfeld

Einwender:

Raumordnungsverfahren A 39 nicht berücksichtigt. Es handelt sich dabei u. a. um folgende Bereiche:

- Gebiet östlich der B 4 zwischen Gifhorn-Kästorf und Wagenhoff
- Gebiet westlich der Ortschaft Westerbeck bzw. südlich der Ortschaft Triangel (Gemeinde Sassenburg)

Beide Bereiche wären von einer Linienführung der Teilvariante GP 32-46/1 betroffen. Die entsprechenden Beeinträchtigungen, insbesondere für das Schutzgut Mensch / Erholen, sind jedoch in die Beurteilungen der jeweiligen Teilvarianten noch nicht eingeflossen.

- Es ist davon auszugehen (obwohl in den Unterlagen nicht so beschrieben), dass die in Tabelle 2-3, Seite 13, Ordner 18 genannten "Erholungszielpunkte" den "touristischen Anziehungspunkten" der Karten entsprechen soll. So dies der Fall ist, sind die Angaben in der Tabelle fehlerhaft. Gemäß Karte muss es in der Tabelle richtig heißen: 7 Punkte mit einer Verlärmung von 55 dB(A) (anstelle von 4 lt. Tabelle) und 6 Punkte mit 50 dB(A) (anstelle 2 lt. Tabelle).

Nr.: ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

abgegrenzt, welcher im Schutzgutbereich „Wohnen“ den siedlungs- und wohnungsnahen Erholungsraum besonders würdigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 55). Hiermit sind über den gesamten Untersuchungsraum flächendeckende Daten für einen fundierten Variantenvergleich gegeben. Die Vorranggebiete für Freiraumfunktionen liegen nur für einen begrenzten Untersuchungsraum vor und sind daher nicht vergleichbar. Die in der UVS abgegrenzten Wohnumfeldbereiche decken sich in weiten Teilen mit den Vorranggebieten für Freiraumfunktionen. Hinsichtlich der raumordnerischen Belange sind die Vorranggebiete für Freiraumfunktionen in der RVU berücksichtigt worden (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 40 ff).

Die im Rahmen des Schutzgutes Mensch- Erholen berücksichtigten Erholungszielpunkte sind vornehmlich Sehenswürdigkeiten, wie sie auch in den jeweiligen Variantenvergleichstexten beschrieben werden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich). Unterkünfte wie Ferienhaussiedlungen, Campingplätze oder auch Sportplätze, die im Datensatz „Touristische Anziehungspunkte“ enthalten sind, werden bereits in der Auswirkungsprognose im Schutzgutbereich Mensch-Wohnen als Wohnbereiche bzw. Bereiche der ortsnahen Erholung berücksichtigt. Eine nochmalige Betrachtung als Erholungszielpunkt in der Auswirkungsprognose im Schutzgutbereich Erholen führt zu einer Doppelbewertung (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 61).

Gemeinde Jembke

95 801

ja

- Weiterhin schreiben Sie, dass das Wohnumfeld Mensch-Wohnen, Mensch-Erholen, in einem Bereich von 500 m nicht von der Autobahn berührt werden soll. Dieses trifft für den südlichen Siedlungsbereich von Jembke, hier Hauptstraße von Tappenbeck kommend, nicht zu. Die Siedlung wird in einem Abstand von 80 - 160 m von der Autobahn tangiert. Hier fordern wir auf jeden Fall aktiven Lärmschutz einzuplanen und durch ein Lärmschutzgutachten abzusichern. Dieses von uns geforderte Lärmschutzgutachten muss aus Sicht der Gemeinde Jembke auch für den Bereich Altdorf und den Bereich des Bebauungsplanes "König-Carls-Feld" und hintergelagerten Bereichen erstellt werden.

Detaillierte Aussagen zur Notwendigkeit sowie Art und Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen sind Bestandteil weiterer Planungsschritte. Hier werden weitere Untersuchungen durchgeführt und die genauen Betroffenheit dargestellt.

Gemeinde Ehra-Lessien

102 331

ja

- Siedlungsentwicklung
Die beabsichtigte östliche Siedlungsentwicklung des Ortsteil Lessien darf durch die Autobahntrasse nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden. Alternative Entwicklungsmöglichkeiten bestehen hier nur sehr eingeschränkt.

Entwicklungsplanungen sind bei den Kommunen abgefragt und bei entsprechendem Rücklauf in die Untersuchungen eingestellt worden.

Gemeinde Türlau

106 870

nein

6. Trennung von Orten
Ortsteile politischer Gemeinden, die in unmittelbarer Nähe zueinander liegen, sollen auch künftig eine Einheit ohne die Trennlinie durch eine BAB bilden.

Siehe Kommentar in diesem Kapitel unter ID 94 - Samtgemeinde Brome [107]

Samtgemeinde Brome

107 94

nein

6. Trennung von Orten
Ortsteile politischer Gemeinden, die in unmittelbarer Nähe zueinander liegen, sollen auch künftig eine Einheit ohne die Trennlinie durch eine BAB bilden.

Die Trennung von Ortsteilen politischer Gemeinden lässt sich aufgrund der ermittelten Raumwiderstände, auch unter Beachtung des Schutzgutes Mensch, infolge der gleichmäßigen Verteilung von Ortschaften im Raum nicht in jedem Fall vermeiden. Die Zerschneidungswirkung von Verkehrsstraßen (Straße, Schiene, Wasserstraße) ist in den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 43 ff) und Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung.

Gemeinde Hankensbüttel

109 304

nein

Konkrete Auswirkungen für Hankensbüttel durch Querspangen

- weil die Querspange viele Wohnlagen und Einrichtungen verlärmert und durch Immissionen belastet. Dies ist besonders der Fall bei zu geringem Abstand von den Baugebieten bzw. Ortsteilen Hohes Feld, (190 n/2), Hässelmühler Weg, Mariental und zwischen Isenhagen/Emmen (190 n/3), südöstlich von Emmen/Im Winkel(190 n/5) sowie Alt-Isenhagen (190 n/3 und (190 n/4)

Die gewählte Variante B 190n/1 erweist sich nach dem schutzgutübergreifenden Variantenvergleich als diejenige mit den geringsten negativen Auswirkungen. Dies ergibt sich vor allem aus der Betroffenheit Hankensbüttels im Bereich des Schutzgutes Mensch- Wohnen (Unterlage 1 - UVS-Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n, S. 6 ff und S. 37 ff).

Einwender:

- weil die B 190n/3 Baudenkmäler wie das Kloster Isenhagen mit seinem Gesamtensemble beeinträchtigt,
- weil die B 190n/3 die einzige Schulweg- und touristische Querverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Emmen und Hankensbüttel sehr stark beeinträchtigt
- weil die B 190n /3 Naturschutzeinrichtungen wie das Otter-Zentrum beeinträchtigt,
- weil die B 190n /3 Naherholungsräume wie das Waldbad und den Klosterwald Hagen beeinträchtigt,
- weil die B 190n I3 das Plangebiet für eine Hotelanlage südöstlich des Klosters Isenhagen beeinträchtigt

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Beh. f. Geoinform., Landentw. u. Liegensch. Braunsch. Amt für Landentw.

139

717

Es ist darauf zu achten, dass Zerschneidungen von siedlungsnahen Freiräumen minimiert werden. Sollte eine Zerschneidung unabdingbar sein, ist die Durchgängigkeit dieser Räume nach dem Trassenbau zu berücksichtigen, um die bisherigen Funktionen dieser Räume auch für die Zukunft, wenn nun auch vermindert durch den neuen Trassenverlauf, weiter aufrecht zu erhalten. Bei diesen Belangen darf auch die visuelle Beeinträchtigung durch den Trassenverlauf nicht vernachlässigt werden. Die Trasse eingrünende Planungen sind gerade in der Nähe von Siedlungsbereichen zu berücksichtigen.

Die Meidung siedlungsnaher Freiräume war ein Kriterium bei der Entwicklung der untersuchten Variantenabschnitte (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich). Bei der Beeinträchtigung des Freiraumes ist auch die visuelle Wirkung der A 39 in den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 13 ff). Die detaillierte Ausgestaltung des Straßenkörpers ist nicht Bestandteil der Linienfindung.

1.6 Zentrale Orte, zentralörtliche Funktionen, Standorte mit beso

Landkreis Uelzen

5

426

ja

Gemäß dem Ziel der Raumordnung im LROP in C 3.6.0 05 sind die zentralen Orte ihrer Funktion entsprechend an den regionalen bzw. überregionalen Verkehr anzubinden. Eine solche Anbindung des Grundzentrums Bienenbüttel erfolgt bislang durch die Vorzugsvariante nicht. Daher sprechen wir uns für eine Anbindung des Grundzentrums Bienenbüttel an die A 39 durch eine Anschlussstelle aus. Diese sollte an der K 1 zwischen Edendorf und Altenmedingen errichtet werden. Dann könnte im Gegenzug die Anschlussstelle an der L 232 entfallen. Die Anbindung von Altenmedingen wäre weiter über die K 1 gegeben.

Die genaue Anzahl sowie Lage und Ausbildung der Anschlussstellen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Samtgemeinde Amelinghausen

9

274

nein

D) Dem Raum der Samtgemeinde Amelinghausen mit dem zentralen staatlich anerkannten Erholungsort Amelinghausen kommen besondere Funktionen in den Bereichen Erholung und Fremdenverkehr zu, die sich auch als ein bedeutendes wirtschaftliches Standbein des örtlichen Raums entwickelt haben. Ein Verlauf der Bundesautobahn 39 durch das Gebiet der Samtgemeinde Amelinghausen würde eine über Jahrzehnte mit Erfolg aufgebaute Tourismusstruktur in einem erheblichen Umfang zerstören.

Die raumordnerische Festsetzung für Amelinghausen als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr sowie für die weiteren Mitgliedsgemeinden als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe für Erholung sind in den Untersuchungen erkannt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9) und somit Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung.

Gemeinde Betzendorf

11

105

nein

6. Die Planung verstößt gegen die wesentlichen Vorgaben des Regionalen Raumordnungsprogrammes nach denen sich die Gemeinde Betzendorf seit jeher eng orientiert und entwickelt hat. Viele Planungen und Bemühungen der Vergangenheit, aber auch fest eingeplante zukünftige Entwicklungsschwerpunkte, werden missachtet. Die Ziele der Vorrang- und z.T. Vorsorgegebiete für "ruhige Erholung, Natur- und Landschaft, Erholung, Land- und Forstwirtschaft und Trinkwassergewinnung" werden unzulässig eingeschränkt.

Raumordnerisch festgelegte Vorrang- und Vorsorgegebiete für Erholung waren wesentlicher Bestandteil zur Festlegung des Untersuchungsraumes. Im Bereich der Gemeinde Betzendorf sind durch den Untersuchungsraum keine Vorranggebiete direkt betroffen (Unterlage 1 – UVS – Raumanalyse, Karte I.1, Blatt 1). Weitere raumordnerisch festgesetzte Gebiete sind im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt und in den Variantenvergleich eingestellt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich).

Samtgemeinde Bardowick

14

520

nein

Technische Infrastruktur: erheblich behindernd / beeinträchtigend; Trennung der Gemeinde Mechtersen von dem Versorgungszentrum Vögelsen (Handel, Schule usw.); Unterbrechung des Wirtschaftswegesystems zwischen den Gemeinden Mechtersen und Vögelsen

Die Ergebnisse der Raumverträglichkeitsuntersuchung beziehen sich auf die Auswirkungen der betrachteten Belange und Faktoren innerhalb des gesamten Untersuchungsraumes. Aus der genannten Abbildung lässt sich kein Rückschluss ziehen auf die Betroffenheit einzelner Ortslagen.

Bevölkerung, Demographie:

kaum von Vorteil; die Flächennutzungsplanung der SG Bardowick sieht für die Ortslagen Mechtersen und Vögelsen nur ein begrenztes Wachstum der Wohnbebauung im Rahmen der Eigenentwicklung vor. Die Samtgemeinde Bardowick ist derzeit bemüht, den durch die A 250 und B 404 entstandenen Siedlungsdruck zu steuern und zu mildern, um eine die Infrastruktur gleichmäßig auslastende Bevölkerungsentwicklung sicherzustellen.

Einwender:

Arbeitsmarkt:

kaum von Vorteil. Das Grundzentrum Bardowick ist verkehrlich entsprechend gut angebunden. Hier ist schwerpunktmäßig die Entstehung von Gewerbeflächen vorgesehen. In den Gemeinden Vögelsen und Mechterßen ist dies nicht vorgesehen.

Regionale Wirtschaftsstruktur:

kaum erheblich

Forstwirtschaft:

erheblich behindernd / beeinträchtigend

Rohstoffwirtschaft:

erheblich beeinträchtigend; Rohstoffgewinnungsgebiete liegen unmittelbar im vorgesehenen Trassenbereich

Sondernutzung:

nicht betroffen

Erholung, Freizeit:

erheblich behindernd / beeinträchtigend. Besondere Betroffenheit der Reiterhöfe und der Landwirtschaftsunternehmen mit dem Angebot "Ferien auf dem Bauernhof" in Mechterßen.

Restriktionsflächen:

nicht betroffen.

Gemeinde Barendorf

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

37

381

ja

Im Regionalen Raumordnungsprogramm ist für die Gemeinde Barendorf das Wohnen und Erholen (W + E) verankert. Eine weitere Zerschneidung und Zerstörung unserer Landschaft durch die A 39, einhergehend mit den zusätzlichen Belastungen durch den Autobahnbetrieb wäre für die Barendorfer Bevölkerung, insbesondere der vielen Neubürger die im Vertrauen auf das RROP ihr Eigenheim in Barendorf gebaut haben, ein erheblicher Vertrauensverlust gegenüber den zuständigen Planungsbehörden. Die weitere Entwicklung Barendorfs, entsprechend unserer vorgelegten Rahmenplanung, ist durch den geplanten Autobahnbau nicht mehr umsetzbar.

Barendorf ist im RROP des Landkreises Lüneburg weder als Standort mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten noch als Standort mit der Entwicklungsaufgabe Erholung belegt.

Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf

52

222

nein

Der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf ist durch das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises die besonderen Entwicklungsaufgaben Erholung und Fremdenverkehr zugewiesen worden. Der Bau einer Westvariante der A 39 könnte diese Entwicklungsaufgaben nachteilig beeinträchtigen. Aus den vorgenannten Gesichtspunkten begrüßt und unterstützt die Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ermittelte Vorzugsvariante der A 39 im Osten des Kreisgebietes.

Die raumordnerische Festsetzung für Ebstorf als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe für Erholung ist in den Untersuchungen erkannt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9) und somit Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung.

Gemeinde Wriedel

57

245

nein

Der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf sind durch das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises die besonderen Entwicklungsaufgaben Erholung und Fremdenverkehr zugewiesen worden. Der Bau einer Westvariante der A 39 könnte diese Entwicklungsaufgaben nachteilig beeinträchtigen.

Die genannte raumordnerische Festsetzung ist erfasst und die Auswirkungen durch eine A 39 sind berücksichtigt worden (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9).

Flecken Bad Bodenteich

69

397

ja

a) Naturschutz, Landschaftspflege und Fremdenverkehr
Diese raumordnerischen Vorgaben wurden bei der Entwicklung und Gestaltung des Fleckens zugrunde gelegt. In Bad Bodenteich wurde ein besonderer Schwerpunkt auf das Kneipp-Heilbad und auf die wirtschaftliche Entwicklung im Bereich des Fremdenverkehrs gelegt. Damit verbunden sind Erholungseinrichtungen, die für diese Ausrichtungen von wesentlicher Bedeutung sind. Da als raumordnerische Vorgaben ebenfalls die Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten für Bad Bodenteich festgelegt wurden, hat auch die Naherholung im unmittelbaren Siedlungsbereich einen hohen Stellenwert.

Die raumordnerische Festsetzung Bad Bodenteichs als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe für Erholung ist in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9). Das gilt ebenso für den siedlungsnahen Freiraum zur Erholung (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 37, und S. 54 ff sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlage 2.1 und A2.1).

In Bad Bodenteich wurden folgende Maßnahmen in den vergangenen Jahren verwirklicht bzw. sind in naher Zukunft geplant:

- Seepark - Klinik: Größe: 195 Betten,

Ausrichtung: Internistische Psychosomatik u. Rehabilitation, Arbeitsplätze: 120

Gemeinde Lüder

70

540

ja

a) Naturschutz, Landschaftspflege und Fremdenverkehr
Diese raumordnerischen Vorgaben wurden bei der Entwicklung und

Siehe obigen Kommentar zur Stellungnahme von Bad Bodenteich (ID 397)

Einwender:

Gestaltung des Fleckens zugrunde gelegt. In Bad Bodenteich wurde ein besonderer Schwerpunkt auf das Kneipp-Heilbad und auf die wirtschaftliche Entwicklung im Bereich des Fremdenverkehrs gelegt. Damit verbunden sind Erholungseinrichtungen, die für diese Ausrichtungen von wesentlicher Bedeutung sind. Da als raumordnerische Vorgaben ebenfalls die Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten für Bad Bodenteich festgelegt wurden, hat auch die Naherholung im unmittelbaren Siedlungsbereich einen hohen Stellenwert.

In Bad Bodenteich wurden folgende Maßnahmen in den vergangenen Jahren verwirklicht bzw. sind in naher Zukunft geplant:

- Seepark - Klinik: Größe: 195 Betten, Ausrichtung: Internistische Psychosomatik u. Rehabilitation, Arbeitsplätze: 120

Samtgemeinde Brome

107

97

Vorzugsvariante?

nein

Abschnitt(e)

9. Raumordnung und Infrastruktur

Eine möglichst ortsnahe Anbindung zentraler Orte sollte wegen deren raumordnerischen Funktionen bzw. der bereits vorhandenen Infrastruktur gewährleistet sein.

Die Anbindung der zentralen Orte ist Bestandteil der Untersuchungen und in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung und Unterlage 5 - Planungsempfehlung aus verkehrlicher Sicht sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung und Erläuterungsbericht, 77ff und S. 137 ff).

Gemeinde Hankensbüttel

109

298

nein

Im Regionalen Raumordnungsprogramm des Großraumverbandes Braunschweig (ZGB) wird Hankensbüttel als "Regional bedeutsamer Erholungsschwerpunkt" und als "Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung" und als "Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr" bezeichnet.

Die genannten raumordnerischen Festsetzungen Hankensbüttels sind berücksichtigt (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.1 und A2.1 sowie 2.9 und A2.9) und somit in die gesamtplanerische Abwägung eingestellt worden.

1.7

Naturräume

Gemeinde Mechterzen

18

476

nein

Hier nochmals zusammengefasst die wesentlichen Gründe der Ablehnung aus der Sicht der Gemeinde:

I. Der übergeordnete wertvolle und schützenswerte Landschafts- und Naturraum rund um Mechterzen, der nicht nur der Landwirtschaft eine Zukunft bietet, sondern auch ein naturnahes Erholungs- und Freizeitgebiet darstellt mit vielfältigen Aktivitäten, wie z. B. dem Reitsport.

Die umweltfachlichen und landwirtschaftlichen Aspekte sind erfasst, bewertet und in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen.

Stadt Lüneburg

35

1111

ja

Natürliche Lebensräume im Stadtgebiet sowie Klima

- Erhalt der Wälder und der landschaftsprägenden Gehölzstrukturen zur Umsetzung der Ziele: Erhalt der unterschiedlichen naturräumlichen Gegebenheiten in der Geest (z.B. naturnahe Laubwälder, Feldgehölze und Hecken, Bäche einschließlich ihrer Talräume, Stillgewässer, Magerrasen), Erhalt der außerhalb der Waldgebiete vorkommenden Baumreihen, Einzelbäume, Hecken, Sicherung und Entwicklung von Freiräumen innerhalb der Siedlungsräume, Erhalt wertvolle Landschaftsteile, Sicherung des Waldes in seiner Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion in seiner heutigen räumlichen Verteilung (RROP Lüneburg 2003)

Das Lüneer Holz ist Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft und für Forstwirtschaft. In seinem nördlichen Teil ist es durch die vorhandene B 4 vorbelastet. Es ist das einzige innenstadtnahe Waldgebiet in Lüneburg mit einer hervorgehobenen Bedeutung für Natur und Landschaft gemäß RROP Lüneburg 2003. Insbesondere das nordwestlich der Schlieffenkaserne gelegene, von alten Wallhecken umgebene Grünland ist ein bedeutsamer und prägender Lebensraum, der aufgrund des Alters der Wallhecken nur langfristig ersetzbar ist. Die Stadt Lüneburg hat die Bedeutung dieses Lebensraumes erkannt und hat im Rahmen der Planungen zum Schlieffenpark den vollständigen Erhalt dieses Bereiches vorgesehen. Ziel der Stadt Lüneburg ist der Erhalt dieser Bereiche in ihrer heutigen Prägung.

Ohne Kommentar

1.8

Vorranggebiete und Vorrangstandorte

Landkreis Lüneburg

4

918

ja

Raumordnung:

1. Zeichnerische Unterlagen:

In der Raumverträglichkeitsuntersuchung ist der Bereich zwischen der Schlieffenkaserne und Lüne im Stadtgebiet Lüneburg nicht als Konfliktschwerpunkt dargestellt. Es wird deshalb erwartet zu dokumentieren, dass eine entsprechende Darstellung, wie sie m.E. notwendig wäre, die Rangfolge in der Bewertung der Hauptvarianten nicht ändern würde. In den jeweiligen Untervariantenvergleichen, die zur Vorzugsvariante geführt haben, sind die Vorrang- und Vorsorgegebiete korrekt dargestellt, bei denjenigen für

Siehe Kommentar zu 1.5, ID 156 Gemeinde Wendisch Evern (Anm. RV LG: Imm RROP ist im Bereich Lüneer Holz wegen eines Zeichenfehlers das Vorranggebiet mit einem Kreissymbol, nicht aber durch Schraffur dargestellt.) Das Vorranggebiet für Natur und Landschaft im südlichen Teil des Bilmer Strauches wird von der Vorzugsvariante im südwestlichsten Teil minimal berührt, während der Variantenabschnitte 504 und deren weiterer Verlauf eine mittige Zerschneidung bewirken. Diese Beeinträchtigungen sind im Variantenvergleich berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich,

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Natur und Landschaft sowie für Erholung schälen sich insbesondere zwei Problembereiche mit Vorranggebieten heraus: 1.1 der Bereich Lüner Holz sowie 1.2 der Bereich Bilmer Strauch beiderseits des Elbe- Seiten- Kanals südlich der B 216. In diesen Bereichen müssen andere Nutzungen mit diesem Vorrang vereinbar sein. Dies ist grundsätzlich bei einer Autobahn nicht möglich, eine Zielabweichung aber bei fehlenden Alternativen oder solchen mit noch größeren Beeinträchtigungen des entsprechenden Vorrangs hinnehmbar. Es sind dann aber besonders hohe Anforderungen an die Vermeidung, Minimierung und Kompensation von Beeinträchtigungen zu stellen. Eine wichtige Vermeidungsmaßnahme stellt die noch konsequentere Bündelung bzw. Mitnutzung mit/ von vorhandenen Straßentrassen, eine Minimierung die Bündelung mit anderen Verkehrs- oder Leitungstrassen dar. Diese Maxime stellt auch deshalb einen wichtigen Planungsgrundsatz dar, um das beeinträchtigte Ziel D 3.3. 06 des RROP zu kompensieren, in dem es heißt: "Wald soll von anderen Flächen beanspruchenden Nutzungen nur in unvermeidbarem Umfang in Anspruch genommen werden."				Untervariantenvergleich GP 2-49, Karte II.13.GP2-49, Teilvariantenvergleich GP 2-17, Karte II.13.GP2-17 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.13.GP1-46).
Landkreis Uelzen	5	428	ja	
Die Vorzugsvariante durchquert mit dem Abschnitt 538 die Bodenteicher Seewiesen in einer Länge von ca. 1.500 m. Die Bodenteicher Seewiesen sind die größte zusammenhängende Grünlandfläche des Landkreises Uelzen. Auch überregional sind Grünlandflächen solcher Ausdehnung außerhalb größerer Flussniederungen und Marschen selten. Auch geomorphologisch sind die Seewiesen als eine nicht glazigene Großform der südlichen Umrahmung des Uelzener Beckens eine Besonderheit im Landkreis Uelzen. Es handelt sich um einen durch Salzablaugung entstandenen großen Erdfall. Diese Senke hat eine Größe von ca. 3,5 qkm und war um 1700 noch ein See, der im Laufe der Zeit immer weiter verlandete und sich zu einem Flachmoor entwickelte. Nähere Informationen liefert der als Anlage beigefügte Aufsatz von Schwerdtfeger und Urban. Das RROP legt in der zeichnerischen Darstellung die Bodenteicher Seewiesen als Vorranggebiet für Natur und Landschaft fest. In Vorranggebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der jeweils festgelegten vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein; dies gilt auch für die räumliche Entwicklung in der näheren Umgebung. Das RROP führt in D 2.1 02 als Ziel der Raumordnung aus: "Der Bestand an naturnahen Gebieten, Brachflächen, aber auch Flächen extensiver Nutzungsformen ist im Landkreis gering. Die vorhandenen Gebiete sind daher zu erhalten und stellen in der Regel die Vorranggebiete für Natur und Landschaft dar. Vorrangig durch Vereinbarungen und Verträge sollen diese Flächen gesichert werden. In den neu ausgewiesenen Vorrangflächen für Natur und Landschaft wird den landwirtschaftlich genutzten Flächen (Acker und Grünland) Bestandsschutz im Rahmen der gesetzlichen Art der Nutzung gewährt. Ein Zugriff auf diese Flächen findet nur durch Vereinbarungen und Verträge statt. Raumbedeutsame Nutzungen sind in diesen Gebieten nur dann zulässig, wenn sie dem Vorrang "Natur und Landschaft" nicht widersprechen." Eine Durchquerung der A 39 durch die Seewiesen ist mit der festgesetzten Vorrangnutzung nicht vereinbar. Hauptgrund hierfür ist die Zerschneidung und Verlärmung dieses einheitlichen Lebens- und Erholungsraumes. Die Bodenteicher Seewiesen würden alle mit der Vorrangnutzung "Natur und Landschaft" beabsichtigten Funktionen verlieren. Daher ist nachvollziehbar, dass beim Untervariantenvergleich GP 20-29 die Untervariante GP 20-29/2 besser abschneidet. Nicht nachvollziehbar ist jedoch, warum die schlechtere Variante wieder im Untervariantenvergleich GP 20-37 Verwendung findet. Ein Vorranggebiet setzt festgelegte Ziele der Raumordnung rechtstechnisch um. Damit ist das Vorranggebiet für Natur und Landschaft für die Bodenteicher Seewiesen ein Ziel der Raumordnung nach Maßgabe des § 3 Nr. 2 ROG. Dieser Vorrang für Natur und Landschaft für die gesamten Seewiesen ist das Ergebnis der regionalplanerischen Abwägung im Rahmen des RROP. Einer weiteren Abwägung auf einer nachgeordneten Planungsstufe ist dieses Ziel nicht zugänglich. Der festgelegte Erhalt der Seewiesen ist nicht lediglich Optimierungsgebot oder Abwägungsdirektive. Es ist vielmehr als landesplanerischer Belang im Sinne einer Letztentscheidung auf der Ebene der Regionalplanung vorentschieden. Es ist eine verbindliche Vorgabe in Form einer räumlich und sachlich bestimmten Festlegung. Ziele der Raumordnung können nicht mit anderen Belangen "abwägend" überwunden werden, sondern lösen insbesondere im Raumordnungsverfahren eine strikte Beachtungspflicht aus. Die Raumverträglichkeitsprüfung ist der materielle Kern des Raumordnungsverfahrens				Die Unterschiede der Varianten GP 20-29/1 und GP 20-29/2 fallen relativ gering aus, insbesondere in den Schutzgutbereichen Tiere und Pflanzen. Gegen die Variante GP 20-29/1 spricht unter anderem auch die dichte Führung am FFH- Gebiet „Kammolchbiotop bei Langenbrügge“ sowie die wasserhaushaltliche Situation, wobei letztere i.d.R. durch die heutigen bautechnischen Möglichkeiten beherrschbar ist. Die Bedeutung der Seewiesen ist hinsichtlich der Schutzgutkriterien nach UVPG letztendlich nicht herausragend (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-29, S. 14 ff und S. 20). In der Systematik der Variantenvergleiche ist es daher korrekt, die ungünstigeren Variantenabschnitte (in diesem Fall 547) auszuscheiden und auf dieser Entscheidung aufbauend längere Varianten zusammenzustellen und miteinander zu vergleichen (hier die Untervariantenvergleiche GP 20-37 und GP 20-39 unter Berücksichtigung der Abschnitte 537 und 540). Im Rahmen der UVS wurden vielfältige Kriterien zur Beurteilung der umweltfachlichen Bedeutung des Planungsraumes erfasst. Diese schließen auch die fachplanerischen Gebietsausweisungen mit umweltfachlichem Schwerpunkt wie Vorrang- und Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft oder Erholung mit ein (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 37 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 22 und S. 24 ff). Die UVS muss aber im Hinblick auf die zu erwartenden Umweltauswirkungen vor allem auf die tatsächliche Bedeutung für die einzelnen Schutzgutbereiche eingehen. Es ist nicht primäre Aufgabe der UVS, einen Abgleich der Varianten mit den raumordnerischen Zielen durchzuführen. Die UVS ist Bestandteil der gesamten Verfahrensunterlagen, auf deren Grundlage die Raumordnungsbehörde ihre Entscheidung trifft. Würden gemäß der vorgetragenen restriktiven Beachtungspflicht keine landesplanerischen Änderungsverfahren des RROP möglich sein, wäre die Autobahn nicht realisierungsfähig, da vom planerischen Ansatz des RROP der gesamte Betrachtungsraum mit raumordnerischen Zielen belegt ist, sei es Natur und Landschaft, Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder Rohstoffgewinnung. Gleichwohl werden im Bereich der Bodenteicher Seewiesen die Anregungen des Landkreises Uelzen aufgegriffen und in weiteren Variantenvergleichen nochmals überprüft. Siehe auch Kommentar zu 2.1, ID 399 Flecken Bad Bodenteich [69]

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>(§ 12 Abs. 1 NROG). Da die Verträglichkeitsprüfung eine wertende Betrachtung voraussetzt, ist nicht der Raum, sondern die leitbildorientierte Vorstellung von ihm das entscheidende Kriterium der Raumverträglichkeitsprüfung. Diese Vorstellungen sind u.a. in Form von Zielen der Raumordnung im RROP der Prüfungsmaßstab für die Planung der A 39. Es geht also in erster Linie nicht um einem Abgleich der A 39-Planung mit der existierenden, sondern mit der angestrebten Raumstruktur, wie sie u.a. im RROP festgelegt ist. Dieser Kernansatz des Raumordnungsrechts kommt hinsichtlich der Bodenteicher Seewiesen bei den Untervariantenvergleichen GP 20-29 und GP 20-37 zu kurz. In erster Linie kommt es nicht darauf an, welche Pflanzen und Tiere z.Zt. in den Seewiesen anzutreffen sind, sondern wie das Gebiet raumplanerisch im RROP festgelegt ist. Das Potential und die Entwicklungsfähigkeit der Seewiesen finden in der UVS keine Beachtung.</p>				
Samtgemeinde Amelinghausen	9	277	nein	
<p>6. Die Planung verstößt gegen die wesentlichen Vorgaben des Regionalen Raumordnungsprogrammes, nach denen sich die Gemeinde Betzendorf seit jeher eng orientiert und entwickelt hat. Viele Planungen und Bemühungen der Vergangenheit, aber auch fest eingeplante zukünftige Entwicklungsschwerpunkte, werden missachtet. Die Ziele der Vorrang- und z. T. Vorsorgegebiete für "ruhige Erholung, Natur- und Landschaft, Erholung, Land- und Forstwirtschaft und Trinkwassergewinnung" werden unzulässig eingeschränkt.</p>				<p>Raumordnerisch festgelegte Vorrang- und Vorsorgegebiete für Erholung waren wesentlicher Bestandteil zur Festlegung des Untersuchungsraumes. Im Bereich der Gemeinde Betzendorf sind durch den Untersuchungsraum keine Vorranggebiete direkt betroffen (Unterlage 1 – UVS – Raumanalyse, Karte I.1, Blatt 1). Weitere raumordnerisch festgesetzte Gebiete sind im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt und in den Variantenvergleich eingestellt worden (Unterlage 1 – UVS -Auswirkungsprognose / Variantenvergleich).</p>
Gemeinde Reinstorf	39	1319	nein	507, 508
<p>D 1.8.01 bestimmt, dass die festgelegten Vorranggebiete und Vorrangstandorte "der vorrangigen Erfüllung einer besonderen Aufgabe [dienen]; alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen müssen daher mit der jeweils festgelegten Zweckbestimmung vereinbar sein."</p>				<p>Die Vorgaben der Raumordnungsprogramme und Entwicklungspläne sind in den Untersuchungen berücksichtigt und in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 5 – Verkehrsuntersuchung, S. 37 und Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 8 ff und Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff). Die raumbedeutsamen Auswirkungen der A 39 sind in den durchgeführten Untersuchungen (Unterlage 1 - UVS, Unterlage 2 - FFH- Beiträge, Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag sowie Erläuterungsbericht) vor dem Hintergrund der Ziele und Grundsätze der Raumordnung detailliert dargestellt und beschrieben sowie innerhalb verschiedener Varianten verglichen.</p> <p>(RV LG): Die raumbedeutsamen Auswirkungen der geplanten A 39 auf die in den Grundsätzen des § 2 Abs. 2 ROG genannten Belangen werden unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft. Die Grundsätze der Raumordnung sind größtenteils durch Ziele der Raumordnung in den Raumordnungsprogrammen verwirklicht.</p>
Zweckverband Großraum Braunschweig	87	1148	ja	
<p>Die von der Vorzugsvariante berührten Vorranggebiete für Natur und Landschaft sind nach den jüngsten Vorstellungen des neuen LROP dahingehend zu differenzieren, ob es sich um festgesetzte Naturschutzgebiete handelt oder ob es sich um Gebiete handelt, die der Natura 2000-Gebietskulisse entsprechen. Nach den aktuellen Vorstellungen des Landes wird die Natura 2000-Gebietskulisse 1 : 1 in den Regionalen Raumordnungsprogrammen umzusetzen sein und in ihrer inneren Differenzierung nach den jeweils spezifischen Schutz- und Erhaltungszielen einzustufen sein.</p> <p>Somit ist in einigen Fällen davon auszugehen, dass zukünftig ein EU-Vogelschutzgebiet, aber auch ein FFH-Gebiet lediglich den raumordnerischen Schutzstatus eines Vorbehaltsgebietes unterliegen und damit der Abwägung zugänglich sind. Andererseits kann es natürlich auch sein, dass aufgrund der großen Empfindlichkeit einzelner FFH- oder Vogelschutzgebiete (z.B. Schwarzstorch) sehr wohl bei der Feintrassierung auf diesen Sachverhalt Rücksicht zu nehmen ist. Hierzu kann Ihnen die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Gifhorn dezidiert Auskunft erteilen.</p>				<p>Der Hinweis wird für die nachfolgenden Planungsschritte zur Kenntnis genommen.</p>
Samtgemeinde Boldecker Land	99	224	ja	
<p>Zum Raumordnungsverfahren und der vorgestellten Vorzugsvariante der Trassenführung werden seitens der Samtgemeinde Boldecker Land und ihrer Mitgliedsgemeinden folgende Hinweise und Anregungen gegeben bzw.</p>				<p>Der Vorrangstandort für Windenergiegewinnung bei Jembke ist bei der Ermittlung der Vorzugsvariante berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlage</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
folgende Bedenken vorgetragen: • Beim Vergleich der Unter- und Teilvarianten zur Findung der günstigeren Streckenführung wurde im Bereich der Abschnitte 564 und 575 der im Regionalen Raumordnungsprogramm ausgewiesene Vorrangstandort für Windenergienutzung von überregionaler Bedeutung (GF 7), der zwischenzeitlich mit 11 Windenergieanlagen bebaute „Windpark Boldecker Land“, nicht berücksichtigt. Die kleingliedrige Baufläche für Windenergieanlagen ist mit den dort errichteten 140 m hohen Anlagen (Nabenhöhe 100 m), mit einer Leistung von jeweils 2 Megawatt, vollständig ausgenutzt. Ein Umsetzen einzelner Windenergieanlagen innerhalb der Vorrangfläche ist daher nicht möglich. (Siehe auch anliegende Planskizze).				2.3 und Anlage A 2.3) und in die gesamtplanerische Abwägung eingestellt worden.
Gemeinde Hankensbüttel	109	299	nein	
Gemäß dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Wermuth (W WI - Gutachten für den ZGB) werden durch den Bau einer Strasse entlang der Trasse B 190n (3 und 4) 0,4 km Vorsorgegebiete für Naherholung und 2,3 km für Landwirtschaft berührt, bei einem Fahrstreifen für eine Richtung. Gemäß einer Prognose aus dem Jahr 1991 würde pro Tag mit 2000 bis 3000 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen sein. Diese Zahl würde sich stark verändern, wenn die Querspange Zubringer für die Autobahnen A 39 und A 14 würde.				Die Vorrang- und Vorsorgegebiete für Erholung nördlich von Hankensbüttel sind in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36 Karte II.12.GP21-36, Blatt 2 sowie Teilvariantenvergleich GP 32-46, Karte II.12.GP32-46, Blatt 2 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.12.GP1-46, Blatt 2) und in den schutzgutübergreifenden Variantenvergleich und die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen. Das landwirtschaftliche Potenzial der Gemarkung Hankensbüttel ist als stark eingestuft (Unterlage 7 – Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10) und in den Variantenvergleichen berücksichtigt (Erläuterungsbericht, S. 134 und S. 138 ff).
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)	190	830		
Anlage 4 Bereich Overstedt/Bomke/Emern 1. Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen Im RROP des Kreises Uelzen sind verschiedene Vorrang- und Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft ausgewiesen. - Vorranggebiete In diesen Gebieten und an diesen Standorten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der jeweils festgelegten vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein; dies gilt auch für die räumliche Entwicklung in der näheren Umgebung. - Vorsorgegebiete Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind so abzustimmen, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst beeinträchtigt werden. Im Bereich Emern, Kroetze, Kroetzmühle, Gr. Pretzier und Gavendorf würden beim Bau der A 39 o.a. Gebiete tangiert und die Erhaltungsziele beeinträchtigt werden.				Die entsprechenden Vorranggebiete für Natur und Landschaft wurden berücksichtigt und sind auch in den Variantenvergleichen als eines der Bewertungskriterien eingestellt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46, S. 17 ff sowie Karte II.13.GP13-46, Blatt 1 und Blatt 2). Die UVS muss aber im Hinblick auf die zu erwartenden Umweltauswirkungen vor allem auf die tatsächliche Bedeutung für die einzelnen Schutzgutbereiche eingehen. Es ist nicht primäre Aufgabe der UVS, einen Abgleich der Varianten mit den raumordnerischen Zielen durchzuführen. Die UVS ist Bestandteil der gesamten Verfahrensunterlagen, auf deren Grundlage die Raumordnungsbehörde ihre Entscheidung trifft. Würden gemäß der vorgetragenen restriktiven Beachtungspflicht keine landesplanerischen Änderungsverfahren des RROP möglich sein, wäre die Autobahn nicht realisierungsfähig, da vom planerischen Ansatz des RROP der gesamte Betrachtungsraum mit raumordnerischen Zielen belegt ist, sei es Natur und Landschaft, Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder Rohstoffgewinnung.

1.9 **Vorsorgegebiete**

Gemeinde Reinstorf	39	1320	nein	507, 508
D 1.9.01 schließt in den Vorsorgegebieten entgegenstehende Nutzungen nicht grundsätzlich aus, allerdings hat der Vorsorgeanspruch "aber bei der Abwägung besonderes Gewicht."				Siehe auch Kommentar zu 1.8, ID 1319 Gemeinde Reinstorf [39]

2.0 **Umweltschutz allgemein**

Landkreis Lüneburg	4	924	ja	
Inwieweit die Vorzugsvariante textliche Ziele der Raumordnung erfüllt bzw. diese beeinträchtigt, wird, soweit es sich nicht um die Notwendigkeit der A 39 an sich handelt, in den jeweiligen fachlichen Teilen der Stellungnahme abgehandelt.				
Landkreis Lüneburg	4	925	ja	
Umwelt allgemein: Gegen die Vorzugsvariante bestehen im Wesentlichen keine Bedenken. Sie entspricht den fachlichen Grundsatzvorstellungen, wie sie in der Stellungnahme des Landkreises Lüneburg vom 01.03.2004 an die Bezirksregierung Lüneburg geäußert wurden:				Die genannten Aspekte sind Bestandteil der Untersuchungen und haben zur Findung der Vorzugstrasse beigetragen.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

- Weitestgehende Bündelung von bereits vorhandenen Trassen und damit Vermeidung von neuen Zerschneidungseffekten.
- Ausnutzung vorhandener Straßentrassen.
- Weitgehende Schonung stöempfindlicher Lebensräume.

Die vorgeschlagene Trasse ist insofern zu begrüßen, als der Landkreis in obiger Stellungnahme um Erweiterung des Untersuchungsraumes bat. Die jetzige Trasse liegt zum Teil in diesem erweiterten Korridor.

Regionale Planungsgemeinschaft Altmark

89

1296

nein

3. Vorbehaltsgebiete zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems, LEP LSA Ziffer 3.5.3., REP Altmark Ziffer 5.6.3.

Um eine Isolation von Biotopen oder ganzen Ökosystemen zu vermeiden, wurden bereits im LEP LSA Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems festgelegt. Sie umfassen großräumige, naturraumtypische, reich mit naturnahen Elementen ausgestattete Landschaften sowie Verbundachsen zum Schutz naturnaher Landschaftsteile und Kulturlandschaften mit ihren charakteristischen Lebensgemeinschaften. In den Vorbehaltsgebieten zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems ist den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie einer naturnahen Waldbewirtschaftung bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen.

Im LEP LSA, konkretisiert im REP Altmark, wurde das Vorbehaltsgebiet zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems Nr. 7 Ohreaue - Diesdorf festgelegt.

Der geplante Trassenabschnitt soll unmittelbar im o.g. Vorbehaltsgebiet verlaufen.

Mögliche Beeinträchtigungen des o.g. Vorbehaltsgebietes durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden.

Die zuständige Naturschutzbehörde ist zu beteiligen.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

950

NABU Kreisverband Gifhorn:

Fehler bei der Raumanalyse

Unzerschnittene, verkehrsarme Räume

Als Vorzugsvariante wurde für die geplante A 39 im Landkreis Gifhorn ein Raum gewählt, der die geringste Besiedlung und Zerschneidung aufweist. Verkehrswege und Siedlungsflächen sind für viele Tierarten unüberwindbare Hindernisse oder zumindest deutliche Barrieren, die nur selten überquert werden. Die verbleibenden Lebensräume werden durch den Ausbau des Verkehrswegenetzes und die voranschreitende Siedlungsentwicklung kontinuierlich verkleinert; Populationen werden isoliert. Arten mit besonderen Ansprüchen an große barrierefreie Lebensräume geraten zunehmend in Bedrängnis. Somit gilt die zunehmende Landschaftszerschneidung heute als eine der Hauptursachen für den Artenverlust in Mitteleuropa. Gleichzeitig werden Räume, die aufgrund ihrer Lärm- und Barrierefreiheit eine sehr hohe Eignung für die Erholung aufweisen, immer seltener.

Nach dem Bundesnaturschutzgesetz § 2 (1) Nr. 12 gilt: "Bei der Planung von (...) Verkehrswegen, (...) sind die natürlichen Landschaftsstrukturen zu berücksichtigen. Verkehrswege, Energieleitungen und ähnliche Vorhaben sollen so zusammengefasst werden, dass die Zerschneidung und der Verbrauch von Landschaft so gering wie möglich gehalten werden." Dieses Gebot der Zerschneidungsminimierung wird mit der vorliegenden Planung in eklatanter Weise missachtet.

Darüber hinaus verweisen wir auf den LANA-Beschluss zum Thema "Naturschutz und Verkehr":

Unzerschnittene Räume und Naturvorrangflächen erhalten

1. In den noch erhaltenen unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen sollen nur Verkehrsverbindungen für den örtlichen Bedarf zugelassen werden. Hierfür ist in erster Linie auf vorhandene Trassen, ggf. unter Inkaufnahme von Umwegen, zurückzugreifen.

2. Naturvorrangflächen (Kernflächen wie Nationalparke, NSG, Biosphärenreservate, § 20 c-Biotope sowie Pufferflächen, Biotopverbundflächen und Flächen für die natürliche Entwicklung) sollen von neuen Verkehrseinrichtungen freigehalten werden. Beim Ausbau von vorhandenen Verkehrswegen sind Eingriffe in diese Bereiche zu vermeiden. Grundsätzlich sollen Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur gebündelt werden, um zusätzliche Zerschneidungen der Landschaft zu vermeiden.

3. Die Erhaltung möglichst naturnaher Flußsysteme und ihrer ökologischen Funktionen ist zu gewährleisten. Daher muss sich die Binnenschifffahrt an die gegebenen Schifffahrtsverhältnisse durch "intelligentere" Systeme (kleinere Einheiten, Baukastensysteme) anpassen. Naturnähe Flußsysteme, die als Binnenwasserstraßen genutzt werden, sollen nicht auf bestimmte Regelschiffsmaße (Europa-Schiff) ausgebaut werden.

4. Im Flugverkehr sollen die Möglichkeiten zu höhenabhängigen Überfliegungsbeschränkungen für Großschutzgebiete (Nationalparke,

Das Vorbehaltsgebiet wurde in der Schutzgatkategorie Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft in den Variantenvergleichen berücksichtigt, ebenso wie die für den Bereich wertgebenden Biotoptypen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 37 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-39, Karte II.13.GP20-39, Blatt 1 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46, Karte II.13.GP13-46, Blatt 2). Die das Vorbehaltsgebiet durchfahrenden Trassenabschnitte 533 und 541 sind nicht Bestandteil der Vorzugsvariante, da die entsprechenden Unter-/Teilvarianten unter anderem aufgrund der hohen Entscheidungsrelevanz des Schutzgutes Tiere ausgeschlossen wurden (Erläuterungsbericht, S. 182 ff und S. 224 ff).

Eine weitere Beteiligung bei Betroffenheit wird zugesagt.

Siehe Kommentar zu 4.02, ID 570 NABU, Landesverband Niedersachsen

Die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume sind

Bestandteil der Untersuchungen und in den Variantenvergleichen berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 37 ff und S. 324 ff sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 52 ff). Naturvorrangflächen sind erfasst und zur Ermittlung der Vorzugstrasse berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse). Der Bündelungsgedanke ist berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 38).

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

Biosphärenreservate, große NSG) im Luft-VG geschaffen werden.
5. Die genannten Anforderungen sind bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes und der Generalverkehrspläne der Länder sowie bei der Realisierung der "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" ebenso zu berücksichtigen, wie bei der Linienbestimmung und Planfeststellung von einzelnen Verkehrswegen.
Aus diesen Gründen lehnen wir die gewählte Vorschlagsvariante für die A39 ab.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)** **190** 964

A 39: Ein Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag. Es bleibt die Frage, warum für die A 39, für die ein besonderer fachlicher Planungsauftrag auf Grund eines sehr hohen Umweltrisikos im Bundesverkehrswegeplan 2003 vermerkt ist, nicht entsprechend des Auftrags des Bundesverkehrswegeplans Alternativen erarbeitet wurden. Auf Seite 19 des BVWP wird explizit auf einen umfassenden Planungsauftrag hingewiesen, der Alternativplanungen wie den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes fordert. Dieser Planungsauftrag wurde von der planenden Behörde durch die Untersuchung des Bezugsfalls 2015 nicht ansatzweise abgearbeitet. Vor einer abschließenden Entscheidung über den Bau der A 39 wird die Untersuchung von Alternativlösungen gefordert. Alternativen gibt es auch zur geplanten B 190n, laut Bundesverkehrswegeplan gedacht als Verbindung zwischen A 39 und A 14. Im Bundesverkehrswegeplan ist für die B 190n in Niedersachsen gerade einmal eine Strecke von einem Kilometer Länge eingeplant (BVWP für das Land Niedersachsen, Seite 116, Lfd. Nr. 46). Warum für die B 190n abweichend von der A 39 und A 14 kein besonderer fachlicher Planungsauftrag besteht, wird angezweifelt. Allein auf niedersächsischen Gebiet würden durch eine B 190n, die bis an die B 4 bzw. B 191 reicht, wesentliche Naturschutzgebiete und Naturräume beeinträchtigt, z.B. die Bad Bodenteicher Seewiesen, das NSG Bullenkuhle, NSG Bokeler Heide, Kainbach und NSG Lachte-Lutter sowie NSG Schweiker Moor. Ferner etliche Wald- und Heideflächen sowie etliche Heidefließgewässer wie Gosebach, Ise und Ohre. Eine Untersuchung von Alternativen zum Bau der B 190n wird gefordert. Insbesondere die Ertüchtigung der B 71 (Salzwedel - Uelzen) sowie B 248 (Salzwedel - Braunschweig) ist zu prüfen. Durch die genannten Verkehrsverbindungen ist Salzwedel bereits jetzt an Uelzen, Braunschweig und Hannover angebunden. Lediglich die Verbindung von Salzwedel nach Celle ließe sich durch die B 190n verkürzen, was den Bau der B 190n nicht rechtfertigt. Alternativ besteht schon heute eine kaum längere Fahrstrecke über die B 71, B 4 und B 191. Die Untersuchung von Alternativlösungen zur B 190n wird gefordert.

Durch die gewählte Vorzugsvariante kann davon ausgegangen werden, dass die A 39 nicht die negativen Auswirkungen verursacht, wie sie in der Umweltrisikoeinschätzung (URE) ermittelt worden sind. Zwei der vier in der URE genannten FFH- Gebiete werden durch die Vorzugstrasse weiträumig umgangen (Drömling, Landgraben- Dumme- Niederung). Für das Vogelmoor ergibt die FFH- Verträglichkeitsprüfung, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind (Unterlage 2 – FFH- VP Vogelmoor). Für das FFH- Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen werden ebenfalls keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet (Unterlage 2 – FFH- VP Ilmenau mit Nebenbächen). Die vier genannten Vogelschutzgebiete werden durch die Vorzugstrasse umgangen, so dass auch hier die in der URE genannten Auswirkungen nicht entstehen. Bei der Trassenfindung für die B 190n ist analog zur A 39 in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG sowie die Landwirtschaft verursacht. Eine Führung der Querspange im Zuge der B 71 ist auf niedersächsischem Gebiet aufgrund der naturschutzfachlichen Problematik (z.B. Natura 2000- Gebiete) und des sich daraus ergebenden sehr hohen Raumwiderstandes nicht möglich (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, Karte I.4, Blatt 2). Siehe auch Kommentar zu 0.1, ID 1005 LBU [187]

2.1 **Naturschutz und Landespflge**

Landkreis Lüneburg **4** 926

Zu den einzelnen Belangen ist Folgendes auszuführen:

Natur- und Landschaftsschutz:

Die Umweltverträglichkeitsstudie zeigt, dass die Vorzugsvariante geeignet ist, Belange von Naturschutz und Landschaftspflege weitestgehend zu berücksichtigen. So ist in Analogie der Eingriffsregelung der Grundsatz der Eingriffsminimierung erfüllt. Darüber hinaus wird durch diese Trasse

- die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes
- die Nutzbarkeit der Naturgüter
- die Pflanzen- und Tierwelt
- die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft

am geringsten beeinträchtigt. Die anderen Trassenvarianten führen hier zu erheblich höheren Beeinträchtigungen.

Die Vorzugsvariante hat bezüglich der o. g. Naturschutzkriterien folgende Vorteile:

1. Sie stellt die kürzeste Strecke dar und minimiert den Flächenverbrauch. Dadurch und durch die relativ höhengleiche Führung der Vorzugsvariante ist ein relativ geringer Energie- und Materialeinsatz notwendig (Schutzgut Klima/Luft).
2. Im Allgemeinen erheblich geringere Zerschneidungseffekte (dies gilt allerdings bedauerlicher Weise nicht für das Stadtgebiet von Lüneburg) bei wesentlich geringeren zu bewältigenden Höhendifferenzen.
3. Durch die Vorzugsvariante werden Natura-2000-Gebiete nicht zusätzlich beeinträchtigt.

ja
Die genannten Aspekte sind Bestandteil der Untersuchungen und haben zur Findung der Vorzugstrasse beigetragen.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Landkreis Uelzen	5	432	ja	
II) Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) wird wie folgt Stellung genommen:			Ohne Kommentar	
<p>Die Unterlagen zur UVS-Methodik hinsichtlich der Raumanalyse und deren Bewertung sowie die FFH-Verträglichkeitsprüfungen und die faunistischen Fachbeiträge wurden im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens in fachspezifischen behördenübergreifenden Arbeitsgruppen ausführlich erörtert. Die Hinweise und Anregungen der UNB des Landkreises Uelzen sind nachvollziehbar in die vorgelegten Endfassungen eingearbeitet worden, so dass über die Wertungsgrundlagen Einigkeit zwischen Planungsträger und UNB besteht.</p> <p>Aus Sicht der UNB wird daher nur noch zu folgenden Punkten der Linienfindung Stellung genommen :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Belange des Naturschutzes im Vergleich der Untervarianten auf dem Gebiet des Landkreises Uelzen - Prüfung der Belange des Naturschutzes bei der Herleitung von Teilvarianten und dem Vergleich der Teilvarianten auf dem Gebiet des Landkreises Uelzen - Prüfung der Belange des Naturschutzes bei der Herleitung der Hauptvarianten und der Vorzugsvariantenfindung auf dem Gebiet des Landkreises Uelzen 				
Samtgemeinde Amelinghausen	9	280	nein	
9. Aktuell ist aus einer fachlichen Amphibienkartierung eine Verbreitung des "Springfrosches" bis in den Raum Drögenindorf hinein nachgewiesen. Die Ergebnisse sind der unteren Naturschutzbehörde bekannt und können dort nachgefragt werden.			Siehe Hinweis zur Stellungnahme der Gemeinde Betzendorf [11] unter 2.1, ID 108	
Gemeinde Betzendorf	11	108	nein	
9. Aktuell ist aus einer fachlichen Amphibienkartierung eine Verbreitung des "Springfrosches" bis in den Raum Drögenindorf hinein nachgewiesen. Die Ergebnisse sind der Unteren Naturschutzbehörde bekannt und können dort nachgefragt werden. 10. Die mit der Erweiterung des Naturparks Lüneburger Heide verfolgten positiven Auswirkungen auf die touristische Entwicklung der Gemeinde Betzendorf wären stark in Frage gestellt.			Die zum Zeitpunkt der Erstellung der Unterlagen bekannten Amphibienvorkommen sind in den Unterlagen zur Ermittlung der Vorzugsvariante berücksichtigt worden. Dabei wurde auch mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden zusammengearbeitet (Unterlage 1 – UVS – Raumanalyse, S. 133 ff und S. 155 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich). Raumordnerisch ist Betzendorf nicht als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr festgesetzt.	
Gemeinde Kirchzellern	26	358	nein	
- Das wichtige Naherholungsgebiet Böhmschholzer Wald würde durch eine westliche Trasse zerschnitten und in seiner Funktion stark beeinträchtigt. - Der Böhmschholzer Wald würde als Frischluftentstehungsgebiet für die Stadt Lüneburg verloren gehen			Das Vorranggebiet zwischen Kirchzellern und Reppenstedt sowie das Vorsorgegebiet zwischen Vögelsen und Süderzellern als auch der Wald mit Erholungsfunktion Stufe II zwischen Kirchzellern und Reppenstedt sind bei den Untersuchungen erkannt und entsprechend gewürdigt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46).	
Gemeinde Kirchzellern	26	360	nein	
Wichtige Bestandteile der kommenden Naturparkregion Lüneburger Heide würden durch die A39 zerstört.			Naturschutzfachlich wertvolle Bereiche sind in den Unterlagen berücksichtigt. Das gilt auch für die schützenswerte Bestandteile des in Planung befindlichen Naturparks.	
Samtgemeinde Ostheide	36	266	ja	
6. Ein Bau der A 39 im vorgesehenen Untersuchungsbereich würde darüber hinaus der Naherholung dienende Waldgebiete zerstören, landwirtschaftlich genutzte Flächen in einer Weise zerschneiden, die eine sinnvolle Bewirtschaftung unmöglich macht und wertvolle Feuchtgebiete, so etwa ein Moorgebiet bei Rohstorf (Gemeinde Vastorf) und das Dieksbachtal bei Wendisch Evern, vernichten. Eine deutliche Verschlechterung der Lebensqualität in der Region wäre die unerträgliche Folge.			Alle hier genannten Aspekte sind erfasst, bewertet und im Variantenvergleich berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6 sowie Untervariantenvergleich GP 7-50).	
Gemeinde Reinstorf	39	1321	nein	507, 508
C 2.1.04 Unter der Überschrift "Naturschutz und Landschaftspflege" sind bei "der Planung von wesentlichen raumbeanspruchenden Nutzungen - insbesondere von Verkehrswegen von Lärm unbeeinträchtigte Räume zu erhalten".			Die unzerschnittenen verkehrssarmen Räume sind Bestandteil der Untersuchungen und in den Variantenvergleichen berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 37 ff und S. 324 ff sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 52 ff).	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Diesem Grundsatz wird bei allen durch die Gemeinde Reinstorf führenden Varianten widersprochen; folglich dürfte der Verkehr nur dort geführt werden, wo schon Lärm vorhanden ist: z. B. auf der B4 mit der Einbindung von Ortsumgehungen.				Naturvorrangflächen sind erfasst und zur Ermittlung der Vorzugstrasse berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse). Der Bündelungsgedanke ist berücksichtigt worden (Unterlage 1 -- UVS - Raumanalyse, S. 38).
D 2.1.01 "Durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Nutzbarkeit der Naturgüter, die Tier- und Pflanzenwelt sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft nachhaltig zu sichern."				Das Gebiet um Reinstorf gilt nicht als unzerschnittener verkehrsarmer Raum. Die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume wurden im Rahmen der Untersuchungen ermittelt (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 323 ff und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 52 ff). Vorrang- und Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft sind erfasst, im Rahmen der Untersuchungen in die Raumwiderstandsklassen hoch bzw. mittel eingestellt und in den Variantenvergleichen berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 37 sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 24 ff).
Dieses Ziel erwartet proaktives Handeln, um eine nachhaltige Sicherung zu gewährleisten, und wird durch einen Autobahnbau nicht erreichbar sein, da sich beide Maßnahmen widersprechen.				
D 2.1.02 weist darauf hin, dass bei "unvermeidbaren Beeinträchtigungen" regulierende Maßnahmen zu ergreifen sind. Hierdurch wird im RROP eine Reaktion auf Unvermeidbares beschrieben. Der Bau der A39 ist "vermeidbar", da sie nicht zu den öffentlich diskutierten Zielen führen wird und sich somit als unsinnig darstellt.				
Gemeinde Wendisch Evern	42	166	ja	
In diesem Zusammenhang verweise ich auf die Bestrebungen der Bezirksregierung Lüneburg, das Dieksbecktal, ein wunderschönes Feuchtgebiet mit einer Vielzahl von Teichen auf dem Gelände des Standortübungsplatzes, unter Naturschutz zu stellen. Das künftige Naturschutzgebiet quert fast den gesamten Standortübungsplatz in seiner Ost-Westachse und darf nicht zerstört werden.				Eine Beeinträchtigung des genannten Naturschutzgebietes durch die Varianten der A 39 liegt nicht vor (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50, S. 9 und Karte II.13.GP7-50 sowie Teilvariantenvergleich GP 2-17, S. 13 und Karte II.13.GP2-17).
Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf	52	221	nein	
Der Süsing, der sich in ganz wesentlichen Teilen im Bereich der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf befindet, mit seiner einzigartigen Naturlandschaft würde durch den Bau einer Westvariante der A 39 zwangsläufig durchschnitten und in seiner wichtigen Beziehung zu den westlich gelegenen Waldgebieten in den Kreisen Lüneburg und Soltau - Fallingbostal nachhaltig gestört werden. Derzeit gibt es bei der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf Überlegungen, sich dem geplanten Naturpark Lüneburger Heide, der den westlichen Teil des Landkreises Lüneburg mit umfasst, anzuschließen. Durch den Bau einer Autobahn als Westvariante könnten diese Überlegungen beeinträchtigt werden.				Der Süsing wird durch den Verlauf des Abschnittes 585 südwestlich umgangen. Die Beziehung des Süsing zu benachbarten Waldgebieten wird im Schutzgut Tiere - Rotwild betrachtet (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 29 ff, sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.13.GP1-46, Blatt 2).
Gemeinde Wriedel	57	244	nein	
Der Süsing, der sich in ganz wesentlichen Teilen im Bereich der Gemeinde Wriedel befindet, mit einer einzigartigen Naturlandschaft, würde durch den Bau einer Westvariante der A 39 zwangsläufig durchschnitten und in seiner wichtigen Beziehung zu den westlich gelegenen Waldgebieten in den Kreisen Lüneburg und Soltau - Fallingbostal nachhaltig gestört werden.				Die zusammenhängenden Waldbereiche des Süsings wurden bereits bei der Abgrenzung des Untersuchungsraumes und bei der Variantenentwicklung berücksichtigt und weitestgehend gemieden (Erläuterungsbericht, S. 18 und S. 34 sowie Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 48). Die großräumigen Verbindungen des Süsings zu den westlich gelegenen Waldgebieten wurden insbesondere über die Rotwildeinstandsgebiete und Rotwildwechsel im Schutzgut Fauna erfasst und im Variantenvergleich GP 1-46 entsprechend gewürdigt. Die Variante GP 1-46/1 wird bei der Betroffenheit des Rotwilds deutlich ungünstiger gewertet, da sie im Nordwesten auf langer Strecke durch wenig vorbelastete und insbesondere mit den Wäldern rund um den Süsing auch bedeutsame Rotwildeinstandsgebiete verläuft. Hier werden u.a. hohe Beeinträchtigungen durch Trennwirkungen aufgebaut. Die Räume östlich dieser Trassenführung, d.h. vor allem der Süsing, werden verinselt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 82 und Karte II.8 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 31 ff und Karte II.13.GP1-46, Blatt 1 und Blatt 2).
Derzeit gibt es bei der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf Überlegungen, sich dem geplanten Naturpark Lüneburger Heide, der den westlichen Teil des Landkreises Uelzen mit umfasst, anzuschließen. Durch den Bau einer Autobahn als Westvariante könnten diese Überlegungen beeinträchtigt werden.				
Gemeinde Barum	61	686	nein	
2. Die Gemeinde Barum liegt in einem natur- und landschaftsschutzrechtlich sehr sensiblen Bereich. Dieses wird schon dadurch deutlich, dass die Gemeinde durchsetzt ist mit förmlichen Landschaftsschutzgebieten („Im Sieken“), Naturschutzgebieten („Lohn“) und vielen kleineren förmlich unter Schutz gestellten Biotopen bzw. an diese Gebiete angrenzt. Hinzu kommen viele „Schattengebiete“, die hinsichtlich ihrer Qualität die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung bieten. Auf das Regionale Raumordnungsprogramm und den Landschaftsrahmenplan des Landkreises Uelzen wird hierzu zur Vollständigkeit hingewiesen. Dabei ist ganz besonders darauf hinzuweisen, dass das landschaftlich einmalige Gebiet der Gemeinde Barum besondere Bedeutung hat für die Ruhe und Erholung suchende				Natur- und Landschaftsschutzgebiete sind erhoben und bei der Findung der relativ konfliktarmen Räume sowie der Trassenentwicklung berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 37). Die angesprochenen Natur- und Landschaftsschutzgebiete sind erfasst und bewertet worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23, Karte II.12.GP15-23, Blatt 1 und Karte II.13.GP15-23, Blatt 1). Sie sind somit Bestandteil des schutzgutübergreifenden Variantenvergleiches. Eine raumordnerische Festsetzung als Erholungsstandort

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Bevölkerung. Hier nimmt die Gemeinde Barum eine besondere Stellung ein im Bereich Fremdenverkehr und Tourismus, die durch den Bau einer Autobahn nachhaltig beeinträchtigt wäre.				
Flecken Bad Bodenteich	69	399	ja	
<p>Seewiesen: Die Seewiesen bilden den größten zusammenhängenden Grünlandkomplex im Landkreis Uelzen. Es handelt sich um Wirtschaftsgrünland mit Feuchtweiden und einigen Feuchtwiesen. Die brachgefallenen bzw. extensiv genutzten Grünlandflächen sind mit Flatterbinsen und Rohrglanzgrasröhricht bewachsen. Es bilden sich immer wieder temporäre Kleingewässer. Innerhalb der Seewiesen liegt das Naturschutzgebiet Zwergbirkenmoor von landesweiter Bedeutung. Die Gehölzstrukturen bestehen überwiegend aus Weidengebüsch und Erlengruppen. Daneben ist Bruchwald mit torfmoosreichen Moorbirken- und Schwarzerlenbeständen zu finden.</p> <p>Das ca. 450 ha große Seewiesengebiet soll künftig mit einem Naturerlebnispfad ausgestattet werden. Auf den überwiegend bestehenden Wegen sollen Rundwanderwege eingerichtet werden, an denen auf Informationstafeln auf die Artenvielfalt von Flora und Fauna hingewiesen wird. An einigen Standorten sind Aktivstationen mit Guckkästen und Hörrohren geplant, die die Natur durch eigenes Erleben näher bringen sollen. Das Nds. Umweltministerium hat inzwischen die Förderung der Maßnahme mit einem Gesamtvolumen von ca. 80.000,00 € Ende 2006 signalisiert.</p>			mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe für Erholung liegt für die Gemeinde Barum nicht vor.	
Gemeinde Lüder	70	542	ja	
<p>- Seewiesen: Die Seewiesen bilden den größten zusammenhängenden Grünlandkomplex im Landkreis Uelzen. Es handelt sich um Wirtschaftsgrünland mit Feuchtweiden und einigen Feuchtwiesen. Die brachgefallenen bzw. extensiv genutzten Grünlandflächen sind mit Flatterbinsen und Rohrglanzgrasröhricht bewachsen. Es bilden sich immer wieder temporäre Kleingewässer. Innerhalb der Seewiesen liegt das Naturschutzgebiet Zwergbirkenmoor von landesweiter Bedeutung. Die Gehölzstrukturen bestehen überwiegend aus Weidengebüsch und Erlengruppen. Daneben ist Bruchwald mit torfmoosreichen Moorbirken- und Schwarzerlenbeständen zu finden.</p> <p>Das ca. 450 ha große Seewiesengebiet soll künftig mit einem Naturerlebnispfad ausgestattet werden. Auf den überwiegend bestehenden Wegen sollen Rundwanderwege eingerichtet werden, an denen auf Informationstafeln auf die Artenvielfalt von Flora und Fauna hingewiesen wird. An einigen Standorten sind Aktivstationen mit Guckkästen und Hörrohren geplant, die die Natur durch eigenes Erleben näher bringen sollen. Das Nds. Umweltministerium hat inzwischen die Förderung der Maßnahme mit einem Gesamtvolumen von ca. 80.000,00 € Ende 2006 signalisiert.</p>			gleichlautender Text wie Bad Bodenteich [69], siehe hierzu Kommentar in diesem Abschnitt zur ID 399.	
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1284	nein	
<p>Für den o.g. Bereich der geplanten BAB A 39 sind im</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesetz über den Landesentwicklungsplan (LEP LSA) und - im Regionalen Entwicklungsplan Altmark (REP Altmark) <p>folgende Ziele der Raumordnung festgelegt bzw. befinden sich in Aufstellung oder Änderung:</p> <p>zu Abschnitt 541 und Abschnitt 533</p> <p>1. Vorbehaltsgebiete zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems, LEP LSA Ziffer 3.5.3., REP Altmark Ziffer 5.6.3.</p> <p>Um eine Isolation von Biotopen oder ganzen Ökosystemen zu vermeiden, wurden bereits im LEP LSA Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems festgelegt.</p> <p>Sie umfassen großräumige, naturraumtypische, reich mit naturnahen Elementen ausgestattete Landschaften sowie Verbundachsen zum Schutz naturnaher Landschaftsteile und Kulturlandschaften mit ihren charakteristischen Lebensgemeinschaften.</p> <p>In den Vorbehaltsgebieten zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems ist den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie einer naturnahen Waldbewirtschaftung bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen.</p> <p>Im LEP LSA, konkretisiert im REP Altmark, wurde das Vorbehaltsgebiet zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems Nr. 4 Teile der Dumme - Niederung festgelegt.</p> <p>Der geplante Trassenabschnitt soll unmittelbar im o.g. Vorbehaltsgebiet</p>			<p>Das Vorbehaltsgebiet wurde in der Schutzgutkategorie Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft in den Variantenvergleichen berücksichtigt, ebenso wie die für den Bereich wertgebenden Biotoptypen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 37 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-39, Karte II.13.GP20-39, Blatt 1 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46, Karte II.13.GP13-46, Blatt 2). Die das Vorbehaltsgebiet durchfahrenden Trassenabschnitte 533 und 541 sind nicht Bestandteil der Vorzugsvariante, da die entsprechenden Unter-/Teilvarianten unter anderem aufgrund der hohen Entscheidungsrelevanz des Schutzgutes Tiere ausgeschlossen wurden (Erläuterungsbericht, S. 182 ff und S. 224 ff).</p> <p>Eine weitere Beteiligung bei Betroffenheit wird zugesagt.</p>	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
verlaufen. Mögliche Beeinträchtigungen des o.g. Vorbehaltsgebietes durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Die zuständige Naturschutzbehörde ist zu beteiligen.				
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1293	nein	
4. Vorbehaltsgebiete zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems, LEP LSA Ziffer 3.5.3., REP Altmark Ziffer 5.6.3.				Siehe Kommentar in diesem Kapitel zur ID 1284
Um eine Isolation von Biotopen oder ganzen Ökosystemen zu vermeiden, wurden bereits im LEP LSA Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems festgelegt. Sie umfassen großräumige, naturraumtypische, reich mit naturnahen Elementen ausgestattete Landschaften sowie Verbundachsen zum Schutz naturnaher Landschaftsteile und Kulturlandschaften mit ihren charakteristischen Lebensgemeinschaften. In den Vorbehaltsgebieten zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems ist den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie einer naturnahen Waldbewirtschaftung bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen. Im LEP LSA, konkretisiert im REP Altmark, wurde das Vorbehaltsgebiet zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems Nr. 7 Ohreaue - Diesdorf festgelegt. Der geplante Trassenabschnitt soll unmittelbar im o.g. Vorbehaltsgebiet verlaufen. Mögliche Beeinträchtigungen des o.g. Vorbehaltsgebietes durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Die zuständige Naturschutzbehörde ist zu beteiligen.				
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1298	nein	
2. Vorbehaltsgebiete zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems, LEP LSA Ziffer 3.5.3., REP Altmark Ziffer 5.6.3.				Siehe Kommentar in diesem Kapitel zur ID 1284
Um eine Isolation von Biotopen oder ganzen Ökosystemen zu vermeiden, wurden bereits im LEP LSA Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems festgelegt. Sie umfassen großräumige, naturraumtypische, reich mit naturnahen Elementen ausgestattete Landschaften sowie Verbundachsen zum Schutz naturnaher Landschaftsteile und Kulturlandschaften mit ihren charakteristischen Lebensgemeinschaften. In den Vorbehaltsgebieten zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems ist den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie einer naturnahen Waldbewirtschaftung bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen. Im LEP LSA, konkretisiert im REP Altmark, wurde das Vorbehaltsgebiet zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems Nr. 7 Ohreaue - Diesdorf festgelegt. Der geplante Trassenabschnitt soll unmittelbar im o.g. Vorbehaltsgebiet verlaufen. Mögliche Beeinträchtigungen des o.g. Vorbehaltsgebietes durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Die zuständige Naturschutzbehörde ist zu beteiligen.				
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1300	nein	
2. Vorbehaltsgebiete zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems, LEP LSA Ziffer 3.5.3., REP Altmark Ziffer 5.6.3.				Siehe Kommentar in diesem Kapitel zur ID 1284
Um eine Isolation von Biotopen oder ganzen Ökosystemen zu vermeiden, wurden bereits im LEP LSA Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems festgelegt. Sie umfassen großräumige, naturraumtypische, reich mit naturnahen Elementen ausgestattete Landschaften sowie Verbundachsen zum Schutz naturnaher Landschaftsteile und Kulturlandschaften mit ihren charakteristischen Lebensgemeinschaften. In den Vorbehaltsgebieten zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems ist den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie einer naturnahen Waldbewirtschaftung bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen. Im LEP LSA, konkretisiert im REP Altmark, wurde das Vorbehaltsgebiet zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems Nr. 7 Ohreaue - Diesdorf festgelegt. Der geplante Trassenabschnitt soll unmittelbar im o.g. Vorbehaltsgebiet verlaufen. Mögliche Beeinträchtigungen des o.g. Vorbehaltsgebietes durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Die zuständige Naturschutzbehörde ist zu beteiligen.				
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1305	nein	
3. Vorbehaltsgebiete zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems, LEP LSA Ziffer 3.5.3., REP Altmark Ziffer 5.6.3.				Siehe Kommentar in diesem Kapitel zur ID 1284

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Um eine Isolation von Biotopen oder ganzen Ökosystemen zu vermeiden, wurden bereits im LEP LSA Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems festgelegt. Sie umfassen großräumige, naturraumtypische, reich mit naturnahen Elementen ausgestattete Landschaften sowie Verbundachsen zum Schutz naturnaher Landschaftsteile und Kulturlandschaften mit ihren charakteristischen Lebensgemeinschaften. In den Vorbehaltsgebieten zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems ist den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie einer naturnahen Waldbewirtschaftung bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen. Im LEP LSA, konkretisiert im REP Altmark, wurde das Vorbehaltsgebiet zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems Nr. 7 Ohreaue - Diesdorf festgelegt. Der geplante Trassenabschnitt soll unmittelbar im o.g. Vorbehaltsgebiet verlaufen. Die zuständige Naturschutzbehörde ist zu beteiligen.

Regionale Planungsgemeinschaft Altmark

89

1307

nein

2. Vorbehaltsgebiete zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems, LEP LSA Ziffer 3.5.3., REP Altmark Ziffer 5.6.3.

Siehe Kommentar in diesem Kapitel zur ID 1284

Um eine Isolation von Biotopen oder ganzen Ökosystemen zu vermeiden, wurden bereits im LEP LSA Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems festgelegt. Sie umfassen großräumige, naturraumtypische, reich mit naturnahen Elementen ausgestattete Landschaften sowie Verbundachsen zum Schutz naturnaher Landschaftsteile und Kulturlandschaften mit ihren charakteristischen Lebensgemeinschaften. In den Vorbehaltsgebieten zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems ist den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie einer naturnahen Waldbewirtschaftung bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen. Im LEP LSA, konkretisiert im REP Altmark, wurde das Vorbehaltsgebiet zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems Nr. 7 Ohreaue - Diesdorf festgelegt. Der geplante Trassenabschnitt soll unmittelbar im o.g. Vorbehaltsgebiet verlaufen. Die zuständige Naturschutzbehörde ist zu beteiligen.

Stadt Gifhorn

90

146

nein

6. Nichtberücksichtigung von Belangen von Natur und Landschaft
- Der Siedlungsbereich zwischen der Straße "Zur Laage" (direkt südlich der Trassenvariante GP 13-46/1) und der 50 dB(A)-Isophone in Gamsen ist als einziger Siedlungsbereich der gesamten Trassenvarianten nicht als "Landschaftsbildeinheit mit mittlerer Gesamtempfindlichkeit" dargestellt. Da dies nicht nachvollziehbar ist, ist dieser ca. 30 Hektar große Bereich ebenfalls als solches zu kartieren und zu bewerten.

Der Korridor südwestlich von Gamsen wurde grundsätzlich der Landschaftsbildeinheit 3: „Offenlandschaft, großräumig gegliedert bzw. ausgeräumt, mit Störelementen“ zugeordnet. Der innerhalb des Untersuchungsraumes befindliche südliche Ortsteil von Gamsen (grau hinterlegte Fläche) wurde dagegen der Landschaftsbildeinheit 10: „Stadtbereiche, zum Teil mit Gewerbe-/ Industrieansiedlung“ zugeordnet, so dass dieser Teil von Gamsen dem städtisch geprägten Teil von Gifhorn mit einer geringen Bedeutung zugeordnet wurde (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 338 sowie Karte II.2, Blatt 5).

Samtgemeinde Boldecker Land

99

225

ja

Das Naturschutz- und FFH-Gebiet "Vogelmoor" wird in nördliche und westliche Richtung erweitert. Der nördliche Zipfel der westlichen Erweiterungsflächen führt bis unmittelbar an die Vorzugstrasse, der südliche Teilbereich der Erweiterungsflächen überlagert die Vorzugstrasse sogar (Siehe anliegende Planskizze). Auch diese vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWK) nunmehr bekannt gegebene Erweiterung des Naturschutz- und FFH-Gebietes "Vogelmoor" wurde beim Variantenvergleich nicht berücksichtigt. Unter Beachtung der Ausführungen auf Seite 199, letzter Absatz, des Erläuterungsberichts in der Zusammenfassung ist das FFH-Gebiet "Vogelmoor" von besonderer Entscheidungsrelevanz. Es wird bereits ohne Beachtung der genannten Erweiterung des Naturschutzgebietes empfohlen, die Vorzugsvariante im Rahmen der Entwurfsplanung mindestens ca. 50 m nach Westen zu verschieben.
- Das Naturschutz- und FFH-Gebiet "Vogelmoor" ist der westlichste Teil eines bedeutenden zusammenhängenden Feuchtgebietes. Östlich schließt sich die Bullenkühle mit den Bruneitzwiesen und dem Ehraer-Holz an. Eine Zerschneidung dieses Gebietes, wie beispielsweise durch die Trassenvariante 566, würde das empfindliche Ökosystem in Gänze zerstören.

Erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH- Gebiet Vogelmoor durch die A 39 ergeben sich nicht (Unterlage 2.7 – FFH- VP für das Gebiet „Vogelmoor“). Das NSG wird nicht direkt berührt. Das darüber hinausgehende Vorranggebiet für Natur und Landschaft ist in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 41-44, Karte II.13.GP41-44). Wasserschutzgebiete sowie die Tierlebensräume sind erfasst, bewertet und im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich sowie der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 1 - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich). Bei einer Verschiebung der Trasse nach Westen wird ein Amphibienlebensraum allgemeiner Bedeutung (Stufe III) in größerem Maß durchschnitten als bei dem dargestellten Verlauf sowie die Anschneldung eines Amphibienlebensraumes von geringer bis allgemeiner Bedeutung (Stufe II) zu einer Durchschneidung (Unterlage 1 – UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 41-44, Karte II.13.GP41-44). Bei einer Verschiebung nach Westen wird ein Vorsorgegebiet für Erholung geschnitten, dafür werden

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

			Durchschneidung sowie Verlärmung landschaftlich hochwertiger Bereiche vermieden, indem Landschaft mit mittlerer Bedeutung betroffen wäre (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 41-44, Karte II.12.GP41-44). Eine Trassenoptimierung im Verlauf der weiteren Planung ist möglich. Die angegebenen Gebiete sind bekannt und entsprechend berücksichtigt.
Gemeinde Ehra-Lessien	102	334	ja Erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH- Gebiet Vogelmoor durch die A 39 ergeben sich nicht (Unterlage 2 - FFH- Beiträge - FFH- VP Vogelmoor). Das NSG wird nicht direkt berührt. Das darüber hinausgehende Vorranggebiet für Natur und Landschaft ist in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 41-44, Karte II.13.GP41-44). Siehe hierzu auch Kommentar zu 4.02, ID 667 Landkreis Gifhorn [86]. Wasserschutzgebiete sowie die Tierlebensräume sind erfasst, bewertet und im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich sowie der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 1 - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich).
Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung	127	639	Ohne Kommentar
7. Referat Naturschutz			
Aus den Antragunterlagen geht hervor, dass im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für den geplanten Autobahnbau A 39 von Lüneburg bis Wolfsburg eine UVS durchgeführt wurde. Die Suchraumabgrenzung für die Planung der A 39 umfasst ein niedersächsisches und ein sachsen- anhaltisches Untersuchungsgebiet. Die Ausdehnung des Suchraumes in Richtung Osten berührte auch den Altmarkkreis Salzwedel. Teile der vorgegebenen Varianten zur Trassenführung der A 39 berühren das Naturschutzgebiet "Ohreaue", welches auch gleichzeitig als FFH-Gebiet (FFH 0275LSA) ausgewiesen wurde. Als Ergebnis der UVS wurde eine Vorzugsvariante ermittelt. Diese vorgeschlagene Trasse der A 39 berührt das Gebiet des Landes Sachsen-Anhalts nicht. Als Querspange zur Verbindung der A 39 mit der A 14 in Sachsen-Anhalt dient die B 190n. Aus der vorgegebenen Lage der B 190n in Höhe der Stadt Salzwedel ergeben sich in Verlängerung nach Niedersachsen mehrere Möglichkeiten zur Anbindung an die A 39, die ebenfalls Bestandteil der Untersuchungen zur A 39 sind. Die ermittelte Vorzugsvariante berührt Naturschutzgebiete, Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder europäische Vogelschutzgebiete (EC SPA) in Sachsen-Anhalt nicht. Aus Sicht der oberen Naturschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegen die ermittelte Trassenführung der Vorzugsvariante.			
Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)	187	187	Die Auswahl der Vorzugsvariante fand nach einer umfangreichen Bestandserhebung und -bewertung mittels eines abgestuften Variantenvergleiches statt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich). Im Rahmen der Gesamtabwägung wurden weitere Kriterien in die Gesamtabwägung zur Ermittlung der Vorzugsvariante aus gesamtplanerischer Sicht in die Variantenvergleiche eingestellt (Erläuterungsbericht, S. 77 ff und 137 ff). Die angesprochenen Schutzgutbereiche Menschen - Wohnen und Erholen, Tiere und Pflanzen sowie das Landschaftsbild wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie erfasst. Die Ortslagen wurden hinsichtlich ihrer Baunutzungen erfasst und die durch Lärm betroffenen Wohnbereiche in die Variantenvergleiche eingestellt. Gleiches gilt für die ausgewiesenen Erholungsräume und für das landschaftliche Potenzial eines Raumes im Hinblick auf die landschaftsgebundene Erholung, welche im Rahmen der Landschaftsbildbewertung ermittelt wurden.
Die Bereiche im einzelnen: Langenbrügge Im Bereich Langenbrügge wird das letzte Vorkommen der Grauammer zerstört. Diese Vogelart steht in Niedersachsen vor dem Aussterben. Irgendeine Beeinträchtigung dieser Art darf nicht in Frage kommen. Die Grauammer aus ihrem Lebensraum zu vertreiben, verstößt gegen das Niedersächsische Naturschutzgesetz. Seewiesen Bodenteich Die Seewiesen von Bodenteich werden zerschnitten. Allein bereits durch diese Maßnahmen verliert der Landkreis Uelzen an seinem touristischem Reichtum. Eine reichhaltige Vogelwelt wird vertrieben. Das ist verboten. Bomke/Könau Die Ortschaften Bomke, Flinten und Könau werden verlärm. Die Feldmark zwischen Bomke und Könau beherbergt eine reichhaltige Avifauna. Rote-Liste-Arten wie Ortolan, Pirol, Heidelerche, Wachtel und Neuntöter kommen aufgrund der aufgelockerten Waldrandbereiche mit in die Feldmark hineinreichenden Feldgehölzen in erstaunlicher Dichte vor. Von den genannten Arten ist bekannt, dass sie sich sowohl von starker Veränderung ihrer Umwelt als auch von Straßenlärm gestört fühlen, sich zurückziehen und verschwinden. Die Erfahrungen an anderen Orten hat gezeigt, dass diese			

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Vögel nicht einfach nur wegfliegen und sich woanders ansiedeln können. Sie werden aufgrund ihrer konservativen Lebens- und Habitatstruktur im Frühjahr stets wiederkommen, nicht mehr zur Brut schreiten und nach ein paar Jahren den natürlichen Tod sterben, ohne für Nachkommen gesorgt zu haben. Laut Gesetz ist es in Niedersachsen verboten, wildlebenden Vogelarten nachzustellen, sie zu töten oder sie zu vertreiben. Dies trifft verschärft auf die Arten der „Roten Liste“ zu. Durch eine Autobahn werden gesetzeswidrig Vögel vertrieben. Wir fordern Sie auf, den Bau einer Autobahn im Bereich Bomke und Könau zu unterlassen.

Ostedt/Emern

Die Ortschaften Ostedt und Emern werden verlämt. Die liebliche Landschaft zwischen der Kroetzmühle und Emern im Esterau-Tal wird zerstört. Zwischen Kroetze und Kroetzmühle wird der Brutbestand des Ortolans gefährdet. Alte Obstbaumreihen, die eine besonders hohe ökologische Wertigkeit aufweisen, werden nordöstlich Emern zerstört. In der Niederung des Wellendorfer Baches leben Tierarten der „Roten Liste“, deren Vertreibung verboten ist.

Emern/Lehmke

Die Ortschaften Emern und Lehmke wird verlämt. Alte Obstbaumreihen werden vernichtet zwischen Kahlstorf und Lehmke. Betroffen wäre eine 50 jährige Obstbaumreihe in der Feldmark, in der alte Sorten wie Uelzener Kalvill, Uelzener Rambur und andere seltene Sorten vorkommen. Diese Bäume dürfen aufgrund ihrer Seltenheit nicht gefällt werden. Vogelarten wie Neuntöter (Rote Liste) würden vertrieben, was verboten ist.

Hanstedt II/Rätzlingen/Riestedt

Die Ortschaften Hanstedt II, Rätzlingen und Riestedt werden verlämt sowie durch eine zusätzliche Abfahrt stark belastet. Eine Autobahnabfahrt darf es hier nicht geben. Die Wiesenniederung des Klein Liederner Baches beherbergt seltene Rote-Liste-Arten wie Nachtigall, Pirol und Braunkehlchen. Diese Tierarten dürfen in Niedersachsen nicht beeinträchtigt und/oder vertrieben werden. Durch eine Autobahn würde dies geschehen. Eine Autobahn darf aufgrund der o.g. Vorkommen an dieser Stelle nicht gebaut werden.

Oetzendorf

Die Ortschaft Oetzendorf wird verlämt. Im Bereich Oetzendorf werden für den Tourismus in der Region überlebensnotwendige Landschaftselemente preisgegeben. In diesem abwechslungsreichen Gelände leben wiederum Rote-Liste-Arten (Rohrweihe, Nachtigall, Pirol, Wachtel). Diese dürfen nicht vertrieben werden, was durch eine Autobahn geschehen würde.

Groß Hesebeck/Röbbel

In Röbbel und Groß Hesebeck wird es keine Ruhe mehr geben; die Vermieter von naturnah liegenden Ferienwohnungen müssen aufgeben. Das zukünftige FFH-Gebiet "Röbbelbach" würde zerschnitten und zerstört, da entlang des Baches großräumig Tiere von Osten nach Westen wandern. Wiederum sind Rote-Liste-Arten (Nachtigall, Pirol) betroffen, die vertrieben würden. Gollern/Römstedt

Bad Bevensen-Ost wird auf Dauer verlämt. Besonders betroffen sind die Orte Gollern und Römstedt. Die Autobahn soll ausgerechnet am großräumigen Waldrand entlanglaufen. Das Landschaftsbild leidet erheblich. Kurgäste und Touristen, die in Bad Bevensen ihren Urlaub verbringen, werden dieses Gebiet meiden.

Secklendorf/Altenmedingen

Secklendorf und Altenmedingen werden verlämt. Die offene Feldlandschaft wird vernichtet. Die Landschaft östlich von Secklendorf beherbergt eine reichhaltige Avifauna, zu der wiederum auch Rote-Liste-Arten gehören (Nachtigall, Braunkehlchen, Neuntöter). Zwischen Secklendorf und Altenmedingen wird ein gesundes Laubfroschvorkommen zerschnitten. Dies wird zum Verschwinden des Gesamtbestandes führen, da ein Austausch der Gesamtpopulation nicht mehr möglich ist. Der Laubfrosch ist in ganz Niedersachsen stark gefährdet. Diese Tiere zu stören, ist in Niedersachsen verboten.

Altenmedingen/Wulfstorf

Wulfstorf wird verlämt. Die BAB-Trasse führt durch Waldungen, die einen hohen Erlebniswert für Besucher der Region haben. Die Veränderung des Landschaftsbildes ist abzulehnen.

Landesverband Niedersachsen - Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V.

188

1166

Nach ausführlicher Prüfung der äußerst umfangreichen Planungsunterlagen (Digitaler Planungsordner auf DVD und im Internet) bestehen unsererseits gegen das Vorhaben ZUNÄCHST GRUNDSÄTZLICHE BEDENKEN. Der geplante Bau der BAB A 39 verursacht einen ERHEBLICHEN EINGRIFF in den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und die von uns vertretenen Belange Menschen und Tiere sowie Freizeit und Erholung. Insbesondere sind die Bodenversiegelung (Pflanzen, Boden- und Wasserhaushalt) und die Flächenzerschneidung (Landschaftsbild) sehr hoch. In den Planunterlagen sind die Ergebnisse der UVS, RVU und FFH-Prüfung sowie die Abwägung der verschiedenen Schutzgüter enthalten. Derartige

Ohne Kommentar

Die angesprochenen Artengruppen Vögel und Amphibien wurden durch eine intensive Datenrecherche und durch eigene Geländeerhebungen intensiv untersucht und ebenfalls hinsichtlich der zu erwartenden Beeinträchtigungen im Variantenvergleich berücksichtigt. Alle im Hinblick auf die avifaunistische Bedeutung angesprochenen Bereiche haben auch im Rahmen der Potenzialbewertung eine sehr hohe Bedeutung erlangt. Die Daten zum Grauammervorkommen bei Langenbrücke führten zu einer potenziell „landesweit bedeutsamen“ Einstufung, trotz der ansonsten eher strukturalarmen Feldflur. Die Vorkommen von Heidelerche und Ortolan führten zur überwiegenden Einstufung einer „landesweiten Bedeutung“ des avifaunistischen Potenzials. Ähnlich verhält es sich mit den angesprochenen Niederungsbereichen, die unter anderem auch als Lebensraum für Pirol, Nachtigall oder Braunkehlchen fungieren.

Auch die genannten Laubfroschvorkommen wurden in der UVS entsprechend gewürdigt. Für die genannten Arten besteht nach derzeitiger Sicht ein höheres Risiko der Beeinträchtigung, was im Rahmen der Variantenvergleiche auch entsprechend berücksichtigt wurde. Ob es im Sinne der Eingriffsregelung aber tatsächlich zu Verlusten oder Beeinträchtigungen kommt, muss im Rahmen der nachfolgenden Planungen detailliert untersucht und ermittelt werden. Durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen, wie z.B. Amphibiendurchlässen mit Leit- und Schutzeinrichtungen und entsprechende Ausgleichsmaßnahmen, die auf die Aufwertung von Lebensräumen im Umfeld abzielen, können viele Beeinträchtigungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, so dass nicht zwangsläufig von einer Verdrängung oder von einem Aussterben der erwähnten Arten auszugehen ist.

Sicherlich sind durch alle Variantenführungen erhebliche Beeinträchtigungen des Menschen sowie von Natur und Landschaft zu erwarten. Die Variantenvergleiche hatten zur Aufgabe, die Trassenführung mit den geringsten Auswirkungen zu ermitteln. Dies ist mit der vorgeschlagenen Linie erfolgt.

Im Rahmen der weiteren Planungskonkretisierung werden weitere Untersuchungen durchgeführt, die Trasse auf der Grundlage weiterer Erkenntnisse optimiert und die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft umfänglich ermittelt, um diese zu minimieren und zu kompensieren. RV LG: Im Zuge der Nachmeldung des EU-Vogelschutzgebietes „Ostheide südlich Himbergen“ wurde die Vorzugstrasse zwischen den neuen Gelenkpunkten 61 und 62 optimiert. Für die Ortschaften Bomke, Flinten und Könau hat sich die Entfernung zur geplanten A 39 zum Teil deutlich erhöht. Die avifaunistisch wertvollen Bereiche, nunmehr Bestandteil der nachgemeldeten Gebietskulisse, werden gemieden.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Prüfungen sind bei solchen Vorhaben natürlich obligatorisch. Außerdem sind umfangreiche und ausführliche Variantenuntersuchungen beschrieben.</p>				
<p>Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)</p>	190	815		
<p>Bei der Planung der Vorzugsvariante wurden die Forderungen aus Sicht des Naturschutzes nach einem schonenden Eingriff und dem damit verbundenen minimalen Landschaftsverbrauch nicht ausreichend berücksichtigt. Für den Bedarf der A39 werden im Landkreis Uelzen nicht bereits vorhandene Verkehrswege erweitert, sondern vielmehr mit einer neuen Trasse erhebliche Zerschneidungen von verkehrssarmen Lebensräumen in Kauf genommen.</p>			<p>Im Rahmen der UVS wurden in mehreren aufeinander aufbauenden Planungsschritten intensive Untersuchungen des Planungsraumes durchgeführt. Hierbei wurden für alle Schutzgüter des UVPG die bedeutenden Landschaftsräume identifiziert, soweit es ging bei der Abgrenzung des Planungsraumes gemieden und bei entsprechender Betroffenheit in den Variantenvergleichen berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff). Insbesondere im Schutzgut Boden ist der absolute Flächenverbrauch durch die verschiedenen Variantenführungen ermittelt und berücksichtigt worden. Längere und stärker flächenverbrauchende Varianten sind hier ungünstiger beurteilt worden (Unterlage 1 – UVS – Raumanalyse, S. 257 ff und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 41 ff). Wobei deutlich werden muss, dass Landschaftsbestandteile mit hoher Bedeutung und Schutzwürdigkeit wie z.B. Siedlungen, Lebensräume von zahlreichen seltenen Arten oder Schutzgebiete eine höhere Relevanz haben als die Flächenbeanspruchung an sich. Zwischen Uelzen und Gifhorn wurden auch Autobahnvarianten mit untersucht, die das vorhandene Straßennetz (B 4) aufgreifen. Diese Varianten sind in den Vergleichen GP 32-46, GP 13-46 und GP 1-46 betrachtet worden. Auch aus umweltfachlichen Gesichtspunkten wurden die Varianten im Zuge der B 4 als ungünstigere Trassenführungen beurteilt, wobei die Zerschneidung von verkehrssarmen Lebensräumen als Bewertungskriterium in die Variantenvergleiche eingeflossen ist (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 32-46, S. 33 f, Teilvariantenvergleich GP 13-46, S. 39 ff und Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 41 ff).</p>	
<p>Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV Niedersachsen</p>	215	191		
<p>Die A 39 durchschneidet eine bisher weitgehend intakte Naturlandschaft, - was zu Schäden bei Pflanzen und Tieren führen wird. Es ist zu befürchten, dass diese Autobahn der Entwicklung des naturnahen Tourismus - Hauptrohstoff der Region - schaden wird. Wie auch bei der Bürgerversammlung in Lüne (9.5.2006) deutlich wurde, gibt es keine Trasse ohne schädliche Auswirkungen, Gesucht wird von der Verwaltung nur nach der Trasse mit den geringsten Schäden.</p>				
<p>2.2 Bodenschutz</p>				
<p>Gemeinde Reinstorf</p>	39	1322	nein	507, 508
<p>C 2.2.01 "Der Boden ist als - Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen, - Teil des Naturhaushalts, - prägendes Element von Natur und Landschaft zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln." Hier handelt es sich erneut um eine ganz eindeutige, zwingende Aussage im LROP, die durch die zerschneidenden und verdichtenden Wirkungen einer Autobahn Makulatur sein wird.</p>			<p>Das Schutzgut Boden ist erfasst und in den Untersuchungen zur Findung der Vorzugstrasse berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 257 ff und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 41 ff). Für die Gemarkungen Holzen und Wendhausen ist eine mittlere Betroffenheit der landwirtschaftlichen Flächen bezogen auf die Durchschneidung durch die A 39 ermittelt worden, für die Gemarkung Reinstorf eine starke Betroffenheit. Siehe auch Kommentar zur Gemeinde Wendisch Evern [42] unter 1.5, ID 164</p>	
<p>C 2.2.08 "Böden mit einer hohen natürlichen Ertragsfähigkeit sind vor weiterer Inanspruchnahme zu schützen." Die Ertragsfähigkeit der Böden in der Gemeinde Reinstorf und Qualität der Erträge der hiesigen Landwirte ist weithin bekannt und anerkannt. Ausgleichsflächen oder Ausgleichsfinanzierungen für von der A39 betroffene Landwirte bewirken nicht hinnehmbare wirtschaftliche Einbußen.</p>				
<p>Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt</p>	137	77		
<p>Aus fachtechnischer Sicht werden nachfolgende Hinweise gegeben: Für die Böden außerhalb der Waldflächen des von der Planung betroffenen Teiles des Bundeslandes Sachsen-Anhalt wurde eine Bodenfunktionsbewertung nach einem speziell für Sachsen-Anhalt entwickelten Verfahren durchgeführt. Danach weisen diese Böden ein</p>			<p>Die Ebensbergvariante wird nach den Ergebnissen des Teilvariantenvergleiches zugunsten einer stadtnäheren Führung zu Lüneburg abgelehnt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17 sowie Erläuterungsbericht,</p>	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
überwiegend mittleres Konfliktpotenzial auf. Das Biotische Ertragspotenzial, das Regelungspotenzial im Wasserhaushalt sowie das Potenzial zur Erfüllung der Lebensraumfunktion wurden auf einer fünfstufigen Bewertungsskala überwiegend mit „3“ bewertet. Das Bodenfunktionsbewertungsverfahren sowie allgemeine Hinweise zur Berücksichtigung des Bodenschutzes in der räumlichen und der Bauleitplanung sind in den Veröffentlichungen „Bodenschutz in der Bauleitplanung“ (Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt) beschrieben und im Internet unter www.lau-st.de in "Fachbereich 2" unter - Bodenschutz/Altlasten - bei - Quellenangaben, Fachartikel - eingestellt. Aus Sicht des Schutzgutes Boden wird einer Favorisierung der "Ebensbergvariante" zugestimmt.				S. 214 ff). Hierbei ergeben sich Vorteile für die stadtnähere Variante auch aus dem Schutzgut Boden.

2.3 Gewässerschutz

Gemeinde Reinstorf	39	1323	nein	507, 508
C 2.3.01 "Zur Erhaltung ihrer ökologischen Funktionen sind ober- und unterirdische Gewässer als Lebensraum für Pflanzen und Tiere, als klimatischer Ausgleichsfaktor und als prägender Landschaftsbestandteil nachhaltig zu schützen." Durch die Varianten 507, 508, 700 werden diese Bedingungen für den Vitusbach nicht mehr erfüllbar sein. Der nachhaltige Schutz dieses Gewässers, der zur Namensgebung von Reinstorf führte, wird mit der Autobahn aufgegeben. Im Übrigen führen neben einer Straße auch ein überregional bedeutsames Hotel und die Reinstorfer Kirche den Namen dieses Baches.				Das Schutzgut Wasser ist erfasst und in den Untersuchungen zur Findung der Vorzugstrasse berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 276 ff und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 44 ff). Fließgewässerbeeinträchtigungen, auch des Vitusbaches (als Fließgewässer mit allgemeiner Bedeutung eingestuft), sind durch den Abschnitt 507 nicht, durch den Abschnitt 508 und damit auch die Nordvariante in geringem Maß zu erwarten (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6, S. 15 und Karte II.15.GP4-6 sowie Unterlage 9.1 – Variantenvergleich Nordumfahrung Lüneburg, Karte I.13.Nord).
Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf	52	220	nein	
Aus Sicht der Samtgemeinde würde der Bau einer Westvariante in jedem Fall zu einer Gefährdung für das Wasserschutzgebiet um Hanstedt I führen, was sich durch seine besonders hohe Wasserqualität bisher auszeichnet. Eine Westvariante würde darüber hinaus auch das Wasserschutzgebiet Amelinghausen, das sich bis zur Ortschaft Wettenbostel erstreckt, tangieren und möglicherweise beeinträchtigen.				Die genannten Gebiete sind erfasst und im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, .Untervariantenvergleich GP 15-23, Karte II.15.GP15-23, Blatt 2 sowie Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.15.GP1-46, Blatt 2).
Stadt Gifhorn	90	145	nein	
Die Ise ist lt. Kartierung (IL15.GP13-46, Blatt 4) sowohl nördlich als auch südlich der Trassenvariante GP 13-46/1 als "Fließgewässer besonderer Bedeutung" dargestellt. Lediglich auf einem 900 m langen Abschnitt im direkten Kreuzungsbereich mit der Trassenvariante ist sie als "Fließgewässer mit allgemeiner Bedeutung" gekennzeichnet. Diese Herabstufung ist, insbesondere auch aufgrund der naturnahen Prägung der Ise dort, nicht nachvollziehbar und demnach nicht zu akzeptieren. Auch dort muss die Ise als "Fließgewässer mit besonderer Bedeutung" gekennzeichnet und bewertet werden, zumal der gesamte Verlauf in diesem Bereich als FFH-Gebiet gemeldet wurde.				Für die Ise lagen digitale Daten aus der Gewässerstrukturgütekartierung Niedersachsen (NLÖ 2004) sowie der Gewässerstrukturgütekartierung Sachsen-Anhalt (LHW 2004) vor, die zur Einstufung verwendet wurden und die unterschiedliche Einstufung für die Ise begründen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 276 ff). Die kartographische Darstellung in Karte II.10 Blatt 5 sowie II.15.GP13-46, Blatt 4 ist korrekt. Auch die Aussage: „Im Mündungsbereich bei Gifhorn ist der Fluss dagegen sogar als vollständig verändert (Strukturgüteklasse 7) zu bezeichnen.“ Für die größeren Fließgewässer, für die eine Gewässerstrukturgütekartierung (NLÖ 2004) vorliegt, erfolgt die Einstufung abschnittsweise anhand der jeweiligen Strukturgüteklasse. Allen Gewässerabschnitten der Strukturgüteklassen 1 (unveränderte Gewässer) bis 4 (deutlich veränderte Gewässer) wird generell eine besondere Bedeutung zugesprochen. Bei Vorliegen der Strukturgüteklassen 5 und 6 (stark und sehr stark veränderte Gewässer) wird der in der Strukturgüte integrierte Teilwert der Auedynamik näher betrachtet. Ist die Auestruktur positiv eingestuft (d.h. Auedynamikbeurteilung von 1-3), so erhält der entsprechende Gewässerabschnitt eine besondere Bedeutung. (Dies trifft für den nördlichen Abschnitt mit besonderer Bedeutung zu – Strukturgüte 5, Auedynamik3.) Liegt ein schlechterer Wert (Auedynamikbeurteilung von 4-7) vor, wird der entsprechende Gewässerabschnitt nur in die allgemeine Bedeutung eingeteilt. (Dies trifft für den mittleren Abschnitt mit allgemeiner Bedeutung zu – Strukturgüte 5, Auedynamik 4.) Allen vollständig veränderten Gewässerabschnitten der Strukturgüteklasse 7, mit begradigten und befestigten Fließstrecken, wird eine allgemeine Bedeutung zugesprochen. Bei Vorhandensein eines gesetzlichen Überschwemmungsgebietes entlang eines Fließgewässers,

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

wird davon ausgegangen, dass bemerkenswerte Überschwemmungsbereiche vorliegen, denen in jedem Fall eine besondere Bedeutung zukommt. (Dies trifft für den Mündungsbereich, südlichen Abschnitt mit besonderer Bedeutung zu – Strukturgüteklasse 5 bzw. 7.)

2.4

Luftreinhaltung, Lärm- und Strahlenschutz

Landkreis Harburg

2

484

nein

Im Umfeld der B 404 in der Elbmarsch werden sich negative Auswirkungen auf das Schutzgut Luft / Klima einstellen. Da es sich bei der Elbmarsch um eine relativ Gehölz- und Waldarme Region handelt, weist der Raum eine vergleichsweise geringe Klima- und Immissionschutzfunktion auf.

Aufgrund der Änderung der Verkehrsbelastung durch die Vorzugsvariante von unter 500 Kfz/d ergeben sich keine signifikanten Auswirkungen auf den Bereich der B 404.

Landkreis Lüneburg

4

934

ja

Immissions- und Gesundheitsschutz

Unter Vernachlässigung der Abgasproblematik (Dieselruß, Feinstaub, etc.) soll in dieser Stellungnahme allein die gesundheitliche Problematik von Verkehrslärm thematisiert werden. Diese Vorgehensweise erscheint insofern gerechtfertigt, als Lärmeinwirkungen die schwerwiegendsten gesundheitlichen Auswirkungen haben dürften.

Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen durch die A 39 sind nach den für die Planung von Straßenbauvorhaben geltenden gesetzlichen Vorgaben (BImSchG und 16. BImSchV) für jeden einzelnen Variantenabschnitt ermittelt und dargestellt worden. Darüber hinaus sind die Beeinträchtigungen durch die A 39 oberhalb des Orientierungswertes nach DIN 18005 ermittelt und dargestellt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 56 f und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und S. 16 ff sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 3 ff).

In der medizinischen Literatur wird Lärm als psychosozialer und emotionaler Stress gesehen. Negative, diesbezügliche Wirkungen können schon deutlich unter 85 dB (A) auftreten. Eine Lärmdauerbelastung überfordert häufig physische und psychische Kompensationsmechanismen.

Dauerschallpegel ab 40 dB(A) werden häufig als unangenehm empfunden. "Die psychosozialen Lärmwirkungen hängen von der körperlichen und seelischen Verfassung des Betroffenen ab, vom Zeitpunkt und Ort der Emission und der Einstellung zum Geräusch oder dem Verursacher. Sie können die Lebensqualität mindern und Verhaltensänderungen provozieren. Anwohner stark befahrener Straßen und Flughafenanwohner führen z. B. kürzere Telefonate, schließen häufiger das Fenster und nutzen ihre Balkone, Terrassen und Gärten seltener." (GSF Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit)

Einschlägige Studien haben gezeigt, dass bereits Dauerlärmpegel über 30 dB(A) zu Schlafstörungen führen können. Spätestens ab 50 dB(A) treten im Schlaf häufig Stressreaktionen auf einhergehend mit einer erhöhten Cortisolausscheidung. Hieraus resultieren erhöhte Risiken für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Magen-Darm-Erkrankungen.

Subjektiv empfundene schlechtere Schlafqualität beeinträchtigt den Organismus physisch und psychisch, führt zu Leistungseinbußen, Konzentrationsminderung und kann sogar die Immunabwehr schwächen.

Eine gute Zusammenfassung des heutigen Wissenstandes stellt die im Auftrag von Umweltbundesamt und Robert-Koch-Institut (Nachfolgeorganisation des Bundesgesundheitsamtes) herausgegebene Studie von Hartmut Ising und Christian Maschke "Beeinträchtigung der Gesundheit durch Verkehrslärm" dar.

Hier wird deutlich, dass Lärmbelästigung physiologische Stressreaktionen auslöst, die ihrerseits Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen darstellen.

Danach trägt die 16. BImSchV medizinischen Erkenntnissen über Zusammenhänge von Krankheit und Lärm nur unzureichend Rechnung. Die Autoren kommen zu folgendem Ergebnis:

"Die vorliegenden Ergebnisse der Studien legen nahe, dass aus präventivmedizinischer Sicht nächtliche Maximalpegel begrenzt werden müssen, um Schlafstörungen zu vermeiden. Gleichzeitig muss mit äquivalenten Dauerschallpegeln, die Anzahl von solchen Schalleignissen begrenzt werden, deren Maximalpegel als unzumutbar anzusehen sind. Nach den Vorschlägen von Berglund und Lindvall für die World Health Organisation Berglund 1995 soll ein nächtlicher äquivalenter Dauerschallpegel von LAeq innen 30 dB(A) nicht überschritten werden, um Schlafstörungen zu vermeiden.

Vergleichbare Empfehlungen sind auch dem interdisziplinären Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt zu entnehmen. Ein nächtlicher äquivalenter Dauerschallpegel von 30 dB(A) am Ohr des Schlafers und Pegelspitzen von 40 dB(A) sind nach Ansichten des Arbeitskreises geeignet, Schlafstörungen weitgehend zu vermeiden."

In der o.a. Expertise wird gefordert, dass derzeitige vorhandene Erkenntnisse und abgeleitete Immissionsrichtwerte auch jetzt bereits zur Gefahrenabwehr

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

eingesetzt werden müssen.

"In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob - insbesondere im Hinblick auf den Zeithorizont bis zum Vorliegen neuer Erkenntnisse - die vorhandenen Kenntnisse und abgeleiteten Immissionsrichtwerte nicht schon jetzt zur Gefahrenabwehr eingesetzt werden müssen. Diese Frage ist zu bejahen. Die Forderung nach einer wissenschaftlichen Absicherung der Risikoabschätzung darf jedenfalls nicht zur Verzögerung von sinnvollen Präventionsmaßnahmen führen."

Wie so oft zeigt sich hier, Grenz- und Richtwerte folgen einem Einbahnstraßenprinzip. Mit zunehmendem Erkenntnisdruck, dem Zeithorizont folgend, müssen sie zumeist in eine Richtung korrigiert werden, nämlich nach unten. Die Korrektur erfolgt häufig erst, wenn die Beweislast erdrückend ist.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die lärmbedingten Gesundheitsauswirkungen des A39- Projektes für jede Variante unterschätzt werden. Grund hierfür sind rechtliche Vorgaben, wie die 16. BImSchV, die aktuellem präventivmedizinischem Kenntnisstand und vorbeugendem Gesundheitsschutz unzureichend Rechnung tragen.

Landkreis Lüneburg

4

936

ja

Generell sollte, ggf. vorrangig durch Modifizierung der Linienführung und nachrangig durch aktive Schallschutzmaßnahmen erreicht werden, dass nicht nur die Grenzwerte der 16. BImSchV, sondern im Sinne des Vorsorgeprinzips und des vorbeugenden Gesundheitsschutzes möglichst die um jeweils 4 dB(A) niedrigeren Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) nicht überschritten werden. Dies gilt insbesondere gegenüber den bestehenden sowie den in den Flächennutzungs- und Bebauungsplänen bereits ausgewiesenen, ganz oder zu wesentlichen Teilen dem Wohnen dienenden Baugebieten. Dieser Maxime sollte in der Abwägung gegenüber anderen Belangen ein hohes Gewicht zugemessen werden. Eine Unterschreitung der letztgenannten Werte ist anzustreben. Durch solche Planungsgrundsätze können die folgenden fachlichen Ziele des RROP zwar nicht vollständig, aber doch großteils erfüllt werden:

D 2.4 04: "Die Bevölkerung des Landkreises ist vor schädlichem Lärm zu schützen".

D 2.4 05: "Bei der Planung von Verkehrswegen und anderen lärm erzeugenden Anlagen ist auf wirksamen Schallschutz zu achten. Die Lärmbelästigung ist durch ausreichende Abstände oder andere geeignete Maßnahmen, wie Führung von Verkehrswegen im Einschnitt oder Anordnung von Lärmschutzwällen oder anderen lärm mindernden Maßnahmen, möglichst gering zu halten."

Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen durch die A 39 und die B 190n sind wesentliches Kriterium zur Findung des Untersuchungsraumes und der Trassierung der betrachteten Variantenabschnitte sowie des schutzgutübergreifenden Variantenvergleiches. Damit sind sich auch wesentliches Kriterium in der gesamtplanerischen Abwägung (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich und Erläuterungsbericht).

Die Verlärmung der Ortslagen ist über das Schutzgut Mensch in die Variantenvergleiche einbezogen. Die lärmtechnischen Auswirkungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der so genannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. In den Variantenvergleichen zur Findung der Vorzugstrasse hatte das Schutzgut Mensch grundsätzlich eine hohe Entscheidungsrelevanz (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 62 f). In den weiteren Planungsschritten findet eine detaillierte Betrachtung der Lärmbeeinträchtigungen unter dem Aspekt der Minimierung statt. Eine detaillierte Aussage zum erforderlichen Schallschutz und dessen Art ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Samtgemeinde Bardowick

14

499

nein

Schalltechnischen Untersuchung der Hauptvariante:
Hier musste leider festgestellt werden, dass genauere schalltechnische Beurteilungen der beiden Hauptvarianten nicht durchgängig erfolgt sind. Vielmehr wurden nur voraussichtliche schalltechnische Problembereiche im Verlauf der östlichen Hauptvariante näher untersucht.

Im Verlauf der westlichen Trasse wurde eine Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchG für den Bereich der Ortslagen Mechtersen-Vögelsen planungsseitig vorausgesetzt, da seitens der Trassierung entsprechende Abstände zu der Wohnbebauung eingehalten worden sind.

Mögliche Besonderheiten, wie schallreflektierende verstärkende Geländekuppen (Wahlsberg), Gehölzbestände und großflächige Gebäude, aber auch die Vielzahl der notwendigen Brückenbauwerke und die höhenmäßige Führung der A 39 werden bei dieser Annahme leider nicht berücksichtigt und bewertet.

Entscheidend ist weiterhin der lagemäßige Verlauf der Autobahn. Hier wird erst die Feintrassierung auf Basis eines baureifen Entwurfes eine klare Berechnungsgrundlage bieten.

Daher wird schon in diesem Verfahrensschritt die Einhaltung des schallschutztechnischen Vorsorgewertes gem. DIN 18005 für allg. Wohngebiete für die Ortslagen Mechtersen und Vögelsen eingefordert. Damit wären die Grenzwerte von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts einzuhalten. Entsprechende aktive Schallschutzmaßnahmen sind vorzusehen.

Die lärmtechnischen Berechnungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Das Berechnungsverfahren nach RLS-90 berücksichtigt bei der Ermittlung der Immissionen den Wind in der für das Objekt ungünstigsten Windrichtung.

Für einen geringen Teil im Westen Vögelsens ergibt sich eine Überschreitung des nächtlichen Grenzwertes nach 16. BImSchV (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.11.GP1-46, Blatt 1).

Eine genaue Dimensionierung sowie Art und Ausführung eventuell erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Mechterzen	18	477	nein	
2. Der Schutz der Mechterser Bürgerinnen und Bürger vor Lärm und Luftverschmutzungen, insbesondere aber der Kinder. Betroffen wäre besonders der Kindergarten in östlicher Ortslage dicht an der geplanten Autobahn.				Für die Ortslage Mechterzen ergibt sich aufgrund der gewählten Führung des Variantenabschnittes 501 keine Überschreitung des Grenzwertes nach 16. BImSchV (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.11.GP1-46, Blatt 1).
Samtgemeinde Gellersen	25	34	nein	
Der Verlauf einer westlichen Trasse zwischen der Gemeinde Reppenstedt und dem Ortsteil Dachtmissen sowie der Gemeinde Kirchgellersen und der Gemeinde Südergellersen und ihrem Ortsteil Heiligenthal ist für die betroffenen Bürger - der Abstand zu der bereits vorhandenen Wohnbebauung beträgt rd. 500 m - mit erheblichen Lärm - und Schadstoffbelastungen verbunden. Für den Fall, dass im weiteren Verfahren eine westliche Trasse den Vorzug erhält, werden Maßnahmen gefordert, um die Lärm- und Schadstoffbelastung soweit wie möglich zu minimieren. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den betroffenen Wohngebieten um Gebiete handelt, die bereits seit Jahren bebaut sind und somit der Bau einer BAB bei dem Erwerb der Grundstücke nicht berücksichtigt werden konnte. Die Samtgemeinde Gellersen ist durch die Nähe zur A7 bereits jetzt gut an das vorhandene Autobahnnetz angeschlossen. Der Bau einer weiteren Autobahn im Bereich der Samtgemeinde Gellersen würde keine erhebliche Verbesserung der bestehenden Situation mit sich bringen. Sie würde im Gegenteil die Verkehre aus dem Osten durch das Gebiet der Samtgemeinde führen. Damit ginge für die Samtgemeinde eine Doppelbelastung einher. Bei der jetzt vorliegenden Vorzugstrasse werden die östlichen Verkehre nicht in den Westen gelenkt und der Bereich östlich Lüneburgs erfährt eine erheblich verbesserte Anbindung an das Autobahnnetz. Ansonsten hält die Samtgemeinde die bereits im Rahmen der Antragskonferenz vorgebrachten Bedenken und Anregungen weiter aufrecht.				Durch die Vorzugsvariante bleibt die SG Gellersen unbeeinträchtigt. Bei der Westtrasse kommt es für Dachtmissen mit den nach dem Verfahren Freie Schallausbreitung der RLS 90 ermittelten Lärmwerten zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Für Reppenstedt wird der Grenzwert für Wohngebiete (49 dB(A)) für einen kleinen Teilbereich überschritten. Für die Wohngebiete in Kirchgellersen kommt es für einen kleinen Teilbereich zu einer Verlärmung oberhalb des Grenzwertes (49 dB(A)). Für die Dorf- und Mischgebiete wird der Grenzwert (54 dB(A)) eingehalten. In Südergellersen werden einzelne Gebäude, die sich in einem festgesetzten Wohngebiet befinden, oberhalb des Grenzwertes für Wohngebiete verlärm. Weiterhin werden einzelne Gebäude, die sich in einem festgesetzten Misch- und Dorfgebiet befinden, oberhalb des Grenzwertes für Misch- und Dorfgebiet verlärm (Unterlage 1: UVS – Auswirkungsprognose und Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.11.GP 1-46 (Ordner 20).. Die Einhaltung der Grenzwerte wird mit Lärmschutzmaßnahmen gesichert. Die Grenzwerte für Schadstoffe, auch Feinstaub, werden sowohl für alle Bereich eingehalten (Erläuterungsbericht, S. 81 (Ordner 1). Siehe auch Gemeinde Reppenstedt, ID 38
Gemeinde Kirchgellersen	26	363	nein	
- Beim Bau einer westlichen Trasse, sollte auf die vorsorgeorientierten Bestimmungen der §§ 41 und 50 BlmschG geachtet werden. (Aktiver Lärmschutz durch Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände und leisere Fahrbahnbeläge)				Die detaillierte Planung eventuell erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte und erfolgt nach den gesetzlichen Vorgaben.
Gemeinde Reppenstedt	27	38	nein	
Im Hinblick auf die Nähe der westlichen Trasse zu den Ortslagen Reppenstedt und dem Ortsteil Dachtmissen sind die Bewohner im erheblichen Maße Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgesetzt. Für den Fall, dass im weiteren Verfahren eine westliche Trasse den Vorzug erhält, werden bereits jetzt Maßnahmen gefordert, die die Lärm- und Schadstoffbelastung soweit wie möglich minimieren. In meinem Schreiben vom 24.02.2004 habe ich darauf hingewiesen, dass sich der im Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Gellersen dargestellte Friedhof im Bau befindet. Zwischenzeitlich ist dieser fertig gestellt und mit der Belegung wurde bereits begonnen. Ein möglicher Trassenverlauf wird dadurch erheblich beschränkt.				Durch die Vorzugsvariante bleiben die Ortslagen Dachtmissen und Reppenstedt unbeeinträchtigt. Bei der Westtrasse kommt es für Dachtmissen mit den nach dem Verfahren Freie Schallausbreitung der RLS 90 ermittelten Lärmwerten zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Für Reppenstedt wird der Grenzwert für Wohngebiete (49 dB(A)) für einen kleinen Teilbereich überschritten (Unterlage 1: UVS - Auswirkungsprognose und Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.11.GP 1-46 (Ordner 20). Die Einhaltung der Grenzwerte wird mit Lärmschutzmaßnahmen gesichert. Die Grenzwerte für Schadstoffe, auch Feinstaub, werden sowohl für Dachtmissen als auch für Reppenstedt eingehalten (Erläuterungsbericht, S. 81 (Ordner 1). Der Abstand der Westtrasse zum Friedhof der SG Gellersen beträgt etwa 200m. Es verbleibt genug Raum für eine eventuelle Verschiebung im Verlaufe der weiteren Verfahrensschritte, ohne den Bestand des Friedhofes zu gefährden (Unterlage 1: UVS - Auswirkungsprognose und Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.11.GP 1-46 (Ordner 20).
Stadt Lüneburg	35	1068	ja	
3. Mängel in der Schalltechnischen Untersuchung und ihre Auswirkungen auf die Belange der Stadt Lüneburg und ihrer Bürger Die Schalltechnische Untersuchung dient ausweislich ihres Wortlautes zur Stützung der Variantenuntersuchung für die Variantenabschnitte 502 und 503 im Stadtgebiet Lüneburg. Sie betrachtet neben den Grenzwerten der 16. BImSchV auch die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete aus dem Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 und kommt zu dem Ergebnis, dass unter dem Gesichtspunkt des Schallschutzes die Variante 502 gegenüber der Variante 503 als die günstigere zu bewerten ist. 3.1. Mängel der Schalltechnischen Untersuchung				Der im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung angesetzte Schwerverkehrs- Anteil von 26,2 % für die A 39 im Bereich Lüneburg (Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung, S. 7) resultiert aus den ersten Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung und liegt für die Vorzugsvariante im Bereich Lüneburg mit 14,5 bis 15,4 % (Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 10) deutlich unter der Annahme für die schalltechnische Untersuchung. Davon ausgehend ist insgesamt mit einer geringeren Lärmbeeinträchtigung zu rechnen. Der für die

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

3.1.1. Unzureichender Prognosezeitraum, unzureichende Datengrundlage
Die Schalltechnische Untersuchung übernimmt die Verkehrsdaten aus der Verkehrsuntersuchung und leidet daher an den selben Mängeln. Sie geht von einem zu kurzen Prognosezeitraum und fehlerhaften Verkehrsdaten aus (vgl. 2.1.).

Die in der Schalltechnischen Untersuchung zum Raumordnungsverfahren berücksichtigten Lkw-Anteile entsprechen denen einer Bundesstraße und berücksichtigen demzufolge nicht das verstärkte typische Lkw-Aufkommen einer Autobahn für den Nachtzeitraum (B-M-H, S. 9).

Stadt Lüneburg

35

1071

ja

3.1.4. Unzumutbare Rahmenbedingungen zur Einhaltung der Werte der 16. BImSchV

Die Schalltechnische Untersuchung setzt als aktive Lärmschutzmaßnahmen eine Absenkung der Trasse und zusätzliche Lärmschutzwände mit einer Höhe von 6 m über Gelände vor. Nur auf der Basis dieser - für die Stadt Lüneburg unzumutbaren - Rahmenbedingungen scheint eine Einhaltung der Werte der 16. BImSchV möglich zu sein.

3.1.5. Fehlende Untersuchung der Anschlussstellen

Die Anschlussstellen der geplanten Trasse an das vorhandene Straßennetz wurden schalltechnisch nicht untersucht. Durch die notwendigen Öffnungen der geplanten Schallschutzwände im Bereich der Anschlussstellen können hier größere Bereiche verlärmert werden, als in der Untersuchung dargestellt (B-M-H, S. 11).

Stadt Lüneburg

35

1072

ja

3.2. Auswirkungen der Mängel auf die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung

Der unzureichende Prognosezeitraum hat ebenso wie das Abstellen auf die fehlerhaften Verkehrsdaten eine Fehlerhaftigkeit der Datengrundlage der Schalltechnischen Untersuchung zur Folge.

Auch die unzureichende Berücksichtigung des Lkw-Verkehrs und die gänzlich fehlende Betrachtung der Anschlussstellen bedingen die Fehlerhaftigkeit der Schalltechnischen Untersuchung.

Durch die fehlende Berücksichtigung der konkreten Planungen der Stadt Lüneburg im Bereich Schlieffenpark wird die dortige Lärmsituation fehlerhaft bewertet. Nachts werden in diesem gesamten Bereich die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten. Ein ungestörter Schlaf bei offenem Fenster wird dann nicht mehr möglich sein. Die Umsetzung der Vorzugsvariante im Planfeststellungsverfahren würde im dortigen Bereich zu wesentlich erhöhten Kosten für Lärmschutzmaßnahmen führen (Bonk-Maire-Hoppmann, S. 9). Durch den Ansatz von Lärmschutzwänden in einer Dimensionierung von 6 m über Gelände werden die Werte der 16. BImSchV zwar eingehalten, es ergeben sich aber unzumutbare Auswirkungen für die Stadt Lüneburg (dazu sogleich). Durch die Ermittlung der Art und der Anzahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitung werden die tatsächlichen Betroffenheiten nicht richtig erfasst. Die fehlende Betrachtung der Anschlussstellen bedingt letztlich, dass eine zu erwartende erhebliche Lärmbeeinträchtigung des Stadtgebietes durch die Schalltechnische Untersuchung überhaupt nicht betrachtet wird.

Stadt Lüneburg

35

1078

ja

4.1.2. Fehlende bzw. unzureichende Betrachtung von Luftschadstoffen
Wie GfL (S. 35 ff.) zutreffend ausführt, wird in den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens nur geringfügig und fehlerhaft auf die Auswirkungen der veränderten verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen eingegangen. In den Auswirkungsprognosen wird lediglich pauschal ausgeführt, dass die berechnete Gesamtbelastung für das Prognosejahr 2020 keine gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen ergeben hat. Weder erfolgt eine weitere Betrachtung der Auswirkungen, noch ist die Berechnung in den vorgelegten Unterlagen dargestellt. Es wird fehlerhaft eine zu geringe Verkehrsbelastung für das Jahr 2020 unterstellt. Vorbelastungen im Stadtgebiet werden nicht korrekt berücksichtigt. Der

schalltechnische Untersuchung zugrunde gelegte maximale SV- Wert beträgt 13.886 Lkw/d. Erreicht werden tatsächlich 8.381 Lkw/d. Siehe auch Kommentare zu Kapitel 0.2, ID 1060, 1062 und 1063 Stadt Lüneburg [35].

Bei Straßenplanungen sind die lärmtechnischen Auswirkungen nach § 3 der 16. BImSchV mittels eines vorgegeben Verfahrens zu berechnen. Messungen sind zum Zeitpunkt der Planung nicht möglich. Die Höhenlage der Trasse (u. a. zur Berücksichtigung der Lage bei Brücken) ist Bestandteil des Berechnungsverfahrens.

Die lärmtechnischen Auswirkungen von Anschlussstellen werden im Rahmen der Linienfindung nicht berücksichtigt, da ihre genaue Lage und Ausbildung für die Linienfindung nicht von Bedeutung ist.

In den weiteren Planungsschritten findet, wie gefordert, eine detaillierte Betrachtung auch unter dem Aspekt der Minimierung von lärmtechnischen Beeinträchtigungen statt.

Die Anzahl der betroffenen Gebäude durch die Varianten 502 und 503 lässt sich anhand der Lärmkarten erkennen (Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, Anlage 3 und Anlage 4). Die Art der Gebäude wurde anhand der überwiegend vorhandenen Gebäudestruktur (1 ½- bis 2-geschossige Gebäude) festgelegt. Am Immissionsort wurden für die Berechnung der zu erwartenden Immissionen die Höhen von 2 m für den Tag (Außenwohnbereich) und 6 m für die Nacht (Schlafräume im OG und höherer Wert) zugrunde gelegt (Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 2, S. 6, S. 8ff.).

Das Gebiet Schlieffenpark ist in den Untersuchungen berücksichtigt. Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen sind ermittelt worden und in die Variantenvergleiche zur Findung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 5 sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 10 f).

Bei Straßenplanungen sind die lärmtechnischen Auswirkungen nach § 3 der 16. BImSchV mittels eines vorgegeben Verfahrens zu berechnen. Messungen sind zum Zeitpunkt der Planung nicht möglich. Die Höhenlage der Trasse (u. a. zur Berücksichtigung der Lage bei Brücken) ist Bestandteil des Berechnungsverfahrens.

Die lärmtechnischen Auswirkungen von Anschlussstellen werden im Rahmen der Linienfindung nicht berücksichtigt, da ihre genaue Lage und Ausbildung für die Linienfindung nicht von Bedeutung ist.

In den weiteren Planungsschritten findet, wie gefordert, eine detaillierte Betrachtung auch unter dem Aspekt der Minimierung von lärmtechnischen Beeinträchtigungen statt. Siehe auch Kommentar zur Stellungnahme der Stadt Lüneburg [35] in diesem Kapitel unter ID 1068.

Es wird eingewendet, dass zu geringfügig auf Auswirkungen infolge von Luftschadstoffimmissionen eingegangen wird. Es wird speziell kritisiert, dass die Berechnungen nicht dargestellt wurden. Dieser Einwand ist zurückzuweisen, da aus den textlichen Ausführungen in der UVS (Unterlage 1 – UVS – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 18 ff) eindeutig hervorgeht, dass eine überschlägige Berechnung nach MLuS 05 durchgeführt wurde. Es wurde also eine Berechnung nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen in der aktuellen Fassung 2005 vorgenommen. Das Merkblatt ist von der Forschungsgesellschaft für

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Beurteilung werden lediglich die Grenzwerte der 22. BImSchV zugrunde gelegt. Würden die Berechnungsergebnisse mit den Grenzwerten der 2. Stufe der Richtlinie der EU beurteilt werden, besteht für PM 10-Werte eine gesundheitsrelevante Grenzwertüberschreitung. Insgesamt ist bei der Vorzugsvariante der A39 davon auszugehen, dass die Grenzwerte mehrerer Schadstoffe zukünftig überschritten werden.

Strassen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegeben und allgemein zugänglich. Eine vollständige Darstellung der im MLuS bereits dargestellten Berechnungsgrundlagen in der UVS ist daher nicht geboten.

Für die Berechnung nach MLuS wurden folgende Eingangsparameter verwendet: Verkehrsbelastungen für das Jahr 2020: 50.000 DTV und 30.000 DTV, LKW-Anteil ca. 27 %, durchschnittliche Windgeschwindigkeit 3m/s (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 19).

Es wird kritisiert, dass eine Betrachtung der Luftschadstoffimmissionen ausschließlich in Bezug auf gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen durchgeführt wird. Diese Kritik ist zurückzuweisen, da die Umweltauswirkungen in der UVS gemäß § 12 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze bewertet sind. Mit der 22. BImSchV werden die Anforderungen der EU-Luftqualitätsrichtlinien in deutsches Recht umgesetzt. Insofern ist es angemessen und rechtlich nicht zu beanstanden, dass sich die UVS- Bewertung zum Schutzgut Mensch auf die Frage konzentriert, ob die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorhabensbedingt überschritten werden. Die herangezogenen Grenzwerte der 22. BImSchV entstammen der 1. Tochter- Richtlinie zur Luftqualitätsrahmenrichtlinie (RL 1999/30/EG). Diese führt in ihrem Art. 1 aus, dass die Grenzwerte (u.a. für NO₂ und PM₁₀) der Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt dienen. Die Grenzwerte sind daher geeignet, im Rahmen einer UVP als Bewertungsgrundlage herangezogen zu werden.

Die Kritik, dass die lufthygienische Vorbelastung in Lüneburg nicht korrekt berücksichtigt wird, ist nicht nachvollziehbar. Da die Vorbelastungssituation aus der LÜN- Messstation Lüneburg stammt, liegt der Bezug zwischen dem Ort der gemessenen Hintergrundbelastung und des zu betrachtenden Vorhabens vor. Eine exaktere Zuordnung von Vorbelastung und Zusatzbelastung aus dem Vorhaben ist möglich.

Es wird weiterhin kritisiert, dass der PM₁₀-Grenzwert der 2. Stufe der RL 1999/30/EG (20 µg/m³) nicht berücksichtigt wurde. Dieser Einwand ist zurückzuweisen, da die 22. BImSchV, d.h. die deutsche Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinien, diesen Grenzwert bisher nicht kennt. Gemäß Anhang III der RL 1999/39/EG handelt es sich um einen sog. Richtgrenzwert, der im Lichte weiterer Informationen über die Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt, über die technische Durchführbarkeit und über die bei der Anwendung der Grenzwerte der Stufe 1 in den Mitgliedstaaten gemachten Erfahrungen zu überprüfen ist. Eine solche Überprüfung ist derzeit im Gange und aktuelle Entwürfe der EU zur zukünftigen Luftreinhaltestrategie beinhalten diesen Grenzwert von 20 µg/m³ nicht mehr, da aufgrund der großräumigen Hintergrundbelastungen in Europa eine flächendeckende Einhaltung dieses Wertes bis zum Jahr 2010 schicht unrealistisch ist. Eine Alternative zu diesem Grenzwert ist derzeit Diskussionsgegenstand innerhalb der EU (siehe dazu z.B. den Beschluss des Umweltrates des Europäischen Parlamentes zur CAFE-Strategie vom 21.06.2006, Zeitschrift Immissionsschutz, H. 3/2006, S. 129) und kann daher noch nicht einer UVP in Deutschland zugrunde gelegt werden.

Die Einwendung, dass bei der Vorzugsvariante der A 39 davon auszugehen sei, dass die Grenzwerte mehrerer Schadstoffe zukünftig überschritten werden, wird nicht näher begründet und ist daher als bloße Behauptung zurückzuweisen.

Aufgrund der kleinräumigen Verkehrsuntersuchung des Büros Schubert, die Bestandteil der Stellungnahme der Stadt Lüneburg ist, wird die Luftschadstoffsituation mit den in der Verkehrsuntersuchung genannten Verkehrsbelastungen in einer gesonderten Untersuchung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten für den

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				Bereich der Stadt Lüneburg neu dargestellt.
Stadt Lüneburg	35	1080	ja	
4.1.4. Fehlende Betrachtung von notwendigen Bereichen für die Kaltluftentstehung Bezogen auf das Klima werden lediglich Waldflächen mit Klimaschutzfunktion herangezogen, Gebiete mit Bedeutung für die Kaltluftentstehung werden nicht betrachtet. Dies gilt insbesondere für die Freiflächen nördlich der Schlieffenkaserne und nördlich von Moorfeld (GfL, S. 35).				<p>Im Vordergrund klimatischer Betrachtungen nach der Methodik des Niedersächsischen Landesamtes für Ökologie (Mosimann, 1999) steht grundsätzlich das Vermögen landschaftlicher Teilräume (Ausgleichsräume), insbesondere über orographisch bedingte Luftaustauschprozesse (Kaltluftabfluss), klimatischen und lufthygienischen Belastungen in Siedlungsbereichen bei austauscharmen Wetterlagen entgegenzuwirken. Wesentlich ist dabei die räumlich-funktionale Zuordnung (Wirkungsraum-Ausgleichsraum-Gefüge). Im Rahmen der UVS wurden die relevanten Belastungsräume, die wesentlichen Kalt- und Frischluftleitbahnen sowie die angeschlossenen Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete identifiziert. Hierbei wurden auch die relevanten Kaltluftentstehungsgebiete in Lüneburg betrachtet (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 318 und Karte II.1, Blatt 1).</p> <p>Damit Kaltluftproduktionsflächen eine Relevanz für Belastungsräume aufweisen, müssen mehrere Kriterien erfüllt sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sie müssen eine bestimmte Flächenausdehnung haben, - die Kaltluft muss mit einem entsprechenden Gefälle in anschließende dicht bebaute Bereiche fließen können - und die Abflussbahnen müssen frei von Barrieren (z.B. Bahndämme oder dichte Gehölzstrukturen) sein. <p>Diese Kriterien treffen für die Freiflächen nördlich des Schlieffenparks durchweg nicht zu.</p> <p>Die klimatischen Ausgleichsfunktionen der Kaltluftproduktionsflächen im Raderbachtal sowie bei Hagen sind in den Untersuchungen berücksichtigt und in die Variantenvergleiche eingeflossen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 318 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49, S. 19 f und Karte II.11.GP2-49).</p> <p>Neben der relativ geringen Bedeutung dieser Flächen aufgrund der o.g. Kriterien bleibt hinsichtlich des Schutzgutes Klima weiterhin festzuhalten, dass der Untersuchungsraum nach Mosimann (1999) in der klimaökologischen Region Geest- und Bördebereich liegt. Dieser Raum zeichnet sich durch relativ gute Luftaustauschbedingungen und nur mäßige Beeinflussung lokaler Klimafunktionen durch das Relief aus. Das spricht insgesamt für eine geringe Entscheidungsrelevanz orographisch bedingter Luftaustauschprozesse.</p>
Stadt Lüneburg	35	1085	ja	
4.2.2. Fehlende bzw. unzureichende Betrachtung von Luftschadstoffen Die fehlende bzw. unzureichende Betrachtung der Luftschadstoffe wirkt sich auf die Bewertung des Schutzgutes "Mensch" ebenso aus wie auf die Schutzgüter "Klima/ Luft". Die Betrachtung des Schutzgutes "Mensch" bezieht sich auf jegliche Veränderung der menschlichen Gesundheit (Appold, in: Hoppe, UVPG, 2. Auflage 2002, § 2 Rn. 17). Es dürfte unstrittig sein, dass sich eine Erhöhung der Luftschadstoffe im beschriebenen Maße (GfL, S. 36) negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit hat. Die Betrachtung des Schutzgutes "Luft" bezieht sich auf jegliche physikalische, chemische oder biologische Veränderung der Luft (Appold, in: Hoppe, UVPG, 2. Auflage 2002, § 2 Rn. 25). Auch insoweit verweisen wir auf die ausführliche Darstellung bei GfL, S. 36.			<p>Siehe Kommentar zu 2.4, ID 1078 Stadt Lüneburg Der angesprochene Sachverhalt wird in der UVS behandelt (Unterlage 1 – UVS – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 18 ff). Ein Vergleich mit den von der EU und den deutschen Regelwerken zur Luftreinhaltung (22. BImSchV) definierten Grenzwerten ergibt, dass diese durchweg eingehalten werden. Ergänzend ist anzumerken, dass in der UVS am angegebenen Ort gleichzeitig aufgezeigt wird, dass die Zusatzbelastung durch die geplante A 39 selbst im Nahbereich als insgesamt gering einzustufen ist. Die Auswirkungen werden daher insgesamt als unerheblich eingeschätzt. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Frage, in welchem Maße die menschliche Gesundheit durch bestimmte Luftschadstoffe betroffen ist und welches Maß hinnehmbar ist, erfolgte bei der Festlegung der Grenzwerte und kann nicht Gegenstand einer einzelprojektbezogenen UVP sein.</p> <p>Es wird eingewendet, dass Auswirkungen auf die lufthygienische Situation im Schutzgut Luft nicht ausreichend dargestellt werden. Dazu ist anzumerken, dass in der UVS der Ansatz gewählt wurde, die Auswirkungen durch Luftschadstoffimmissionen akzeptorbezogen abzuhandeln. Daher erfolgte eine jeweils zielgerichtete Betrachtung beim Schutzgut Mensch und bei den Schutzgütern Tiere/Pflanzen und Boden/Grundwasser. Eine eigenständige Darstellung der Immissionen im Schutzgut</p>	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				Luft ist somit entbehrlich, da eine Bewertung dieser Immissionen immer nur in Bezug auf einen bestimmten schutzwürdigen und schutzbedürftigen Akzeptor möglich ist. Entsprechend existieren die Luftbelastung begrenzende Grenzwerte auch immer nur in Bezug auf bestimmte Schutzgüter, bspw. Schutz der menschlichen Gesundheit oder Schutz der Vegetation. Ein Mangel in der UVS in Bezug auf den vorgenommenen Einwand ist daher nicht ersichtlich.
Stadt Lüneburg	35	1092	ja	Die genannten raumordnerischen Vorgaben des LROP und des RROP für das Oberzentrum Lüneburg haben in den Untersuchungen Berücksichtigung gefunden und sind in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung sowie Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff). Siehe auch Kommentare in diesem Kapitel unter ID 1078 und in Kapitel 1 unter ID 1047 - Stadt Lüneburg [35]
Stadt Lüneburg	35	1094	ja	Im Rahmen der UVS wurden die relevanten Belastungsräume, die wesentlichen Kalt- und Frischluftleitbahnen sowie die angeschlossenen Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete identifiziert. Hierbei wurden auch die relevanten Kaltluftentstehungsgebiete in Lüneburg betrachtet (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 318). Aufgrund der geringen Flächenausdehnung, des sehr geringen Gefälles der Flächen und der Barrieren (Gehölzstrukturen und Bahndamm) zu den angrenzenden bebauten Bereichen haben die Freiflächen nördlich des Schlieffenparks keine Relevanz für den Kaltluftaustausch. Eine Beurteilung der klimatischen Ausgleichsfunktion der Kaltluftproduktionsflächen im Raderbachtal sowie bei Hagen ist erfolgt. Beide Flächen werden auch im Variantenvergleich GP 2-49 berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 318 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49, S. 19 f und Karte II.11.GP2-49). Siehe auch Kommentar in diesem Kapitel unter ID 1080 Stadt Lüneburg [35].
Stadt Lüneburg	35	1112	ja	ohne Kommentar
- Erhalt wichtiger Kaltluftentstehungsgebiete Im Landschaftsplan der Stadt Lüneburg sind die Freiflächen nördlich der Schlieffenkaserne, die im Rahmen der Planungen zum Schlieffenpark erhalten werden sollen, und nördlich Moorfeld als bedeutende Kaltluftentstehungsgebiete für den besiedelten Raum dargestellt. Vor dem Hintergrund, dass Kaltluftentstehungsgebiete im Nordwesten des Stadtgebietes überprägt wurden, kommt diesem Kaltluftentstehungsgebieten eine besondere Bedeutung zu. Ziel der Stadt Lüneburg ist der Erhalt dieser Bereiche.				
Stadt Lüneburg	35	1118	ja	Siehe hierzu Kommentar in diesem Kapitel unter ID 1080 Stadt Lüneburg [35] Das Lüner Holz und auch die Offenlandbereiche nördlich des Schlieffenparks wurden in ihrer Bedeutung für die einzelnen Schutzgüter des UVPG erfasst und in die Variantenvergleiche eingestellt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5). Dies betrifft neben der Erholungsfunktion dieser Flächen insbesondere auch die faunistische Lebensraumfunktion und die Biotopfunktion. Im Schutzgut Klima wurde Lüneburg als Belastungsraum sowie die wesentlichen Kalt- und Frischluftleitbahnen sowie die angeschlossenen Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete identifiziert (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 318). Aufgrund der geringen Flächenausdehnung, des sehr geringen Gefälles der Flächen und der Barrieren (Gehölzstrukturen und Bahndamm) zu den angrenzenden bebauten Bereichen haben die Freiflächen nördlich des Schlieffenparks jedoch keine Relevanz für den Kaltluftaustausch.
- Beeinträchtigungen der natürlichen Lebensräume und des Klimas Durch diese Untervariante werden wertvolle Lebensräume (Lüner Holz, von Wallhecken eingefasster Grünlandbereich nordöstlich der Schlieffenkaserne) in Anspruch genommen und zerschnitten. Die bedeutenden Kaltluftentstehungsgebiete nördlich des Geländes der Schlieffenkaserne gehen verloren bzw. werden durch die unmittelbare Nähe zur geplanten Autobahn beeinträchtigt. Die Ziele der Erhaltung der wichtigen Bereiche sind nicht mehr bzw. eingeschränkt umsetzbar.				
Stadt Lüneburg	35	1143	ja	

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Teil IV: Bonk-Maire-Hoppmann GbR
Stellungnahme zur schalltechnischen Untersuchung der A 39
Nach Durchsicht der vorliegenden Unterlagen zur schalltechnischen Untersuchung im Rahmen des ROV zur A 39 wurde anhand des Datenmaterials eine Prüfung auf Plausibilität hinsichtlich der in der schalltechnischen Untersuchung dargestellten Ergebnisse zu den Varianten 502 und 503 vorgenommen.
Grundlagen
Grundlagen schalltechnischer Untersuchungen sind zum einen die Emissionskennwerte und -ansätze und zum anderen die Ausbreitungsbedingungen (Geländemodell, Topografie, Hindernisse auf dem Ausbreitungsweg etc.).
Berechnungen
Um eine entsprechende Vergleichbarkeit der Ergebnisse herzustellen, ist es notwendig die der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegenden Kenndaten zu verwenden. Nach Übergabe der Projektdaten des BÜROS MEYER, Elze durch den Auftraggeber wurden aktuell erhobene Verkehrsdaten für den Prognosehorizont 2015 des INGENIEURBÜROS SCHUBERT, Hannover eingearbeitet. Diese differieren deutlich von den dem ROV zugrunde gelegten Daten. Da sie den neuesten Stand der Prognose darstellen, werden die neuen Zahlen den weiteren Berechnung zugrunde gelegt. Hier ist speziell auf den deutlich höheren Anteil an Schwerlastverkehr nachts hinzuweisen.
Die Emissionsansätze sind der Tabelle Anhang 1 zu entnehmen. Zum Vergleich wurden die in der schalltechnischen Untersuchung durch das Büro Meyer verwendeten Emissionsansätze in Tabelle Anhang 2 aufgeführt. [Anm.: Anhänge 1 und 2 liegen dem Vorhabenträger vor.]
Es wurden Berechnungen für den Tages- und Nachtzeitraum bei gleichen Parametern jedoch mit anderen Verkehrsmengen (DTV-Werten) vorgenommen.
Ergebnis
Die Berechnungen zeigen (entsprechend der Emissionspegel in den Tabellen Anhang 1 u. 2) den Korridor mit Immissionsgrenzwert-Überschreitungen. Die Ermittlung der Gebäude mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für den Nachtzeitraum wurden jeweils für die schalltechnische Untersuchung Büro Meyer und entsprechend für die Berechnungen Büro Bonk-Maire-Hoppmann durchgeführt und in nachfolgender Tabelle aufgeführt. Hierbei wurden alle Gebäude für die Bereiche der Varianten 502 und 503 berücksichtigt, in denen die geplanten Trassen die Bestandslage verlässt (zw. Abzweig Adendorf und Abzweig Bleckeder Landstraße). Die nachfolgende Tabelle wurde in Anlehnung der Methode zur Ermittlung betroffener Gebäude, wie sie in der Tabelle der schalltechnischen Untersuchung zum ROV der A 39 des Büros Meyer (Seite 10) beschrieben und abgebildet ist, vorgenommen. Es wurden alle Gebäude gezählt die anhand der Berechnungen in die jeweiligen Pegelbereiche (s.u.) fallen. Im Unterschied zur Vorgehensweise in der schalltechnischen Untersuchung des Büros Meyer (hier wurde bei größeren Gebäuden eine Umlegung in etwa der Größe eines klassischen Einfamilienhauses vorgenommen) wurden in der vorliegenden Auswertung einzelne Gebäude gezählt, soweit dies aus den ALK-Daten ersichtlich wurde. Diese Vorgehensweise wurde deswegen gewählt, da die in der Tabelle der schalltechnischen Untersuchung des Büros Meyer (Seite 10) dargestellten Betroffenheiten nicht nachvollzogen werden konnten. Aus diesem Grund wurden die Ergebnisse des Büros Meyer und auch die Ergebnisse des Büros Bonk-Maire-Hoppmann neu ausgezählt. Das ergibt in der Summe nachfolgende Differenzen zur Darstellung aus der schalltechnischen Untersuchung Büro Meyer:
In vorstehender Tabelle 2 wurden die ermittelten betroffenen Gebäude des Büros Meyer von denen des Büros Bonk-Maire-Hoppmann abgezogen (s.a. Tabelle 1). Ein negativer Wert bedeutet, dass der Anteil betroffener Gebäude für den dargestellten Pegelbereich aus der Berechnung Bonk-Maire-Hoppmann höher ist bzw. umgekehrt.
Die in Tabelle 2 aufgeführten Differenzen liegen in den höheren Emissionswerten begründet.
Weiterhin wurden noch zusätzliche Gebäude im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 113 "Erbstorfer Landstraße" (südlich Erbstorfer Landstraße, westlich B 4) betrachtet, die in der schalltechnischen Untersuchung Büro Meyer nicht berücksichtigt wurden (s.a. Tabelle 3). Diese Gebäude sind bereits durch die Rechtskräftigkeit des o.g. Bebauungsplans im Bestand gesichert und somit auf eine Betroffenheit aus schalltechnischer Sicht zu überprüfen.
[Anm.: Die Tabellen 1 bis 3 liegen dem Vorhabenträger vor.]
Das o.g. Ergebnis der Berechnungen zeigt eine höhere Anzahl betroffener Gebäuden mit Immissionsgrenzwert-Überschreitungen. Dieses Ergebnis liegt an der Berücksichtigung höherer DTV-Werte (vgl. Verkehrsuntersuchung Büro Dr.-Ing. Schubert) und der Verteilung der Schwerverkehrs Tag/Nacht, hier wurden die prozentualen Nachtanteile des Schwerverkehrs entsprechend angehoben, da sich dieser erfahrungsgemäß für den Nachtzeitraum erhöht (s.a. RLS-90). Zum einen zeigt Tabelle 2 deutlich, dass sich insgesamt in

Die Schalltechnische Untersuchung wurde mit den Verkehrsdaten, wie sie in der Stellungnahme der Stadt Lüneburg genannt sind, und unter Beachtung vorhandener Straßen (Bockelmannstraße, Erbstorfer Landstraße) überarbeitet und in den neuerlichen Untervariantenvergleich GP 2-5 eingebaut.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Summe betrachtet eine höhere Anzahl betroffener Gebäude errechnet, und dass sich eine Verschiebung betroffener Gebäude innerhalb der Pegelbereiche (hier von weniger belasteten Bereichen [49 - 54 dB] in stärker verlärmte Bereiche [>54 dB]) ergibt.

Stadt Lüneburg

35

1144

ja

Auswertung

Weiterhin ist anzumerken, dass in der Variantendarstellung 502 in der schalltechnischen Untersuchung Büro Meyer ein aktiver Schallschutz für den Bereich der Schlieffen-Kaserne geplant und rechnerisch berücksichtigt wurde. Hier wurde demgemäß eine Schutzwürdigkeit des Kasernengeländes unter schalltechnischen Aspekten vorausgesetzt. Dieser Bereich ist nach derzeitigen städtebaulichen Festsetzungen (Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg v. 1981, 36. Fassung) als Sondergebiet "Kaserne" mit der Nutzungszuweisung eines Mischgebietes (MI gem. BauNVO) für die Bereiche Mannschaftsunterkünfte einzustufen. Demzufolge wäre der in der schalltechnischen Untersuchung Büro Meyer geplante und dargestellte aktive Schallschutz im Bereich der Schlieffen-Kaserne auf einer Länge von rd. 800 m überflüssig, da die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete gem. DIN 180051, Teil 1, 60dB(A) tags und 50 dB(A) nachts für diesen Bereich eingehalten werden. Dies bedeutet somit, dass unter obiger Voraussetzung eines möglichen Anspruchs auf Schallschutz im südlichen Bereich der Schlieffen-Kaserne die Darstellung mit der Schallschutzwand die Situation falsch darstellt und die tatsächliche Betroffenheit für den gesamten Planbereich Schlieffen-Kaserne deutlich größer ist. Die Ergebnisse werden anhand von Rasterlärmkarten unterteilt in Tag und Nacht dargestellt.

Für den Bereich der ehemaligen Schlieffen- Kaserne befindet sich derzeit ein Bebauungsplan im Aufstellungsverfahren. Dieser ist, trotzdem er noch keine Rechtskraft erlangt hat, zur Berücksichtigung der städtebaulichen Planungen der Stadt Lüneburg in die Untersuchungen eingestellt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 5 und Karte II.11.GP2-5 sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 10 f). Für die Ermittlung der lärmtechnischen Beeinträchtigungen im Bereich des Schlieffen- Parks durch die Variantenabschnitte 502 und 503 sind dementsprechend zur Berücksichtigung der Planungen der Stadt Lüneburg die niedrigeren Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV für Wohngebiete (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) angesetzt worden, nicht die höheren Grenzwerte für Mischgebiete (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts).

Stadt Lüneburg

35

1145

ja

Variante 502 (Anlage 1, Anhang 1 u. 2)

- Immissionsbelastung von vorher bisher gering belasteten Bereichen (Erholungsfunktion, Kleingärten, Grünzüge): Davon sind insbesondere für den Nachtzeitraum ca. 2/3 des Bereiches "Schlieffenkaserne" betroffen.
- Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 sowohl für den Tages- als auch Nachtzeitraum: Anlage 1, Bl. 1 zeigt unter Berücksichtigung der dargestellten Schallschutzwände (H = 6 m ü. Gelände) eine Überschreitung der OW von 55 dB(A) in einem Abstand von ca. 200 m beiderseits zur Trasse für den näher betrachteten Bereich der Schlieffen-Kaserne. Im Nachtzeitraum (s. Anlage 1, Bl. 2) wird der OW von 45 dB(A) bis zu einem Abstand von rd. 500 m beiderseits der Trasse überschritten. In der Anlage 1 Bl. 3 u. 4 wurde die Variante 502 ohne Schallschutz gerechnet. Dieses Ergebnis stellt den Fall dar, dass die dargestellte Schallschutzwand auf der Südseite der A 39 nicht umgesetzt wird. In diesem Fall wären für den ganzen Bereich der Schlieffen-Kaserne die OW tags und nachts überschritten.
- Bei der Verwirklichung des Bebauungsplans "Schlieffenkaserne wäre der Orientierungswert von 55 dB(A) am Tag an den abgewandten Gebäudeseiten praktisch überall eingehalten, nachts ergeben sich jedoch praktisch im gesamten Bereich Überschreitungen der Orientierungswerte von 45 dB(A), ab dem ein ungestörter Schlaf bei gekippten Fenster i.d.R. nicht möglich ist. D.h. es müssten praktisch für den gesamten Planbereich Schalldämmlüfter für Schlafräume und Kinderzimmer festgelegt werden.
- Keine Entlastungswirkung vorhandener, stark frequentierter Hauptstraßen und des Innenstadtbereichs Lüneburg.
- Die in der schalltechnischen Untersuchung zum ROV berücksichtigten Lkw- Anteile entsprechen gem. RLS-90 iii dem Typus einer Bundesstraße, sie berücksichtigen nicht das verstärkte typische Lkw-Aufkommen einer Autobahn für den Nachtzeitraum, dass gem. RLS-90 nahezu zu verdoppelt ist (vgl. Anhang 1).

Bei der Planung der A 39 handelt es sich grundsätzlich um den Neubau eines Verkehrsweges, der gem. 16. BImSchViv zu beurteilen ist.

Entsprechend sind die in § 2 der Verordnung festgelegten

Immissionsgrenzwerte maßgeblich,

in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten

tags 59 dB(A)

nachts 49 dB(A)

in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

tags 64 dB(A)

nachts 54 dB(A)

Bei Überschreitungen dieser sind entsprechende Maßnahmen - vorzugsweise aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände, -wälle) - vorzusehen, um die Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten.

Im Unterschied zu obiger Ausführung sind im Rahmen städtebaulicher Planungen für die Beurteilung der schalltechnischen Situation u.a. die folgenden Erlasse und Normen zu beachten:

- Runderlass des Nds. Sozialministers vom 10.02.1983

Verwaltungsvorschriften zum Bundesbaugesetz, Neufassung - in

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Verbindung mit
Beiblatt 1 zu DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" Im Runderlass ist u.a.
aufgeführt:

"Es ist nicht möglich, den Umfang des Immissionsschutzes bzw. das Maß
der hinzunehmenden Belastung undifferenziert für alle Fälle einheitlich auf
ein bestimmtes Maß festzulegen. Vielmehr kommt es darauf an, welche
Belastungen einem Gebiet mit Rücksicht auf dessen Schutzwürdigkeit und
Schutzbedürftigkeit zugemutet werden können. Maßgebend hierfür sind:

- die Gebietsart und
- die konkreten tatsächlichen Verhältnisse."

In der aktuellen Norm (Beiblatt 1) sind für die städtebauliche Planung die
folgenden Orientierungswerte (OW) genannt:

bei allgemeinen Wohngebieten (WA), Kleinsiedlungsgebieten (WS) und
Campingplatzgebieten

tags 55 d8(A)
nachts 45 bzw. 40 d8(A) bei Dorfgebieten (MD) und

Mischgebieten (MI)

tags 60 d8(A)
nachts 50 bzw. 45 d8(A).

Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-,
Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren
öffentlichen Betrieben gelten; der höhere Nachtwert ist entsprechend für den
Einfluss von Verkehrslärm zu berücksichtigen.

Stadt Lüneburg

35

1146

ja

Variante 503 (Anlage 2, Anhang 1 u. 2)

- Zusätzliche Belastung eines ohnehin durch die Verkehre der B 4
belasteten Wohngebietes. Anlage 2, Bl. 1 u. 2, zeigen, dass die
Überschreitungen der OW für das Wohngebiet südlich der Erbstorfer
Landstraße und westlich der A 39 am Tag bei rd. 400 m und in der Nacht bei
über 800 m liegen. Das Wohngebiet westlich der Trasse im Geltungsbereich
des Bebauungsplans Nr. 113 hat OW-Überschreitungen tags u.a. aufgrund
des geänderten Radius von bis zu 400 m und nachts wären fast 100 % des
Wohngebietes davon betroffen.

- Überschreitung der Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005
sowohl für den Tages- als auch Nachtzeitraum

- Keine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes

Obige Ausführungen zeigen Differenzen von IGW zu OW von jeweils 4 dB.

Diese 4 dB müssten bei zukünftigen städtebaulichen Planungen im
Nahbereich der geplanten Variante durch entsprechende Maßnahmen von
Seiten der planenden Kommune kompensiert werden, wenn im Rahmen der
Straßenplanung nach der 16. BImSchV bewertet wird.

Durch die Variante 502 werden sich für einige nachgeordnete Straßen
innerhalb des betroffenen Straßennetzes die Kfz-Belastungen (s. Anhang 3)
erhöhen. Insbesondere gilt dies für den Bereich Erbstorfer Landstraße, wo
als Maximum im Prognose-Nullfall einen DTV-Wert von 11.200 Kfz/24h und
unter Berücksichtigung der Variante 502 für den Prognose-Fall einen DTV-
Wert von 18.350 Kfz/24h prognostiziert wird (Anlage 3, Anhang 3). Dadurch
erhöht sich der Emissionspegel um 2,2 dB(A) für den Nachtzeitraum.
Die Anschlussstellen der geplanten Trasse an das vorhandene Straßennetz
wurden schalltechnisch nicht untersucht, u.U. könnten hier durch Öffnung der
geplanten Schallschutzwände größere Bereiche verlärmert werden, als in der
Untersuchung dargestellt wurden.

Grundsätzlich ist unter fachtechnischen Gesichtspunkten festzustellen, dass
ein neuer Verkehrsweg mit einer "Durchschnittlichen täglichen
Verkehrsbelastung" von mehr als 60.000 Kfz/Tag "innerstädtisch" mit den
entsprechend hohen Immissionsbelastungen zu praktisch nicht sinnvoll zu
lösenden Problemen führt. [Anm.: Dem Vorhabenträger liegen die Anlagen
und Anhänge vor.]

Samtgemeinde Ostheide

36

256

ja

Nicht ausreichend berücksichtigt wurden in den vorliegenden
Planungsunterlagen die Lärmimmissionen und Schadstoffbelastungen,
denen die Menschen in unseren Dörfern bereits jetzt durch verschiedene
Faktoren ausgesetzt sind. Eine Zusammenhangbetrachtung hat jedoch nicht
stattgefunden. Verwiesen wird hierzu auf die Beeinträchtigungen

- für Wendisch Evern: durch die Bahnlinie, den Standortübungsplatz, die
Kreisstraßen 37 und 40, die Ostumgehung (B 4) Lüneburg, den Elbe-
Seitenkanal, den Luftlandeplatz in Lüneburg;
- für Barendorf: durch die B 216, die Kreisstraßen 28 und 40, den Elbe-
Seitenkanal, den Luftlandeplatz in Lüneburg
- für Vastorf mit den Ortsteilen Volkstorf, Gifkendorf und Rohstorf durch die
K 16 und 28, die Bahnlinie, den Elbe-Seitenkanal
- für Reinstorf mit den Ortsteilen Holzen, Wendhausen und Sülbeck durch
die L 221 und K 16, den Luftlandeplatz in Lüneburg
- für Reinstorf, Ortsteil Horndorf durch die B 216
- für Thomasburg, Ortsteil Bavendorf durch die B 216, die K 14, die
Bahnlinie.

Siehe hierzu Kommentar in diesem Kapitel zur ID 375 -
Gemeinde Barendorf [37]

Die von der A 39 ausgehenden Lärmbelastungen sind für
alle Variantenabschnitte ermittelt und in die
schutzgutübergreifenden Variantenvergleiche (Unterlage 1 -
UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich)
eingestellt worden. Sie sind somit Bestandteil der
gesamtplanerischen Abwägung.

Für die an oder in der Nähe der Bahnlinie gelegenen Gemeinden Wendisch Evern, Barendorf, Vastorf und den Ortsteil Bavendorf der Gemeinde Thomasburg ergeben sich zusätzliche Belastungen durch den jährlichen Castor-Transport verbunden mit der bereits Wochen vor dem Transport einsetzenden Überwachung der Bahnlinie durch Hubschrauber und Fahrzeuge der Polizei.

Alle diese vorhandenen Beeinträchtigungen übersteigen bei einer zusätzlichen Belastung durch die A 39 (Untervarianten GP 7-50 bzw. GP 4-6) das den Menschen in diesen Orten Zumutbare beträchtlich.

Samtgemeinde Ostheide

36

257

ja

Zudem ist die vorgenommene Schallerhebung unvollständig, weil nur Hochrechnungen angenommen und keine direkten Messungen vorgenommen wurden. Für die Abschnitte 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 576, 577, 578, 579, 580 und 700 werden durch die Auffahrten wesentlich größere Lärmbelastungen entstehen. In den Brückenbereichen ist die Schallentwicklung gesondert zu erfassen. Wir erwarten im Vorfeld der weiteren Planungen eine konkrete Untersuchung über die Höhe der zu erwartenden Schallemissionen.

Bei Straßenplanungen sind die lärmtechnischen Auswirkungen nach § 3 der 16. BImSchV mittels eines vorgegeben Verfahrens zu berechnen. Messungen sind zum Zeitpunkt der Planung nicht möglich. Die Höhenlage der Trasse (u.a. zur Berücksichtigung der Lage bei Brücken) ist Bestandteil des Berechnungsverfahrens. Die lärmtechnischen Auswirkungen von Anschlussstellen werden im Rahmen der Linienfindung nicht berücksichtigt, da ihre genaue Lage und Ausbildung für die Linienfindung nicht von Bedeutung ist. In den weiteren Planungsschritten findet, wie gefordert, eine detaillierte Betrachtung auch unter dem Aspekt der Minimierung von lärmtechnischen Beeinträchtigungen statt.

Samtgemeinde Ostheide

36

265

ja

3. Weitere nicht unerhebliche Belastungen für die Bevölkerung, insbesondere der Gemeinden Wendisch Evern, Vastorf und Thomasburg, ergeben sich aus der Bahnlinie Lüneburg - Dannenberg, die alljährlich wiederkehrend als Castor-Transportstrecke genutzt wird. Die bereits Wochen vor Durchführung des jeweiligen Transports einsetzenden Schutzmaßnahmen der Polizeikräfte verursachen durch den Lärm tieffliegender Hubschrauber sowie eine große Zahl von Überwachungsfahrten mit Polizeifahrzeugen eine erheblich über das zumutbare Maß hinausgehende Belastung.

Kumulative Belastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der Betrachtung der Lärmimmissionen aus einem einzelnen Projekt nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt. Für die B 216 ergibt sich eine Entlastung von 3.000 Kfz/d (östlich der Ortslage Barendorf) sowie 5.000 Kfz/d (westlich der Ortslage Barendorf). Eine Beeinträchtigung der Wohnbebauung Barendorfs oberhalb der Grenzwerte nach 16. BImSchV besteht nicht. Für den östlichen Teil Barendorfs (nordöstliche Gebäude in der Straße Auf dem Kiewitt) ergibt sich eine Überschreitung des Vorsorgewertes nach DIN 18005 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-60, Karte II.11.GP4-6). Durch die Variantenabschnitte 506, 510, 576 bis 580 ergeben sich für Barendorf keine Überschreitungen der Grenz- und Vorsorgewerte nach 16. BImSchV bzw. DIN 18005. Vorbelastungen durch Schadstoffe sind durch die Berücksichtigung der Ergebnisse des LÜN-Messnetzes sowie der Hintergrundbelastungen gemäß MLuS in die Auswirkungsprognose und damit die Variantenvergleiche eingeflossen (Unterlage 1 – UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 11). Die Grenz- und Zielwerte der 22. BImSchV sowie der TA Luft werden für alle Bereiche, auch der Gemeinde Barendorf, eingehalten (Erläuterungsbericht, S. 81).

4. Ebenfalls zu Lärmimmissionen kommt es in den Gemeinden Barendorf, Reinstorf und Wendisch Evern durch startende und landende Flugzeuge vom Luftlandeplatz in Lüneburg. Ferner liegt der Samtgemeindebereich in Gänze im Bereich einer militärisch genutzten Tiefflugschneise, die besonders starke Geräuschbelastungen mit sich bringt.

5. Durch den seit der Grenzöffnung vervielfachten Verkehr auf der Bundesstraße 216, betroffen sind hiervon vorrangig die Ortsteile Bavendorf (Gemeinde Thomasburg), Horndorf (Gemeinde Reinstorf) sowie die Gemeinde Barendorf, wird die Bevölkerung dieses Teiles der Samtgemeinde Ostheide in kaum noch zumutbarer Weise durch Lärm und Schadstoffe belastet, die eine Ausweisung einer weiteren Bundesfernstraße wie der geplanten A 39 in diesem Bereich ausschließt.

Gemeinde Barendorf

37

375

ja

Nicht ausreichend berücksichtigt werden in den vorliegenden Planungsunterlagen die Lärmimmissionen und Schadstoffbelastungen, denen die Menschen in unserer Gemeinde bereits jetzt ausgesetzt sind.

Verwiesen wird hierzu insbesondere auf die vorhandenen Beeinträchtigungen unserer Bürgerinnen und Bürger durch Lärm und Schadstoffbelastungen ausgehend von

- der Bundesstraße B 216, die ein unerträglich hohes Pkw- und Schwerlastverkehrsaufkommen hat und mittig durch unsere Ortschaft führt,
- den Kreisstraßen K 28 (Vastorf-Barendorf/Scharnebeck-Barendorf) und K 40 (Wendisch Evern-Barendorf) durch große Gewerbe- und Güterverkehrsaufkommen, - dem Kiesabbaugebiet in der Gemarkung Barendorf und dem daran anschließenden Gewerbegebiet, durch die Steinbrechanlage und Betonteilproduktionen,
- dem Luftlandeplatz in Lüneburg, besonders durch die oftmals erforderlichen Warteschleiferunden über unsere Ortschaft und den Luftsport-Wochenendbetrieb sowie
- dem an Barendorf angrenzenden Windpark, mit den fast 140 m hohen Windkraftanlagen.

Kumulative Belastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der Betrachtung der Lärmimmissionen aus einem einzelnen Projekt nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt. Für die B 216 ergibt sich eine Entlastung von 3.000 Kfz/d (östlich der Ortslage Barendorf) sowie 5.000 Kfz/d (westlich der Ortslage Barendorf). Eine Beeinträchtigung der Wohnbebauung Barendorfs oberhalb der Grenzwerte nach 16. BImSchV besteht nicht. Für den östlichen Teil Barendorfs (nordöstliche Gebäude in der Straße Auf dem Kiewitt) ergibt sich eine Überschreitung des Vorsorgewertes nach DIN 18005 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-60, Karte II.11.GP4-6). Durch die Variantenabschnitte 506, 510, 576 bis 580 ergeben sich für Barendorf keine Überschreitungen der Grenz- und Vorsorgewerte nach 16. BImSchV bzw. DIN 18005. Vorbelastungen durch Schadstoffe sind durch die

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Zusätzliche Belastungen ergeben sich aufgrund der Nähe zur Bahnlinie LüneburgDannenberg durch die jährlichen Castor-Transporte nach Gorleben, da bereits Wochen vor dem Castor-Transport eine Überwachung der Bahnlinie mittels Hubschrauber und Fahrzeuge der Polizei erfolgt und sich bis zum Zeitpunkt des Eintreffens am Zielort erstreckt.</p>				
<p>Eine Zusammenhangbetrachtung seitens der Planungsbehörde hat jedoch nicht stattgefunden!</p>				
<p>Alle diese vorhandenen Beeinträchtigungen übersteigen das Zumutbare unserer Wohnbevölkerung bei einer zusätzlichen Belastung durch die A 39 (Untervarianten GP 750 bzw. GP 4-6) beträchtlich.</p>				
Gemeinde Barendorf	37	376	ja	
<p>Zudem ist die vorgenommene Schallerhebung unvollständig, weil nur Hochrechnungen angenommen und keine direkten Messungen vorgenommen wurden. Für die Abschnitte 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 576, 577, 578, 579, 580 und 700 werden durch die Auffahrten wesentlich größere Lärmbelastungen entstehen. In den Brückenbereichen ist die Schallentwicklung gesondert zu erfassen. Wir erwarten im Vorfeld der weiteren Planungen eine konkrete Untersuchung über die Höhe der zu erwartenden Schallemissionen.</p>				<p>Berücksichtigung der Ergebnisse des LÜN- Messnetzes sowie der Hintergrundbelastungen gemäß MLuS in die Auswirkungsprognose und damit die Variantenvergleiche eingeflossen (Unterlage 1 – UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 11). Die Grenz- und Zielwerte der 22. BImSchV sowie der TA Luft werden für alle Bereiche, auch der Gemeinde Barendorf, eingehalten (Erläuterungsbericht, S. 81).</p> <p>Identischer Text siehe Stellungnahme der Samtgemeinde Ostheide [36]; Siehe Kommentar in diesem Kapitel unter ID 257, und in Kapitel 3.06.3 zur ID 258</p>
Gemeinde Reinstorf	39	1324	nein	507, 508
<p>C 2.4.01 und 05 "Dem Entstehen von Luftverunreinigung ist entgegenzuwirken." "Die Bevölkerung ist vor schädlichem Lärm zu schützen. Einem weiteren Anwachsen der Lärmbelastung ist entgegenzuwirken."</p>				
<p>Gerade eine Autobahn zieht Verkehre an, was die Luftverunreinigung erhöht, zu schädlichem Lärm führt und die Lärmbelastung anwachsen lässt. Es wird deutlich, dass die A39-Varianten grundsätzlich sowie in den betroffenen Bereichen direkt dem LROP widersprechen.</p>				
<p>C 2.4.06 "Die Lärminderung an der Lärmquelle (aktiver Lärmschutz) hat grundsätzlich Vorrang vor anderen Lärmschutzmaßnahmen (passiver Lärmschutz)." Aus den Unterlagen sind Lärmschutzwände und -wälle (etc.) nicht in dem notwendigen und erforderlichen Maße erkennbar; passiver Lärmschutz ist bei Spaziergängen, im Garten, auf der Terrasse, des Nachts bei offenen Fenstern etc. nicht wirksam und schädigt somit nachhaltig die Sinne, das Wohlbefinden, den Erholungswert und führt zu stressbedingten Krankheiten, die in Nutzen-Kosten-Berechnungen offensichtlich vernachlässigt werden.</p>				
<p>D 2.4.05 Das RROP möchte das Schutzgut Mensch in diesem Zusammenhang nach vorne stellen und eine Wohnbebauung verhindern, wenn "die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewahrt werden können", was in Bezug auf die Planungen der A39 im gesamten Bereich des Variantenspektrums innerhalb der Gemeinde Reinstorf zu "unwirksamen" Flächennutzungsplänen führt sowie die Ausweisung von Neubaugebieten bzw. die Genehmigungen von Lückenbebauungen nicht nur einschränkt sondern ausschließt.</p>				
Gemeinde Vastorf	41	345	ja	
<p>Nicht ausreichend berücksichtigt worden sind in den vorliegenden Planungsunterlagen Lärmimmission und Schadstoffbelastungen, denen die Bewohner in unseren Dörfern bereits jetzt durch verschiedene Faktoren ausgesetzt sind. Eine Zusammenhangbetrachtung hat überhaupt nicht stattgefunden. Verwiesen wird hierzu auf folgende Beeinträchtigungen: - für Vastorf mit den OT Volkstorf, Gifkendorf und Rohstorf durch die K 16 + 28, die Bahnlinie, den ESK; - für Wendisch Evern durch die Bahnlinie, den Standortübungsplatz, die K 37 +, die Ostumgehung (B), den ESK, den Luftlandeplatz in Lbg; - für Barendorf durch die B 216, die K 20 + 40, den ESK, den Luftlandeplatz in Lbg; - für Reinstorf mit den OT Holzen, Wendhausen und Sülbeck durch die L 221 + K 16, den Luftlandeplatz in Lbg; - für Reinstorf - OT Horndorf - durch die B 216 - für Thomasburg - OT Bavendorf - durch die B 216 + K 14, die Bahnlinie.</p>				<p>Siehe Kommentar zur Stellungnahme der Samtgemeinde Ostheide in diesem Kapitel unter ID 256.</p>
Gemeinde Vastorf	41	346	ja	
<p>Für die an oder in der Nähe der Bahnlinie gelegenen Gemeinden Vastorf, Wendisch Evern, Barendorf und Bavendorf ergeben sich zusätzliche</p>				<p>Siehe Kommentar zur Stellungnahme der Samtgemeinde Ostheide in diesem Kapitel unter ID 257.</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Belastungen durch die jährlichen Castor-Transporte verbunden mit der bereits Wochen vor dem Transport einsetzenden Überwachung der Bahnlinie durch Hubschrauber und Polizeifahrzeuge. Alle diese vorhandenen Beeinträchtigungen übersteigen bei einer zusätzlichen Belastung durch die A 39 das der dort lebenden Bevölkerung Zumutbare beträchtlich. Zudem ist die vorgenommene Schallerhebung unvollständig, weil nur Hochrechnungen angenommen und keine direkten Messungen vorgenommen worden sind. Durch die vorgesehenen Auffahrten werden wesentlich höhere Lärmbelastungen entstehen.				
In den Brückenbereichen ist die Schallentwicklung gesondert zu erfassen, so dass im Vorfeld der weiteren Planungen eine konkrete Untersuchung über die Höhe der zu erwartenden Schallemissionen zu erfolgen hat.				
Gemeinde Wendisch Evern	42	157	ja	
Nicht ausreichend berücksichtigt wurden in den vorliegenden Planungsunterlagen die Lärmimmissionen und Schadstoffbelastungen, denen die Menschen in Wendisch Evern bereits durch verschiedene Faktoren ausgesetzt sind. Verwiesen wird hierzu auf die Beeinträchtigungen - durch die Bahnlinie, - den Standortübungsplatz Lüneburg, - die Kreisstraßen 37 und 40, - die Ostumgehung (B 4) Lüneburg, - den ESK, - den Luftlandeplatz in Lüneburg Allein aus der Lage der Bahnlinie Lüneburg-Dannenberg ergeben sich zusätzliche erhebliche Belastungen durch den jährlichen Castor-Transport verbunden mit der bereits Wochen vor dem Transport einsetzenden Überwachung der Bahnlinie durch Hubschrauber und Fahrzeuge der Polizei. Alle diese vorhandenen Beeinträchtigungen übersteigen bei einer zusätzlichen Belastung durch die A 39 das den Menschen in Wendisch Evern Zumutbare beträchtlich.				Kumulative Belastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der Betrachtung der Immissionen aus einem einzelnen Projekt nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt.
Gemeinde Wendisch Evern	42	158	ja	
Zudem ist die vorgenommene Schallerhebung unvollständig, weil nur Hochrechnungen angenommen und keine direkten Messungen vorgenommen wurden. In diesem Zusammenhang verweise ich auf den noch zusätzlich entstehenden Lärm, der aus Störfall-, Umgehungs- und Entlastungsverkehren resultieren wird. Solche Verkehre sind bisher bei der Planung noch nicht einmal berücksichtigt. Die Lebensqualität der Menschen in den Wendisch Evern würde auf unerträgliche Weise verschlechtert!				Die lärmtechnischen Berechnungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Eine genaue Dimensionierung und Ausführung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ist bei der Ermittlung der Vereinbarkeit der A 39 mit den Vorgaben der Raumordnungsprogramme und Entwicklungspläne nicht erforderlich und somit Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Verkehrsstörungen sind als selten auftretende Ereignisse im Rahmen der Linienfindung vor dem Hintergrund der ständigen Wirkungen nicht entscheidungserheblich und demzufolge nicht berücksichtigt.
Gemeinde Wendisch Evern	42	163	ja	
3. Weitere nicht unerhebliche Belastungen für die Gemeinde Wendisch Evern ergeben sich aus der Bahnlinie Lüneburg - Dannenberg, die alljährlich wiederkehrend als CastorTransportstrecke genutzt wird. Die bereits Monate vor Durchführung des jeweiligen Transports einsetzenden Schutzmaßnahmen der Polizeikräfte verursachen durch den Lärm tieffliegender Hubschrauber sowie eine große Zahl von Überwachungsfahrten mit Polizeifahrzeugen eine erheblich über das zumutbare Maß hinausgehende Belastung. 4. Ebenfalls zu Lärmimmissionen kommt es durch startende und landende Flugzeuge vom Luftlandeplatz in Lüneburg. Ferner liegt die Gemeinde im Bereich einer militärisch genutzten Tiefflugschneise, die besonders starke Geräuschbelästigungen mit sich bringt.				Siehe Kommentar zur Stellungnahme der Gemeinde Wendisch Evern in diesem Kapitel unter ID 157.
Gemeinde Scharnebeck	51	59	nein	
4. Beide Trassenvarianten beeinträchtigen durch ihre Emissionen jeweils die beiden im FNP neu ausgewiesenen Baugebiete Scharnebeck-Süd an der Lüneburger Straße und Scharnebeck-Nord am Dr. Karl-Heinrich-Weg.				Weder durch die Ebensberg- noch durch die Nordvariante ergeben sich für die genannten Gebiete Lärm- oder Schadstoffimmissionen oberhalb der gesetzlichen Grenzwerte (16. und 22. BImSchV sowie TA Luft).
Stadt Bad Bevensen	60	52	ja	
Aus der Vorzugsvariantenführung zwischen den Ortsteilen (OT) Gr. Hesebeck und Röbbel hindurch sowie dicht am OT Gollern vorbei resultieren auf Grund der unmittelbaren Nähe zu den Wohn-, Arbeits- und Freizeiteinrichtungen unzumutbare Beeinträchtigungen für Lebensqualität und Gesundheit der dort lebenden Menschen.				Für den Ortsteil Gollern entsteht durch die Vorzugsvariante der A 39 für einen kleinen Teilbereich eine Überschreitung des Lärmvorsorgewertes von 45 dB(A) nachts nach DIN 18005. Die weiteren Werte (Tagwert nach DIN 18005 sowie Grenzwert nach 16. BImSchV) werden nicht überschritten.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Erschwerend kommt hinzu, dass durch den in Teilbereichen geplanten Bau in Dammlage auch eine massive visuelle Beeinträchtigung der Wohnumfeldbereiche eintritt. Eine Trassenführung zwischen den genannten Ortsteilen hindurch ist daher .inakzeptabel.</p>				
Gemeinde Weste	66	368	ja	
<p>Bezüglich der zu erwartenden Lärmimmissionen und Schadstoffbelastungen wurden nur Hochrechnungen vorgenommen. Wir fordern daher, konkrete Untersuchungen für Lärm- und Abgasemissionen (-immissionen) zu erstellen.</p> <p>Damit verbunden ist eine starke Einschränkung der Lebensqualität und eine Schädigung der Gesundheit der hier lebenden Menschen. Dies ist für die Bewohner dieser Orte absolut unzumutbar.</p>				<p>In Gr. Hesebeck und Röbbel werden Teile der Ortslagen oberhalb der Grenzwerte verlärm, so dass diese Beeinträchtigungen durch Lärmschutzmaßnahmen zu verringern / vermeiden sind.</p> <p>Die zu erwartenden Lärm und Schadstoffbeeinträchtigungen sind im Rahmen der Straßenplanung über Prognoseverfahren zu ermitteln. Eine gesundheitsrelevante Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe nach 22. BImSchV bzw. TA Luft gibt es durch die A 39 nicht (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 20). Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Grenzwerte nach 16. BImSchV gibt es im Bereich der Gemeinde Weste nur für die Siedlung Karlsgrün. Eine Überschreitung des Lärmvorsorgewertes nachts nach DIN 18005 gibt es für kleine Teilbereiche im Osten der Ortslage Oetzendorf (Unterlage 1 – UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 8-17, Karte II.11.GP8-17).</p>
Flecken Bad Bodenteich	69	414	ja	
<p>Wie die überschlägig durchgeführten, rechnerischen Lärmberechnungen zeigen, führt die Vorzugstrasse zu einer deutlichen Verlärmung des schützenswerten Bereiches der Seewiesen. Bei der linearen Berechnung der Schallimmissionen ist unberücksichtigt, dass hier zur Querung der Seewiesen aufgrund des nicht tragfähigen Baugrundes ein Sonderbauwerk als Brücke oder Damm erforderlich wird, was zu einer wesentlichen Erhöhung der Immissionen führen wird. Auch durch die relativ enge Führung der Trasse zu den Ortslagen Bomke, Flinten, Schostorf, Abbendorf und Schafwedel und Heuerstorf und Kattien wird es hier zu Lärmbeeinträchtigungen kommen, die die Vorsorgewerte überschreiten. Eine die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigende Lärmberechnung wäre wünschenswert. Bei einer weiter östlich verlaufenden Variante sind die Lärmbeeinträchtigungen im Raum Bodenteich geringer.</p> <p>Für die durch die Planung betroffenen Ortsteile des Fleckens wird aus Gründen der Gleichbehandlung mit den Städten Lüneburg und Gifhorn ebenfalls ein Lärmgutachten gefordert.</p>				<p>Detaillierte Aussagen zur Ausführung des Straßenkörpers sind nicht Bestandteil der Linienfindung, sondern der weiteren Planungsschritte.</p> <p>Die lärmtechnischen Berechnungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Das Berechnungsverfahren nach RLS-90 berücksichtigt dabei auch die Höhenlage der Trasse im Verhältnis zum Immissionsort.</p> <p>Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen der genannten Ortslagen sind ermittelt und in den Variantenvergleichen berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-29, Teilvariantenvergleich GP 13-46 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46). Eine Überschreitung der für die Straßenplanung maßgebenden Grenzwerte nach 16. BImSchV ergeben sich für die genannten Ortslagen durch die Vorzugsvariante der A 39 nicht. Größtenteils wird der für Wohngebiete geltende nächtliche Grenzwert auch für die hier hauptsächlich vorliegenden Misch- und Dorfgebiete eingehalten (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-29, Karte II.11.GP20-29).</p>
Flecken Bad Bodenteich	69	415	ja	
<p>In den Planungsunterlagen sind bei der Bewertung des Schutzgutes Klima / Luft keine Aussagen zu Belastungen aus erhöhten Feinstaubwerten getroffen. Der Flecken fordert hierzu eine nachvollziehbare Bewertung. In der UVS sind die Vorzugstrassen der A 39 und der B 190n jeweils für sich bewertet. Im südlichen und südöstlichen Bereich von Bad Bodenteich entstehen durch das Zusammentreffen beider Trassen erhöhte Belastungen durch Verlärmung von Flächen mit Wohnfunktion und Sondergebieten (Klinikbereich) und Verlärmung von ortsnahen Erholungs- und Freizeitbereichen(Seewiesen, Seeparkanlage).</p>				<p>Die luftschadstofftechnischen Berechnungen der Gesamtbelastung nach dem Berechnungsprogramm gemäß Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02) haben keine gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen ergeben. Für alle Schadstoffe werden die Grenz- und Zielwerte gemäß 22. BImSchV bzw. TA Luft (2002) bereits im Fahrbandbereich eingehalten. Die Zusatzbelastungen nehmen mit zunehmender Entfernung vom Fahrbandrand weiter ab (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 18 ff). Kumulative Belastungen durch unterschiedliche Straßenprojekte sind bei der Betrachtung der Immissionen aus einem einzelnen Projekt nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt.</p>
Gemeinde Lüder	70	558	ja	
<p>3. Ergänzende Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie. Die Gemeinde Lüder fordert ergänzende Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie.</p> <p>Wie die überschlägig durchgeführten, rechnerischen Lärmberechnungen zeigen, führt die Vorzugstrasse zu einer deutlichen Verlärmung des schützenswerten Bereiches der Seewiesen.</p> <p>Bei der linearen Berechnung der Schallimmissionen ist unberücksichtigt, dass hier zur Querung der Seewiesen aufgrund des nicht tragfähigen Baugrundes ein Sonderbauwerk als Brücke oder Damm erforderlich wird, was zu einer wesentlichen Erhöhung der Immissionen führen wird. Auch durch die relativ enge Führung der Trasse zu den Ortslagen und Einzelgehöften wird es hier zu Lärmbeeinträchtigungen kommen, die die</p>				<p>Detaillierte Aussagen zur Ausführung des Straßenkörpers sind nicht Bestandteil der Linienfindung, sondern der weiteren Planungsschritte.</p> <p>Die lärmtechnischen Berechnungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Das Berechnungsverfahren nach RLS-90 berücksichtigt dabei auch die Höhenlage der Trasse im Verhältnis zum Immissionsort.</p> <p>Der Vorteil, der sich vor allem aus wasserhaushaltlicher</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Vorsorgewerte überschreiten. Eine die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigende Lärmberechnung wäre wünschenswert. Bei einer weiter östlich verlaufenden Variante sind die Lärmbeeinträchtigungen im Raum Bodenteich und auch im Bereich Lüder/Neu-Lüder/Langenbrücke geringer. Das gilt auch im Bezug auf die im Rahmen der Bahn- Landesstraßen- und Kanalquerung erforderlichen Brückenbauwerke. Für die durch die Planung betroffenen Ortsteile der Gemeinde wird aus Gründen der Gleichbehandlung mit den Städten Lüneburg und Gifhorn ebenfalls ein Lärmgutachten gefordert.				Sicht im Untervariantenvergleich GP 20-29 für die Untervariante GP 20-29/2 ergibt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-39), wird durch den deutlichen Unterschied im weiteren Variantenvergleichen unter Beachtung nördlich und südlich angrenzender Abschnitte aufgehoben. Hier ist im Untervariantenvergleich GP 20-37 vor allem das Schutzgut Mensch ausschlaggebend (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-37).
Gemeinde Lüder	70	559	ja	Gleichlautende Stellungnahme wie Bad Bodenteich; Die luftschadstofftechnischen Berechnungen der Gesamtbelastung nach dem Berechnungsprogramm gemäß Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02) haben keine gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen ergeben. Für alle Schadstoffe werden die Grenz- und Zielwerte gemäß 22. BImSchV bzw. TA Luft (2002) bereits im Fahrbahnrandbereich eingehalten. Die Zusatzbelastungen nehmen mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand weiter ab (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 18 ff). Kumulative Belastungen durch unterschiedliche Straßenprojekte sind bei der Betrachtung der Immissionen aus einem einzelnen Projekt nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt.
Stadt Uelzen	81	311	ja	Die Aussage zu den lärmtechnischen Auswirkungen der A 39 auf Siedlungsgebiete ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.
Gemeinde Türlau	106	871	nein	Ortsumgehungen sind nicht Bestandteil der Linienfindung für die A 39. Ein Aspekt der Detailplanung in den weiteren Planungsschritten ist die Minimierung der Belastungen für die Wohnbevölkerung. Die Ausgestaltung und Art des Lärmschutzes ist nicht Bestandteil der Linienfindung und bleibt den weiteren Planungsschritten vorbehalten.
Samtgemeinde Brome	107	95	nein	Die Vermeidung zusätzlicher Belastungen der Wohnbevölkerung innerhalb der gesetzlichen Vorgaben war wesentliche Grundlage zur Ermittlung der Vorzugsvariante für die A 39. Eine gewisse zusätzliche Belastung unterhalb der gesetzliche vorgeschriebenen Grenzwerte ist infolge der gleichmäßigen und dichten Verteilung von Ortschaften im gesamten Untersuchungsraum nicht in jedem Fall zu vermeiden.
Gemeinde Hankensbüttel	109	297	nein	Die zu erwartenden Lärm und Schadstoffbeeinträchtigungen sind im Rahmen der Straßenplanung über Prognoseverfahren zu ermitteln. Die lärmtechnischen Berechnungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Die Schadstoffbeeinträchtigungen sind nach dem üblichen und anerkannten Verfahren gemäß MLuS ermittelt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 18 ff). Lärmtechnische Beeinträchtigungen für Siedlungsgebiete der Gemeinde Hankensbüttel ergeben sich durch keinen der untersuchten Abschnitte. Eine gesundheitsrelevante Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe nach 22. BImSchV bzw. TA Luft gibt es durch die A 39 nicht (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 20).

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				Eine Aussage über die zukünftige Wertentwicklung von Immobilien bzw. der Mietnachfrage ist weder möglich noch Bestandteil eines Raumordnungsverfahrens.
Gemeinde Obernholz	110	1242	nein	548
Schallemissionen in der Ortschaft Wentorf:				
<p>- Die Ortschaften der Gemeinde Obernholz, besonders aber Wentorf, sind durch die Planung der Trassenvariante im Abstand von ca. 45 m besonders betroffen. In Wentorf kommt zusätzlich die mögliche Variante der B 190 n in unmittelbarer Nähe hinzu. Beide Verkehrsstrassen belasten die Ortschaft mit Lärm- und auch Staubemissionen. Da dieser Bereich eine bedeutende Erholungsfunktion aufweist, ist nicht nur die Wohnqualität stark beeinträchtigt, sondern auch der von umliegenden Wäldern geprägte Naherholungsbereich.</p>				
Die Gemeinde Obernholz ist weder durch die Vorzugsvariante der A 39 noch der B 190n betroffen. Schalltechnische Beeinträchtigungen oberhalb des für Misch- und Dorfgebiete geltenden immissionsgrenzwertes nach 16. BImSchV (54 dB(A)) ergeben sich durch den Variantenabschnitt 548 in der Gemeinde Obernholz nicht. Teile der Ortslagen werden oberhalb des nächtlichen Orientierungswertes nach DIN 18005 verlärm. Der Orientierungswert tags nach DIN 18005 wird für alle Ortslagen eingehalten (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.11.GP1-46). Eine Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV ergibt sich für die Ortslagen der Gemeinde Obernholz durch die Variante B 190n/3 nicht (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n, Karte II.11.B190n(1)).				
Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung	127	633		
3. Referat Immissionsschutz				
<p>Gemäß § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG in der aktuellen Fassung) ist beim Bau öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Entsprechend Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV- sind für den Bau von öffentlichen Straßen Immissionsgrenzwerte festgelegt. Die Kommunen legen in Aus-übung ihrer Planungshoheit die Gebietsarten auf der Grundlage der BauNVO für ihre bebauten Flächen fest. Daraus und unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nutzungsstruktur ergibt sich der zu beachtende Schutzanspruch. Für dieses Straßenbauvorhaben ist die o.g. Verkehrslärmschutzverordnung anzuwenden. Im Rahmen der weiteren Planung ist eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen. Im Ergebnis der Untersuchung sind eventuell erforderliche Schallschutzmaßnahmen zu ermitteln und bei der Realisierung des Vorhabens umzusetzen. Da in den vorhandenen Unterlagen bisher keine Angaben zur Auswirkung der Baumaßnahme auf den Menschen vorliegen, kann auch keine Aussage aus der Sicht des Immissionsschutzes getroffen werden. In die schalltechnische Betrachtung sind die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf schutzbedürftige Nutzungen im Einwirkungsbereich der Trasse zu untersuchen.</p>				
Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen durch die A 39 und die B 190n sind wesentliches Kriterium zur Findung des Untersuchungsraumes und der Trassierung der betrachteten Variantenabschnitte sowie des schutzgutübergreifenden Variantenvergleiches. Damit sind sich auch wesentliches Kriterium in der gesamtplanerischen Abwägung (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich und Erläuterungsbericht). In den weiteren Planungsschritten findet eine detaillierte Betrachtung der Lärmbeeinträchtigungen unter dem Aspekt der Minimierung statt. Eine detaillierte Aussage zum erforderlichen Schallschutz und dessen Art ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.				
Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt	137	79		
<p>Insoweit Belange von Sachsen-Anhalt hinsichtlich des vorgestellten Untersuchungsrahmens gemäß § 6 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) für das o. g. ROV immissionschutzrechtlich betroffen sind, erscheinen die Forderungen in § 16 Raumordnungsgesetz (ROG) ausreichend beachtet. Das Vorhaben fällt in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV und unterliegt somit den dort genannten Immissionsbegrenzungen in Verbindung mit den Regelungen in §§ 41 bis 43 BImSchG. Mit einer lufthygienischen Betrachtung über die erwarteten verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen unter Bezugnahme auf die 22. BImSchV, die TA Luft (2002) sowie der Bezugnahme auf luftschadstofftechnische Berechnungen über Luftverunreinigungen an Straßen gemäß MLuS 02 (2005) werden die möglicherweise entstehenden Belastungen hinreichend erfasst. Zur Begrenzung der temporären Schadstoff- und Lärmimmissionen aufgrund baubedingter Wirkungen durch Baumaschinen und Baustellenverkehr wird besonders in Anwohnerbereichen auf die konsequente Einhaltung der Anforderungen gemäß 32. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Geräte - und Maschinenlärmschutzverordnung -32. BImSchV) vom 29.08.2002 hingewiesen.</p>				
Der Hinweis bezogen auf die Bauausführung wird zur Kenntnis genommen				
Aktion Fischotterschutz e.V.	182	1255		
3.3. Mangelhafte oder fehlende Untersuchungen				
<p>Sonderproblem Feinstaub-Konzentration und Ozon Durch den Bau der A 39 über die sog. Osttrasse - am nördlichen und östlichen Stadtrand von Lüneburg, nur wenige Kilometer von der Innenstadt</p>				
Die zu erwartenden Lärm und Schadstoffbeeinträchtigungen sind im Rahmen der Straßenplanung über Prognoseverfahren zu ermitteln. Die lärmtechnischen Berechnungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

entfernt - wird die Luftbelastung des massiven Straßenverkehrs die Feinstaubkonzentration der Stadt Lüneburg um ein Vielfaches erhöhen.

Unzureichende schalltechnische Untersuchung (Ordner 31)
Im Bereich von Wohngebieten wird eine umfassende Überprüfung für notwendig gehalten mit dem Ziel, die Lärm-Grenzwerte nicht nur einzuhalten, sondern zukunftsorientiert so deutlich zu unterschreiten, dass einschließlich der Vorbelastungen die Orientierungswerte gem. DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau mit Tag/Nacht 55/45 dB(A)), vor allem aber die EU-Richtlinien zum Verkehrslärm für die Gesamt-Lärmbelastung eingehalten werden.

ermittelt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Die Schadstoffbeeinträchtigungen sind nach dem üblichen und anerkannten Verfahren gemäß MLuS ermittelt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 18 ff).

Die Einhaltung der Grenzwerte nach 16. BImSchV ist mit Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich möglich; die genaue Ausbildung der Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung.

Die im Erläuterungsbericht auf Seite 85 genannten Angaben beziehen sich auf die freie Schallausbreitung ohne Lärmschutzmaßnahmen.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Erläuterungsbericht, S. 77ff und S. 137 ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die Auswahl der Vorzugsvariante fand nach einer umfangreichen Bestandserhebung und -bewertung statt. Im Rahmen einer Gesamtbetrachtung wurden alle Kriterien in die Gesamt abwägung zur Ermittlung der Vorzugsvariante aus gesamtplanerischer Sicht in den Variantenvergleich eingestellt.

Eine gesundheitsrelevante Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe nach 22. BImSchV bzw. TA Luft gibt es durch die A 39 nicht (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 20).

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1002

Die Verlärmungen der Bäder Bevensen und Bodenteich durch diese "Vorzugstrasse" (vor allem nachts) muss mehr Beachtung finden. Dieser Punkt ist bei weitem nicht ausreichend begutachtet worden. Hier müssen im Vorfeld Verkehrsprognosen und Lärmentwicklungen prognostiziert werden.

Die Verlärmung der Ortslagen, auch von Bad Bodenteich und Bad Bevensen, ist über das Schutzgut Mensch in die Variantenvergleiche einbezogen. Die lärmtechnischen Auswirkungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16).

Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. In den Variantenvergleichen zur Findung der Vorzugstrasse hatte das Schutzgut Mensch grundsätzlich eine hohe Entscheidungsrelevanz (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 62 f).

Eine lärmtechnische Beeinträchtigung der Ortslagen Bad Bodenteich und Bad Bevensen oberhalb der Grenzwerte nach 16. BImSchV und der Orientierungswerte nach DIN 18005 ist nicht ermittelt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-29, Karte II.11.GP20-29 sowie Untervariantenvergleich GP 15-23, Karte II.11.GP15-23 und Untervariantenvergleich GP 8-17, Karte II.11.GP8-17).

Landesverband Niedersachsen - Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V.

188

1171

4. In der Nähe von lärmempfindlichen Gebieten (z. B. Ortschaften, Schutzgebiete) sollen geeignete (aktive) Lärmschutzmaßnahmen erfolgen. Hierbei ist "Pflüsterasphalt" (OPA) vorzuziehen.

Die detaillierte Ausgestaltung von Lärmschutzmaßnahmen, zu denen auch der Einsatz lärmmindernder Decken gehört, ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV Niedersachsen

215

195

Durch den vorherrschenden Westwind wird der Stadtteil Moorfeld einer erheblichen Dauerbelastung von Lärm und Schadstoffemissionen unterworfen sein. In der Dichtersiedlung wird der Gebrauch der Gärten kaum noch möglich sein. Es kommt zu einer direkten Schädigung der Gesundheit der Anwohner.

Das Berechnungsverfahren nach RLS-90 berücksichtigt bei der Ermittlung der Immissionen den Wind in der für das Objekt ungünstigsten Windrichtung. Die luftschadstofftechnischen Berechnungen der Gesamtbelastung nach dem Berechnungsprogramm gemäß Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02)

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

haben keine gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen ergeben. Für alle Schadstoffe werden die Grenz- und Zielwerte gemäß 22. BImSchV bzw. TA Luft (2002) bereits am Fahrbahnrandbereich eingehalten. Die Zusatzbelastungen nehmen mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand weiter ab (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 18 ff).

Dachverband der Bürgerinitiativen Gegen die A39

220

1206

Unzureichende schalltechnische Untersuchung

Im Bereich von Wohngebieten wird eine umfassende Überprüfung für notwendig gehalten mit dem Ziel, die Lärm-Grenzwerte nicht nur einzuhalten, sondern zukunftsorientiert so deutlich zu unterschreiten, dass einschließlich der Vorbelastungen die Orientierungswerte gem. DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau mit Tag/Nacht 55/45 dB(A)), vor allem aber die EU-Richtlinien zum Verkehrslärm für die Gesamt-Lärmbelastung eingehalten werden. Das wird auch Messungen vor Ort erforderlich machen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Fern-Lkw-Verkehr sich zunehmend auf die Nachtstunden verlagert und dass Lärm keinen Gewöhnungseffekt besitzt und dass Lärm auch medizinisch beeinträchtigend wirkt. So ist der Straßenverkehr die Lärmquelle Nummer 1: Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung fühlen sich durch diesen beeinträchtigt oder belästigt. 18 % der Deutschen fühlen sich sogar hochgradig belästigt von Straßenverkehrslärm. Jeder sechste Deutsche leidet aufgrund von Straßenverkehrslärm unter Dauerschallpegeln von über 65 dB(A). Ab diesem Wert steigt das Herzinfarkttrisiko um 20 %.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung weist lediglich die Bereiche beiderseits der Trasse aus, in denen allein durch die A39 bestimmte Grenzwerte überschritten werden. Sie berücksichtigt keine Lärm-Vorbelastungen. Und sie zeigt nicht die wesentlich ausgedehnteren Zonen mit der Zahl der Bewohner, die durch die A39 signifikant neu oder zusätzlich verlärmert werden.

Das ist methodisch fehlerhaft, denn die Gesamtbelastung wird auf diese Weise nicht erfasst. Außerdem wird der in der UVS als verbindlich genannte "Puffer" von 500 m zur Wohnbebauung nicht eingehalten. Die vertiefende schalltechnische Untersuchung beschränkt sich auf die Stadt-Variante in Lüneburg und auf die in Gifhorn. Das ist völlig unzureichend.

Siehe hierzu Kommentar in diesem Kapitel unter ID 1255 - Aktion Fischotterschutz [182].

Der Puffer von 500 m als Abgrenzung des Wohnumfeldbereiches diene als Grundlage zur Trassierung der einzelnen Variantenabschnitte (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 55). Einen Anspruch auf Einhaltung des Abstandes gibt es nicht; außerdem lässt es sich aufgrund der im Raum vorhandenen Siedlungsstruktur nicht durchgängig für alle Trassenabschnitte erreichen.

2.5 Schutz der Erdatmosphäre, Klima**Gemeinde Reinstorf**

39

1325

nein

C 2.5.01 und 04

"Klimarelevante Emissionen im Verkehrsbereich sind insbesondere durch
- Verlagerung von Verkehrsleistungen im Straßenverkehr auf Schiene und Wasserstraße,
- Verlagerung des individuellen auf den öffentlichen Personenverkehr,
- Herabsetzung der Verkehrsleistungen durch Verkehrsvermeidung zu vermindern."

"Der Wald ist im Hinblick auf seine Klimaschutzfunktion (Bindung von CO₂) zu erhalten, an geeigneten Standorten zu vermehren und nachhaltig zu nutzen."

Im RROP dazu: "Es gilt das LROP".

Land- und Kreistag sind sich durch die Verabschiedung der Raumordnungsprogramme demnach einig, keinen Ausbau der A39 verwirklichen zu wollen, da mit der Autobahn zusätzliche Verkehrsleistungen auf die Straße (die A39) verlagert werden, der individuelle Verkehr zwischen HH-WOB keine Veranlassung zur Verlagerung auf den öffentlichen Personenverkehr hat und Verkehre durch die A39 nicht vermieden werden; das Phänomen des induzierten Verkehrs ist hinlänglich bekannt.

Es ist offensichtlich, dass die Planungen der A 39 im Gegensatz zu den Zielen und Grundsätzen der Raumordnungsprogramme des Landes Niedersachsen und des Landkreises Lüneburg stehen.

Die Klimaschutzfunktion des Waldes ist Bestandteil der Untersuchungen und der Variantenvergleiche zur Ermittlung der Vorzugsvariante (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 313 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 50 ff).

RV: Die Aussagen bezüglich des Regionalen Raumordnungsprogramms sind falsch. Der Landkreis Lüneburg formuliert unter D 3.6.3 03 die raumordnerische Zielaussage: „... Das wichtigste Straßenbauprojekt für den überregionalen Verkehr ist die Herstellung einer Leistungsfähigen Verbindung aus dem Raum Hamburg / Lüneburg in den Raum Wolfsburg / Gifhorn und den Raum Magdeburg als Autobahn A 39.“

2.6 Schutz der Kulturlandschaften und der kulturellen Sachgüter**Samtgemeinde Bardowick**

14

500

nein

Zu den Faktoren Kultur- und Sachgüter fällt auf, dass offensichtlich keine Wallheckenkartierung, wie von der SG Bardowick gefordert, erfolgt ist. Die gem. § 33 NNatG geschützten Wallhecken stellen, aufgrund ihrer überwiegend linearen Ausdehnung erhebliche Raumwiderstände dar und sind entsprechend zu gewichten. Im Bereich der Gemarkungen Mechtersen und Vögelsen ist von einem hohen Bestand an klassischen Wallhecken auszugehen. Eine Erhebung im

Eine gesonderte Ermittlung von Kultur- und Sachgütern vor Ort erfolgte im Untersuchungsraum nicht. Es erfolgte jedoch eine Abgrenzung von Hecken im Zuge der Biotoptypenkartierung, sofern diese bei den Freilandarbeiten als Wallhecken erkannt wurden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 106 und Karte II.3). Eine Berücksichtigung bei den Variantenvergleichen fanden

Einwender:

weiteren Verfahren wird hiermit nochmals eingefordert.

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

die Hecken unter dem Schutzgut Pflanzen und unter dem Schutzgut Landschaft (Verlust von landschaftsbildprägenden Strukturen durch Überbauung) (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 25 und S. 55 ff). Eine flächendeckende Erhebung war aufgrund der Größe des Untersuchungsgebietes nicht möglich, wird aber Bestandteil der weiteren Planungsphasen sein.

Gemeinde Reppenstedt

27

98

nein

die Gemeinde Reppenstedt hat mit Schreiben vom 22.05.2006 ihre Stellungnahme im o. a. Verfahren abgegeben. Es wurde u. A. festgestellt, dass in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung in dem Abschnitt »Schutzgut Kultur und sonstige Güter« die bereits von der Samtgemeinde genannten kulturhistorischen Denkmäler (siehe Schreiben der Samtgemeinde vom 04.03.2004) keine Berücksichtigung gefunden haben. Lage und Bezeichnung der Denkmäler hatte ich zum besseren Verständnis noch einmal beigefügt. Hier ist noch der alte Postweg hinzuzufügen, der als Fracht- und Postweg diente und bereits im Jahre 1731 vorhanden war (siehe anliegenden Planauszug). Dieser historische Weg verlief von Lüneburg nördlich von Reppenstedt und teilte sich dann.

In den Auswirkungskarten sind nur die Bodendenkmale dargestellt, die durch das Vorhaben betroffen sind (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.1, Blatt 1). Eine Betroffenheit der genannten Punkte und des Alten Postweges durch die Vorzugsvariante ergibt sich nicht. Bei Verwirklichung der Westvariante ist eine Schneidung aufgrund des quer zur geplanten Trasse verlaufenden Alten Postweges nicht zu vermeiden; die Auswirkungen sind durch entsprechende Ausbildung der Querungsstelle zu minimieren.

Stadt Lüneburg

35

1053

ja

6. Örtliches Gepräge der Stadt Lüneburg

Die kommunale Planungshoheit umfasst ebenfalls die Befugnis der Gemeinde, ihr örtliches Gepräge und die örtlichen Strukturen -jedenfalls im Kernbereich - selbst zu bestimmen und grundlegende Veränderungen insoweit abzuwehren (BVerwG, Urteil v. 06.03.1986, Az. 5 C 36.82, BVerwGE 1974, 84/89; Kopp/Schenke, VwGO, 3. Auflage, § 42 Rn. 138). Darüber hinaus ist die Stadt Lüneburg als untere Denkmalschutzbehörde berechtigt, im Raumordnungsverfahren den öffentlichen Belang des Denkmalschutzes geltend zu machen.

Lüneburg ist die einzige Stadt Norddeutschlands, die ihren historischen Kern unzerstört durch den Zweiten Weltkrieg retten konnte. Sie verfügt deshalb über eine einzigartige historische Gebäudesubstanz. Diese zeigt sich vor allem in der historischen Altstadt mit ihren 3 Stadtkirchen, dem historischen Rathaus und dem alten Hafen mit dem historischen Kran sowie dem alten Kaufhaus.

Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang das Kloster Lüne. Dieses ehemalige Benediktinerkloster wurde in den Jahren ab 1172 erbaut. Es stand von seiner Gründung an in einer engen Beziehung zur Stadt Lüneburg und liegt nur wenige Gehminuten vom Stadtzentrum Lüneburgs entfernt inmitten einer Grünanlage mit altem Baumbestand und Streuobstwiesen. Dieser Zusammenhang zwischen Grünanlagen und Kloster ist charakteristisch für eine mittelalterliche Klosteranlage. Die mittelalterliche Wasserversorgung des Klosters ist heute noch deutlich in der Topographie östlich des Klosters erhalten und wird in ihrer Bedeutung im Handstein der Brunnenhalle deutlich. Dieses komplexe und aufwändige Wasserversorgungssystem dient nicht allein der Versorgung mit Brauchwasser, sondern hat auch eine spirituelle Bedeutung, welche sich im Gedanken des permanent fließenden natürlichen Wassers niederschlägt. Nach zwei Bränden wurde das Kloster Ende des 14. Jahrhunderts in seiner heutigen Erscheinungsform wiedererrichtet. Nach Einführung der luth. Reformation im Herzogtum Braunschweig-Lüneburg wandelte sich das Kloster bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts in ein evangelisches adliges Damenstift. Über den Klosterhof, der auf drei Seiten von gotischen Gebäuden aus dem 15. und 16. Jahrhundert und auf der vierten Seite von dem repräsentativen spätbarocken Gästehaus umgeben wird, betritt der Besucher die große Brunnenhalle des Klosters mit dem gotischen Brunnen. Besonders beeindruckend sind neben der Brunnen-Halle und den Kreuzgängen die Buntglasfenster aus dem 14. bis 17. Jahrhundert, das Refektorium mit den Seccomalereien, der "Sarggang" und die "Uhlenflucht" mit den bemalten ehem. Nonnenzellen aus der nachreformatorischen Zeit, die Kirche, geweiht 1410 mit dem geschnitzten Propststuhl, der Barockorgel, dem Taufbecken und dem gotischen Altaraufsatz, der Nonnenchor mit einem Beweinungsbild aus der Werkstatt von Lucas Cranach d. Ä., einer Leuchter-Madonna, verschiedene gotische Schränke und Truhen - die älteste aus 1174. Bemerkenswert ist, dass die Anlage durch die Jahrhunderte hindurch bis in die Gegenwart hinein in ihrer Gesamtheit bewahrt werden konnte (Quelle: <http://www.kloster-luene.de>).

Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1090 Stadt Lüneburg Eine Beeinträchtigung der historischen Altstadt Lüneburgs durch die A 39 ist insbesondere aufgrund der Entfernung und der vorhandenen baulichen Vorbelastungen nicht zu erwarten.

Stadt Lüneburg

35

1054

ja

Lüneburg ist in seiner historischen Qualität mit den bereits in die Welterbeliste aufgenommenen deutschen Altstädten von Bamberg, Goslar, Lübeck, Quedlinburg, Wismar und Stralsund vergleichbar. Aus diesen Gründen hat sich die Stadt Lüneburg entschlossen, einen Antrag auf

Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1053 Stadt Lüneburg

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Aufnahme in das Weltkulturerbe der UNESCO zu stellen. Das aus der Geschichte der Stadt zu entwickelnde Profil ist gekennzeichnet durch die Interaktion zwischen Mensch und Umwelt, was anhand der herausragenden Kulturlandschaft der Region Lüneburg erkennbar ist. Die heute einzigartige Bedeutung Lüneburgs liegt nicht allein in der Produktion der Saline, die als eine der ältesten Industrieanlagen Europas gilt, und dem wirtschaftlichen Erfolg der mittelalterlichen Hansestadt mit ihren weiträumigen internationalen Kontakten, der sich in der Architektur der Kirchen und des Rathauses genauso widerspiegelt wie im überlieferten Bestand an Kunstdenkmälern, den Beständen des Stadtarchivs und der Ratsbücherei sowie den archäologischen Quellen. Der Reichtum der Stadt kulminierte im 16. Jahrhundert. Architektur, Kunst- und Buchbestand, Archivquellen und archäologische Funde sind Zeugen internationaler Kontakte, hoher humanistischer Bildung, des Bekenntnisses zur Reformation und der eindeutigen Einbindung in die Lebenswelt der Renaissance. Lüneburg stellt eindeutig und heute noch erlebbar den Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit dar. Das materielle Kulturerbe der Stadt legt in hohem Maße Zeugnis von Ideen ab: die Kirchen im Mittelalter als Zeugen religiösen Lebens, das Rathaus als Dokument des Strebens nach Gerechtigkeit und Frieden sowohl im Mittelalter als auch im Humanismus, die bürgerliche Architektur als Ausdruck reformatorischer und humanistischer Gesinnung und bürgerlichen Selbstbewusstseins, Kunstgegenstände als Belege bürgerlicher Repräsentanz und kunsthandwerklicher Qualität, Bücher als Belege humanistischer Bildung und archäologische Funde als Spiegel weit gespannter Beziehungen. In diesem Zusammenhang hat sowohl die Lüneburger Heide als auch die Lüneburger Kulturlandschaft einen ebenso wichtigen Stellenwert wie die Lüneburger Heideklöster, so dass gerade das Kloster Lüne mit seinem Teppichmuseum einen unschätzbaren und nicht anzutastenden Wert bei der Erlangung des Welterbestatus darstellt.

Stadt Lüneburg

35

1083

ja

4.1.7. Fehlende bzw. unzureichende Betrachtung des Klosters Lüne, des historischen Stadtbildes der Stadt Lüneburg und der Absichten der Stadt, die historische Altstadt als Weltkulturerbe schützen zu lassen
Die UVS setzt sich nicht mit der Tatsache auseinander, dass Lüneburg den Status als Weltkulturerbe anstrebt. Mögliche Beeinträchtigungen des Klosters Lüne durch die Zerschneidung des kulturhistorisch bedingten räumlichen Zusammenhangs mit dem angrenzenden Lüne Holz werden nicht einmal erwähnt (GfL, S. 42 ff.).

Im Rahmen der UVS wurden zur Beurteilung des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter die Unterlagen verwendet, die u.a. seitens des Denkmalschutzamtes der Stadt Lüneburg zur Verfügung gestellt worden sind (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 351 f). Im Zuge der Datenrecherche, die bereits im Rahmen der groben Raumanalyse über das niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege in Hannover und Lüneburg begann, wurden wir seitens des Landesamtes zur weiteren Dateneinsicht an die Untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises Lüneburg und das Amt für Denkmalschutz der Stadt Lüneburg weiter verwiesen.
Somit konnten auch nur die in der UVS angesprochenen Sachverhalte einbezogen werden.
Festzuhalten bleibt, dass die bestehenden Wegebeziehungen zwischen dem Kloster Lüne und dem Lüne Holz über ausreichend dimensionierte Querungshilfen erhalten bleiben werden und für den Großteil des Klosterbereichs eine Unterschreitung des Orientierungswertes tags nach DIN 18005 von 50 dB(A) zu erwarten ist, so dass die formulierten Auswirkungen deutlich zu relativieren sind.
Auch existieren mit der B 209 und der Bahnlinie erhebliche Vorbelastungen, so dass die „klösterliche Ruhe“ wohl weniger durch die mit ausreichendem Lärmschutz zu versehende Autobahn als vielmehr durch die wesentlich näher liegenden vorhandenen Verkehrsträger bereits gestört ist.

Die Beurteilung des Klosters Lüne mit seinen kulturhistorisch bedingten Zusammenhängen wird nach Rücksprache mit Herrn Dr. Püttmann (Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Lüneburg) und auf der Grundlage der von ihm zur Verfügung gestellten ergänzenden Daten nochmals überprüft.

Stadt Lüneburg

35

1090

ja

4.2.7. Fehlende bzw. unzureichende Betrachtung des Klosters Lüne, des historischen Stadtbildes der Stadt Lüneburg und der Absichten der Stadt, die historische Altstadt als Weltkulturerbe schützen zu lassen
Die fehlende bzw. unzureichende Betrachtung des Klosters Lüne, des historischen Stadtbildes der Stadt Lüneburg und der Absichten der Stadt, die historische Altstadt als Weltkulturerbe schützen zu lassen, zieht eine Fehlerhaftigkeit der UVS mit Blick auf das Schutzgut "Kultur- und Sachgüter" nach sich.

Dem Untervariantenvergleich GP 2-5 ist zum Schutzgut Kultur- und Sachgüter der folgende Satz zu entnehmen: "Westlich der Variante GP 2-5/1 befindet sich etwa 300 m entfernt das bedeutsame Benediktinerinnen- Kloster Lüne, welches inmitten einer Grünanlage mit alten Baumbestand und Streuobstwiesen steht und im Jahr 1172 gegründet wurde" (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 21). Aus diesen Gründen ist die Variante GP 2-5/1 auch als ungünstigere Variante im schutzgutbezogenen

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
			Variantenvergleich eingestuft worden.	
				RV - LG: Mit Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) wird das Kloster Lüne von der Planung nicht mehr beeinträchtigt.
Stadt Lüneburg	35	1097	ja	
Ebenso wirkt sich die Zerschneidung des Lüner Holzes auf den historischen Zusammenhang mit dem Kloster Lüne aus. Durch die Trassenführung über das Stadtgebiet werden letztlich die Absichten der Stadt Lüneburg, dem Weltkulturerbe der UNESCO beizutreten konterkariert.				Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1083 Stadt Lüneburg
Stadt Lüneburg	35	1110	ja	
<p>Kulturelles Erbe, historische Stadtgestalt</p> <p>Erhalt des kulturellen Erbes und der historischen Stadtgestalt zur Umsetzung des Ziels: kulturelle Sachgüter im Ensemble, an ihrem ursprünglichen Standort und in ihrem Kulturzusammenhang zu sichern und zu erhalten (RROP Lüneburg 2003)</p> <p>Unmittelbar vor der Stadt, rund 1 km nordöstlich der mittelalterlichen Stadtbefestigung, liegt das Kloster Lüne, das 1172 als Kanonissenstift gegründet wurde. Im 13. Jahrhundert entwickelte sich das Stift zu einem Benediktinerinnenkloster. Für eine enge Verbindung des Klosters zur Stadt gibt es mehrere Belege. Im 13. Jahrhundert standen Benediktiner des Klosters St. Michaelis dem Stift als Pröpste vor, seit 1229 zählte der Propst zu den Sülzprälaten der Saline. Seit dem späten 14. Jahrhundert ist das Kloster in den Schutz der Landwehr einbezogen. Heute findet sich hier eine vollständig erhaltene mittelalterliche Klosteranlage mit malerischem Innenhof, Bleiche, Streuobstwiesen und Gärten. Zur mittelalterlichen Bausubstanz zählen die Kirche, die Barbarakapelle, der Kreuzgang, das Refektorium, das Dormitorium, die Brunnenhalle, das Kornhaus und die Propstei. In der Brunnenhalle steht der sog. Handstein, das Wahrzeichen des Klosters, der sein Wasser seit über 600 Jahren in die große bronzene Schale ergießt. An die Eingangshalle schließen sich Kreuzgänge mit Tau- und Birnstabgewölbe und Buntglasfenstern aus dem 14. bis 17. Jahrhundert an, weiterhin das Refektorium mit den Seccomalereien, das Dormitorium mit dem "Sarggang" und der "Uhlenflucht" mit den bemalten ehemaligen Nonnenzellen aus der nachreformatorischen Zeit. Zur Ausstattung der 1410 geweihten Kirche zählen der geschnitzte Propststuhl, die Barockorgel, das Taufbecken und der gotische Altaraufsatz. Auf dem Nonnenchor befindet sich ein Beweinungsbild aus der Werkstatt von Lucas Cranach d. Ä., eine Leuchter-Madonna und verschiedene gotische Schränke und Truhen. Das mittelalterliche Ensemble wurde im 16. Jahrhundert erweitert durch die Klosterpforte, die Klostermühle und den Klosterkrug.</p> <p>Die mittelalterliche Wasserversorgung des Klosters ist heute noch deutlich in der Topographie östlich des Klosters erhalten und wird in ihrer Bedeutung im Handstein der Brunnenhalle deutlich. Dieses komplexe und aufwändige Wasserversorgungssystem diente nicht allein der Versorgung mit Brauchwasser. Wasser hat im klösterlichen Kontext eine hoch spirituelle Bedeutung. Seit Jahrhunderten wird der permanente Fluss des Wassers im Kloster Lüne gepflegt. Das Wassersystem beginnt an einem Teich am Meisterweg, durchfließt die Niederung der Teichkoppel, speist den Mühlenteich und setzt sich im Leitungssystem auf dem Klostergelände fort. Die geplante Autobahntrasse durchschneidet dieses System und zerstört nicht nur die Versorgung des Klosters mit Brauchwasser, sondern auch den Gedanken des permanent fließenden "natürlichen" Wassers.</p> <p>Eine Besonderheit stellt die Erhaltung der Anlage in ihrer Gesamtheit mit umgebenden Gärten und Obstwiesen und dem angrenzenden Lüner Holz dar. Die Anlage am damaligen Stadtrand in der Niederung der Ilmenau mit umgebenden Gärten und Teichanlagen und Wassersystemen sowie dem angrenzenden Wald stellen eine für eine mittelalterliche Klosteranlage typische Ausprägung dar.</p> <p>Im Textilmuseum sind Altar- und Fastentücher, farbige gestickte Bildteppiche, Banklaken und andere Textilien für den liturgischen Gebrauch aus sechs Jahrhunderten zu sehen.</p> <p>Ziel der Stadt Lüneburg ist die Erhaltung des gesamten Ensembles einschließlich seiner landschaftlichen Einbindung und Verbindung zwischen der Niederung der Ilmenau und dem Lüner Holz.</p> <p>Die Stadt Lüneburg hat sich entschlossen, in das Welterbe der UNESCO aufgenommen zu werden. Die Stadt ist in ihrer historischen Qualität mit den bereits in die Welterbeliste aufgenommenen Altstädten von Bamberg, Goslar, Lübeck, Quedlinburg, Wismar und Stralsund vergleichbar. Das aus der Geschichte der Stadt Lüneburg zu entwickelnde Profil ist gekennzeichnet aus der Interaktion zwischen Mensch und Umwelt, was durch die herausragende Kulturlandschaft der Region Lüneburg dargestellt werden kann und soll. Die heutige einzigartige Bedeutung Lüneburgs liegt nicht allein in der Produktion der Saline, die als eine der ältesten Industrieanlagen Europas gilt, und dem wirtschaftlichen Erfolg der mittelalterlichen Hansestadt mit ihren weiträumigen internationalen Kontakten, der sich in der Architektur</p>				ohne Kommentar

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

insbesondere der Kirchen und des Rathauses, im überlieferten Bestand an Kunstdenkmälern, in den Beständen des Stadtarchivs und der Ratsbücherei und den archäologischen Quellen widerspiegelt. Der Reichtum der Stadt kulminierte im 16. Jahrhundert. Architektur, Kunst- und Buchbestand, Archivquellen und archäologische Funde sind Zeugen internationaler Kontakte, hoher humanistischer Bildung, des Bekenntnisses zur Reformation und der eindeutigen Einbindung in eine Lebenswelt der Renaissance. Lüneburg stellt eindeutig und heute noch erlebbar den Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit dar. Das materielle Kulturerbe der Stadt legt in hohem Maße Zeugnis von Ideen ab:

- die Kirchen im Mittelalter als Zeugen religiösen Lebens,
- das Rathaus als Dokument des Strebens nach Gerechtigkeit und Frieden sowohl im Mittelalter als auch im Humanismus,
- die bürgerliche Architektur als Ausdruck reformatorischer und humanistischer Gesinnung und bürgerlichen Selbstbewusstseins,
- Kunstgegenstände als bürgerliche Repräsentanz und kunsthandwerklicher Qualität,
- Bücher als Belege humanistischer Bildung,
- archäologische Funde als Spiegel weit gespannter Beziehungen.

In diesem Zusammenhang hat die Lüneburger Heide als die Lüneburger Kulturlandschaft einen ebenso wichtigen Stellenwert wie die Lüneburger Heideklöster, so dass gerade das Kloster Lüne mit seinem Teppichmuseum und seiner Einbettung in den landschaftlichen Zusammenhang in der Niederung der Ilmenau und das angrenzende Lüne Holz einen unschätzbaren und nicht anzutastenden Wert bei der Erlangung des Welterbestatus darstellt. (Stadt Lüneburg, 2006a)

Stadt Lüneburg

35

1117

ja

- Beeinträchtigungen der historischen Stadtgestalt und des kulturellen Erbes
Durch die vorliegende Planung kommt es zur vollständigen Zerschneidung des historischen und kulturellen Zusammenhanges zwischen "Kloster Lüne" und dem "Lüne Holz". Dieser stadthistorisch bedeutende Zusammenhang wird somit irreversibel zerstört. Die traditionellen Sicht- und Wegebeziehungen sind nicht mehr erkennbar.

Durch die vollständige Verinselung und Lärmüberformung des Klosters Lüne ist die Integration in das umgebende Stadtgefüge nicht mehr gewährleistet, die Jahrhunderte lange Nutzungskontinuität wird durch die vorliegende Planung somit gestört.

Für die Erlangung des Welterbestatus spielt das Kloster Lüne in seinem landschaftlich-räumlichen Zusammenhang eine wichtige Rolle. Die Stadt Lüneburg sieht sich durch die Trassenführung stark in ihrem Vorhaben zur Aufnahme in die Welterbeliste der UNESCO beeinträchtigt.

Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1083 Stadt Lüneburg
Es erscheint insgesamt fragwürdig, ob der vom historischen Stadtkern bereits abgeschnittene und durch zum Teil stark frequentierte Straßen- und Bahnlinien eingeschlossene Klosterbereich eine bedeutende Integration in das umgebende Stadtgefüge aufweist, die durch die Autobahn gestört wird.

Stadt Lüneburg

35

1120

ja

Für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter ist der wichtige historische Zusammenhang der Anlage des Klosters Lüne mit dem umgebenden Gartenbereichen und dem anschließenden Lüne Holz nicht berücksichtigt. Aus Sicht der städtebaulichen Belange ist somit die Vorzugsvariante für das Stadtgebiet Lüneburgs abzulehnen.

Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1117 Stadt Lüneburg

Stadt Lüneburg

35

1345

ja

Stellungnahme des Stiftungsbeauftragten:

Die Stiftung Hospital St. Nikolaihof stammt aus dem frühen Mittelalter. Sie ist eine selbständige Stiftung des öffentlichen Rechts und hat ihren Sitz in Lüneburg. Aufgabe der Stiftung ist der Bau und Betrieb von Altenheimen, Altenwohnungen und sonstigen Einrichtungen der Altenhilfe für Bedürftige.

Die Stiftung verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige und mildtätige Zwecke; ihre Tätigkeit ist nicht auf die Erzielung von Gewinn gerichtet (§ 2 der Satzung der Stiftung Hospital St. Nikolaihof vom 21.07.1994 in der Fassung der Änderungssatzung vom 27.04.2005).

Nach § 4 der Satzung ist das Vermögen der Stiftung in seinem Bestand ungeschmälert zu erhalten, und nur die Vermögenserträge sowie etwaige Zuwendungen sind zu dem Stiftungszwecke zu verwenden, soweit sie nicht zu Erhaltung oder Vermehrung des Stiftungsvermögens verwendet werden. Nach § 5 der Satzung wird die Stiftung nach den Bestimmungen der NGO und des Nds. Stiftungsgesetzes von der Stadt Lüneburg verwaltet und vertreten.

Dies vorausgeschickt stelle ich zu dem Vorhaben "A 39" und der dazu vorgestellten "Vorzugsvariante" fest:

1. die "Vorzugsvariante" nimmt Flächen der Stiftung St. Nikolaihof in erheblichem Umfang in Anspruch.
2. Die Flächen östlich des Klärwerkes sowie östlich der Bahnlinie Lüneburg - Lauenburg werde nahezu mittig durchschnitten, sodaß eine Bewirtschaftung stark beeinträchtigt wenn nicht gar ganz vereitelt wird.
3. Die große Waldfläche zwischen der Bundesstraße B 209 und der Bahnlinie Lüneburg - Lauenburg wird ebenfalls erheblich in Anspruch genommen

Eigentumsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung. Die Auswirkungen auf das Lüne Holz sind Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, Untervariantenvergleich GP 2-49, Teilvariantenvergleich GP 2-17 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46).

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

4. Die Inanspruchnahme der Flächen ist nicht die alleinige Belastung, die auf den Stiftungsflächen lasten. Vielmehr sind sämtliche Flächen durch den zu erwartenden Verkehr ganz erheblichen Emissionen ausgesetzt, die der derzeitigen Nutzung als Wirtschaftswald zu Gunsten der Stiftung und damit des Stiftungszweckes entgegenstehen. Die Beeinträchtigung bedeutet eine Verschlechterung der Stiftungseinnahmen, die sich unmittelbar auswirkt: es stehen damit weniger Mittel zur Verfügung, um den Stiftungszweck zu erfüllen.

Samtgemeinde Ostheide

36

262

ja

In unserer Stellungnahme vom 02.03.2004 hatten wir bereits auf die im Verzeichnis des Landkreises Lüneburg aufgenommenen Kulturdenkmale im Bereich der Samtgemeinde Ostheide, z.B. die Landwehr zwischen Wendisch Evern und Barendorf, den Timeloberg bei Wendisch Evern sowie eine Vielzahl von Grabfeldern hingewiesen, die unbedingt erhalten bleiben müssen und durch den Autobahnbau nicht zerstört werden dürfen. Sowohl bei der Untervariante GP 7-50/1 als auch /2 wird die besonders schutzwürdige Landwehr gequert bzw. mehrfach gequert und führt damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung dieses mittelalterlichen Wall-Graben-Systems. Des Weiteren werden 7 schutzwürdige Grabhügel bzw. 6 Grabhügel und ein Steingrab vernichtet. Die Ihrerseits getroffene Einstufung als "günstig" mit mittlerer Entscheidungsrelevanz bzw. "weniger günstig" mit nachrangiger/keiner Entscheidungsrelevanz ist bei dieser Sachlage nicht nachvollziehbar und daher zu überprüfen."

Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1237 Landesamt für Denkmalpflege, Stützpunkt Lüneburg
Die Einstufung „günstig“ ist eine relative Bewertung und bedeutet nur, dass die Variante im Vergleich zur anderen „weniger günstigen“ Variante besser ist. Es sagt aber auch weiterhin aus, dass es Varianten gibt, die deutlich mehr Beeinträchtigungen verursachen als die hier vorliegende günstige Variante (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 60 ff).
Insgesamt ist jeder Eingriff in ein Kultur- und Sachgut nicht günstig.

Samtgemeinde Ostheide

36

267

ja

7. Zu beachten ist, dass die im Verzeichnis des Landkreises Lüneburg aufgenommenen Kulturdenkmale im Bereich der Samtgemeinde Ostheide, z.B. die Landwehr zwischen Wendisch Evern und Barendorf, der Timeloberg bei Wendisch Evern sowie eine Vielzahl von Grabfeldern, unbedingt erhalten bleiben müssen und nicht durch einen Autobahnbau zerstört werden dürfen.

Siehe Kommentar zu 0.1, ID 383, Gemeinde Barendorf

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass der Bereich der Samtgemeinde Ostheide, wie die vorstehend dargelegten Fakten belegen, bereits jetzt in erheblichem Umfang Vorbelastungen ausgesetzt ist, die einen Autobahnbau im Samtgemeindegebiet ausschließen.

Gemeinde Barendorf

37

380

ja

In unserer Stellungnahme vom 05.03.2004 hatten wir bereits auf die im Verzeichnis des Landkreises Lüneburg aufgenommene Kulturdenkmal im Bereich der Gemeinde Barendorf, z.B. die Landwehr sowie eine Vielzahl von Grabfeldern hingewiesen, die unbedingt erhalten bleiben müssen und durch den Autobahnbau nicht zerstört werden dürfen. Sowohl bei der Untervariante GP 7-50/1 als auch /2 wird die besonders schutzwürdige Landwehr gequert bzw. mehrfach gequert und führt damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung dieses mittelalterlichen Wall-Graben-Systems. Des weiteren werden 7 schutzwürdige Grabhügel bzw. 6 Grabhügel und ein Steingrab vernichtet. Die ihrerseits getroffene Einstufung als „günstig“ mit mittlerer Entscheidungsrelevanz bzw. „weniger günstig“ mit nachrangiger/keiner Entscheidungsrelevanz ist bei dieser Sachlage nicht nachvollziehbar und daher zu überprüfen.

identischer Text siehe Stellungnahme der SG (ID 262);
Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1237 Landesamt für Denkmalpflege, Stützpunkt Lüneburg
Die Einstufung „günstig“ ist eine relative Bewertung und bedeutet nur, dass die Variante im Vergleich zur anderen „weniger günstigen“ Variante besser ist. Es sagt aber auch weiterhin aus, dass es Varianten gibt, die deutlich mehr Beeinträchtigungen verursachen als die hier vorliegende günstige Variante (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 60 ff).
Insgesamt ist jeder Eingriff in ein Kultur- und Sachgut nicht günstig.

Gemeinde Reinstorf

39

1326

nein

In C und D 2.6 (Schutz der Kulturlandschaften und der kulturellen Sachgüter) soll der dauerhafte Erhalt von historischen Landnutzungsformen und Siedlungsstrukturen sowie prägenden Landschaftsstrukturen und Naturdenkmale sowie einzelne Kultur- und Bodendenkmale, wie Grab- und Wallanlagen gesichert werden. Durch ständige, anhaltende durch den Verkehr, speziell dem Sch[^]werverkehr, bedingte Erschütterungen und Emissionen ist an den Erhalt der hiesigen Kultur- und Bodendenkmale nicht mehr zu denken.

So sind z. B. die Hügelgräber am Reinstorfer Kreuz (B 216) und im Wald westlich von Reinstorf gefährdet, dramatischer wird die Situation hinsichtlich der in Deutschland einmaligen Kalksandsteine bei Holzen sein. Diese und andere kulturelle Sachgüter haben bei den Variantenplanungen keine Berücksichtigung gefunden.

Die Kultur- und Sachgüter sind Bestandteil der Untersuchungen und in die Variantenvergleiche zur Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 38 und S. 345 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 55 ff).
Alle von den Behörden und anderen Institutionen, die sich mit Kultur- und Sachgütern beschäftigen, zur Verfügung gestellten Daten wurden in den Variantenvergleichen berücksichtigt. Eine Benennung im Textteil erfolgte nur bei bedeutenden Denkmälern, die beeinträchtigt bzw. überbaut werden. Trassennahe, in den Karten punktförmig dargestellte, Hügelgräber wurden in den Variantenvergleichen auch dann als überbaut betrachtet, wenn die Trasse weniger als 50 m an das Denkmal heranreicht. Die erwähnten Hügelgräber am Reinstorfer Kreuz und im Wald westlich von Reinstorf fanden in der UVS Berücksichtigung. Sie liegen mindestens 50 m von der untersuchten Trassenvariante (Abschnitt 507) entfernt und werden damit nicht beeinträchtigt.
Die Kalksandsteine bei Holzen wurden im Zuge der umfangreichen Datenrecherche nicht als Kultur- und Sachgüter benannt.
Welche in der Stellungnahme als „andere kulturelle Sachgüter“, die keine Berücksichtigung in der

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Vastorf	41	350	ja	
<p>In einer früheren Stellungnahme ist bereits auf die im Verzeichnis des Landkreises Lbg. aufgenommenen Kulturdenkmale im Bereich der SGO (Landwehr zwischen Wendisch Evern und Barendorf, Timeloberg, Grabfelder) hingewiesen worden, welche unbedingt erhalten bleiben müssen und durch die Autobahn nicht zerstört werden dürfen.</p> <p>Bei den vorgelegten Varianten wird die besonders schutzwürdige Landwehr mehrfach gequert und führt somit zu einer erheblichen Beeinträchtigung dieses mittelalterlichen Wall-Graben-Systems.</p> <p>Des Weiteren werden 7 schutzwürdige Grabhügel bzw. 6 Grabhügel und ein Steingrab vernichtet.</p> <p>Die getroffene Einstufung als "günstig" mit mittlerer Entscheidungsrelevanz bzw. "weniger günstig" mit nachrangiger / keiner Entscheidungsrelevanz ist bei dieser Sachlage nicht nachvollziehbar und daher zu überprüfen.</p>				
				Variantenplanung fanden, gemeint sind, kann nicht nachvollzogen werden.
				Siehe Kommentar zu 2.6, ID 262, Samtgemeinde Ostheide
Gemeinde Wendisch Evern	42	159	ja	
<p>Auf die im Verzeichnis des Landkreises Lüneburg aufgenommenen Kulturdenkmale im Bereich der Gemeinde Wendisch Evern, z.B. die Landwehr zwischen Wendisch Evern und Barendorf, den Timeloberg sowie eine Vielzahl von Grabfeldern weise ich hin, da diese unbedingt erhalten bleiben müssen und durch den Autobahnbau nicht zerstört werden dürfen.</p>				
				Kulturdenkmale sind im Rahmen der Untersuchungen erhoben, bewertet und in den Variantenvergleichen berücksichtigt worden (Unterlage 1 – Raumanalyse, S. 345 ff und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 55 ff). Die genannten Denkmale sind Bestandteil der Untersuchungen und in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49, Teilvariantenvergleich GP 2-17 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46). Die Detailplanung zum bestmöglichen Erhalt der Denkmale ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.
Gemeinde Wendisch Evern	42	165	ja	
<p>6. Zu beachten ist, dass die im Verzeichnis des Landkreises Lüneburg aufgenommenen Kulturdenkmale im Bereich der Gemeinde Wendisch Evern, z.B. die Landwehr zwischen Wendisch Evern und Barendorf, der Timeloberg bei Wendisch Evern sowie eine Vielzahl von Grabfeldern, unbedingt erhalten bleiben müssen und nicht durch einen Autobahnbau zerstört werden dürfen.</p>				
				Siehe 2.6 ID 159 Gemeinde Wendisch Evern
Klosterkammer Hannover	153	214		
<p>I. Zur Geschichte und Bedeutung von Kloster Lüne</p> <p>I.1 Geschichte</p> <p>Kloster Lüne wurde 1172 mit ausdrücklicher Unterstützung des Landesherren, Heinrichs des Löwen, vermutlich zunächst als Kanonissenstift errichtet (Knauf, Kloster Lüne, Braunschweig 1974, S. 8). Spätestens 1272 waren die Ordensregeln der Benediktinerinnen übernommen worden. Nach 1562 übernimmt das Kloster, wie auch die anderen Lüneburger Klöster, das lutherische Bekenntnis. Das Kloster gewinnt in der Folgezeit eine Funktion als Versorgungseinrichtung für die unverheirateten Töchter des Lüneburger Adels und des Lüneburger Patriziates. Förmlich wurde dem Kloster 1711 der Status eines evangelischen Damenstifts verliehen (Knauf, a.a.O., S. 11). Diesen Status hat es bis heute bewahrt (vgl. zur Geschichte von Kloster Lüne: Knauf, a.a.O., S. 7 ff.). Nach wie vor leben mehrere Konventualinnen unter Führung einer Äbtissin in Kloster Lüne. Nach der gegenwärtigen, 1972 von Nds. Kultusministerium erlassenen Satzung, ist Kloster Lüne eine Körperschaft öffentlichen Rechtes. Sie steht unter Aufsicht des Landes Niedersachsen, die durch den Präsidenten / die Präsidentin der Klosterkammer als Landeskommissarin ausgeübt wird. Das Kloster ist nach § 3 der Satzung Träger ehrwürdiger geschichtlicher Überlieferung. § 3 der Satzung bestimmt weiter, dass das Kloster ausschließlich und unmittelbar gemeinnützigen, kirchlichen und mildtätigen Zwecken i.S. der Abgabenordnung dient und insbesondere die Aufgabe hat,</p> <p>a) alleinstehende evangelische Frauen im Kloster zu einer Lebensgemeinschaft auf christlicher Grundlage zu verbinden, in der sie kulturellen, kirchlichen und sozialen Zwecken dienen können;</p> <p>b) die denkmalwerten Klostergebäude, die Klosterkirche und die Kunstschatze des Klosters zu betreuen sowie sie der Öffentlichkeit zugänglich zu machen;</p> <p>c) den Konventualinnen, soweit sie ihren Lebensunterhalt nicht selbst bestreiten können, eine angemessene Versorgung zu gewähren.</p> <p>Zusammenfassend ist zu sagen, dass das Kloster Lüne als Körperschaft ununterbrochen seit 1172 besteht, mithin auf eine über achthundertjährige Tradition zurückblickt. Zugleich ist es in seiner heutigen Erscheinungsform und Zwecksetzung ein lebendiges Beispiel der Kultur- und Sozialgeschichte. Nur wenige Klöster können dem Besucher noch ein lebendiges Bild vom alltäglichen Leben der Klosterbewohner und dem früheren Reichtum des Ordenshauses vermitteln. Kloster Lüne gehört zu ihnen (Knauf, a.a.O., S. 5).</p>				
				Siehe Kommentar zu 2.6, ID 209 Landesamt für Denkmalpflege, Stützpunkt Lüneburg - Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1117 Stadt Lüneburg

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

I.2 Baugeschichte

Auch bauhistorisch ist Kloster Lüne von herausragender Bedeutung und ein Baudenkmal ersten Ranges. Die heute vorhandene Bausubstanz ist zu großen Teilen bereits Ende des 14. Jahrhunderts entstanden, nachdem das Kloster 1373 an seine heutige Stelle verlegt worden war. Aus dieser Zeit datieren insbesondere die Klosterkirche und das Klausurgeviert. Erweiterungen erfuhr der Gebäudebestand vom 15. bis zum 18. Jahrhundert (vgl. Dehio, Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler Bremen Niedersachsen, München 1992, S. 904 - 910; Knauf, a.a.O., S. 13 - 39; Lorenz-Weber, Kloster Lüne, (Langewiesche Blaue Bücher), Königstein o.J., S. 6 - 41, Zimmerling, Von Zeit und Ewigkeit - Die Lüneburger Klöster - Braunschweig 1995, S. 88 - 117).

I.3 Zur spirituellen Bedeutung von Kloster Lüne

Gegenwärtig befindet sich die deutsche Gesellschaft in einer Zeit des Umbruchs. Diese ist gekennzeichnet durch den Verlust eines gesamtgesellschaftlichen Wertekanon mit der Folge zunehmender Verunsicherung breiter Bevölkerungsschichten und zunehmender Identitätskrisen. In dieser Umgebung haben Klöster nicht nur die Funktion, ihre kulturell hochwertigen Objekte sakraler Kunst zu präsentieren, sie sind darüber hinaus Orte gelebten christlichen Glaubens. Sie sind Orte der Erinnerung unserer abendländischen Identität, die es gerade heute den Besuchern - Erwachsenen wie Kindern - wieder zu vermitteln gilt. Menschen, die in großer Zahl das Kloster Lüne besuchen, spüren die Anziehungskraft, die von diesem Ort ausgeht, an dem seit Jahrhunderten ununterbrochen von den Mitgliedern des Konvents gearbeitet und gebetet wird. Kloster Lüne ist also, wie alle anderen Klöster, Träger von Tradition geistlicher Erfahrungen. Seit Jahrhunderten gestaltet sich geistliches Leben durch Gebet und geordneten Tageslauf. Es bietet somit einen Freiraum für Menschen, die auf der Suche nach neuen geistlichen Impulsen sind und die die Möglichkeit, Kraft zu schöpfen gegen die Herausforderungen einer säkularisierten Welt. Dieses Angebot wird in steigendem Umfang angenommen. Auch heute noch, wie seit Generationen zuvor, spenden die schützenden, gewissermaßen "durchbeteten" Mauern Kraft und Halt für Menschen, die sich auf der Suche, nach Trost und Hilfe befinden. Diese spezifische Atmosphäre, von Stille geprägt, erlaubt es, menschliches Leben neu in Beziehung zu Gott zu setzen. Das Kloster als spiritueller Ort gibt Raum zur geistlichen Entfaltung und hält zugleich, auch durch seine Tradition, alles ordnend zusammen.

Soll Kloster Lüne diese - im übrigen auch durch die Satzung zugewiesene - Funktion weiterhin erfüllen, bedarf es dazu einer angemessenen Umgebung. Seit alters her sind Klosterorte durch eine gewisse Geschlossenheit und Abgeschlossenheit gekennzeichnet.

II. Dieser Bedeutung von Kloster Lüne wird die UVS in keiner Weise gerecht. Sie weist bezüglich der Bearbeitung der Kultur- und Sachgüter schwere Mängel auf, die zu gravierenden Fehlern in der Bewertung und damit schließlich zu falschen Aussagen im Variantenvergleich führen. Bereits der Datenerhebung liegen schwerwiegende Defizite zu Grunde, die eine sachgerechte Bearbeitung dieses Belanges im Weiteren verhindert: Tab. 4-62 der UVS zeigt, dass weder das Landesdenkmalamt noch die Bezirksregierung zum Vorkommen von Baudenkmalen und kulturellen Sachgütern befragt wurden. Ebenso wenig die Stadt Lüneburg für den Bereich des Stadtgebietes. Ebenfalls nicht berücksichtigt wurde in Tab. 4-64 die Erhaltungssatzung der Stadt Lüneburg für den Bereich Kloster Lüne, sowie die Projekte der Landesdenkmalpflege z. B. zu den Klostersgärten. In der Folge sind im Untersuchungsbereich auf Lüneburgischem Gebiet sowohl der Baudenkmalbestand als auch die kulturellen Sachgüter sehr unvollständig erfasst und damit auch in ihrer Bedeutung völlig außer Acht gelassen.

Obwohl die bedeutende historische Klosteranlage Lüne mit dem gesamten Gebäudebestand im Untersuchungsraum liegt, ist das Kloster lediglich mit drei Gebäuden erwähnt. Damit sind weder der umfangreiche historische Gebäudebestand noch die geschützten Garten, Wald-, Wasser- und Freiflächen auch nur annähernd erfasst. Daraus folgt nicht zuletzt, dass das grundlegende Kriterium des Abstandes des Objektes zur Trasse auf einer falschen Berechnung basiert. Eine sachgerechte Erfassung hätte zudem ergeben, dass gerade diese weitläufige Anlage zu den besonders sensiblen Bereichen gehört, die in Kap. 4.8.6. zu erfassen waren. Der besondere Wert und die hohe Bedeutung des Klosters Lüne sind vollständig unberücksichtigt geblieben.

Nicht nachvollziehbar sind zudem die unzureichende und unvollständige Erfassung der Schutzgutkriterien und Raumwiderstände im Bereich der Kultur- und Sachgüter. Tab. 3-1 führt hier lediglich archäologische Flächen und Wald auf. Bauliche Anlagen, Ensemble etc. sind in keiner Form erwähnt. Gerade hier ist jedoch die Klosteranlage Lüne einzuordnen.

Einwender:**Nr.:****ID****Vorzugsvariante?****Abschnitt(e)**

In der Folge fehlt zwangsläufig dieses bedeutende Kulturdenkmal in der Darstellung der Konfliktschwerpunkte (Tab. 3-2) oder auch schon in der Darstellung des Raumwiderstandes im Rahmen der UVS Stufe I (siehe Anhang1 der UVS)

Im Ergebnis basieren Auswirkungsprognose und Variantenvergleich bezogen auf die hier betrachteten Trassen GP2-5/1 und GP2-5/2 auf völlig falschen Voraussetzungen und müssen zwangsläufig zu einer falschen Bewertung kommen.

Eine vollständige und sachgerechte Bearbeitung des Belangs Kultur- und Sachgüter in diesem Bereich wird zeigen, dass es hier zu wesentlichen Verschiebungen im Gesamtvergleich zwischen den beiden Varianten kommt. Insofern ist es unabdingbar die aufgezeigten Defizite durch einen gesonderten Fachbeitrag zu erheben und den Variantenvergleich neu zu führen.

II.1

Dieser Fachbeitrag hat zunächst eine Erfassung des vorhandenen Bestandes zu enthalten. Hier sind im einzelnen erforderlich:

II.1.1

Die vollständige Erfassung der historischen Gebäude der Klosteranlage einschließlich des jeweiligen denkmalrechtlichen Status. Insbesondere sind hier die historische Funktion und die heutige Nutzung der Gebäude sowie deren statische Qualität und Fundamentierung zu erfassen.

II.1.2

Die vollständige Erfassung aller historischen Freiflächen der Anlage. Hierzu gehört insbesondere die Erfassung der verschiedenen Funktionen der Gärten, Waldflächen, Plätze und Wege einschließlich des historischen und aktuellen Funktionszusammenhanges.

II.1.3

Die vollständige Erfassung der Wasserläufe unter Einbeziehung auch des historischen Kartenmaterials. Das Wassersystem spielt eine so wesentliche Rolle für das Kloster, dass die historische Funktion und die heutige Nutzung detailliert zu untersuchen sind.

II.1.4

Die Erfassung des städtebaulichen Gesamtzusammenhangs, die Einbettung in das historische und heutige Wegesystem, mithin die historische Kulturlandschaft, in die das Kloster eingebettet ist.

Die Lage des Klosters zur Stadt, zu den Wasserläufen und den Waldflächen ist ein grundlegendes Charakteristikum der Klosterarchitektur. Diese städtebauliche Situation ist wesentlicher Bestandteil der kulturellen Wertes des Denkmals.

II.1.5

Die Erfassung der Vorbelastungen. Es ist zwingend erforderlich diese hier gesondert zu erfassen, da bereits maßgebliche Belastungen vorhanden sind, zusätzliche deutliche Beeinträchtigungen würden in diesem Fall die Situation "kippen lassen". (Eine Betrachtung allein im Rahmen "Schutzgut Mensch", wie in Kap. 4.8.5 dargelegt ist lediglich irreführend, da dort ebenso wenig Aussagen folgen.)

II. 2

Die aus der vorstehend beschriebenen Erfassung gewonnenen Daten sind einer Bewertung zuzuführen. Bei der Ermittlung der Bedeutung der Kultur- und Sachgüter ist im vorliegenden Fall ein differenziertes Vorgehen erforderlich. Die Klosteranlage hat bereits allein aufgrund des Umstandes, dass sie zahlreiche Baudenkmale aufweist und auch in ihrer Gesamtheit Baudenkmalqualität hat, eine besondere Bedeutung. Dies allein wird jedoch der herausragenden Bedeutung des Klosters nicht gerecht. Es gehört mit Kloster Wienhausen zu den bedeutendsten Klosteranlagen Niedersachsens und besitzt in bauhistorischer und kunsthistorischer Hinsicht internationalen Rang. Die Klosteranlage Lüne ist zudem, zusammen mit dem historischen Stadtkern Lüneburgs, in fachlicher Hinsicht die Qualität eines Weltkulturerbes zuzusprechen. Diese herausragende Bedeutung muss auch dazu führen, dem Schutzgut im Rahmen des Variantenvergleichs keine mittlere, sondern eine hohe Entscheidungsrelevanz zuzuordnen (s. Tab 10-1) Für die zugehörigen Freianlagen, Wasserläufe und Wege des Klosters, die nicht ausdrücklich im Denkmalverzeichnis genannt sind, gilt zunächst der besondere Schutz durch die gültige Erhaltungssatzung der Stadt Lüneburg. Durch diese Einstufung und ihrem funktionalen und städtebaulichen Zusammenhang mit der bedeutenden Klosteranlage, ist auch dieser eine besondere Bedeutung beizumessen.

II. 3

Schließlich sind die Auswirkungen des Vorhabens zu ermitteln und darzustellen.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

In Kapitel 6.1.8 der UVS wird die Methodik der Auswirkungsprognose für den Bereich der Kultur- und Sachgüter dargelegt. Diese Methodik ist für den Bereich der Klosteranlage sorgfältig anzuwenden.

Die UVS enthält zunächst keinerlei Aussagen zu möglichen substantiellen, baubedingten Beeinträchtigungen. Es ist jedoch zu klären, welche Auswirkungen die Baumaßnahmen durch Erschütterungen, Änderung des Grundwasserspiegels etc. auf den Baugrund und die Bausubstanz und Bauteile wie Bleiverglasungen Wandmalereien etc. haben. Die vorhandenen Schäden innerhalb der Anlage zeigen, dass die Baustruktur sehr sensibel ist. Nicht zuletzt aufgrund ihres Alters und dieser Sachlage ist es ausgeschlossen, diese Fragestellung ohne konkrete Untersuchung zu beantworten.

Anschließend sind Aussagen zu substantiellen, betriebsbedingten Beeinträchtigungen erforderlich. Auch hier sind Aussagen zu den Auswirkungen von Grundwasserveränderungen und Erschütterungen, aber auch Schadstoffemissionen auf Bausubstanz, Gärten und Kunstwerke zwingend.

Weiterhin ist darauf zu verweisen, dass der natürliche Wasserlauf, der durch das Kloster verläuft, bedeutender und unabdingbarer Bestandteil der denkmalgeschützten Anlage ist. Das System des Wasserlaufes mit seinen Stauteichen, offenen und verdeckten Abschnitten ist ein grundlegender Bestandteil des Klosters. Ohne diese entscheidende Lebensader würde keine Klostergründung vorgenommen. Der Bach oder Fluss ist das ordnende Element, an der sich Klosterarchitektur immer orientiert hat. Es liegt in Lüne nunmehr der äußerst seltene Fall einer Kontinuität dieser Situation seit dem Mittelalter vor. Damit wird der Wasserlauf mit den Brunnen und der Brunnenhalle zu einem Kernstück - quasi zur Seele - dieses herausragenden monastischen Denkmals. Insofern sind alle diesbezüglichen Auswirkungen sorgfältig zu ermitteln.

Eine erhebliche Rolle wird in diesem Zusammenhang den sensorischen Beeinträchtigungen zukommen, die im Einzelnen zu bewerten sind. Zu dem Kulturdenkmal Kloster Lüne gehören zum einen das Wassersystem und die Zuwegungen. Teil seiner Umgebung, die gem. 8 § NDSchG ebenfalls geschützt ist, ist aber auch das Lüneer Holz. Lüne gehört zu den mittelalterlichen Klostergründungen, die sich ausdrücklich außerhalb der Orte ansiedeln und für den eigenen Wirtschaftsbetrieb Flächen bearbeiteten. Die unbebauten Flächen bilden damit den historischen Kontext, in den die Anlage eingebettet ist. Diese charakteristische Lage ist auf zwei Seiten durch die Bahn- und Straßentrasse erheblich gestört. Um so mehr ist die Umgebung zu den verbleibenden angrenzenden Waldflächen für den Aussagewert und die Qualität des Kulturdenkmals von grundlegender Bedeutung. Insofern wären hier durch die Vorzugsvariante neben substantiellen Beeinträchtigungen wesentliche visuelle Beeinträchtigungen zu erwarten, die für diesen Aspekt in ihren Auswirkungen als zerstörend einzustufen sein werden. Die Zerschneidung der Waldflächen in direktem Anschluss an das Klostergelände mittels Autobahntrasse in Troglage und meterhohe Lärmschutzwände würde den Wert des Kulturdenkmals substantiell reduzieren, da diese wesentlichen Bezüge aufgegeben sind.

Neben der visuellen Beeinträchtigung ist der Umfang der Verlärmung zu ermitteln. Gerade das Kloster lebt in seiner Anschaulichkeit von einer gewissen "klösterlichen Ruhe" die es ausstrahlt. In Lüne ist dieser wesentliche Aspekt in Teilen durch die Verlärmung durch Bahn- und Straßenverkehr bereits stark angegriffen.

Durch ein Abschneiden der verbliebenen Waldflächen vom Klosterareal und eine Zunahme der Verlärmung würde nicht zuletzt auch das Kloster für Besucher und Bewohner als Ort der Spiritualität, der klösterlichen Einkehr und historischen Kontinuität massiv entwertet. Auch wäre ein Bedeutungsverlust unvermeidlich.

Bei der Bewertung dieser Auswirkungen ist demnach auch zu berücksichtigen, dass ein Kulturdenkmal, insbesondere dieses Ausmaßes und dieser Bedeutung nur überleben (d.h. erhalten werden) kann, wenn es "lebt". Heute sieht der Konvent des Klosters Lüne sich in einer lebendigen Tradition und Verpflichtung gegenüber diesem wertvollen Kloster und für die Besucher bleibt dies anschaulich und beeindruckend (vgl. vorstehend I.). Wenn die zu erwartenden Auswirkungen vorgenannter Auswirkungen der Trasse GP2- 5/1 die Besucherzahlen reduziert oder das Konventsleben zum Erliegen bringen sollte, würde das zu dem Funktionsverlust mit katastrophalen Folgen für die Erhaltung dieses bedeutenden Kulturdenkmals.

In Ergänzung weise ich darauf hin, dass die UVS für die Betrachtung des Schutzgutes Landschaft für diesen Untersuchungsraum in keiner Weise den bedeutenden historischen Kulturlandschaftteil berücksichtigt hat, der mit dem der Klosterfläche und den umgebenden Waldflächen vorliegt. Diese Un-

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

tersuchung und Bewertung ist nach zu holen. Es ist aber bereits jetzt unübersehbar, dass bei Einbeziehung dieses wesentlichen Aspektes des Schutzgutes, für diesen eine deutlich andere Bewertung in den Variantenvergleich einfließen muss.

III.

Unbeschadet der mangelhaften Erfassung der Kultur- und Sachgüter und der bereits deswegen unzutreffenden Bewertung der Auswirkungen lassen sich im Einzelnen bereits jetzt die nachstehenden Einzelpunkte als in den Auswirkungen unzutreffend beurteilt feststellen:

III.1 Lärmbelastung

Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt nur der Lärmanteil der neuen A 39 (Seite 8 des Gutachtens). Um die Bedeutung des Autobahnneubaus für das Kloster Lüne zu bewerten, ist dies in keinem Fall ausreichend. Durch den geplanten Bau der Autobahn A 39 wird eine weitere Lärmquelle, die zu der sonstigen Lärmbelastung des Klosters hinzutritt. Die Funktion des Klosters als Ort der Ruhe, der Stille und Besinnung ist damit akut gefährdet. Die vorliegenden Untersuchungen berücksichtigen die hohe Bedeutung des Klosters in nicht ausreichender Weise. Es sind umfangreiche weitere schalltechnische Untersuchungen bezüglich der Kulmination der Lärmbelastung vor der abschließenden Festlegung der Trasse zwingend erforderlich, die eine Belastung des Klosters ausschließen müssen.

III.2 Insellage

Durch den Neubau der BAB A 39 werden im Bereich des Klosters Lüne die Verkehrsströme nicht - wie vom Gesetzgeber vorgesehen - gebündelt. Durch die Vorzugstrasse entsteht für das Kloster Lüne eine „Insellage“, da der letzte noch verkehrlich durchlässige Bereich im Osten nunmehr unvermittelbar am Kloster durch die Trasse der A 39 blockiert wird. Diese entwertet das Kloster als Baudenkmal visuell, und führt zu einer Trennung des Klosterbereiches von dem historisch mit dem Kloster verbundenen Lüneer Holz. Überdies wird das Kloster von den vorhandenen Stadtteilen isoliert. Im Übrigen widerspricht dies dem Bestreben der Stadt Lüneburg, in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen zu werden. Die Eigenschaft von Kloster Lüne als hochrangiges Baudenkmal ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für das Vorhaben der Stadt Lüneburg.

III.3 Wasserwirtschaft**III.3.1**

Die zumindest während der Bauphase erforderliche Wasserhaltung dürfte dazu führen, dass der Handsteinbrunnen in der Brunnenhalle des Klosters, der durch den oberhalb liegenden Mühlenteich gespeist wird, versiegt. Durch die erforderliche Wasserhaltung ist ein Trockenfallen des Mühlenteiches zu befürchten. Seit Menschengedenken ist dieser Brunnen das Wahrzeichen des Klosters und in seiner konkreten Eigenschaft der seit Jahrhunderten ununterbrochenen Wasserversorgung wesentlicher Bestandteil des Baudenkmals.

III.3.2

Ferner dürfte durch die Bauphase und die Höhenlage der Autobahn die Brauchwasserversorgung des Klosters nachhaltig gefährdet sein. Die Brauchwasserversorgung wird ebenfalls durch den Mühlenteich gespeist.

III.3.3

Der Umfang der erforderlichen Wasserhaltung beim Bau der Autobahn ist nicht bekannt. Es wird darauf hingewiesen, dass ggf. an der historischen Bausubstanz Setzungsschäden entstehen können, die zu irreparablen Schäden führen können. Es steht ferner zu vermuten, dass die Gebäude eine Holzpfahlgründung haben. Eine auch nur vorübergehende Grundwasserabsenkung würde zum Verrotten der Gründungspfähle führen mit der Folge, dass der gesamte Gebäudebestand des Klosters massiv gefährdet wäre.

III.4

Es ist davon auszugehen, dass die Gebäude des Klosters durch Schall- und Erschütterungswellen sowie Abgase, die durch den Verkehr auf der Vorzugstrasse erzeugt werden, angegriffen werden. Letztere führen zu einem sauren Regen. Die originalen Backsteinfassaden mit ihren Mörtelfugen aus Gips und Kalk werden langsam aber stetig zersetzt. Schon jetzt hat die Klosterkammer Hannover, als die zur Bauunterhaltung verpflichtete Stelle, hohe Aufwendungen für Instandhaltungen.

III.5 Tourismus/Kulturangebot

Das Kloster Lüne ist einer der Hauptanziehungspunkte für Touristen in Lüneburg. Durch das Entstehen einer Insellage wird die touristische Bedeutung des Klosters für die Stadt Lüneburg deutlich leiden. Dies hat nicht nur erhebliche Auswirkungen auf den Tourismus - und Kulturstandort Lüneburg; es wird auch wirtschaftliche Auswirkungen auf das Kloster selbst

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

haben, da ein großer Teil der Einnahmen aus dem Tourismus (Führungen etc.) für das Kloster entfallen wird. Dies gilt auch für sonstige kulturelle Veranstaltungen (z.B. Konzerte), die durch den Autobahnlärm gegebenenfalls massiv an Qualität verlieren würden.

III.6 Änderungen der Planungskorridore nach der Antragskonferenz

Gemäß 1.6.3 der Zusammenfassung der Unterlagen (Seite 35) wurden die Träger öffentlicher Belange durch die damalige Bezirksregierung Lüneburg am 27.05.2004 über den Untersuchungsrahmen unterrichtet. Nach hiesigem Kenntnisstand ist die Klosterkammer Hannover nicht in dieses Verfahren einbezogen worden.

III.7

Nur vorsorglich sei darauf hingewiesen, dass die Kirche von Kloster Lüne zugleich Gemeindekirche für die Ev.-luth. Kirchengemeinde St. Bartholomäi Lüne ist. Die Kirchengemeinde ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Sie ist daher als Träger öffentlicher Belange ebenfalls am Verfahren zu beteiligen. Es ist hier nicht bekannt, dass dieses bereits geschehen wäre.

Nds. Landesamt für Denkmalpflege - Stützpunkt Lüneburg - 167 209

Stellungnahme der Baudenkmalpflege: Die UVS weist bezüglich der Bearbeitung der Kultur- und Sachgüter schwere Mängel auf, die zu gravierenden Fehlern in der Bewertung und damit schließlich falschen Aussagen im Variantenvergleich führen.

Bereits der Datenerhebung liegen schwerwiegende Defizite zu Grunde, die eine sachgerechte Bearbeitung dieses Belangs im weiteren verhindert: Tab. 4-62 der UVS zeigt, dass weder das Landesdenkmalamt noch die Bezirksregierung zum Vorkommen von Baudenkmalen und kulturellen Sachgütern befragt wurden. Ebensovienig die Stadt Lüneburg für den Bereich des Stadtgebietes. Ebenfalls nicht berücksichtigt wurde in Tab. 4-64 die Erhaltungssatzung der Stadt Lüneburg für den Bereich Kloster Lüne, sowie die Projekte der Landesdenkmalpflege z. B. zu den Klostersgärten. In der Folge sind im Untersuchungsbereich auf Lüneburgischem Gebiet sowohl der Baudenkmalbestand als auch die kulturellen Sachgüter sehr unvollständig erfasst und damit auch in ihrer Bedeutung nicht erkannt.

Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1083 Stadt Lüneburg
Auswirkungen auf die Gebäude durch
Grundwasserabsenkungen sind nicht zu erwarten. Die
heutigen bautechnischen Verfahren gewährleisten eine
optimale Vermeidung der angesprochenen Szenarien.

Im Untersuchungsraum liegt die bedeutende historische Klosteranlage Lüne. Das Kloster ist lediglich mit drei Gebäuden erwähnt. Damit sind weder der umfangreiche historische Gebäudebestand noch die geschützten Garten, Wald-, Wasser- und Freiflächen auch nur annähernd erfasst. Daraus folgt nicht zuletzt, dass das grundlegende Kriterium des Abstandes des Objektes zur Trasse auf einer falschen Berechnung basiert. Eine sachgerechte Erfassung hätte zudem ergeben, dass gerade diese weitläufige Anlage zu den besonders sensiblen Bereichen gehört, die in Kap. 4.8.6. zu erfassen waren. Der besondere Wert und die hohe Bedeutung des Klosters Lüne sind vollständig unberücksichtigt geblieben.

Nicht nachvollziehbar sind zudem die unzureichende und unvollständige Erfassung der Schutzgutkriterien und Raumwiderstände im Bereich der Kultur- und Sachgüter. Tab. 3-1 führt hier lediglich archäologische Flächen und Wald auf. Bauliche Anlagen, Ensemble etc. sind hingegen in keiner Form erwähnt. Gerade hier ist jedoch die Klosteranlage Lüne einzuordnen.

In der Folge fehlt zwangsläufig dieses bedeutende Kulturdenkmal in der Darstellung der Konfliktschwerpunkte (Tab. 3-2) oder auch schon in der Darstellung des Raumwiderstandes im Rahmen der UVS Stufe I (siehe Anhang1 der UVS)

Im Ergebnis basieren Auswirkungsprognose und Variantenvergleich, bezogen auf die hier betrachteten Trassen GP2-5/1 und GP2-5/2, auf definitiv falschen Voraussetzungen und müssen zwangsläufig zu einer falschen Bewertung kommen.

Eine vollständige und sachgerechte Bearbeitung des Belangs Kultur- und Sachgüter in diesem Bereich wird zeigen, dass es hier zu wesentlichen Verschiebungen im Gesamtvergleich zwischen den beiden Varianten kommt. Insofern ist es unabdingbar die aufgezeigten Defizite durch einen gesonderten Fachbeitrag zu erheben und den Variantenvergleich neu zu führen.

Erforderlich ist:

A. Erfassung

1. Die vollständige Erfassung der historischen Gebäude der Klosteranlage einschließlich des jeweiligen denkmalrechtlichen Status. Dabei ist historische Funktion und die heutige Nutzung zu erfassen sowie die statische Qualität und Fundamentierung
2. Die vollständige Erfassung aller historischen Freiflächen der Anlage. Die verschiedenen Funktionen der Gärten, Waldflächen, Plätze und Wege sind zu erfassen und in den historischen und aktuellen

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Funktionszusammenhang zu stellen.

3. Die vollständige Erfassung der Wasserläufe.

Gerade hier ist die Einbeziehung auch des historischen Kartenmaterials wichtig. Das Wassersystem spielt eine so wesentliche Rolle für das Kloster, dass die historische Funktion und die heutige Nutzung detailliert aufzunehmen sind.

4. Die Erfassung des städtebaulichen Gesamtzusammenhangs, einschließlich des historischen und heutigen Wegesystems, mithin der historischen Kulturlandschaft, in die das Kloster eingebettet ist.

Die Lage des Klosters zur Stadt, zu den Wasserläufen und den Waldflächen ist ein grundlegendes Charakteristikum der Klosterarchitektur. Diese städtebauliche Situation ist wesentlicher Bestandteil der kulturellen Wertes des Denkmals.

5. Die Erfassung der Vorbelastungen.

Es ist zwingend erforderlich diese hier gesondert zu erfassen, da bereits maßgebliche Belastungen vorhanden sind, zusätzliche deutliche Beeinträchtigungen würden in diesem Fall die Situation "kippen lassen". (Eine Betrachtung diese Aspektes allein im Rahmen "Schutzgut Mensch", wie in Kap. 4.8.5 dargelegt, ist nicht sachgerecht, zumal dort ebenso wenig Aussagen folgen.)

B. Bewertung

Bei der Ermittlung der Bedeutung der Kultur- und Sachgüter ist im vorliegenden Fall ein differenziertes Vorgehen erforderlich. Bei der Klosteranlage in ihrem Denkmalbestand gilt zunächst die besondere Bedeutung. Dies allein wird jedoch der herausragenden Bedeutung des Klosters nicht gerecht. Es gehört mit Kloster Wienhausen zu den bedeutensten Klosteranlagen Niedersachsens und besitzt in bauhistorischer und kunsthistorischer Hinsicht internationalen Rang. Die Klosteranlage Lüne ist zudem, zusammen mit dem historischen Stadtkern Lüneburgs, in fachlicher Hinsicht die Qualität eines Weltkulturerbes zuzusprechen. Diese herausragende Bedeutung muß auch dazu führen, dem Schutzgut im Rahmen des Variantenvergleichs keine mittlere, sondern eine hohe Entscheidungsrelevanz zu zu ordnen (s. Tab 10-1)

Für die zugehörigen Freianlagen, Wasserläufe und Wege des Klosters, die nicht ausdrücklich im Denkmalverzeichnis genannt sind, gilt zunächst der besondere Schutz durch die gültige Erhaltungssatzung der Stadt Lüneburg. Durch diese Einstufung und ihren funktionalen und städtebaulichen Zusammenhang mit der bedeutenden Klosteranlage ist auch diesen eine besondere Bedeutung bei zu messen.

C. Ermittlung und Darstellung der Auswirkungen

In Kapitel 6.1.8 der UVS wird die Methodik der Auswirkungsprognose für den Bereich der Kultur- und Sachgüter sachgerecht dargelegt. Diese Methodik ist für den Bereich der Klosteranlage sorgfältig anzuwenden.

Die UVS enthält zunächst keinerlei Aussagen zu möglichen substantiellen, baubedingten Beeinträchtigungen. Es ist jedoch zu klären, welche Auswirkungen die Baumaßnahmen durch Erschütterungen, Änderung des Grundwasserspiegels etc. auf den Baugrund und die Bausubstanz und Bauteile wie Bleiverglasungen Wandmalereien etc. haben. Die vorhandenen Schäden innerhalb der Anlage zeigen, dass die Baustruktur sehr sensibel ist. Nicht zuletzt aufgrund ihres Alters und dieser Sachlage ist es ausgeschlossen, diese Fragestellung ohne konkrete Untersuchung zu beantworten.

Anschließend sind Aussagen zu substantiellen, betriebsbedingten Beeinträchtigungen erforderlich. Auch hier sind Aussagen zu den Auswirkungen von Grundwasserveränderungen und Erschütterungen, aber auch Schadstoffemissionen auf Bausubstanz, Gärten und Kunstwerke zwingend.

Weiterhin ist darauf zu verweisen, das der natürliche Wasserlauf, der durch das Kloster verläuft, bedeutender und unabdingbarer Bestandteil der denkmalgeschützten Anlage ist. Das System des Wasserlaufes mit seinen Stauteichen, offenen und verdeckten Abschnitten ist ein grundlegender Bestandteil des Klosters. Ohne diese entscheidende Lebensader wurde keine Klostergründung vorgenommen. Der Bach oder Fluß ist das ordnende Element, an der sich Klosterarchitektur immer orientiert hat. Es liegt in Lüne nunmehr der äußerst seltene Fall einer Kontinuität dieser Situation seit dem Mittelalter vor. Damit wird der Wasserlauf mit den Brunnen und der Brunnenhalle zu einem Kernstück – quasi zur Seele - dieses herausragenden monastischen Denkmals. Insofern sind alle diesbezüglichen Auswirkungen sorgfältig zu ermitteln.

Eine erhebliche Rolle wird in diesem Zusammenhang den sensorialen Beeinträchtigungen zukommen, die im Einzelnen zu bewerten sind. Zu dem Kulturdenkmal Kloster Lüne gehören zum einen das Wassersystem

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

und die Zuwegungen. Bestandteil seiner Umgebung, die gem. 8 § NDSchG ebenfalls geschützt ist, ist aber auch das Lüne Holz. Lüne gehört zu den mittelalterlichen Klostergründungen, die sich ausdrücklich außerhalb der Orte ansiedeln und für den eigenen Wirtschaftsbertrieb Flächen bearbeiteten. Die unbebauten Flächen bilden damit den historischen Kontext, in den die Anlage eingebettet ist. Diese charakteristische Lage ist auf zwei Seiten durch die Bahn- und Straßentrasse erheblich gestört. Auf einer weiteren Seite rückt die Bebauung zum Teil nah heran. Um so mehr ist die Umgebung zu den verbleibenden angrenzenden Waldflächen für den Aussagewert und die Qualität des Kulturdenkmals von grundlegender Bedeutung. Insofern wären hier durch die Vorzugsvariante neben substantziellen Beeinträchtigungen wesentliche visuelle Beeinträchtigungen zu erwarten, die für diesen Aspekt in ihren Auswirkungen als zerstörend einzustufen sein werden. Die Zerschneidung der Waldflächen in direktem Anschluß an das Klostergelände mittels Autobahntrasse in Troglage und meterhohe Lärmschutzwände würde den Wert des Kulturdenkmals substantziell reduzieren, da diese wesentlichen Bezüge aufgegeben wären.

Neben der visuellen Beeinträchtigung ist der Umfang der Verlärmung zu ermitteln. Gerade das Kloster lebt in seiner Anschaulichkeit von einer gewissen "klösterlichen Ruhe" die es ausstrahlt. In Lüne ist dieser wesentliche Aspekt in Teilen durch die Verlärmung durch Bahn- und Strassenverkehr bereits stark angegriffen.

Durch ein Abschneiden der verbliebenen Waldflächen von dem Klosterareal und eine Zunahme der Verlärmung würde nicht zuletzt auch das Kloster für Besucher und Bewohner als Ort der Spiritualität, der klösterliche Einkehr und historischen Kontinuität massiv entwertet. Auch wäre ein Bedeutungsverlust unvermeidlich.

Bei der Bewertung dieser Auswirkungen ist demnach auch zu berücksichtigen, dass ein Kulturdenkmal, insbesondere dieses Ausmaßes und dieser Bedeutung nur überleben (d.h. erhalten werden) kann, wenn es "lebt". Heute sieht der Konvent des Klosters Lüne sich in einer lebendigen Tradition und Verpflichtung gegenüber diesem wertvollen Kloster und für die Besucher bleibt dies anschaulich und beeindruckend. Wenn die zu erwartenden, vorgenannten Auswirkungen der Trasse GP2- 5/1 die Besucherzahlen reduziert oder das Konventsleben zum Erliegen bringen sollte, würde das zu dem Funktionsverlust mit katastrophalen Folgen für die Erhaltung dieses bedeutenden Kulturdenkmals führen.

In Ergänzung weise ich darauf hin, das die UVS bei der Betrachtung des Schutzgutes Landschaft für diesen Untersuchungsraum in keiner Weise den bedeutenden historischen Kulturlandschaftteil berücksichtigt hat, der mit dem der Klosterfläche und den umgebenden Waldflächen vorliegt. Diese Untersuchung und Bewertung ist nach zu holen. Es ist aber bereits jetzt unübersehbar, dass bei Einbeziehung dieses wesentlichen Apektes des Schutzgutes für diesen eine deutlich andere Bewertung in den Variantenvergleich einfließen muss.

Ich bin gerne bereit, alle hier verfügbaren Daten für die weitere Bearbeitung zur Verfügung zu stellen und stehe bei Bedarf auch für weitere Unterstützung zur Verfügung

Nds. Landesamt für Denkmalpflege - Stützpunkt Lüneburg - 167 1236

Stellungnahme der archäologischen Denkmalpflege (NLD - Lüneburg)

Die im Nachfolgenden aufgeführten Anmerkungen zu den vorgelegten Raumordnungsunterlagen betreffen die Ausführungen zum Schutzgutbereich "Kultur- und Sachgüter", zunächst zur Methodik (Kapitel 4.8 und Kapitel 6.1.8 aus "Bestandserfassung und -bewertung") und anschließend zu einzelnen Variantenvergleichen. Die Anmerkungen aus archäologischer Sicht führen nicht zu wesentlich anderen Ergebnissen bei den Abwägungsprozessen, sondern sind zur methodischen Präzisierung ebenso erforderlich als für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren.

Zu 4.8

Vorbemerkung

Die Ausführungen in der UVS zu den archäologischen Denkmälern zeigen ein Missverständnis hinsichtlich der gesetzlichen Begriffsbestimmungen auf, die leider in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt nicht identisch sind. Niedersachsen unterscheidet zwischen archäologischen Baudenkmalen, die aus Baumaterialien im weitestem Sinne errichtet worden sind, also Steingräber, Hügelgräber, Landwehre, Kreuzsteine, Deiche oder Wurten, und Bodendenkmälern, archäologische Fundplätze im Boden wie prähistorische Siedlungsstellen oder Urnen- und Körpergräberfelder. In Sachsen-Anhalt wird meines Wissens dieser Unterschied nicht gemacht, sondern wird generell von Bodendenkmälern gesprochen.

In Niedersachsen ist nur die Umgebung von Baudenkmalen gesetzlich

Die gegebenen Hinweise wurden zur Kenntnis genommen und unsererseits als wertvoll eingestuft – aber wie der Autor der Stellungnahme richtig feststellt, hat die Berücksichtigung der Anmerkungen keinen erheblichen Einfluss auf die Bewertung der Varianten und führt nicht zu einem anderen Ergebnis des Abwägungsprozesses.

Einwender:
geschützt.

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Nds. Landesamt für Denkmalpflege - Stützpunkt Lüneburg - **167** 1237

Archäologische Baudenkmale (Steingräber, Grabhügel, Wallanlagen/Landwehre)
Die Erfassung und Bewertung ist recht einfach gehalten, was in Hinblick auf den sehr umfangreichen Untersuchungsraum auch sinnvoll erscheint. Besonders sensible Bereiche sind im Vorfeld von der Denkmalbehörde angezeigt und unter 4.8.6 aufgeführt worden. In der Darstellung fehlt m.E. einen Hinweis auf die Schutzbestimmung nach § 8 NDSchG, die die Umgebungsgestaltung von Baudenkmalen sicherstellen soll. Die räumliche Wirkung dieses Paragraphen ist zwar nicht festgelegt, aber die Trassenführung 579/580 (GP 7-50) unmittelbar östlich neben der Lüneburger Landwehr fällt mit Sicherheit unter dieser Bestimmung. Im Variantenvergleich werde ich deshalb eine andere Bewertung vorschlagen.

Die bisher relativ geringen Unterschiede der Varianten GP 7-50/1 und GP 7-50/2 würden deutlicher ausfallen und die Variante GP 7-50/2 als günstigere Untervariante bekräftigen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50, S. 19 f).

Die Erlebbarkeit von archäologischen Kulturdenkmälern spielt außerhalb der sensiblen Bereiche in den weitaus meisten Fällen eine untergeordnete Rolle. Trotzdem hätte es der Studie gut zu Gesicht gestanden, wenn bei den Beschreibungen und Bewertungen der Variantenvergleiche näher auf diesen Punkt eingegangen wäre. Nach der Durchsicht der Unterlagen wäre z.B. beim Variantenvergleich GP7-50 eine Grabhügelgruppe in der Erlebbarkeit anders zu bewerten als die einzelnen Grabhügel.

Nds. Landesamt für Denkmalpflege - Stützpunkt Lüneburg - **167** 1238

Bodendenkmale (Siedlungsstellen, Gräberfelder)
Im Gegensatz zum gleichzeitig verlaufenden Raumordnungsverfahren für die geplante BAB A 22 ist im Scopingverfahren von der Denkmalschutzbehörde (Bezirksregierung) kein Sondergutachten zur (archäologischen) Denkmalpflege gefordert worden. Die Gründe dafür liegen in der Eigenart des Bodenarchivs, die im Bereich der A 39 sehr viel weniger als im Elbe-Weser-Dreieck und im Oldenburger Raum von geomorphologischen Gegebenheiten bestimmt wird. In einer UVS sind nämlich nicht sosehr die archäologischen Baudenkmale wie Großsteingräber, Hügelgräber oder Landwehre fachlich sehr schwierig zu beurteilen, sondern die im Boden verborgenen und nur sehr unzulänglich bekannten Bodendenkmale wie prähistorische Siedlungsstellen oder Gräberfelder.

Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1236 Landesamt für Denkmalpflege, Stützpunkt Lüneburg
Die Berücksichtigung der Anmerkungen ist im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren angebracht, um fachlich unvollständige Angaben zum Umgang mit unbekanntem Bodendenkmälern zu vermeiden.

Problematisch ist nicht nur, dass diese Bodendenkmale in zu geringer Zahl bekannt sind (jeder Bodenaufschluss wie Gas- oder Straßentrassen vermehrt deren Zahl um das fünf- bis zehnfache!), sondern dass deren Bewertung zudem noch von der Erhaltungsqualität des Bodendenkmals abhängig wäre. Im Bereich der A 22 wird mittels einer Bestimmung des archäologischen Potentials eine variantenbezogene Vorhersage über das Bodenarchiv erstellt. Möglich wird dies hier durch die große Varietät in der Geomorphologie, die Unterschiede bei den Varianten hinsichtlich der erhaltenen Bodendenkmalsubstanz vorgibt.

Im Bereich der A 39 spielt die Geomorphologie für Vorhersagen zum Bodenarchiv eine wenig ausgeprägte Rolle. Nach den Erfahrungen der archäologischen Denkmalpflege würde auch eine zusätzliche Auswertung von Luftbildern nicht dazu führen, dass abwägungsrelevantes Datenmaterial beigebracht werden könnte. Zudem zeigt das Datenmaterial aus den Ausgrabungen in der Pipelinetrasse von Stade nach Teutschenthal (im Plangebiet der A 39 verlaufend von Kirchzellern über Emmendorf in Richtung Bergen/Dumme), dass einerseits überall im Gebiet mit einer hohen Dichte an archäologischen Fundstellen zu rechnen ist, andererseits aber deren Lage recht gleichmäßig verteilt ist.

Diese Erkenntnisse führen zum logischen Schluss, dass der archäologisch bedeutsame Verlust an Bodendenkmälern beim Bau der A 39 zwar besonders hoch sein wird, aber eine Differenzierung zwischen den Trassenvarianten nicht möglich ist und deshalb in der Bewertung der unterschiedlichen Trassen zunächst mal keine Rolle spielt.

In Kapitel 4.8 müssen diese Überlegungen zum Umgang mit Bodendenkmälern deutlicher zum Ausdruck gebracht werden, da die Angaben ansonsten fachlich unvollständig sind. Zudem sind Hinweise auf die zu erwartende hohe Zahl an im Boden verborgener Denkmalsubstanz von erheblicher Bedeutung für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren, das den Umgang mit der Archäologie beim Trassenbau näher regeln wird. Die summarischen Angaben aus dem letzten Absatz des Kapitels 4.8.4.2 reichen deshalb zum Thema Bodendenkmale in der Sache nicht aus. Es wird der völlig falsche Eindruck erweckt, als ob nur zufällig und in geringer Zahl Bodendenkmale beim Bau der A 39 zu Tage gefördert werden. Diese Aussage ist unzutreffend.

Nds. Landesamt für Denkmalpflege - Stützpunkt Lüneburg - **167** 1239

Einwender:

Zu den Variantenvergleichen

In den Beschreibungen der Varianten zeigt sich der tatsächliche Umgang mit den Kulturgütern. Positiv zu beurteilen ist zweifelsohne, dass die Planer die Verluste an archäologischen Denkmälern oder Fundplätzen so weit wie möglich minimiert haben. Das angewandte Verfahren hat generell zu einem guten Ergebnis geführt. Insgesamt erscheint das Ergebnis der Bewertungen in der Sache korrekt und angemessen.

Die Berücksichtigung der besonders empfindlichen und der geschützten archäologischen Denkmälern ist in den Abwägungen nachvollziehbar und ausreichend, mit einer leichten Ein-schränkung hinsichtlich der Aussagen zur Erlebbarkeit - was allerdings nicht zu wesentlich abweichenden Einschätzungen geführt hätte (vgl. unten, zu GP7-50).

Die Berücksichtigung der Kategorie "sonstige Bodendenkmale" zeigt deutlich, dass der Bearbeiter nicht über den erforderlichen archäologischen Fachverstand verfügte. Der Umgang mit archäologischen Fundstellen, die bislang nicht als Denkmal ausgewiesen worden sind, hat erhebliche quellenkritische Probleme. Im Datenmaterial verstecken sich Hinweise auf möglicherweise sehr bedeutensame prähistorische Siedlungsstellen oder Gräberfelder ebenso wie Daten zu zerstörten Steingräbern, längst verfüllten Urnenfeldern oder ausgegrabenen Körpergräbern, die entsprechend keine Relevanz im Raum mehr haben. Ungefiltert lässt sich ein derart zusammengestelltes Datenmaterial deshalb kaum sinnvoll bewerten. Die archäologische Denkmalpflege nimmt bei kleinräumigen Planungen, die solche Fundstellen tangieren, meist im Vorfeld eine Überprüfung zur Feststellung deren tatsächlichen Bedeutung und Erhaltung vor; bei einem großräumigen Verfahren wie hier, ist dies wenig sinnvoll. Stellt man diese Kategorie in Relation mit den Bemerkungen zu den im Boden verborgenen archäologischen Fundplätzen, so kommt man zum Ergebnis, dass beim Variantenvergleich die Angaben zu den sonstigen Bodendenkmälern nicht entscheidungsrelevant sein können. In der Praxis der Variantenvergleiche hat sich dies weitgehend auch so herausgestellt.

Nds. Landesamt für Denkmalpflege - Stützpunkt Lüneburg - 167 1240

Untervariantenvergleich GP7-50

Indem der Umgebungsschutz nach § 8 NDSchG nicht in die Bewertung eingestellt worden ist, bekommt die Variante GP7-50/1 lediglich eine Beurteilung als "weniger günstig". An sich schon sind beide Trassenvarianten durch die Zerschneidung der Lüneburger Landwehr (ein besonders schützenswertes Kulturdenkmal) als zumindest weniger günstig ein zu stufen, der Verlauf bei Variante 1 zusätzlich noch parallel zum Objekt zerstört weitere Teile der Umgebung des Denkmals und ist dadurch "sehr ungünstig", da denkmalrechtlich nur erlaubt, wenn eine zwingende Notwendigkeit gegeben ist (§ 7 NDSchG).

Die Variante GP7-50/2 zerstört ein ganzes Hügelgräberfeld östlich der Landwehr. Auch hier wird die Bewertung "vergleichsweise günstig" dem hohen Denkmalverlust nicht gerecht. Die Auswirkung der Variante ist zumindest "weniger günstig" bis "ungünstig".

In dem Vergleich beider Varianten ist durch die Einmaligkeit der Lüneburger Landwehr die Variante 1 die deutlich ungünstigere.

Nds. Landesamt für Denkmalpflege - Stützpunkt Braunschweig - 168 1164

im Rahmen der Einleitung des Raumordnungsverfahrens nehme ich bezogen auf die Vorschlagstrassen im ehemaligen Regierungsbezirk Braunschweig Stellung:

Der Landkreis Gifhorn hat eine detaillierte Kartierung der bekannten archäologischen Bodendenkmale im Bereich der Trassenvarianten vorgelegt. Eine Kopie der Kartierung füge ich bei. Die vom Landkreis Gifhorn benannten Bodendenkmale stimmen überein mit den in unseren Datensätzen enthaltenen Angaben. Die vom Landkreis Gifhorn ermittelten Einschätzungen hinsichtlich der Bedeutung der dargestellten Bodendenkmale werden von uns geteilt. Es ist erforderlich, die angeführten archäologischen Kulturdenkmale als Symbol in den weiteren Kartierungen darzustellen und im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zu behandeln.

Die Kartierung zeigt, dass von allen Varianten Bodendenkmale tangieren werden. Insgesamt zeichnet sich aus der Sicht der archäologischen Denkmalpflege ab, dass in unserem Zuständigkeitsbereich die Vorzugsvariante der A 39 mit den geringsten Eingriffen in Kulturdenkmale verbunden sein würde. Auch für die B 190n wäre die südlich von Bodenteich verlaufende Vorzugsvariante zu bevorzugen; hier ist allerdings besonders auch die Stellungnahme des Stützpunktes Lüneburg des NLD zu berücksichtigen.

Nach endgültiger Festlegung der Trasse werden wir gemeinsam mit dem Landkreis Gifhorn die Bodendenkmale in ihrer flächigen Erstreckung ermitteln und dem Planungsträger bekannt geben. In den angegebenen Flächen sind dann im Vorfeld der Baumassnahmen die erforderlichen

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1236 Landesamt für Denkmalpflege, Stützpunkt Lüneburg
In der Raumanalyse wird die Einstufung der Bodendenkmale erläutert: „In Karte II.1 werden solche Bodendenkmale als besonders schützenswert hervorgehoben, die laut Auskunft der Oberen Denkmalschutzbehörden nicht tangiert werden dürfen. Es handelt sich vor allem um Landwehren, größere Ausgrabungsareale und Gräberfelder.“ (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 354). Diese wurden in den Variantenvergleichen auch weiterhin als besonders schutzwürdige Bodendenkmale behandelt. Alle weiteren bekannten Bodendenkmale wurden in den Variantenvergleichen als Sonstige Bodendenkmale angesprochen. Alle Bodendenkmale sind jedoch mit besonderer Bedeutung in die Untersuchungen eingeflossen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 354). Auf eine Darstellung von Bereichen von bisher nicht entdeckten Bodendenkmälern (vermutete Bodendenkmalarale) wurde verzichtet, da sie nicht für den gesamten Untersuchungsraum flächendeckend vorlagen. In der Raumanalyse wird jedoch zum Umgang mit neu gefundenen Bodendenkmälern folgende Aussage getroffen: „Sollten im Bereich des Bauvorhabens weitere Bodendenkmale gefunden werden, so sind die Bestimmungen des § 14 NDSchG sowie des § 9 (3) in Verbindung mit § 14 (9) DenkmSchG LSA zu beachten.“ (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 354 ff).

Siehe Kommentar zu 2.6, ID 1237 Landesamt für Denkmalpflege, Stützpunkt Lüneburg
Ein weitere Abstufung zwischen den Untervarianten GP 7-50/1 und GP 7-50/2 stützt das Ergebnis des schutzgutübergreifenden Varianten- sowie des Gesamtvergleiches (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50, S. 20 f und Erläuterungsbericht, S. 148 ff).

Bodendenkmale sind im Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter erfasst und in den Variantenvergleich eingeflossen (Unterlage 1 - UVS- Raumanalyse, S. 345 ff und Karte II.1).
Die Ermittlung der flächigen Erstreckung wird im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.

Einwender:

archäologischen Notgrabungen durchzuführen.

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV Niedersachsen

215

196

Der Komplex des Klosters Lüne; wird durch diese Variante erheblich beeinträchtigt. Inwieweit die dauernde Erschütterung durch die Autobahn die Gebäude des Klosters schädigt, wurde nicht untersucht.

Sicher ist allerdings, dass ein Kloster mit einer direkt vorbeiführenden Autobahn als Teil. eines Weltkulturerbes nicht mehr in Frage kommt. Die Variante schädigt also das Kloster als Wirtschaftsbetrieb. Den eigentlich vorhandenen Auftrag als "Bereich der Stille und Einkehr" zu dienen, könnte das Kloster nicht mehr wahrnehmen.

Einflüsse aus dem Bau der A 39 infolge von Erschütterungen, die sich mit technischen Maßnahmen minimieren / verhindern lassen, sind nicht Bestandteil der Linienfindung.

Das Kloster Lüne ist als touristischer Anziehungspunkt sowie als Denkmal, wie es von der Stadt Lüneburg genannt wurde, in den Unterlagen und der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 352 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleiche GP 2-5 und GP 2-49, Teilvariantenvergleich GP 2-17 sowie Hauptvariantenvergleich GP 1-46).

3.0

Umwelt- und sozialverträgliche Entwicklung der Wirtschaft u

Gemeinde Reinstorf

39

1327

nein

C und D 3.0.02 und 03 fordert hinsichtlich der Entwicklung der Wirtschaft und der Infrastruktur eine Abstimmung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den Raum und ihre wechselseitigen Auswirkungen, um eine umwelt- und sozialverträgliche Raumnutzung sicherzustellen, derart, "dass

- Nutzungen in Natur und Landschaft nur im unabwiesbaren Umgang eingreifen,

- Nutzungskonflikte durch vorausschauende Planung verhindert werden".

Dieser Anspruch ist nur durch die 0 oder 0+ Variante zu erfüllen.

Siehe Kommentare in Kapitel 0.1 unter ID 1005 und im Kapitel 3.01, ID 1010 - LBU [187]

Die im Untersuchungsraum vorhandenen Erreichbarkeitsdefizite lassen sich aufgrund der erwarteten Verkehrssteigerung (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 43 ff) durch die Nullvariante nicht beheben.

3.01

Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr

Landkreis Lüneburg

4

940

ja

Wirtschaftsförderung

Die Planungen zur Autobahn A 39 werden aus Sicht der Wirtschaftsförderung grundsätzlich begrüßt. Bisher ist der Raum zwischen Braunschweig / Wolfburg und Lüneburg verkehrstechnisch schlecht angebunden. Durch die Verlängerung der A250 nach Süden wird die Verkehrsinfrastruktur deutlich verbessert. Die Mobilität ist heute einer der entscheidenden Faktoren für die wirtschaftliche Entwicklung. In der heutigen arbeitsteiligen Weltwirtschaft werden die Güterströme auf der Straße trotz der auch vom Landkreis Lüneburg angestrebten Verlagerung auf Schiene und Wasserstraße voraussichtlich dennoch zunehmen. Deshalb ist eine bessere Anbindung unserer Region in Richtung Süden unverzichtbar.

Die Erschließungswirkung sowie die Verbesserung der Erreichbarkeiten durch die A 39 sind in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 5, Raumverträglichkeitsuntersuchung).

Die Zerschneidungswirkungen der durch Lüneburg verlaufenden Varianten sind in den Untersuchungen berücksichtigt und in die Variantenvergleiche zur Findung einer Vorzugstrasse eingestellt worden (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 28 f sowie Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff).

Dies vorangestellt, mache ich zur Vorzugsvariante folgende Anmerkungen im Einzelnen:

1. Die Vorzugsvariante schränkt die gewerbliche Entwicklung im Stadtgebiet erheblich ein. Dies hat Auswirkungen auf die zukünftige Schaffung von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen.

2. Die Schlieffenkaserne mit den angrenzenden Grünflächen ist für die Stadt Lüneburg ein wichtiges Entwicklungsareal auch für gewerbliche Nutzungen. Die Konversion hat bereits mit dem Behördenviertel Ost begonnen. Entlang der Bleckeder Landstraße sind nach den Rahmenplanungen der Stadt Lüneburg Flächen für Dienstleister und an der Ostumgehung für sonstige Gewerbebetriebe vorgesehen. Diese Entwicklungschancen werden mit der geplanten Trassenführung erheblich erschwert.

3. Die gewerblichen Entwicklungsflächen Lüneburgs liegen vorwiegend im Osten der Stadt. Vom jetzigen Gewerbegebiet ‚Bilmer Berg‘ erstrecken sich entlang der Bundesstraße 216 die Potenzialflächen für Industrie und Gewerbe bis nahe an den Elbe-Seitenkanal in einer Größe von rd. 100 ha. Diese Entwicklungsflächen zerschneidet die Vorzugsvariante der A39 und erschwert damit die Gewerbeansiedlung im Gebiet Bilmer Berg.

4. Die Vorzugsvariante führt unmittelbar über das Grundstück der Firma Konica-Minolta mit aufstehenden Gebäuden von ca. 20.000 m² und einer Grundfläche von ca. 10 ha. Dies Gelände wird zurzeit von unterschiedlichen Betrieben genutzt.

Durch die Wahl des Abschnittes 586 kommt es nicht zu einer direkten Inanspruchnahme von Flächen im Eigentum der Stadt Lüneburg, wie sie in der Stellungnahme angesprochen sind. Lärmtechnisch verschlechtert sich die Situation für die in der Stellungnahme genannten Bereiche durch den Abschnitt 586 gegenüber dem Prognose- Null-Fall nicht.

Samtgemeinde Amelinghausen

9

281

nein

10. Die mit der Erweiterung des Naturparks Lüneburger Heide verfolgten positiven Auswirkungen auf die touristische Entwicklung der Gemeinde Betzendorf wären stark in Frage gestellt.

Raumordnerisch ist Betzendorf nicht als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr festgesetzt.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Rehlingen	13	199	nein	
<p>Da der Tourismus in der Samtgemeinde Amelinghausen ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor ist, wird bei einer Weststrasse der Tourismus stark beeinträchtigt.</p>		<p>Amelinghausen ist mit der raumordnerisch festgesetzten Funktion als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr berücksichtigt (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 1.17 und 2.9 sowie A1.10 und A2.9).</p>		
Stadt Lüneburg	35	1108	ja	
<p>Gewerbe - Erhalt der Struktur der vorhandenen Gewerbeflächen zur Umsetzung der zentralörtlichen Funktionen (LROP) und der Schwerpunktaufgabe für die Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten (RROP Lüneburg 2003). - Entwicklung von Gewerbeflächen zur Umsetzung der zentralörtlichen Funktionen (LROP) und der Schwerpunktaufgabe für die Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten (RROP Lüneburg 2003) Die Planung von Gewerbeflächen ist in den letzten Jahren im Bereich Bilmer Berg konzentriert und z. T. vorbereitet (u. a. 22. Änderung FNP "Gewerbegebiet Hagen") worden. Ausschließlich in diesen Bereichen sind im Stadtgebiet größere Flächenpotenziale zur Entwicklung zusätzlicher Arbeitsstätten vorhanden. Der dauerhaften Sicherung dieser Bereiche zur Gewerbeflächenansiedelung wird seitens der Stadt höchste Priorität eingeräumt.</p>		<p>ohne Kommentar.</p>		
Gemeinde Thomasburg	40	878	nein	
<p>Mit neuen Autobahnzufahrten an der B 216 und Landesstraße L 221 wird zudem eine Nachfrage nach „günstigen Flächen“ für die gewerbliche Wirtschaft geradezu initiiert. Laut aktuellem RROP 2003, in dem die geplante A 39 nicht thematisiert ist, sind die bestehenden Gewerbegebiete im Osten von Lüneburg „für die Ansiedlung neuer Betriebe aufgrund ihrer guten verkehrlichen Anbindung zu sichern und zu entwickeln“. Auf Grund der neuen Verkehrsanbindungen an der Bundes- bzw. Landstrasse werden sich ideale neue Standorte für die gewerbliche Wirtschaft ergeben, was langfristig zu einer Zersiedelung der Kulturlandschaft um Lüneburg führen wird und zu einer Umstrukturierung der ländlichen Gemeinden. Im Übrigen halten wir die Ausweisung weiterer Flächen für die gewerbliche Wirtschaft im Bereich Lüneburgs zur Zeit für nicht erforderlich, da die Gewerbegebiete "Bilmer Berg", Vastorf, Neetze und Dahlenburg trotz des Autobahnanschlusses bzw. der guten verkehrlichen Anbindung brachliegen und demnach der Bedarf an Gewerbeflächen nicht gegeben ist</p>		<p>Die Frage der Flächendarstellung in Flächennutzungsplänen oder Festsetzung in Bebauungsplänen ist nicht Gegenstand der Linienfindung für die A 39.</p>		
Gemeinde Thomasburg	40	881	nein	
<p>Alte Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen Radenbeck/Wennekath und Horndorf werden zerschnitten. Insbesondere der historische Ortsverbindungsweg von Wennekath nach Horndorf, der fast in ganzer Länge noch als Kopfsteinpflasterweg ausgebaut ist, wird zerschnitten. Wirtschaftswege werden unterbrochen, das führt zu weiten Umwegen und zusätzlichen Kosten für die Landwirte. In den Ortsteilen von Thomasburg ist in den letzten Jahren vermehrt eine sanfte Entwicklung hinsichtlich des Fremdenverkehrs eingetreten, so wurden u.a. leerstehende landwirtschaftliche Gebäude zu Ferienwohnungen umgebaut, in Radenbeck gibt es zudem einen Campingplatz. Diese Nutzungen, die sich innerhalb der Orte behutsam weiterentwickeln können, werden durch die Oststrasse stark eingeschränkt. Außerdem wird auf die besonders sensiblen Bereiche in Wennekath und Bavendorf hingewiesen, wo mehrere Grabhügelanlagen verbunden sind.</p>		<p>Das Straßen- und Wegenetz bleibt grundsätzlich aufrecht erhalten. Die Zusammenlegung im Bereich von Querungen der A 39 ist möglich. Die detaillierte Ausgestaltung des Straßen- und Wegenetzes ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung. Eine raumordnerische Festsetzung als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr liegt für die Gemeinde Thomasburg nicht vor.</p>		
Gemeinde Altenmedingen	59	82	ja	581
<p><input type="checkbox"/> Tourismus Wander-, Reit- und Radwege in der Region Altenmedingen / Bad Bevensen werden durch den Bau der BAB 39 zerschnitten, weil die Erholungsgebiete (Elbe-Seiten-Kanal, Waldgebiete z.B. Birkholz und Reisenmoor) zerstört bzw. nicht erreicht werden können. Der Tourismus erfährt dadurch eine starke Beeinträchtigung und Hotel- und Pensionsbetriebe verlieren ihre Existenz. Durch die Nähe zu Bad Bevensen hat die Gemeinde Altenmedingen, nach Bad Bevensen, den höchsten Anteil an Übernachtungen im Kreis Uelzen. Urlaubsgäste, die wegen der Freizeitmöglichkeiten und der Ruhe in unsere Gemeinde kommen, werden fernbleiben.</p>		<p>Bestehende Straßen- und Wegebeziehungen werden grundsätzlich aufrecht erhalten. Im RROP des Landkreises Uelzen ist Altenmedingen nicht als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr festgelegt. Betroffen durch die Lage der Vorzugsvariante (Abschnitt 581) ist im Bereich der Gemeinde Altenmedingen ein touristischer Anziehungspunkt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.12.GP1-46, Blatt 2). Die im Rahmen des Schutzgutes Erholung berücksichtigten Erholungszielpunkte sind vornehmlich Sehenswürdigkeiten, wie z.B. die im Variantenvergleich beschriebene Windmühle am Kester Berg. Unterkünfte wie Ferienhaussiedlungen, Campingplätze oder auch Sportplätze, die im Datensatz „Touristische Anziehungspunkte“ enthalten sind, werden bereits in der Auswirkungsprognose im Schutzgutbereich Wohnen als</p>		

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				Wohnbereiche bzw. Bereiche der ortsnahen Erholung berücksichtigt. Eine nochmalige Betrachtung als Erholungsziel in der Auswirkungsprognose im Schutzgutbereich Erholen führte zu einer Doppelbewertung (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 54 ff).
Stadt Bad Bevensen	60	51	ja	Für den Kernbereich der Stadt Bad Bevensen werden die geltenden Grenzwerte nach 16. BImSchV für Lärm sowie nach 22. BImSchV bzw. TA Luft (2002) für Schadstoffe eingehalten. Ein negativer Einfluss auf des Anerkennungsverfahren durch die A 39 wird infolgedessen nicht gesehen.
Falls aber trotz der aufgeführten Bedenken der Stadt Bad Bevensen gegen eine östlich des ElbeSeitenkanals zu bauende A 39 doch die Ostroute gewählt wird, so bitten wir, die nachfolgend aufgeführten Einwendungen zur speziellen aktuell gültigen Vorzugsvariante zu berücksichtigen.				
I. Nach der Verordnung über die staatliche Anerkennung von Kur- und Erholungsorten (KurortVO) vom 22.04.2005 muß bis zum 01.05.2010 ein neues Anerkennungsverfahren durchlaufen werden, damit die staatliche Prädikatisierung weitergeführt werden kann. Durch den Bau der A 39 und die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen darf der "Kur- bzw. Bäder - Status" der Kurstadt Bad Bevensen keinesfalls gefährdet werden, da dieser von existenzieller Bedeutung für eines der führenden Heilbäder Norddeutschlands ist.				
Es ist daher eine spezifizizierte Verkehrsprognose mit den Wirkungen der A 39, auch für das gesamte nachgeordnete Straßennetz der Stadt Bad Bevensen, durch die Straßenbauverwaltung zu erstellen. Die Untersuchung muß die konkrete Immissionsbelastung durch Lärm und Abgase darstellen und darf keinesfalls zur Überschreitung der Richtwerte unter Berücksichtigung des „Kur- bzw. Bäder - Status“ führen. Dabei ist auch die Einhaltung der seit 01.01.2005 geltenden Grenzwerte der EU - Feinstaubrichtlinie zu beachten.				
Flecken Bad Bodenteich	69	402	ja	Das Gebiet der Seewiesen ist als unzerschnittener verkehrsarmer Raum größer 100 km ² erkannt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-29, Karte II.12.GP20-29 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.12.GP1-46, Blatt 3) und in den Untersuchungen berücksichtigt worden. Die raumordnerische Festsetzung Bad Bodenteichs als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe für Erholung ist in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9). Das gilt ebenso für den siedlungsnahen Freiraum zur Erholung (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 37, und S. 54 ff sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlage 2.1 und A2.1).
Städtebauförderung: Bad Bodenteich ist auf Antrag im Jahr 2006 neu in das Programm zur Städtebauförderung aufgenommen worden.				
Die Ausrichtung der Samtgemeinde Bodenteich insbesondere von Bad Bodenteich auf Fremdenverkehr und Erholung macht es notwendig, in unmittelbarer Nähe der Ortslage genügend Landschaftsraum beizubehalten, der nicht durch den Bau von Verkehrsstraßen von bundesweiter Bedeutung zusätzlich belastet wird. Die Seewiesen-Projekte wären beispielsweise mit dem Bau der Vorzugsvariante der A 39, die die Seewiesen durchschneidet, nicht realisierbar. Aber auch die in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen im Bereich des Seeparks mit der geplanten Erweiterung würden stark belastet werden.				
Das bisher verfolgte Entwicklungsziel des Fleckens, das auf den raumordnerischen Vorgaben beruht, wäre mit viel befahrenen Verkehrswegen in unmittelbarer Nähe der Ortslage stark gefährdet.				
Gemeinde Lüder	70	545	ja	Gleichlautende Stellungnahme wie Bad Bodenteich [69], siehe Kommentar unter ID 402.
- Städtebauförderung: Bad Bodenteich ist auf Antrag im Jahr 2006 neu in das Programm zur Städtebauförderung aufgenommen worden.				
Die Ausrichtung der Samtgemeinde Bodenteich insbesondere von Bad Bodenteich auf Fremdenverkehr und Erholung macht es notwendig, in unmittelbarer Nähe der Ortslage genügend Landschaftsraum beizubehalten, der nicht durch den Bau von Verkehrsstraßen von bundesweiter Bedeutung zusätzlich belastet wird. Die Seewiesen-Projekte wären beispielsweise mit dem Bau der Vorzugsvariante der A 39, die die Seewiesen durchschneidet, nicht realisierbar. Aber auch die in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen im Bereich des Seeparks mit der geplanten Erweiterung würden stark belastet werden.				
Das bisher verfolgte Entwicklungsziel des Fleckens, das auf den raumordnerischen Vorgaben beruht, wäre mit viel befahrenen Verkehrswegen in unmittelbarer Nähe der Ortslage stark gefährdet.				
Gemeinde Lüder	70	546	ja	Siehe Kommentar ID 402 - Flecken Bad Bodenteich [69]
Die Gemeinde Lüder unterstützt im Interesse der fremdenverkehrlichen Entwicklung der und der örtlichen Betriebe der Gemeinde die Bemühungen des Fleckens um den weitgehenden Erhalt des Seewiesengebietes als Naherholungsgebiet, welches auch für die Gemeinde Lüder ebenso wie das in ihrem Gebiet liegende Naturschutzgebiet Lüderbruch und Schweimker Moor eine wesentliche Bedeutung für den Fremdenverkehr hat, der auch in Lüder ein wichtiger Wirtschaftsfaktor ist.				
Stadt Gifhorn	90	142	nein	Der Jägerhof ist im Schutzgutbereich Wohnen hinsichtlich seiner Beeinträchtigung durch Lärm berücksichtigt worden
Der Jägerhof, als das größte Hotel der Region (derzeit Erweiterung auf mehr als 300 Betten) ist nicht als "Erholungsziel" erfasst. Zudem liegt er				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
lediglich 100 m von der Trasse entfernt und damit innerhalb der 55 dB(A)-Isophone. Anmerkung: Der Jägerhof ist damit auch noch nicht in den 7 Punkten mit Verlärmung von 55 dB(A) enthalten, entsprechend sind es damit 8 Punkte.				(Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 32-46, Karte II.11.GP32-46, Blatt 2). Eine nochmalige Betrachtung als Erholungszielort in der Auswirkungsprognose im Schutzbereich Erholen führt zu einer unzulässigen Doppelbewertung (siehe hierzu auch Kommentar im Kapitel 1.5 unter ID 141 Stadt Gifhorn [90]).
Gemeinde Sprakensehl	111	888	ja	
- Die Querspange ist direkt oberhalb unseres Naturschutzgebietes "Heideblütental" geplant. Dieses wird besonders von Erholungssuchenden und Touristen aufgesucht. Es ist auch der Ort des traditionsreichen Heideblütenfestes Bokel. Die Querspange beeinträchtigt diesen besonderen Ort nachhaltig!				Das Naturschutzgebiet Heideblütental ist erfasst (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n, Karte II.13.GPB190n(1)) und im Variantenvergleich berücksichtigt worden. Siehe Kommentar zu 3.08, ID 887 Gemeinde Sprakensehl [111].
Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung	127	631		
1. Referat Wirtschaft Für den Bereich des Referates Wirtschaft, Wirtschaftsförderung, ergeben sich keine Anregungen oder Hinweise, weil der Teilabschnitt ausschließlich niedersächsisches Gebiet betrifft.				Teilbereiche des Altmarkkreises Salzwedel sind in den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S.21 und S. 32 sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 13 ff). Die Wirkungen der untersuchten Korridorvarianten auf Gebiete mit entsprechender Förderkulisse sind Bestandteil der gesamtplanerische Abwägung (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 70 ff).
Handwerkskammer Lüneburg - Stade	176	903		
Viele Handwerksbetriebe haben ihren Absatzradius vergrößert und sind auf eine schnelle Anbindung zum Kunden oder zur Baustelle angewiesen. Längere Anfahrtswege oder Staus durch die bestehenden Mängel bei der Verkehrsinfrastruktur führen zu hohen Kosten, Verzögerungen stoßen beim Kunden auf wenig Akzeptanz. Zudem ist das Handwerk in Verbindung mit seinen Zulieferern auf effiziente Logistikkonzepte angewiesen. Eine umfassende Vorratshaltung ist gerade kleinen und mittleren Unternehmen schon aufgrund der hohen Kapitalkosten nicht möglich. Vielmehr muss sichergestellt sein, dass benötigte Materialien und Ersatzteile innerhalb kürzester Zeit angeliefert werden können. Um die genannten Anforderungen in der Region künftig deutlich besser zu erfüllen, ist der Bau der A 39 einschließlich neuer Querspange zur A 14 und Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes unverzichtbar. Viele Beschäftigte im Handwerk sind tagtäglich zum Teil längere Strecken mit dem Fahrzeug unterwegs - sei es mit dem Privatfahrzeug, um zur Arbeitsstelle und zurück nach Hause zu gelangen, oder aber mit dem Firmenfahrzeug im Rahmen der Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit. Die Verantwortung gegenüber diesen Beschäftigten gebietet es, die Verkehrssicherheit durch infrastrukturelle Maßnahmen zu erhöhen. Zweifelsfrei wird die A 39 in Punkto Verkehrssicherheit und Reduzierung von Unfallraten deutliche Verbesserungen gegenüber der derzeitigen Situation bringen. Da die Nähe zu leistungsfähigen Verkehrsachsen ein wichtiger Standortfaktor für die Unternehmen darstellt, erwartet die Handwerkskammer Lüneburg-Stade, dass es künftig entlang der A 39 und der Querspange B 190n zu gewerblichen Neuansiedlungen von Unternehmen kommen wird. Dies werden zum Teil Handwerksbetriebe sein, bei Neuansiedlungen von Unternehmen aus anderen Wirtschaftszweigen wird das regionale Handwerk durch die engen wirtschaftlichen Verflechtungen, zum Beispiel als Zulieferer oder Service-Dienstleister, ebenfalls deutlich profitieren können.				Durch die A 39 lassen sich im Untersuchungsraum jährlich über 1.400 Unfälle verhindern Insgesamt weisen Autobahnen, im Vergleich zu anderen Straßen, die geringeren Unfallraten auf (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 53 f und Unterlage 5 - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 6).
Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)	187	1010		
2.3. Keine Förderung einer strukturschwachen Region und negative regionalwirtschaftliche Effekte. Der Bedarf einer A 39 Lüneburg - Wolfsburg wird in erster Linie mit der Förderung einer strukturschwachen Region des Uelzener Beckens, des westlichen Altmarkkreises sowie des Wendlandes begründet (Erläuterungsbericht S. 11). Die besonders schlechte allgemeinwirtschaftliche Situation und die ungünstigen Entwicklungsbedingungen seien auf die Lage im Bereich der ehemaligen innerdeutschen Grenze und die schlechte verkehrsmäßige Anbindung zurück zu führen. Dabei wird seitens des Vorhabensträgers ohne eine umfassende Prüfung oder Beschäftigung mit wissenschaftlichen Befunden vorausgesetzt, dass der Bau einer Autobahn zu einer wirtschaftlichen Belebung der Region führen wird. Dies nach dem Rezept „Blühende Landschaften“, auf die die Ostdeutschen bis heute vergeblich warten. Dabei lässt sich bereits mit dem gesunden Menschenverstand erkennen,				Die Verbindungs- und Erreichbarkeitsqualitäten im Untersuchungsraum steigen mit der A 39 an. Dadurch ist sie grundsätzlich geeignet, im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen die Erreichung der in den Raumordnungsprogrammen und Entwicklungsplänen dargestellten Ziele und Grundsätze zu unterstützen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 75 sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung). Über die grundsätzliche Möglichkeit einer Autobahn, die regionalwirtschaftliche Entwicklung durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit zu fördern, besteht in der Fachöffentlichkeit Konsens (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 6 ff).

dass selbst eine hervorragende verkehrsmäßige Anbindung einer strukturschwachen Region keine Besserung verschafft. In folgenden Beispielen neu angebundener Regionen aus der jüngsten deutschen Vergangenheit: Die Autobahn 24 (Berlin-Hamburg) - eine Verkehrsachse im europäischen Netz - führt mitten durch das Gebiet mit den stärksten Entwicklungsproblemen in der Bundesrepublik (z.B. Prignitz). Wer sich entlang der A 24 bewegt, findet überall (teils) leer stehende Gewerbegebiete. Das Angebot an verkehrsgünstig gelegenen Gewerbeflächen ist so viel höher als die Nachfrage, dass es auf absehbare Zeit vollkommen unrealistisch ist, eine wirtschaftliche Belebung durch die Schaffung neuer Verkehrswege anzunehmen. Auch die A 20 hat es in Mecklenburg-Vorpommern nicht vollbracht, die wirtschaftliche Verbesserung einer ganzen Region einzuleiten. Weiterhin zeigt sich anhand aktueller Bevölkerungsstatistiken (z.B. <http://www.lids-bb.de>), dass die Bereiche der besonders strukturschwachen Region, die bereits jetzt verkehrstechnisch gut angebunden sind, in gleicher Weise mit einem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzrückgang und den damit verbundenen Problemen zu kämpfen haben. Aber auch in mit BAB sehr gut erschlossenen Regionen wie dem Ruhrgebiet sind die Autobahnen nicht die Glücksbringer: Gelsenkirchen z.B. hat über 20% Arbeitslosigkeit.

Die BVWPung und die Argumentation für den Bau der A 39 (s. u.a. Standortfaktor A39 von 2004 der IHK Lüneburg-Wolfsburg) erwarten positive regionalwirtschaftliche Effekte (sprich: "Wirtschaftswachstum") durch den Autobahnbau. Doch diese Hoffnung stützt sich auf veraltete Untersuchungen. So stellte Frerich in den siebziger Jahren solche Wirtschaftsförderung durch Autobahnbau fest (Johannes Frerich: Die regionalen Wachstums- und Struktureffekte von Autobahnen in Industrieländern. Berlin 1975). Darauf basiert noch heute die pauschale Annahme eines positiven Arbeitsplatzeffektes neu gebauter Autobahnen. Doch es gibt für diese Annahme keine wissenschaftlichen Belege mehr. Wahrscheinlicher sind Sogeffekte auf ländliche oder strukturschwache Räume durch neue Verkehrsanbindungen statt Wachstumsimpulse. So stellt Junesch auf Basis eines Reviews verschiedener einschlägiger Untersuchungen fest: "Unbestreitbar stellt ein leistungsfähiges Verkehrssystem eine der Grundvoraussetzungen für hoch entwickelte Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften dar." Während in den Entwicklungsländern positive regionale Effekte relativ schnell nachzuweisen sind, sieht dieses in hoch entwickelten Volkswirtschaften, wie der Bundesrepublik Deutschland, zunehmend schwieriger und kontroverser aus. So können zahlreiche jüngere Untersuchungen ... nicht mehr belegen, dass durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ein wirtschaftliches Wachstum induziert wird" (Richard Junesch: Untersuchungen zur Bedeutung der Verkehrserschließung für Standortqualitäten. Stuttgart 1996).

Insbesondere für periphere Räume, wie das Gebiet um die Verlängerung der A 39, stellt Lutter fest: "Die bisher stets vermuteten großräumigen Wirkungen des Fernstraßenbaus sind unter heutigen Bedingungen im Bundesgebiet kaum noch zu erwarten. Eine weitere Verbesserung radialer Fernstraßenverbindungen ... wird eher die Sogeffekte auf die ländlichen Räume verstärken" (Horst Lutter: Raumwirksamkeit von Fernstraßen. Bonn 1980). Er widerlegt außerdem, dass durch Fernstraßenbau stark positive Beschäftigungseffekte ausgehen und Standortentscheidungen von Unternehmen beeinflusst würden. Prof. Dr. Gather, Fachhochschule Erfurt, hat im Januar 2003 unter dem Titel "Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen" ein umfangreiches Forschungsvorhaben vorgelegt, welches zu dem Ergebnis gelangt, dass sich gerade in strukturschwachen Regionen durch die Nähe zu einer Autobahn keine positiven wirtschaftlichen Effekte erzielen lassen. Aufgrund des höheren Konkurrenzdrucks und der besseren Erreichbarkeit stärkerer und damit interessanterer Regionen könne es sogar zu einem beschleunigten Anstieg der Arbeitslosigkeit und einem Verlust an Kaufkraft kommen: "Insgesamt hat das Beispiel Thüringen gezeigt, dass vor allem bei ohnehin bestehenden Wachstumsimpulsen eine gute Verkehrsinfrastruktur ein regional-wirtschaftliches Wachstum begünstigen kann. Die Hoffnung, allein durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ohne flankierende Maßnahmen wirtschaftliches Wachstum zu induzieren, kann dagegen sicherlich nicht aufrecht erhalten werden. Als Ergebnis der regionalstatistischen Analyse haben sich Autobahnen als nicht unbedingt notwendig und keinesfalls hinreichend für eine positive regionalwirtschaftliche Entwicklung erwiesen: In einem geeigneten wirtschaftlichen Umfeld strukturstarker Regionen können sie zahlreiche regionalwirtschaftliche Indikatoren positiv beeinflussen; in strukturschwachen Teilräumen besteht allerdings die Gefahr, dass sich durch den beschleunigten Anpassungs- und Modernisierungsdruck der regionalen Wirtschaft die Probleme des Arbeitsmarktes zunächst sogar weiter verschärfen" (vgl. S. 93 des genannten Forschungsvorhabens). Da es sich hier im Nordosten Niedersachsens in weiten Bereichen um ein strukturschwaches Gebiet handelt, ist anzunehmen, dass die negativen Konsequenzen einer Autobahn A39 so wie oben

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

beschrieben zu erwarten sind.

Für die neuen Bundesländer untersuchte Gather in Thüringen, ob der Bau der BAB 4, der BAB 9, der BAB 38 und BAB 71/73 positiven Einfluss auf die Entwicklung des Gewerbes im Umfeld der Autobahnen hat (Prof. Dr. Manfred Gather: Regionale Effekte des Fernstraßenbaus in den neuen Bundesländern, Erfurt 1999). Seine Ergebnisse machen deutlich, dass ein direkter Zusammenhang zwischen Gewerbeflächenentwicklung bzw. -belegung und Verkehrsinfrastrukturausstattung nicht nachweisbar ist. Denn die Standortwahl von Unternehmen ist von verschiedenen Faktoren abhängig, von denen die Verkehrsinfrastruktur nur ein Faktor unter vielen (Gewerbeflächenangebot, räumliche Lage zu Absatz- und Beschaffungsmärkten, bauliche Erweiterungsmöglichkeiten / Größe und Zuschnitt verfügbarer Grundstücke, Arbeitskräftepotential (qualitativ und quantitativ), Lohnkostenniveau, Steuerbelastung und Kommunalabgaben, öffentliche Förderung, Umweltschutzaufgaben usw.) ist. Außerdem zeigen seine Ergebnisse deutlich, dass kein direkter Zusammenhang zwischen der Gewerbegebietentwicklung und der Anbindung zum Autobahnnetz des Landes Thüringen besteht.

Die zitierte Untersuchung (Gather 1999) ist die einzige, die sich dezidiert mit den Zusammenhängen zwischen regionaler Entwicklung und Fernstraßenbau befasst. Sie betrachtet zwar nur die Zusammenhänge in den östlichen Bundesländern, aber aus ihr geht auch hervor, dass sie sich durchaus mit neueren Untersuchungen aus den westlichen Bundesländern in Übereinstimmung bringen lässt! Damit fehlt der unbegründeten Behauptung der IHK und der die A39 befürwortenden Politiker, die A39 könnte zu mehr Wachstum und Wohlstand im nordöstlichen Niedersachsen beitragen, jegliche Grundlage.

Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV Niedersachsen

215

189

Dass die Wirtschaft der Region von einer A 39 profitiert, ist ein Irrglaube. Es gibt keine Studie, die einen wirtschaftlichen Nutzen dieser Autobahn nachweist.

Vielmehr zieht eine Verringerung des "Transportwiderstandes" durch den Bau einer Autobahn auch die Konkurrenz von außerhalb an. Bereits vor 100 Jahren wurde gezeigt (Launhardt), dass höhere Transportkosten ein Schutz für kleinere, regionale Anbieter sind. Bei gegebenen Produktionskosten kann ein großer Anbieter seine vergleichsweise billigen Produkte in einem weiteren Umkreis anbieten, wenn die Transportkosten sinken. Dies gilt im vorliegenden Fall besonders für Produkte aus dem nahen osteuropäischen Ausland, in dem es noch billige Arbeits- (und damit Herstellungs-) kosten gibt. Eine Autobahn erleichtert natürlich, auch, bedingt durch niedrige Transportkosten, die Verlegung von Arbeitsplätzen. Insofern kann eine Autobahn auch dazu führen, dass die Einkommen in der betroffenen Region sinken.

Nutzen hat der Bau einer Autobahn vorübergehend für die Bauwirtschaft, längerfristig eventuell für das Transportgewerbe -- das allerdings auch einem verstärkten Verdrängungswettbewerb ausgesetzt sein dürfte.

Eine Untersuchung, von Prof Gather., FH Erfurt, zeigt für Thüringen, dass die Landkreise nahe der Autobahn A 4 sich nicht besser entwickelten als die Landkreise, die von der Autobahn entfernt lagen. Der Landkreis mit der schlechtesten Bewertung der verkehrlichen Erreichbarkeit (Saalfeld-Rudolstadt) wies die beste Belegung der Gewerbeflächen auf. Umgekehrt verhielt es sich mit Landkreisen, die gut erreichbar sind.

Einwohnerzahl und Wirtschaftskraft von Cuxhaven sinken seit der Erreichbarkeit durch die A. 27 im Jahr 1980, auch die bayerische Stadt Hof., obwohl von Autobahnen umgeben, gilt weiter als das "Armenhaus" Bayerns. Im Gegensatz hierzu hat die baden-württembergische Stadt Furtwangen trotz schlechter verkehrlicher Erreichbarkeit nur eine Arbeitslosenquote von etwa 2 %

Der Nutzen der A 39 für genau unsere Region müsste also präzise nachgewiesen werden, was bisher nicht geschehen ist,

Sollen Gelder in die Region investiert werden, müsste sinnvollerweise gefragt werden, ob sie nicht an anderer Stelle in der Region (Bildung, Wirtschaftsförderung) besser verwendet wären als im Straßenbau. Dies ist nicht geschehen und wurde weder von Bundes-, noch von Landes- oder Lokalpolitikern in Erwägung gezogen..

3.02

Landwirtschaft

Samtgemeinde Amelinghausen

9

279

nein

8. Die Trasse zerschneidet Ackerflächen zwischen dem Kirchenholz und Teller in einer Weise, dass sich eine Bewirtschaftung der Restflächen für die Landwirte nicht mehr lohnt, so dass deren Existenz unmittelbar bedroht ist.

Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen ist Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff).
Gemeinde Betzendorf	11	107	nein	Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen ist Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff).
8. Die Trasse zerschneidet Ackerflächen zwischen dem Kirchenholz und Tellmer in einer Weise, dass sich eine Bewirtschaftung der Restflächen für die Landwirte nicht mehr lohnt, so dass deren Existenz unmittelbar bedroht ist.				
Samtgemeinde Bardowick	14	514	nein	Die Gemarkungen der Samtgemeinde Bardowick sind bezüglich der Durchschneidung landwirtschaftlicher Flächen in die Betroffenheitsstufen mittel bis stark eingeteilt worden (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10). Das ist in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt worden.
5. Landwirtschaftliche Belange				
Die sich aus einer A 39 als westliche Variante ergebenden Probleme für die Landwirtschaft im Variantenabschnitt 501 wurden bereits in der Vorabstellungnahme der SG Bardowick aufgezeigt. Sie sind durch den landwirtschaftlichen Fachbeitrag bestätigt worden.				
Samtgemeinde Gellersen	25	33	nein	Durch die Vorzugsvariante bleiben die landwirtschaftlichen Flächen der SG Gellersen unbeeinträchtigt. Die Schlagstruktur (Schläge größer 6 ha) hat bei der Ermittlung des landwirtschaftlichen Potenziales der einzelnen Gemarkungen Berücksichtigung gefunden (Unterlage 7: Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S.27 (Ordner 31)). Die landwirtschaftlichen Flächen in den Gemarkungen Dachtmissen, Kirchgellersen und Südergellersen weisen bezogen auf die gesamten landwirtschaftlich genutzten Flächen einen relativ geringen Prozentsatz an Schlägen mit einer Größe von 6 ha auf (Unterlage 7: Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Anhang 2 (Ordner 31)). Siehe auch Kommentar zur Gemeinde Reppenstedt, ID 39 [27].
Auf die Zerschneidung von hofnahen landwirtschaftlichen Flächen und die damit im Einzelfall verbundene Existenzgefährdung hat die Samtgemeinde bereits in ihrem Schreiben vom 24.02.2004 hingewiesen. Die Zerschneidung von Flächen mit einer Größe über 6 ha macht deutlich, dass die Beeinträchtigung der Vollerwerbslandwirtschaft beim Verlauf einer Westtrasse erhebliche Bedeutung zukommt (S. 123).				
Gemeinde Kirchgellersen	26	362	nein	Für die Gemarkung Kirchgellersen ist bezogen auf eine Durchschneidung der landwirtschaftlichen Flächen eine starke Betroffenheit ermittelt worden (Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10). Dabei hat auch die Ausstattung der Flächen mit Drainage- und Beregnungsanlagen Berücksichtigung gefunden (Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 18). Die Funktionsfähigkeit der Anlagen ist während der Bauzeit durch frühzeitige Umlegung der Leitungen durch die SBV sicher zu stellen. Durch Flurbereinigungsverfahren werden die flächenbezogenen Auswirkungen auf die Landwirtschaft minimiert. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Eventuelle Entschädigungsfragen sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte.
Kirchgellersen ist landwirtschaftlich geprägt. Wir weisen daraufhin, dass die landwirtschaftlichen Flächen im eventuellen Trassenverlauf zu 60 % drainiert sind.				
- Eine durch Baumaßnahmen eintretende längere Unterbrechung der Beregnungsmöglichkeiten hätte erhebliche Auswirkungen auf die Bewirtschaftung umfangreicher Flächen und die Existenz der betroffenen Betriebe.				
- Die Ortsansässigen landwirtschaftlichen Betriebe würden durch eine westliche Trassenführung, durch den Verlust und die Zerschneidung ihrer landwirtschaftlichen Flächen und Wirtschaftswege, in ihrer Existenz bedroht.				
- Die aufgeführte Trassenführung in Kirchgellersen würde über landwirtschaftliche Flächen führen, die alle beregnet werden. Die Zerschneidung dieser Flächen würde eine Beregnung teilweise unmöglich machen und somit einen hohen wirtschaftlichen Verlust für die Betriebe bedeuten.				
Gemeinde Reppenstedt	27	39	nein	Durch die Vorzugsvariante bleiben die Ortslage Dachtmissen sowie deren landwirtschaftliche Flächen unbeeinträchtigt. Die landwirtschaftlichen Flächen im Bereich Dachtmissen weisen, auch aufgrund ihrer Struktur, ein starkes Potenzial auf (Unterlage 7: Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10 (Ordner 31)). Entschädigungsfragen (Zerschneidung, Existenzgefährdung) sind nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens.
Der Ortsteil Dachtmissen ist landwirtschaftlich geprägt. Hofnahe Flächen werden durch eine westliche Trasse zerschnitten. Eine Existenzgefährdung einzelner Vollerwerbsbetriebe ist nicht auszuschließen (siehe hierzu auch Seite 123 der allgemein verständlichen Zusammenfassung).				
Stadt Lüneburg	35	1100	ja	Die Ergebnisse des landwirtschaftlichen Fachbeitrag sind, wie die Ergebnisse der anderen Untersuchungen auch, ein Aspekt bei der Ermittlung der Vorzugsvariante. Da bei der Betrachtung von fünf Aspekten (UVS, Landwirtschaft,

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Trassenfindung generell aus. Das Ergebnis dieses Beitrags ist kritisch zu bewerten, wurde er doch durch die Selbstverwaltungsorganisation der Landwirte erstellt und lässt somit eine gewisse Interessenbindung erkennen.				
Gemeinde Reinstorf	39	1313	nein	
<p>Zerschneidungen von Flächen, Beregnungen oder Dränagen wirken existenzbedrohend. In den Gemarkungen werden zahlreiche Ackerflächen, Wiesen und Weiden durchschnitten und deren Nutzung damit erheblich erschwert bzw. unmöglich gemacht. Diese Zerschneidungswirkungen akkumulieren und verschärfen noch wesentlich die schon bestehenden Zerschneidungswirkungen von Elbeseitenkanal, Schienenwegen oder Straßen.</p> <p>Beregnungsverbände mit Wasserentnahme aus Tiefbrunnen oder aus Oberflächengewässern (Elbeseitenkanal) wurden im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens nicht oder nicht angemessen beteiligt. A39 verursachte Veränderungen im Bereich des Grundwassers gefährden die aktuelle und langfristige Wasserversorgung der Beregnung, die für fast alle Ackerbaubetriebe absolut existenziell ist. Die Durchschneidung oder Nichtfunktion von Beregnungsleitungen während der Bauarbeiten würde – auch bei einer Dauer von nur wenigen Tagen oder Wochen – in kritischen Wachstumsphasen der landwirtschaftlichen Kulturen gravierende Ertrags- und Qualitätsauswirkungen mit sich bringen und in der Folge ggf. zur Nichterfüllung von eingegangenen Verträgen und somit zu Vertragsstrafen und zum dauerhaften Verlust von Abnehmern und Kunden führen. Die Durchschneidung von Dränagen hätte eine ähnliche Wirkung.</p> <p>Die Durchschneidung oder Veränderung von grundwasserführenden Bodenschichten führt zu nicht reparablen Vernässungen oder zu dauerhaften Trockenschäden.</p>			<p>Kosten, VU und RVU) viermal das Ergebnis zugunsten der östlichen Hauptvariante GP 1-46/2 ausfällt und nur einmal keine entscheidungserheblichen Unterschiede auszumachen sind, stützt das Ergebnis des landwirtschaftlichen Fachbeitrages die gesamtplanerische Entscheidung zugunsten der östlichen Hauptvariante GP 1-46/2 (Erläuterungsbericht, S. 243 f).</p> <p>Die landwirtschaftlichen Belange sind über das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff) und somit der gesamtplanerischen Abwägung. Berücksichtigt sind dabei auch investive Maßnahmen wie Beregnungs- und Drainageanlagen. Deren Funktionsfähigkeit ist während der Bau- und Betriebsphase der Autobahn durch die SBV zu gewährleisten. Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Über Flurbereinigungsverfahren werden die flächenbezogenen Auswirkungen auf die Landwirtschaft minimiert. Die Beeinträchtigungen auf das Grundwasser durch Versiegelung sind Bestandteil der Untersuchungen und werden nicht erwartet (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 46). Die Anwendung der RiStWag in Trinkwasserschutzgebieten ist vorgesehen. Siehe auch Kommentar zur ID 1212 Landvolk Niedersachsen Kreisverband Gifhorn - Wolfsburg [208] in diesem Kapitel.</p>	
Gemeinde Reinstorf	39	1328	nein	
<p>C 3.2.01 "Die Landwirtschaft ist als raumbedeutsamer und die Kulturlandschaft prägender Wirtschaftszweig zu erhalten und ihrer sozio-ökonomischen Funktion zu sichern."</p> <p>C 3.2.02 "Gebiete mit einer relativ hohen natürlichen Ertragsqualität des Bodens sind als Grundlage einer gesunden landwirtschaftlichen Produktion zu sichern." In den RROP "sind diese Gebiete als Vorsorgegebiete für Landwirtschaft festzulegen." Die landwirtschaftlichen Flächen und deren natürliche Bodenfruchtbarkeit wurden als wesentliches Umweltschutzgut in der Abwägung durchgängig unterbewertet. Das offizielle Umweltschutzgut der natürlichen Ertragsfähigkeit der Böden wird durchgängig unterbewertet und in der Abwägung der Planer missachtet, wie die Variantenführungen beweisen. Selbst Böden mit hohen Bonitäten werden ganz offensichtlich nicht gewürdigt.</p> <p>Durch den Bau der A 39 sowie durch die Folge-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gehen den landwirtschaftlichen Betrieben wichtige existenznotwendige Flächen verloren, hierdurch werden Existenz und Entwicklungsperspektiven bäuerlicher Betriebe direkt bedroht. Die Ungewissheit über die finanzielle Realisierbarkeit der A 39 lähmt über viele Jahre Entscheidungen und Investitionen. In den Gemarkungen werden zahlreiche Flächen versiegelt und somit ihrer bisherigen Funktion beraubt, die für die bäuerliche Landwirtschaft, die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe, den Charakter der landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft und auch für den Naturhaushalt wichtig sind. Die ggf. notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder die Beschaffung von Flächen für Sandentnahme für den Bau (ebenfalls mit Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen) werden zusätzlich zu einem Verlust landwirtschaftlich nutzbarer Flächen in zumindest gleicher Größenordnung führen und damit obige Probleme noch wesentlich verschärfen.</p> <p>Insgesamt ist mit einem Flächenverlust je Kilometer Autobahn von etwa 5 Hektar und außerdem von 5 bis 10 Hektar für Folgemaßnahmen und für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu rechnen! Dieser Flächenverlust gefährdet die Existenz etlicher landwirtschaftlicher Betriebe entweder ganz direkt oder einer noch größeren Anzahl von Höfen durch die Umlegung der Flächenverluste auf alle Betriebe im Rahmen einer möglichen Unternehmensflurbereinigung.</p>			<p>Das Schutzgut Boden ist erfasst und in den Untersuchungen zur Findung der Vorzugstrasse berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 257 ff und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 41 ff).</p> <p>Siehe auch Kommentare in diesem Kapitel zu ID 588 und ID 590 - Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Uelzen [178]</p>	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

Die Bereitstellung von Ersatzflächen (aus Ankäufen der offiziellen Stellen) wird erfahrungsgemäß die Flächenverluste bei weitem nicht kompensieren. Die dann evt. erfolgenden Zahlungen sind zu versteuern, sofern sie nicht binnen einer engen Frist wieder in Land angelegt werden - dies führt in Anbetracht der ohnehin hohen regionalen Flächenverluste dazu, dass keine Flächen käuflich sind oder zu einem Wettbieten und damit zu hohen Grundstückspreisen, die einen äquivalenten Umfang der gekauften Flächen (verglichen mit dem Umfang der verlorenen Flächen) unmöglich machen.

Die Flächenverluste, die steigende Konkurrenz und infolge dessen die steigenden Preise bei Kauf und Pacht von Flächen betreffen alle Betriebe der Region existenziell und erschweren das betriebliche Wachstum langfristig.

Die andernorts zuweilen auftretenden positiven Struktureffekte einer Unternehmens-Flurbereinigung (infolge der Arrondierung von vorher parzellierten Flächen) sind hier nicht zu erwarten, weil die Agrarstruktur und Flächengröße durchweg weit überdurchschnittlich gut sind. Durch den Flächenverlust und daraus folgend geringeren Erntemengen wird es dazu kommen, dass eingegangene Lieferverträge und ggf. auch Abnahmeverträge nicht mehr erfüllt werden können, was zu Vertragsstrafen und ggf. sogar zum Verlust des Abnehmers führt.

Durch den Verlust von Fläche verändert sich für einige Betriebe in gravierender Weise deren steuerliche und rechtliche Lage: bei viehstarken Betrieben kann ein zu hoher Viehbesatz pro Hektar zur Gewerblichkeit führen - mit den entsprechenden Folgen für Besteuerung, Pauschalierung, Erbrecht, privilegiertes Bauen im Außenbereich, Verlust der Förderung, Einhaltung der Cross-Compliance-Vorschriften oder der Bedingungen bei Agrarumweltmaßnahmen, etc.. Kleine Betriebe könnten durch Flächenverluste unter die sogenannte "Exi-Grenze" (Mindestfläche für die Beitragspflicht zur landwirtschaftlichen Alterskasse und damit der Definition als landwirtschaftlicher Betrieb) sinken und damit den Status eines "landwirtschaftlichen Betriebs" verlieren. Selbst wenn dieser Fall nicht direkt durch die A 39 einträte, könnten doch autobahnahe Folgeprojekte umso eher diese Wirkung haben.

Flächengebundene Zahlungsansprüche im Rahmen der EU-Direktzahlungen fallen weg, wenn nicht für jeden Zahlungsanspruch entsprechende Flächen nachgewiesen werden. Bestehende Arrangements mit den Flächeneigentümern über das Eigentum an diesen Zahlungsansprüchen werden hinfällig und führen ggf. zu Klagen.

Gemeinde Scharnebeck

51 63

nein

7. Beide Trassenvarianten verbrauchen große Mengen Natur und landwirtschaftliche Flächen auf unserem Gemeindegebiet mit den möglichen Folgen: Flächenversiegelung sowie Absenkung oder Minderung des Grundwassers und beeinflussen Flora und Fauna.

Das landwirtschaftliche Potenzial der Gemarkung Scharnebeck ist lediglich als mittel eingestuft (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10). Die Einflüsse auf die Schutzgüter Flora, Fauna und Wasser sind im Rahmen des schutzgutübergreifenden Variantenvergleiches der UVS (Unterlage 1 - UVS - Teilvariantenvergleich GP 2-17) bewertet und berücksichtigt worden.

Gemeinde Altenmedingen

59 84

ja

581

Landschaft/Landwirtschaft
Der Bereich der Gemeinde Altenmedingen stellt aus raumordnerischer Sicht ein Gebiet zur Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushaltes dar. Es gilt als Vorsorgegebiet für Landwirtschaft aufgrund des hohen, natürlichen standortgebundenen, landwirtschaftlichen Ertragspotenzials. Die anschließenden Waldgebiete gelten ebenfalls als Vorsorgegebiet für Natur, Landschaft, Erholung und Forstwirtschaft. Die Orte Aljarn, Bohndorf und Bostelwiebeck würden bei der Variante 511 von der Gemeinde, Samtgemeinde und vom Landkreis abgeschnitten. Bei der Vorzugsvariante würde die Gemarkung und der Ort Secklendorf verinselt (liegt dann zwischen ESK und A39).

Die Gemarkungen der Gemeinde Altenmedingen wurde bezüglich der Durchschneidung landwirtschaftlicher Flächen mit einer starken bis hohen Betroffenheit eingestuft (Unterlage 7 – Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10). Dies ist in den gesamtplanerischen Variantenvergleich eingeflossen (Erläuterungsbericht). Die Vorsorgegebiete für Erholung um Altenmedingen sind in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte I.1, Blatt 1 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17, Karte II.12.GP2-17, Blatt 1 und 2). Die Vorrang- und Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft sind ebenfalls in den Unterlagen berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17, Karte II.13.GP2-17, Blatt 1 und 2). Die Entfernung vom Kanal bis zur Vorzugstrasse der A 39 beträgt im Bereich Secklendorf etwa. 2,5 km.

Gemeinde Barum

61 689

nein

Die Gemeinde Barum ist eine überwiegend landwirtschaftlich strukturierte Gemeinde. Gekennzeichnet ist dieser Bereich von den in dieser Region besten Böden weit und breit mit einer Bonität, wie sie in keinem anderen

Das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen ist Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff).

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Bereich zu finden ist. Hier wird Bezug genommen auf den Landwirtschaftlichen Fachbeitrag (Ziff. 2.2.4 des Erläuterungsberichtes). Auf der fünfstufigen Betroffenheitsskala wird das Gebiet der Gemeinde Barum aus landwirtschaftlicher Sicht in Rang V (= höchste Betroffenheit) eingestuft. Dieses bedeutet, das Gebiet der Gemeinde Barum besitzt den höchsten landwirtschaftlichen Raumwiderstand. Durch das Verlegen einer BAB durch das Gebiet der Gemeinde Barum würden also landwirtschaftlich wertvolle Böden wie in kaum einem anderen Teil des Untersuchungskorridors vernichtet. Gerade im Gebiet der Gemeinde Barum mit funktionierender Landwirtschaft würde den Landwirten durch eine unwirtschaftliche Vernichtung und Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen die Existenzgrundlage genommen. Bereits durch die geplante Neuordnung der EG-Zuckermarktordnung wird die auf diesen Spitzenböden bisher rentable Bewirtschaftung gefährdet. Andererseits werden auf weniger guten Böden unter Inanspruchnahme wertvollster Ressourcen (Wasser) und hoher Kosten (Beregnungsanlagen) in einer für die Betriebe unrentablen und für die Volkswirtschaft kostenträchtigen Weise Zuckerrüben angebaut und Zucker produziert. Die Zerstörung der Spitzenböden in der Gemeinde Barum würde diese ineffektive Entwicklung in der Landwirtschaft verstärken. Der Strukturwandel hat ganz besonders für die Landwirtschaft Probleme und ständig neue Herausforderungen mit sich gebracht. Die Landwirte in der Gemeinde Barum haben sich diesen Herausforderungen in der Vergangenheit erfolgreich gestellt. Die Trassierung einer Autobahn und damit die Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen würde die Landwirte in ihrer Existenz bedrohen. Nachhaltige Auswirkungen u.a. auf die Zuckerfabrik Uelzen und die Stärkefabrik Lüchow wären damit vorprogrammiert.				
Gemeinde Barum	61	690	nein	
Die Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen würde den Ergebnissen der in den 60-iger Jahren durchgeführten Flurbereinigung zuwiderlaufen. Es würden kleinteilige unwirtschaftliche Parzellen entstehen. Eine Verwirklichung des Abschnittes 527 würde ferner viele Wirtschaftwege in der Gemeinde Barum unterbrechen, sodass vielfach weite Anfahrtswege zu den landwirtschaftlichen Flächen zu überwinden sein würden. Beeinträchtigt von dem Verlauf einer Autobahn wären große Flächen eines örtlichen Obstanbaubetriebes. Ein derzeit gut situierter weit über den örtlichen Bereich hinaus bekannter landwirtschaftlich-ökologisch bewirtschafteter Betrieb wäre von dem Verlauf der Autobahn so stark betroffen, dass er seinen Betrieb schließen müsste und seine Existenzgrundlage verlieren würde. Jahrzehntelange Aufbauarbeit würde zunichte gemacht. Zur Vollständigkeit verweise ich auf die Einwendungen der Herren W. A., H.-C. K., v. G.-H., J. W. J. v. H. und K. E. Die Einwendungen sind Ihnen bereits mit gesonderter Post zugegangen. Die Gemeinde Barum macht sich diese Einwendungen zu Eigen, weil durch die Beeinträchtigung dieser Betriebe wesentliche Belange der Gemeinde Barum betroffen würden.				Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Das Straßen- und Wegenetz bleibt grundsätzlich aufrecht erhalten. Die Zusammenlegung im Bereich von Querungen der A 39 ist möglich. Die detaillierte Ausgestaltung des Straßen- und Wegenetzes ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte und findet unter Beteiligung auch der Landwirte sowie ihrer berufsständischen Vertretungen und der Fachbehörden statt. (Anm. RV: Die Namen der Landwirte liegen der Straßenbauverwaltung vor, werden an dieser Stelle aber aus Datenschutzgründen nicht abgebildet.)
Gemeinde Römstedt	65	240	ja	
Insbesondere durch die Abschnitte 516, 517 und 518 werden zahlreiche Landwirtschaftsflächen durchschnitten und deren Nutzung damit erschwert bis unmöglich gemacht.				Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen ist Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff).
Gemeinde Weste	66	372	ja	
Geprägt wird die Gemeinde durch forstwirtschaftliche und zu einem Großteil durch landwirtschaftliche Flächen, die alle als Vorsorgegebiete für Landwirtschaft ausgewiesen sind. Bedenklich ist auch der Verbrauch und die Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Flächen zwischen Höver und Oetzendorf. Für die Landwirte bedeutet eine Autobahntrassierung erhebliche Einschnitte bei der Bewirtschaftung. Außerdem ist mit einer höheren Schadstoffbelastung der Felder zu rechnen, was zwangsläufig zu einer Qualitätsminderung der Produkte führt.				Für die Gemarkung Oetzendorf ist die höchste Stufe der landwirtschaftlichen Betroffenheit festgestellt worden (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10). Im Rahmen der gesamtplanerischen Abwägung wird dennoch der Variante GP 8-17/1 mit einem Verlauf über den Abschnitt 519 der Vorzug gegeben (Erläuterungsbericht, S. 153 ff). Eine Beeinträchtigung des Bodens durch Schadstoffe infolge der A 39 findet vornehmlich in einer Entfernung bis zu 10 m von Fahrbahnrand statt (Unterlage 1 - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 42). Darüber hinaus nimmt die Konzentration deutlich ab. Durch Flurbereinigungsverfahren werden die flächenbezogenen Auswirkungen auf die Landwirtschaft minimiert.
Flecken Bad Bodenteich	69	388	ja	537, 540, 546
- die Eingrenzung der Flächenverluste für die Landwirtschaft insbesondere durch eine Reduzierung der Zerschneidungsflächen und die Änderung der				Die landwirtschaftlichen Belange sind über das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Ausgleichskriterien für Natur und Landschaft				Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 123 ff und S. 137 ff) und somit der gesamtplanerischen Abwägung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Durch Flurbereinigungsverfahren werden die flächenbezogenen Auswirkungen auf die Landwirtschaft minimiert. Der erforderliche Kompensationsbedarf wurde anhand eines zwischen NLÖ und niedersächsischer SBV entwickelten Arbeitspapiers ermittelt (Unterlage 1 - UVS-Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 70 f).
Flecken Bad Bodenteich	69	401	ja	
Auf Anregung vom Wasser- und Bodenverband betreibt der Flecken seit dem Jahre 2000 die Einleitung eines Flurneuordnungsverfahrens unter Beteiligung des damaligen Amtes für Agrarstruktur und den Grundeigentümern. Im Oktober 2004 hat der Rat des Fleckens die Durchführung eines Flurneuordnungsverfahrens mit einer Kostenbeteiligung von 105.000,00 € beschlossen. Die Gesamtausführungskosten für den Wege- und Brückenbau, die Landschaftspflege usw. wurden mit 1.050.000,00 € eingeschätzt. Von diesem Anteil waren die Grundeigentümer bereit, eine Eigenleistung von ebenfalls 105.000,00 € zu übernehmen. Die Einleitung des Verfahrens stand vor der offiziellen Vorstellung der Vorzugsvariante unmittelbar bevor. Die Benennung der Vorzugsvariante hat zur Aussetzung des Verfahrens geführt und wird möglicherweise die gesamte Neuordnung in der Verfahrensfläche von 475 ha auf Jahre hinausschieben.				Ein Flurbereinigungsverfahren wird im Zusammenhang mit der A 39 durchgeführt.
Flecken Bad Bodenteich	69	404	ja	
b) Landwirtschaft Im Landkreis Uelzen ist die Landwirtschaft von weit überdurchschnittlicher Bedeutung. Weite Gebiete im Planungsgebiet des Autobahnprojektes ostwärts des ESK und zwischen den Ortsteilen Reinstorf und Röhrsen sind im Regionalen Raumordnungsprogramm als Vorsorgegebiete für Landwirtschaft dargestellt. Zur Erhaltung bzw. Verbesserung der landwirtschaftlichen Betriebseinkommensstruktur sind landwirtschaftlich wertvolle Flächen möglichst der landwirtschaftlichen Nutzung vorzuhalten, Zuschnittverschlechterungen der Flächen sind zu vermeiden. Ein außerlandwirtschaftlicher Bedarf insbesondere an Verkehrsflächen soll deshalb im Rahmen des Möglichen auf Flächen außerhalb der Vorsorgegebiete für Landwirtschaft umgelenkt werden. Eine der besonderen Funktionen der Landwirtschaft für den Planungsraum ist die Wirtschaftsfunktion. Der Schwerpunkt muss dabei auf den Erhalt der bäuerlichen Familienbetriebe liegen. Die regelmäßig und nachhaltig genutzten landwirtschaftlichen Flächen insbesondere in den Vorsorgegebieten für Landwirtschaft sind gleichzeitig auch als Vorsorgegebiete im Sinne des Bodenschutzgesetzes zu verstehen und zu sichern.				Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Siehe auch Kommentar zur ID 388 in diesem Kapitel.
Flecken Bad Bodenteich	69	405	ja	
Mit der Verwirklichung des Autobahnprojektes - A 39 und B 190n - ist mit einem Flächenverlust in der Samtgemeinde Bodenteich von etwa 105 ha und außerdem von 200 ha für Folgemaßnahmen und für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen als Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft zu rechnen. Dieser Flächenverlust gefährdet die Existenz etlicher landwirtschaftlicher Betriebe entweder ganz, direkt oder einer noch größeren Anzahl von Höfen durch die Umlegung der Flächenverluste auf alle Betriebe im Rahmen einer möglichen Unternehmensflurbereinigung.				Für die Vorzugsvariante ist insgesamt ein Kompensationsflächenbedarf von ca. 270 ha ermittelt worden. Siehe auch Kommentare zu ID 388 und 404 in diesem Kapitel.
Die Bereitstellung von Ersatzflächen wird erfahrungsgemäß die Flächenverluste bei weitem nicht kompensieren. Ausgleichszahlungen werden den Verlust nicht wettmachen können. Die Flächenverluste haben vielfältige Auswirkungen auf die Betriebe. Aus der Sicht des Fleckens ist die unterschiedliche Bewertung des Ausgleichs - Grün- u. Waldflächen(Nadelwald) zu landwirtschaftlichen Nutzflächen - nicht nachvollziehbar. Der Flecken fordert daher eine neue Ausgleichsbewertung				
Flecken Bad Bodenteich	69	406	ja	
Darüber hinaus fordert der Flecken, eine Zerschneidung von landwirtschaftlichen Nutzflächen auf ein verträgliches Maß zu reduzieren, insbesondere sollen Flurstücks- u. Gemarkungsgrenzen sowie die Verbandsgrenzen der Beregnungs- u. Wasser- und Bodenverbände beachtet werden.				Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte, in denen die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht. Das Wegenetz wird im Rahmen einer Flurbereinigung neu geordnet, grundsätzlich werden aber alle bestehenden Straßen- und Wegeverbindungen aufrecht erhalten.
Der Flecken unterstützt uneingeschränkt die Anregungen und Bedenken der landwirtschaftlichen Fachverbände z. B. dem Landvolk und der Landwirtschaftskammer.				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Die Funktionalität etlicher Wirtschaftswege für den landwirtschaftlichen Verkehr ist im Rahmen der Kompensation von Beeinträchtigungen der Landwirtschaft sicherzustellen. Sie sind den landwirtschaftlichen Erfordernissen anzupassen. Die frei lebende Tier- und Pflanzenwelt ist auch wegen ihres Nutzens für die Landwirtschaft zu bewahren. Dies gilt insbesondere für Weg- und Ackerraine, Gewässerrandstreifen, Hecken, Feldgehölze usw.</p>				
Gemeinde Lüder	70	531	ja	
<p>- die Eingrenzung der Flächenverluste für die Landwirtschaft insbesondere durch eine Reduzierung der Zerschneidungsflächen und die Änderung der Ausgleichskriterien für Natur und Landschaft</p>				
Gemeinde Lüder	70	532	ja	
<p>- die Vermeidung der Zerschneidung der Gemarkung Lüder durch die A 39 und B 190n insbesondere im Hinblick darauf, dass die Teilung des Ortes durch den Elbeseitenkanal mit der vorgelegten Planung noch erheblich verstärkt wird.</p>				
Gemeinde Lüder	70	544	ja	
<p>Auf Anregung vom Wasser- und Bodenverband betreibt der Flecken seit dem Jahre 2000 die Einleitung eines Flurneuerordnungsverfahrens unter Beteiligung des damaligen Amtes für Agrarstruktur und den Grundeigentümern. Im Oktober 2004 hat der Rat des Fleckens die Durchführung eines Flurneuerordnungsverfahrens mit einer Kostenbeteiligung von 105.000,00 € beschlossen. Die Gesamtausführungskosten für den Wege- und Brückenbau, die Landschaftspflege usw. wurden mit 1.050.000,00 € eingeschätzt. Von diesem Anteil waren die Grundeigentümer bereit, eine Eigenleistung von ebenfalls 105.000,00 € zu übernehmen. Die Einleitung des Verfahrens stand vor der offiziellen Vorstellung der Vorzugsvariante unmittelbar bevor. Die Benennung der Vorzugsvariante hat zur Aussetzung des Verfahrens geführt und wird möglicherweise die gesamte Neuordnung in der Verfahrensfläche von 475 ha auf Jahre hinauschieben.</p>				
Gemeinde Lüder	70	549	ja	
<p>b) Landwirtschaft Im Landkreis Uelzen ist die Landwirtschaft von weit überdurchschnittlicher Bedeutung. Weite Gebiete im Planungsgebiet des Autobahnprojektes ostwärts des ESK und zwischen den Ortsteilen Reinstorf, Röhrsen und Lüder sind im Regionalen Raumordnungsprogramm als Vorsorgegebiete für Landwirtschaft dargestellt. Zur Erhaltung bzw. Verbesserung der landwirtschaftlichen Betriebseinkommensstruktur sind landwirtschaftlich wertvolle Flächen möglichst der landwirtschaftlichen Nutzung vorzuhalten, Zuschnittverschlechterungen der Flächen sind zu vermeiden. Ein außerlandwirtschaftlicher Bedarf insbesondere an Verkehrsflächen soll deshalb im Rahmen des Möglichen auf Flächen außerhalb der Vorsorgegebiete für Landwirtschaft umgelenkt werden. Eine der besonderen Funktionen der Landwirtschaft für den Planungsraum ist die Wirtschaftsfunktion. Der Schwerpunkt muss dabei auf den Erhalt der bäuerlichen Familienbetriebe liegen. Die regelmäßig und nachhaltig genutzten landwirtschaftlichen Flächen insbesondere in den Vorsorgegebieten für Landwirtschaft sind gleichzeitig auch als Vorsorgegebiete im Sinne des Bodenschutzgesetzes zu verstehen und zu sichern.</p>				
Gemeinde Lüder	70	550	ja	
<p>Mit der Verwirklichung des Autobahnprojektes - A 39 und B 190n - ist mit einem Flächenverlust in der Samtgemeinde Bodenteich von etwa 105 ha und außerdem von 200 ha für Folgemaßnahmen und für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen als Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft zu rechnen. Dieser Flächenverlust gefährdet die Existenz etlicher landwirtschaftlicher Betriebe entweder ganz, direkt oder einer noch größeren Anzahl von Höfen durch die Umlegung der Flächenverluste auf alle Betriebe im Rahmen einer möglichen Unternehmensflurbereinigung</p>				
Gemeinde Lüder	70	551	ja	
<p>In Lüder ist insbesondere der Betrieb S. bei der Verwirklichung der Vorzugsvariante in seiner Existenz gefährdet. Auf die Stellungnahme des Landwirts, die die Gemeinde vorbehaltlos unterstützt, wird Bezug genommen.</p>				
Gemeinde Lüder	70	552	ja	
<p>Gleichlautende Stellungnahme wie Bad Bodenteich [69], siehe Kommentar unter ID 388.</p>				
<p>Zerschneidungseffekte sind in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 130 und S. 323 sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung).</p>				
<p>Gleichlautende Stellungnahme wie Bad Bodenteich [69], siehe Kommentar unter ID 401.</p>				
<p>Gleichlautende Stellungnahme wie Bad Bodenteich [69], siehe Kommentar unter ID 404.</p>				
<p>Gleichlautende Stellungnahme wie Bad Bodenteich [69], siehe Kommentar unter ID 405.</p>				
<p>Untersuchungen im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen von Betrieben sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens.</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Die Bereitstellung von Ersatzflächen wird erfahrungsgemäß die Flächenverluste bei weitem nicht kompensieren. Ausgleichszahlungen werden den Verlust nicht wettmachen können. Die Flächenverluste haben vielfältige Auswirkungen auf die Betriebe.				
Aus der Sicht der Gemeinde ist die unterschiedliche Bewertung des Ausgleichs - Grün- u. Waldflächen (Nadelwald) zu landwirtschaftlichen Nutzflächen - nicht nachvollziehbar. Die Gemeinde fordert daher eine neue Ausgleichsbewertung. Dabei sind zunächst die öffentlichen Flächen in Anspruch zu nehmen.				Gleichlautende Stellungnahme wie Bad Bodenteich [69], siehe Kommentar unter ID 405.
Gemeinde Lüder	70	553	ja	
Darüber hinaus fordert die Gemeinde, eine Zerschneidung von landwirtschaftlichen Nutzflächen auf ein verträgliches Maß zu reduzieren.				Gleichlautende Stellungnahme wie Bad Bodenteich [69], siehe Kommentar unter ID 406.
Die Gemeinde unterstützt uneingeschränkt die Anregungen und Bedenken der landwirtschaftlichen Fachverbände z. B. dem Landvolk und der Landwirtschaftskammer.				
Die Funktionalität etlicher Wirtschaftswege für den landwirtschaftlichen Verkehr ist im Rahmen der Kompensation von Beeinträchtigungen der Landwirtschaft sicherzustellen. Sie sind den landwirtschaftlichen Erfordernissen anzupassen. Die frei lebende Tier- und Pflanzenwelt ist auch wegen ihres Nutzens für die Landwirtschaft zu bewahren. Dies gilt insbesondere für Weg- und Ackerraine, Gewässerrandstreifen, Hecken, Feldgehölze usw.				
Gemeinde Soltendieck	71	855	ja	
• die Eingrenzung der Flächenverluste für die Landwirtschaft insbesondere durch eine Reduzierung der Zerschneidungsflächen und die Änderung der Ausgleichskriterien für Natur und Landschaft				Die landwirtschaftlichen Belange sind Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung (Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137ff). Der Verlust landwirtschaftlich genutzter Flächen lässt sich durch entsprechende Maßnahmen im Rahmen der weiteren Planung (z.B. Flurbereinigung) auf ein Minimum oder auf Null reduzieren. Der Schlüssel zum Ausgleich und Ersatz basiert auf einem von der SBV und dem Niedersächsischen Landesamt für Ökologie einvernehmlich entwickelten Verfahren (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 70 f).
Gemeinde Soltendieck	71	862	ja	
Landwirtschaft Im Landkreis Uelzen ist die Landwirtschaft von weit überdurchschnittlicher Bedeutung. Weite Gebiete im Planungsgebiet des Autobahnprojektes ostwärts des ESK und zwischen den Ortsteilen Reinstorf und Röhrsen sind im Regionalen Raumordnungsprogramm als Vorsorgegebiete für Landwirtschaft dargestellt. Zur Erhaltung bzw. Verbesserung der landwirtschaftlichen Betriebseinkommensstruktur sind landwirtschaftlich wertvolle Flächen möglichst der landwirtschaftlichen Nutzung vorzuhalten, Zuschnittverschlechterungen der Flächen sind zu vermeiden. Ein außerlandwirtschaftlicher Bedarf insbesondere an Verkehrsflächen soll deshalb im Rahmen des Möglichen auf Flächen außerhalb der Vorsorgegebiete für Landwirtschaft umgelenkt werden. Eine der besonderen Funktionen der Landwirtschaft für den Planungsraum ist die Wirtschaftsfunktion. Der Schwerpunkt muss dabei auf den Erhalt der bäuerlichen Familienbetriebe liegen. Die regelmäßig und nachhaltig genutzten landwirtschaftlichen Flächen insbesondere in den Vorsorgegebieten für Landwirtschaft sind gleichzeitig auch als Vorsorgegebiete im Sinne des Bodenschutzgesetzes zu verstehen und zu sichern. Mit der Verwirklichung des Autobahnprojektes - A 39 und B 190n - ist mit einem Flächenverlust in der Samtgemeinde Bodenteich von etwa 105 ha und außerdem von 200 ha für Folgemaßnahmen und für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen als Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft zu rechnen. Dieser Flächenverlust gefährdet die Existenz etlicher landwirtschaftlicher Betriebe entweder ganz, direkt oder einer noch größeren Anzahl von Höfen durch die Umlegung der Flächenverluste auf alle Betriebe im Rahmen einer möglichen Unternehmensflurbereinigung. Die Bereitstellung von Ersatzflächen wird erfahrungsgemäß die Flächenverluste bei weitem nicht kompensieren. Ausgleichszahlungen werden den Verlust nicht wettmachen können. Die Flächenverluste haben vielfältige Auswirkungen auf die Betriebe. Aus der Sicht der Gemeinde ist die unterschiedliche Bewertung des Ausgleichs - Grün- u. Waldflächen(Nadelwald) zu landwirtschaftlichen Nutzflächen - nicht nachvollziehbar. Die Gemeinde fordert daher eine neue Ausgleichsbewertung.				Für die Vorzugsvarianten der A 39 und der B 190n ist neben dem Flächenbedarf für den Trassenkörper (ca. 530 ha) mit einem Kompensationsflächenbedarf in Höhe von ca. 330 ha zu rechnen. Der erforderliche Kompensationsbedarf wurde anhand eines zwischen NLÖ und niedersächsischer SBV entwickelten Arbeitspapiers ermittelt (Unterlage 1 - UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 70 f). Eine Optimierung der Trassenführung zur Verminderung der negativen Auswirkungen (Existenzgefährdung, Betriebserschwernisse, Zerschneidungen etc.) auf die Landwirtschaft sind im Rahmen der weiteren Planung möglich. Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung. Das bestehenden Straßen- und Wegenetz bleibt grundsätzlich aufrecht erhalten. Siehe auch Kommentar zur ID 855 - Gemeinde Soltendieck [71] in diesem Kapitel

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Darüber hinaus fordert die Gemeinde, eine Zerschneidung von landwirtschaftlichen Nutzflächen auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Die Gemeinde unterstützt uneingeschränkt die Anregungen und Bedenken der landwirtschaftlichen Fachverbände z. B. dem Landvolk und der Landwirtschaftskammer.

Die Funktionalität etlicher Wirtschaftswege für den landwirtschaftlichen Verkehr ist im Rahmen der Kompensation von Beeinträchtigungen der Landwirtschaft sicherzustellen. Sie sind den landwirtschaftlichen Erfordernissen anzupassen. Die frei lebende Tier- und Pflanzenwelt ist auch wegen ihres Nutzens für die Landwirtschaft zu bewahren. Dies gilt insbesondere für Weg- und Ackerraine, Gewässerrandstreifen, Hecken, Feldgehölze usw.

Samtgemeinde Rosche

72

169

ja

Darüber hinaus ist in diesem Ortsteil ein auf Kartoffelzucht spezialisierter Betrieb ansässig. Die Durchschneidung der landwirtschaftlichen Flächen in der unmittelbaren Umgebung hat Auswirkungen auf den Anlieferverkehr der Produkte zu diesem Betrieb. Die Erhaltung des ortsansässigen Betriebes ist von wesentlicher Bedeutung für diese strukturschwache Region. Im Norden der Ortslage Oetzen ist im vergangenen Jahr die Ansiedlung von Biogasanlagen bauleitplanerisch vorbereitet worden. Die Fläche liegt zwischen der Kreisstraße 48 und der stillgelegten Bahntrasse. Mit der Realisierung der Vorzugsvariante würden die landwirtschaftlichen Anbauflächen zerschnitten werden. Eine Belieferung der Anlagen wäre mit erheblichen Problemen verbunden. Die Hofstelle der Betreiber befindet sich bei der Oetzmühle, so dass eine künftige A 39 in diesem Bereich die Belieferung der Biogasanlagen unzumutbar erschweren würde. Das bisher verfolgte Entwicklungsziel der Samtgemeinde entsprechend den raumordnerischen Vorgaben, Wohnen und Landwirtschaft speziell zu fördern, wäre mit der geplanten Linienführung der Vorzugsvariante in unmittelbarer Nähe der Ortslage Oetzen stark gefährdet. Aus diesen Gründen beantragt die Samtgemeinde Rosche, anstelle der Vorzugsvariante für die A 39 eine Variante zu wählen, die die Ortslage Oetzen mit ihrer vorgenommenen Entwicklungsplanung stärker berücksichtigt, um die bisherigen Investitionen und die künftige Entwicklung des Ortes nicht zu gefährden.

Das landwirtschaftliche Potenzial für die Gemarkung Oetzen ist mit hoch ermittelt worden (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10) und die Durchschneidung dieser Flächen mit hohem landwirtschaftlichen Potenzial ist entsprechend in den Variantenvergleichen berücksichtigt worden (Erläuterungsbericht, S.125, S. 137). Die Fläche für die genannte Biogasanlage ist durch die Trassenvarianten der A 39 nicht direkt betroffen. Durch Flächenumlegungen im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren (Bestandteil weiterer Planungsschritte) kann der Flächenverlust minimiert oder gänzlich vermieden werden. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch Über- oder Unterführungen aufrecht erhalten. Die Entscheidung zugunsten der Trassenabschnitte 519 und 525 ist im Rahmen der Gesamtabwägung über die Untervariantenvergleiche GP 12-17 und GP 8-17 sowie die Teilvariantenvergleiche GP 2-17 und GP 13-46 sowie den Hauptvariantenvergleich GP 1-46 gefallen (Erläuterungsbericht, S. 151ff).

Gemeinde Oetzen

73

202

ja

Zerschneidung

Durch diese Trassenführung erfährt die Ortschaft Oetzen neben einer Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen, die für mehrere ansässige Familienbetriebe von existentieller Bedeutung sind, eine erhebliche Zerschneidung in Bezug auf den historischen Ortsteil Oetzmühle, der zur Niedersächsischen Mühlenstraße gehört.

Ein erheblicher Widerspruch zu den Raumordnungsprogrammen bezüglich der Landwirtschaft mit herausragender Bedeutung.

- Die Landwirtschaft hat eine herausragende Stellung. Der Schwerpunkt muß auf dem Erhalt der bäuerlichen Familienbetriebe liegen.
- Hat die Landwirtschaft besondere Funktionen für den Naturhaushalt, die Landschaftspflege, die Erholung und die Gestaltung u. Erhaltung des ländlichen Raumes, sind diese Funktionen bei allen raumbeanspruchenden Planungen zu berücksichtigen, zu unterstützen und langfristig zu sichern.

Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Das landwirtschaftliche Potenzial für die Gemarkung Oetzen ist mit hoch ermittelt worden (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10) und die Durchschneidung dieser Flächen mit hohem landwirtschaftlichen Potenzial ist entsprechend in den Variantenvergleichen berücksichtigt worden (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff). Im Schutzgut Erholen blieb die Oetzmühle fälschlicherweise unberücksichtigt. Im Schutzgut Wohnen ist sie hinsichtlich der Verlärmung jedoch berücksichtigt worden. Hier ist das Umfeld der Oetzmühle mit ca. 0,9 ha Fläche über 49 dB(A) nachts verlärm in den Variantenvergleich eingeflossen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, Karte II.11.GP13-20, Blatt 1). Das Schutzgut Wohnen hat immer ein besonderes Gewicht, so dass der Oetzmühle in den Untersuchungen eine hohe Bedeutung zukommt. Bei einer weiteren Berücksichtigung der Oetzmühle als Erholungsziel würde sich aufgrund der deutlich höheren Lärmbelastung von Erholungsräumen durch Variante GP13-20/2 keine entscheidungsrelevante Änderung zuungunsten der Untervarianten GP 13-20/1 mit dem Abschnitt 525 ergeben. Variante GP13-20/1 und GP13-20/2 beeinträchtigen damit jeweils 2 Erholungszielpunkte (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, S. 7 und Karte II.12.GP13-20, Blatt 1). Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Das landwirtschaftliche Potenzial für die Gemarkung Oetzen

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				<p>ist mit hoch ermittelt worden (Unterlage 7 – Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10) und die Durchschneidung dieser Flächen mit hohem landwirtschaftlichen Potenzial ist entsprechend in den Variantenvergleichen berücksichtigt worden (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff). Im Schutzgut Erholen blieb die Oetzmühle fälschlicherweise unberücksichtigt. Im Schutzgut Wohnen ist sie hinsichtlich der Verlärmung jedoch berücksichtigt worden. Hier ist das Umfeld der Oetzmühle mit ca. 0,9 ha Fläche über 49 dB(A) nachts verlärmung in den Variantenvergleich eingeflossen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, Karte II.11.GP13-20, Blatt 1). Das Schutzgut Wohnen hat immer ein besonderes Gewicht, so dass der Oetzmühle in den Untersuchungen eine hohe Bedeutung zukommt. Bei einer weiteren Berücksichtigung der Oetzmühle als Erholungszielort würde sich aufgrund der deutlich höheren Lärmbelastung von Erholungsräumen durch Variante GP13-20/2 keine entscheidungsrelevante Änderung zuungunsten der Untervarianten GP 13-20/1 mit dem Abschnitt 525 ergeben. Variante GP13-20/1 und GP13-20/2 beeinträchtigen damit jeweils 2 Erholungszielorte (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, S. 7 und Karte II.12.GP13-20, Blatt 1).</p>
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1289	nein	
3. Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft, LEP LSA Ziffer 3.5.1., REP Altmark Ziffer 5.6.1.				
<p>In den ausgewiesenen Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft ist den Belangen der Landwirtschaft als wesentlicher Wirtschaftsfaktor, Nahrungsproduzent und Erhalter der Kulturlandschaft bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen. Das Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft „Teile der Altmark einschließlich Schollener Land“ wurde bereits im LEP LSA festgelegt. Die geplante Trasse der BAB A 39 verläuft unmittelbar im Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft. Mögliche Beeinträchtigungen des Vorbehaltsgebietes für Landwirtschaft durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu beteiligen.</p>				<p>Bei der Trassenfindung in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) sind auch die landwirtschaftlichen Belange über die Betroffenheiten der Gemarkungen bezüglich der Durchschneidung berücksichtigt worden (Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137 ff). Eine weitere Beteiligung bei Betroffenheit wird zugesagt.</p>
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1292	nein	
3. Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft, LEP LSA Ziffer 3.5.1., REP Altmark Ziffer 5.6.1.				
<p>In den ausgewiesenen Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft ist den Belangen der Landwirtschaft als wesentlicher Wirtschaftsfaktor, Nahrungsproduzent und Erhalter der Kulturlandschaft bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen. Das Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft - Teile der Altmark einschließlich Schollener Land - wurde bereits im LEP LSA festgelegt. Die geplante Trasse der BAB A 39 verläuft unmittelbar im Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft. Mögliche Beeinträchtigungen des Vorbehaltsgebietes für Landwirtschaft durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu beteiligen.</p>				<p>Siehe Auch Kommentar zur ID 1289 in diesem Kapitel. Eine weitere Beteiligung bei Betroffenheit wird zugesagt.</p>
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1295	nein	
2. Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft, LEP LSA Ziffer 3.5.1., REP Altmark Ziffer 5.6.1.				
<p>In den ausgewiesenen Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft ist den Belangen der Landwirtschaft als wesentlicher Wirtschaftsfaktor, Nahrungsproduzent und Erhalter der Kulturlandschaft bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen. Das Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft - Teile der Altmark einschließlich Schollener Land - wurde bereits im LEP LSA festgelegt. Die geplante Trasse der BAB A 39 verläuft unmittelbar im Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft. Mögliche Beeinträchtigungen des Vorbehaltsgebietes für Landwirtschaft</p>				<p>Siehe auch Kommentar zur ID 1289 in diesem Kapitel. Eine weitere Beteiligung bei Betroffenheit wird zugesagt.</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden.
Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu beteiligen.

Regionale Planungsgemeinschaft Altmark

89

1297

nein

550

zu Abschnitt 550

Siehe auch Kommentar zur ID 1289 in diesem Kapitel.
Eine weitere Beteiligung bei Betroffenheit wird zugesagt.

1. Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft, LEP LSA Ziffer 3.5.1., REP Altmark Ziffer 5.6.1.

In den ausgewiesenen Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft ist den Belangen der Landwirtschaft als wesentlicher Wirtschaftsfaktor, Nahrungsproduzent und Erhalter der Kulturlandschaft bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen.

Das Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft - Teile der Altmark einschließlich Schollener Land - wurde bereits im LEP LSA festgelegt.

Die geplante Trasse der BAB A 39 verläuft unmittelbar im Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft.

Mögliche Beeinträchtigungen des Vorbehaltsgebietes für Landwirtschaft durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden.

Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu beteiligen.

Regionale Planungsgemeinschaft Altmark

89

1299

nein

551

zu Abschnitt 551

Siehe auch Kommentar zur ID 1289 in diesem Kapitel.
Eine weitere Beteiligung bei Betroffenheit wird zugesagt.

1. Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft, LEP LSA Ziffer 3.5.1., REP Altmark Ziffer 5.6.1.

In den ausgewiesenen Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft ist den Belangen der Landwirtschaft als wesentlicher Wirtschaftsfaktor, Nahrungsproduzent und Erhalter der Kulturlandschaft bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen.

Das Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft - Teile der Altmark einschließlich Schollener Land - wurde bereits im LEP LSA festgelegt.

Die geplante Trasse der BAB A 39 verläuft unmittelbar im Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft.

Mögliche Beeinträchtigungen des Vorbehaltsgebietes für Landwirtschaft durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden.

Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu beteiligen.

Regionale Planungsgemeinschaft Altmark

89

1301

nein

551

3. Vorranggebiete für Natur und Landschaft, LEP LSA Ziffer 3.3.1., REP Altmark Ziffer 5.4.1.

Vorranggebiete für Natur und Landschaft sind für die Erhaltung und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen vorgesehen. In den Vorranggebieten für Natur und Landschaft sind Maßnahmen vorzusehen, die die Entwicklung und Sicherung des ökologischen Potentials zum Ziel haben. In diesen Gebieten ist verstärkt auf die nachhaltige Sicherung der ökologischen Funktionen hinzuwirken. Andere raumbedeutsame Nutzungen in diesen Gebieten sind ausgeschlossen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen, Nutzungen oder Zielen der Raumordnung nicht vereinbar sind.

Die geplante Trasse befindet sich im Vorranggebiet für Natur und Landschaft Nr. X Ohreaue, welches im REP Altmark wurde.

Mögliche Beeinträchtigungen des Vorranggebietes für Natur und Landschaft durch die geplante Trasse der BAB A 39 können nicht ausgeschlossen werden.

Die zuständige Naturschutzbehörde ist zu beteiligen.

Regionale Planungsgemeinschaft Altmark

89

1304

nein

2. Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft, LEP LSA Ziffer 3.5.1., REP Altmark Ziffer 5.6.1.

Siehe auch Kommentar zur ID 1289 in diesem Kapitel.
Eine weitere Beteiligung bei Betroffenheit wird zugesagt.

In den ausgewiesenen Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft ist den Belangen der Landwirtschaft als wesentlicher Wirtschaftsfaktor, Nahrungsproduzent und Erhalter der Kulturlandschaft bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen.

Das Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft - Teile der Altmark einschließlich Schollener Land - wurde bereits im LEP LSA festgelegt.

Die geplante Trasse der B 190 n verläuft unmittelbar im Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu beteiligen.				
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1306	nein	
Variante 2 B 190 n/2, 3, 3.1				Siehe auch Kommentar zur ID 1289 in diesem Kapitel. Eine weitere Beteiligung bei Betroffenheit wird zugesagt.
raumordnerische Festlegungen im REP Altmark analog zu Variante 1.				
Variante 3 B 190 n /3				
1. Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft, LEP LSA Ziffer 3.5.1., REP Altmark Ziffer 5.6.1.				
In den ausgewiesenen Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft ist den Belangen der Landwirtschaft als wesentlicher Wirtschaftsfaktor, Nahrungsproduzent und Erhalter der Kulturlandschaft bei der Abwägung mit entgegenstehenden Belangen ein erhöhtes Gewicht beizumessen. Das Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft "Teile der Altmark einschließlich Schollener Land" wurde bereits im LEP LSA festgelegt. Die geplante Trasse der B 190 n verläuft unmittelbar im Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft.				
Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu beteiligen.				
Stadt Wittingen	92	288	ja	
3. In sämtlichen betroffenen Gemarkungen sind Flurbereinigungsverfahren durchzuführen. Die Grundstückseigentümer sind an den entstehenden Kosten nicht zu beteiligen.				Ein Flurbereinigungsverfahren ist im Zusammenhang mit der A 39 zur Minimierung oder Vermeidung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft vorgesehen.
Stadt Wittingen	92	293	ja	
Aus Glüsing wird auch der erhebliche Flächenbedarf für die A 39 kritisiert, der ca. 30 ha beträgt. Bereits beim Bau des Elbeseitenkanals, für den das Flurbereinigungsverfahren erst vor wenigen Jahren abgeschlossen wurde, betrug der Flächenbedarf auch ca. 25 ha. Die Gemarkung Glüsing ist damit überdurchschnittlich belastet, was sich für die Landwirtschaft negativ auswirkt. Auch wird kritisiert, dass die Vorzugsvariante die Gemarkung Glüsing in Nord-Süd-Richtung gänzlich zerschneidet. Weiter wird bemängelt, dass das Schutzgut „Mensch“ nicht ausreichend Berücksichtigung findet.				Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. Aufgrund der im gesamten Raum gleichmäßig verteilten Siedlungen lässt sich eine Nähe zur Autobahn mit den entsprechenden Auswirkungen nicht überall verhindern. Das landwirtschaftliche Potenzial der Gemarkung Glüsing ist in die höchste Stufe eingeteilt worden (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10) und in den Variantenvergleichen berücksichtigt (Erläuterungsbericht, S. 134 und S. 138 ff). Aufgrund der östlich von Glüsing liegenden Gemarkungen, die ebenfalls in die höchste Stufe eingeteilt sind, ist die Zerschneidung durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende A 39 dieser Gemarkungen unter Beachtung der weiteren Aspekte nicht zu vermeiden. Ein Verlauf in West- Ost- Richtung, wie bei der Hauptvariante GP 1-46/1 scheidet ebenfalls in die höchste Betroffenheitsstufe eingeteilte Gemarkungen. Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens.
Gemeinde Jembke	95	804	ja	
- Die Gemeinde Jembke ist im Spiegelbild ihrer Bevölkerung sehr stark durch Berufspendler welche VWabhängig beschäftigt sind, geprägt. Somit haben wir im Zuge des Raumordnungsverfahrens in der Vorrangbedeutung den Begriff „Wohnen“ bekommen. Das zeigt aber nicht wie intensiv in Jembke Landwirtschaft betrieben wird. In Jembke wirtschaften noch heute neun Vollerwerbsbetriebe und zwei Nebenerwerbsbetriebe, die sehr stark auf die Ackerflächen innerhalb und außerhalb der Abwasserverregnung angewiesen sind. Auf Grund der Bevölkerungssituation in und um Jembke haben sich die Betriebe aus der Veredlung (Viehhaltung) verabschiedet und haben sich als Marktfruchtbetriebe den Erfordernissen ihres Umfeldes angepasst. Wenn man davon ausgeht, dass es zu einem Flächenverlust von brutto 60 ha Ackerland kommt, ist abzusehen, dass ein landwirtschaftlicher				Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen ist Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff). Für Jembke ist eine mittlere Betroffenheit der Gemarkungen ermittelt worden (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10).

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Haupterwerbsbetrieb seinen Betrieb einstellen muss. Im Zuge der allgemeinen Arbeitsmarktsituation kann es, denke ich, nicht wünschenswert sein, durch diesen Autobahnbau weitere Arbeitsplätze zu verlieren.</p>				
Gemeinde Bergfeld	100	124	nein	
<p>4. Auch unter landwirtschaftlicher Sicht ist die Vorzugsvariante als die akzeptabelste einzustufen, da im Vergleich zur Osttrasse wertvolle Ertragsböden erhalten bleiben.</p>				
Gemeinde Ehra-Lessien	102	333	ja	
<p>- Landwirtschaft In der Gemeinde Ehra-Lessien sind noch mehrere Vollerwerbslandwirte tätig, deren Belange in ausreichendem Maße berücksichtigt werden müssen. Insbesondere sind Zerschneidungen von Flächen und die Aufgabe von Wegeverbindungen zu vermeiden. Im Rahmen einer Flurbereinigung sind Zuwegungen zu berücksichtigen und größere Umwege zu den Flächen zu vermeiden. Bei der Wertermittlung ist auf Wertgerechtigkeit und Wertgleichheit bei Acker- und Waldflächen zu achten.</p>				
Gemeinde Parsau	103	87	nein	564
<p>Auch unter landwirtschaftlichen Aspekten ist die Vorzugsvariante als die akzeptabelste einzustufen, da - im Vergleich zur Osttrasse - wertvolle Ertragsböden erhalten bleiben. Während die Vorzugsvariante Grenzertragsböden und weitgehend Wald mit weniger wertvollen Kiefernbeständen tangiert.</p>				
Gemeinde Tiddische	105	16	nein	
<p>Auch unter landwirtschaftlichen Aspekten ist die Vorzugsvariante als die akzeptabelste einzustufen, da - im Vergleich zur Osttrasse - wertvolle Ertragsböden erhalten bleiben. Während die Vorzugsvariante Grenzertragsböden und weitgehend Wald mit weniger wertvollen Kiefernbeständen tangiert.</p>				
Gemeinde Hankensbüttel	109	300	nein	
<p>- weil die Planer das Fachgutachten der Landwirtschaftskammer und den Wert fruchtbarer Böden missachten und so die ortsansässige Landwirtschaft schädigen, Im Regionalen Raumordnungsprogramm des Großraumverbandes Braunschweig (ZGB) wird die Hankensbüttel umgebende Fläche "aufgrund des hohen natürlichen standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotentials und der besonderen Funktionen der Landwirtschaft" als Vorsorgegebiet für Landwirtschaft ein Vorrang eingeräumt</p>				
Gemeinde Hankensbüttel	109	301	nein	
<p>- weil das Leben in und zwischen den Dörfern (besonders für Kinder und Ältere) durch Zerschneidung, zusätzlichen Verkehr oder Bandenkriminalität an den Auffahrten leidet, - weil durch Zerschneidungen und Folgewirkungen zahlreiche Betriebe in ihrer Existenz getroffen werden, ohne dass Entschädigungszahlungen dies ausgleichen können</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung	127	638		
6. Referat Agrarwirtschaft/ Ländliche Räume			Ohne Kommentar	
Der dargestellte Untersuchungsraum für die UVS Stufe 2 ragt in den Amtsbereich des Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark hinein. Eine Betroffenheit mit Flurneuordnungsverfahren liegt allerdings nicht vor.				
Beh. f. Geoinform., Landentw. u. Liegensch. Lüneburg Amt für Landentw.	138	210		
I. Möglichkeiten durch Flurneuordnung und Integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (ILEK)			Die SBV nimmt an den Besprechungen zu den ILEK teil. Eine frühzeitige Einbindung der Akteure des ländlichen Raumes wird von der SBV unterstützt.	
Seitens des Niedersächsischen Ministeriums für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz bzw. der GLL Lüneburg werden derzeit koordinierende Vorarbeiten in Verbindung mit integrierten ländlichen Entwicklungskonzepten in den Landkreisen Uelzen und Gifhorn sowie im Hinblick auf trassenbegleitende Flurbereinigungsverfahren n. § 87 FlurbG initiiert. Diese Vorarbeiten sind modular aufgebaut und werden je nach Planungsfortschritt der A 39 sukzessive, aufeinander aufbauend, konkretisiert und in ihrer Aussage präzisiert und detailschärfer. Diese Prozesse sind in jedem Falle bereits zu diesem frühen Zeitpunkt zu beginnen, um möglichst integral den Gesamttraum zwischen Hamburg und Wolfsburg mit seinen durch die Autobahn verursachten und initiierten Veränderungen bzw. Chancen im Sinne einer integrierten und nachhaltigen ländlichen Entwicklung begleiten zu können. Hierbei ist eine enge Abstimmung mit der Regierungsvertretung Lüneburg einerseits sowie der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung, hier die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Lüneburg andererseits unabdingbar.			Ausgleichsmaßnahmen sind im Nahbereich der Trasse vorzusehen; für Ersatzflächen ist die Schaffung von Flächenpools im Interesse der SBV. Die Hinweise zu aktuellen / laufenden Flurneuordnungen werden zur Kenntnis genommen. Geplante Bebauung im Bereich des Schlieffenparkes ist durch die Vorzugstrasse der A 39 nicht betroffen. Die Trasse befindet sich im Bereich der dargestellten Grünflächen und tangiert das Gebiet randlich im Nordosten. Die Festlegung der Vorzugstrasse fand nach fachtechnischen Gesichtspunkten statt. Eine Betrachtung der Eigentumssituation für die betroffenen Flächen ist nicht relevant für die Linienfindung.	
Die koordinierte Kombination der vorhandenen Planungs- und Förderinstrumente bietet eine einmalige Chance für die Entwicklung des Raumes zwischen Hamburg und Wolfsburg.				
Mit den in der Zuständigkeit der Landkreise Uelzen und Gifhorn durchzuführenden und von den GLL betreuten ILEK werden Entwicklungsperspektiven des ländlichen Raumes in abgesteckten Handlungsfeldern erörtert.				
Der offen mit den Akteuren im ländlichen Raum geführte Dialog ist hervorragend geeignet, auch die Auswirkungen der A 39 auf die Agrarstruktur und die ländliche Siedlungsentwicklung zu diskutieren und gemeinsame Lösungen zu erarbeiten.				
Im Hinblick auf die möglichen Flurneuordnungsverfahren n. § 87 FlurbG möchte ich darauf hinweisen, dass insbesondere die trassenbegleitenden Durchführung solcher Flurbereinigungsverfahren für die einzelnen Gemarkungen eine erhebliche agrarstrukturelle Verbesserung durch die Veränderungen u.a. im neu ausgebauten und den heutigen Wirtschaftsbedingungen angepassten Wegenetz bzw. durch Zusammenlegungen des vorhandenen Eigentums bedeutet. Die Trassierung der A 39 wird, gleichbleibend welche Variante letztendlich gewählt werden wird, zu erheblichen Eingriffen in diese Agrarstruktur führen.				
Für den erforderlichen Kompensationsflächenbedarf sollte frühzeitig eine konsenzfähige Lösung erarbeitet werden. Dazu bietet es sich an, im Rahmen der Vorarbeiten zu den möglichen § 87er Verfahren bereits parallel zum Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren geeignete Suchräume für Kompensationsmaßnahmen zu benennen und Kompensationsflächenpools zu bilden. Die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigten Flächen - auch außerhalb des Einwirkungsbereiches der Trasse - könnten dann wiederum im Rahmen der Flurneuordnungsverfahren arrondiert werden und die so gefundenen Lösungsansätze dann frühzeitig im Planfeststellungsverfahren zur A 39 Berücksichtigung finden.				
Durch eine mögliche Umplanung des landwirtschaftlichen Wegenetzes, d.h. eine Verringerung der Wegedichte und damit Schaffung größerer landwirtschaftlicher Einheiten werden Nachteile des Autobahnbaus möglicherweise zum Teil kompensiert. Dabei sind die Planungen auf die weiter fortschreitenden Veränderungen in der Landwirtschaft zu berücksichtigen. Insgesamt wird durch den Trassenverlauf die bisherige, ordnungsgemäße und betriebswirtschaftlich durch Flurbereinigung neu entstandene Bewirtschaftung eingeschränkt.				
Die seitens der GLL Braunschweig dargestellten Ausführungen bezüglich der erforderlichen Beregnung im Suchraum für den Trassenverlauf sowie zu den Zerschneidungen von siedlungsnahen Freiräumen gelten in meinem Zuständigkeitsbereich entsprechend. Auf eine Wiederholung an dieser Stelle wird verzichtet.				

Abschließend möchte ich unter diesem Punkt zum landwirtschaftlichen Fachbeitrag, Nr. 6.6, "Flurneuordnung" folgende Ergänzungen bzw. Richtigstellung mitteilen.
In der Tabelle "aktuelle/laufende Flurneuordnungen bis 2012" (S. 23) bitte ich folgende Korrekturen anzubringen:

Zeile 1: Das Verfahren wird 2010 fertig gestellt.

Zeile 2: Das Verfahren heißt "Uelzen-Holdenstedt", ist ein § 87-Verfahren und wird 2010 fertig gestellt

Zeile 3: entfällt

Zeile 7: Das Verfahren heißt "Bardowick-A 250"

Die im weiteren Text erwähnten zusätzlichen 6 Flurbereinigungsverfahren im Landkreis Uelzen sind bereits alle seit geraumer Zeit (Mitte 1990er) abgeschlossen.

Der letzte Absatz unter diesem Gliederungspunkt ist unzutreffend, da die Neuordnungen im Be-reich des Elbe-Seitenkanals ebenso seit längerer Zeit abgeschlossen sind.

II. Domänenverwaltung

Die Vorzugsvariante durchschneidet im Stadtgebiet Lüneburg einen 36 ha großen im Eigentum des Landes Niedersachsen - Domänenverwaltung - stehenden Flächenblock.

23, 7 ha liegen im von der Stadt Lüneburg geplanten Baugebiet "Schlieffenpark". Aufgrund des be-reits durchgeführten Scoping-Termins ist von einer zukünftigen Wohnbebauung auszugehen.

Das Land Niedersachsen führt seit längerer Zeit Verkaufsverhandlungen bezüglich der Flächen im geplanten Baugebiet mit Kaufinteressenten. Für eine Teilfläche wurde bereits ein Vorvertrag über die Veräußerung bei Planreife abgeschlossen. Darüber hinaus hat die Domänenverwaltung bereits rd. 90.000 € Investitionen im Zusammenhang mit den Planungen der Stadt getätigt, die seitens des Unternehmensträgers zu erstatten wären, falls die Trasse die genannte Bebauung der betreffenden Teilflächen verhindern sollte.

Insgesamt gesehen hätte die Umsetzung der Vorzugsvariante im Stadtgebiet Lüneburg deutlich verminderte Einnahmen für das Land Niedersachsen zur Folge. Ein finanzieller Ausgleich hierfür müsste gegenüber dem Unternehmensträger geprüft werden.

Beh. f. Geoinform., Landentwicl. u. Liegensch. Braunsch. Amt für Landentwicl.

139

713

Vorausschickend möchte ich zum landwirtschaftlichen Fachbeitrag, Punkt 6.6. - Flurneuordnung ergänzend Folgendes mitteilen: In der Tabelle auf Seite 23 werden 3 laufende Flurbereinigungsverfahren im Amtsbezirk des AfL Braunschweig aufgeführt. Die Flurbereinigung Dannenbüttel wurde im Jahr 2000 Schluss festgestellt, Die Flurbereinigung Weyhausen wird laut Flurbereinigungsprogramm im Jahr 2011 Schluss festgestellt werden; das angegebene Jahr für die Flurbereinigung Velstove (2010) stimmt. Auf Seite 24 werden 5 Flurbereinigungen für den Bereich des Landkreises Gifhorn aufgeführt. Dazu ist anzumerken, dass alle 5 Verfahren bereits spätestens seit dem Jahr 2001 Schluss festgestellt sind. Zurzeit werden seitens des AfL Braunschweig keine Flurbereinigungsverfahren im Landkreis Gifhorn bearbeitet.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Flurbereinigungsverfahren sind im Zusammenhang mit der A 39 zur Minimierung oder Vermeidung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft vorgesehen.

Im landwirtschaftlichen Fachbeitrag wird erläutert, dass im möglichen Bereich der Trasse der A 39 abgeschlossene Flurbereinigungsverfahren durchgeführt wurden. Nach dem offiziellen Abschluss einer Flurbereinigung bleiben im Regelfall die Teilnehmergeinschaften solange bestehen, bis die finanziellen Belastungen getilgt wurden. Das bedeutet, dass sich die finanziellen Belastungen der Grundstückseigentümer maximal auf eine Dauer von 20 Jahren belaufen können.

Die erreichten Ziele der Flurbereinigung bedeuteten für die einzelnen Gemarkungen eine erhebliche agrarstrukturelle Verbesserung durch die Veränderungen u.a. im neu ausgebauten und den heutigen Wirtschaftsbedingungen angepassten Wegenetz bzw. durch Zusammenlegungen des vorhandenen Eigentums. Die Trassierung der A 39 wird, gleich bleibend welche Variante letzt endlich gewählt werden wird, zu erheblichen Eingriffen in diese Agrarstruktur führen.

Beh. f. Geoinform., Landentwicl. u. Liegensch. Braunsch. Amt für Landentwicl.

139

715

Durch eine mögliche Umplanung des landwirtschaftlichen Wegenetzes, d.h. eine Verringerung der Wegedichte und damit Schaffung größerer landwirtschaftlicher Einheiten werden Nachteile des Autobahnbaus

Die detaillierte Planung des landwirtschaftlichen Wegenetzes und der sich daraus ergebenden Auswirkungen sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

möglicherweise zum Teil kompensiert. Dabei sind die Planungen auf die weiter fortschreitenden Veränderungen in der Landwirtschaft zu berücksichtigen. Insgesamt wird durch den Trassenverlauf die bisherige, ordnungsgemäße und betriebswirtschaftlich durch Flurbereinigung neu entstandene Bewirtschaftung eingeschränkt.

Weitere Ausführungen dazu werden in der Stellungnahme der landwirtschaftlichen Berufsvertretung aufgeführt werden. Konkret möchte auf die erforderliche Beregnung im Suchraum für den Trassenverlauf eingehen.

**Beh. f. Geoinform., Landentw. u. Liegensch.
Braunsch. Amt für Landentw.**

139

716

Nach den vorliegenden Unterlagen werden im Suchraum landwirtschaftliche Flächen beregnet. Dieses geschieht durch den Einsatz von Bereanungsaggregaten unter der Nutzung von Einzelbrunnen oder durch Entnahmen von Wassergaben aus dem Elbeseitenkanal. Die Beregnung landwirtschaftlicher Flächen wird auch zukünftig erforderlich sein. Im Hinblick auf einen betriebswirtschaftlich sinnvollen und auch effektiven Einsatz der Beregnung sollte seitens des Planungsträgers überlegt werden, die bestehenden Eingriffe in die Landwirtschaft durch entsprechende, in die Zukunft gerichtete Maßnahmen auszugleichen. Beim Ausbau der A 2 wurde im Bereich Peine die bisherige Beregnung aus Einzelbrunnen auf eine gemeinschaftliche Beregnung aus Tiefbrunnen und von der Energie von Diesel auf Strom umgestellt. Der Planungsträger übernahm dabei einen Großteil der entstandenen Kosten.

Einige Jahre nach der Inbetriebnahme wird von den beteiligten Landwirten diese Umstellung grundsätzlich positiv beurteilt. Nachahmungseffekte gab es auch in angrenzenden Bereichen, die sich ebenfalls einstimmig positiv zu dieser Umstellung äußerten.

**Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle
Uelzen**

178

588

Der Neubau einer Autobahntrasse auf einer Streckenlänge von ca. 105 km bedeutet einen erheblichen Eingriff in die vorhandenen Raumstrukturen. Betroffen sind hiervon in besonderem Maße die Belange der Land- und Forstwirtschaft, da diese fast ausschließlich den umfangreichen Flächenbedarf der Baumaßnahme abzudecken hat und zudem durch Zerschneidungsschäden erheblich in ihren Bewirtschaftungsstrukturen beeinträchtigt wird. Eine vollständige Kompensation der mit dem Autobahnbau verbundenen wirtschaftlichen Beeinträchtigungen wird nicht möglich sein. So lassen sich aus der zu erwartenden Flächenverknappung resultierende Pachtpreisveränderungen kaum quantifizieren und ausgleichen. Die Belastungen erfolgen zu einem Zeitpunkt, in dem sich für zahlreiche Betriebe die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aufgrund agrarpolitischer Reformbeschlüsse weiter verschlechtert haben. Beispielsweise tragen sinkende Erzeugerpreise auf den Getreidemärkten sowie drastische Lieferrechts- und Preiskürzungen im Bereich des Zuckerrübenanbaus dazu bei, dass in vielen Betrieben kaum noch Reserven vorhanden sind und weitere Belastungen daher unmittelbar existenzbedrohend wirken können. Als solche sind u.a. der Verlust der betrieblicher Existenzgrundlagen durch den Entzug landwirtschaftlicher Nutzflächen, Bewirtschaftungerschwernisse durch die Zerschneidung von arbeitswirtschaftlich günstig geformten Schlägen, Beeinträchtigungen der Feldberegnung durch die Überplanung von Entnahmestellen und Leitungstrassen, die Verschlechterung der inneren und äußeren Verkehrslage landwirtschaftlicher Betriebe durch Eingriffe in das vorhandene Straßen- und Wegenetz, Probleme mit der Flächenentwässerung durch angeschnittene Dränagen und Veränderung der Vorflutverhältnisse oder auch die Überplanung von Stallanlagen oder ganzer Hofstellen im Trassenbereich zu nennen. Auf raumordnerischer Ebene werden hier bereits grundlegende Weichenstellungen vorgenommen, die den Umfang der zu erwartenden Belastungen maßgeblich beeinflussen.

Aus diesem Grund wurden bereits Gespräche mit betroffenen Flächenbewirtschaftern zusammen mit den Vertretern der örtlichen Landvolkverbände geführt und deren Bedenken aufgenommen. Die einzelbetrieblichen Belange werden in den Stellungnahmen des Landvolkes berücksichtigt, während überbetriebliche - die Landwirtschaft betreffende - Problembereiche in dieser Stellungnahme aufgeführt werden.

**Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle
Uelzen**

178

590

3. Fachbeitrag

Grundsätzlich ist es positiv zu bewerten, dass zur Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Raumsprüche ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag in Auftrag gegeben worden ist, der nun Bestandteil der Planunterlagen ist und in die Erarbeitung möglicher Trassenvarianten Eingang gefunden hat. Anzumerken ist jedoch auch, dass bei der ersten Abgrenzung des Suchraumes im Rahmen der groben Raumanalyse landwirtschaftliche Raumwiderstände u.E. keine hinreichende Berücksichtigung gefunden haben und gewisse Konfliktbereiche (Stapelteich Stöcken, Abwassererregung im

Die detaillierte Planung zum Erhalt der vorhandenen Drainage- und Beregnungsanlagen sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte.
Der Hinweis wird aufgenommen

Die landwirtschaftlichen Belange sind über das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff) und somit der gesamtplanerischen Abwägung.
Berücksichtigt sind dabei auch investive Maßnahmen wie Beregnungs- und Drainageanlagen. Deren Funktionsfähigkeit ist während der Bau- und Betriebsphase der Autobahn durch die SBV zu gewährleisten.
Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens.
Über Flurbereinigungsverfahren werden die flächenbezogenen Auswirkungen auf die Landwirtschaft minimiert.

Wesentliches Kriterium zur Festlegung des Untersuchungsraumes war die Berücksichtigung vorhandener Wohnbereiche unter Beachtung des wohnumfeldnahen Freiraums zur Erholung sowie trassierungstechnische Aspekte. Die Auswirkungen auf einzelne landwirtschaftliche Konfliktbereiche sind im Rahmen einer Feintrassierung zu minimieren durch Trassenoptimierung.
Die Beeinträchtigungen der Landwirtschaft durch die

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Raum Wolfsburg, Kartoffelverarbeitung Raum Wittingen) insofern nicht ausgeklammert wurden.

Der landwirtschaftliche Fachbeitrag legt die Betroffenheit der landwirtschaftlichen Belange auf raumordnerischer Ebene dar. Betrachtungsgegenstand waren hierbei Suchkorridore, die auf Grundlage aggregierter statistischer Daten, Befragungen und ergänzender Faktoren hinsichtlich ihres landwirtschaftlichen Potentials und ihrer Sensibilität gegenüber den Auswirkungen des Autobahnprojektes bewertet wurden. Als maßgebliche Einflussgrößen sind hierbei die natürliche Ertragsfähigkeit der Böden, investive und agrarstrukturelle Faktoren sowie Indikatoren der Wertschöpfung in den Betrachtungsräumen zu nennen. Hieraus konnte jeweils auf Gemarkungsebene ein Vergleichswert für das landwirtschaftliche Potential ermittelt werden, der in Verbindung mit weiteren rechnerisch nicht erfassbaren Faktoren eine Tendenzbewertung der Suchkorridore ermöglicht. Im Ergebnis ist hier festgestellt worden, dass aus landwirtschaftlicher Sicht besonders sensible Bereiche durch eine möglichst weit östlich gelegene Trassierung der Autobahn geschont werden sollten. Diese grundsätzliche Aussage wird von uns auch weiterhin so aufrechterhalten.

Eine quantitative Bewertung des Flächenverbrauches konnte im landwirtschaftlichen Fachbeitrag kaum erfolgen, da konkrete Trassenvarianten zu diesem Zeitpunkt nicht vorlagen. Zudem stellt der aus dem naturschutzfachlichen Anspruch auf Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen resultierende Flächenbedarf eine unbekannte Größe dar, die jedoch für einen entsprechenden Vergleich der verschiedenen Varianten unbedingt zu berücksichtigen ist. In den nun vorliegenden Planunterlagen für das Raumordnungsverfahren sind konkrete Trassenvarianten enthalten und zu diesem Zweck auch unter Verknüpfung der Trassenlänge und des oben genannten landwirtschaftlichen Vergleichswertes beurteilt worden. Hieraus ergibt sich den Planunterlagen zufolge für die Vorzugsvariante im Vergleich zu den Alternativtrassen rechnerisch eine positive Bewertung, wobei zu beachten ist, dass bei der Beurteilung der verschiedenen Unter- bzw. Teilabschnitte die landwirtschaftlichen Belange nur dann entsprechend berücksichtigt wurden, wenn sie mit den Ergebnissen der UVS konform gingen.

**Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle
Uelzen**

178

592

5. Vorzugsvariante

Die jetzt vorgeschlagene Vorzugsvariante verläuft im mittleren der drei denkbaren Trassenräume. Sie nimmt die vergleichsweise ertragreichen Böden im Bereich des Uelzener Beckens sowie im Wittinger Raum in Anspruch. Betroffen ist neben der Verregnung aus dem Stapelteich Stöcken auch die Fruchtwassererregung in der Gemarkung Eutzen, durch die nährstoffhaltiges Prozesswasser der kartoffelverarbeitenden Industrie über Stapelteiche und feste Verregnungsleitungen auf Ackerflächen zurückgeführt wird. Flächenverluste würden diese nachhaltige Wirtschaftsweise empfindlich beeinträchtigen, zumal der Bereitstellung von geeigneten Ersatzflächen aufgrund düngerechtlicher und immissionsschutzfachlicher Vorgaben Grenzen gesetzt sind.

Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen soll durch entsprechende Maßnahmen (Flächenpools, frühzeitige Einbindung der Landwirte und ihrer berufsständischen Vertretungen) weitestgehend minimiert werden. Einzelbetriebliche Betrachtungen sind nicht Gegenstand der Linienfindung.

Eine Durchschneidung der Gemarkungen mit hohem und höchstem Potenzial aus Sicht der Landwirtschaft im Bereich Uelzen sowie Wittingen lässt sich aufgrund der Verteilung dieser Gemarkungen in West- Ost- Richtung nicht gänzlich verhindern.

**Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle
Uelzen**

178

595

6. Ostvariante

Auch die im landwirtschaftlichen Fachbeitrag bevorzugte Ostvariante bringt unweigerlich erhebliche Belastungen für die hiervon betroffenen landwirtschaftlichen Strukturen mit sich. Obgleich eine Trassierung im östlichen Suchkorridor gegenüber der Vorzugsvariante zu einer etwas längeren Gesamtstrecke führen würde, sehen wir unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte diese Variante als mit den übergeordneten landwirtschaftlichen Belangen am ehesten vereinbar an. Im Zuge des Vergleiches der Teilvarianten GP 13-46 wurde eine solche Lösung in den Planunterlagen verworfen. Wie bereits dargestellt ist jedoch zu beachten, dass nicht alle entscheidungsrelevanten Aspekte im landwirtschaftlichen Vergleichswert enthalten sein können. Auf eine rein mathematische Ableitung von Varianten ist daher auch im landwirtschaftlichen Fachbeitrag zugunsten einer textlichen Gesamtbewertung verzichtet worden. Letztere kam im Ergebnis zu einer möglichst weit östlichen Trassenführung im Bereich zwischen Uelzen und Wolfsburg, die unsererseits auch weiterhin für vorzüglich erachtet wird.

Der Unterschied bezogen auf die Durchschneidungslängen nach Betroffenheitsstufen der von den Teilvarianten GP 13-46/2 und GP 13-46/3 tangierten Gemarkungen zeigt sich erst auf relativ niedriger Stufe. Die Unterschiede aus der UVS sowie der Kostenbetrachtung zeigen zum Teil deutliche Vorteile für diese Teilvariante, so dass der Teilvariante GP 13-46/2 aus gesamtplanerischen Sicht der Vorzug eingeräumt wird (Erläuterungsbericht, S. 232 f). Dem steht die etwas ungünstigere Anbindung der als Gebiete für die Förderung der regionalen Wirtschaft vorgesehenen Bereiche im Südosten des Untersuchungsraumes entgegen (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 101 sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anhang A, S. 46 ff).

**Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle
Uelzen**

178

596

7. Querspange

Als Verbindung der A 39 und der A 14 wird in Ost-West-Richtung die Neutrassierung einer Bundesstraße 190n geplant. Die Raumordnungsunterlagen enthalten fünf Trassierungsvorschläge, von denen die Variante B 190n/1 im Gesamtvergleich der Kriterien UVS, Landwirtschaft und Kosten als Vorzugsvariante herausgearbeitet wurde. Der Streckenverlauf

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich unter Beachtung der landwirtschaftlichen Belange (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

zwischen Breitenhees und Markau stellt darüber hinaus die kürzeste der untersuchten Varianten dar und minimiert insofern den Flächenanspruch. Auch unter Berücksichtigung der im landwirtschaftlichen Vergleichsindex des Fachbeitrages nicht erfassten Faktoren ergeben sich keine Hinweise, die zugunsten der anderen Trassenvarianten sprechen. Agrarstrukturelle Belange wären bei den anderen Varianten in zumindest ähnlichem Umfang berührt. Erhebliche Probleme würden sich z.B. bei Variante B 190n/5 für die bereits angesprochene Fruchtwassererregung im Bereich Eutzen ergeben.

positiven Wirkungen verknüpft.

**Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle
Uelzen**

178

597

8. Betroffenheitsanalyse

Kleinräumige Verschiebungen der durch das Raumordnungsverfahren linienbestimmten Variante werden in nachfolgenden Planungsschritten noch erforderlich sein, sind jedoch nicht Gegenstand des laufenden Verfahrens. Gleiches gilt für agrarstrukturelle Detailfragen und einzelbetriebliche Belange, die von dem Vorhaben in erheblichem Umfang beeinträchtigt werden. Wir halten es insofern für unabdingbar, zur Klärung dieser auch für den Fortgang der Planungen wichtigen Fragen eine landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse erstellen zu lassen. Diese kann im direkten Dialog mit den Betroffenen auftretende Probleme und sachgerechte Lösungsansätze aufzeigen, die dann frühzeitig in weiteren Verfahrensschritten berücksichtigt werden. Hier wird auch zu prüfen sein, inwieweit z.B. Stallanlagen, die aus seuchenhygienischer Sicht einen Mindestabstand zur Autobahn aufweisen müssen, betroffen sind.

Die Beteiligung der Landwirte sowie ihrer berufsständischen Vertretungen in den weiteren Planungsschritten wird zur Minimierung der Auswirkungen auf die Landwirtschaft zugesagt.

**Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle
Uelzen**

178

598

- Flurbereinigung

In den von den Trassenvarianten betroffenen Gemarkungen sind in der Vergangenheit häufig bereits Flurneuordnungsverfahren durchgeführt worden, deren Lasten z.T. noch immer von den Grundeigentümern abzutragen sind. Es steht u. E. außer Frage, dass die mit dem Bau der A 39 sowie der B 190n verbundenen agrarstrukturellen Eingriffe im Rahmen verschiedener Flurneuordnungsverfahren möglichst weitgehend auszugleichen sind. Die Kosten für eine Regulierung der unternehmensbedingten Schäden sind hierbei vom Vorhabenträger zu übernehmen. Wir weisen darauf hin, dass eine frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Landwirten und Landvolkvertretern, den zuständigen Behörden für Geoinformation und der landwirtschaftlichen Fachbehörde z.B. im Hinblick auf eine Anpassung des Wegenetzes, der Bewirtschaftungseinheiten und der Beregnungsstrukturen sowie der frühzeitigen Konzeption von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich ist.

Flurbereinigungsverfahren sind im Zusammenhang mit der A 39 sowie der B 190n zur Minimierung oder Vermeidung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft unter Beteiligung der Landwirte sowie ihrer berufsständischen Vertretungen vorgesehen.

**Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle
Uelzen**

178

599

In den Besprechungsterminen mit den Landwirten in den Regionen zeichnete sich ein hoher Flurbereinigungsbedarf ab. Da es sich um intensivst bewirtschaftete Beregnungsgebiete handelt, sind die Flurbereinigungsverfahren mindestens auf die Verbandsgebiete der Beregnungsverbände zu beziehen. Allein die zusätzlichen Kosten für Anpassung der Beregnungsleitungen/Techniken werden die Verfahrenskosten erheblich erhöhen. Wir bitten bei der Kostenschätzung die erhöhten Verfahrenskosten mit zu berücksichtigen.

Flurbereinigungsverfahren sind im Zusammenhang mit der A 39 sowie der B 190n zur Minimierung oder Vermeidung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft unter Beteiligung der Landwirte sowie ihrer berufsständischen Vertretungen vorgesehen.

Der Flurbereinigungsbedarf auch außerhalb des direkten Trasseneingriffs ist hoch. Die Ausweitung der Verfahren zur Verbesserung der Agrarstruktur, auch u. U. unter Kostenbeteiligung der Landwirte, sollte mit untersucht werden. Durch Einführung wassersparender Techniken (u. a. Kreisberegnung) und grundwasserschonenden Maßnahmen wären u. E. positive Synergieeffekte für die Landwirtschaft denkbar.

**Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle
Uelzen**

178

605

In diesem Zusammenhang erscheint es notwendig, auf die besondere Bedeutung von landwirtschaftlich genutzten Flächen - vor allem Ackerflächen - im Gegensatz zu Waldflächen (hier vor allem Nadelholzbestände) in Bezug auf die Grundwasserneubildung hinzuweisen. Dieser Punkt ist umso wichtiger, da sich das Planungsgebiet überwiegend in einer Region mit einem Grundwassermengenproblem befindet (siehe EU-Wasserrahmenrichtlinie) und eine Fläche von deutlich über 300 ha allein durch den Autobahnbau ohne Auf- und Abfahrten voll versiegelt wird.

Eine Auswirkung auf die Grundwasserneubildung wird durch die A 39 nicht erwartet (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 46).

**Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle
Uelzen**

178

606

10. Fazit

Das Vorhaben einer A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg bedeutet in jedem Fall massive Eingriffe in die hiervon betroffenen landwirtschaftlich

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich unter Beachtung der landwirtschaftlichen Belange (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose /

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

geprägten Räume. Eine fortgesetzte Vorhabenplanung muss die raumrelevanten Besonderheiten der Agrarstruktur hinreichend berücksichtigen. Die Erstellung eines landwirtschaftlichen Fachbeitrages und dessen Einbeziehung in die Variantenvergleiche wird von uns ausdrücklich begrüßt. Im Ergebnis kommen wir bei einer über die reinen Vergleichswerte hinausgehenden Betrachtung nach wie vor zu dem Ergebnis, dass eine möglichst weit östlich verlaufende Trasse aus landwirtschaftlicher Sicht die geringsten Raumwiderstände berühren würde. Die Vorzugsvariante berücksichtigt in weiten Bereichen die landwirtschaftlichen Belange nur unzureichend. In der geplanten Form kann sie nur eingeschränkt mitgetragen werden.

**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV
Niedersachsen e.V.** 184 1194

Hinweisen möchten wir auch auf die ungelösten Konflikte mit und zu erwartenden Folgen in der Landwirtschaft in Zusammenhang mit der geplanten Flächenversiegelung. Auch im Jahr 2005 war der Flächenverbrauch für Siedlung und Verkehr in Niedersachsen unverändert hoch. Nach den Ergebnissen der alljährlichen Flächenerhebung durch das Landesamt für Statistik wurden im vergangenen Jahr täglich 14 Hektar zusätzlich für Siedlungs- und Verkehrszwecke beansprucht (2001 bis 2004 betrug der durchschnittliche Flächenverbrauch täglich 14,4 Hektar) (s. Rundblick Nord-Report Nr. 133, 17. Juli 2006). In der aktuellen Broschüre (Juni 2006) von BUND (u.a.) und Deutschem Bauernverband zur "Verringerung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlungen und Verkehr" heißt es in der Einleitung: "Derzeit gehen in Deutschland täglich rund 100 ha zumeist landwirtschaftlich genutzte Flächen unwiederbringlich verloren. Ziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ist es, den Flächenverbrauch bis zum Jahr 2020 auf 30 ha pro Tag zu senken. Die an diesem Positionspapier beteiligten Verbände und Institutionen unterstützen diese Zielsetzung nachdrücklich." Zur Betroffenheit des ländlichen Raums heißt es weiter: "Im Sinne des Ressourcen- und Freiraumschutzes, aber auch der ländlichen und agrarstrukturellen Entwicklung gilt es, den Flächenverbrauch insgesamt zu senken." Zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme wird konstatiert: "Grundsätzliches Ziel sollte eine Vermeidungsstrategie bei der Neuinanspruchnahme von Flächen und von Neuversiegelungen sein" sowie "Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft grundsätzlich vermeiden werden [müssen]." Durch den Bau der A 39 - egal auf welcher Trassenführung - sowie durch die Folgemaßnahmen und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gehen den landwirtschaftlichen Betrieben wichtige und existenznotwendige Flächen verloren. Dies bedroht die Existenz und die Entwicklungsperspektiven bäuerlicher Betriebe ganz direkt und durch zahlreiche Folgewirkungen. Dies wird nicht durch Ersatzland oder Entschädigungszahlungen auszugleichen sein!

In den Gemarkungen werden zahlreiche Flächen versiegelt und somit ihrer bisherigen Funktion beraubt, die für die bäuerliche Landwirtschaft, die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe, den Charakter der landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft und auch für den Naturhaushalt wichtig sind. Die ggf. notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder die Beschaffung von Flächen für Sandentnahme für den Bau (ebenfalls mit Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen) werden zusätzlich zu einem Verlust landwirtschaftlich nutzbarer Flächen in zumindest gleicher Größenordnung führen und damit obige Probleme noch wesentlich verschärfen

**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV
Niedersachsen e.V.** 184 1195

Insgesamt ist mit einem Flächenverlust je Kilometer Autobahn von etwa 5 Hektar und außerdem von 5 bis 10 Hektar für Folgemaßnahmen und für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu rechnen! Dieser Flächenverlust gefährdet die Existenz etlicher landwirtschaftlicher Betriebe entweder ganz direkt oder einer noch größeren Anzahl von Höfen durch die Umlegung der Flächenverluste auf alle Betriebe im Rahmen einer möglichen Unternehmensflurbereinigung.

Durch den Verlust von Fläche verändert sich für einige Betriebe in gravierender Weise deren steuerliche und rechtliche Lage: bei viehstarken Betrieben kann ein zu hoher Viehbesatz pro Hektar zur Gewerblichkeit führen - mit den entsprechenden Folgen für Besteuerung, Pauschalierung, Erbrecht, privilegiertes Bauen im Außenbereich, Verlust der Förderung, Einhaltung der Cross-Compliance-Vorschriften oder der Bedingungen bei Agrarumweltmaßnahmen, etc.. Kleine Betriebe könnten durch Flächenverluste unter die sogenannte "Exi-Grenze" (Mindestfläche für die Beitragspflicht zur landwirtschaftlichen Alterskasse und damit der Definition als landwirtschaftlicher Betrieb) sinken und damit den Status eines "landwirtschaftlichen Betriebs" verlieren. Selbst wenn dieser Fall nicht direkt

Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

Die landwirtschaftlichen Belange sind über das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff) und somit der gesamtplanerischen Abwägung. Berücksichtigt sind dabei auch investive Maßnahmen wie Beregnungs- und Drainageanlagen. Deren Funktionsfähigkeit ist während der Bau- und Betriebsphase der Autobahn durch die SBV zu gewährleisten. Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Über Flurbereinigungsverfahren werden die flächenbezogenen Auswirkungen auf die Landwirtschaft minimiert. Siehe auch Kommentar zur ID 590 - LWK Nds., Bezirksstelle Uelzen [178]

Siehe auch Kommentare zur ID 1194 in diesem Kapitel.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
durch die A 39 einträte, könnten doch autobahnahe Folgeprojekte umso eher diese Wirkung haben. Die Inanspruchnahme von Flächen und die Entstehung von Schäden während des Baus der A 39 würden erhebliche Einschränkungen und Risiken mit sich bringen, durch Flächenverluste, dauerhafte Bodenverdichtungen, Durchtrennungen von Beregnungen, Dränagen, Zäunen und Leitungen, durch Versperren von Zufahrten und Treibwegen, durch Zusatzverkehr, durch Veränderungen der im Rahmen der Agrarförderung gemeldeten Flächenzuschnitte.				
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV Niedersachsen e.V.	184	1196		
Landwirtschaftnahe Betriebszweige in Tourismus, Dienstleistung, Direktvermarktung oder Gastronomie werden geschädigt oder unmöglich gemacht. Bestehende oder beabsichtigte landwirtschaftsnahe Betriebszweige wie Tourismus, Ferienwohnungen, Wohnungsvermietung, Dienstleistung (Pferde), Direktvermarktung und Gastronomie mit Erlebnisangeboten werden durch die störende Nähe der A 39, durch Zerschneidung von Verkehrs- und Reitwegen, durch das Abschneiden von landschaftlich attraktiven Räumen etc. beeinträchtigt oder zerschlagen. Verlorene Kunden, z.B. in der langjährigen Bauphase, können nicht zurückgewonnen werden. Imageschäden der Region treffen vor allem auch diese Betriebe sowie ökologisch und besonders naturnah erzeugende Produktionsweisen, die in der Region überdurchschnittlich verbreitet sind. All diese Wirkungen sind sowohl in der Bauphase als auch in der Folge durch die Existenz der A 39 zu befürchten.				Siehe auch Kommentare zur ID 1194 in diesem Kapitel.
Die A 39 führt zu längeren Wegen und höheren Kosten.				
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV Niedersachsen e.V.	184	1197		
Durch Planung und Bau der A 39 werden andere Verkehrswege vernachlässigt, die für die Region und für die Landwirtschaft wirklich bedeutsam sind, z.B. der Ausbau der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Nord-Süd- und vor allem auch in Ost-West-Richtung, die für landwirtschaftliche Transporte immer wichtiger werden (z.B. im Rahmen des Sunfuel-Projekts). Es entstehen in bestimmten Bereichen Such-, Ausweich- und Zusatzverkehre. Für die Zukunft einer großen Zahl hiesiger landwirtschaftlicher Betriebe hat die geplante Ansiedlung eines Werks der Firma Choren zur Produktion von HTL-Sunfuel aus nachwachsenden Rohstoffen eine zentrale Bedeutung. Die Firma Choren hat ihre Wahl des möglichen Standorts Uelzen u.a. begründet mit der "guten verkehrlichen Erschließung" (ohne A 39!). Die nachwachsenden Rohstoffe müssen auf Kreis-, Landes- und Bundesstraßen (nicht auf der A 39!) zum Verarbeitungswerk gebracht werden, und zwar aus einem Umkreis von etwa 60 km. Die A 39 würde für viele Transporte eine Sperre bzw. Wegverlängerung bedeuten. Diese grundsätzlichen Ausführungen verdeutlichen- neben der Ablehnung der A 14 - A 39 - unsere ablehnende Haltung zu der vorgelegten Vorzugsvariante. Es macht aus unserer Sicht zum jetzigen Zeitpunkt daher keinen Sinn, noch detaillierter gegen die Vorzugsvariante oder gegen eine - teilweise von der Politik geforderte - westl. Umfahrung Lüneburgs Argumente vorzutragen.				Planung und Betrieb vorhandener Verkehrswege sind unabhängig von der A 39 zu betrachten und nicht Gegenstand der Linienfindung für die A 39. Die Projekte des vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen sind Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 40 f).
Landesverband Niedersachsen - Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V.	188	1173		
6. Zur Reduzierung von Nachteilen für die Land- und Forstwirtschaft sowie als Instrument zur Schaffung von Flächen für die Kompensationsmaßnahmen wird ein Flurbereinigungsverfahren vorgeschlagen.				Die detaillierte Ausgestaltung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Flurbereinigungsverfahren sind im Interesse der SBV und werden durchgeführt
Nds. Landvolk Kreisverband Lüneburg	206	613		
Die jetzt in das Raumordnungsverfahren eingebrachte Vorzugsvariante im Ostkorridor erfüllt im wesentlichen unsere Forderungen nach einer möglichst kurzen Streckenführung zur Minimierung des Flächenverbrauchs. Die Bündelung mit dem Elbeseitenkanal vermeidet weitgehend eine zusätzliche Zerschneidung der Landschaft und verringert damit erheblich negative landwirtschaftliche und naturschutzfachliche Zerschneidungseffekte.				Die Minimierung der Beeinträchtigungen der Landwirtschaft ist einer der berücksichtigten Aspekte bei der Ermittlung der Trassenführung (Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137 ff).
Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.	207	617		
Als berufsständische Vertretung der Landwirtschaft im Landkreis Uelzen dürfen wir Ihnen zunächst darlegen, dass die Landwirtschaft in unserem				Wälder und Äcker wurden mit ihren jeweiligen Funktionen und Werten in den einzelnen Schutzgütern berücksichtigt,

Landkreis von außerordentlicher Bedeutung ist. Sie stellt mit dem vor- und nachgelagerten Bereich den wesentlichen Wirtschaftsfaktor für die gesamte Region dar.

Insofern kann überhaupt nicht nachvollzogen werden, warum bei den Planungen derartig wenig Waldflächen berücksichtigt worden sind. Es ist augenscheinlich, dass bewusst Waldflächen umgangen werden und dafür in verstärktem Maße Ackerflächen in Anspruch genommen werden. Im Gegensatz zu den Waldflächen sind die Ackerflächen für die hiesige Region jedoch von außerordentlicher Bedeutung. An ihnen hängt die Existenz zahlreicher landwirtschaftlicher Betriebe und ihrer Familien. Aber auch der vor- und nachgelagerte Bereich und letztendlich zahlreiche Arbeitsplätze in der Region hängen von diesen Flächen ab. Aber auch aus naturschutzrechtlichen Gründen kann der besondere Status des Waldes nicht nachvollzogen werden. In unseren Landkreisen wären vorwiegend Kiefernwälder betroffen, die auch aus ökologischen Gesichtspunkten nicht besonders wertvoll sind. Hinzu kommt, dass der Wald bei derartigen Vorhaben auch den weiteren Vorteil eines effizienten Lärmschutzes ausüben könnte. Nicht unberücksichtigt bleiben darf, dass unter Ackerflächen eine deutlich höhere Grundwasserneubildung stattfindet als unter Wasserflächen, insbesondere unter Nadelwäldern. Wir fordern daher eine mindestens gleichwertige Inanspruchnahme von Waldflächen. Es darf nicht angehen, dass hier zweifelhaft naturschutzrechtliche Gründe ins Feld geführt werden und die wirtschaftliche Existenz zahlreicher Teile der Bevölkerung unberücksichtigt bleiben.

wobei Wälder im Allgemeinen eine höhere Bedeutung für die Umwelt aufweisen als Ackerflächen. So haben Wälder wichtige regulierende und ausgleichende Funktionen für das Geländeklima, die Luftqualität und die Retention von Niederschlagswasser. Sie prägen das Landschaftsbild und haben im Allgemeinen eine hohe Bedeutung für die Erholungsnutzung. Die Böden sind in der Regel wenig verändert und naturnah. Auch im Hinblick auf den Biotopschutz weisen Wälder, selbst dann, wenn es sich um strukturarme Kiefernwälder handelt, im Allgemeinen höhere Wertigkeiten auf als Acker. Für viele Tierarten sind Wälder von hoher Bedeutung, wie z.B. für das Rotwild oder andere Säugetiere.

Dass auch Äcker Bedeutungen für einzelne Funktionen im Naturhaushalt haben, ist unzweifelhaft und wurde auch entsprechend gewürdigt. So weisen Feldfluren mit höheren Anteilen an Kleingehölzen eine hohe Bedeutung für die Avifauna auf. So sind vor allem im Ostkorridor bedeutende Ortolan- und Heidelerchenvorkommen zu finden, was sich deutlich in der Potenzialbewertung niederschlug. Feldflurhabitate erweisen sich im Allgemeinen wertvoller für die Avifauna als strukturarme Kiefernforste. Unabhängig von den in der UVS behandelten Umweltbelangen werden auch die Belange der Landwirtschaft mit ihren nichtumweltbezogenen Funktionen, wie z.B. ihrer Funktion für die Produktion von Nahrungsmitteln oder nachwachsenden Rohstoffen, in der Gesamtabwägung im Raumordnungsverfahren berücksichtigt (Erläuterungsbericht, S 77, S. 123 ff und S. 137ff sowie Unterlage 7 – Landwirtschaftlicher Fachbeitrag). Siehe auch Kommentar zu 3.02, ID 388 Flecken Bad Bodenteich [69]

Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.

207

618

Guter Boden zur Nahrungsmittelproduktion, aber auch immer verstärkter zur Produktion erneuerbarer Energien - Stichwort: Choren - Biogas - Biodiesel - Ethanol - Rapsöl - ist nicht vermehrbar.

Aus diesem Grund sollte der Flächenverbrauch für die Landwirtschaft so gering wie möglich ausfallen. Es darf nicht sein, dass die Landwirtschaft fast ausschließlich den umfangreichen Flächenbedarf der Baumaßnahme abzudecken hat, auch noch durch Zerschneidungsschäden erheblich in ihren Bewirtschaftungsstrukturen beeinträchtigt wird.

Es ist daher zu fordern, dass der Trassenverlauf an die Gemarkungsgrenzen verlegt wird. Dies hätte zur Folge, dass sich die Zerschneidung der in Anspruch genommenen Flächen in Grenzen hielte. Sollte dies nicht möglich sein, so sind jedenfalls natürliche Grenzen wie Feld- oder Waldgrenzen zu wählen. Es muss auf jeden Fall verhindert werden, dass einzelne Schläge derartig gequert werden, dass auch die übriggebliebene Fläche für den Bewirtschafteter wertlos bleibt.

Siehe auch Kommentar zur ID 388 - Flecken Bad Bodenteich [69] in diesem Kapitel.

Die Ausrichtung des Trassenverlaufes anhand politischer Grenzen (Gemeinde, Samtgemeinde o. ä.) ist unter Beachtung aller relevanten Aspekte nicht möglich.

Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.

207

619

Gleiches wie für das zuvor Genannte gilt auch für die Beregnungsanlagen sowie vorhandene Dränagen. Im Landkreis Uelzen sind mehr als 90 % der landwirtschaftlichen Nutzflächen unter Beregnung. Dies bedeutet, dass - egal, wo der Trassenverlauf liegen wird - auf jeden Fall Beregnungseinrichtungen, aber auch Dränagen betroffen sein werden. Im Bereich der Beregnungstechnik sind in den vergangenen Jahren beträchtliche Investitionen getätigt worden, denn nur durch die Beregnung kann eine Ertragssicherung für die landwirtschaftlichen Betriebe betrieben werden. Daher muss bei der Trassenführung auf bestehende Beregnungsanlagen Rücksicht genommen werden. Auch deswegen sollten Gemarkungs- bzw. natürliche Grenzen eingehalten werden, um nicht in die Gefahr zu gelangen, vorhandene Leitungstrassen oder Entnahmestellen zu überplanen. Außerdem muss dafür Sorge getragen werden, dass die durch die Inanspruchnahme verkleinerten Flurstücke nach wie vor zu beregnen sind.

Selbstverständlich muss es die Angelegenheit des Vorhabenträgers sein, die Funktionsfähigkeit der Beregnungsanlagen und Dränagen nicht nur nach Fertigstellung des Bauvorhabens auf seine Kosten wieder herzustellen, sondern auch während der Bauphase dafür Sorge zu tragen, dass jederzeit die Beregnung, aber auch die Dränagen funktionieren. Noch einmal sei gesagt, die Beregnung dient der Ertragssicherung der landwirtschaftlichen Betriebe und ein weitergehender Schaden darf nicht entstehen.

Die Ausstattung der landwirtschaftlichen Flächen mit Drainage- und Beregnungsanlagen haben Berücksichtigung gefunden (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 18).

Die Funktionsfähigkeit der Anlagen ist während der Bauzeit durch frühzeitige Umlegung der Leitungen durch die SBV sicher zu stellen.

Gemarkungsgrenzen können bei der Trassenfindung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens kein entscheidendes Kriterium sein.

Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.

207

620

In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass es außer Frage

Unternehmensflurbereinigungsverfahren sind im

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
stehen muss, dass die mit dem Bau der A 39 sowie der B 190n verbundenen agrarstrukturellen Eingriffe im Rahmen verschiedener Flurneuordnungsverfahren möglichst weitgehend auszugleichen sind. Die Kosten für eine Regulierung der unternehmensbedingten Schäden sind hierbei vom Vorhabenträger zu übernehmen.				Zusammenhang mit der A 39 sowie der B 190n im Interesse der Straßenbauverwaltung und werden durchgeführt.
Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.	207	624		
Der guten Ordnung weisen wir bereits jetzt darauf hin, dass beim Brücken- und Wegebau die Abmessungen neuerer landwirtschaftlicher Maschinen in puncto Wegebreite, Tragfähigkeit, Durchfahrthöhe etc. zu beachten sind. Des weiteren ist zu fordern, dass die landwirtschaftlichen Flächen auch weiterhin ohne unzumutbare Umwege hinzunehmen sein müssen; dies gilt selbstverständlich auch für die Bauphase.				Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planungsschritten beachtet.
Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.	207	627		
Im übrigen machen wir uns in diesem Punkt die Stellungnahme des ZJEN zu eigen. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Landwirtschaft im Landkreis Uelzen der am stärksten betroffene Personenkreis des Vorhabens sein wird. Eine vollständige Kompensation der mit dem Autobahnbau verbundenen wirtschaftlichen Beeinträchtigungen wird nicht möglich sein. Dennoch muss festgestellt werden, dass die Belastung zu einem Zeitpunkt erfolgt, in dem sich für zahlreiche Betriebe die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aufgrund agrarpolitischer Reformbeschlüsse weiter verschlechtern. Beispielsweise tragen sinkende Erzeugerpreise auf den Getreidemärkten sowie drastische Lieferrechts- und Preiskürzungen im Bereich des Zuckerrübenanbaus dazu bei, dass in vielen Betrieben kaum noch Reserven vorhanden sind und weitere Belastungen daher unmittelbar existenzbedrohend wirken. Als solche sind u. a. der Verlust der betrieblichen Existenzgrundlagen durch den Entzug landwirtschaftlicher Nutzflächen, Bewirtschaftungserchwernisse durch die Zerschneidung von arbeitswirtschaftlich günstig geformten Schlägen, Beeinträchtigungen der Feldberegnung durch die Überplanung von Entnahmestellen und Leitungstrassen, die Verschlechterung der inneren und äußeren Verkehrslage landwirtschaftlicher Betriebe durch Eingriffe in das vorhandene Straßen- und Wegenetz, Probleme mit der Flächenentwässerung durch angeschnittene Dränagen und Veränderung der Vorflutverhältnisse oder auch die Überplanung ganzer Hofstellen im Trassenbereich zu nennen. Neben dieser Allgemeinbetroffenheit sind exemplarisch eine Reihe von Landwirten zu nennen, die im besonderen von dem geplanten Autobahnbau betroffen sind. Wir legen Wert darauf, dass in der Reihenfolge keine Wertigkeit der Betroffenheit zu erkennen ist, vielmehr sind alle im folgenden genannten oder sich mit ihren schriftlichen Ausführungen in der Anlage befindlichen Personen in besonderer Weise durch die geplante Autobahn belastet. (Anm: Die Liste mit den 15 aufgeführten Betrieben liegt dem Vorhabenträger vor, wird aber aus Datenschutzgründen hier nicht abgebildet.)				Die sich aus der A 39 ergebenden Auswirkungen auf die Landwirtschaft sollen durch Trassenoptimierungen und weiterführende Maßnahmen (z.B. Flurbereinigung) weitestgehend minimiert werden. Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Das Straßen- und Wegenetz wird grundsätzlich aufrecht erhalten. Bewässerungsanlagen werden während der Bauzeit und im Anschluss funktionsfähig gehalten.
Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.	207	629		
In der Anlage fügen wir einige Stellungnahmen von betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben bei, bei denen wir Sie bitten, diese ebenfalls zu berücksichtigen.				(RV Anm: Die Liste mit den 15 aufgeführten Betrieben liegt dem Vorhabenträger vor, wird aber aus Datenschutzgründen hier nicht abgebildet.)
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1211		
Durch die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens sind die Belange der Land- und Forstwirtschaft in hohem Maße betroffen und infolgedessen auch in besonderer Weise zu berücksichtigen. Sie sind untrennbar mit den Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft verbunden, weil die Schutzgüter Grundlage und elementarer Bestandteil des Lebens, des Wirtschaftens und Handelns innerhalb der Land- und Forstwirtschaft sind. Einzubeziehen sind die Gewässernutzungen, insbesondere die Feldberegnung, und die Belange der jagdlichen Nutzung, sowohl in gemeinschaftlichen als auch privaten Jagdbezirken, die von uns ebenfalls vertreten werden.				Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137 ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Dabei sind auch die landwirtschaftlichen Betroffenheiten über das bestimmte landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen des Untersuchungsraumes in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt worden. Das vorhandene Straßen- und Wegenetz bleibt grundsätzlich aufrecht erhalten.
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1212		
Zu den raumrelevanten Belangen gehören aus der Sicht der Land- und Forstwirtschaft in der Hauptsache folgende: - Flächenverbrauch für die Trasse, die Nebenanlagen (Auf- und Abfahrten) sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen; - Flächeninanspruchnahme nach Bodenart, Bodenzustand, Ertragsfähigkeit, natürlicher Bodenfruchtbarkeit und Nutzungsart (Acker, Grünland, Wald);				Eine einzelbetriebliche oder parzellenscharfe Betroffenheitsanalyse ist zum Zeitpunkt der Linienfindung für die A 39 und die B 190n aufgrund der Maßstäblichkeit nicht zielführend und wurde daher im Rahmen des ROV nicht durchgeführt. Bei der Flächenbilanzierung ist der gesamte erforderliche Trassenkörper, inklusive Böschungen und einer Annahme für den Flächenbedarf von Anschlussstellen, berücksichtigt

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>- Zerschneidung der Agrarstruktur, der Parzellen und Feldblöcke (mit den sich daraus ergebenden Folgen für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung sowie für die Natur- und Kulturlandschaft);</p> <p>- Zerschneidung der Infrastruktur und der Hof-, Feld-/Waldverbindung (Straßen, Wege, Gewässer);</p> <p>- Betroffenheit von Hofstellen, Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen (Beregnungsbrunnen, Beregnungsleitungen, Drainagen und dergleichen);</p> <p>- Auswirkungen auf die Gewässernutzung und Grundwasserneubildung (Natürliche Vegetation, Feldberegnung, Abwassererregung, Ausbringung von sekundären Nährstoffen auf land- und forstwirtschaftlichen Flächen).</p> <p>Soweit Belange vorgetragen und Forderungen erhoben werden, die nicht unmittelbar, sondern mittelbar raumbedeutsam sind, geschieht dies im Hinblick darauf, dass auf raumordnerischer Ebene grundlegende Weichenstellungen vorgenommen werden, die für den Umfang der zu erwartenden Belastungen und damit für die folgenden Verfahren (Planfeststellung, Entschädigungsverfahren, Flurneuordnung) von Bedeutung sind.</p> <p>Derartige Bedenken, Anregungen und Forderungen sollten deshalb auch nicht als nicht "raumbedeutsam" zurückgewiesen, sondern gleichwohl berücksichtigt und dokumentiert werden.</p>				<p>worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 8). Lage der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie Art und Umfang des Ausgleichs und Ersatzes sind nicht Bestandteil der Linienfindung, sondern nachfolgender Planungsschritte (Planfeststellung). Eine frühzeitige Beteiligung der Landwirtschaft zur Ermittlung der Flächen wird zugesagt. Der Flächenentzug ist über das Schutzgut Boden ein Aspekt in den schutzgutübergreifenden Variantenvergleichen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich). Das Verhältnis, in dem der Flächenverlust auszugleichen ist, richtet sich nach den entsprechenden Biotopstufen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 71). Bei der Ermittlung der Vorzugstrasse sind die Betroffenheiten der Landwirtschaft über die Zerschneidungslängen innerhalb der Betroffenheitsstufen beachtet worden und in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen (Erläuterungsbericht, S. 77 ff, S 123 ff, S. 137 ff). Das Schutzgut Grundwasser ist im Rahmen der UVS erfasst worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 276 ff und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S.44 ff). Der Grundwasserschutz wird im weiteren Planungsprozess und bei einem Bau der A 39 berücksichtigt. Eine Auswirkung auf die Grundwasserneubildung wird durch die A 39 nicht erwartet (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 46). Siehe auch Kommentare zu ID 588 und 590 - LWK Nds. Bezirksstelle Uelzen [178] in diesem Kapitel.</p>
<p>Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.</p> <p>Der landwirtschaftliche Fachbeitrag hat die Ermittlung, Bewertung und Gewichtung aller maßgeblichen landwirtschaftlichen Belange zum Inhalt. Er ist wesentlicher Bestandteil der Planung und hat Eingang in die Erarbeitung möglicher Trassenvarianten gefunden.</p> <p>Der Fachbeitrag bezieht sich auf den gesamten Suchraum bzw. alle Korridore und hat deshalb nur Belange von allgemeiner und grundsätzlicher Bedeutung zum Inhalt.</p> <p>Konkrete Trassenvarianten lagen im Zeitpunkt der Erstellung nicht vor, so dass auf spezielle Belange in den einzelnen Trassenabschnitten auch nicht eingegangen werden konnte. Dies gilt insbesondere für die Vorzugsvariante. Die Querspange ist bisher unberücksichtigt geblieben.</p>	208	1213		<p>Die landwirtschaftlichen Aspekte sind bei der Ermittlung der zu bevorzugenden Querspangenalternative genauso eingeflossen, wie das in den Variantenvergleichen für die A 39 der Fall ist (Erläuterungsbericht, S. 251 f).</p>
<p>Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.</p> <p>Aus dem Grunde bedarf es weitergehender Ermittlungen und Bewertungen land- und forstwirtschaftlicher Belange durch eine Ergänzung des Fachbeitrages und insbesondere durch eine Betroffenheitsanalyse. Deshalb ist zu fordern, die Landwirtschaftskammer Niedersachsen mit der Ergänzung des Fachbeitrages und der Erstellung einer Betroffenheitsanalyse zu beauftragen.</p>	208	1214		<p>Siehe hierzu Kommentar zur ID 1212 in diesem Kapitel.</p>
<p>Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.</p> <p>Eine vollständige Beseitigung bzw. Entschädigung der strukturellen und wirtschaftlichen Beeinträchtigungen wird nicht möglich sein, so dass auch im Raumordnungsverfahren die verbleibenden Beeinträchtigungen nach Art und Umfang zu ermitteln und zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzubringen sind.</p> <p>In dem Zusammenhang werden Flurneordnungsverfahren unabdingbar notwendig und von uns gefordert.</p>	208	1215		<p>Eine Trassenoptimierung, auch zur Minimierung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft, ist in den weiteren Planungsschritten möglich. Flurbereinigungsverfahren sind im Zusammenhang mit der A 39 zur Minimierung oder Vermeidung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft vorgesehen.</p>
<p>Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.</p> <p>Sowohl durch die Vorzugsvariante A 39 als auch durch die Querspange B 190 n werden ertragreiche und gut strukturierte Flächen in Anspruch genommen.</p> <p>Die Flächen sind ausnahmslos aufgrund des hohen, natürlichen, standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotenzials und/oder aufgrund besonderer Funktionen der Landschaft als "Vorsorgegebiet" für die Landwirtschaft im Landesraumordnungsprogramm als solche ausgewiesen</p>	208	1217		<p>Siehe Kommentar zu ID 1211 in diesem Kapitel. Vorsorgegebiete sind gemäß NROG nicht mit einem Vorranggebiet gleichzusetzen, weil die Planung mit vorrangigen Zielsetzungen der Raumordnung vereinbar sein muss. Vorsorgegebiete sollen in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden. Es kann also eine Abwägung mit anderen Schutzgütern stattfinden.</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
und damit einem "Vorranggebiet" gleichzusetzen.				
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1219		
II. Vorzugsvariante				
A. Grundsätzliche Betroffenheit				
Von der Vorzugsvariante ist die Land- und Forstwirtschaft insbesondere in den Abschnitten 575, 565 (südlich der Teststrecke), 555, 546 (nördlich der Teststrecke) betroffen. Sie nimmt vergleichsweise ertragreiche und gut strukturierte Flächen in Anspruch, die ausnahmslos als "Vorsorgegebiet für die Landwirtschaft" ausgewiesen sind.				
Ackerflächen sind fast vollständig und Grünland teilweise berechnungstechnisch erschlossen. Die Anlagen befinden sich im Einzeleigentum oder im gemeinschaftlichen Eigentum von Berechnungsverbänden als Körperschaften öffentlichen Rechts und werden von diesen betrieben.				
				Die Betroffenheit der landwirtschaftlich genutzten Flächen im Bereich nördlich von Wolfsburg entlang des Automobil-Versuchsgeländes wird mit gering bis stark eingestuft. Für den Bereich nördlich des Automobil- Versuchsgeländes liegt die Vorzugsvariante in Gemarkungen mit einer starken bis zur höchsten Betroffenheit (Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10). Dabei führt die Trasse auf möglichst kurzem Weg durch die Gemarkungen mit dem höchsten landwirtschaftlichen Potenzial. Berechnungsanlagen sind bei der Ermittlung des landwirtschaftlichen Potenziales berücksichtigt worden (Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 23 ff) und somit in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen. Das gleiche gilt für die Flächen der Abwassererregung der Stadt Wolfsburg sowie die Flächen der Verregnung der Kartoffelindustrie bei Eutzen. Die technische Art und Weise zur Aufrechterhaltung der Berechnungsanlagen ist nicht relevant für die Linienfindung.
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1220		
In den Abschnitten 575 und 565 ist die Abwassererregung der Stadt Wolfsburg (Abwasserverband Wolfsburg) betroffen. Sie ist für die örtliche Landwirtschaft von existenzieller Bedeutung. Eine Einschränkung würde sowohl für die Landwirtschaft als auch für den Abwasserverband Wolfsburg weitreichende Konsequenzen haben.				
Die Flächen sind in dem regionalen Raumordnungsprogramm für die Abwassererregung in den Gemarkungen Jembke und Barwedel ausgewiesen. Der Abwasserverband Wolfsburg und die beteiligten Landwirte haben daraufhin erhebliche Investitionen getätigt, um eine europaweit vorbildliche Abwasserbehandlung zu erreichen und natürliche Ressourcen des Grundwassers zu schonen.				
In der Gemarkung Eutzen wird nährstoffhaltiges Prozesswasser der kartoffelverarbeitenden Industrie über Stapelteiche und fest verlegte Berechnungsleitungen auf Ackerflächen ausgebracht. Auch diese Flächen sind im regionalen Raumordnungsprogramm dafür vorgesehen.				
Flächenverluste und Einschränkungen in der Ausbringung würden die Systeme sowohl in Jembke und Barwedel als auch in Eutzen erheblich beeinträchtigen und die Wirtschaftlichkeit in Frage stellen. Geeignete Flächen stehen aufgrund düngerechtlicher und emissionschutzfachlicher Vorgaben nur begrenzt zur Verfügung. Durch fehlende Wasser- und Nährstoffmengen würde eine Ertragsminderung eintreten. Die Abwasserfrage in der Gemarkung Eutzen könnte zu einem existenziellen Problem des kartoffelverarbeitenden Unternehmens werden.				
Im Raum Jembke, Barwedel wäre das gesamte Abwasserverwertungssystem der Stadt Wolfsburg in Frage gestellt.				
Bei der Einschränkung ist nicht nur auf den Flächenentzug, sondern auch auf die beiderseitigen Abstandsregelungen abzustellen.				
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1221		
In den Gemarkungen Darrigsdorf, Wollerstorf, Wentorf und Gannerwinkel (Abschnitt 546) erfolgt die Wasserentnahme durch zentrale Bauwerke aus dem Elbe-Seitenkanal. Pumpwerke befinden sich im Elbe-Seitenkanal bzw. in unmittelbarer Nähe. Das gesamte Leitungssystem ist darauf ausgerichtet.				
Im Übrigen wurden in den Gemarkungen, ausgelöst durch den Bau des Elbe-Seitenkanals, Flurbereinigungsverfahren durchgeführt mit erheblicher finanzieller Beteiligung der Grundstückseigentümer und Nutzungsberechtigten.				
				Für die genannten Gemarkungen ist, bezogen auf eine Durchschneidung der landwirtschaftlichen Flächen, eine starke Betroffenheit ermittelt worden (Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10). Dabei hat auch die Ausstattung der Flächen mit Drainage- und Berechnungsanlagen Berücksichtigung gefunden (Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 18). Die Funktionsfähigkeit der Anlagen ist während der Bauzeit durch frühzeitige Umlegung der Leitungen durch die SBV sicher zu stellen. Durch Flurbereinigungsverfahren werden die flächenbezogenen Auswirkungen auf die Landwirtschaft minimiert. Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Eventuelle Entschädigungsfragen sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte.
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1222		575
B. Regionale und örtliche Betroffenheit				
				Siehe Kommentar zu 3.09.2, ID 594 - LWK Nds., Bezirksstelle Uelzen [178].

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemarkung Tappenbeck (Abschnitt 575) Die Trasse zerschneidet arrundierte und gut strukturierte Acker- und Grünlandflächen, die von 5 Landwirten bewirtschaftet werden. Östlich gelegene Flächen würden von der Hof-Feld-Verbindung abgeschnitten. Die weitere Bewirtschaftung dieser Flächen wäre nur mit erheblichem Aufwand möglich und damit weitestgehend unwirtschaftlich. Es wird gefordert, die Trasse nach Osten unmittelbar an das Gewässer "Kleine Aller" zu verlegen und soweit wie möglich parallel zu führen.				
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1224		564
Gemarkungen Ehra und Lessien (Abschnitt 564) In der Gemarkung Ehra werden ebenfalls gutstrukturierte landwirtschaftliche Flächen zerschnitten, die ausschließlich von Haupterwerbslandwirten bewirtschaftet werden. Ein in der Hauptsache betroffener Betrieb wird in seiner Existenz akut gefährdet. Von dem Kreuzungsbauwerk mit der L 289 wird ein hochwertiger Eichenwald in Anspruch genommen und durch die Trassenführung (einschl. Nebenanlagen) vollständig zerstört werden. Lösungsmöglichkeiten sind vom Planungsträger unter Beteiligung der Betroffenen aufzuzeigen.				
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1225		561
Parallel zur Teststrecke (Planungsabschnitt 561) Der Planungsabschnitt ist auf jeden Fall gegenüber dem Planungsabschnitt 562 (östlich der Teststrecke) zu bevorzugen. Landwirtschaftliche Belange sind nicht in besonderer Weise betroffen. Die Waldflächen befinden sich überwiegend im Eigentum des Bundes und des Landes. Im öffentlichen Eigentum befindliche Flächen sollten vorrangig sowohl für die Trassenführung als auch für Folgemaßnahmen (Ersatz- und Ausgleichsflächen) herangezogen werden. Im Übrigen handelt es sich weitestgehend um Nadelwald in Reinkultur. Im Abschnitt 562 (östlich der Teststrecke) befinden sich ausschließlich Waldflächen im privaten Eigentum. Sie sind durch bereits erfolgte und weiter folgende Umbaumaßnahmen ökologisch aufgewertet und infolgedessen höherwertig anzusehen. Eine evtl. Trassenführung östlich der Teststrecke wird aus den von uns zu vertretenden Belangen mit Nachdruck abgelehnt.				
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1226		555
Gemarkungen Knesebeck, Hagen und Eutzen (Abschnitt 555) Die Hofstelle "Stackmanns Mühle" ist durch die Vorzugsvariante völlig überplant. Der arrundierte Besitz wird zerschnitten. Die Erreichbarkeit der Flächen wäre unter vertretbaren Umständen nicht mehr gegeben. Lärmbelästigungen wären unerträglich. Ein weiteres Wohnen und Wirtschaften auf der Hofstelle wäre weder möglich noch zumutbar. Auch mit einer örtlichen Verschiebung der Trasse sind die Probleme nicht zu lösen, so dass dem Planungsträger bereits im Raumordnungsverfahren aufzugeben ist, einen Lösungsvorschlag zu erarbeiten. In dem Zusammenhang wird angemerkt, die Trasse wegen der Höhenunterschiede so zu planen, dass die örtlichen Verkehrsverbindungen unterföhrt werden. Im Bereich "Baumgartenmühle" wird ebenfalls ein arrondierter Besitz mit einem Eigenjagdbezirk zerschnitten. 30 ha würden abgetrennt. Eine zusammenhängende Nutzung wäre damit nicht mehr gegeben. Der Eigenjagdbezirk wäre gefährdet und in seinem Wert erheblich gemindert. Im weiteren Verlauf werden insbesondere in den Gemarkungen Hagen und Eutzen gut strukturierte und wertvolle Ackerflächen in Anspruch genommen bzw. stark zerschnitten. Es handelt sich um die wertvollsten Ackerflächen in den Gemarkungen und des sogenannten "Wittinger Fruchtländes". Sämtliche Flächen sind beregnungstechnisch (durch zentrales Leitungssystem) erschlossen. Auf die Prozesswasserverregnung eines kartoffelverarbeitenden Betriebes wurde bereits hingewiesen. Von den 3 Vollerwerbsbetrieben in Eutzen ist ein Betrieb total und damit in				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
existenz- gefährdender Weise betroffen.				
Die Trassierung in den Gemarkungen Hagen und Eutzen sollte überdacht werden, um nach einer weniger stark beeinträchtigenden Variante zu suchen.				
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1227		
Die Querspangenvarianten B 190 n/5 und B 190 n/5.1 werden grundsätzlich abgelehnt.				Die gewählte Linie für die B 190n meidet die Gemarkungen mit einem sehr hohen landwirtschaftlichen Potential im Bereich des Wittinger Fruchtlandes vollständig.
Wie bereits ausgeführt, würden nicht nur hochwertige Böden in Anspruch genommen und gute Strukturen zerschnitten, sondern die landwirtschaftliche Nutzung insgesamt in Frage gestellt mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Wirtschaftskraft und Infrastruktur der Region aber auch mit persönlichen und wirtschaftlichen Härten für die dort lebenden und wirtschaftenden Menschen.				
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1228		546
Gemarkungen Glüsing, Darrigsdorf, Wollerstorf, Gannerwinkel (Abschnitt 546)				
Grundsätzlich wird gefordert, die Trasse in dem Abschnitt so weit wie irgend möglich am ESK entlang zu führen und nach Westen zu verlagern.				Siehe Kommentar zur ID 1212 in diesem Kapitel. Der Forderung nach einer weitgehenden Parallellage der A 39 zum Elbe- Seitenkanal kommt die Vorzugsvariante nach. Das landwirtschaftliche Potenzial der Gemarkung Eutzen ist mit stark ermittelt und damit in die dritte Betroffenheitsstufe eingeteilt worden(Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10).
Die Gemarkung Glüsing ist besonders stark betroffen.				Die Trennung von Ortsteilen politischer Gemeinden lässt sich aufgrund der ermittelten Raumwiderstände, auch unter Beachtung des Schutzgutes Mensch, infolge der gleichmäßigen Verteilung von Ortschaften im Raum nicht in jedem Fall vermeiden.
Durch die A 39 und durch die Auf- bzw. Abfahrt B 244 werden				Wildschutz- und Wildquerungseinrichtungen dienen der Sicherheit des Verkehrs; ihre detaillierte Ausgestaltung ist Bestandteil nachfolgender Planungsstufen.
- Böden guter Qualität in Anspruch genommen ("Wittinger Fruchland"),				Eine Trassenoptimierung zur Umgehung einzelner Konfliktpunkte ist in den weiteren Planungsstufen bei kleinräumigerem Maßstab möglich.
- gut strukturierte und arrandiert gelegene Ackerstücke zerschnitten,				Das Straßen- und Wegenetz bleibt grundsätzlich aufrecht erhalten.
- zentrale Beregnungsanlagen zerstört,				
- die Ortsteile Hahnenberg und Mannhagen von der Ortschaft abgeschnitten,				
- durch Lärmbelästigung die Lebensqualität in den Ortsteilen unzumutbar beeinträchtigt.				
Durch die Überquerung der B 244, des Weges zum Hahnenberg und der OHE-Strecke sind Aufschüttungen von mehr als 4 Meter Höhe vorgesehen. Der Flächenverlust summiert sich auf ca. 30 ha ohne Berücksichtigung der Ausgleichs- und Ersatzflächen. Auch durch eine erneute Flurbereinigung wären die Folgen nicht zu beseitigen.				
Nach dem landwirtschaftlichen Fachbeitrag liegt der Index in den Gemarkungen Eutzen, Glüsing und Darrigsdorf auf höchster Stufe der landwirtschaftlichen Betroffenheit.				
Beim Variantenvergleich sind die Anschlussstellen offensichtlich unberücksichtigt geblieben. Sie sind bei der raumordnerischen Bewertung jedoch zu berücksichtigen und infolgedessen nachträglich zu ermitteln, um sie in die Abwägung einzubeziehen.				
Hochwertiger Lebensraum wildlebender Tiere wird zerschnitten und der Jagdwert insbesondere in den Gemarkungen Darrigsdorf und Gannerwinkel gemindert. Vorsorglich wird gefordert, Wildschutz- und Wildquerungsvorrichtungen einzuplanen.				
Flächen zwischen der Vorzugsvariante A 39 und dem Elbe-Seitenkanal könnten weder sinnvoll bewirtschaftet noch vernünftig beregnet werden.				
Aus alledem ergibt sich die Forderung, die Vorzugsvariante so weit und so dicht wie möglich an den ESK zu verlegen, um nicht mehr nutzbare Zwischenräume auf ein Mindestmaß zu reduzieren.				
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1229		
Die Querspangenvarianten B 190 n 4 und B 190 4.1. werden konsequent abgelehnt!				Siehe Kommentare zu ID 1212, 1227 und 1228 in diesem Kapitel. Das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen ist bei der Ermittlung der Vorzugsvariante für die Querspange B 190n berücksichtigt worden (Erläuterungsbericht, S. 245 ff).
Sie würden die Gemarkungen diagonal durchschneiden mit der Konsequenz in der Gemarkung Darrigsdorf, dass 4 Vollerwerbsbetriebe völlig von ihren Flächen abgeschnitten würden. Abgeschnitten würden auch die nördlich gelegenen Ortsteile bzw. Gehöfte von der Ortslage.				
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1231		
Sämtliche südlich der Vorzugsvariante verlaufenden Trassen (190 n/2 bis 190 n/5) werden grundsätzlich abgelehnt!				Siehe hierzu Kommentar zur ID 1230 in diesem Kapitel.
Dies gilt auch für Streckenabschnitte, soweit sie sich auf dem Gebiet des Landes Sachsen Anhalt befinden. Auch für den Teil werden die Eigentümer und Nutzungsberechtigten von uns vertreten. Das Verbandsgebiet des				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Landvolk Niedersachsen, Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg, erstreckt sich auch auf den Regierungsbezirk Magdeburg.				
Abgesehen davon, dass es sich bei der Vorzugsvariante B 190 n/1 um die kürzeste und kostengünstigste handelt, führen alle anderen Varianten im südlichen Korridor zu höchster Betroffenheit und damit auch zu einem höchsten Raumwiderstand.				
Leider wurden die Korridore der Querspange im landwirtschaftlichen Fachbeitrag nicht näher behandelt.				
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1232		
Eine analoge Anwendung der Bewertung nach den Kriterien und Methoden des Fachbeitrages müsste bei der Gegenüberstellung der südlichen Korridorvarianten im Ergebnis zur höchsten Betroffenheit (Rang V.) führen.			Siehe hierzu Kommentare zu ID 1212 und ID 1230 in diesem Kapitel.	
<ul style="list-style-type: none">- Es würden fasst ausschließlich hochwertige und gut strukturierte Ackerflächen in Anspruch genommen bzw. zerschnitten.- Eine Vielzahl landwirtschaftlicher Betriebe wäre betroffen.- Die Flächen werden überwiegend von Vollerwerbslandwirten bewirtschaftet.- Ein derartiger Flächenverlust würde die Existenz der Betriebe gefährden, die Struktur unwiederbringlich zerstören und die Wirtschaftskraft des Raumes erheblich schwächen mit gravierenden Auswirkungen auf die vor- und nachgelagerten Bereiche, wie z.B. die kartoffelverarbeitenden Unternehmen in Wittingen und Hankensbüttel und die rapsverarbeitende Ölmühle im Wittinger Hafen.			Das landwirtschaftliche Potenzial ist für alle von den Querspangenalternativen betroffenen Gemarkungen nach der gleichen Methode wie für die von den A 39- Abschnitten betroffenen Gemarkungen ermittelt und in den Vergleich zur Findung der Vorzugstrasse eingestellt worden. Auch im südlichen Bereich, der von den Querspangenalternativen B 190n/3 bis B 190n/5 durchfahren wird, finden sich Gemarkungen mit einem vergleichsweise geringen landwirtschaftlichen Potenzial (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10 und Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 245 ff). Insgesamt ergeben sich für die Landwirtschaft die geringsten Beeinträchtigungen durch die Varianten B 190n/1 und B 190n/3 (Erläuterungsbericht, S. 251).	
Sollte die Raumordnungsbehörde zu dem Ergebnis kommen, Varianten im südlichen Suchraum als mögliche Trassen zu verfolgen, so wird die Erstellung eines landwirtschaftlichen Fachbeitrages analog der A 39 gefordert.				
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1235		
V. Schlussbemerkungen			Siehe hierzu Kommentar zur ID 1211 in diesem Kapitel.	
Die Vorhaben A 39 und die Querspange B 191 n/1 bedeuten einen gravierenden Eingriff in die Struktur und Wirtschaftsweise der landwirtschaftlich geprägten Region mit raumbedeutsamen Auswirkungen.				
In weiten Bereichen, insbesondere in den Abschnitten 575, 565, 555 und 546 der Vorzugsvariante A 39 werden die von uns zu vertretenden land- und forstwirtschaftlichen Belange ungenügend berücksichtigt.				
Durch das Raumordnungsverfahren werden Rahmenbedingungen für weitere Planungsschritte vorgegeben. Deshalb ist es zwangsläufig notwendig, die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen umfassend und in aller Konsequenz in die Abwägung einzubeziehen.				
Sollte die Raumordnungsbehörde zu der Erkenntnis kommen, andere Varianten als die Vorzugsvarianten in die Betrachtung einzubeziehen, bitten wir, uns Gelegenheit zu geben, die Stellungnahme entsprechend zu ergänzen.				
Dachverband der Feldberegnungsverbände im Landkreis Gifhorn	209	1038		
I.			Die Funktionsfähigkeit von Beregnungsanlagen ist grundsätzlich von der SBV sicher zu stellen.	
Das Raumordnungsverfahren hat festzustellen, ob raumbedeutsame Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und mit anderen Planungen und Maßnahmen abzustimmen sind. Hierbei sind die Ansprüche an den Raum zu prüfen und mit dem Vorhaben abzugleichen. Diese Raumverträglichkeitsprüfung beinhaltet die Einbeziehung der gegenwärtigen und zukünftigen Nutzung des Planungsraumes u. a. durch die von uns vertretene landwirtschaftliche Feldberegnung.			Die Belange der Beregnung werden in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.	
Grundsätzlich sind die Ansprüche der Feldberegnung in der Landwirtschaft für die Ertragssicherung der Landwirtschaft als raumbedeutend bei der Abstimmung zu berücksichtigen.				
Soweit in der nachfolgenden Stellungnahme Einwendungen erhoben werden, die die Belange der Feldberegnung im Speziellen und die Interessen der Landwirtschaft betreffen und diese nicht in jedem Fall raumbedeutende Auswirkungen haben, müssen diese aufgenommen werden und für nachfolgende Verfahren, spätestens im Planfeststellungsverfahren Berücksichtigung finden.				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Wenn Anregungen und Bedenken mit dem Hinweis zurückgewiesen werden sollten, diese seien nicht raumbedeutend, sind sie gleichwohl zu dokumentieren und aufzubereiten, so dass die nachfolgenden Planungen und Verfahren hierauf zurückgreifen können und müssen.

Dachverband der Feldberegnungsverbände im Landkreis Gifhorn

209

1039

II.

Das landwirtschaftliche Fachgutachten hat ergeben, dass die so genannte Vorzugsvariante auf rund 60 km land- und forstwirtschaftliche Flächen durchschneidet und diese in den Stufen mittel bis höchste Betroffenheit einordnet.

Für die in der bevorzugten Trassenvariante gelegenen Gemarkungen ist sowohl im Hinblick auf die gesamte Feldmark als auch für die einzelnen Betriebe für die sich ergebende Beeinträchtigung eine Betroffenheitsanalyse vor den nächsten Planungsschritten durchzuführen.
Es wird gefordert, dass die einzelnen Beregnungsverbände über uns hieran beteiligt werden.

Auf Grund der angefertigten Betroffenheitsanalyse ist dann mit den Beregnungsverbänden abzustimmen, welche geeigneten Maßnahmen und Verfahren, gegebenenfalls Vorhaben, die Nachteile durch die geplante Trasse am wirkungsvollsten ausgleichen können.

Dachverband der Feldberegnungsverbände im Landkreis Gifhorn

209

1043

Bei einer Zerschneidung des Abwasserverregnungsgebietes durch die Vorzugsvariante würde bei entsprechenden Windverhältnissen bis zu 300 m Abstand zwischen der Verregnung und der Autobahntrasse eingehalten werden müssen. Eine sinnvolle Nutzung des Gebietes wäre erschwert bis unmöglich gemacht. Eine Gefährdung der notwendigen Beregnung mit aufbereitetem Abwasser ist für die Betroffenen nicht hinnehmbar. Die Risiken für die Bewirtschafter, entlang der Trasse eine Fläche von bis zu 300 m auf beiden Seiten nicht beregnen zu können, sind nicht hinnehmbar. Das Gebiet nördlich von Barwedel, das so genannte "Vogelmoor", ist FFH-Gebiet und eine Verschwenkung nach Westen würde den Abstand hierzu vergrößern.

Eine Trassenoptimierung zur Vermeidung oder Minimierung der Beeinträchtigungen für die Verregner ist in den weiteren Planungsschritten möglich.

Dachverband der Feldberegnungsverbände im Landkreis Gifhorn

209

1044

Bereich Knesebeck / Hagen

Im Bereich Knesebeck / Hagen gibt es Probleme mit der Zerschneidung der Beregnungsinfrastruktur.
Im Bereich "Baumgartenmühle" / "Stackmannsmühle" sollte wegen der Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen sowie der beregnungstechnischen Infrastruktur der Querverkehr unter der Trasse entlang geführt werden.

Bereich Wittingen-Eutzen

In diesem Bereich zerschneidet die Vorzugstrasse große Strukturen bester Böden. Die Infrastruktur der Feldberegnung wird insgesamt völlig zerschnitten. Im dortigen Bereich wird Fruchtwasser eines kartoffelverarbeitenden Betriebes in das Beregnungssystem eingespeist. Es gibt dort Speicherteiche und feste Verrechnungsleitungen auf Ackerflächen. Über diese wird das anfallende Prozesswasser verregnet. Die Anlagen werden durch die Vorzugstrasse zerstört.

Flächenverluste und Einschränkungen in der Ausbringung machen das System unwirtschaftlich. Geeignete Flächen für die Verregnung des anfallenden Prozesswassers stehen nicht zur Verfügung. Die Abwasser- und Nährstoffmengen fehlen zum einen der Ackerstruktur, zum zweiten entstehen nicht unwesentliche Probleme des Betriebes, da die anfallenden Wässer in den Nährstoffkreislauf der anbauenden Betriebe zurückgeführt werden müssen.

Die mögliche Querspangenvariante B190n-5, B190n-51 würde den Bereich endgültig zerstören. Sie wird grundsätzlich abgelehnt. Bereits jetzt muss die größtmögliche Wiederherstellung unvermeidbarer Beeinträchtigungen gefordert werden.

Bereich Glüsing

Hier bedeutet eine Querung des "Hahnenberges" und ein Anschluss der B244 erhebliche Zerschneidungen der Infrastrukturen der Beregnung.

Die Funktionsfähigkeit von Beregnungsanlagen ist grundsätzlich von der SBV sicher zu stellen. Die Belange der Beregnung werden in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt. Die detaillierte Planung der Querungen der A 39 (Lage, Art, Größe etc) ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Die Hochwertigkeit des landwirtschaftlichen Potenziales der angesprochenen Flächen ist in den Gesamtvariantenvergleichen zur Ermittlung der Vorzugsvariante berücksichtigt worden (Erläuterungsbericht, S. 125, S. 137 ff).

Im Bereich Darrigsdorf ist eine weitere Parallellage der Vorzugsvariante zum ESK in südlicher Richtung aus einer Kombination mehrerer Sachverhalte nicht sinnvoll. Bei Wunderbüttel ist der im Rahmen der UVS Stufe I ermittelte Planungsraum umweltfachlich begründet zu Ende (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 36 ff und Karte I.4, Blatt 3). Im Bereich Mannhagen ist aufgrund des Hafens eine Lage direkt am Kanal nicht möglich, so dass hier nur die Führung der Trasse zwischen Mannhagen und Glüsing möglich ist. Eine westliche Umfahrung Eutzens führt zu einer deutlichen Annäherung an Knesebeck. Hierbei würde die Trasse auch das hoch bedeutende Bornbruchsmoor (u.a. Naturschutzgebiet, Vorranggebiet für Natur und Landschaft, avifaunistisch landesweite Bedeutung sowie Amphibienlandlebensraum von allgemeiner bis besonderer Bedeutung) durchschneiden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-37, Karte II.11.GP 20-37, Blatt 2, Karte II.13.GP20-37, Blatt 2 und Karte II.14.GP20-37, Blatt 2). Demgegenüber ist das Aufrechterhalten der Kanalwasserversorgung auf den Beregnungsflächen technisch möglich.

Im Bereich Wollerstorf befindet sich die Vorzugsvariante nach dem Ergebnis der Variantenvergleiche

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Bereich Darrigsdorf</p> <p>Im Bereich Darrigsdorf wird gefordert, die Trasse möglichst weit nach Westen am Kanal entlang zu legen. Dies bedeutet eine geringstmögliche Zerschneidung der Agrarinfrastruktur und der Feldberegnung. Es werden erhebliche Beregnungseinrichtungen abgeschnitten bzw. zerstört. Die Beregnung mit Wasser aus dem Kanal wird abgeschnitten. Es sind geeignete Maßnahmen zur weiteren Bereitstellung des Kanalwassers bei Durchführung der Vorzugsvariante vorzusehen. Die Querspangenvariante B190n4 und B190n4/1 werden konsequent abgelehnt. Durch eine solche Trassenführung würde die gesamte Gemarkung und die Infrastruktur der Feldberegnung zerstört.</p> <p>Bereich Wollerstorf</p> <p>In der Gemarkung Wollerstorf ist ebenfalls eine enge Anlehnung an den Kanal vorzunehmen. Es entstehen erhebliche Probleme wegen der Beregnungsstrukturen. Die Entnahmestationen am Elbe-Seiten-Kanal für den Beregnungsverband Wollerstorf und die Infrastruktur der Beregnung mit Kanalwasser würden durch die Vorzugsvariante zerstört. In den dortigen Feldmarken werden ca. 800 ha beregnet.</p> <p>Bereich Wentorf</p> <p>Für Wentorf ist die in Aussicht genommene Querspangenvariante nicht akzeptabel. Eine solche würde den Ortsteil mit der Feldmark und den Feld-Hof-Verbindungen sowie die Infrastruktur der Beregnungen vollständig zerschneiden.</p> <p>Bereich Gannerwinkel</p> <p>Aus Sicht der Gannerwinkler landwirtschaftlichen Betriebe und Feldberegner muss gefordert werden, die Trasse so dicht wie möglich an den Kanal zu legen, damit nicht landwirtschaftlichen Nutzflächen zwischen Trasse und Kanal entstehen. Die Ost-West-Verbindung wird hier ebenfalls abgelehnt. Es sind Pumpenstationen vom Elbe-Seiten-Kanal vorhanden. Diese sind bei der Planung zu berücksichtigen, da die Beregnungseinrichtungen abgeschnitten werden. Im Falle des Baus ist die Wiederherstellung der vollständigen Beregnungsmöglichkeiten herzustellen. Es ist zu beachten, dass Hauptleitungen entlang der geplanten Trasse liegen.</p>				<p>(Erläuterungsbericht, S. 137 ff) in direkter Parallellage zum Elbe- Seitenkanal. Wentorf ist von der erarbeiteten Vorzugsvariante B 190n/1 zwischen Breitenhees und Holthausen nicht betroffen. Eine Betroffenheit ergibt sich durch die Querspangenalternativen B 190n/2 und B 190n/4 und vor allem B 190n/3. Im Bereich Gannerwinkel befindet sich die Vorzugsvariante nach dem Ergebnis der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 137 ff) in direkter Parallellage zum Elbe- Seitenkanal. Gannerwinkel ist von der erarbeiteten Vorzugsvariante B 190n/1 nicht betroffen. Eine Betroffenheit ergibt sich durch die Querspangenalternativen B 190n2 und B 190n/3.</p>
<p>Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände Sitz Uelzen</p>	210	906		<p>Die ständige Funktionsfähigkeit der Beregnungsanlagen während des Baus der A 39 und danach wird zugesagt.</p>
<p>Für die dem Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände, Sitz Uelzen, und dem Beregnungsverband Elbe - Seitenkanal (Dachverband) angeschlossenen und gegebenenfalls entsprechend der endgültigen Trassenführung der A39 betroffenen Mitgliedsverbände nehmen wir nachfolgend Stellung: Vorbemerkung: Die Feldberegnung ist für die landwirtschaftlichen Betriebe in der Region von existentieller Bedeutung, da auf den leichten, mit geringem Wasserbindevermögen ausgestatteten Böden der Lüneburger Heide schon kurzzeitige Trockenphasen zu Ertrags- und Qualitätsminderungen führen. Daher wurden in den zurückliegenden ca. 50 Jahren von den Beregnungsverbänden erhebliche Investitionen in die Feldberegnung getätigt und eine Spezialisierung auf kapital- und arbeitsintensive Ackerkulturen war die Folge. Sollte die Wasserversorgung in der Vegetation unterbrochen werden, führt dies zu erheblichen Ertrags- und damit auch Einnahmeausfällen. Daher ist eine zentrale Forderung, bei allen weiteren Planungen, die technischen Einrichtungen der Verbände mit zu berücksichtigen und für eine gesicherte Wasserversorgung während und nach der Bauphase der in Rede stehenden Autobahn durch die betroffenen Verbandsgebiete zu sorgen. Eine funktionsfähige Beregnungsanlage kann unseres Erachtens nur bei grundsätzlicher Überplanung und Anpassung der Rohrleitungssysteme an die dann vorherrschenden örtlichen Gegebenheiten gewährleistet werden. Geboten ist bei Durchschneidungen des Verbandsgebietes, und damit einhergehend der Verbandsanlagen, die Einbeziehung der Gesamtflächen des jeweils betroffenen Beregnungsverbandes in ein Flurneuerungsverfahren.</p>				
<p>Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände Sitz Uelzen</p>	210	907		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Eines besonderen Hinweises bedarf das Vorhandensein des am 22.Oktober 2003 in Betrieb gegangenen Wasserspeichers des Bewässerungsverbandes Uelzen in der Gemarkung Stöcken - unmittelbar östlich an die Trassenführung der Vorzugsvariante angrenzend. Hier werden die bei der alljährlichen Rübenverarbeitung anfallenden und entsprechend aufbereiteten Überschusswässer zwischengespeichert und in der folgenden</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
-------------------	-------------	-----------	-------------------------	---------------------

Vegetationsperiode anstatt Grundwasser für die Feldberegnung eingesetzt. Er befindet sich auf den Grundstücken in der Gemarkung Stöcken, Flur 2, Flurstücke 86/2, 88/1 sowie 89/4 und hat ein Fassungsvermögen von bis zu 770.000 m³. Nördlich des Wasserspeichers befinden sich potenzielle Erweiterungsflächen, die von baulichen Maßnahmen im Rahmen der A39 freizuhalten sind.

Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände Sitz Uelzen **210** 908

Leider sind die Beregnungsverbände im "Landwirtschaftlichen Fachbeitrag" der Raumordnungsunterlagen nicht alle dargestellt und in der Gewichtung für die Landwirtschaft dieser Region unterbewertet.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Außer den Beregnungsverbänden vertreten wir den Gewässer- und Landschaftspflegeverband Mittlere und Obere Ilmenau, Sitz Uelzen 1.), den Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal 2.), sowie Wasser- und Bodenverbände 7.) - 12.) im Bereich zwischen der Stadtgrenze Lüneburg im Norden und der Kreisgrenze Uelzen - Gifhorn im Süden. Daher werden bei Betroffenheit ebenfalls entsprechende Hinweise gegeben. Die Brücken- und Durchlassbauwerke in diesem Gebiet werden in der konkreten Planungsphase mit uns unter Beteiligung des jeweils betroffenen Verbandes abzustimmen sein. Grundsätzlich sollten alle Durchlässe, auch an Gewässern mit kleinerem Einzugsgebiet, so dimensioniert sein, dass eine beidseitige Uferberme durchgängig am Gewässer vorhanden ist. Aufgrund der Vielzahl der Durchlassbauwerke beschränkt sich unsere Stellungnahme auf den Hinweis bzgl. grundsätzlicher Anforderungen. Eine detailliertere Stellungnahme kann erst nach Vorlage der konkreten Planfeststellungsunterlagen im Anschluss an das abgeschlossene Raumordnungsverfahren abgegeben werden.

3.02.1 Fischerei

Landessportfischerverband Niedersachsen e.V. **186** 843

Wir bitten, Beeinträchtigungen von Gewässern zu vermeiden durch
- Anlage ausreichend weiter Brückenbauwerke bei Querung von Gewässern,
- Vermeidung von Stoffeinträgen in die Gewässer im Rahmen der Bauarbeiten,
Entwässerung

Eine Beeinträchtigung von Gewässern durch die Entwässerung der Straße wird durch entsprechende technische Maßnahmen vermieden. Die Ausgestaltung dieser Maßnahmen ist Bestandteil der weiteren Planung.

Unter 3.3.2.3 "Entwässerung" (S. 267) heißt es, dass bei Querung von FFH-Gebieten das Wasser gefasst und schadlos ohne Beeinträchtigung des FFH-Gebietes (Fließgewässer, Lebensraumtypen) aus dem Gebiet herausgeführt wird.

Es ist sicherzustellen, dass auch außerhalb von FFH-Gebieten eine Belastung der Fließgewässerlebensräume und ihrer Lebensgemeinschaften - insbesondere der Fischfauna - durch die Einleitung von Straßenoberflächenwasser vermieden wird (Versickerung, Rückhaltung und Reinigung).

Wir bitten daher, die Auswirkungen des Straßenoberflächenwassers auf die betroffenen Gewässer im Rahmen des weiteren Verfahrens ausreichend zu berücksichtigen.

3.03 Forstwirtschaft

Landkreis Lüneburg **4** 937

ja

Wald

Ohne Kommentar

Aus waldfachlicher und -rechtlicher Sicht wird die gewählte Vorzugsvariante positiv beurteilt (vgl. auch Ziel D 3.3 06 des RROP: "Wald soll von anderen flächenbeanspruchenden Nutzungen nur in unvermeidbarem Umfang in Anspruch genommen werden.")

Die bestehende mittige Zerschneidung des Lüner Holzes bei Lüneburg wird durch den Rückbau der Ostumgehung an den südwestlichen Rand verlagert. Dies führt insgesamt, auch hinsichtlich des Erholungswertes, zu einer Verbesserung der derzeitigen Situation.

Die Vorzugsvariante führt auch zu einer Entlastung der "Neuen Forst" bei Lüneburg, vorausgesetzt die Ostumgehung wird planmäßig zurückgebaut. Im weiteren Verlauf wird Wald nur in verhältnismäßig geringem Maße durch die Trasse betroffen. Insbesondere werden keine großen und wertvollen Waldkomplexe zerschnitten und historisch alte Waldstandorte werden nicht beeinträchtigt.

Die lt. vorgelegter Unterlagen ungünstigeren Einschätzungen der weiteren betrachteten Haupt- und Untervarianten im Hinblick auf die Belange des Waldes werden im Wesentlichen geteilt.

Gemeinde Südergellersen **28** 662

nein

- Waldflächen
Im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg aus
Mittwoch, 14. März 2007

Die raumordnerische Festsetzung als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe für Erholung für die

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
dem Jahr 2003 ist für Südergellersen und Heiligenthal die Entwicklungsaufgabe "Erholung" und für das Waldgebiet Gellerser Anfang die Entwicklungsaufgabe "Erholung in Natur und Landschaft" festgelegt worden. Auch nehmen die Gellerser Dörfer die Frischluftfunktion für das Oberzentrum Lüneburg wahr.				
Stadt Lüneburg	35	1089	ja	
<p>4.2.6. Inkaufnahme der Neuzerschneidung des Lüner Holzes Die Neuzerschneidung des Lüner Holzes wirkt sich über seine Funktion als Lebensraum auf die Schutzgüter "Tiere und Pflanzen" aus. Das Lüner Holz hat jedoch darüber hinaus eine wichtige Funktion als Erholungsgebiet der Bürger der Stadt Lüneburg. Im RROP 2003 ist das Lüner Holz als Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft ausgewiesen. Diese Funktion wird durch die Neuzerschneidung erheblich beeinträchtigt, was wiederum nachhaltige Auswirkungen auf das Schutzgut "Mensch, Teilaspekt Erholung" hat. Letztlich steht das Lüner Holz kulturhistorisch betrachtet in einem engen Zusammenhang zum Kloster Lüne. Die Neuzerschneidung hat daher auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut "Kultur- und sonstige Sachgüter".</p>				<p>Gemeinden Südergellersen und Heiligenthal ist berücksichtigt (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9) und damit Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung. Darüber hinaus ist dieser Bereich auch als Vorsorgegebiet für die Erholung ausgewiesen und als solches im Schutzgut Menschen- Erholen berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.12.GP1-46, Blatt 1).</p> <p>Im Schutzgut Klima / Luft haben alle Waldbereiche mindestens eine allgemeine Bedeutung (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 51). Aufgrund der Entfernung zum dicht besiedelten Stadtzentrum Lüneburgs haben die Waldbereiche im Westkorridor allerdings eher eine untergeordnete Frischluftfunktion für die Stadt. Außerdem meidet die Variante im Westkorridor die dortigen Waldbereiche weitestgehend.</p> <p>Das Lüner Holz weist insbesondere aufgrund der Altholzbestände Lebensraumfunktionen auch für Tiere auf. Das Lüner Holz liegt jedoch im Stadtbereich und wird im Hinblick auf die Lebensraumfunktion für Tiere vorbelastet durch Lärm, Verinselung und die hier stattfindende Erholungsnutzung. Folglich hat das Lüner Holz im Schutzgut Tiere nicht die Wertigkeiten, wie das grundsätzliche Biotoppotenzial vermuten lässt. Dies zeigt sich z.B. sehr gut bei den Amphibien. Aufgrund der Insellage wurden nur kommune Arten in geringer Populationsgröße nachgewiesen. Die Vorzugstrasse der A 39 quert das Lüner Holz im südlichen Randbereich. Gleichzeitig ist hierbei der Rückbau der B 4 geplant, d.h. die trennende Wirkung der B 4 wird aufgehoben und die südlich und nördlich der B 4 liegenden Tierlebensräume und historischen alten Waldstandorte werden wieder mit einander verbunden, was deutlich eingriffsmindernd zu berücksichtigen ist und die Lebensraumsituation trotz des Verlustes im südlichen Randbereich insgesamt nicht wesentlich verändern wird. Das Lüner Holz ist gemäß LROP 2003 des Landkreises Lüneburg Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft und als solches in den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 10 f und Karte II.13.GP2-5). Gleichwohl hat das Lüner Holz als Wald mit Erholungsfunktion nach der Waldfunktionenkartierung eine besondere Bedeutung für die Erholung und erfährt im Bereich der Durchfahrung durch die Autobahn eine erhebliche Beeinträchtigung. Andererseits wird die bestehende mittige Zerschneidung des Waldes mit Erholungsfunktion durch die B 4 aufgehoben. Hierdurch wird die zusammenhängende Erholungsfläche zukünftig deutlich größer sein als bisher. Des weiteren wird die Neue Forst durch den Rückbau der B 4 südlich Moorfeld deutlich entlastet und ist zukünftig von Moorfeld aus wieder direkt zugänglich. Hinsichtlich der Naherholungsfunktion für den östlichen Teil von Lüneburg hat die vorgeschlagene Linie GP2-5/1 somit einen Vorteil im Vergleich zu der alternativen Trassenführung GP 2-5/2 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 8 f und Karte II.12.GP2-5).</p> <p>Die Zerschneidung des kulturhistorischen Zusammenhangs zwischen Kloster Lüne und Lüner Holz wird einerseits durch die Einschnittlage der Trasse gemindert. Andererseits werden alle Wegebeziehungen, die von der zukünftigen Autobahn geschnitten werden, durch geeignete Querungsbauwerke aufrechterhalten.</p> <p>RV - LG: Beim Ausbau der Ostumgehung (Abschnitt 586) entsteht keine Neuzerschneidung des Lüner Holzes. Deshalb kommt es auch nicht zu den befürchteten Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter in diesem Bereich.</p>
Gemeinde Reinstorf	39	1329	nein	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>C 3.3.08 "Der Waldanteil im Lande ist zu erhöhen." Durch den Bau einer Autobahn durch oder am Waldrand, der von störenden Nutzungen und Bebauung freigehalten werden sollte, ist dies Ziel nicht zu erreichen.</p> <p>D 3.3.04 Gemäß des RROP sind der Wald sowie sämtliche Waldränder einschließlich einer Übergangszone grundsätzlich von Bebauung freizuhalten. Die Bebauung in diesen Bereichen darf nur erfolgen, wenn die übrigen Ziele der Raumordnung dies zwingend erfordern. Alle bisher zitierten Ziele der Raumordnung erfordern dies zwingend; insofern sind die durch den Wald oder am Waldrand verlaufenden Varianten nicht mit der Raumordnung kompatibel.</p> <p>In D 3.3.06 wird bestimmt, dass Wald von anderen flächenbeanspruchenden Nutzungen nur in unvermeidbarem Umfang in Anspruch genommen werden soll; diese sind in ein- bis mehrfachem Flächenumfang auszugleichen. In diesem Zusammenhang war mittels der Unterlagen nicht erkennbar, wie und wo dieser Ausgleich in welcher Größenordnung erfolgen wird.</p> <p>Trassenführungen stellen nicht nur im Wald ein schädigendes Ereignis dar, sondern auch an den Waldrändern. Würden durch Varianten in untermittelbarer Waldnähe die Randbäume entfernt, so würde der schützende Waldmantel aufgerissen und der gesamte Waldbestand durch Windwurf gefährdet. Der Waldrand spielt nicht nur eine wichtige Rolle für die Sicherung von Waldbeständen, sondern gleichermaßen auch für den Naturschutz und den Erlebniswert der Landschaft; so sollten also keine Autobahnen durch den Wald oder am Waldrand geführt werden. Die durch eine Autobahn zusätzlich erzeugten kraftfahrzeugspezifischen Luftschadstoffe schädigen nicht nur das Waldökosystem, sondern auch den Boden durch Versauerung sowie das Grundwasser. Dies wird in den Erläuterungen zum RROP deutlich formuliert, man muss also davon ausgehen, dass den politischen Entscheidungsträgern in Kreis- und Landtag diese selbst verabschiedeten Inhalte der Raumordnungsprogramme nicht wichtig sind, wenn sie den Bau der A 39 befürworten. Hier in der Ostheide gibt es überdurchschnittlich bewaldete (29-35%) Flächen in den Gemeinden Neetze und Wendisch Evern sowie waldreiche (mehr als 35%) Gemeinden, wie Barendorf, Reinstorf, Thomasburg und Vastorf. Diese Gemeinden unterstützen das gesamte Land im Bemühen den prozentualen Anteil in Niedersachsen zu erhöhen; es wäre kontraproduktiv, den Wald zu gefährden.</p> <p>In unmittelbarer Nähe zu den Varianten bei Horndorf und Reinstorf sind Fledermäuse zu sehen. Ob es sich um schützenswerte Fledermäuse und um den Jagd- oder Wohnbereich handelt, muss durch ein Gutachten festgestellt werden. Ebenso befindet sich eine Nachtigall westlich Reinstorfs, die seit mehreren Jahren dort zu nisten scheint.</p>				
<p>Regionale Planungsgemeinschaft Altmark</p> <p>2. Vorbehaltsgebiete für Erstaufforstung, REP Altmark Ziffer 5.6.5.</p> <p>Die geplante Trasse durchschneidet das Vorbehaltsgebiet für Erstaufforstung Nr. 2 Schmölow - Neuekrug. Mögliche Beeinträchtigungen des o.g. Vorbehaltsgebietes durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu beteiligen.</p> <p>zu Abschnitt 542</p>	89	1285	nein	542
<p>1. Vorbehaltsgebiete für Erstaufforstung, REP Altmark Ziffer 5.6.5.</p> <p>Die geplante Trasse durchschneidet das Vorbehaltsgebiet für Erstaufforstung Nr. 2 Schmölow - Neuekrug. Mögliche Beeinträchtigungen des o.g. Vorbehaltsgebietes durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu beteiligen.</p>				
<p>Regionale Planungsgemeinschaft Altmark</p> <p>zu Abschnitt 543</p> <p>1. Vorbehaltsgebiete für Erstaufforstung, REP Altmark Ziffer 5.6.5.</p> <p>Die geplante Trasse durchschneidet das Vorbehaltsgebiet für Erstaufforstung Nr. 2 Schmölow - Neuekrug. Mögliche Beeinträchtigungen des o.g. Vorbehaltsgebietes durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu</p> <p>Mittwoch, 14. März 2007</p>	89	1287	nein	543
<p>Siehe hierzu Kommentar in diesem Kapitel unter ID 1285</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
beteiligen.				
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1290	nein	544
zu Abschnitt 544				Siehe hierzu Kommentar in diesem Kapitel unter ID 1285
1. Vorbehaltsgebiete für Erstaufforstung, REP Altmark Ziffer 5.6.5.				
Die geplante Trasse durchschneidet das Vorbehaltsgebiet für Erstaufforstung Nr. 2 Schmöläu - Neuekrug. Mögliche Beeinträchtigungen des o.g. Vorbehaltsgebietes durch den Neubau der BAB A 39 können nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu beteiligen.				
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1303	nein	
Variante 1 B 190 n/ 1 (Vorzugsvariante)				Siehe hierzu Kommentar in diesem Kapitel unter ID 1285
1. Vorbehaltsgebiete für Erstaufforstung, REP Altmark Ziffer 5.6.5.				
Die geplante Trasse durchschneidet das Vorbehaltsgebiet für Erstaufforstung Nr. 2 Schmöläu - Neuekrug. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ist zu beteiligen.				
Gemeinde Sprakensehl	111	885	ja	
Die Gemeinde Sprakensehl lehnt die Planung der Querspange B 190n/1, die im Wesentlichen über unser Gemeindegebiet verläuft, entschieden ab. Die Gründe für diese Ablehnung sind: - Für diese Querspange muss komplett eine Trasse in die Wald- und Heidenatur geschlagen werden. Das widerspricht jeglicher Absicht, naturraumschonend vorzugehen und sowohl landwirtschaftliche als auch forstwirtschaftliche Räume nicht zu zerstören.				Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 248 ff), auch unter Beachtung der Biotoptypen des Waldes, diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die mittlere bis starke Betroffenheit der landwirtschaftlichen Flächen in der Gemeinde Sprakensehl sind in den Gesamtvergleich einbezogen und führt neben den anderen Aspekten UVS und Kosten zu dem Ergebnis, dass die gewählte Variante gesamtplanerisch die günstigste ist (Erläuterungsbericht, S. 252).
Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt - Referat 408 - Forst- und Jagdhoheit	128	8		
die Obere Forstbehörde hat keine Einwände gegen den die Verlauf der ietzigen Vorzugsvariante der BAB A 39 in Niedersachsen. Sollte es im Laufe des Verfahrens zur Verlagerung der Vorzugsvariante auf das Gebiet Sachsen-Anhalts kommen, müssten die raumordnerischen Festlegungen des Regionalen Entwicklungsplanes Altmark (REP Altmark), veröffentlicht im Amtsblatt des Altmarkkreises Salzwedel vom 23.03.2005, Jahrgang 11, näher betrachtet werden. Im REP Altmark wurden unter anderem das • das Vorbehaltsgebiet Nr. 2 für Erstaufforstungen „Schmöläu - Neuekrug“ (Ziele der Wiederbewaldung: Aufforstung landwirtschaftlicher Grenztragsböden, Erweiterung und Verbindung von Kleinwaldstrukturen, Arrondierung zergliederter Waldflächen. Vorrangig zu entwickelnde Waldfunktion: Verbesserung der Schutzfunktion besonders des Boden- und Erosionsschutzes und des Regionalklimas, Verbesserung der Nutz- und Erholungsfunktion durch Erweiterung der Waldfläche und Optimierung der Acker- und Waldstruktur), • das Vorbehaltsgebiet Nr. 4 für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Teil der Dummeniederung“ und • das Vorbehaltsgebiet Nr. 7 für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Ohreaue - Diesdorf“ ausgewiesen. Falls gewünscht, können Shape-Files der 3 Vorbehaltsgebiete übermittelt werden. Diese Vorbehaltsgebiete würden von den Varianten • GP 19-26 (Teilabschnitt 533) • GP 23-27 (Teilabschnitt 541) • GP 26-31/1 (Teilabschnitte 542, 544 und 545) • GP 26-31/2 (Teilabschnitt 543) • GP 28-39/1 (Teilabschnitt 550) • GP 28-39/2 (Teilabschnitte 545 und 551) ganz oder teilweise geschnitten. Würde eine dieser Varianten die Vorzugsvariante, käme es in Sachsen-Anhalt zu größeren Beeinträchtigungen und Umwandlungen von Waldflächen, deren Raumwiderstand höher ist als anderswo. In diesem Fall wären vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens weitere Abstimmungen mit den Forstbehörden Sachsen-Anhalts erforderlich. Bleibt es im Laufe des Raumordnungsverfahrens bei der jetzigen Vorzugsvariante, ist eine weitere				Eine Beteiligung im weiteren Verfahren wird bei einer Lage der A 39 auf sachsen- anhaltinischem Gebiet zugesagt.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Beteiligung zur BAB A39 nicht erforderlich.				
Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt - Referat 408 - Forst- und Jagdhoheit	128	9		
Zur B 190 n: Seitens der Forstbehörde wird der jetzigen Vorzugsvariante 190n/1 zugestimmt, weil es in Sachsen-Anhalt bei Fortführung dieser Variante in Richtung Bonese nur zu relativ geringen Einriffen in Wald käme. Diese Verluste und Beeinträchtigungen von Wald könnten nach Forstrechtraumverträglich im Vorbehaltsgebiet Nr. 2 für Erstaufforstungen „Schmöllau - Neuekrug“ ausgeglichen werden. Etwas ungünstiger werden die Varianten B190n/2 B190n/3 und B190n/3.1 in Richtung Neuekrug - Dülseberg beurteilt. Die Varianten 190n/4 und 190n/5 werden auf forstlicher Sicht abgelehnt, da sie zwischen Waddekath und Diesdorf zwangsläufig die Querung eines großen Waldgebietes zur Folge hätten. Eine weitere Inanspruchnahme von Wald im Diesdorfer Wohld, zugleich Vorranggebiet für Natur und Landschaft lt. REP Altmark, nordöstlich von Diesdorf wäre wahrscheinlich. Sollte die Varianten die 190n/4 oder 190n/5 zur Vorzugsvariante werden, wären vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens weitere Abstimmungen mit den Forstbehörden Sachsen-Anhalts erforderlich. Es wird darum gebeten, nach Abschluss der Raumordnungsverfahrens die landesplanerische Beurteilung zu übermitteln.				Eine Abstimmung mit den Forstbehörden Sachsen-Anhalts im weiteren Verfahren wird bei Wahl einer Querspange B 190n/4 oder B 190n/5 zugesagt.
Nds. Forstamt Danndorf	145	720		
1. Allgemeines Das Schutzgut Wald mit seinen bedeutenden Funktionen für den Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt, das Landschaftsbild, aber auch der Bedeutung als Lebensraum für den Menschen im weitesten Sinne, ist gem. § 1 des Niedersächsischen Gesetzes für den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG) zu erhalten. Sowohl die größeren und zusammenhängenden Waldgebiete mit ihren besonderen Funktionen als auch die kleinen Feldgehölze mit Rückzugs- und Brückenfunktionen sichern langfristig das Überleben zahlreicher und tlw. bedrohter Tier- und Pflanzenarten. Der Wald trägt zur Sicherung und Entwicklung stabiler Lebensverhältnisse bei, insbesondere durch seine äußerst günstigen Wirkungen auf das Klima, die Luftreinhaltung, den Lärm-, Boden- und Wasserschutz. Durch das o. a. Raumordnungsverfahren zum Neubau der A 39 wird in den verschiedenen Trassenvarianten in unterschiedlichem Umfang die Inanspruchnahme von Waldflächen vorbereitet. Die direkten Eingriffe würden in der Rodung von Waldflächen, Versiegelung der Böden und Vernichtung der dort vorhandenen Lebensgemeinschaften, der Zerschneidung geschlossener Waldgebiete mit damit einhergehender Verinselung von Waldflächen sowie einer Zunahme besonders gefährdeter (instabiler) Waldränder bestehen. Indirekte Folgen können sich aus Veränderungen des Wasserhaushaltes, des Kleinklimas, der Unterbrechung von Wanderwegen von Tierarten, etc. ergeben. Diese direkten oder indirekten Eingriffe bewirken die Aufhebung oder wesentliche Beeinträchtigung der besonderen Waldfunktionen.				Die negativen Auswirkungen der A 39 auf die Waldfunktionen sind Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 1 - UVS, Raumanalyse). Sie sind ermittelt und in den Variantenvergleich eingestellt worden.
Nds. Forstamt Danndorf	145	721		
Hinsichtlich des Schutzes des Waldes und seiner Funktionen ist in diesem Zusammenhang auf die übergeordneten Ziele der Raumordnung zu verweisen: - Landesraumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen 1994 - A 3.3 - wonach der Wald wegen seiner wichtigen ökologischen Funktionen, seines volkswirtschaftlichen Nutzens und seiner Bedeutung als Erholungsraum erhalten und entwickelt sowie vor nachteiligen Einwirkungen bewahrt werden soll. - LROP Niedersachsen - C 3.3 - wonach auf die Förderung und Erhaltung der Artenvielfalt im Wald hinzuwirken ist. - Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) des Zweckverbandes Großraum Braunschweig: Grundsätzlich sind nach den Ausführungen des RROP von 1995 für den Großraum Braunschweig Waldverlust und eine weitere Zerschneidung auch kleinerer Wälder durch Verkehrs- und Versorgungstrassen zu vermeiden. - Waldprogramm des Landes Niedersachsen (1999) als Fachgutachten - Forstlicher Rahmenplan für den Großraum Braunschweig (2002) mit				ohne Kommentar

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
konkreten Aussagen zu Zielen und Maßnahmen				
Nds. Forstamt Danndorf	145	722		
A. Grundsätzliches				Fragen des Grundeigentums sowie Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung.
Mit Einleitung des Raumordnungsverfahrens werden Eingriffe in Wälder vorbereitet, mit erheblichen Konsequenzen für den Wald an sich, seine Werte und Funktionen sowie seine Eigentümer bei der forstlichen Bewirtschaftung. Es muss Ziel des Raumordnungsverfahrens sein, diese Eingriffe zu minimieren. Grundsätzlich werden aus forstfachlicher Sicht folgende Forderungen erhoben bzw. Anregungen gegeben:				
Bewirtschaftung der Wälder (Nutzfunktion)				
1. Verkehrssicherungspflicht/Bewirtschaftungserschwernisse Es wird gefordert, dass die Waldeigentümer von durch den Autobahnbau bedingten Verkehrssicherungsmaßnahmen dauerhaft freigestellt und für verbundene Bewirtschaftungserschwernisse angemessen entschädigt werden. Dies könnte z. B. dadurch gewährleistet werden, dass				
a. die Trassen der BAB im Wald beidseitig einen min. 30 m breiten Sicherheitsstreifen neben der eigentlichen Fahrbahn umfassen, der so gestaltet wird, dass die Fahrbahnen dauerhaft vor umstürzenden Bäumen geschützt sind;				
b. die Verkehrssicherungspflicht in entsprechender Breite in die Verantwortung und Zuständigkeit des Autobahnbetreibers gelegt und z. B. durch die Bestellung einer Grunddienstbarkeit abgesichert wird;				
c. der Eigentümer durch eine kapitalisierte Entschädigung für Mindererträge und neue Auflagen (Verkehrssicherung) entschädigt wird;				
d. die Sicherheitsstreifen durch den Betreiber mit erworben werden.				
Nds. Forstamt Danndorf	145	723		
2. Randschäden				Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung.
In Folge des Autobahnbaus werden Waldbestände angeschnitten bzw. durchtrennt. Da sich in den nachfolgenden 10 Jahren noch Randschäden z. B. durch Windwurf, Trocknis o. ä. ergeben können, ist für einen Schadensausgleich Sorge zu tragen.				
3. Waldwege, Infrastruktur Für Schwierigkeiten bei der Waldbewirtschaftung durch die Zerschneidung des Waldes sind Ersatzwege mit den entsprechenden Überfahrten oder Unterführungen zu bauen. Verbleibende Erschwerisse durch ungünstige Parzellierung oder schlechtere Erreichbarkeit sind zu entschädigen.				
Nds. Forstamt Danndorf	145	725		
Werte und Funktionen des Waldes für den Naturhaushalt (Schutzfunktionen):				
5. Historisch alte Waldstandorte In der UVS sind die historisch alten Waldstandorte bei Kultur- und Sachgütern aufgeführt und haben nur eine allgemeine Bedeutung. Aus forstfachlicher Sicht entspricht diese Bewertung nicht ihrer herausragenden Bedeutung für den Arten- und Bodenschutz:				
a. Beim Schutzgut Pflanzen sollen historisch alte Waldstandorte laut der Raumanalyse (4.2.2 Schutzgut Pflanzen, 4.2.2.2 Bewertung, Seite 67 oben) mit zur Bewertung herangezogen werden: "Naturnahe Wälder auf alten bzw. historischen Waldstandorten gehören bei durchschnittlicher bis guter Ausprägung grundsätzlich zur Wertstufe V. Die bodensauren und mesophilen Buchenwälder des Berg- und Hügellandes erhalten allerdings aufgrund ihrer großflächigen Vorkommen bei durchschnittlicher (d. h. deutlich forstlich geprägter) Ausprägung nur die Wertstufe IV, . . ." Die hier beschriebenen Buchenwälder des Berg- und Hügellandes dürften im Untersuchungsraum - Flachland - eher selten sein, so dass ein Bewertungsfehler vorliegen dürfte. Es handelt sich wohl eher um bodensaure Buchenwälder armer Sandböden und lehmiger Böden des Tieflandes sowie um mesophile Buchenwälder kalkärmere Standorte des Tieflandes.				
b. Naturnahe Wälder haben ohnehin schon die höchsten Wertstufen. Aus forstfachlicher Sicht müssten sie aber weiter aufgewertet werden, wenn sie zusätzlich auf alten Waldstandorten stocken.				
Die historischen Waldflächen sind sowohl beim Schutzgut Tiere als auch beim Schutzgut Kultur- und Sachgüter als historischer Landschaftsbestandteil berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 138 ff und S. 350 ff). Historisch alte Waldstandorte wurden aufgrund ihrer besonderen Bedeutung im Schutzgut Tiere im Zusammenhang mit der faunistischen Grundbewertung mit einbezogen. Derartige Waldflächen werden im Rahmen der Potenzialbewertung jeweils um ein Wertstufe aufgewertet, sofern sie nicht bereits in die höchste Stufe eingeteilt sind. besitzen." (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 141). Für die Biototypenbewertung sind in erster Linie das Alter und die Schichtung der Waldbestände von Relevanz (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 93 ff). Sofern der historische alte Waldstandort insbesondere auf die Pflanzenzusammensetzung Einfluss hat, wird dies über die Ausprägung/Qualität des jeweiligen Waldtyps mit erfasst. Der Bodenschutz wird bei der UVS nicht bewertet sondern die Bedeutung des Bodens aus seiner Genese. Der historische alte Waldstandort sagt auch nichts über die Nutzungsintensität z.B. im Hinblick auf die Verdichtung aus, so dass historisch alte Waldstandorte beim Schutzgut Boden nicht berücksichtigt werden.				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
c. Beim Schutzgut Tiere sind historisch alte Wälder nicht berücksichtigt.				
Nds. Forstamt Danndorf	145	726		
Da auch "deutlich forstlich geprägte" Wälder auf historisch alten Waldstandorten (Nadelbaumbestände oft mit Resten der alten Bestockung - Überhältern, Beimischungen von Laubbäumen aus Naturverjüngung) eine herausragende ökologische Bedeutung haben und diese sich in der Bewertung der UVS nicht widerspiegelt, folgt eine kurze forstfachliche Darstellung über die Bedeutung historisch alter Wälder für den Naturschutz und beim Schutzgut Boden:			Ohne Kommentar	
Zahlreiche Untersuchungen im europäischen Raum und vor allem im niedersächsischen Flachland ergaben, dass sich historisch alte Wälder durch einen besonderen Artenreichtum auszeichnen. Untersuchungen aus England verdeutlichen, je älter ein Waldgebiet ist (unabhängig vom augenblicklichen Alter der Bäume), desto reicher an waldspezifische Arten ist es. Es sei in diesem Zusammenhang auf die Fachtagung an der norddeutschen Naturschutzakademie vom 28. - 29. Oktober 1993 mit dem Tagungsband (NNA-Berichte 1994; Heft 3) verwiesen.				
Nds. Forstamt Danndorf	145	728		
Bedenkt man, wie gering der Flächenanteil historisch alter Wälder an der heutigen Landschaft im niedersächsischen Flachland noch ist, wird ihre Bedeutung als natürliche Rückzugsgebiete für eine Vielzahl von Arten deutlich. Es ist davon auszugehen, dass im norddeutschen Tiefland der Anteil von historisch alten Wäldern an der Landesfläche unter 5 % liegt!			Die historischen Waldflächen sind neben dem Schutzgut Tiere auch beim Schutzgut Kultur- und Sachgüter als historischer Landschaftsbestandteil berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 138 ff und S. 350 ff). Hingegen wird der Bodenschutz bei der UVS nicht bewertet, sondern die Bedeutung des Bodens aus seiner Genese. Der historische alte Waldstandort sagt nichts über die Nutzungsintensität z.B. im Hinblick auf die Verdichtung aus, so dass historisch alte Waldstandorte beim Schutzgut Boden nicht berücksichtigt werden. Gleichwohl haben die historischen alten Waldstandorte durch alle Planungsstufen der UVS eine hohe Bedeutung. Sie wurden bereits bei der Raumwiderstandsanalyse berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.1) und weitgehend gemieden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP1-46, S. 43 und Karte II.11.GP1-46).	
Neben der ökologischen Bedeutung historisch alter Wälder für die Tier- und Pflanzenwelt haben diese unbeeinträchtigten Waldstandorte eine besondere Bedeutung für das Schutzgut Boden. Die ungestörten Bodenbildungsprozesse seit der letzten Eiszeit stellen einen vergleichbaren Wert dar, wie der für die Hochmoorstandorte. In vergleichbaren Raumordnungsverfahren (z. B. zur ICE Y-Trasse zwischen Hannover und Hamburg/Bremen) wurden historisch alte Waldstandorte beim Schutzgut Boden mit erfasst und bewertet. Sie wurden grundsätzlich mit der höchsten Wertstufe belegt. Dies wird auch für dieses Verfahren gefordert.			Da die UVS allerdings eine Vielzahl von Schutzgütern und Schutzgütekriterien zu berücksichtigen hat, die neben besonderen Schutzgebieten wie FFH-, Vogelschutz- oder Naturschutzgebieten auch Siedlungsbereiche besonders zu berücksichtigen hat, ist die Forderung, historische alte Waldstandorte im Vorfeld auszuschließen für die Trasse, abzulehnen. Sofern der historische Waldstandort aufgrund des Bestandsalters und des Waldtyps eine besondere ökologische Qualität aufweist, wird dies im Schutzgut Pflanzen ebenfalls berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 93 ff). Die reine Ausweisung als historischer Waldstandort kann nicht allein entscheidend sein für die Auswahl der Trasse.	
Aus forstfachlicher Sicht wird deshalb gefordert, historisch alte Waldstandorte sowohl bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen als auch beim Schutzgut Boden mit der höchsten Wertigkeitsstufe zu belegen. Die Trasse muss diese Wälder umgehen. Eine Flächeninanspruchnahme von historisch alten Wäldern wäre nur bei vollständigem Fehlen anderer Alternativen zulässig, und dann auf ein Minimum zu reduzieren.				
Nds. Forstamt Danndorf	145	732		
Erholungsfunktion				
9. Erholungswirkungen des Waldes Die geplanten Trassen durchschneiden insbesondere in den großen Waldgebieten Vorrang- und Vorsorgegebiete für die ruhige Erholung in Natur und Landschaft. Neben der trennenden Wirkung und der Beeinträchtigung des Rad- und Wanderwegenetzes wird der Verkehrslärm den Erholungsverkehr beeinträchtigen. Die negativen Folgen für die allgemeine Erholung sind bei der Bewertung der einzelnen Trassenvarianten nur unzureichend bewertet worden, da der Seltenheitswert unbeeinträchtigter Räume fehlt.			Mit den ausgewiesenen und auch entsprechend berücksichtigten Erholungsraumkategorien werden in der Auswirkungsprognose die angesprochenen Sachverhalte exakt berücksichtigt. Es wird sowohl die Verlärmung der angesprochenen Vorrang- und Vorsorgegebiete für die Erholung als auch des Erholungswaldes erfasst und in zwei Belastungsintensitäten in den Variantenvergleichen bewertet (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 22 ff und Karte II.2). Durch die selektive Auswahl der als bedeutend eingestuftem Erholungsräume, die aufgrund ihrer Seltenheit eben als solche durch die Raumordnung und die Waldfunktionenkartierung ausgewiesen wurden, wird der angemerkte Sachverhalt in der UVS ausreichend gewürdigt. Auch der trennenden Wirkung wird durch die Zerschneidungslänge von Erholungsräumen Rechnung getragen, wobei die Wegebeziehungen auch des Rad- und Wanderwegenetzes in der weiteren Planung soweit wie möglich aufrecht erhalten bleiben werden.	
Nds. Forstamt Unterlüß	149	965		
Im Bereich der Niedersächsischen Landesforsten werden die Forstämter Unterlüß, Danndorf, Sellhorn, Oerrel und Góhrde durch das			Siehe Kommentare zum Niedersächsischen Forstamt Danndorf [145]	

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Raumordnungsverfahren für die geplante A 39 berührt. Hinsichtlich der allgemeinen Waldfunktionen schließt sich diese Stellungnahme ausdrücklich an die Stellungnahme des Forstamtes Danndorf als Trägers öffentlicher Belange für den Forstbereich an. Da durch das ROV in erheblichem Umfang Flächen der o. a. Forstämter direkt betroffen sind, werden diese Betroffenen einvernehmlich durch das Forstamt Unterlüß in der nachstehenden Stellungnahme zusammengefasst:

Nds. Forstamt Unterlüß

149 966

Grundsätzliches:
Die Niedersächsischen Landesforsten (NLF) bewirtschaften den Landeswald nach den Vorgaben des § 15 (4) Niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung zum Wohle der Allgemeinheit und unter Beachtung des Nachhaltigkeitsgrundsatzes. Die NLF haben neben dem wirtschaftlichen Auftrag die Schutzfunktion und die Erholungsfunktion zu fördern, d. h. den Wald im umfassenden Sinn bei der Durchführung eigener Maßnahmen oder Planungen Dritter zu betrachten.
Im Vordergrund steht das Schutzgut Wald mit seinen bedeutenden Werten und Funktionen für den Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt sowie das Landschaftsbild. Aber auch der Bedeutung als Lebensraum für den Menschen im weitesten Sinne - hier insbesondere die Bedeutung der großen Waldgebiete mit ihrer Vorrangfunktion als Erholungsraum für die Allgemeinheit aber auch als Arbeitsplatz - sind wichtiger Teil der Betrachtung. Durch das o. a. Raumordnungsverfahren zum Neubau der A-39 wird in den verschiedenen Trassenvarianten in unterschiedlichem Umfang die Inanspruchnahme von Waldflächen der o. a. Forstämter vorbereitet.
Die direkten Eingriffe bedeuten ökonomisch einen Verlust an Produktionsfläche und der Verfügbarkeit des Rohstoffes Holz; daneben sind erhebliche Erschwernisse in der Bewirtschaftung der verbleibenden Flächen zu erwarten. Ökologisch führt die Rodung von Waldflächen mit einer Versiegelung der Böden zur Vernichtung der dort vorhandenen Lebensgemeinschaften. Die Zerschneidung geschlossener Waldgebiete mit damit einhergehender Verinselung von Waldflächen bedeutet einen Eingriff in die Wanderwege von Tierarten und kann die Isolation von Teilpopulationen zur Folge haben. Weitere Folgen können sich aus Veränderungen des Wasserhaushaltes, des Kleinklimas, angerissenen Waldrändern, etc. ergeben. In sozialer Hinsicht ist insbesondere die ruhige Erholung in Natur und Landschaft beeinträchtigt.
Durch diese direkten oder indirekten Eingriffe in die Waldfunktionen sind die Belange der o. a. Forstämter erheblich betroffen. Zur Minimierung der Betroffenheit werden folgende Forderungen bzw. Anregungen an den Planungsträger gerichtet:

Entschädigungsbefragen bezogen auf Bewirtschaftungserchwernisse sind nicht Bestandteil der Linienfindung.
Der Wald mit seinen Funktionen für den Menschen sowie die Tier- und Pflanzenwelt ist Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich).

Nds. Forstamt Unterlüß

149 967

1. Verkehrssicherungspflicht
Durch die Planung der A-39 wird die Zerschneidung intakter Waldbereiche vorbereitet. In diesen Bereichen werden Waldränder entstehen, von denen für den zukünftigen Verkehr grundsätzlich die Gefahr umstürzender Bäume ausgeht. Da dieses Risiko für den Eigentümer der Waldflächen erst durch den Bau der A-39 geschaffen wird, wird gefordert, die NLF bzw. die Forstämter von durch den Autobahnbau bedingten Verkehrssicherungsmaßnahmen dauerhaft freizustellen.
Aus forstbetrieblicher Sicht ist dazu beidseitig neben der eigentlichen Fahrbahn ein min. 30 m breiter Sicherheitsstreifen so zugestalten, dass die Fahrbahnen dauerhaft vor umstürzenden Bäumen geschützt werden.
Um die Verkehrssicherungspflicht dauerhaft an den Verursacher der Gefahr zu binden, kann der Autobahnbetreiber
- über vertragliche Regelungen und Aufwandsentschädigung die Verantwortung und Zuständigkeit für die Pflege bei den Forstämtern belassen und dies z. B. durch die Bestellung einer Grunddienstbarkeit (mit kapitalisierter Entschädigung für Mindererträge und Auflagen) dauerhaft absichern
oder
- die Sicherheitsstreifen mit erwerben.
Sollten kleinere Waldflächen durchtrennt werden und nur schmale Waldstreifen entlang der Trasse übrig bleiben (z. B. im Abschnitt 546), sind diese vom Betreiber vollständig zu erwerben, da eine zukünftige forstwirtschaftliche Nutzung weitestgehend ausgeschlossen wird.

Fragen des Grundeigentums sowie Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung.

Nds. Forstamt Unterlüß

149 968

2. Bewirtschaftungserchwernisse
- Waldwege, Infrastruktur:
In verschiedenen Bereichen (z. B. Abschnitt 561, 583, 584, B-190n1) werden bestehende Wirtschaftswege durchtrennt oder überbaut. In allen Bereichen sind Ersatzwege mit den entsprechenden Überfahrten oder Unterführungen zu bauen, um die Erreichbarkeit der Flächen für die zukünftige

Fragen des Grundeigentums sowie Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung.
Das Straßen und Wegenetz wird grundsätzlich erhalten. Die detaillierte Lage und Ausgestaltung von Brücken und Querungsmöglichkeiten für Tiere ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Bewirtschaftung sicherzustellen. Für verbleibende Nachteile durch ungünstige Parzellierung, weite Fahrwege oder schlechtere Erreichbarkeit wird eine Entschädigung gefordert.

- Randschäden

In Folge des Autobahnbaus werden Waldbestände auf erheblichen Längen angeschnitten bzw. durchtrennt. Da sich in den nachfolgenden 10 Jahren noch Randschäden z. B. durch Windwurf, Trocknis o. ä. ergeben können, ist für einen Schadensausgleich Sorge zu tragen.

Nds. Forstamt Unterlüß

149

970

4. Historisch alte Waldstandorte

In der UVS sind die historisch alten Waldstandorte nur bei den Kultur- und Sachgütern aufgeführt und haben dort nur eine allgemeine Bedeutung. Aus forstfachlicher Sicht entspricht diese Bewertung nicht ihrer herausragenden Bedeutung für den Arten- und Bodenschutz und es wird gefordert, historisch alte Waldstandorte sowohl bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen als auch beim Schutzgut Boden mit der höchsten Wertigkeitsstufe zu belegen. Eine Flächeninanspruchnahme von historisch alten Wäldern wäre nur bei vollständigem Fehlen anderer Alternativen zulässig, und dann auf ein Minimum zu reduzieren. Die weitergehenden Begründungen zu dieser Forderung finden sich in der Stellungnahme des Forstamtes Danndorf als Träger öffentlicher Belange.

Die historischen Waldflächen sind sowohl beim Schutzgut Tiere als auch beim Schutzgut Kultur- und Sachgüter als historischer Landschaftsbestandteil berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 138 ff und S. 350 ff).

Hingegen wird der Bodenschutz bei der UVS nicht bewertet, sondern die Bedeutung des Bodens aus seiner Genese. Der historische alte Waldstandort sagt nichts über die Nutzungsintensität z.B. im Hinblick auf die Verdichtung aus, so dass historisch alte Waldstandorte beim Schutzgut Boden nicht berücksichtigt werden.

Gleichwohl haben die historischen alten Waldstandorte durch alle Planungsstufen der UVS eine hohe Bedeutung. Sie wurden bereits bei der Raumwiderstandsanalyse berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.1) und weitgehend gemieden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP1-46, S. 43 und Karte II.11.GP1-46).

Da die UVS allerdings eine Vielzahl von Schutzgütern und Schutzgutkriterien zu berücksichtigen hat, die neben besonderen Schutzgebieten wie FFH-, Vogelschutz- oder Naturschutzgebieten auch Siedlungsbereiche besonders zu berücksichtigen hat, ist die Forderung, historische alte Waldstandorte im Vorfeld auszuschließen für die Trasse, abzulehnen. Sofern der historische Waldstandort aufgrund des Bestandsalters und des Waldtyps eine besondere ökologische Qualität aufweist, wird dies im Schutzgut Pflanzen ebenfalls berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 93 ff). Die reine Ausweisung als historischer Waldstandort kann nicht allein entscheidend sein für die Auswahl der Trasse.

Historisch alte Waldstandorte wurden aufgrund ihrer besonderen Bedeutung im Schutzgut Tiere im Zusammenhang mit der faunistischen Grundbewertung mit einbezogen. Derartige Waldflächen werden im Rahmen der Potenzialbewertung jeweils um ein Wertstufe aufgewertet, sofern sie nicht bereits in die höchste Stufe eingeteilt sind. besitzen.“ (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 141). Für die Biotoptypenbewertung sind in erster Linie das Alter und die Schichtung der Waldbestände von Relevanz (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 93 ff). Sofern der historische alte Waldstandort insbesondere auf die Pflanzenzusammensetzung Einfluss hat, wird dies über die Ausprägung/Qualität des jeweiligen Waldtyps mit erfasst. Der Bodenschutz wird bei der UVS nicht bewertet sondern die Bedeutung des Bodens aus seiner Genese. Der historische alte Waldstandort sagt auch nichts über die Nutzungsintensität z.B. im Hinblick auf die Verdichtung aus, so dass historisch alte Waldstandorte beim Schutzgut Boden nicht berücksichtigt werden.

Landwirtschaftskammer Niedersachsen Forstamt Uelzen

152

215

die Lage der Vorzugstrasse im Raum zeigt sehr deutlich, dass die Inanspruchnahme von Wald im Sinne des Niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG) auf ein Minimum reduziert und den Schutzgütern Mensch / Erholung, Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser / Grundwasser, Klima, Luft und Landschaft sowie nachwachsende Rohstoffe weitgehend Rechnung getragen wurde.

Zerschneidungen von zusammenhängenden Waldflächen sind nur an wenigen Stellen vorgesehen und insofern vertretbar, als sie an anderer Stelle, der Eingriffsregelung folgend, ausgeglichen werden müssen. Da es sich bei den beanspruchten Wäldern in der Regel um Kiefernreinbestände der 1. bis 3. Waldgeneration nach Heide handelt, deren ökologische Bedeutung gegenüber Laub- / Misch- bzw. reinen Laubwäldern

Lage der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie Art und Umfang des Ausgleiches und Ersatzes sind nicht Bestandteil der Linienfindung, sondern nachfolgender Planungsschritte (Planfeststellung). Eine frühzeitige Beteiligung der Landwirtschaft zur Ermittlung der Flächen wird zugesagt.

Die Nutzung des B4- Korridors zwischen Lüneburg und Uelzen hat sich bei der groben Raumanalyse als nicht relativ konfliktarmer Bereich herausgestellt (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse). Eine Trassenführung unmittelbar parallel zur bestehenden B 4 ist vor allem infolge der dicht beieinander liegenden Ortslagen nicht möglich. Weitere

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
wesentlich geringer einzustufen ist, sehen wir Ausgleichsmöglichkeiten in der ökologischen Aufwertung bestehender Kiefernwälder durch so genannten Voranbau mit standortgerechten Laubbäumen, ohne in landwirtschaftliche Nutzflächen mit Ersatzaufforstungen ausweichen zu müssen. Ein qualifiziert durchgeführter Waldumbau im Sinne des LÖWE-Programmes der Niedersächsischen Landesregierung würde - sorgfältig abgestimmt - ohne Zweifel den Verlust an Waldflächen dort auszugleichen in der Lage sein, wo die Waldanteile einer Gemarkung überdurchschnittlich groß sind.				Untersuchungen haben diese Ergebnisse bestätigt (Unterlage 9 - B4- Varianten zwischen Lüneburg und Uelzen). Für den Abschnitt südlich Uelzen ist der Ausbau der B 4 in mehreren Variantenvergleichen berücksichtigt worden, zeigt aber gegenüber der Vorzugsvariante, vor allem bezogen auf das Schutzgut Mensch, Nachteile gegenüber der Vorzugsvariante.
Dennoch erhalten wir die in unserem Schreiben vom 16.03.2004 getroffene Feststellung aufrecht, dass dem Grundsatz der Bündelung der Verkehrsachsen zur Vermeidung weiterer Landschaftszerschneidung nicht konsequent Rechnung getragen wurde. Die Option für die Weiterentwicklung einer ungeteilten Kultur-, Natur- und Erholungslandschaft für die Zukunft wurde mit dem Planungsvorschlag der Vorzugstrasse, wie auch aller anderen Varianten, wesentlich erschwert. Deshalb plädieren auch wir dafür, die so genannte Null-Plus-Variante (Trasse 701) als Alternative auf Ihre Brauchbarkeit im Sinne der gebotenen Zielsetzung ausführlich zu untersuchen und in den Abwägungsprozess mit einzubeziehen. Wie auch immer das Ergebnis aussehen mag, in jedem Fall würde eine Akzeptanzverbesserung bei der betroffenen Bevölkerung für dieses Projekt erreicht werden.				
Amt für Landwirtschaft, Forsten und Flurneuordnung Altmark Abteilung Forsten	154	18		
die Untere Forstbehörde hat keine Einwände gegen die Vorzugsvariante der BAB A39 in Niedersachsen. Sollte es entgegen der bisherigen Vorstellungen, im Laufe des Verfahrens zu einer Verlagerung der Vorzugsvariante auf das Gebiet von Sachsen - Anhalt kommen, würde es in erheblichen Maß zu Eingriffen in Waldflächen kommen. Auf Grund des in diesem Fall erhöhten Abstimmungsbedarfs, bitten wir um separate Beteiligung der Unteren Forstbehörde.				Eine Beteiligung im weiteren Verfahren wird bei einer Lage der A 39 auf sachsen- anhaltinischem Gebiet zugesagt.
Amt für Landwirtschaft, Forsten und Flurneuordnung Altmark Abteilung Forsten	154	19		
Die Vorzugsvariante der B 190n wird auch aus Sicht der Unteren Forstbehörde der Vorrang gegeben. Variante 2; 3 und 3.1 sind als konfliktreicher einzustufen. Die Varianten 4 und 5 sind aus der Sicht der Unteren Forstbehörde abzulehnen. Diese Varianten würden große Teile von Wald in Anspruch nehmen und im Konflikt zum Regionalen Entwicklungsplan Altmark stehen. (Vorranggebiet für Natur und Landschaft). Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens, bitten wir um Zusendung der landesplanerischen Beurteilung.				ohne Kommentar
Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen	178	602		
Ein Trassenverlauf in (auch aus naturschutzfachlicher Sicht) geringwertigen Kiefernbeständen kann ebenfalls dazu beitragen, die landwirtschaftlichen Belastungen und damit auch die Kosten für andernfalls notwendige Flurbereinigungsverfahren zu reduzieren. Dieses wird auch von den Forstämtern Uelzen und Südostheide der Landwirtschaftskammer mitgetragen, wenn neben dem Flächenausgleich 1:1 eine Bestandsaufwertung vorhandener geeigneter Nadelholzbestände durch Laubholzunterbau als Kompensationsmaßnahme erfolgt (s. beiliegende Stellungnahme des Forstamtes Uelzen). Da die Kiefernforsten i.d.R. nur auf den schlechteren Standorten angelegt wurden, erscheint auch aus dieser Sicht sinnvoll, die ertragreicheren Standorte für eine zukünftige Nahrungsmittel- oder Energiepflanzenproduktion von einer Bebauung und Versiegelung freizuhalten. „Mögliche Waldverluste müssen auf der Grundlage des Niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG) beurteilt und ausgeglichen werden. I. d. Regel wird ein Verhältnis von Verlust - Ersatz von 1:1 anzustreben sein (Waldentnahme : Ersatzaufforstung außerhalb bestehenden Waldes). Bei Verlust in Bereichen mit besonderen Waldfunktionen bzw. auf historisch alten Waldstandorten muss das Verhältnis angemessen sein. Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen zur Kompensation sollte sich auf landwirtschaftlich wenig wertvolle Bereiche fokussieren. Darüber hinaus wird Teilkompensation im Wald insbes. in überdurchschnittlich walddreichen Gemarkungen als möglich erachtet, sofern damit eine ökologische Aufwertung von Kiefernwald mit standortgerechten Laubgehölzen o. ä. gelagerte Vorhaben umgesetzt werden und die Waldparzellen geeignet sind.“ (Aussage des Forstamtes Südostheide der LWK Niedersachsen).				Eine die Landwirtschaft schonende Flurbereinigung sowie eine die Landwirtschaft schonende Anlage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist im Interesse der Straßenbauverwaltung. Eine frühzeitige Beteiligung aller erforderlichen Stellen an den entsprechenden Verfahren in den weiteren Planungsschritten wird zugesagt. Die detaillierte Planung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Lage, Art, Größe etc) ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	646		

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Generell gilt, daß im Raum zwischen Lüneburg und Wolfsburg nach unserer Ansicht Wald nicht von einer Autobahn zerschnitten werden darf, es sei denn, in dem Wald gibt es bereits eine absolute Barriere wie den Schutzzaun um das VW-Testgelände bei Ehra-Lessien. Hier würden wir eine Autobahntrasse akzeptieren, sofern nördlich und südlich des VW-Versuchsgeländes Querungshilfen als unabdingbar eingeplant werden. Ansonsten ist eine Trasse durch geschlossenen Wald wie z. B. die Brutlohs- und Ringeläher Heide sowie den Bereich zwischen Gr. Oesingen und Holdenstedt nicht zuletzt wegen der damit einhergehenden völligen Veränderung bisheriger Lebens- und Verhaltensweisen freilebender Tiere in ihrem angestammten Lebensraum abzulehnen.

Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)

185

653

Unsere Untergliederungen im Landkreis Gifhorn lehnen einen Ausbau der B 4 zu einer Bundesautobahn in ihrem Bereich entschieden ab. Allzuviel zusammenhängender Wald würde dadurch zerschnitten. Nach Ansicht unserer Untergliederungen birgt im Landkreis Gifhorn die Vorzugsvariante das geringste Konfliktpotential speziell mit den von uns gemäß Satzung zu vertretenden Belangen. Keinesfalls sollte eine Autobahntrasse östlich des VW-Testgeländes geführt werden, damit die dort befindlichen Lebensräume seltener Großvögel (Seeadler, Schwarzstorch) nicht in Mitleidenschaft geraten. Empfohlen wird jedoch, die Vorzugsvariante westlich um Tappenbeck herumzuführen, denn im Osten befindet sich ein relativ intaktes, erhaltenswertes Moor im Tal der kleinen Aller, das u. E. nicht beeinträchtigt werden darf.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff), auch unter Beachtung des Schutzgutes Tiere- Rotwild, sowie des Waldes, diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Für Wälder ist der entsprechende Biototyp erfasst und bewertet worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 93 ff).

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Hierbei darf nicht vergessen werden, dass die Entscheidung für eine bestimmte Trasse unter Abwägung aller zu berücksichtigenden raumordnerischen Belange zu treffen ist. D.h. neben den Umweltbelangen sind auch weitere Aspekte wie Land- und Forstwirtschaft, verkehrliche oder raumstrukturelle Aspekte u.a.m. zu berücksichtigen (Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137 ff). Wenngleich bezogen auf die Umgehung Tappenbecks die in den Unterlagen aufgezeigten Betroffenheiten des Schutzgutes Tiere in die gleiche Richtung weisen wie die Empfehlungen des Einwenders, so sprechen doch andere Belange dem zum Teil deutlich entgegen. Aufgrund der erheblichen Auswirkungsunterschiede im Schutzgut Menschen- Wohnen und unter Berücksichtigung der Kosten, der Landwirtschaft sowie des Anschlusses an die bestehende A 39 ist die westliche Umgehung Tappenbecks aus gesamtplanerischer Sicht als ungünstiger bewertet worden (Erläuterungsbericht, S. 209 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 44-46, S. 20 ff). Für die Variante zur östlichen Umfahrung des Testgeländes ist ein geringer Vorteil im Schutzgut Tiere festgestellt worden. Die Entscheidung zugunsten der westlichen Umfahrung des Testgeländes ergibt sich vor allem aus dem deutlichen Unterschied im Schutzgut Mensch- Wohnen, aber gesamtplanerisch auch infolge des Kostenunterschiedes (Erläuterungsbericht, S. 195 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 36-42).

**Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) - LV
Niedersachsen e.V.**

193

283

Sofern der Bau der A 39 tatsächlich unumgänglich ist, so wird aus Sicht der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald die vorgeschlagene Hauptvariante GP 1-46/2 befürwortet, mit der Einschränkung, daß im Stadtgebiet von Lüneburg nicht die Untervariante GP2 - 5/1 = Abschnitt 502, sondern die Untervariante GP2 - 5/2 = Abschnitt 503 gewählt wird.

Die anderen Varianten - insbesondere die von einigen politischen Parteien vorgeschlagene Westumgehung von Lüneburg - werden abgelehnt, da sie wesentliche stärkere Eingriffe in den Wald verursachen werden.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Dies gilt auch für den Bereich Lüneburg (Unterlage 1 - UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5).

**Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) - LV
Niedersachsen e.V.**

193

285

Sofern durch den Bau der A 39 Ersatzaufforstungen nach dem Nieders. Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG) erforderlich werden, sollten diese grundsätzlich von forstlich ausgebildeten Fachkräften bzw. Einrichtungen (z.B. Forstämter der Landwirtschaftskammer) geplant, und die ordnungsgemäße Durchführung dieser Arbeiten auch von ihnen kontrolliert werden.

Diese Stellungnahme ergeht auch im Auftrage des Landesverbandes Niedersachsen der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

**Dachverband der Feldberegnungsverbände im Landkreis
Gifhorn**

209

1042

Wegen der durch die o. g. alternative Trasse in Anspruch genommene Forstfläche ist darauf hinzuweisen, dass diese aus reinem Kiefernwald besteht. Der Ausgleich für diesen reinen Kiefernwald kann nicht größer sein als derjenige für Ackerland. Ein Ausgleich könnte im Sinne der "LÖWE"-Richtlinien vor Ort im Forst durchgeführt werden. Hierdurch wäre neben der Schonung der Landwirtschafts- und Abwassererregungsflächen auch dem Wald gedient.

Die detaillierte Planung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Lage, Art, Größe etc) ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Der Schlüssel zum Ausgleich und Ersatz basiert auf einem von der SBV und dem Niedersächsischen Landesamt für Ökologie einvernehmlich entwickelten Verfahren (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 70 f).

3.03.1 Jagd

Landkreis Uelzen

5

472

ja

IV) Aus Sicht der Unteren Jagdbehörde wird wie folgt Stellung genommen:

Der Bau der A 39 führt zu einer weiteren Verinselung der Rotwildvorkommen. Sie behindert in starkem Maße den Biotopverbund durch Wildtierkorridore, wie vom NABU, WWF und DJV im Jahre 2002 in ihrem Positionspapier gefordert. Dies gilt insbesondere für diejenigen Bereiche der Vorzugsvariante, in denen die Trasse in unmittelbarer Nähe zum Elbe-Seitenkanal geplant ist. Diese beiden Fremdkörper in direkter Nähe zueinander stellen ein unüberwindliches Hindernis für Fernwechsel dar - dies auch beim Bau von Wildquerungshilfen in Form von Tunneln oder Brücken. Der Abstand von mehreren Kilometern der Bauwerke zueinander ließe eine zumindest geminderte Durchlässigkeit von Fernwechseln zu. Aus wildbiologischer Sicht ist daher in den in Rede stehenden Bereichen eine weiter östlich geführte Trasse angezeigt.

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich auf der "Konferenz von Rio de Janeiro" im Jahre 1992 verpflichtet, alles zu unterlassen, was den Austausch der Populationen untereinander behindert. Vor diesem Hintergrund ist es - über die oben genannten Bereiche einer engen Parallelführung zum Elbe-Seitenkanal hinaus - notwendig, generell Wildquerungshilfen in ausreichender Zahl zu bauen. In diesem Zusammenhang bleibt darauf hinzuweisen, dass es zwar insbesondere auch, aber nicht ausschließlich um Rotwild geht. Auch zahlreiche andere Tierpopulationen bedürfen solcher Wildquerungshilfen. (Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass diese Position der Unteren Jagdbehörde im Widerspruch zur Stellungnahme der unteren Landesplanungsbehörde steht - gleichwohl haben wir beide Positionen im Interesse einer vollständigen Abwägung durch die oberste Raumordnungsbehörde wiedergegeben).

Die konkrete Planung, an welchen Stellen, in welcher Anzahl und in welcher Bauart wildgerechte Grünbrücken, Unterführungen oder andere Gestaltungsmaßnahmen zur Erhaltung der Durchgängigkeit für das Rotwild und andere Tierarten, etwa für Amphibien, vorzusehen sind, ist Aufgabe der Planfeststellung. Hierzu sind auf der Basis einer konkretisierten Trassenplanung weitere Untersuchungen durchzuführen, die eine genauere Kenntnis über die räumliche Lage und Bedeutung von Rotwildwechseln und über räumlich-funktionale Beziehungen anderer Tierarten ermöglichen.

Im Rahmen dieser Untersuchungen ist auch der Elbe-Seitenkanal und dessen Trennwirkung bzw. Durchlässigkeit für Wild und andere Tierarten einzubeziehen und zu beurteilen. Neue wildgerechte Querungshilfen im Bereich der A 39 müssen sich zwangsläufig hieran orientieren. Nach Auskunft der örtlichen Jägerschaft verursacht der Elbe-Seitenkanal bereits starke Trennwirkungen für das Rotwild. Ein Wechsel von Rotwild wurde bisher nur in Einzelfällen festgestellt. Wenn sich dies bestätigt und der Elbe-Seitenkanal in weiten Bereichen eine Barriere darstellen sollte, hat die Parallellage der A 39 mit dem Elbe-Seitenkanal wesentliche Vorteile, da sie keine neuen Trennwirkungen verursacht, wie es bei Trassenlagen weiter im Osten der Fall wäre. Aber auch wenn der Elbe-Seitenkanal in bestimmten Abschnitten, z.B. im Bereich von bestehenden Gewässerquerungen oder in Bereichen von Unter- oder Überführungen oder Geländegleichlagen noch eine höhere Durchlässigkeit für das Rotwild zulassen sollte, wäre auch hier die Gleichlage der A 39 von Vorteil. Dies würde ggf. die Chance bieten, die Durchlässigkeit beider Bauwerke gezielt zu verbessern und damit im Sinne des erwähnten Positionspapiers übergeordnete Wildkorridore entwickeln zu können.

Darüber hinaus hat die Vorzugsvariante aufgrund der westlichen Lage auch den Vorteil, dass sie die Durchfahrung von Rotwildeinstandsgebieten weitestgehend vermeidet. Alle weiter östlich gelegenen Trassen queren zumindest in Teilbereichen Rotwildeinstandflächen oder kommen dem Einstandsgebiet im Salzwedeler Raum sehr nah (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.8).

Samtgemeinde Osthede

36

260

ja

Nicht ausreichend berücksichtigt ist die Beeinträchtigung von Reh- und Schwarzwild und deren Lebensräumen und Wanderkorridoren durch Zerschneidung und Verinselung. Bei der Vorzugstrasse ist dieses zwar als "wenig günstig" eingestuft, durch den Trassenverlauf GP 750/2 wird jedoch zwischen dem ESK und dem geplanten Verlauf der Vorzugstrasse eine für Lauftiere nicht zu verlassende Insel geschaffen. Insbesondere Reh- und Schwarzwild wird es dann in diesem Bereich nicht mehr geben. Die Einstufung „wenig günstig“ ist aus unserer Sicht deshalb nicht zutreffend. In Ihrer Abwägung zwischen den Untervarianten GP 7-50/1 und GP 750/2 gehen Sie vielmehr selbst davon aus, dass beide Varianten erhebliche Umweltauswirkungen verursachen.

Rotwild hat für den Untersuchungsraum eine hohe Indikatorfunktion zur Beurteilung von Barrierewirkungen und der Ableitung von Lebensraumkorridoren. Es handelt sich um eine charakteristische Tierart im Raum, die ausgeprägte und großräumige Wander- und Wechselbeziehungen in ihrem Lebensraum aufweist. Wenngleich Reh- und Schwarzwild lokaler gebunden sind und im Allgemeinen weniger weite Wanderungen unternehmen, so werden Rotwildwanderwege und -wechsel, die bei den weiteren Planungen zur A 39 im Hinblick auf die Durchlässigkeit zu berücksichtigen sind, auch von den genannten Arten genutzt werden. Einschätzungen und Maßnahmen, die für Rotwild getroffen werden, werden auch für die anderen Wildarten wie Reh- und Schwarzwild zutreffen bzw. wirksam werden.

Diese Einschätzung führt dazu, dass die Betroffenheiten des Rotwildes im Schutzgut Tiere gesondert behandelt, im Variantenvergleich als eigenes Bewertungskriterium eingestellt wurde und die explizite Einbeziehung weiterer Großsäugerarten nicht erforderlich ist (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 37 ff). Die angesprochene ungünstigere Situation der Variante GP 7-50/2 im Vergleich aufgrund der Verinselung von Wildflächen zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der Trasse wurde im Schutzgut Tiere berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 11 f). Die Parallellage mit dem Elbeseitenkanal hat bezogen auf das Wild unzweifelhaft Vorteile. Aufgrund der Größe der „Inselflächen“ und möglicher Vermeidungsmaßnahmen – auch für das Rotwild werden in diesem Abschnitt aus derzeitiger Sicht Querungshilfen einzuplanen sein, da hier

Gemeinde Barendorf

37

379

ja

Nicht ausreichend berücksichtigt ist die Beeinträchtigung von Reh- und Schwarzwild und deren Lebensräumen und Wanderkorridoren durch Zerschneidung und Verinselung. Bei der Vorzugstrasse ist dieses zwar als "wenig günstig" eingestuft, durch den Trassenverlauf GP 7-50/2 wird jedoch zwischen dem ESK und dem geplanten Verlauf der Vorzugstrasse eine für Lauftiere nicht zu verlassende Insel geschaffen. Insbesondere Reh- und Schwarzwild wird es dann in diesem Bereich nicht mehr geben. Die Einstufung "wenig günstig" ist aus unserer Sicht deshalb nicht zutreffend. In Ihrer Abwägung zwischen den Untervarianten GP 7-50/1 und GP 7-50/2 gehen Sie vielmehr selbst davon aus, dass beide Varianten erhebliche Umweltauswirkungen verursachen.

eine übergeordnete Wanderachse anzunehmen ist – ist jedoch nicht davon auszugehen, dass der Bereich zwischen Elbe- Seitenkanal und künftiger Trasse dauerhaft wildfrei sein wird.
Unabhängig davon muss im Rahmen der Planfeststellung, auf der Ebene einer konkretisierten Planung auch eine detaillierte Einschätzung der Trennwirkungen erfolgen, um darauf aufbauend die erforderlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen planen zu können, d.h. den Bedarf, die Lage und die Bauart wildgerechter Grünbrücken, Unterführungen oder anderer Maßnahmen zur Erhaltung der Durchgängigkeit für das Rotwild und der anderen Tierarten festzulegen und umzusetzen. Hierzu sind auch weitere Erhebungen und Untersuchungen zum Wild durchzuführen, die eine genauere Kenntnis über die räumliche Lage von Wildeinstandsgebieten und Wildwechsellinien ermöglichen.

Text identisch mit dem der SG Ostheide. Siehe hierzu auch Kommentar in diesem Kapitel unter ID 260.
Rotwild hat für den Untersuchungsraum eine hohe Indikatorfunktion zur Beurteilung von Barrierewirkungen und der Ableitung von Lebensraumkorridoren. Es handelt sich um eine charakteristische Tierart im Raum, die ausgeprägte und großräumige Wander- und Wechselbeziehungen in ihrem Lebensraum aufweist. Wenngleich Reh- und Schwarzwild lokaler gebunden sind und im Allgemeinen weniger weite Wanderungen unternehmen, so werden Rotwildwanderwege und -wechsel, die bei den weiteren Planungen zur A 39 im Hinblick auf die Durchlässigkeit zu berücksichtigen sind, auch von den genannten Arten genutzt werden. Einschätzungen und Maßnahmen, die für Rotwild getroffen werden, werden auch für die anderen Wildarten wie Reh- und Schwarzwild zutreffen bzw. wirksam werden.
Diese Einschätzung führt dazu, dass die Betroffenheiten des Rotwildes im Schutzgut Tiere gesondert behandelt, im Variantenvergleich als eigenes Bewertungskriterium eingestellt wurde und die explizite Einbeziehung weiterer Großsäugerarten nicht erforderlich ist (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 37 ff).
Die angesprochene ungünstigere Situation der Variante GP 7-50/2 im Vergleich aufgrund der Verinselung von Wildflächen zwischen dem Elbe- Seitenkanal und der Trasse wurde im Schutzgut Tiere berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 11 f). Die Parallellage mit dem Elbeseitenkanal hat bezogen auf das Wild unzweifelhaft Vorteile. Aufgrund der Größe der „Inselflächen“ und möglicher Vermeidungsmaßnahmen – auch für das Rotwild werden in diesem Abschnitt aus derzeitiger Sicht Querungshilfen einzuplanen sein, da hier eine übergeordnete Wanderachse anzunehmen ist – ist jedoch nicht davon auszugehen, dass der Bereich zwischen Elbe- Seitenkanal und künftiger Trasse dauerhaft wildfrei sein wird.
Unabhängig davon muss im Rahmen der Planfeststellung, auf der Ebene einer konkretisierten Planung auch eine detaillierte Einschätzung der Trennwirkungen erfolgen, um darauf aufbauend die erforderlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen planen zu können, d.h. den Bedarf, die Lage und die Bauart wildgerechter Grünbrücken, Unterführungen oder anderer Maßnahmen zur Erhaltung der Durchgängigkeit für das Rotwild und der anderen Tierarten festzulegen und umzusetzen. Hierzu sind auch weitere Erhebungen und Untersuchungen zum Wild durchzuführen, die eine genauere Kenntnis über die räumliche Lage von Wildeinstandsgebieten und Wildwechsellinien ermöglichen.

Gemeinde Sprakensehl

111

886

ja

- Das Waldgebiet im Norden unserer Gemeinde beherbergt viel Rotwild, das seinen Lebensraum verliert (s. auch Eingabe des Hegerings Sprakensehl vom 20.06.2006 und vom 02.07.2004 sowie die Eingaben des Forstgutes Reese in Bokel).

Die Rotwildeinstandsgebiete sind in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n, Karte II.13.B190n(1)) und in die gesamtplanerische Abwägung eingestellt. Dabei ist die Variante B 190n/1 aus Sicht des Rotwildes am ungünstigsten beurteilt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n, S. 25 f).

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Nds. Forstamt Danndorf	145	724		
4. Jagd Für die Zerschneidung von Jagdbezirken sind Regelungen zur Jagdwertminderung zu berücksichtigen.				Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung.
Nds. Forstamt Unterlüß	149	969		
3. Jagd Für die Zerschneidung von Jagdbezirken (z. B. in den Abschnitten 561 und B-190n1) sind Regelungen zur Jagdwertminderung zu berücksichtigen. In diese Entschädigungen sind auch Folgen abgeschnittener Wanderwege einzubeziehen.				Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung.
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	694		
Jägerschaft des Landkreises Uelzen: 2. Beurteilung und Ablehnungsbegründung der Vorzugsvariante 2.1 Auswirkungen der im Raumordnungsverfahren A39 benannten Vorzugsvariante: Unzerschnittene, verkehrsarme Räume werden nicht erhalten, noch werden neue Zerschneidungen auf ein Minimum begrenzt! Im Gegenteil, einer der größten und letzten unzerschnittenen Lebensräume Deutschlands wird der politisch und ökonomisch gesteuerten Vernichtung freigegeben! Die Trasse belastet Regionen, die bisher keine infrastrukturellen Probleme kannten, bzw. deren Bewohner trotz, oder gerade wegen der Abgelegenheit dort siedelten. Die Trasse würde die Orte Melbeck, Grünhagen, Jelmstorf, Tätendorf und Kirchweyhe nur marginal entlasten, da diese Orte bis auf weiteres keine Ortsumgehungen erhalten und die B4 in diesen Abschnitten unvermindert befahren würde. Daher bleibt der derzeitige Verkehrsdruck auf das Wild erhalten, bzw. die Zahl der Wildunfälle, einschließlich der Gefahren für die Verkehrsteilnehmer wird nicht verringert. Bereits vorhandene Trassen werden nicht genutzt und für den tatsächlichen Bedarf erweitert! Damit stellt die Vorzugsvariante auf ihrer gesamten Länge eine weitere Barriere auf den Migrationswegen für Wolf, Luchs und Fischotter sowie den Fernwechsellern für das Rotwild dar. Im Bereich der Teilstrecke 581 verläuft die Trasse parallel zum Elbe-Seitenkanal und stellt damit eine unüberwindliche Barriere für alles Wild auf mehreren Kilometern dar. Die Vorzugsvariante verläuft im Landkreis Uelzen über ca. 25 km bestes Ackerland, das unwiederbringlich der Landschaft entzogen wird, und auch in ferner Zukunft keine Option für eine Landschaftsgestaltung im Sinne des Naturschutzes mehr bieten kann.			Siehe auch Kommentar in diesem Kapitel unter ID 472 - Landkreis Uelzen [5] Die Straßenbauverwaltung folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbaünderungsgesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen. Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspanne zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum. Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt. Ziel der A 39 ist die Erhöhung der Verbindungsqualität sowie die Verminderung von Erreichbarkeitsdefiziten im gesamten betrachteten Raum. Dabei führt die A 39 zur Anbindung bisher schlechter angeschlossener auch durch besser angebundene Gebiete, um die weniger gut angeschlossenen Gebiete entsprechend anbinden zu können. Für die B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen kommt es zu einer Entlastung gegenüber dem Fall ohne A 39 von 7.000 Kfz/d bis zu 11.000 Kfz/d (Belastung im Jahr 2015 ohne A 39: 11.000 bis 17.000 Kfz/d; Melbeck 28.000 Kfz/d mit einer Entlastung durch die A 39 ich Höhe von 9.000 Kfz/d). Die B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen gehört nicht zu den Strecken mit einer besonderen Auffälligkeit bezogen auf Wildunfälle. Eine detaillierte Planung von Querungshilfen (Anzahl, Lage, Art, Größe etc) ist Bestandteil der nachfolgenden Planungsschritte. Das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen ist Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff). Eine Querung der im Raum Uelzen verteilten Gemarkungen mit hohem bis sehr hohem landwirtschaftlichen Potenzial durch eine in Nord- Süd- Richtung verlaufende Trasse der A 39 ist nicht zu vermeiden. Untersuchungen zur Optimierung des Trassenverlaufes, auch zur Verminderung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Bei einer Überlagerung der vorgeschlagenen Linie mit dem Datensatz der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume des BfN wird deutlich, dass die Trasse trotz ihrer raumerschließenden Funktion die unzerschnittenen Räume nur in Randbereichen oder in Bündelung mit bereits vorhandenen Zerschneidungen wie z.B. dem Elbe-Seitenkanal oder der VW- Teststrecke durchfährt. Der Elbe-Seitenkanal und die VW- Teststrecke sind im methodischen Ansatz des BfN nicht berücksichtigt worden, da es sich nicht um Autostraßen handelt. Gleichwohl ist es unstrittig, dass es sich um nur schwer bis nicht überwindbare Hindernisse für bodengebundene Tierarten handelt.	
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	695		
2.2 Bewertung der Auswirkungsprognose des ROV auf das Schutzgut Rotwild:				Es ist richtig, dass die Daten zum Rotwild aufbauend auf die faunistischen Arbeitskreissitzungen im Wesentlichen von

Die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie Stufe II (vertiefende Raumanalyse) für die Betrachtung des Schutzgutes Tiere, die Bestandssituation des Rotwildes und deren weiträumige Fernwechselkorridore mit Vernetzungsfunktion zum genetischen Austausch erhobene Datenerfassung und deren Auswertung, weist eklatante Mängel auf. Im Landkreis Uelzen sind die Hochwildringe Drawehn, Göhrde, Süsing und Suderburg in die Datenerhebung einbezogen worden. Die räumliche Ausdehnung der einzelnen Hochwildringe deckt die Rotwildeinstandsgebiete und Rotwildbewirtschaftungsflächen, die früher als Rotwildkerngebiete und Rotwildrandgebiete bezeichneten Lebensräume, des Rotwildes ab. Die Bestandsaufnahme des Rotwildes in diesen Gebieten ist, auch im Zuge der sogenannten Rotwild AG, umfassend erfolgt. Darüber hinaus hat eine weitere Einbeziehung der Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. durch eine Datenerhebung bei den Hegeringen oder Revierinhabern außerhalb der Hochwildringe nicht statt gefunden. Die übermittelten Daten der Hochwildringe sind im wesentlichen handeingetragene Flächenschraffuren in Karten über die Rotwildgebiete und grobe skizzenhafte Eintragungen der möglichen Fernwechsel. Diese Daten sind weder wissenschaftlich noch empirisch hinterfragt und zeigen nur eine Tendenz der Migrationswege des Rotwildes, nicht aber der anderen wandernden Arten auf. (Anlage 3, 4, 5) Alle Informationen außerhalb der Rotwildkerngebiete beruhen auf Zufallsbeobachtungen, oder Wildunfällen mit Rotwildbeteiligung, da es darüber hinaus, in den Randgebieten und im Bereich der vermutlichen Fernwechsel nur die vagen Aussagen einzelner Revierinhaber über Rotwildsichtungen gibt, die als Fernwechsel des Rotwildes angenommen wurden. (Anlage 6) Eine wissenschaftliche Erhebung, oder eine vergleichbare aussagekräftige Statistik über die Anzahl der Fernwechsel-Korridore und ihre räumliche Ausdehnung gibt es nicht. Es gibt keine verlässlichen Zahlen über die Frequentierung der Fernwechsel noch irgendeine bestätigte Aussage über die Zugrichtung auf den jeweiligen Fernwechseln. Das Geschlechterverhältnis ist ebenfalls nicht belegt, es gibt keine exakte Alterserfassung der ziehenden Stücke. Eine Untersuchung über die Bereitschaft des Rotwildes Zwangswechsel anzunehmen, und wenn ja, in welchem Ausmaß vom Wild erzwungene Ausweichstrecken angenommen werden, gibt es für den Suchkorridor der A39 nicht. Resultierend daraus gibt es auch keine wissenschaftliche Aussage, oder wenigstens brauchbare Datensammlung, in welchem Abstand Grünbrücken hier zwingend erforderlich sind, um die genetische Verinselung oder die Gefährdung der Populationen insgesamt zu verhindern. Es gibt keine verlässliche Untersuchung, die eine Aussage darüber tätigt, ob die bereits bestehenden Barrieren, Elbe-Seiten-Kanal, Bahn und B4, nicht schon alleine zu einer genetischen Verinselung der Rotwildpopulationen beitragen. Es gibt keinen Beleg dafür, dass auf Fernwechsel-Korridoren ziehendes Rotwild tatsächlich andere Einstandsgebiete erreicht oder, in Folge der bestehenden vorgenannten Barrieren, wieder in seine Herkunftseinstände zurückzieht. Die zufälligen Wildbeobachtungen würden dieses Ereignis lediglich als zwei in verschiedene Richtungen ziehende Stücke Rotwild registrieren, während tatsächlich eine genetische Verinselung unbemerkt voranschreitet. Diesem Umstand wird selbst in dem anhängigen Raumordnungsverfahren im Abschnitt „Auswirkungsprognose und Variantenvergleich“, Seite 37, Rechnung getragen. Es heißt dort deutlich, dass bei der Abschätzung für die Beeinträchtigung der Rotwildlebensräume keine exakten Daten herangezogen wurden und die Auswirkungen nur „qualitativ abgeschätzt“ wurden. (Anlage 7) Die zusammenfassende Datenauswertung gipfelt im Raumordnungsverfahren, bei der Feststellung der Auswirkungen auf das Rotwild, in einer „verbal argumentativen Einschätzung“, die nirgends besonders spezifiziert wird. (Anlage 8) Das Raumordnungsverfahren lässt diese Gesichtspunkte der möglichen Auswirkungen auf das Rotwild offen, bzw. kann keine definitiven Aussagen hierzu machen. Die durch die Hochwildringe zur Verfügung gestellten Karten haben zwar, farblich und technisch aufbereitet, professionellen Eingang in eine gemeinsame Kartierung gefunden, dem Wissenstand über das Rotwild jedoch keine weiteren Erkenntnisse hinzugefügt. Es sind daher nicht einmal Grünbrücken vorgesehen, die darüber hinaus auch entsprechende landschafts- und waldbauliche Gestaltungen erfordern, damit diese vom Wild angenommen werden. Aus diesem Grund vertritt die Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. die Auffassung, dass hier der Schaffung oder Förderung eines Biotopverbundes entsprechend §3 BnatSchG entgegen gewirkt wird, sowie das Konzept

den Kreisjägerschaften bzw. den Hochwildringen und der Rotwild AG zentral abgefragt wurden. Revierinhaber oder Hegeringe vor Ort wurden nicht befragt, was aber aufgrund der Datenlage nicht erforderlich war. Die weitergegebenen Informationen ergaben ein umfassendes Bild sowohl zu den Kerngebieten der Rotwildeinstandsgebiete als auch zu bestehenden und mit hoher Wahrscheinlichkeit zu vermutenden Wechselbeziehungen und Wanderkorridoren. Es ist auch richtig, dass diese Daten im Wesentlichen auf den Erfahrungen, Beobachtungen und örtlichen Kenntnissen der Jägerschaft beruhen und keine wissenschaftlich untermauerten Aussagen zur Anzahl, zur räumlichen Ausdehnung oder zur Frequentierung von Fernwechselkorridoren oder zu genetischen Auswirkungen der Verinselung zulassen. Aber auch dies ist kein Fehler. Die Sachverhaltsermittlung im Rahmen einer UVP ist unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit auf das vernünftigerweise Vorhersehbare zu begrenzen. Es ist nicht die Aufgabe der UVP, wissenschaftlich unerforschte Sachverhalte und Wirkungszusammenhänge zu klären. Dahinter steht die allgemeine Erkenntnis, dass die Forderung, die Wirkungen bestimmter Veränderungen in einem Ökosystem vollständig zu erfassen, schon wegen der Komplexität der Zusammenhänge nicht nur an praktische, sondern auch an Grenzen des wissenschaftlichen Erkenntnisstands stoßen würde. Die UVP im ROV zielt auf die Ermittlung der erheblichen Umweltauswirkungen und raumbedeutsamen Auswirkungen ab. Die erhobene Datenlage reicht für eine qualifizierte Gefährdungsabschätzung aus. Aus der Kenntnis der Kerngebiete, der Habitatsprüche und der Verhaltensweise des Rotwildes, größere Wanderungen zu unternehmen, lassen sich Schlussfolgerungen ziehen, die für eine sachgerechte Planungsentscheidung ausreichen. Diese Schlussfolgerungen wurden in der UVS „verbal-argumentativ“ dargestellt. D.h. es wurden keine quantitativen Flächenbilanzierungen oder rechnerischen Vergleiche angestellt. Vielmehr wurden die jeweiligen Gefährdungsabschätzungen auf der Sachebene verbal beschreibend und nachvollziehbar begründet. Diese Vorgehensweise ist gängige Praxis in der UVP. Die konkrete Planung, an welchen Stellen, in welcher Anzahl und in welcher Bauart wildgerechte Grünbrücken, Unterführungen oder andere Gestaltungsmaßnahmen zur Erhaltung der Durchgängigkeit für das Rotwild vorzusehen sind, ist Aufgabe der Planfeststellung. Hierzu sind auf der Basis einer konkretisierten Trassenplanung auch Untersuchungen durchzuführen, die eine genauere Kenntnis über die räumliche Lage von Rotwildwechseln ermöglichen.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
länderübergreifender Lebensraumkorridore des Bundesamtes für Naturschutz unterlaufen wird. Ausgleichsmaßnahmen sind mit den derzeitigen mangelhaften unwissenschaftlichen Daten nicht zu gewährleisten, so dass das Rotwild durch die geplante Vorzugstrasse und die, bis dato unwiederlegte, genetische Verinselung in seinem Bestand gefährdet wird.				
Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.	207	625		
Nicht unberücksichtigt bleiben darf, dass durch das geplante Vorhaben massive Eingriffe in bestehende Jagden zu befürchten sind. Vom Bau der vorgesehenen Autobahn sowie der B 190n wären unabhängig von den gewählten Varianten zahlreiche Jagdreviere nachteilig betroffen. Zudem würden wertvolle Wald- als auch Feldrevierbestandteile mit ansprechendem Hochwild- und Niederwildvorkommen in erheblichem Maße beeinträchtigt. Neben dem Verlust von Lebensräumen für die Tiere sind vor allem auch wirtschaftliche Einbußen der Eigentümer sowie der Jagd ausübungsberechtigten zu befürchten. Die bejagbare Fläche als solche verringert sich, bis hin zur Gefahr, dass Eigenjagden ihren Status verlieren, Durchschneidungsschäden infolge des Trassenverlaufs bis hin zur vollständigen Jagdentwertung, erforderlicher Neubau von Jagdeinrichtungen.				Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Entschädigungsfragen sind Bestandteil der Planfeststellung und werden nicht bei der Linienfindung behandelt.
Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.	207	626		
Deshalb ist zu fordern: Ausreichende Anzahl Wildüberführungen, Jagdwertentschädigungen wegen reduzierter bejagbarer Flächen, Entschädigung für die Einschränkung der Bejagungsmöglichkeiten sowie jagdwirtschaftlicher Einrichtungen sowie Herstellung der Erreichbarkeit abgeschnittener Revierteile.				Überlegungen zu Anzahl und Art von Wildüberführungen ist Bestandteil nachfolgender Planungsschritte. Entschädigungsfragen sind Bestandteil der Planfeststellung und werden nicht bei der Linienfindung behandelt.
Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.	208	1218		
Der Wildtierbestand und die jagdlichen Belange sind in den Planungsräumen stark betroffen. Die Auswirkungen auf den Wildbestand, das Wildtierverhalten und der Wert der Jagdnutzung sind in den Planungsunterlagen nicht ausreichend berücksichtigt. Lebensräume wild lebender Tiere und der Wildtierbestand gehören ebenso zu den Schutzgütern, wie Pflanzenarten und Kleinlebewesen (letzteren sind umfangreiche Ermittlungen und Bewertungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung gewidmet worden !). Auf die Jagd und die bejagbaren Wildtierarten (außer Rotwild) wurde im Rahmen der Schutzgutanalyse nicht eingegangen. Insofern besteht Nachbesserungsbedarf. Dabei sollten die Erkenntnisse der Unteren Jagdbehörde des Landkreises Gifhorn, des Instituts für Wildtierforschung der Universität Hannover sowie der Revierinhaber berücksichtigt werden.				Der Rotwildbestand ist im Schutzgut Tiere berücksichtigt und hat Beachtung im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich gefunden (Unterlage 1 – UVS – Raumanalyse sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 37). Rotwild hat für den Untersuchungsraum eine hohe Indikatorfunktion zur Beurteilung von Barrierewirkungen und der Ableitung von Lebensraumkorridoren und auch zur Beurteilung der Lebensraumfunktionen für andere Großsäuger. Es handelt sich um eine charakteristische Tierart im Raum, die ausgeprägte und großräumige Wander- und Wechselbeziehungen in ihrem Lebensraum aufweist. Wenngleich anderes Wild wie etwa Reh- und Schwarzwild lokaler gebunden ist und im Allgemeinen weniger weite Wanderungen unternimmt, so werden Rotwildwanderwege und -wechsel, die bei den weiteren Planungen zur A 39 im Hinblick auf die Durchlässigkeit zu berücksichtigen sind, auch von den genannten Arten genutzt. Einschätzungen und Maßnahmen, die für Rotwild getroffen werden, werden auch für die anderen Wildarten zutreffen bzw. wirksam. Diese Einschätzung führt dazu, dass die Betroffenheiten des Rotwildes im Schutzgut Tiere gesondert behandelt und im Variantenvergleich als eigenes Bewertungskriterium eingestellt wird und die explizite Einbeziehung weitere Großsäugerarten nicht erforderlich ist. Unabhängig davon muss im Rahmen der Planfeststellung, auf der Ebene einer konkretisierten Planung, auch eine detaillierte Einschätzung der Trennwirkungen erfolgen, um darauf aufbauend die erforderlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen planen zu können, d.h. den Bedarf, die Lage und die Bauart wildgerechter Grünbrücken, Unterführungen oder anderer Gestaltungsmaßnahmen zur Erhaltung der Durchgängigkeit für das Rotwild und der anderen Tierarten festzulegen und umzusetzen. Hierzu sind auch weitere Erhebungen und Untersuchungen zum Wild durchzuführen, die eine genauere Kenntnis über die räumliche Lage von Wildeinstandsgebieten und Wildwechseln ermöglichen. Hierbei ist auch zu beachten, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung das Wild ausschließlich als Aspekt und Kriterium zur Beurteilung des Ökosystems und des Natur- und Landschaftshaushaltes zu beurteilen ist. Jagdliche Belange sind nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens. Der Aspekt der Jagd ist im Rahmen der Gesamtabwägung aller Belange und der landesplanerischen Beurteilung zu berücksichtigen.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
3.04 Rohstoffgewinnung				
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Hannover	140	336		
<p>aus bergbaulicher (1), lagerstättenkundlicher (2) und ingenieurgeologischer (3) Sicht sowie aus der Sicht der Geologischen Landesforschung und Landesplanung (4) nehmen wir zu den oben genannten Planungen wie folgt Stellung: zu (1) In bergaufsichtlicher Hinsicht bestehen gegen das o.g Verfahren keine grundsätzlichen Bedenken.</p>				
3.05 Energie				
Gemeinde Südergellersen	28	659	nein	
<p>- Sondergebiete für Windenergie Bei der Erfassung des Teilschutzgutes "Wohnen" ist auch das Sondergebiet für Windenergienutzung mit aufzunehmen. Auch wenn sie keine Wohnfunktion übernehmen, beeinflussen sie nicht unerheblich das zu berücksichtigende Schutzgut Mensch. In der Gemarkung Südergellersen ist somit das Sondergebiet für Windenergie aufzunehmen. 6 Windenergieanlagen (WEA) stehen bereits auf dieser Fläche, für 2 weitere WEA liegen derzeit Bauanfragen vor. Derzeit wird durch die Gemeinde Südergellersen im Rahmen der Bauleitplanung der Bebauungsplan Nr. 8 "Windpark Drögenindorfer Weg" mit örtlicher Bauvorschrift erstellt um wichtige städtebauliche und umweltrelevante Aspekte festzulegen. Die Rechtskraft wird im September 2006 erlangt. Weiter sind im Rahmen der Planungen Mindestabstände zu den WKA zu beachten. Dies ist bei der Erfassung und Bewertung zu berücksichtigen.</p>				
Stadt Uelzen	81	309	ja	
<p>Zum Bereich Hanstedt II/Gr. Liedern werden folgende Anmerkungen bzw. Änderungswünsche vorgetragen: Die Autobahn durchquert die Gemarkung Hanstedt II westlich der Ortslage von Hanstedt II. Die Autobahntrasse berührt drei der vier Teilflächen des Windenergieparks Hanstedt II. Einige der dort vorhandenen dreizehn Windräder stehen im unmittelbaren Trassenbereich der Autobahn. Der Windenergiepark Hanstedt II wird demnach an die Autobahnplanung anzupassen sein. Einzelheiten hierzu muss das Planfeststellungsverfahren für die A 39 klären.</p>				
Landkreis Gifhorn	86	677	ja	
<p>2.3.4□Infrastruktur ((Windenergieanlagen) Die Fläche der Windenergieanlage Jembke wird durch die Vorzugsvariante in Anspruch genommen. Diese Problematik wurde bisher von der planaufstellenden Behörde nicht erkannt. Es ist deshalb eine Entflechtung der Belange zur Windenergienutzung (Ausweisung im RROP) und der Trasse der A 39 vorzunehmen.</p>				
Gemeinde Jembke	95	802	ja	575, 564
<p>- Beim Erstellen der Planung für die Vergleiche der Trassenvariante, hier die Planabschnitte 575 und 564, werden weder der gültige Bebauungsplan „König-Carls-Feld“ der Gemeinde Jembke, noch das Gebiet des Windparks Boldecker Land und das Gebiet der Abwasserverregnung des Abwasserverbandes Wolfsburg berücksichtigt. Wir fordern, diese Überprüfung in Ihre Planungen aufzunehmen und in diesem Punkt nochmals zu überdenken. - Wenn man hier über Kostenberücksichtigung spricht und von einem Baubeginn in fünf Jahren ausgeht, kommt man bei fünf direkt betroffenen Windenergieanlagen zu einem wirtschaftlichen Schaden von 300.000 € je WEA/Jahr. Bei einer dann verbleibenden Restlaufzeit von 16 Jahren x 5 WEAs x 300.000 € ergibt sich ein wirtschaftlicher Gesamtschaden von 24.000.000 € für den Windpark Boldecker Land, welcher selbst in einer abgezinsten Form zu einer Zahlung von 12.000.000 € verpflichtet wird. Weiterhin werden die jährlichen Pachtzahlungen für die Standorte und Nachbargrundstücke der Windenergieanlagen in Höhe von 10.212,78 € / WEA entfallen, wie auch die Zahlungen für die Nutzung der Wirtschaftswege in Höhe von 2.553,19 € / WEA und die Zahlungen aus dem Sondernutzungsvertrag von 1.278,23 € je WEA. Diese genannten Zahlungen müssen entschädigt werden. Somit relativiert sich der Kostenvorteil für die Vorzugsvariante in diesem Bereich bereits erheblich.</p>				
Gemeinde Oberholz	110	1241	nein	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Seitens der Gemeinde Oberholz bestehen weiterhin erhebliche Bedenken, die Trasse der A 39 oder der B 190n durch das Gemeindegebiet zu bauen. Neben den bereits benannten Gründen sprechen zusätzlich die Folgenden gegen den Bau dieser Verkehrswege durch die Gemeinde Oberholz:</p> <p>Schallemissionen von der A 39 und den geplanten Windenergieanlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Abschnitt der geplanten Trasse der A 39 GP 1 - 46/1, Variantenabschnitt Nr. 548 verläuft direkt durch das im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Großraums Braunschweig dargestellte Eignungsgebiet für raumbedeutsame Windenergieanlagen und entsprechend auch in der 22.1 Änderung des Flächennutzungsplans der Samtgemeinde Hankensbüttel ausgewiesene Sondergebiet für Windenergieanlagen, raumbedeutsame Anlagen. Der Antrag für eine Genehmigung zur Errichtung von 8 Windenergieanlagen nach dem Bundesimmissionschutzgesetz ist beim Landkreis Gifhorn eingereicht. Die geplante Trasse tangiert die geplante Windenergieanlage Nr. 6 des Antrags. Hier dürfte es zu erheblichen Interessenkonflikten kommen. Darüber hinaus sind die Schallemissionen von sowohl von den bestehenden Windenergieanlagen östlich von Wettendorf als auch von den geplanten Anlagen westlich von Wettendorf und die Emissionen der geplanten A 39 zu berücksichtigen. In der Schallprognose für die Windenergieanlagen sind an den Emissionspunkten der nahestgelegenen Bebauung bereits Schalldruckpegel von bis zu 43,7 dB(A) (OT Wettendorf) berechnet worden. Der Grenzwert für nachts liegt bei 45 dB(A). Mit dem Bau einer Autobahn in unmittelbarer Nähe der Ortschaft Wettendorf -werden die Grenzwerte überschritten. 				
<p>Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen</p>	<p>178</p>	<p>593</p>		
<p>Zwischen Uelzen und Hanstedt II verläuft die Trasse mitten durch einen existierenden Windpark. Bei der derzeitigen Linienführung würden einzelne Windkraftanlagen beseitigt werden müssen, um den Autobahnbau zu ermöglichen. Hinzu kommt in diesem Bereich eine relativ ortsnahe Linienführung, so dass hier umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen notwendig erscheinen.</p>				
<p>3.06.0 Verkehr allgemein</p>				
<p>Gemeinde Reinstorf</p>	<p>39</p>	<p>1330</p>	<p>nein</p>	
<p>"Bei der räumlichen Entwicklung der Regionen ist auf eine Begrenzung des Verkehrswachstums hinzuwirken" ist in C 3.6.0.01 zu lesen. Das widerspricht der Planung einer Autobahn im größten Umfang, da seit langem LKWs die Lagerhallen ersetzen. Werden also Autobahnen gebaut, baut man zeitgleich eine riesige Lagerhalle; dieser Umstand ist hinlänglich bekannt und kann das Verkehrswachstum nicht begrenzen. Des Weiteren wird in C 3.6.0.03 verlangt, dass der "weiterhin wachsende Güterverkehr in verstärktem Umfang auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern" ist. Es ist nicht anzunehmen, dass diese Absicht mit dem Bau der A 39 umgesetzt werden kann, da für den Güterverkehr auf der Straße die Notwendigkeit nicht ersichtlich ist, wenn immer wieder mit Straßenbau auf die Zunahme des Verkehrs reagiert wird, anstatt Schiene und Wasserstraße zu fördern.</p>				
			<p>Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der BVWP und ist mit dem Beschluss des 5. FstrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen. Die Prüfung von Alternativen ist Gegenstand der üblichen Planungspraxis (im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des FFH-Ausnahmeverfahrens). Bei Öko- Stern- Maßnahmen ist davon auszugehen, dass alle naturschutzfachlichen Sachverhalte durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und Prüfungen der sonstigen naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH-VP, mit dem Erlangen des Baurechts rechtlich umfassend abgearbeitet sind. Gegenüber der allgemeinen Planungspraxis sind keine besonderen Verfahrensschritte für die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages erforderlich und vorgesehen. Durch besondere Kennzeichnung von Öko- Stern- Maßnahmen im Entwurf des Straßenbauplans erhält das Parlament entsprechend der Begründung des 5. FstrAbÄndG rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des "besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages" zu informieren. Die Art und Weise der Abarbeitung bzw. die Begründung für die Aufhebung wird in einem zusammenfassenden Bericht dargestellt. Die Öffentlichkeit wird nach dem UVPG auf den Ebenen des Raumordnungsverfahrens und des Zulassungsverfahrens</p>	

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Stadt Bad Bevensen

60

50

ja

Neben der möglichen Nutzung der vorhandenen Verkehrszuwegungen zu Bad Bevensen bitten wir zu bedenken, dass die Gemarkung der Stadt Bad Bevensen schon recht belastet ist. So zieht jeweils von Süd nach Nord oder Nord nach Süd durch die Gemarkung der Stadt Bad Bevensen die B4, die Eisenbahnstrecke Hamburg-Hannover und der Elbe-Seitenkanal. Eine vierte große Verkehrsader in Nord-Südrichtung durch die Gemarkung der Stadt Bad Bevensen würde eine außergewöhnliche nicht vertretbare Belastung bedeuten.

angehört bzw. beteiligt. Das Ergebnis der Abarbeitung der naturschutzfachlichen Problematik wird mit der Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht. Informationen werden gemäß UIG und Informationsfreiheitsgesetz erteilt. (Drucksache 16/1743 des Dt. Bundestages vom 02.06.2006).

Siehe ferner Kommentare zu 0.3, ID 1006 LBU [187], zu Kapitel 0.5, ID 1018 LBU [187] und Kapitel 3.03, ID 215 - LWK [152]

Ziel der A 39 als Bestandteil der sogenannten Hosenträgerlösung ist die Verbindung von Lüneburg und Wolfsburg. Für die vertieften Untersuchungen im Rahmen der UVS, Stufe II sind innerhalb eines festgelegten Suchraumes relativ konfliktarme Bereiche ermittelt worden. In der UVS und den weiteren für das Raumordnungsverfahren durchgeführte Untersuchungen sind Vorbelastungen durch bestehende Verkehrswege sowohl in positiver (Bündelung von Belastungen, Zusammenwirken unterschiedlicher Verkehrswege) als auch in negativer (Zerschneidung, Flächeninanspruchnahme) Form berücksichtigt worden.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV Niedersachsen e.V.

184

1181

Die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße wurden im ROV nicht ausreichend berücksichtigt
Damit wurde ein wesentlicher Grundsatz der Raumplanung (§2(2) Nr.12, Satz 2 ROG) nicht befolgt: "Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern." Diese Formulierung schließt auch "strukturschwache" Räume ein!
Schon zu Beginn des Erläuterungsberichts wird erwähnt, dass die sogenannte "Hosenträgerlösung" ein Gesamtverkehrskonzept darstellt, dass aus A39, A14 und B190n besteht. In den Prognosen wurden nur Straßenplanungen, nicht aber geplante Maßnahmen zur Verbesserung bei Schiene und Wasserstraße, wie hier dem Elbe-Seitenkanal, berücksichtigt. Beispiele wie zu den Straßenplanungen wurden jedenfalls nicht genannt.

Siehe hierzu Kommentar in diesem Kapitel unter ID 1330 - Gemeinde Reinstorf [39]

3.06.1 Öffentlicher Personennahverkehr

Gemeinde Reinstorf

39

1331

nein

Das in D 3.6.1.06 formulierte Vorhaben, "Planung und Bau eines dritten Gleises zügig voranzutreiben", wird offensichtlich nicht mehr verfolgt; zumindest sind Aktivitäten in dieser Hinsicht nicht erkennbar.

Genauso wenig scheint das Ziel aus C 3.6.2.01 verfolgt zu werden: "Der Schienenverkehr ist sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr zu verbessern und so zu entwickeln, dass er erheblich größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann."

Siehe auch Kommentar in diesem Kapitel unter ID 1330 - Gemeinde Reinstorf [39]
Der Bau eines 3. Gleises zwischen Stelle und Lüneburg ist Bestandteil des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Die Planung hierfür obliegt nicht der SBV; sie wird von der DB Netz AG durchgeführt.

3.06.3 Straßenverkehr

Landkreis Uelzen

5

423

ja

Dies vorausgeschickt und zur Unterstützung der zuständigen Raumordnungsbehörde gibt der Landkreis Uelzen als Träger öffentlicher Belange für die Bereiche der Unteren Landesplanungsbehörde, der Unteren Naturschutzbehörde, der Unteren Wasserbehörde und der Unteren Jagdbehörde sowie aus Sicht der Landkreis eigenen Belange (Amt für Liegenschaften und Gebäudewirtschaft) folgende Stellungnahme ab:

Die raumordnerischen Aspekte der Erreichbarkeit und Verbindungsqualität durch eine verbesserte Anbindung des nordostniedersächsischen Raumes an das Bundesfernstraßennetz sind wesentliche Aspekte zur Beurteilung von Linienvarianten (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung) und in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt.

l) Aus Sicht der Unteren Landesplanungsbehörde wird wie folgt Stellung genommen:

Aus regionalplanerischer Sicht ist der Bau der A 39 zwingend erforderlich. Sowohl im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen (RROP) 1993 als auch im gültigen RROP 2000 (D 3.6.3 01) ist die Notwendigkeit der Weiterführung der A 250 von Lüneburg in den Südosten gesehen worden. So wird im Erläuterungsbericht des RROP 2000 auf Seite 134 ausgeführt: "Der Landkreis Uelzen ist der Überzeugung, dass eine positive wirtschaftliche Entwicklung seines Raumes auf Dauer nur gewährleistet sein wird, wenn eine vielfältige Anbindung an das Netz der

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Bundesfernstraßen hergestellt wird. Hierfür ist vor allem ein direkter Autobahnanschluss im Planungsraum erforderlich. Das LROP sieht dies bislang nicht vor. Der Landkreis hat das unter dem Aspekt der eigenen Betroffenheit untersucht und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass Verbindungen zwischen den Ballungsgebieten Hamburg (Hafen und Metropolregion), Magdeburg, Leipzig/Halle/Dessau, Dresden und weiter nach Prag, Wien und Budapest sinnvoll und notwendig werden. Die kürzeste Verbindung zwischen den erstgenannten Regionen führt fast zwangsläufig über das östliche Gebiet des Landkreises Uelzen. Aufgrund der Bedeutung einer solchen Linie, auch für den internationalen Verkehr, erscheint hier der Bau einer Autobahnverbindung als Weiterführung der A 250 von Lüneburg nach Magdeburg notwendig." Dazu ergänzend formuliert das LROP in C 3.6.0 06: "Die Verkehrsinfrastruktur ist vorrangig in ländlichen Räumen mit Strukturschwächen, insbesondere im Grenzbereich zu den neuen Bundesländern, zu verbessern."				
Landkreis Uelzen	5	427	ja	
Die geplante Anschlussstelle an der B 71 verursacht entsprechend der Verkehrsuntersuchung eine erhöhte Verkehrsbelastung für die Ortslage von Groß Liedern. Diese ist nur hinnehmbar, wenn zeitgleich mit dem Bau der A 39 auch die Ortsumgehung Groß Liedern entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan 2000 der Stadt Uelzen fertiggestellt wird. Diese Forderung entspricht dem in D 3.6.3 02 formulierten Ziel der Raumordnung des RROP.				Bei der Aufstellung des Bedarfsplanes sind die untersuchten Maßnahmen projektübergreifend betrachtet worden. Unter Berücksichtigung unter anderem der A 39 ist für die OU Gr. Liedern weiterer Bedarf festgestellt worden. Demzufolge besteht seitens des Bundes kein Auftrag an das Land Niedersachsen, die Planungen für diese Maßnahme aufzunehmen. Eine Aufnahme der OU Groß Liedern in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist im Rahmen der fünfjährigen Überarbeitung möglich.
Gemeinde Adendorf	8	172	ja	
3. Die Verbindungen für Kraftfahrzeuge (insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs), Fahrräder und Fußgänger zwischen der Gemeinde Adendorf und der Stadt Lüneburg sollten in gleicher Qualität nach der Baumaßnahme hergestellt werden. Entsprechendes gilt auch für die Anbindung der B 209 an die geplante Vorzugsvariante der BAB A 39.				Die bestehenden Straßen- und Wegeverbindungen werden grundsätzlich aufrecht erhalten
Samtgemeinde Amelinghausen	9	272	nein	
Unabhängig davon nimmt die Samtgemeinde Amelinghausen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wie folgt Stellung: A) Die Auswirkungen einer Bundesautobahn 39 auf das örtliche klassifizierte Straßennetz im Bereich der Samtgemeinde Amelinghausen sind vollständig - auch mit einem angemessenen Prognosezeitraum in die Zukunft - gutachterlich zu ermitteln, zu bewerten, darzustellen und in die Gesamtabwägung mit einzustellen. Betroffen sind hier absehbar alle Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde. Zur Untersuchung stünden insoweit die B 209, die L 234, die Kreisstraßen 8, 9, 19, 20, 23, 41, 44, 45, 34 mit ihren Ortsdurchfahrten und den Anschlüssen an die BAB 7 an. Bei der Untersuchung sollen auch besondere Rahmenbedingungen, wie Verkehrsstaus auf der A 39 wie auch der A 7 ebenso mit einbezogen werden, wie die immer häufiger festzustellende Umgehung der mautpflichtigen Streckenabschnitte durch LKW.				Der Einfluss auf die Verkehrsbelastungen des nachgeordneten Straßennetzes sind ermittelt und berücksichtigt (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 7 und Anlage 12). Die Ermittlung der Verkehrsbelastungen erfolgte nach dem Verfahren, dass der Aufstellung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen zu Grunde lag. Die Maut ist in diesem Verfahren berücksichtigt. Der Einfluss der A 39 auf die Verkehrsbelastungen im untergeordneten Netz im Bereich der Samtgemeinde Amelinghausen sind gering. Durch die Vorzugsvariante ergibt sich eine wesentliche Entlastung (größer 500 Kfz/d) nur für die B 209 (1.000 Kfz/d). Eine Westvariante erhöht die Verkehrsbelastung auf der B 209 zwischen der A 39 und der B 4 um bis zu 4.000 Kfz/d (zwischen der A 39 und Embsen). Westlich von Amelinghausen nimmt die Verkehrsbelastung auf der B 209 um 1.000 Kfz/d ab. Weiterhin wird die K 19 südlich Amelinghausen um 2.000 Kfz/d entlastet, die L 234 nördlich von Amelinghausen um 1.000 Kfz/d. Die negativen Auswirkungen von Unfällen infolge von (Teil-) Sperrungen oder Umleitungsverkehren sind nicht vorhersehbare Ereignisse (Schwere, Zeitpunkt, Dauer) und spielen bei der verkehrlichen Betrachtung im Rahmen der Linienfindung keine Rolle. Die genaue Planung eventueller Umleitungsstrecken ist nach Vorliegen der landesplanerisch festgestellten Trasse den weiteren Planungsschritten vorbehalten.
Gemeinde Betzendorf	11	106	nein	
7. Die vorgesehene Anzahl und Lage der Brückenbauwerke ist nicht ausreichend. Die bestehenden Wegeverbindungen müssen erhalten bleiben. Die Gemeindestraßen und weiteren Eigentumsflächen der Gemeinde Betzendorf sind einer Überplanung nicht zugänglich.				Grundsätzlich werden die Straßen- und Wegebeziehungen aufrecht erhalten. Die genaue Lage und Ausbildung ist Bestandteil weiterer Planungsschritte und nicht Bestandteil der Linienfindung für die A 39.
Samtgemeinde Bardowick	14	516	nein	
7. Verkehrsuntersuchung /-bewertung Die verkehrlichen Belange wurden im Zuge eines Linienvergleichs mit vorgeschalteter Verkehrsuntersuchung bewertet. Laut gutachterlichen Aussagen sind die sich daraus ergebenden				Die absoluten Unterschiede in der Verkehrsuntersuchung sind nicht so gravierend, dass sich die Vorzugsvariante allein aus dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung ergeben kann. Die Vorzugsvariante ist mit der gesamtplanerischen Abwägung unter Beachtung aller Gutachten zu ermitteln

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Unterschiede der Bewertung der einzelnen Linienführung so gering, dass aus diesem Bewertungsteil heraus keine Entscheidung für oder gegen eine Variante / Linienführung getroffen werden kann.</p> <p>Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind aus hiesiger Sicht jedoch anders zu bewerten.</p> <p>Deutlich wird bei den Erhebungen, dass die höchste Ausnutzung einer A 39 bei einer Linienvariante 3 zu erwarten ist. Mit insgesamt 31.000 Fahrzeugen pro Tag zwischen Lüneburg und Uelzen und einem LKW-Anteil von 26,2 %, ist bei dieser Linienführung nicht nur absolut die höchste Fahrzeuganzahl feststellbar, sondern aufgrund der höchsten Fahrzeuganzahl und des hohen LKW-Anteils, auch absolut die höchste LKW-Akzeptanz festzustellen. Die Verkehrsuntersuchung macht weiter deutlich, dass die im Umfeld des OZ Lüneburg festgestellten hohen Fahrzeugzahlen eindeutig auf entsprechende Quell-/Zielverkehre schließen lassen, die von den entsprechenden Infrastruktureinrichtungen / Gewerbegebieten des OZ und der angrenzenden Gemeinden verursacht sind. Die Führung der A 39 in einer westlichen Variante würde diesen Aspekten nicht gerecht werden.</p>				
<p>Gemeinde Reppenstedt</p>	27	40	nein	
<p>Die Gemeinde Reppenstedt ist durch die Nähe zur A 7 bereits gut an das vorhandene Autobahnnetz angeschlossen. Der Bau einer weiteren Autobahn im Bereich der Gemeinde würde keine erhebliche Verbesserung der bestehenden Situation mit sich bringen. Sie würde im Gegenteil die Verkehre aus dem Osten durch das Gebiet der Gemeinde führen. Damit ginge für die Gemeinde eine Doppelbelastung einher. Bei der jetzt vorliegenden Vorzugstrasse werden die östlichen Verkehre nicht in den Westen gelenkt und der Bereich östlich Lüneburgs erfährt eine erheblich verbesserte Anbindung an das Autobahnnetz. Ansonsten hält die Gemeinde Reppenstedt die bereits im Rahmen der Antragskonferenz vorgebrachten Bedenken und Anregungen weiter aufrecht.</p>				<p>(Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 75 f). Im Gesamtvergleich innerhalb der Verkehrsuntersuchung weist die Variante 2 die größten positiven verkehrliche / städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen auf, gefolgt von den Variante 1 und 4. Variante 3 folgt innerhalb der Verkehrsuntersuchung an vierter Stelle (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 72). Diese Rangfolge ergibt sich nicht ausschließlich aus der Verkehrsbelastung (in einem einzelnen Abschnitt), sondern aus den insgesamt erzielten Wirkungen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 18 ff).</p>
<p>Stadt Lüneburg</p>	35	1136	ja	
<p>Teil III: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert 1. Einleitung zur Stellungnahme Die Stadt Lüneburg hat unsere Ingenieurgemeinschaft im Rahmen des laufenden Raumordnungsverfahrens beauftragt, zu der dem Verfahren zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung zur A 39 der Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co,KG aus Sicht der Stadt Lüneburg Stellung zu nehmen. Gleichzeitig hat uns die Stadt mit einer Aktualisierung der Verkehrsanalysen und Prognosen des Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 2001 beauftragt. Dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 2001 liegen Verkehrs- und Strukturdaten aus den Jahren 1999 und 2000 zugrunde. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch keine konkreten Aussagen zur Planung der A 39. Zwischenzeitlich ist es zu weiteren Verkehrs- und Strukturentwicklungen im Bereich der Stadt Lüneburg gekommen, so dass die Verkehrsprognosen insbesondere unter Einbeziehung der A 39 nicht mehr dem aktuellen Planungsstand entsprechen. Die Untersuchungen zur Aktualisierung des VEP haben mit der Durchführung neuer Verkehrszählungen im Raum Lüneburg im Juni 2006 begonnen. Ergebnisse aus der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans sind für Herbst 2006 zu erwarten. Wesentliche Ziele des neuen Verkehrsentwicklungsplans sind die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen verschiedener Trassenvarianten der A 39 auf den Raum Lüneburg und die Darstellung der daraus abzuleitenden Konsequenzen mit den erforderlichen Ausbaumaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz. Für die hier zu erarbeitende Stellungnahme hat uns die Stadt Lüneburg den gesamten Planungsordner des Verfahrensträgers zum Raumordnungsverfahren der A 39 "Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, Geschäftsbereich Lüneburg" zur Verfügung gestellt. Nach Durchsicht des Planungsordners und weiterer Rückfragen zum Verständnis der Erläuterungen im Planungsordner beim Geschäftsbereich Lüneburg wurde die folgende Stellungnahme erarbeitet, die sich insbesondere auf die Aussagen der Verkehrsuntersuchung und der Wahl der Vorzugsvariante einschließlich der Wirkungen bezieht. Da das vorliegende Datenmaterial für einzelne Bereiche keine detaillierten Angaben liefert, wurden zum Vergleich und zu weiteren Beurteilung vorliegende Verkehrsdaten der Stadt Lüneburg</p>				<p>Bei einer Westvariante nimmt der Verkehr auf der L 216 im Jahr 2015 von 7.000 Kfz/d auf 9.000 Kfz/d (zwischen der Westtrasse der A 39 und Reppenstedt) bzw. von 7.000 Kfz/d auf 11.000 Kfz/d (zwischen Kirchgellersen und der Westtrasse der A 39) zu. Für weitere Strassen (L 216 zwischen Reppenstedt und Lüneburg, K 50 westlich Reppenstedt, Verbindung Reppenstedt - Dachtmissen) nimmt die Verkehrsbelastung durch die Westtrasse der A 39 minimal ab. Durch die Vorzugsvariante kommt es auf der L 216 zwischen Reppenstedt und Lüneburg zu einer minimalen Verkehrszunahme (unter 1.000 Kfz/d). Alle weiteren o.g. Straßen erfahren eine minimale Abnahme der Verkehrsbelastung (unter 1.000 Kfz/d).</p> <p>Die in den weiteren Schreiben aufgeführten Punkte sind bei der Ermittlung der Vorzugsvariante gemäß der Vorgehensweise, die in den ROV- Unterlagen beschrieben ist, bewertet und berücksichtigt worden.</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 2001 herangezogen.

Stadt Lüneburg

35

1137

ja

2. Grundlagen der Verkehrsuntersuchung zur A 39
Die Verkehrsuntersuchung zur A 39 baut auf einer Verkehrsanalyse 2003 auf. Zum Eichen des untersuchten Straßennetzes wurden Zählergebnisse aus der DTV-Zählung 2000 und nur in sehr geringem Umfang ergänzende Einzelzählungen von 2003 (im äußeren Bereich des Raumes Lüneburg nur von zwei Zählstellen) herangezogen. Vorliegende aktuelle Verkehrsuntersuchungen mit umfangreichen Zählungen, u. a. VEP Stadt Lüneburg von 2001, wurden nach Durchsicht des vorgelegten Datenmaterials aus dem Planungsordner nicht berücksichtigt. Hieraus lässt sich schließen, dass das erarbeitete Verkehrsmodell insbesondere für den verkehrlich hoch belasteten Raum Lüneburg im Umfeld der Planungsmaßnahme A 39 ungenau ist.
Diese Ungenauigkeit setzt sich bei den Prognosen und Berechnungen der Planungsalternativen fort. Wenn aufgrund dieser Ungenauigkeiten Aussagen über die Verkehrsabwicklung auf der A 39 und der Anschlussstrecken im Bereich der Stadt Lüneburg getroffen werden, sind diese Ergebnisse in Frage zu stellen. Abweichungen von bis zu 10.000 Kfz/ Tag auf den Streckenabschnitten der A 39 und den Anschlussstrecken im Vergleich zu aktuellen Zählergebnissen und Prognosen auf der Grundlage des VEP können nicht wegdiskutiert werden (siehe beiliegende Tabelle und Übersichtsplan zu dem Belastungsvergleich der Verkehrsdaten unterschiedlicher Grundlagen auf vergleichbaren Straßenabschnitten - Abb. 1). [Anm.: Tabelle und Übersichtsplan liegen dem Vorhabenträger vor.]

Die in der VU A 39 genutzten Grundlagen und Modelle entsprechen in vollem Umfang den Ansprüchen, die an eine großräumige Verkehrsuntersuchung gestellt werden. Die in der VU A 39 genutzten Grundlagen und Prognoseansätze entstammen dem Datenpool der Bundesfernstraßenplanung, als Prognose-Szenario wurde das sogenannte Integrationszenario der BVWP 2003 zugrunde gelegt. Die im Rahmen eines städtischen VEP ermittelten Verkehrsbelastung für die A 39 sind für den hier durchgeführten Vergleich nur bedingt nutzbar, da die großräumigen Bezüge in einer städtischen Untersuchung in der Regel nur unzureichend abgebildet werden können. Dies gilt im vorliegenden Fall insbesondere für die Veränderungen in der Verflechtungsstruktur der regionalen und überregionalen Verkehrsströme, die bei gravierenden Veränderungen der verkehrlichen Raum-Zeit-Situation, in diesem Fall durch Realisierung der A 39, zu erwarten sind. Die in der Stellungnahme (Tabelle) gegenübergestellten Analyse- Verkehrsbelastungen 2003 aus der VU A 39 und des VEP 2001 weisen eine nahezu vollständige Übereinstimmung aus. Der Vorwurf, dass bereits die Analysedaten der VU A 39 falsch sind, ist daher nicht nachvollziehbar. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die in der VU A 39 genutzten Grundlagen und Verkehrsmodelle aktuell und valide sind.
Den zusätzlichen Untersuchungen im Stadtbereich Lüneburg sind die in der Stellungnahme der Stadt Lüneburg genannten Verkehrsbelastungen zugrunde gelegt worden. Die Auswirkungen auf das innerstädtische Netz sind ebenfalls unter Beachtung der höheren Zahlen der Stadt LG überprüft worden. (Siehe Kommentar zu ID 1063 Stadt Lüneburg).

Stadt Lüneburg

35

1138

ja

3. Verkehrsprognose
In der Verkehrsuntersuchung ist eine Verkehrsprognose für das Jahr 2015 aufgestellt worden. Hier sollte besser der Prognosehorizont 2020 verwendet werden.
Die Prognosezuwächse betragen laut Verkehrsuntersuchung 23 % im Personenverkehr und 46 % im Lkw-Verkehr. Diese Zuwächse sind im Straßennetz im Raum Lüneburg ohne A 39 (Bezugsnetz) nicht nachzuvollziehen. Zwar sind für die beiden Hauptzufahrten A 250 aus Norden westlich der AS Nord und B 4 aus Süden nördlich Melbeck überdurchschnittliche Zuwächse von 39 % und 28 % von 2003 bis 2015 aus den Unterlagen abzulesen (bezogen auf 2000 liegen die Zuwächse auf der B 4 im Süden sogar bei über 40 %), die übrigen Straßenabschnitte im Zuge der B 4 und weitere Anschlussstrecken zeigen jedoch deutlich unterdurchschnittliche Zuwächse oder zum Teil sogar Verkehrsrückgänge zwischen Analyse und Prognose auf (s. Tabellenübersicht).
So weisen insbesondere die hier kritisch zu betrachtenden Abschnitte der B 4 im Nordosten von Lüneburg als mögliche Strecken einer A 39 Verkehrsabnahmen zwischen Analyse und Prognose auf, was auf die bereits erwähnten Ungenauigkeiten des Verkehrsmodells zurückzuführen ist. Für den Abschnitt der B 4 zwischen AS Erbstorf und AS Stadtkoppel werden 37.000 Kfz/Tag prognostiziert. Der aufbauend auf den Untersuchungen zum VEP und der A 39 abgeschätzte Analysewert "2003" liegt jedoch bereits bei 41.000 Kfz/Tag. Im Rahmen des VEP Lüneburg wurden für diesen Abschnitt sogar 48.000 Kfz/Tag prognostiziert. Hier sind offensichtliche Mängel im Verkehrsmodell der Verkehrsuntersuchung zur A 39 festzustellen.
Das angewandte großräumige Verkehrsmodell kann sicher für nachgeordnete Bereiche und Zentren im Untersuchungsraum plausible Werte liefern, jedoch nicht für das Oberzentrum Lüneburg mit der erheblichen Verkehrsanziehung auf den gesamten Raum und den starken innerstädtischen Verkehren, die zum Teil auch über die Abschnitte der B 4 im Zuge der Ortsumgehung fließen. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass in den Prognoseansätzen die feststehenden Strukturplanungen der Stadt Lüneburg insbesondere im Bereich der A 39 nicht ausreichend berücksichtigt worden sind, obwohl in der UVS die Bauungs- und Vorhabenspläne z. B. zur Schlieffenkaserne erwähnt werden.

Bei der Entwicklung der Einwohnerzahlen im Untersuchungsraum von 2015 bis 2020 geht das Niedersächsische Landesamt für Statistik von einer Zunahme der Einwohnerzahlen um 0,2% aus. Durch die Abnahme der Einwohnerzahlen < 18 Jahre und der Zunahme bei den über 64-Jährigen führt auch die Stagnation der Einwohnerzahl zusammen mit einer höheren Reiseweite und einem weiter abnehmenden Besetzungsgrad zu einer geringen Zunahme im Pkw-Verkehr von ca. 2,8% bis zum Jahr 2020. Gleichzeitig wird beim Lkw-Verkehr mit einer Zunahme ca. 5,8% gerechnet. Die in der VU A 39 ausgewiesenen Prognose-Zuwächse beim Kfz-Verkehr von 2003 – 2015 beziehen sich auf den gesamten Untersuchungsraum der A 39 und nicht allein auf das Stadtgebiet von Lüneburg. Die ausgewiesenen Zuwachsraten (+ 23 % im Personenverkehr und + 46 % im Güterverkehr) entsprechen den im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 2003 (BVWP 03) für den Untersuchungsraum ermittelten Prognoseentwicklungen.

Die in der Tabelle und in den Belastungsplots der Stellungnahme ausgewiesenen Verkehrsbelastungen aus dem VEP 2001 sind nicht nachvollziehbar. Es fehlen Angaben über Grundlagen, Verfahren, gesetzte Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung etc. Die aus dem VEP 2001 abgeleiteten Prognose-Verkehrsbelastungen (mit A 39) weisen außerordentlich hohe Verkehrsbelastungen für die A 39 im Bereich der Umgehung Lüneburg zwischen AS Adendorf und AS Dahlenburger Landstraße aus. Dieser Sprung ist aufgrund der aus der Bundesverkehrswegeplanung abgeleiteten Verflechtungsstrukturen nicht nachvollziehbar. Er ist evtl. auf (im Verkehrsmodell des VEP 2001) definierte Maßnahmen im städtischen Netz, die zur Verdrängung städtischer Verkehre auf die A 39 führen, zurückzuführen. In diesem Fall ist zu prüfen, ob diese Annahmen praktikabel sind bzw. ob die Verkehrsteilnehmer bereit sein werden, größere Umwege in Kauf zu nehmen, um die A 39 auch auf Kurzstrecken zu nutzen. Im Rahmen der VU A 39 wurden solche verkehrsverdrängenden Maßnahmen nicht unterstellt.

In der VU A 39 wurden alle verbindlich geplanten Siedlungsvorhaben der Stadt Lüneburg berücksichtigt, soweit sie bekannt gemacht wurden. Zur Abstimmung der prognostizierten Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturentwicklung fand im Dezember 2003 beim Kreis Lüneburg (Fachbereich Bauen und Umwelt) statt. Hierbei wurden dem Kreis konkrete Annahmen zur Entwicklung der Bevölkerung und der Beschäftigten (aus entsprechenden Strukturdatenlisten der BVWP 2003) vorgelegt und um weitere Informationen über verbindlich festgelegte Planungen gebeten. Die Planung Schlieffenkaserne wurde seinerzeit vom Kreis Lüneburg nicht als verbindlich eingestuft. Für die Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung und das Schadstoffgutachten werden die von der Stadt Lüneburg in ihrer Stellungnahme genannten Verkehrszahlen verwendet. Damit ist auch die Berücksichtigung des Bebauungsplanes Schlieffen- Park gewährleistet. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die in der VU A 39 ermittelten Prognose-Verkehrsbelastungen nach den für Planungen im Bundesfernstraßennetz gültigen Regeln erarbeitet worden sind. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass in der aktuellen Bedarfsplanprognose des BMVBS (Juni 2006) für die A 39 im Raum Lüneburg Prognose-Belastungswerte 2015 ausgewiesen sind, die den in der VU A 39 ausgewiesenen Werten weitestgehend entsprechen. Den zusätzlichen Untersuchungen im Stadtbereich Lüneburg sind die in der Stellungnahme der Stadt Lüneburg genannten Verkehrsbelastungen zugrunde gelegt worden.

Stadt Lüneburg

35

1139

ja

4. Wahl der Vorzugsvariante

Die Wahl der Vorzugsvariante im Bereich Lüneburg ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht eindeutig nachvollziehbar. So wird im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung die Variante 2 mit einer Westumgehung aus verkehrlicher, städtebaulicher und raumordnerischer Sicht immer mit der Rangziffer 1 als beste ausgewiesen. Die untersuchte Variante 3 als Ostumgehung erhält die Rangziffer 4 und ist somit deutlich schlechter. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis gibt für die beiden Varianten 2 und 3 ähnlich gute Werte. Die Vorzugsvariante baut jedoch auf Variante 3 auf, die nur aufgrund eines Untervariantenvergleichs zwischen verschiedenen Ostumgehungen und eines Hauptvariantenvergleichs für die gesamte A 39 gewählt wurde. Ein direkter Untervariantenvergleich zwischen den Varianten 2 und 3 für den Raum Lüneburg bis nördlich Uelzen zwischen den Gelenkpunkten 1 und 18 wurde offensichtlich nicht durchgeführt.

Auch das Ergebnis des Untervariantenvergleichs zwischen den Ostvarianten GP 2-5/1 und GP 2-5/2 wird in Frage gestellt. Die zugrunde gelegten Verkehrsdaten sind mangelhaft bzw. teilweise erheblich zu niedrig (s. obige Ausführungen). Die Aussagen zu den Anschlussstellen für die Variante GP 2-5/1, dass mit nur geringen Änderungen der Signalschaltungen oder Aufweitungen in den Knotenbereichen ein leistungsfähiger Verkehrsablauf erzielt werden kann, sind falsch. Hier werden im Gegensatz zu den getroffenen Aussagen erhebliche Ausbaumaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz erforderlich, wie noch im nächsten Kapitel angeführt wird. Auch der Kostenvergleich zwischen den beiden Untervarianten wird angezweifelt. Die Kosten für die Variante GP 2-5/1 sind aufgrund der vielen Bauwerke, Lärmschutzmaßnahmen und Ausbaumaßnahmen an Knoten zu gering angesetzt worden. Dagegen kann die Variante GP 2-5/2 bei einer möglichen Verschiebung der Trasse nach Norden mit deutlich geringeren Eingriffen in die Bebauung auskommen, wodurch die Kosten gesenkt werden können.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind neben weiteren Ergebnissen (UVS, RVU, Landwirtschaft, Kosten) ein Bestandteil zur Ermittlung der Vorzugsvariante (Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137). Der Ergebnisse der im Rahmen der VU untersuchten Linienvarianten lassen aufgrund der insgesamt geringen Wirkungsunterschiede keine eindeutige Entscheidung zugunsten einer Linienvariante erkennen (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 75 f). Der Vergleich zwischen einer westlichen Umfahrung Lüneburgs (GP 1-18/1) und einer östlichen Trasse (GP 1-18/2) zeigt aus gesamtplanerischer Sicht deutliche Vorteile für die östliche Trassenführung.

Den zusätzlichen Untersuchungen im Stadtbereich Lüneburg sowie dem Vergleich GP 1-18 sind die in der Stellungnahme der Stadt Lüneburg genannten Verkehrsbelastungen zugrunde gelegt worden.

Die Auswirkungen der A 39 auf das Straßennetz der Stadt Lüneburg sind unter Beachtung der höheren Belastungen, wie sie von der Stadt Lüneburg in der Stellungnahme genannt wurden, überprüft worden. Demnach sind am Knotenpunkt Bockelmannstraße/Erbstorfer Landstraße Anpassungen infolge der erhöhten Belastung bei Führung der A 39 über den Abschnitt 502 erforderlich (Siehe Kommentar zu ID 1063, Stadt Lüneburg).

Für den Kostenvergleich sind neben den Kosten für den Baukörper, die sich aus der Streckenlänge und der Gradientenlage (Bodenbewegung) ergeben, die Kosten für erforderliche Lärmschutzmaßnahmen und Bauwerke (inkl. Anschlussstellen) berücksichtigt worden (Erläuterungsbericht, S. 134 ff).

Stadt Lüneburg

35

1140

ja

5. Beurteilung der Vorzugsvariante auf der Grundlage der Prognosen im VEP
Um eine differenziertere Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen der A 39 auf das städtische Straßennetz der Stadt Lüneburg abgeben zu können, wurden die Prognosen aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 2001 herangezogen. Hierbei wurden zunächst die Prognosen im VEP den aktuellen Entwicklungen und den Prognosen zur A 39 grob angepasst. Hierauf aufbauend können gegenüber der Verkehrsuntersuchung zur A 39 differenzierte Aussagen zu den Prognosewerten auf der A 39 und den Anschlussstrecken im Straßennetz der Stadt Lüneburg getroffen werden.

Bei den zusätzlich durchgeführten Untersuchungen im Stadtgebiet Lüneburg sind die in der Stellungnahme der Stadt genannten (höheren) Verkehrsbelastungen zugrunde gelegt worden.

Die Auswirkungen der A 39 auf das Straßennetz der Stadt Lüneburg sind für die Variante GP 2-5/1 sowie eine Führung unter Mitnutzung der B 4 (GP 2-5/2 bzw. Abschnitt 586) unter Beachtung der höheren Belastungen, wie sie von der

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Die Ergebnisse dieser vorläufigen Berechnungen gehen aus den beiliegenden Abbildungen hervor. Zunächst sind die Prognosen im vorhandenen Straßennetz ohne A 39 auf der Grundlage des angepassten VEP in Abbildung 2 dargestellt. Im weiteren Verfahren zur A 39 wird die Stadt Lüneburg neue abgestimmte Verkehrsprognosen auf der Grundlage der zur Zeit laufenden aktuellen Verkehrszählungen vorlegen. Die Prognosebelastungen auf der A 39 werden nach den vorläufigen Berechnungen auf der Grundlage des VEP im kritischen Abschnitt zwischen den Anschlussstellen "Adendorf / B 209" und "Dahlenburger Landstraße / B 216" deutlich über den prognostizierten Werten der Verkehrsuntersuchung zur A 39 von 47.000 bzw. 48.000 Kfz/Tag liegen. So werden mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Lüneburg für diesen Abschnitt der A 39 rd. 60.000 Kfz/Tag (s. Abb. 3) prognostiziert. Auch die Verkehrsbelastungen der Anschlüsse sind entsprechend höher. Für die Hamburger Straße werden im Anschlussbereich nördlich der Straße bei der Pferdehütte rd. 30.000 Kfz/Tag statt 17.000 Kfz/Tag wie in der Verkehrsuntersuchung A 39 prognostiziert. Auch für die Bockelmannstraße und insbesondere für den Anschluss an der Bleckeder Landstraße muss von deutlich höheren Belastungswerten ausgegangen werden. Die Bockelmannstraße weist nördlich der neu eröffneten Straßenverbindung "Lise-Meitner-Straße" zwischen 29.000 und 30.500 Kfz/Tag gegenüber 26.000 Kfz/Tag in der VU A 39 auf. Für die Bleckeder Landstraße werden westlich des Anschlusses an die A 39 im VEP rd. 14.400 Kfz/Tag ausgewiesen, während aus der VU A 39 knapp 5.000 Kfz/Tag zu entnehmen sind. Die Belastungsdifferenzen auf der Grundlage des VEP in Abbildung 4 zeigen für das Lüneburger Straßennetz die problematischen Verkehrszunahmen auf. Durch die Vorzugsvariante der A 39 werden genau die heute schon problematischen Straßenabschnitte wie Hamburger Straße, Bockelmannstraße, Am Schifferwall, Reichenbachstraße, Lünertorstraße und Bleckeder Landstraße stärker belastet. Die Erbstorfer Landstraße muss rd. 7.000 Kfz/Tag zusätzlich aufnehmen und auch der Meisterweg wird mit 1.700 Kfz/Tag Mehrverkehr deutlich stärker belastet. Auf der Bockelmannstraße sind zwischen rd. 2.000 und 5.000 Kfz/Tag Mehrverkehr zu erwarten. Dagegen sind in der VU "A 39" auf dem südlichen Abschnitt der Ortsumgehung im Zuge der B 4 zwischen den Anschlüssen Melbeck und Dahlenburger Landstraße mit einer Verkehrsabnahme von nur 2.000 Kfz/Tag zu geringe Entlastungen durch die A 39 ermittelt worden, obwohl im Bereich Melbeck auf der B 4 Entlastungen zwischen 6.000 und 10.000 Kfz/Tag wiederzugeben werden. Im VEP der Stadt werden auf dem südlichen Abschnitt der OU/ B 4 Entlastungen bis zu 6.000 Kfz/Tag errechnet. Auch hier ist das Netzmodell zur A 39 nicht ausreichend plausibel. Die dargestellten Knotenströme im Zuge der Bockelmannstraße in den Abbildungen 5 und 6 zeigen die verkehrliche Problematik an den vorhandenen und geplanten Knoten auf. Die Geradeausströme im Zuge der Bockelmannstraße erreichen eine Größenordnung je Richtung von 9.000 bis 13.000 Kfz/Tag, so dass an den Knoten AS Adendorf / Bockelmannstraße-Nord, AS Adendorf / Bockelmannstraße-Süd, Erbstorfer Landstraße und Lise-Meitner-Straße der Ausbau auf zwei Geradeausfahrstreifen je Richtung erforderlich wird. Ein vierstreifiger Ausbau der Bockelmannstraße zwischen Adendorf und Reichenbachstraße ist daher für eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs unvermeidlich. Ob die Knotenpunkte Reichenbachstraße / Bockelmannstraße / Am Schifferwall und Am Schifferwall / Lünertorstraße den zusätzlichen Verkehr aufnehmen können, muss noch im Rahmen der weiteren Untersuchungen geprüft werden. Auch die Abwicklung der Verkehrsströme im Abschnitt der A 39 zwischen den Anschlüssen Bleckeder Landstraße, Dahlenburger Landstraße und B 216 / L 221 ist aufgrund der vielen Anschlussrampen nicht nur für die Verkehrsteilnehmer problematisch. Hier werden darüber hinaus die erforderlichen Bauwerke zu erheblichen Beeinträchtigungen mit Zerschneidungen des in den letzten Jahren stark gewachsenen Industriegebietes Lüneburg-Ost führen. Zusätzlich verlaufen hier zwei stark belastete Straßenzüge mit der A 39 und der B 216 unmittelbar nebeneinander. Neben den Prognoseberechnungen für die Vorzugsvariante wurde zusätzlich die Berechnung der Untervariante auf der B 4 (GP 2-5/2) mit den angepassten Werten aus dem VEP vorgenommen. Diese Werte sind ebenfalls den beiliegenden Abbildungen 7 und 8 zu entnehmen. Bei dieser Untervariante treten maximale Belastungen auf der A 39 / B 4 von rd. 62.000 Kfz/Tag im Abschnitt zwischen Erbstorfer Landstraße und Bleckeder Landstraße (Stadtkoppel) auf. [Anm.: Die Abbildungen 2 bis 8 liegen dem Vorhabenträger vor.]

Stadt Lüneburg

35

1141

ja

6. Fazit der Stellungnahme
Wie die Ausführungen zeigen, weisen die der Vorzugsvariante zugrundegelegten Daten Mängel auf, so dass der vorgenommene Abwägungsprozess nicht ausreichend gestützt werden kann. Auch wurden im Raum Lüneburg nicht alle Teil- bzw. Untervarianten miteinander

Stadt Lüneburg in der Stellungnahme genannt wurden, überprüft worden:
Untervariante GP 2-5/1:
- Dahlenburger Landstraße: Die Belastungen weisen nach der Stellungnahme der Stadt Lüneburg einen Rückgang gegenüber dem Prognose Nullfall auf => keine wesentlichen negativen Auswirkungen durch die A39.
- Bleckeder Landstraße: Die Mehrbelastungen in der Stellungnahme der Stadt LG werden gegenüber der Verkehrsuntersuchung zum ROV für die A 39 vermutlich vor allem durch die Planungen im Bereich der Schlieffenkaserne verursacht. In der Stellungnahme der Stadt LG treten geringe Mehrbelastungen gegenüber dem Prognose Nullfall auf => geringe Auswirkungen durch die A39.
- Erbstorfer Landstraße: Aufgrund des Wegfalls der Anschlussstelle an der Erbstorfer Landstraße kommt es zu deutlichen Mehrbelastungen westlich der heutigen B4 => durch A39 verursacht (evtl. Veränderungen am KP Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße erforderlich).
- Bockelmannstraße: Aufgrund des Wegfalls der Anschlussstelle an der Erbstorfer Landstraße kommt es zu deutlichen Mehrbelastungen zwischen der A 39 und der Erbstorfer Landstraße. Südlich der Erbstorfer Landstraße fallen die Mehrbelastungen geringer aus => durch A39 verursacht (evtl. Veränderungen am KP Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße und an den Knotenpunkten im weiteren südlichen Verlauf der Bockelmannstraße erforderlich).
- Knotenpunkt Bockelmannstraße/Reichenbachstraße/Am Schifferwall: Dieser Knotenpunkt weist Mehrbelastungen gegenüber dem Prognose Nullfall auf => durch A39 verursacht (evtl. Anpassungen des Knotenpunktes erforderlich).
- Knotenpunkt Am Schifferwall/Lünertorstraße/Schießgrabenstraße: Die Knotenarme Am Schifferwall und Lünertorstraße weisen Mehrbelastungen, der Knotenarm Schießgrabenstraße weist geringere Belastungen als im Prognose Nullfall auf => durch A39 verursacht (evtl. Anpassungen des Knotenpunktes erforderlich).

Die Knotenpunkte Bockelmannstraße/Reichenbachstraße/Am Schifferwall und Am Schifferwall/Lünertorstraße/Schießgrabenstraße sind schon heute stark belastet. Bereits für die Verkehrsbelastungen des Prognose Nullfalls sind daher Anpassungen der Knotenpunkte erforderlich. Mit diesen Anpassungen sind auch die zusätzlichen Belastungen, die sich infolge der A 39 über den Abschnitt 502 ergeben, zu bewältigen.

In der Stellungnahme der Stadt LG sind bei einer Führung der A 39 zwischen den Gelenkpunkten 2 und 5 über die B 4 im Vergleich zum Prognose Nullfall (zukünftige Belastungen auf dem vorhandenen Straßennetz) im nachgeordneten Netz keine wesentlichen Mehrbelastungen (unter 1.000 Kfz/d) zu erkennen. Wesentliche Auswirkungen ergeben sich durch die A 39 demnach für diesen Fall nicht.

Gemäß den Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV) ist die Grenze der Leistungsfähigkeit für eine zweistreifige Straße bei einer Verkehrsbelastung von 30.800 Kfz/d erreicht. Diese Verkehrsbelastung wird auf dem zweistreifigen Abschnitt der Bockelmannstraße (zwischen Reichenbachstraße und bestehender B 4) auch nach den Zahlen aus der Stellungnahme der Stadt LG nicht erreicht (30.000 Kfz/d). Demnach ist ein vierstreifiger Ausbau der Bockelmannstraße auch nach den Zahlen der Stadt Lüneburg infolge der A 39 nicht erforderlich.

Bei den zusätzlich durchgeführten Untersuchungen im Stadtgebiet Lüneburg sind die in der Stellungnahme der Stadt genannten (höheren) Verkehrsbelastungen zugrunde gelegt worden.
Die Auswirkungen der A 39 auf das Straßennetz der Stadt

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

verglichen. Es fehlt ein direkter Vergleich zwischen einer Ost- und Westumgehung Lüneburg zwischen den Gelenkpunkten 1 und 18. Die erstellten Verkehrsprognosen weichen gerade in den kritischen Straßenabschnitten um bis zu 10.000 Kfz/Tag von den Prognosen der Stadt Lüneburg im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ab. Schon die Verkehrsdaten zur Analyse sind, soweit sie aus den Unterlagen überhaupt sichtbar sind, mangelhaft. Auch das Verkehrsmodell zur A 39 zeigt Mängel u. a. mit nicht nachvollziehbaren Verkehrsverlagerungen im Bereich der B 4. Hier muss der Vorhabenträger nacharbeiten und nachvollziehbare Verkehrswerte liefern. Generell ist anzumerken, dass die vorgelegten Unterlagen zu den Verkehrsdaten im untersuchten Straßennetz insbesondere im Raum Lüneburg nicht ausreichend sind, wodurch eine Beurteilung und Nachvollziehbarkeit des Datenmaterials sehr erschwert wird. Die Vorzugsvariante stellt für die Stadt Lüneburg den verkehrlich ungünstigsten Fall dar. Anstatt das Stadtgebiet von Verkehren zu entlasten, werden durch die zur Stadt hin dichtere Lage der A 39 und der Anschlussstellen im Nordosten genau die Straßen zusätzlich belastet, die bereits heute verkehrlich die größten Probleme aufweisen. Eine zusätzliche Belastung des städtischen Straßennetzes und angrenzender Wohngebiete erfolgt darüber hinaus durch den Entfall der Anschlussstelle an der Erbstorfer Landstraße. Die Entlastungen im südlichen Stadtgebiet finden dagegen in Bereichen statt, die heute verkehrlich unproblematisch sind.

Lüneburg sind für die Variante GP 2-5/1 sowie eine Führung unter Mitnutzung der B 4 (GP 2-5/2 bzw. Abschnitt 586) unter Beachtung der höheren Belastungen, wie sie von der Stadt Lüneburg in der Stellungnahme genannt wurden, überprüft worden:

Untervariante GP 2-5/1:

- Dahlenburger Landstraße: Die Belastungen weisen nach der Stellungnahme der Stadt Lüneburg einen Rückgang gegenüber dem Prognosenullfall auf => keine wesentlichen negativen Auswirkungen durch die A39.
- Bleckeder Landstraße: Die Mehrbelastungen in der Stellungnahme der Stadt LG werden gegenüber der Verkehrsuntersuchung zum ROV für die A 39 vermutlich vor allem durch die Planungen im Bereich der Schlieffenkaserne verursacht. In der Stellungnahme der Stadt LG treten geringe Mehrbelastungen gegenüber dem Prognosenullfall auf => geringe Auswirkungen durch die A39.
- Erbstorfer Landstraße: Aufgrund des Wegfalls der Anschlussstelle an der Erbstorfer Landstraße kommt es zu deutlichen Mehrbelastungen westlich der heutigen B4 => durch A39 verursacht (evtl. Veränderungen am KP Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße erforderlich).
- Bockelmannstraße: Aufgrund des Wegfalls der Anschlussstelle an der Erbstorfer Landstraße kommt es zu deutlichen Mehrbelastungen zwischen der A 39 und der Erbstorfer Landstraße. Südlich der Erbstorfer Landstraße fallen die Mehrbelastungen geringer aus => durch A39 verursacht (evtl. Veränderungen am KP Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße und an den Knotenpunkten im weiteren südlichen Verlauf der Bockelmannstraße erforderlich).
- Knotenpunkt Bockelmannstraße/Reichenbachstraße/Am Schifferwall: Dieser Knotenpunkt weist Mehrbelastungen gegenüber dem Prognosenullfall auf => durch A39 verursacht (evtl. Anpassungen des Knotenpunktes erforderlich).
- Knotenpunkt Am Schifferwall/Lünertorstraße/Schießgrabenstraße: Die Knotenarme Am Schifferwall und Lünertorstraße weisen Mehrbelastungen, der Knotenarm Schießgrabenstraße weist geringere Belastungen als im Prognosenullfall auf => durch A39 verursacht (evtl. Anpassungen des Knotenpunktes erforderlich).

Die Knotenpunkte

Bockelmannstraße/Reichenbachstraße/Am Schifferwall und Am Schifferwall/Lünertorstraße/Schießgrabenstraße sind schon heute stark belastet. Bereits für die Verkehrsbelastungen des Prognosenullfalls sind daher Anpassungen der Knotenpunkte erforderlich. Mit diesen Anpassungen sind auch die zusätzlichen Belastungen, die sich infolge der A 39 über den Abschnitt 502 ergeben, zu bewältigen.

In der Stellungnahme der Stadt LG sind bei einer Führung der A 39 zwischen den Gelenkpunkten 2 und 5 über die B 4 im Vergleich zum Prognosenullfall (zukünftige Belastungen auf dem vorhandenen Straßennetz) im nachgeordneten Netz keine wesentlichen Mehrbelastungen (unter 1.000 Kfz/d) zu erkennen. Wesentliche Auswirkungen ergeben sich durch die A 39 demnach für diesen Fall nicht.

Der Vergleich zwischen einer westlichen Umfahrung Lüneburgs (GP 1-18/1) und einer östlichen Trasse (GP 1-18/2) zeigt aus gesamtplanerischer Sicht deutliche Vorteile für die östliche Trassenführung.

Stadt Lüneburg

35

1142

ja

- Zusammenstellung der Kritikpunkte der Stellungnahme
Im Folgenden werden die einzelnen Kritikpunkte nochmals zusammengefasst:

- Das erarbeitete Verkehrsmodell zur A 39 ist für den Raum des Oberzentrums Lüneburg zu ungenau und nicht plausibel.
- Die Verkehrsprognosen weichen um bis zu 10.000 Kfz/Tag von den Prognosen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Lüneburg ab.
- In den Prognoseansätzen sind die feststehenden Strukturplanungen der Stadt Lüneburg nicht ausreichend berücksichtigt.
- Die Aussagen zu den Anschlussstellen für die Variante GP 2-5/1 mit nur

Siehe Kommentare in diesem Kapitel unter den IDs 1137 bis 1141

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
geringen Änderungen der Signalschaltungen oder Aufweitungen in den Knotenbereichen sind falsch. - Die Prognosebelastungen werden auf der A 39 nach den Berechnungen auf der Grundlage des VEP im kritischen Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Adendorf / B 209 und Dahlenburger Landstraße deutlich über den prognostizierten Werten der VU zur A 39 liegen. Auch die Verkehrsbelastungen in den Anschlussbereichen sind zu niedrig. - Durch die Vorzugsvariante werden die schon heute problematischen Straßenabschnitte im Norden und Osten der Stadt stärker belastet. - Untersuchungen zur Verkehrsabwicklung und der Leistungsfähigkeiten zeigen, dass für die Bockelmannstraße aufgrund der vielen dicht aufeinander folgenden Knotenpunkten ein vierstreifiger Ausbau notwendig wird. Auch an weiteren Knotenpunkten und Straßenabschnitten sind erhebliche straßenbauliche Änderungen erforderlich (Hamburger Straße, Erbstorfer Landstraße, Bleckeder Landstraße). Eine Lärmuntersuchung für diese Abschnitte ist daher notwendig. - Die Abwicklung des Verkehrs an den Knotenpunkten Reichenbachstraße / Bockelmannstraße / Am Schifferwall und Am Schifferwall / Lünertorstraße muss durch zusätzliche Leistungsfähigkeitsberechnungen nachgewiesen werden. - Die Abwicklung der Verkehrsströme im Abschnitt zwischen den Anschlüssen Bleckeder Landstraße, Dahlenburger Landstraße und B 216 / L 221 ist aufgrund der vielen Anschlussrampen nicht verkehrssicher und zu kostenaufwändig. Die dafür notwendigen Bauwerke führen zu erheblichen Zerschneidungen des stark gewachsenen Industriegebietes Lüneburg-Ost. - Im Raum Lüneburg wurden nicht alle Teil- und Untervarianten miteinander verglichen. Es fehlt ein Vergleich zwischen der Ost- und Westumgehung Lüneburg zwischen den Gelenkpunkten 1 und 18. - Die Kosten für die Variante GP 2-5/1 sind aufgrund der vielen Bauwerke, Lärmschutzmaßnahmen und Ausbaumaßnahmen zu gering angesetzt worden. - Die Variante GP 2-5/2 kann bei einer möglichen Verschiebung der Trasse nach Norden mit deutlich geringeren Eingriffen auskommen, wodurch die Kosten gesenkt werden.				
Stadt Lüneburg	35	1346	ja	
5. Nach Einsicht in die ausgelegten Unterlagen stelle ich schließlich fest, daß die angenommenen Fahrzeugmengen ganz erheblich zu niedrig angesetzt sind. Bezüglich der Annahmen der Straßenplaner wird bereits jetzt angemerkt, daß diese zum Teil ganz erheblich von den Einschätzungen des für die Stadt Lüneburg tätigen Planungsbüros abweichen. So wurde in einigen Problemabschnitten der Vorzugstrasse gegenüber den Annahmen der Stadt Lüneburg Minderbelastungen in einer Größenordnung von mindestens 15.000 Fahrzeugen festgestellt. Unter diesem Aspekt ist die gesamte Planung der "Vorzugsvariante" kritisch zu hinterfragen. Die realistischere wesentlich höher anzunehmenden Fahrzeugmengen sind Grundlage für jegliche Planung eines solchen Vorhabens. Der realistisch zu erwartende Verkehr wird jedoch nicht nur die "Vorzugsvariante" erheblich belasten, sondern auch die dazu gehörigen Zubringerverkehre und damit auch - neben der Stadt Lüneburg - auch die Stiftung St. Nikolaihof. Nach alledem vermag ich nur zu dem Ergebnis zu gelangen, daß die "Vorzugsvariante" aus Sicht der betroffenen Stiftung keine Vorzüge bietet. Vielmehr greift sie erheblich in die berechtigten Interesse der gemeinnützigen Stiftung ein und beeinträchtigt damit berechnigte soziale Belange. Die "Vorzugsvariante" ist daher aus Sicht der Stiftung St. Nikolaihof abzulehnen.		Siehe auch Kommentare im Kapitel 02 unter den IDs 1060 und 1063 - Stadt Lüneburg [35]		
Samtgemeinde Ostheide	36	258	ja	
In diesem Zusammenhang darf nicht unerwähnt bleiben, dass die in den zur Verfügung gestellten Unterlagen prognostizierte rückläufige Verkehrsdichte auf der B 216 stark in Zweifel gezogen wird. Zu vermuten ist vielmehr, dass mit Fertigstellung der Elbbrücke bei Neu-Darchau ein zusätzliches Verkehrsaufkommen wahrscheinlich ist, da die B 216 dann auch für Verkehrsteilnehmer aus der Gemeinde Amt Neuhaus und den angrenzenden Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt ein attraktiver Zubringer zur A 39 - Auffahrt Lüneburg/Dahlenburger Landstraße - wird.		Die Verkehrszunahme auf der L 232 südlich Katemin beträgt nach der Verkehrsprognose, die für das Planfeststellungsverfahren der Elbbrücke erstellt worden ist, etwa 700 Kfz/d. Demnach ist für die B 216 im Bereich der Samtgemeinde Ostheide von keiner relevanten Verkehrssteigerung infolge der Elbbrücke auszugehen		
Gemeinde Barendorf	37	377	ja	
In diesem Zusammenhang darf nicht unerwähnt bleiben, dass die in den zur Verfügung gestellten Unterlagen prognostizierte rückläufige Verkehrsdichte auf der B 216 stark in Zweifel gezogen wird. Zu vermuten ist vielmehr, dass mit Fertigstellung der Elbbrücke bei Neu-Darchau ein zusätzliches Verkehrsaufkommen wahrscheinlich ist, da die B 216 dann auch für Verkehrsteilnehmer aus der Gemeinde Amt Neuhaus und den angrenzenden Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt ein attraktiver Zubringer zur A 39 - Auffahrt Lüneburg/Dahlenburger Landstraße - wird.		Text identisch mit der Stellungnahme der Samtgemeinde Ostheide [36], siehe Stellungnahme zur ID 258 in diesem Kapitel.		

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Reinstorf	39	1314	nein	
<p>Verkehrsgutachten Die Inhalte des "Erläuterungsberichtes" sind nicht "allgemein verständlich" und in Teilen falsch!</p> <p>Bei der Grundlagenermittlung (2.2.2.2) ist das Nadelöhr "Maschener Kreuz", der Ausbau der BAB 7 (HH-H) sowie der Bau des dritten Gleises nicht berücksichtigt worden.</p> <p>In Tabelle 2.2-12 ist für die B 216 östlich Lüneburg eine DTV von 14.000 prognostiziert worden, also 2.400 Fz. mehr. Für welchen Bereich gilt diese Prognose? Zwischen LG und Barendorf, LG und Horndorf, LG und Dahlenburg?</p> <p>Ist bei dieser Prognose berücksichtigt worden, dass nur in der Ostheide ein Bevölkerungszuwachs zu erwarten ist?</p> <p>In östlicheren Gemeinden und Kreisen wird eine deutliche Reduzierung der Bevölkerung erwartet.</p> <p>In Tabelle 2.2-13 wird bei der Strecke "Lüneburg - nördlich Uelzen" bei den Varianten 3 und 7 von unterschiedlichen DTV (31.000-29.000: 2.000) ausgegangen, obwohl es sich um die gleiche Streckenführung in diesem Bereich handelt: die Veränderung ergibt sich erst in dem Bereich "nördlich Uelzen - südlich Uelzen".</p> <p>In Tabelle 2.2-14 wird - bei der B216, östlich Lüneburg, ohne A39 eine DTV von 14.000 erwartet, bei den Varianten 3 und 7 jeweils 8000: das ist hinsichtlich der Vorzugsvariante offensichtlich falsch, bei der Ebensberg-Variante, die östlich des ESK verläuft, ebenfalls absolut falsch. - wenn bei den Varianten 3 und 7 davon ausgegangen wird, dass sie über das Reinstorfer Schützenhaus führen (und somit B216, östlich Lüneburg = LG bis Reinstorfer Kreuz), sollen nach den Schätzungen 6.000 Fz. täglich an dieser AS aufgenommen werden, weitere 8.000 fahren weiter nach Lüneburg. Bei der demographischen Entwicklung und der bereits einsetzenden Landflucht sind diese Werte illusorisch. - Die Varianten 4 und 5 sind im nördlichen Bereich identisch und führen in Reinstorf auf die B 216; trotzdem werden hier einmal 6.000 und einmal 7.000 Fz. DTV geschätzt. (?)</p> <p>Es ist nicht erkennbar, welche Strecke begutachtet wurde!</p> <p>Der Wegaufwand erhöht sich um max. 0,4% und der Zeitaufwand reduziert sich um max. 1,5%: dafür werden 1.000.000.000 € ausgegeben?</p> <p>Das Unfallrisikopotenzial wird um max. 2,2% verringert: das lässt sich ebenso bei einem kreuzungsfreien Ausbau der B 4 mit zwei Fahrbahnen sehr viel kostengünstiger erreichen!</p> <p>Die Schadstoffemissionen steigen um 4-16 Mio. l/a; für die Ortsdurchfahrten gibt es keine Werte? Entlastung würde sich gleichfalls durch Ortsumgehungen ergeben.</p> <p>Trennwirkungen würden sich gleichfalls durch Ortsumgehungen positiver darstellen.</p>	<p>Siehe auch Kommentar in diesem Kapitel unter ID 1247 - Aktion Fischotterschutz [182]. Die für den Fall ohne A 39 prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der B 216 betragen zwischen Lüneburg und Horndorf 14.000 Kfz/d und zwischen Horndorf und Dahlenburg 12.000 Kfz/d (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, Anlage 13). Die Bevölkerungsentwicklung ist bei der Ermittlung der Verkehrsbelastungen sowohl für den Bezugsfall (Jahr 2015 ohne A 39) und den Fall mit A 39 berücksichtigt worden (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 28 und Anlage 3). Die geringere Verkehrsbelastung der Variante 7 im Abschnitt Lüneburg - nördlich Uelzen im Vergleich zur Variante 3 ergibt sich infolge der unterschiedlichen Linienführung im südlichen Abschnitt der betrachteten Linienvarianten mit den daraus folgenden insgesamt geringeren Verkehrsmengen für die Linienvariante 7 (Erläuterungsbericht, S. 98). Durch den Bau der A 39 kommt es zu einer zum Teil deutlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten im bestehenden Straßennetz (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 75).</p>			
Gemeinde Reinstorf	39	1315	nein	
<p>Fahrzeiteinsparungen von 6 - 7,5h werden von Lüneburg nach Wolfsburg (OZ-OZ) erwartet; wir nehmen an: pro Tag für alle betroffenen Verkehrsteilnehmer, gemäß geschätzter DTV von Lüneburg nach Wolfsburg von bestenfalls 448 min / mind. 16.000 Fz. / = 2 sec; d.h. jedes Fz. gewinnt durch den Bau der A39 durchschnittlich etwa 2 sec. an Fahrzeit?</p>	<p>Für jede einzelne Fahrt wird die rechnerisch ermittelte Fahrzeit zwischen Lüneburg und Wolfsburg von 125 Minuten auf 85 Minuten verkürzt (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 58). Das bedeutet, dass sich bei jeder Fahrt auf der Strecke Lüneburg - Wolfsburg eine Einsparung von 40 Minuten ergibt. Im gesamten betrachteten Straßennetz werden von allen Autofahrern durch die Vorzugsvariante der A 39 jährlich 5,9 Mio. Stunden eingespart (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 50 ff und Unterlage - Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 6).</p>			
Gemeinde Reinstorf	39	1332	nein	
<p>In C 3.6.3.01 wird verdeutlicht: "Die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist grundsätzlich ausreichend." In 2002 ist das LROP zuletzt durch Gesetz, also den Landtag, geändert worden. Bedeutet dies, dass landesweit und überregional denkende Politikerinnen und Politiker die Notwendigkeit und unbedingte Erforderlichkeit</p>	<p>Siehe auch Kommentar in diesem Kapitel unter ID 1247 - Aktion Fischotterschutz [182].</p>			

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
der A 39 noch nicht erkannt hatten. Diese Einsicht muss ja dann ein Jahr später (RROP 2003) vom hiesigen Kreistag in weiser Erkenntnis eingetreten sein, der in D 3.6.3.03 die A 39 als wichtigstes "Straßenbauprojekt für den überregionalen Verkehr" sieht. Diese Aussage widerspricht allen anderen vorher genannten Zielen der Raumordnung allein schon im Kontext aller Aussagen. Damit widerspricht das RROP den Grundsätzen der Raumplanung, indem Ziele aufgenommen werden, die bereits bei der Entwicklung dieses Regionalen Raumordnungsprogramms keine Aussicht auf Erfolg haben; denn Planungen und Bau der A 39 lassen die Verwirklichung der anderen raumordnerischen Ziele nicht zu.				
Gemeinde Scharnebeck	51	60	nein	
5. Beide Trassenvarianten werden durch mögliche Zu- und Abfahrten eine starke Zunahme des Verkehrs auf unseren Kreis- und Gemeindestraßen zur Folge haben.				Im Bereich Scharnebeck ergeben sich infolge einer Variante über die Abschnitte 506, 507 oder 508 keine wesentlichen Veränderungen der Verkehrsbelastungen im untergeordneten Straßennetz.
Gemeinde Scharnebeck	51	61	nein	
6. Die Trassenvariante "Nord" verhindert die von der Dorfplanerin empfohlene Umgehungsstraße entlang des Neetze-Kanals. Diese soll das zunehmende Verkehrsvolumen von den durch neue Baugebiete wachsenden Gemeinden Lüdersburg/Rullstorf/Boltersen aufnehmen und die innerörtliche Hauptstraße in der Gemeinde Scharnebeck entlasten, die beim Berufsverkehr bereits ihr Fassungsvermögen erreicht hat.				Eine Abstimmung beider Planungen wäre im weiteren Planungsverfahren möglich
Gemeinde Wriedel	57	246	nein	
Die Gemeinde Wriedel liegt im Schnittpunkt zweier Landesstraßen, der L 234 in Richtung Amelinghausen, der L 250 und der B 71 in Richtung Munster/Soltau. Diese genannten Straßen werden schon jetzt als Autobahnzubringer zu den Anschlussstellen Amelinghausen/Evendorf und der Anschlussstelle Soltau Ost der A 7 stark in Anspruch genommen. Aus den vorgenannten Gesichtspunkten begrüßt und unterstützt die Gemeinde Wriedel die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ermittelte Vorzugsvariante der A 39 im Osten des Kreisgebietes.				Die Vorzugsvariante verursacht keine nennenswerten Änderungen (unter 500 Kfz/d) der Verkehrsmengen auf der L 234 und der L 250 im Bereich Wriedel. Das gilt auch für die B 71 südlich Wriedel. Durch die Westvariante kommt es zu Verkehrszunahmen (B 71 und L 250 zwischen Wriedel und der A 39) sowie Abnahmen (L 234 und L 250 westlich Wriedel) von bis zu 2.000 Kfz/d.
Stadt Bad Bevensen	60	54	ja	
Der durch die Autobahn zusätzlich induzierte Verkehr sollte durch die Lage der AS und ggfls. durch den Bau von neuen Zubringern entweder auf die Römstedter Str. (L 253), Röbbeler Str. (L 252) und Kl. Hesebecker Str. (L 254) verteilt werden oder besser eine direkte Anbindung an die Umgehungsstraße (L 252) erhalten, da von dort eine stadtverträgliche Verteilung des Verkehrs erreicht werden kann.				Auf der L 252 Bad Bevensen - Röbbel kommt zu einer geringen Verkehrssteigerung (unter 500 Kfz/d). Weitere Straßen im Bereich der Stadt Bad Bevensen werden entlastet (L 253 Bad Bevensen - Römstedt, L 252 Bad Bevensen - B 4, L 254 Bad Bevensen - Oetzen, K 22 Bad Bevensen - Emmendorf). Aufgrund der insgesamt relativ geringen Verkehrsbelastungen der o.g. Straßen von 1.000 Kfz/d (L 252 Bad Bevensen - Röbbel) bis 6.000 Kfz/d (L 253) ist der Bau von Ortsumgehungen nicht vorgesehen. Wesentliche Auswirkungen auf das innerstädtische Verkehrsnetz sind aufgrund der geringen Veränderungen der Belastungen nicht zu erwarten.
Gemeinde Römstedt	65	238	ja	
Bei allen Linienführungen ist von der Landstraße L 252 eine Auf- und Abfahrt auf die A 39 geplant. Der Durchgangsverkehr allein durch Römstedt beträgt dann 7200 PKW's und 800 LKWs pro Tag. Die Verkehrsbelastung der L 252 in der Ortschaft Römstedt ist mit ca. 2300 Kfz pro Tag schon jetzt ausgereizt. Der gerade Verlauf der Straße führt täglich zu erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen und somit zu Gefährdung der Bewohner und besonders der Kinder /Schulkinder. Bauliche Veränderungen an der Straßenführung zur Geschwindigkeitsreduzierung (Kreisverkehr, wechselnde Fahrbahnbeläge, Verlegung der Bushaltestelle, Fußgängerüberweg, Versetzung Ortschild, ...) wurden stets von der Bezirksregierung und dem Landkreis abgelehnt. Fehlende Finanzierungsmittel wurden oft als Grund genannt. Die L 252 teilt den Ort Römstedt in einen Nord- und Südteil. Ein gefahrloses Überqueren der Landesstraße ist heute schon sehr schwer, aber mit Zubringerverkehr für die Autobahn dann fast unmöglich. Fußgängerüberwege und andere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen hätten dann den Nachteil, das gerade der Verkehrsfluss des Schwerverkehrs in der Ortschaft gestoppt wird, und durch das erneute Anfahren weiterer unzumutbarer Lärm und Schmutz entsteht. Um eine Verkehrsentlastung für Römstedt zu erreichen, müsste eine Umgehungsstraße gebaut werden, die aber aufgrund der Geländegegebenheiten nicht realisierbar ist. Zu- und Abfahrten für Autobahnen müssen über Bundesstraßen erfolgen. Landesstraßen können dies nicht leisten. Insbesondere die L 252, ist im Bereich der Gemeinde Römstedt, dafür absolut nicht geeignet. Eine				Die Verkehrsbelastung auf der L 253 beträgt zwischen der A 39 und der Ortslage Römstedt 7.200 Kfz/d inklusive Lkw. Landesstraßen bilden gemäß NStrG zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Straßennetz und dienen und insbesondere dem Durchgangsverkehr. Die Anbindung der Samtgemeinde Bevensen an die A 39 dient der Verbesserung der Erreichbarkeiten und der Verbindungsqualität.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Anschlussstelle im Bereich der Samtgemeinde Bevensen ist nicht erforderlich und wird von der Gemeinde Römstedt abgelehnt.				
Gemeinde Bienenbüttel	67	252	ja	
<p>5. Bei von einer Zu- oder Ausfahrt betroffenen Ortschaften an den Zubringerstraßen ist eine Ortsumgehung unter Beteiligung der unmittelbar betroffenen Bürger vorzusehen.</p> <p>6. Für die B 4 und die entsprechenden Nebenstrecken sind intelligente Mautpflicht- und Verkehrsschilderregelungen vorzunehmen.</p> <p>Zum Hintergrund der Ablehnung des Teilstückes 581 der Vorzugsvariante (Punkt 3 des Ratsbeschlusses) wird ausgeführt, dass u. a. erhebliche Beeinträchtigungen durch das Nebeneinanderlegen von ElbeSeitenkanal und Autobahntrasse gesehen werden, Autobahn und Kanal dann in ihrer Gesamtbreite ein unüberwindbares Hindernis darstellen werden.</p>				<p>Die Planung von Ortsumgehungen geschieht unabhängig von der Planung der A 39.</p> <p>Die detaillierte Planung verkehrsregelnder Maßnahmen ist für die Linienfindung der A 39 nicht ausschlaggebend und Bestandteil nachfolgender Planungsschritte.</p> <p>Auswirkungen aus der Bündelung der A 39 mit dem Elbe-Seitenkanal sind in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 43 ff) und Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung.</p>
Flecken Bad Bodenteich	69	411	ja	
<p>Der Flecken bringt die Erwartung zum Ausdruck, dass die Genehmigungsbehörden (Land und Landkreis) Anträge auf Beschränkung des Durchgangsverkehrs für Nutzfahrzeuge mit einem zul. Gesamtgewicht von mehr als 12 t für den Ortskern Bad Bodenteichs unterstützt und zustimmt, soweit es insbesondere die Regelungen für den Güterkraftverkehr zum ersten Beladeort betrifft.</p>				<p>Anträge auf Beschränkungen sind nicht Bestandteil der Linienfindung einer Bundesfernstraße.</p>
Flecken Bad Bodenteich	69	417	ja	
<p>4. Einstellung der gesamten Querspange in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes</p> <p>Der Flecken fordert die Aufnahme der im Raumordnungsverfahren geplanten Verbindung zwischen dem Knotenpunkt A 39 und der B4 in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Das Land möge dazu beim Bund einen entsprechenden Dringlichkeitsantrag stellen.</p>				<p>Eine Aufnahme der gesamten B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist im Rahmen der fünfjährigen Überarbeitung möglich.</p>
Flecken Bad Bodenteich	69	421	ja	
<p>Sollte aus gesamtplanerischer Sicht die Querspange mit der Variante B 190n/1 den Vorzug erhalten, können durch ergänzende Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz im Zusammenhang mit der A 39 und der B 190n noch größere Entlastungswirkungen im Ortskern von Bad Bodenteich erzielt werden.</p> <p>Hierzu muss die Kanalstraße im Westen in der Verbindung nach Lüder zur Kreisstraße ausgebaut und an die B 190n angebunden werden. Ein Antrag auf Aufstufung liegt dem Landkreis seit Jahren vor. Im Gegenzug erhält die unzureichend ausgebaute K 15 zwischen Lüder und Bodenteich keinen Anschluss an die B 190n und wird zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft..</p> <p>Generell bieten beide Trassen in Verbindung mit der Trasse B 190n/1 die Möglichkeit durch ergänzende innerörtliche Ausbaumaßnahmen und eines Anschlusses der Kanalstraße an die B 190n die Verkehrsbelastungen im problematischen, beengten Ortskern von Bodenteich weiter zu reduzieren.</p> <p>Früher angedachte Ortsentlastungsstraßen sind dann nicht mehr erforderlich. Voraussetzung hierfür ist jedoch der Bau der B 190n mit einem Verlauf zwischen Bodenteich und Lüder nach Westen bis zum Anschluss an die B 4.</p>				<p>Die genaue Anzahl und Lage sowie Ausbildung von Anschlussstellen und die sich daraus ergebenden Wirkungen sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte.</p> <p>Durch die Vorzugsvariante ergeben sich im untergeordneten Straßennetz im Bereich des Fleckens Bad Bodenteich folgende Veränderungen der Verkehrsbelastungen:</p> <p>L 265 westlich Bad Bodenteich: - 1.000 Kfz/d L 265 östlich Bad Bodenteich: + 1.000 Kfz/d L 266: keine Veränderung L 270 nördlich Bad Bodenteich: - 2.000 Kfz/d L 270 südlich zwischen Bad Bodenteich und der vorgesehenen Anschlussstelle zur A 39: + 2.000 Kfz/d L 270 südlich der vorgesehenen Anschlussstelle zur A 39: - 2.000 Kfz/d L 270 südlich Langenbrügge: - 4.000 Kfz/d</p> <p>Das Kreisstraßennetz (K 15, K 55 und K 58) erfährt durch die A 39 keine signifikanten Veränderungen (unter 500 Kfz/d).</p> <p>Die gegenwärtige Verkehrsbelastung (2003) wurde mit den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2000 (SVZ 2000) sowie der Ergebnisse der Dauerzählungen 2003 ermittelt. Außerdem wurden für die Straßenabschnitte im engeren Wirkungsbereich zusätzliche ergänzende Verkehrszählungen durchgeführt. Die Prognosebelastungen (2015) wurden nach der bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes angewandten Methode ermittelt (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 32 ff). Damit ist eine für die Linienfindung hinreichende Datengrundlage geschaffen.</p> <p>Die verkehrlichen / städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen werden für den gesamten Raum, der von der A 39 betroffen ist, ermittelt und als Summe dargestellt (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 29 und Anlage 1). Eine detailscharfe Aussage zu einzelnen Gemeinden ist nicht Bestandteil der großräumigen Linienfindung</p>
Gemeinde Lüder	70	536	ja	
<p>- die Einstellung der gesamten Querspange in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes</p>				<p>Eine Aufnahme der gesamten Querspange B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen ist im Rahmen der fünfjährigen Überprüfung des Bedarfsplanes möglich.</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Oetzen	73	205	ja	
<p>Bedenken Bedenken sind zu äußern bezüglich der Bundesstraße 191, Ortsdurchfahrt Stöcken. Hier ist mit einer erheblichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch den überregionalen Verkehr aus und in Richtung Dömitzer Elbbrücke, Dannenberg, Ludwigslust, zur Anschlußstelle Uelzen-Nord zu rechnen.</p>				
<p>Durch die Vorzugsvariante der A 39 kommt es auf der B 191 in Stöcken zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kfz/d auf ca. 6.000 Kfz/d (Erläuterungsbericht, S. 261).</p>				
Gemeinde Gerdau	79	20	nein	
<p>Die Gemeinde Gerdau unterstützt die vorgeschlagene Trassenführung der A 39 durch den Landkreis Uelzen ausdrücklich. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Querspangen-Anbindung ab Breitenhees in Verlängerung der B 191 ebenfalls im Rahmen der Baumaßnahme A 39 umgesetzt wird. Für die Anbindung der B 71 wird eine Umgehung des bebauten Stadtgebietes Uelzen gefordert.</p>				
<p>Die Weiterführung der B 190n nach Westen über die A 39 hinaus ist seitens des Landes Niedersachsen gewünscht und Bestandteil der Planungen zur A 39. Sie ist jedoch nicht Bestandteil des Vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Somit ist eine zur A 39 zeitnahe bauliche Umsetzung der westlichen Verlängerung der B 190n nicht zu erwarten. Eine Umgehung der bebauten Gebiete Uelzens im Zuge der B 71 ist nicht vorgesehen. Zwischen Hansen im Westen und der bestehenden B 4 im Osten kommt es auf der B 71 im engeren Stadtgebiet Uelzens zu einer minimalen Zunahme der Verkehrsbelastung (1.000 Kfz/d). Eine Aufnahme der gesamten B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist im Rahmen der fünfjährigen Überarbeitung möglich.</p>				
Stadt Uelzen	81	306	ja	
<p>Zum Bereich Oldenstadt/Riestedt werden folgende Anmerkungen bzw. Änderungswünsche vorgetragen: Die B 191 weist derzeit östlich von Uelzen gemäß der Unterlagen des Raumordnungsverfahrens eine Verkehrsbelastung von 3.783 Kfz/Werktag auf. Für 2015 wird für den Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der A 39 eine Belastung von 7.000 Kfz/Werktag prognostiziert, das entspricht einer Steigerung um 85 %. In Oldenstadt werden die Verkehrsverhältnisse im Kreuzungsbereich B 191/ Klosterstraße/ Auf dem Diek bereits heute von der Stadt mit Sorge betrachtet. Die durch die Autobahn deutlich verstärkte Verkehrsbelastung der B 191 erfordert für den genannten Kreuzungsbereich den Neubau eines Verkehrskreisels; die Stadt fordert diesen Kreisverkehr nicht erst für den Zeitpunkt des Baus der A 39, sondern deutlich vorab zur Beruhigung der Verkehrsverhältnisse in diesem Kreuzungsbereich. Die derzeitige Verkehrsregelung ausschließlich durch eine Fußgängerampel ist unzufriedenstellend.</p>				
<p>Durch die Vorzugsvariante kommt es im Bereich der genannten Kreuzung im Vergleich zum Prognosefall zu keiner signifikanten Änderung (unter 500 Kfz/d) der Verkehrsbelastung (Unterlage 5 – Verkehrsdaten für die Vorzugslinie). In den weiteren Planungsschritten wird die Notwendigkeit eventuell durch die A 39 verursachter baulicher Änderungen detailliert geprüft.</p>				
Stadt Uelzen	81	307	ja	
<p>Im weiteren Verlauf der B 191 in östlicher Richtung ist die Kreuzung der Bundesfernstraße in Pieperhöfen mit der Straße Vor dem Kamp auffällig. Dort gibt es nennenswerte Probleme für den Verkehr der beiden nachgeordneten Arme der Kreuzung, insbesondere für den landwirtschaftlichen Verkehr. Die Stadt fordert aufgrund der von der A 39 verursachten Mehrbelastung der B 191 für die genannte Kreuzung in Pieperhöfen den Neubau eines Verkehrskreisels.</p>				
<p>Durch die Vorzugsvariante kommt es im Bereich der genannten Kreuzung im Vergleich zum Prognosefall zu keiner signifikanten Änderung (unter 500 Kfz/d) der Verkehrsbelastung (Unterlage 5 – Verkehrsdaten für die Vorzugslinie). In den weiteren Planungsschritten wird die Notwendigkeit eventuell durch die A 39 verursachter baulicher Änderungen detailliert geprüft.</p>				
Stadt Uelzen	81	312	ja	
<p>Die Planunterlagen des Raumordnungsverfahrens belegen, dass die B 71 derzeit im Abschnitt von Uelzen bis zur Autobahntrasse eine Verkehrsbelastung von 4.935 Kfz/ Werktag aufweist. Für 2015 wird für den Fall einer Inbetriebnahme der A 39 für denselben Abschnitt der B 71 eine Verkehrsbelastung in Höhe von 14.000 Kfz/ Werktag prognostiziert. Eine derart ansteigende Verkehrsbelastung (+ 184 %) ist für unseren Ortsteil Gr. Liedern mit langer und kurvenreicher Ortsdurchfahrt nicht hinnehmbar. Für Gr. Liedern ist ohne Kenntnis der Prognosewerte der A 39 bereits eine Ortsumgehung für die B 71 in den Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen aufgenommen worden („weiterer Bedarf“). Die A 39 erzwingt unserer Auffassung nach eine zeitgleiche Inbetriebnahme der B 71 - Umgehung für Gr. Liedern. Für die Stadt folgt hieraus die Notwendigkeit, die Umgehung Gr. Liedern - auf welchen Wegen auch immer - in den „vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen hochzustufen oder ihre Finanzierung auf anderen Wegen sicherzustellen. Hierüber hinaus wird angemerkt, dass die Stadt in einem Planfeststellungsverfahren für die Umgehung Gr. Liedern fordern wird, die Planung für diese Straße westlich des ElbeSeitenkanals, und zwar am Anschlusspunkt der B 71 mit der B 4-Stadtumgehung, beginnen zu lassen. Ziele dieser Forderung werden sein:</p>				
<p>Bei der Aufstellung des Bedarfsplanes sind die untersuchten Maßnahmen projektübergreifend betrachtet worden. Unter Berücksichtigung unter anderem der A 39 ist für die OU Gr. Liedern weiterer Bedarf festgestellt worden. Demzufolge besteht seitens des Bundes kein Auftrag an das Land Niedersachsen, die Planungen für diese Maßnahme aufzunehmen.</p>				
Stadt Uelzen	81	314	ja	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>- Verbesserungen für die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle B 71/B 4 Stadtumgehung (Abbiegespuren, Aufstellspuren, Führung und Gestaltung der Rampen der Anschlussstelle).</p> <p>- Untersucht werden soll in diesem Zusammenhang, ob zur Herbeiführung der geforderten Verbesserungen eine Verbreiterung der Brückenbauwerke der B 71 über den Elbe-Seitenkanal und die B 4-Stadtumgehung erforderlich sein wird.</p>				<p>Die gestellten Forderungen sind nicht Bestandteil der Linienfindung. Sie werden gegebenenfalls in den nachfolgenden Planungsschritten berücksichtigt.</p>
Zweckverband Großraum Braunschweig	87	1147	ja	<p>Die A 39 dient u.a. der Anbindung der nationalen Seehäfen (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Bundesverkehrswegeplan 2003, S. 28 und S. 69).</p>
<p>Der Zweckverband Großraum Braunschweig ist Träger der Regionalplanung für die drei kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel. Vertretungskörperschaft für diesen Planungsraum ist die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig. Diese hat sich bereits mit der Fernverkehrserschließung des Großraums Braunschweig anlässlich der Aufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms 1996 befasst und unter D 3.6.3 01 RROP 1996 für den Großraum Braunschweig folgendes Ziel festgelegt: Die überregionale Erschließung des Großraumes Braunschweig in Richtung Norden und Nordosten mit einem Anschluss an die Ostseehäfen soll durch den Bau einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen Weiterführung der A 39 über Wolfsburg hinaus und möglichst schnell verwirklicht werden. Von daher sind im Teilbereich des Großraums Braunschweig die von Ihnen vorgelegten Planunterlagen grundsätzlich an die Ziele der Raumordnung angepasst.</p>				
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1302	nein	<p>Der Landesbetrieb Bau Sachsen- Anhalt ist am Verfahren beteiligt. Die niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist über den Geschäftsbereich Lüneburg am Verfahren zur B 190n beteiligt.</p>
<p>Trassenvarianten der B 190 n</p> <p>Im LEP LSA wurde folgendes festgelegt:</p> <p>Straßennetz, LEP LSA Ziffer 3.6.3.2, REP Altmark Ziffer 5.7.3</p> <p>Ziffer 2 Ergänzende und weiterführende Maßnahmen</p> <p>a) Fortführung der BAB A 14 von Dresden - Leipzig - Halle - Magdeburg (A 2) über Stendal - Wittenberge in Richtung Schwerin zur Erschließung der Altmark und als Verbindung zur Nord- und Ostsee sowie über vorhandene und neu- oder auszubauende Bundesstrassenverbindungen in West - Ost - Richtung (B 188, B 71, B 190, B 71n und B 190n) nach Niedersachsen, Brandenburg und Mecklenburg - Vorpommern).</p> <p>Ziffer 3.6.3.4. Der Neu- oder Ausbau folgender wichtiger Bundesstraßenverbindungen einschließlich zugehöriger Ortsumgehungen ist zur Wirtschaftsförderung sowie zur Funktionsfähigkeit, zur Erreichbarkeit und zur Entlastung von zentralen Orten und sonstigen Siedlungsbereichen vordringlich erforderlich: Nr. 18. B 71/B 190 (neu) Uelzen - Salzwedel - Osterburg mit Weiterführung über eine neue Elbebrücke in Richtung Havelberg - Raum Kyritz (B 5) - Wittstock (A 24/ A 19)</p>				
<p>Der Landesbetrieb Bau Sachsen - Anhalt ist zu beteiligen, da hier bereits Untersuchungen hinsichtlich der Trassenführung der B 190 n laufen.</p>				
Stadt Gifhorn	90	137	nein	<p>Die Verkehrsbelastungen sind auf Grundlage der für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2003 erarbeiteten bundesweiten Verkehrsprognose mit dem Bezugsjahr 2015 ermittelt worden und auf die Gegebenheiten des Untersuchungsraumes angepasst worden (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 27 ff). Neben der A 39 ist zur Erschließung der im Zuge der B 4 liegenden Ortschaften und Flächen eine nachgeordnete Straße vorgesehen, die den Verkehr um die Ortslagen Kästorf und Gamsen herumführt.</p> <p>- Die VU A 39 ist eine großräumige Verkehrsuntersuchung, in der die Verlagerungen infolge der A 39 in der Größenordnung richtig ermittelt wurden. Hierbei müssen Bandbreiten von ± 2.000 Kfz/Tag akzeptiert werden. Da die Körnigkeit gleichermaßen für alle untersuchten Varianten gilt, ist sie für Zwecke der Linienfindung durchaus als akzeptabel einzustufen.</p> <p>- Die Realisierung der A 39-Vorzugsvariante hat auf die Ortsdurchfahrten Gamsen und Kästorf keine bzw. nur marginale Auswirkungen.</p>
<p>3. Überbewertung der verkehrlichen Wirkung,</p> <p>- Im Bezug auf die Restverkehre, die bei der Realisierung der Variante GP13-46/1 auf der B 4 nördlich von Gifhorn verbleiben, bestehen erhebliche Zweifel an der Größenordnung der prognostizierten Verkehrsmengen. Lt. Gutachten verbleiben auf diesem Abschnitt Verkehre in einer Größenordnung zwischen 1.000 und 3.000 DTV.</p> <p>Der Abschnitt zwischen den beiden zukünftigen Anschlussstellen Gifhorn-Gamsen und Dedelstorf (B 244) ist ca. 23 Kilometer lang. Alle Bewohner der Ortschaften, die direkt oder indirekt über die B 4 erschlossen sind, müssen auch weiterhin die B 4 in diesem Abschnitt nutzen, entweder weil es sich bei diesen Verkehren um Regionalverkehre handelt oder weil es sich um Verkehre handelt, die erst zu einer Anschlussstelle gelangen müssen. Bewohner der Ortschaften wie Gamsen, Kästorf, Wagenhoff, Wesendorf, Ummern oder Groß-Oesingen werden demnach auch weiterhin die B 4 nutzen müssen.</p> <p>Vergleichend sei dazu erwähnt, dass auf keiner klassifizierten Straße im Stadtgebiet Gifhorns ein DTV von unter 1.500 vorliegt. Bei den Straßen (z.B. K 82 oder K 34), die bei 1.500 DTV liegen, handelt es sich ausschließlich um Straßen, die zwei Dörfer (ohne weiteren Durchgangsverkehr) miteinander verbinden. Da die B 4 wie oben beschrieben wesentlich mehr Ortschaften verbindet, kann sich der Restverkehr dort nicht auf die beschriebene Größenordnung reduzieren.</p>				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

- Da für die o.g. Ortschaften die Anschlussstelle Gifhorn-Gamsen zumindest für Fahrten nach Süden die nächstgelegene ist, zeitgleich aber keine Möglichkeit mehr bestünde über die dann ersatzlos überbaute B 4 als Ortsumgehung Gamsen/Kästorf zu dieser Anschlussstelle zu gelangen, muss dieser Verkehr zwangsläufig durch die Ortslagen Gamsen und Kästorf geführt werden. Diese Straße ist nicht in einem dafür notwendigen baulichen Zustand und wird zudem derzeit ihrer derzeitigen Funktion entsprechend als innerörtliche Straße zurückgebaut. Somit wird unzulässigerweise ein Stadtstraßennetz als "Ersatzbundesstraße" missbraucht.

Stadt Gifhorn

90

138

nein

Analog zur B 4 bestehen auch für die B 188 erhebliche Zweifel an den Restverkehrsmengen, die auf der Bundesstraße verbleiben, sollte die Variante GP 13-46/1 realisiert werden. Der Abschnitt zwischen den beiden vorgesehenen Anschlussstellen ist hier ca. 17 km lang, mit ebenfalls mehreren tausend Bewohnern in den Ortschaften Triangel, Neudorf-Platendorf, Westerbeck, Dannbüttel, Stüde, Grußendorf, Bokendorf, Osloß und nicht zuletzt auch aus großen Teilen des Stadtgebietes Gifhorn. All diese Bewohner werden und schlussendlich können die Autobahn nicht nutzen, sodass sie weiterhin die B 188 oder die K 114 belasten werden. Da dieser Abschnitt der B 188 nicht nur die einzige Route in Ost-West-Richtung ist, sondern es dort auch keine adäquate Nord-Süd-Verbindung gibt, wird die B 188 auch einen erheblichen Teil des eigentlich in Nord-Süd-Richtung fahrenden Verkehrs als Zubringer aufnehmen müssen. Unter den oben genannten Aspekten scheint eine Abnahme auf minimal 3.000 DTV auf der B 188 ebenfalls vollkommen unrealistisch.

Diese Überlegungen zu den verkehrlichen Entwicklungen sind gleichermaßen auch für die weiter nördlich angrenzenden Abschnitte der B 4 anzuwenden und zu überprüfen.

Die hier gemachten Anmerkungen beschränkten sich naturgemäß nur auf den Bereich der Stadt Gifhorn und deren Einflussbereich.

- Siehe Hinweise zur Genauigkeit der VU unter ID 137 in diesem Kapitel.
- Die per Modellsimulation ermittelte Entlastung auf der B 188 von rd. - 20 % wurde überprüft. Es gibt keine Anhaltspunkte, dass die Entlastungswirkung nicht zutreffend berechnet wurde.

Stadt Gifhorn

90

139

nein

Für die Varianten entlang des B 4-Korridores ist auf ca. 20 Kilometern der Ersatz der Bundesstraße durch die zukünftige Autobahn vorgesehen. Dies ist allerdings nur verbalargumentativ beschrieben und nirgends dargestellt. Da auch weiterhin ein leistungsfähiges, nachgeordnetes Bundesstraßennetz vorhanden bleiben muss, ist es allerdings notwendig, diese dementsprechend erforderlichen, neu zu bauenden 20 km Ersatzverbindungen (zzgl. aller weiteren überbauten Abschnitte des nachgeordneten Straßennetzes) ebenfalls in der Umweltverträglichkeit bzw. in der verkehrlichen Wirkung zu berücksichtigen. Dies ist nicht geschehen.

Siehe hierzu Kommentar unter ID 137 in diesem Kapitel.

Stadt Wittingen

92

289

ja

4. Die Ortsdurchfahrt Wittingen im Zuge der B 244 ist vom Verkehr zu entlasten. Für die Ortschaft Wittingen ist zeitgleich mit dem Bau der A 39 eine südliche Ortsumgehung fertig zu stellen. Für diese Ortsumgehung wird ein Antrag auf Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes gestellt. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob die Anlage einer zweiten Autobahnabfahrt an der Landesstraße 286 südlich von Wittingen Sinn macht. Sie liegt zwar sehr dicht an der vorgesehenen Abfahrt an der B 244 westlich von Glüsing, allerdings würde dadurch bereits ein Teil einer Umgehung der Ortschaft Wittingen fertiggestellt sein. Von dieser zweiten Anschlussstelle könnte dann die weitere Umgehung der Ortschaft Wittingen Richtung Osten geschaffen werden. Bei dieser Prüfung sind die Kosten für eine zweite Abfahrt der Einsparung für eine verkürzte Umgehung der Ortschaft Wittingen gegenüberzustellen.

Für die B 244 findet sich die Ortsumgehung Hankensbüttel / Wittingen im weiteren Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Die Bedarfsermittlung fand im Rahmen der Aufstellung des Bedarfsplanes verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden sowie geplanten Straßen- und Schienennetzes statt. Eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf ist im Rahmen der fünfjährigen Überprüfung des Bedarfsplanes möglich. Die genaue Anzahl sowie Lage und Ausbildung der Anschlussstellen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Stadt Wittingen

92

292

ja

Ergänzend weise ich auf folgendes hin:

Zu diesem Bauvorhaben sind eine Vielzahl von Einwendungen, Bedenken, Anregungen und Wünsche bei der Stadt Wittingen eingegangen, die Ihnen bereits zu einem Grossteil vorliegen bzw. werden Ihnen die zuletzt eingegangenen Eingaben kurzfristig überreicht. In vielen Fällen wiederholen sich diese Forderungen oder sprechen die gleichen Probleme an. Sehr massiv sind die Hinweise auf eine Erhöhung der Verkehrsbelastung in den Ortsdurchfahrten Glüsing und insbesondere Wittingen im Zuge der B 244.

Durch die geplante Anschlussstelle westlich Glüsing wird sich der Verkehr in diesem Bereich erheblich verstärken, wobei die Ortsdurchfahrt Wittingen bereits heute Probleme aufzeigt. In den Raumordnungsunterlagen sind zu dem Verkehr auf dem „nachgeordneten Straßennetz“ nur sehr unzureichende Aussagen gemacht. Hier ist eine Nachbesserung erforderlich. Ich verweise auf den Entwurf der Stellungnahme des Landkreises Gifhorn vom 21.06.06, die noch durch den Kreistag verabschiedet werden muss und die Eingabe der Ortschaft Glüsing vom 18.06.06, die ebenfalls auf diese Problematik

Zwischen der A 39 im Westen und der Stadt Wittingen ergibt sich eine Verkehrszunahme um 7.000 Kfz/d auf 13.000 Kfz/d im Vergleich zum Fall ohne A 39. Diese Zunahme ergibt sich in gleicher Größenordnung auch für die Hauptvariante GP 1-46/1, die ab hier Richtung Süden identisch mit der Vorzugsvariante verläuft. Ein nur im Bereich Wittingen weiter im Osten liegender Verlauf der A 39 bewirkt keine wesentliche Veränderung im Vergleich zur Vorzugsvariante. Der Verkehr verläuft dann im Vergleich zur Vorzugsvariante nicht durch die westlichen Teile Wittingens, sondern durch die östlichen. Dabei ergibt sich im Vergleich zur Vorzugsvariante ebenfalls für Glüsing eine Entlastung. Die genaue Anzahl sowie Lage und Ausbildung der Anschlussstellen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
eingehen und gleichwertige Entlastungsmaßnahmen fordern.				
Flecken Brome	101	100	nein	
<p>Forderung Vor diesem Hintergrund fordert der Flecken Brome Folgendes: 1. Für das Grundzentrum Flecken Brome wird eine direkte Anbindung über die B 248 an die geplante A 39 eingerichtet. 2. Die Planungen der Ortsumgehung Brome im Verlauf der B 248 dürfen durch die weitergehenden Prüfungen der A 39 nicht behindert, sondern müssen zielgerichtet durchgeführt und beendet werden.</p> <p>Begründung Zu 1: Ziel der Verlängerung der A 39 ist es, zentrale Orte in ihrer Funktion zu stärken und dies über eine Anbindung einer qualifizierten, nachgeordneten Straße zu gewährleisten. Nach dem Regionalen Raumordnungsprogramm des Zweckverbandes Großraum Braunschweig ist Brome als zentraler Ort Grundzentrum der Samtgemeinde Brome und Standort mit Schwerpunktaufgabe „Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten“ sowie Standort mit den besonderen Entwicklungsaufgaben „Erholung und Fremdenverkehr“ und „staatlich anerkannter Erholungsort“.</p> <p>Um diese raumordnungspolitischen Entwicklungsaufgaben sicherzustellen und auszubauen, ist die Anbindung Bromes an ein großräumiges Straßennetz im Zuge des Ausbaus der A 39 zu gewährleisten. Zu 2: Die Ortsumgehung Brome im Verlauf der B 248 ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten. Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Entwicklungsziele und im Hinblick auf die städtebaulichen Zwänge im Ortskern werden zur Zeit drei Planungsvarianten untersucht. Diese Untersuchungen dürfen durch die weitergehenden Prüfungen der A 39 zeitlich nicht behindert werden, sondern müssen zügig vorangetrieben werden.</p>				
Samtgemeinde Brome	107	90	nein	
<p>2. Verbesserung des Verkehrs durch ortsnahe Anbindungen Wir unterstützen eine Linienführung, die den strukturschwachen ländlichen Raum der Samtgemeinde Brome mit über 15.300 Einwohnern durch eine gute ortsnahe Anbindung stärkt, die Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität des Raumes nachhaltig verbessert sowie das nachgeordnete Straßennetz der B 248 und B 244 durch eine Anschlussstelle an die A 39 entlastet. Die in den derzeitigen Planungen vorgesehenen Anschlussstellen im Bereich der Samtgemeinde Brome sind wesentliche Bestandteile dieses Positionspapiers bzw. der positiven Grundaussagen.</p> <p>Die Vorzugstrasse der A 39 führt zu Entlastungen auf der B 248 von 3.000 bis zu 7.000 Kfz/d. weitere Abschnitte es nachgeordneten Straßennetzes erfahren ebenfalls Entlastungen. Die L 289 von der B 188 bis Ehra- Lessien erfährt dagegen eine Verkehrszunahme von bis zu 2.000 Kfz/d.</p>				
Samtgemeinde Brome	107	91	nein	
<p>3. Vorgesehene Trassen Die vorgesehenen Trassenführungen mit der Vorzugsvariante sowie zwei Alternativvarianten im Bereich der Samtgemeinde Brome werden grundsätzlich als realisierbare Linienführungen angesehen. Keine der beiden westlichen Trassenführungen darf die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befindliche Ortsumgehung Brome gefährden. Bei der Realisierung der Varianten im Bereich der Gemeinde Ehra-Lessien wird eine Ortsumgehung von Ehra und Voitze gefordert.</p> <p>Die Planungen zur Ortsumgehung Brome verlaufen, unter Beachtung der Ergebnisse der A 39, zeitgleich weiter. Ortsumgehungen für die Ortschaften Ehra und Voitze sind nicht Bestandteil des Verfahrens zur Linienfindung für die A 39.</p>				
Samtgemeinde Brome	107	92	nein	
<p>4. Realisierung Eine schnellstmögliche Realisierung der Verlängerung der A 39 sowie der Querspange wird wegen deren von uns anerkannter Notwendigkeit unterstützt. Die Gesamtmaßnahme sollte im Süden beginnen und der 1. Abschnitt zwischen Weyhausen und Wittingen erfolgen</p> <p>Die zeitliche Abfolge der baulichen Umsetzung ist kein Bestandteil der Linienfindung für die A 39 und Bestandteil weiterer Planungsschritte.</p>				
Samtgemeinde Brome	107	96	nein	
<p>8. Querspannenplanung Die vorgesehene Vorzugsvariante der Querspange einer B190n in Höhe Bad Bodenteich wird unterstützt. Eine zeitgleiche Fertigstellung im Zuge der Gesamtmaßnahme der A 39 ist erforderlich, um einen wesentlichen Teil des Ost-West / West-Ost-Verkehrs über diesen Neubau möglichst schnell auf die A 39 zu leiten und damit die verkehrlichen Belastungen in den Orten - nicht nur innerhalb der Samtgemeinde Brome - zu reduzieren. Eine Berücksichtigung dieser Querspange ist ein wesentlicher Bestandteil dieses Positionspapiers bzw. der positiven Grundaussagen.</p> <p>Die zeitliche Abfolge der baulichen Umsetzung ist kein Bestandteil der Linienfindung und Bestandteil weiterer Planungsschritte.</p>				
Samtgemeinde Wesendorf	118	11	nein	
<p>Den vorgelegten Unterlagen waren noch keine Äußerungen zu Umleitungsstrecken zu entnehmen. Seitens der Samtgemeinde Wesendorf wird schon heute darauf hingewiesen, das der Streckenabschnitt der Gemeindeverbindungsstraße Nr. 10 (K 31/1 - Umleitungsstrecken sind abhängig von der landesplanerisch festgestellten Linienführung der A 39 und werden in den weiteren Planungsschritten betrachtet. Auf die Linienfindung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens sind sie aufgrund</p>				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

K 29) desolat ist und nur hilfswise saniert werden kann. Weitere Verkehrsbelastungen würden zu weiteren Schäden (Absackungen) führen. Insoweit bitte ich schon heute, geplante Umleitungen nicht zu Lasten dieser Straße zu planen.

Eine Alternative wäre die komplette Sanierung des betroffenen Streckenabschnittes in Kissenbauweise, da für das angrenzende Naturschutzgebiet eine Wiedervernässung vorgesehen ist. Diese Stellungnahme wird auch für die Mitgliedsgemeinden vorgelegt.

Polizeidirektion Lüneburg

166

68

Zu dem hier in Rede stehenden Raumordnungsverfahren für die geplante Bundesautobahn 39 (A39) nimmt die Polizeiinspektion Lüneburg / LüchowDannenberg / Uelzen aufgrund der Zuständigkeit für die Landkreise Lüneburg und Uelzen Stellung.

Im Vorwege wird darauf hingewiesen, dass seitens der Polizeiinspektion Lüneburg/Lüchow-Dannenberg/Uelzen eine Bewertung auf neutraler Basis und nur unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit insgesamt erfolgt.

Die Struktur dieser Stellungnahme nimmt Bezug auf die jeweiligen Kennzeichnungsziffern der "Allgemein verständlichen Zusammenfassung der Unterlagen". Hierbei werden nur die aus polizeilicher Sicht relevanten Punkte dargestellt.

Zu Ziffer 1.2 Lage im Straßennetz und raumordnerische Bedeutung

Neben dem Anschluss an die bestehenden Autobahnen A39 und A 250 sind unter anderem auch Verknüpfungen mit dem untergeordneten Straßennetz geplant. Dieses soll durch die Verknüpfungen entlastet werden. Erfahrungsgemäß trägt die Entlastung untergeordneter Straßen zu einer Verringerung der Verkehrsbelastungen im gesamten Betrachtungsraum bei, was eine Minderung des Unfallgeschehens, eine Steigerung der subjektiven Sicherheit in Bezug auf das Verkehrsgeschehen sowie weitere positive Impulse in Bezug auf die Leichtigkeit des Verkehrs insgesamt erwarten lässt. Unter diesen Gesichtspunkten wird es polizeilicherseits grundsätzlich begrüßt, dass alle kreuzenden Bundes- und Landesstraßen, sowie darüber hinaus auch alle Kreis- und Gemeindestraßen mit hoher verkehrlicher Bedeutung an die A 39 angeschlossen werden sollen. In der konkreten Planungsphase muss aus polizeilicher Sicht aber eine intensive Individualbetrachtung aller Verknüpfungspunkte erfolgen, um durch die Anbindung neu entstehende Konfliktpunkte im untergeordneten Straßennetz von vornherein erkennen und verhindern zu können.

Polizeidirektion Lüneburg

166

69

Zu Ziffer 1.3 Verkehrs- und Straßencharakteristik
Aus polizeilicher Sicht wird es ausdrücklich begrüßt, dass der gemäß RAS-Q gewählte Querschnitt RQ 29,5 für die weitere Planung der A 39 zugrunde gelegt wird.
Dieser beinhaltet beidseitige Standspuren mit einer Breite von je 2,5 m, die polizeilicherseits vor dem Hintergrund der zugrunde gelegten Verkehrszahlen in Bezug auf außergewöhnliche Betriebssituationen, wie z. B Verkehrsunfälle oder Notsituationen, zwingend notwendig erscheinen.
Für die Querspanne B 190n wurde anhand der vorliegenden Daten gemäß RAS-Q ein zweistreifiger Querschnitt mit Zusatzfahrstreifen, entsprechend dem RQ 15,5 , gewählt und wird für die weitere Planung zugrunde gelegt. Obwohl sich in den Unterlagen hierauf bisher kein Hinweis findet, ist anzunehmen, dass die geplante einseitig verlaufende Verkehrsführung mit zwei Fahrstreifen im Gesamtverlauf regelmäßig wechseln wird.
Derartige Verkehrsführungen sind aus polizeilicher Sicht erfahrungsgemäß problematisch, weil sich durch die wechselnde Anzahl der Fahrstreifen bei hohen Geschwindigkeiten ein erhöhtes Unfallrisiko ergibt.
Weiterhin ergeben sich in den einspurigen Bereichen immer dann Probleme, wenn dort Kraftfahrzeuge nach Unfällen oder technischen Problemen liegen bleiben und keine ausreichenden Randstreifen oder Nothaltebuchten zur Verfügung stehen.
In der vorliegenden Planung wird eine Entwurfsgeschwindigkeit (Ve) von 100 km/h zu Grunde gelegt, die im Bereich der Straßenkategorie A II den höchsten Wert darstellt. Das schon in der vorliegenden Planung dieser Höchstwert angenommen wird, kann dahingehend interpretiert werden, dass man nach der Inbetriebnahme mit einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit auf der gesamten Strecke rechnet.
In Verbindung mit einem Verkehrsunfall oder liegendebliebenen Kraftfahrzeugen in einem einspurigen Bereich würde hieraus eine erhebliche Unfallgefahr resultieren.
Vor diesen Hintergründen, der Zweckbestimmung der B 109n als Querspanne zwischen zwei Bundesautobahnen, ihrer exponierten Lage im gesamten Betrachtungsraum, sowie der prognostizierten Verkehrsbelastungen wird polizeilicherseits angeregt, zumindest in den

ihres Ausnahmecharakters (genaue Route der Umleitung, Häufigkeit und Dauer der Inanspruchnahme) nicht relevant. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die A 39 führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsraum und verhindert insgesamt ca. 1.500 Unfälle pro Jahr (Unterlage 5 – Planungsempfehlung aus verkehrlicher Sicht, S. 6).
Die Beteiligung der Polizei in den nachfolgenden Schritten wird zugesagt.

Die Querschnitte sind auch vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit gewählt worden.
Für die B 190n wird ein zweistreifiger Querschnitt mit in der Fahrtrichtung wechselndem Überholfahrstreifen gewählt (Bsp. B 4 Ortsumgehung Uelzen). Der Hinweis zu den Nothaltebuchten wird zur Kenntnis genommen.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Polizeidirektion Lüneburg	166	70		
<p>Zu Ziffer 2.2.2.2 Grundlagenermittlung Zu den sieben dargestellten Linienvarianten ergeben sich aus polizeilicher Sicht einige Anmerkungen, die sich nicht auf die einzelnen Varianten selbst, sondern ausschließlich auf die in Rede stehenden westlichen bzw. östlichen Korridore beziehen. Ein Verlauf der A 39 westlich von Lüneburg und Uelzen, bis südlich Uelzen, würde die dort vorhandenen östlich gelegenen Ortsumgehungen und damit auch die untergeordneten Strecken und Ortsdurchfahrten wesentlich entlasten und die bisherigen Verkehrsströme entzerren. Die Leichtigkeit des Verkehrs und damit die Verkehrssicherheit insgesamt, sowohl in geschlossenen Ortschaften und als auch auf den untergeordneten Nebenstrecken, würde in den genannten Bereichen wesentlich erhöht. Allerdings muss bei dieser Betrachtung auch berücksichtigt werden, dass es bei einem westlichen Verlauf der A 39 bis nördlich oder südlich von Uelzen in beiden Fällen zu einer starken Annäherung an die A 7 kommt. Aufgrund der geringen Entfernung zwischen beiden Autobahnen besteht die hohe Wahrscheinlichkeit, dass sich ein Querverkehrstrom durch „Autobahnwechsler“ auf untergeordneten Nebenstrecken entwickelt. Für diese Annahme spricht vor allem auch, dass es zwischen beiden Autobahnen keinerlei größere Ballungsräume oder sonstige negative Faktoren gibt, die einen Autobahnwechsel in diesem Bereich unattraktiv erscheinen lassen. Ganz im Gegenteil stünden hier gut ausgebaute Landesstraßen für den Wechsel zur Verfügung. Polizeilicherseits wird daher angeregt, diese Kriterien bei entsprechenden Planungen zu berücksichtigen.</p>				<p>Vor allem die westlich Uelzens verlaufende Variante zeigt im Vergleich zur Vorzugsvariante unterschiedliche Entwicklungen der Verkehrsbelastungen im nachgeordneten Straßennetz. Die B 71 zwischen der A 7 und Uelzen sowie die L 250 im Bereich Wriedel – Hanstedt erfahren durch diese Trassenführung eine Steigerung gegenüber der Vorzugsvariante von etwa 2.000 Kfz/d. Für die L 234 Amelinghausen – Wriedel sowie die K 32 Wriedel – Eimke ergibt sich im Vergleich zur Vorzugsvariante dagegen durch die Westvarianten eine Entlastung von ca. 2.000 Kfz/d. Für eine Variante im Westen Lüneburgs und östlich Uelzens ergeben sich keine signifikanten Unterschiede im Vergleich zur Vorzugsvariante. Die Verkehrssicherheit, ausgedrückt durch die Anzahl an vermeidbaren Unfällen, zeigt leichte Vorteile der Vorzugsvariante gegenüber den Westvarianten (Unterlage 5 – Planungsempfehlung aus verkehrlicher Sicht, S. 6).</p>
Polizeidirektion Lüneburg	166	71		
<p>Ein Verlauf der A 39 östlich von Lüneburg bis nördlich von Uelzen wird erwartungsgemäß nur zu einer Verbesserung der Verkehrssituation insbesondere im Bereich der dort schon vorhandenen Ostumgehung Lüneburg führen, wenn entgegen der jetzigen Situation, für außergewöhnlichen Verkehrslagen, wie z.B. Vollsperrungen nach Verkehrsunfällen, adäquate Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden. Die bisher in solchen Lagen feststellbare überproportionale Beanspruchung der untergeordneten Nebenstrecken und der Ortsdurchfahrt Lüneburg, mit allen daraus resultierenden Risiken für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, könnten hierdurch signifikant gesenkt werden. Darüber hinaus erscheint eine Entzerrung des Verkehrsaufkommens insgesamt durch die Schaffung von geeigneten Umleitungsstrecken wahrscheinlich. Aus polizeilicher Sicht ist für diesen Fall auch die Begradigung der Kurve im Bereich zwischen den jetzigen AS Moorfeld und AS Lüne-Moorfeld erforderlich, da es sich hier um eine schon länger bestehende Unfalllinie handelt. Eine Entschärfung dieses Bereiches könnte mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer Absenkung des Verkehrsunfallaufkommens und damit zur Vermeidung von Personen- und Sachschäden bzw. unfallträchtiger Situationen, wie z.B. Staubildungen, führen. Allein die Beseitigung dieses Unfallschwerpunktes würde aus polizeilicher Sicht eine wesentliche Verbesserung in Sachen Verkehrssicherheit darstellen und erscheint somit bei einem entsprechenden Verlauf der A 39 zwingend notwendig.</p>				<p>Umleitungsstrecken sind abhängig von der landesplanerisch festgestellten Linienführung der A 39 und werden in den weiteren Planungsschritten betrachtet. Auf die Linienfindung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens sind sie aufgrund ihres Ausnahmecharakters nicht relevant. Die Unfalllinie im Zuge der bestehenden B 4 Ortsumgehung Lüneburg wird mit der Vorzugsvariante beseitigt.</p>
Polizeidirektion Lüneburg	166	72		
<p>Ein westlicher Verlauf der A 39, beginnend von nördlich Uelzen in Richtung Süden, würde die teilweise Einbindung der hier verlaufenden B4 ermöglichen. Aus polizeilicher Sicht ergäbe sich daraus der Vorteil, dass insbesondere vor dem Hintergrund der derzeit bundesweit diskutierten Problematik der "Mautflucht" hier eine Entlastung für untergeordnete Nebenstrecken und Ortsdurchfahrten erzielt werden könnte, was eine Erhöhung der Verkehrssicherheit insgesamt erwarten lässt. Als attraktive Nebenstrecke stünde nur noch die Ostumgehung Uelzens zur Verfügung, und dies auch nur für wenige Kilometer. Weitere attraktive untergeordnete Nebenstrecken sind nach bisherigem Planungsstand nicht erkennbar.</p>				<p>Bei einem kompletten Verlauf der A 39 zwischen Uelzen und Gifhorn im Zuge der bestehenden B 4 verringert sich die Verkehrsbelastung auf der B 4 deutlich (- 8.000 Kfz/d) im Vergleich zum Verlauf der Vorzugsvariante (- 4.000 Kfz/d). Ein erheblicher Vorteil für die Verkehrssicherheit ergibt sich im Vergleich zur Vorzugsvariante nur für die Variante 5. Diese kommt jedoch aus anderen verkehrlichen / städtebaulichen und raumordnerischen Gründen (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 5 – Planungsempfehlung aus verkehrlicher Sicht) sowie aus Sicht der UVS (Unterlage 1 – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich) nicht als Vorzugsvariante in Betracht.</p>
Polizeidirektion Lüneburg	166	73		
<p>Zu einem östlichen Verlauf der A 39 ab nördlich Uelzen in Richtung Süden ist aus polizeilicher Sicht anzumerken, dass hierdurch im Bereich südlich Uelzens die B4 in ihrer jetzigen Funktion erhalten bleibt. Dies würde zum einen eine breitere Streuung des Verkehrsaufkommens möglich machen, was positive Effekte für die Belastung der untergeordneten Nebenstrecken erwarten lässt. Zum anderen würde aber die bereits mehrfach aufgezeigte Problematik der</p>				<p>Der östliche Verlauf der Vorzugsvariante führt zu einer Entlastung der bestehenden B 4 von ca. 4.000 Kfz/d sowie zu weiteren Entlastungen auf dem nachgeordneten Straßennetz, was die Verkehrssicherheit in diesem Streckenabschnitt erhöht. Die Mautproblematik ist als Sonderfall nicht Bestandteil der Linienfindung.</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

"Mautflucht" weiter bestehen, da eine gut ausgebaute Fernstraße als Alternative zur mautpflichtigen Autobahn weiter zur Verfügung stünde. Nach den bisherigen Erfahrungen muss daher unterstellt werden, dass insbesondere der Güterfernverkehr weiter von dieser Alternative Gebrauch machen würde und sich somit die erwartete Gesamtentlastung für die untergeordneten Nebenstrecken verringert.

Polizeidirektion Lüneburg

166

74

Aus polizeilicher Sicht ist der geplante Ausbau der B 190n von Breitenhees über Bokel und Reinstorf weiter Richtung Osten wünschenswert. Breitenhees mit seiner bisherigen Funktion als Verteilerknoten in Richtung Süden, Norden und Westen würde durch den Bau sinnvoll um die Alternative in Richtung Osten ergänzt. Aufgrund der angedachten Funktion der B 190n ist zu erwarten, dass hierdurch der gesamte Bereich südlich von Uelzen eine deutliche Entlastung auf den dort vorhandenen untergeordneten Nebenstrecken und Ortsdurchfahrten erfährt. Diese Entlastung lässt sowohl eine signifikante Verbesserung der Leichtigkeit des Verkehrs, sowie der Verkehrssicherheit insgesamt, in dem o.g. Betrachtungsraum erwarten.

Die Verlängerung der B 190n nach Westen bis Breitenhees ist Bestandteil der Untersuchungen; im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist nur die B 190n zwischen den Autobahnen A 39 und A 14 enthalten. Eine Aufnahme der gesamten B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist im Rahmen der fünfjährigen Überarbeitung möglich.

An dieser Stelle sei nochmals auf die o.g. Ausführungen hinsichtlich des geplanten Regelquerschnitts der B 190n hingewiesen. Die Erfüllung der vorstehend formulierten Erwartungen hängt aus Sicht der Polizei im wesentlichen davon ab, dass die B 190n nach ihrer Inbetriebnahme als attraktive und mit ausreichend Kapazitäten ausgestattete Ausweichstrecke vom Fernverkehr akzeptiert wird.

Polizeidirektion Lüneburg

166

75

Zu 2.2.2.3 Verkehrliche / städtebauliche Wirkungen
Die durch den Bau der A 39 prognostizierte Verringerung der Verkehrsunfälle mit Personen- bzw. Sachschäden um maximal 2,2% pro Jahr gegenüber dem Bezugsfall eröffnet aus polizeilicher Sicht eine sehr erfreuliche Perspektive.
Hierfür spricht auch, dass durch die Prognosen hinsichtlich der Trennwirkung und des Zeitaufwandes absolute Einsparungen von 0,4 % bzw. 1,5 % zum Bezugsfall in Aussicht gestellt werden.
Dem gegenüber steht eine prognostizierte absolute Erhöhung des Wegeaufwandes von 0,4%, die unter anderem durch die Verlagerung des Verkehrs von innerörtlichen Strecken auf die A 39 begründet wird. Polizeilicherseits ist hierzu festzustellen, dass die Prognosen im Vergleich aller Faktoren, trotz einer leichten Steigerung des Wegeaufwandes, eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit insgesamt erwarten lassen.

Die Aussagen werden bestätigt (Unterlage 5 – Planungsempfehlung aus verkehrlicher Sicht).

Polizeidirektion Lüneburg

166

76

Abschließende Hinweise
Der Bau der A 39 stellt sich als Zukunftsprojekt dar. Heutige Planungen und Stellungnahmen müssen sich auf ein noch nicht genau definiertes Zeitfenster beziehen und auch in Zukunft sinnvoll sein.
Daher erscheint es aus hiesiger Sicht zulässig, schon in diesem frühen Stadium auf weitere notwendige und planungsrelevante Faktoren hinzuweisen.
Die Anbringung von Wechselverkehrszeichen-Anlagen im Verlauf von Bundesautobahnen stellt schon heute eine sinnvolle Ergänzung anderer straßenbaulicher Maßnahmen dar, deren positiver Einfluss auf die Verkehrssicherheit insgesamt unbestritten ist.
Durch Wechselverkehrszeichen-Anlagen wird die notwendige Steuerung der Verkehrsflüsse anlassbezogen möglich, was sich z.B. bei Stau, Glatteis oder schweren Unfällen als wirkungsvoll erwiesen hat.
Insbesondere die übermäßige Belastung der untergeordneten Nebenstraßen und Ortsdurchfahrten kann hiermit zumindest verringert werden.
Aus diesem Grund wird seitens der Polizeiinspektion Lüneburg/LüchowDannenberg/Uelzen schon heute angeregt, den Einbau entsprechender Anlagen in die weitere Planung der A 39 aufzunehmen und zu berücksichtigen. Hierbei sollte insbesondere der Bereich um Lüneburg Berücksichtigung finden.
Die Zahl der Wildunfälle im Bereich der Polizeiinspektion Lüneburg/LüchowDannenberg/Uelzen hat schon heute einen signifikanten Anteil an den Gesamtunfallzahlen erreicht und muss permanent betrachtet und mit Präventionsmaßnahmen begleitet werden.
Das derzeitige Planungsstadium lässt erkennen, dass der Bau der A 39 sowie der B 190n vielerorts durch Wald- und Wiesengebiete führt.
In diesen Gebieten ist durch den Ausbau mit neuen Risiken in Bezug auf Verkehrsunfälle mit Wild zu rechnen. So werden z.B. bisherige Wildläufe, Aufenthaltsgebiete und Futterquellen voneinander getrennt. Im Verlauf dieser Strecken werden neue kritische Punkte geschaffen, die aus polizeilicher Sicht schon in der Planungsphase berücksichtigt werden sollten.
Für den Bereich des Straßenbaus wurden geeignete bauliche Maßnahmen

Die Hinweise zu den Wechselverkehrszeichen- Anlagen und den Wildunfällen werden zur Kenntnis genommen. Die genaue Art der Beschilderung sowie die Anlage und Ausbildung von Tierquerungsmöglichkeiten ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

entwickelt und erprobt, die eine wirkungsvolle Verhinderung solcher kritischen Punkte erwarten lassen. Beispielhaft sei hier der Einbau von sogenannten „Psychobarrieren“ genannt. Daher wird, aus den genannten Gründen seitens der Polizei angeregt, auch diesen wesentlichen Aspekt der Verkehrssicherheit in der weiteren Planung berücksichtigen. Fazit Seitens der Polizeiinspektion Lüneburg / Lüchow-Dannenberg/Uelzen bestehen gegen die bisherige Planung zur A 39 grundsätzlich keine Bedenken.

Industrie- u. Handelskammer Lüneburg - Wolfsburg

175

944

Durch die Realisierung des Verkehrsprojektes A 39 / A 14 wird der größte nicht durch Bundesautobahnen erschlossene Raum zwischen den Bundesautobahnen A 2, A 7, A 10 und A 24, der infolge der früheren Teilung Deutschlands außerordentliche verkehrsinfrastrukturelle Defizite aufweist, endlich verkehrlich so aufgewertet, dass er in seiner Grundausstattung mit anderen Teilräumen der Bundesrepublik Deutschland gleichgestellt werden kann. Darüber hinaus braucht der Norden Deutschlands die A 39 für eine bedarfsgerechte Verkehrsentwicklung, gerade auch vor dem Hintergrund bereits vorhandener bzw. noch zu erwartender Hafenhinterlandverkehre. Nur mit ihr können die wachsenden Verkehrsströme nachhaltig und effektiv bewältigt werden, zumal die Bundesstraßen in Spitzenzeiten schon heute an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Es ist daher im Interesse der gesamten Wirtschaft Nordost-Niedersachsens, wenn das Raumordnungsverfahren für die A 39 zügig abgeschlossen wird.

Dieses vorausgeschickt nimmt die Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg wie folgt Stellung:

Die Industrie- und Handelskammer hält die am 27.03.2006 von der Regierungsvertretung Lüneburg zur Stellungnahme vorgelegten Planungen mit der darin enthaltenen Vorzugsvariante zum Trassenverlauf der A 39 und zur Führung der Querspange B 190 n aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht mit Blick auf die zu Grunde gelegten verkehrsinfrastrukturellen und regionalwirtschaftlichen Zielsetzungen für grundsätzlich umsetzungswürdig. Allerdings weist die IHK auf folgende aus Sicht der regionalen Wirtschaft zu berücksichtigende Punkte hin:

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1245

1.2 Fehlender verkehrlicher Bedarf

Verkehrsprognosen widersprechen einem Bau der A 39 im Landkreis Gifhorn laut "Verkehrsuntersuchung für die A39 Lüneburg bis Wolfsburg" (VfdA39), Seite 49, ist auf dem Autobahnteilstück zwischen Wolfsburg und Uelzen im Jahr 2015 mit einem Fahrzeugaufkommen von 16.000 bis 21.000 Kfz/Tag zu rechnen. Solche Kfz-Prognosen rechtfertigen nicht den Bau einer Bundesautobahn, sondern bestenfalls einen 2- oder maximal 3-streifigen Straßenneubau. Auch werden die genannten Verkehrszahlen nur in der Nähe von Wolfsburg durch den Berufsverkehr erreicht, und zwar auf einem A 39-Teilstück zwischen Wolfsburg und Brome. Die geringe Auslastung der geplanten A 39 erklärt sich dadurch, dass regionale Kreisstädte wie Gifhorn laut der Vorzugsvariante nicht an die A 39 angebunden werden. Aber auch eine Anbindung von Gifhorn ließe die Prognosezahlen nur auf 23.000 Kfz/Tag steigen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Gifhorn bereits jetzt durch die Bundesstraße 188 und die bundesstrassenähnliche K 114 verkehrstechnisch gut an Wolfsburg angebunden ist, zusätzlich bestehen Zug- und Busverbindungen.

Die Straßenbauverwaltung folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen.

Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspange zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum, vor allem auch im Raum Uelzen.

Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt.

Siehe Kommentare zur ID 814 - NABU Uelzen [190] in Kapitel 0.5 und zur ID 1001 - LBU [187] in Kapitel 0.4.1.

Die SBV folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen.

Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspange zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum, vor allem auch im Raum Uelzen.

Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt.

Im gesamten innerhalb der VUNO betrachteten Raum zwischen den Autobahnen A 2, A, 10, A 24 und A 7 sind Defizite in der Raumerschließung festgestellt worden. Die Dichte des Bundesfernstraßennetzes im Untersuchungsraum ist bundesweit unterdurchschnittlich (0,08 km/km² zu 0,15 km/km²).

Die Straßen verlaufen i.d.R. durch die Ortslagen und übernehmen gleichzeitig die Funktion von Wohn- und Geschäftsstraßen wodurch sich Engpässe im Fernstraßennetz ergeben. Durch die Netzstruktur ergibt sich ein erhöhtes Unfallrisiko. Die Luftverschmutzung sowie die Lärmbelastung innerhalb der Ortslagen durch den Lkw-Verkehr ist vergleichsweise hoch. Im Vergleich zu ähnlich strukturierten Räumen in der Bundesrepublik besteht im Untersuchungsraum ein hoher Zeitaufwand zur Überwindung der Strecken sowie eine hohe Lärm- und Schadstoffbelastung in den Ortslagen und ein erhöhtes Unfallrisiko (s.o.).

Der motorisierte Verkehr im Untersuchungsraum wird in der Zukunft weiterzunehmen, was zu einer weiteren Verschlechterung der Verbindungsqualitäten führt.

Der höchste Raumwiderstand im Untersuchungsraum ergibt sich im Bereich der Elbtalniederung sowie weiterer Flusstäler.
Gemäß VUNO wird der Umwelteingriff für die Verbindung Wolfsburg – Lüneburg am geringsten eingeschätzt.

In der VUNO wird für die neu zu bauenden Bundesstraßen der G- Variante ein 4- streifiger, planfrei und zügig trassierter Querschnitt zugrunde gelegt (VUNO 95, S. 222; VUNO 2002, S. 30).
Aufgrund der erwarteten hohen SV- Belastung und der Länge der Streckenabschnitte über 20 km wäre für diese Bundesstraßen nach RAS-Q ein RQ 26 anzuwenden. Durch bestehende Raumwiderstände (z.B. Dumme- Niederung) und nicht vorhandene Straßen in dem entsprechenden Bereich (Wolfsburg- Uelzen) sind die Bundesstraßen der G- Variante neu zu bauen. Außerdem schaffen diese Straßen keine direkte Verbindung zwischen den Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg sowie dem Oberzentrum Wolfsburg und dem Mittelzentrum Salzwedel.
Eine Entlastung für die B 4 ergibt sich durch die G- Variante nicht; die Verkehrsbelastung nimmt auf bis zu 25.000 Kfz/d zu. Weitere Maßnahmen mit den entsprechenden Auswirkungen (Eingriff in die Umwelt, Kosten) werden im Zuge der B 4 erforderlich.

Durch die A 39 lassen sich der Zeitaufwand zur Zielerreichung sowie das Unfallrisiko im Untersuchungsraum senken.

Die geplante A 39 dient auch großräumigen Verbindungen (Verbindungsfunktionsstufe A I nach RAS-N) und verbessert die zurzeit noch unzureichenden Verbindungs- und Erreichbarkeitsqualitäten des Untersuchungsraumes erheblich (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 57 ff, insbesondere Kapitel 7.7.1).
Die Dimensionierung von Fernstraßen erfolgt durchweg für längere Abschnitte (Netzmaschen), im vorliegenden Fall für den Abschnitt A 2 bis A 250. Häufige Wechsel des Regelquerschnittes würden nicht verantwortbare Sicherheitsrisiken erzeugen.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182 1246

Verkehrsprognosen widersprechen einem Bau der B 190n in Niedersachsen Für die B 190n ergeben die Verkehrsprognosen im Jahr 2015 Belastungen von 14.000 Kfz/Tag zwischen Salzwedel und der A 39, ca. 9.000 Kfz/Tag bei Weiterführung der B 190n bis an die B 4 / B 191. Die genannten Verkehrszahlen, die sich ohne den Bau der B 190n auf die Bundesstraßen B 71 und B 248 aufteilen würden, rechtfertigen nicht den Bau einer neuen Bundesstraße und die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft. Da die B 71 mit 4.000 - 6.000 Kfz/Tag und die B 248 mit 4.000 - 9.000 Kfz/Tag prognostiziert werden, sind ausreichend Kapazitäten vorhanden, um den Verkehr der B 190n komplett aufzunehmen.

Autobahn A 39 erzeugt zusätzliche Kfz-Kilometer und höheren Kraftstoffverbrauch durch Umwegfahrten

Die geplante A 39 führt nicht zu weniger Kfz-Kilometern, sondern es ergibt sich ein zusätzlicher Wegeaufwand, also Umwege, von bis zu 110 Mio. Kfz-km/a je nach Variante (Seite 51 VfdA39). Genaue Rechenbeispiele wurden von der Kreisgruppe des NABU Gifhorn erstellt, denen wir uns anschließen. Volkswirtschaftlich und unter Naturschutzaspekten macht eine solche Rechnung wenig Sinn, steigt doch mit jedem gefahrenen Kilometer die Belastung für Mensch, Natur und Umwelt an. Gerade vor dem Hintergrund der steigenden Klimabelastung durch CO2 sind Umwegfahrten in diese Größenordnung unverantwortbar.

Prognostizierte Verkehrszahlen liegen zu hoch und können zu politischen Fehlentscheidungen führen

Das Verkehrsaufkommen im Landkreis Gifhorn zeichnet sich durch einen hohen Anteil örtlichen Verkehrs, aber durch wenig Fern- oder Durchgangsverkehr aus. So weist die zentrale Nord-Süd Verkehrsader, die B 4, an der Kreisgrenze zum Landkreis Uelzen heute gerade einmal 4.000 Kfz/Tag auf (Anlage 6 VfdA39, Straßenverkehrszählung 2003), für eine ausgebauten Bundesstraße ein geringer Wert.

Verkehrsprognosen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) liegen für das Jahr 2010 vor (www.zgb.de). Diese weichen deutlich von der Bezugsfallbelastung 2015 (Anlage 13) der "Verkehrsuntersuchung für die A 39! ab.

Siehe Kommentar zur ID 1001 - LBU [187] in Kapitel 0.4.1. Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur A 39 ermittelten Verkehrsbelastungen für den Bezugsfall 2015 ohne A 39 weichen von den im Auftrag des ZGB prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2010 (Planfall P0) vor allem vor dem Hintergrund des unterschiedlichen Bezugsjahres nicht wesentlich voneinander ab.

- Die westliche Weiterführung der B 190n über die A 39 wurde in Abweichung zum BVWP für diese Verkehrsuntersuchung unterstellt.

- Für den Fall, dass die Fortführung der B 190n wie im BVWP03 vorgesehen nicht realisiert wird, würden die nördlich und südlich parallel zur B 190n bzw. auf die B 190n zu laufenden Straßenzüge mit Verkehrsmengen bis zu 2.000 Kfz pro Werktag zusätzlich belastet.

• Die per Saldo zu erwartenden zusätzlichen Fahrleistungen resultieren insbesondere aus die A 39 nutzenden Mehrwegen, die zur Verkürzung der Gesamtfahrzeiten von den Verkehrsteilnehmern gewählt werden. Durch die veränderte Wegewahl können in der Regel Entlastungen von nachgeordneten Straßen (u. a. Ortsdurchfahrten) erreicht werden. Das Phänomen erhöhter Fahrleistungen tritt z.B. auch bei normalen Ortsumgehungen auf, die in der Regel länger sind als die direkte Verbindung durch den Ort. Insofern stehen hier Interessen des Umweltschutzes im Widerspruch zur Zielsetzung, den Kfz-Verkehr soweit wie möglich aus den Ortsdurchfahrten herauszunehmen.

• Eine Beurteilung der für die A 39 prognostizierten Verkehrsbelastungen allein auf der Grundlage von Verkehrszählungsergebnissen im Korridor der A 39 ist nicht

Die prognostizierten Verkehrszahlen sind ein entscheidendes Argument für die Planungen zur BAB A 39. Nur ein hohes Verkehrsaufkommen rechtfertigt die Planungen und den späteren teuren Bau der Autobahn in einer dünnbesiedelten Region mit den Landkreisen Gifhorn, Lüchow-Dannenberg, Uelzen und Lüneburg mit Bevölkerungsdichten zwischen 42 und 130 Einwohner/km². Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte liegt in der Bundesrepublik bei 231 Einwohner/km² (Quelle: nls.niedersachsen.de, 2003). Möglichst hohe prognostizierte Verkehrszahlen sind erforderlich, um einen vordringlichen Bedarf für den Bau der A 39 aufzuzeigen. Da die Autobahn vor allem Verkehr der dünnbesiedelten Region aufnehmen wird, sind die genannten Steigerungen der Verkehrsbelastung nicht nachzuvollziehen.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1247

Planung zur BAB A 39 und B 190n gehen am Bedarf vorbei
Die behauptete internationale und nationale Bedeutung der geplanten A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg wird angezweifelt. Wichtigste deutsche Nord-Süd Verbindung in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Untersuchungsraum bleibt die BAB A 7 Die A 39 wird gemeinsam mit der A 250 bestenfalls ein verkehrstechnischer Bypass zur A 7 mit Bedeutung im Staufall oder ggf. im Urlaubsreiseverkehr. Die A 39/A 250 bietet eine Ausweichmöglichkeit zur A 7 ab Dreieck Salzgitter bis nach Hamburg. Die ausweichenden Verkehre treffen am Maschener Kreuz, dass schon heute stark belastet ist, wieder auf die A 7. Da die A 39/ A 250 ca. 30 bis 50 km länger sein wird als die A 7, kann eine wesentliche Nutzung dieser Trasse als Fernverbindung ausgeschlossen werden.
Im Landes-Raumordnungs-Programm (LROP) steht unter Nr. C 3.6.3, 01 die eindeutige Aussage: Die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist grundsätzlich ausreichend.

- Aus den genannten Gründen werden die Entwicklungen von kostengünstigen und naturverträglichen Alternativen zur Planung der A 39 und B 190n gefordert.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV Niedersachsen e.V.

184

1183

Der Bau der A39 widerspricht den Vorgaben des Raumordnungsprogramms des Landes Niedersachsen (LROP)
Dort heißt es im Kapitel "Verkehr und Kommunikation": . . . Durch räumliche Planungen sollen Raumfunktionen so zugeordnet werden, dass der Verkehrsbedarf minimiert wird. Eine Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum ist anzustreben. Bei der räumlichen Entwicklung der Regionen ist auf eine Begrenzung des Verkehrswachstums hinzuwirken. Die innerregionale Verkehrsentwicklung soll durch wohnortnahe Befriedigung der Alltagsbedürfnisse der Menschen auf Verkehrsmittel hingelenkt werden, die die Umwelt am wenigsten belasten" (LROP, S. 63, Zif. C 3.6, Absatz 01).
Im Gegensatz dazu verfolgen die Planer der A39 eine Konzentrierung des Wirtschaftswachstums auf Kosten der Region und nehmen ein Verkehrswachstum, insbesondere des internationalen Durchgangsverkehrs, in Kauf, der lt. LROP " ... in verstärktem Umfang auf Schiene und Wasserstraße verlagert werden" soll, um einer Überlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf Natur und Umwelt zu begegnen" (LROP, S. 90, Zif. C3.6, Absatz 02).
Der Bau der A39 ist somit kontraproduktiv insbesondere für die Erreichung der raumordnerischen Zielvorgaben für die regionale und überregionale Verkehrsentwicklung, die regionale Wirtschaftsentwicklung sowie Erhalt und Weiterentwicklung des Natur- und Umweltzustandes.

Das aktuelle Niedersächsische Raumordnungsprogramm macht folgende grundsätzliche Aussage : "Die überregionale Erschließung des Landes des durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist grundsätzlich ausreichend. Die Autobahnen haben insbesondere die Aufgabe, das nachgeordnete Straßennetz vom Fernverkehr zu entlasten." (LROP, S. 67, C.3.6.3, Absatz 01).
Die ROV-Unterlagen A39 sagen aus, dass z.B. die A 7 nur geringfügig durch eine A39 entlastet werden würde. Ursache sei, dass zukünftig eine fertiggestellte A 14 den Durchgangsverkehr in Richtung SO-Deutschland und SO-Europa verstärkt auf sich ziehen würde (s.o. aber unsere Aussagen zum Gesamtprojekt). Diese Bewertung der ROV-Unterlagen unterstreicht die Feststellung der VUNO 95 und 02, dass zur Regionalen Raumerschließung lediglich drei- oder vierspurige Bundesstraßen langfristig ausreichen würden (s.o. aber unsere Aussagen zum Gesamtprojekt).

Eine B 4-Variante wurde nicht ausreichend untersucht und zudem fehlerhaft bewertet. Eine Kritik an den dazu vorgelegten Unterlagen ist in der Anlage dargelegt.

zielführend. Bei einem solchen Vergleich können weder die zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsströme (Zielwahl- Substitution) noch die von der A 39 ausgehenden Bündelungs- und Verlagerungseffekte berücksichtigt werden. • Die in der VU A 39 ausgewiesenen Prognose-Verkehrsbelastungen wurden auf der Grundlage des Integrations Szenario der BVWP 2003 berechnet. Die verkehrszweigübergreifende bundesweite Verkehrsprognose ist für projektspezifische Verkehrsprognosen von Bundesfernstraßen maßgebend.

Wesentliches Ziel der A 39 ist die Erschließung des nordostniedersächsischen Raumes durch den Abbau der bestehenden Erreichbarkeitsdefizite und durch Verbesserung der Verbindungsqualität. Außerdem schafft die A 39 eine zusätzliche Verbindung von Süd- und Ostdeutschland Richtung Nordsee und Skandinavien. Gleichzeitig bewirkt die A 39 eine Entlastung der A 7 sowie des bestehenden Straßennetzes.
Durch die A 39 kommt es im Maschener Kreuz sowohl zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen (+ 4.000 Kfz/d aus Richtung Lüneburg über die A 250 zur A 7 Richtung Flensburg) als auch zu Verkehrsentlastungen.
Nach der Bekanntmachung des ML vom 13.04.2005 (303.1-20 302/23-2-1) zur Änderung und Ergänzung des Landes-Raumordnungsprogramms "... will Niedersachsen 1. die zentrale Lage im europäischen Wirtschafts- und Verkehrsraum [...] nutzen. [...] 6. die Verkehrsinfrastruktur [...] als zentrale Voraussetzung für Mobilität, Wachstum und Beschäftigung in allen Teilräumen sichern und ausbauen."

Die A 39 führt im nachgeordneten Straßennetz zu einer Entlastung, auch der Ortsdurchfahrten. An einigen Stellen, vor allem in der Nähe der Anschlussstellen an die A 39, kann es auch zu einer Steigerung der Verkehrsbelastung kommen (Unterlage 5 – Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 12f). Gedanken zur Umsetzung der Maßnahme in Bauabschnitten sind nicht Bestandteil der Linienfindung.

Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der BVWP und ist mit dem Beschluss des 5. FstrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen. Die Prüfung von Alternativen ist Gegenstand der üblichen Planungspraxis (im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des FFH-Ausnahmeverfahrens).
Bei Öko- Stern- Maßnahmen ist davon auszugehen, dass alle naturschutzfachlichen Sachverhalte durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und Prüfungen der sonstigen naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH-VP, mit dem Erlangen des Baurechts rechtlich umfassend abgearbeitet sind. Gegenüber der allgemeinen Planungspraxis sind keine besonderen Verfahrensschritte für die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages erforderlich und vorgesehen. Durch besondere Kennzeichnung von Öko- Stern- Maßnahmen im Entwurf des Straßenbauplans erhält das Parlament entsprechend der Begründung des 5. FstrAbÄndG rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des "besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages" zu informieren. Die Art und Weise der Abarbeitung bzw. die Begründung für die Aufhebung wird in einem zusammenfassenden Bericht dargestellt.
Die Öffentlichkeit wird nach dem UVPG auf den Ebenen des Raumordnungsverfahrens und des Zulassungsverfahrens angehört bzw. beteiligt. Das Ergebnis der Abarbeitung der naturschutzfachlichen Problematik wird mit der

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Die Erforderlichkeit der Untersuchung von Alternativen haben wir weiter oben sowie am Ende unserer Stellungnahme weiter ausgeführt.

Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht. Informationen werden gemäß UIG und Informationsfreiheitsgesetz erteilt.
(Drucksache 16/1743 des Dt. Bundestages vom 02.06.2006)

Die Verbindungs- und Erreichbarkeitsqualitäten im Untersuchungsraum steigen mit der A 39 an. Dadurch ist sie grundsätzlich geeignet, im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen die Erreichung der in den Raumordnungsprogrammen und Entwicklungsplänen dargestellten Ziele und Grundsätze zu unterstützen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 75 sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung).

Über die grundsätzliche Möglichkeit einer Autobahn, die regionalwirtschaftliche Entwicklung durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit zu fördern, besteht in der Fachöffentlichkeit Konsens (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 6 ff).

Die A 39 bewirkt eine Entlastung der A 7 in Höhe von etwa 5.000 Kfz/d.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1009

2.2 Fehlender verkehrlicher Bedarf, keine Entlastung für die Ortsdurchfahrten Melbeck u.a. Orte

"Ziel dieses gesamten Verkehrskonzeptes ist die Erschließung des strukturschwachen Raumes zwischen den Autobahnen A 7 im Westen, A 24 im Norden, A 10 im Osten und A 2 im Süden. Dieser größte autobahnfreie Raum in der Bundesrepublik Deutschland hat, auch durch die jahrzehntelange deutsche Teilung, erhebliche Standortnachteile infolge einer unzureichenden verkehrlichen und raumordnerischen Entwicklung" (Erläuterungsbericht S.11: gemeint ist wohl die Hosenträgervariante).

Als weitere nachgeordnete Ziele sind die Entlastung der Ortsdurchfahrten, Entlastung der hoch frequentierten und Stau gefährdeten Nord- Süd-Verbindung A7 (s. hierzu Eingabe Aktion Lebensberg e.V. vom 20.05.2006), eine bessere Anbindung der Oberzentren Wolfsburg und Lüneburg sowie der Mittelzentren Gifhorn, Lüchow, Salzwedel, Uelzen und Wittingen durch eine hochwertige Netzergänzung genannt.

Legt man das genannte Ziel des Vorhabens und seine Unterziele als Maßstab zugrunde, wird die zum Teil pauschale Betrachtungsweise und gerade die Bedarf Begründung der A39 durch die Verkehrsuntersuchungen in den Unterlagen nicht gerecht. Dieses begründet die Aktion Lebensberg e.V. in ihrer Eingabe vom 20. Mai 2006 bei der Regierungsvertretung Lüneburg im Kapitel A 1 auf der Seite 7 und im Kapitel A 3 auf der Seite 9 ff und im Kapitel 8 unter Nr. C 3.6.3, 01 auf der Seite 16 bei der Regierungsvertretung Lüneburg. Sie weist eine unzulängliche Verkehrsuntersuchung und -prognostik, wie sie im Ordner 29 dargelegt sind, nach. Eine Prognose, die einen echten Verkehrsbedarf in dem betrachteten nordöstlichen Raum Niedersachsens aufzeigt, ist aber erforderlich, um den Bau einer Trasse rechtfertigen zu können.

Wird die Richtigkeit der Prognose zum Verkehrsaufkommen unterstellt, geht die Straßenbaubehörde ohne den Bau der A 39 von einer Verkehrsbelastung der B 4 von bis zu 28.000 KFZ pro 24 h im Jahr 2015 im Abschnitt Melbeck aus. Diese Zahl gilt laut Aussage des Erläuterungsberichtes für jenen Streckenabschnitt, der im Jahr 2000 ca. 19.131 KFZ/24 h abwickelte. (Erläuterungsbericht, Seite 96 ff). Für den Fall des Baues der Autobahn geht die Straßenverkehrsbehörde auf Basis der genannten Prognose von einem Verkehrsaufkommen von 21.000 bis 31.000 KFZ / 24 h auf der A 39 von Lüneburg bis Uelzen aus (Erläuterungsbericht, S. 98). Für die B 4 werden im Abschnitt Melbeck in 2015 auch dann noch 21.000 KFZ pro Tag erwartet (Erläuterungsbericht, S. 100). Sollten diese Zahlen stimmen, so bringt der Bau der A 39 keine spürbare Entlastung für Melbeck in 2015 gegenüber 2000, sondern zusätzlich zum Jahr 2000 etwa 2000 Kfz / 24 h täglich mehr. Eine Reduzierung von vorhergesagten 28.000 Kfz auf ca. 21.000 Kfz in 2015 durch den Bau der A39 rechtfertigt jedoch auch hier nicht deren Bau und erfüllt nicht signifikant das vorgegebene verfolgte Ziel der Entlastung der Ortsdurchfahrten. Auf weitere Beispiele wird an dieser Stelle verzichtet. Sie sind aus den entsprechenden Ordnern (Erläuterungsbericht, Ordner 29) zu erschließen.

Die A 39 soll zu einer wesentlichen Entlastung der Ortsdurchfahrten, insbesondere Melbeck, Kirchweye u.a. führen. Es werden keine Argumente genannt, warum dieselbe Entlastung nicht auch durch Ortsumfahrungen und

Siehe auch Kommentare zur ID 1183 BUND [184] in diesem Kapitel und zur ID 997 - LBU [187] im Kapitel 0.5. Die Ortsumgehungen Kirchweye im Zuge der B 4 ist in den Untersuchungen zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen sowie der von der A 39 ausgehenden verkehrlichen/städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen berücksichtigt (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 40). Die Verkehrsbelastung der A 39 resultiert im Wesentlichen aus regionalen Verkehrsverlagerungen und schafft eine Entlastung des bestehenden Straßennetzes (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, S. 56 f sowie S. 75). Die Wirkungen der A 39 im SV- Verkehr entsprechen in etwa der des Kfz-Verkehrs. Bezogen auf die B 4 kann davon ausgegangen werden, dass der heutige SV- Anteil von ca. 15 % des Gesamtverkehrs auf einen unterdurchschnittlichen Anteil (< 7 %) fallen wird. Absolut betrachtet wird dann der SV- Verkehr auf der B 4 um etwa 90 % abnehmen. Das führt trotz des insgesamt gegenüber heute geringfügig höheren Verkehrsaufkommens zu einer deutlichen Entlastung in den Ortsdurchfahrten, da die lärm- und schadstoffbedingten Beeinträchtigungen vornehmlich durch den SV- Verkehr verursacht werden.

den weiteren Ausbau der B 4 durch bedarfsgerechte Regelquerschnitte RQ 15 und RQ 20 erreicht werden kann? Die Frage ist um so berechtigter, als die Ortsumfahrung Kirchweye ohnehin nach Zusage des Bundestagsabgeordneten Struck als neues Projekt in den vordringlichen Bedarf des BVWPes 2003 aufgenommen wird. Vermeintliche raumordnerische Defizite (Erreichbarkeit der Region Nordostniedersachsen) ließen sich so bedarfs- und umweltgerechter lösen.

Die Straßenbaubehörde folgt stattdessen mit der Planung der A39, die einerseits überdimensioniert ist (s. Kap. 4) und andererseits ausschließlich für den Verkehr nötig ist, den sie selbst anzieht, ausschließlich nur ihrem politischen Auftrag. Die zugrunde liegende Prognose der Verkehrsuntersuchung führt das vorgegebene Ziel, nämlich die Erschließung des strukturschwachen nordöstlichen Raumes von Niedersachsen infolge einer Beseitigung unzureichender verkehrlicher und raumordnerischer Entwicklung aufzuheben und den Raum besser zu erschließen, ad absurdum. Sie prognostiziert ein Verkehrsaufkommen für die A39, das nicht regional rekrutiert wird, sondern überregionalen Ursprungs ist. Beispiel: von den 31.000 Kfz / 24 h der A39 ab Abschnitt Lüneburg sind nur 8000 Kfz/ 24 h der in 2015 ohne A39 prognostizierten 28.000 Kfz / 24 h vom Abschnitt Melbeck enthalten, die laut Prognose nicht die B4, sondern die A39 nutzen werden. Die A39 dient nicht der Region, sondern ist für den überregionalen Fernverkehr gedacht. Minister Hirche in der LZ vom 14. Juni 2006: „Die Autobahn A 39 löst überregionale Probleme, nicht die vor Ort.“ Minister Hirche bestätigt damit direkt, dass ein verkehrlicher Bedarf in der Region für die A 39 zur Erfüllung der vorgegebenen Ziele (s. oben) nicht besteht. Er bestätigt mit seiner Aussage sowohl das Ergebnis der Vuno 1995 als auch das Ergebnis der Vuno 2002, dass die dort ermittelten Verkehrsbelastungen in der Region durch eine leistungsfähige Bundesstraße aufgenommen werden können und der Bau einer Autobahnverbindung Lüneburg - Wolfsburg als nicht notwendig erachtet wird. Die mit der A 39 einhergehenden Folgen, die Belastung des Gebietes mit zusätzlichen enormen Verkehrsmengen von z.B. 21.000 Kfz ab Abschnitt Lüneburg, das Abziehen der Wirtschaftskraft aus dem ländlichen Raum, die großflächige Verlärmung, der Schaden bei land- und forstwirtschaftlichen Betrieben und an Grundstückswerten und am Tourismus, die starke Beeinträchtigung der Natur und der Umwelt in diesem Untersuchungsraum usw., sind daher nicht gerechtfertigt.

Auch eine bessere Anbindung der Oberzentren Wolfsburg und Lüneburg sowie der Mittelzentren Gifhorn, Lüchow, Salzwedel, Uelzen und Wittingen durch eine zusätzliche Netzergänzung des Raumes ist nicht gegeben. Alle genannten Städte sind schon durch ein hochwertiges Netz gut funktionierender Bundesstraßen B 216, B 248, B 191, B 493, B 71, B 244 und B 4 an das überregionale Straßennetz angebunden. Lüneburg und Wolfsburg besitzen zudem direkte Autobahnanschlüsse, Gifhorn gute Zubringerstraßen zur Autobahn (Straßenkarten und Angaben des Statistischen Bundesamtes 2004 zu entnehmen). Eine sinnvolle Ergänzung erfährt dieses überregionale Netz durch Land- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen. Indirekt bestätigen die Unterlagen zum ROV diese Einschätzung. Denn hinsichtlich des vorliegenden Netzes und des regionalen Verkehrsaufkommens werden raumordnerische Defizite bezüglich der Ziele und Grundsätze des NROP und ROG weder qualitativ noch quantitativ genannt. Auch das Niedersächsische Raumordnungs-Programm (NROP) (Nr. A 3.6.3, 01) trifft die Feststellung, dass "die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen grundsätzlich ausreichend ist." Vor diesem Hintergrund und vor dem Hintergrund der Aussage des Herrn Minister Hirche bitten wir um eine nachvollziehbare Beweisführung für den Bedarf der A39. Sofern diese Bitte nicht bejaht wird, kann einem Bedarf für einen 4-streifigen Autobahn-Neubau nicht zugestimmt werden. Weder den Unterlagen zum ROV noch der augenscheinlich für dieses Verfahren nicht berücksichtigten Vuno 1995 und Vuno 2002 sind eine plausible und nachvollziehbare Bedarfsbegründung für die A39 zu entnehmen. Die Mindestvoraussetzung, die das BVerwG als Rechtfertigung verlangt, nämlich dass das Vorhaben "vernünftigerweise geboten" ist (zuletzt BVerwG vom 15.01.04, Az. 4 A 11.02), ist nicht erfüllt.

Mangels Beschäftigung mit dieser Kernfrage seitens des Vorhabensträgers der A39 wird deshalb beantragt, das Raumordnungsverfahren einzustellen!

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1017

3.3.1 Beispiel einer revidierten Autobahnplanung
Das Beispiel der Schwarzwaldautobahn, die dann später als Ausbau der Bundesstraße 31 realisiert wurde, zeigt, dass nach intensivem Diskussionsprozess auch eine "kleine" Lösung die für alle Beteiligten optimale Lösung sein kann: Anm: Die Diskussion um die Schwarzwaldautobahn seit den 1960er Jahren und der dabei erzielte

Siehe Kommentare zur ID 1005 unter Kapitel 0.1 und zur ID 1006 unter Kapitel 0.3 - Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz [187].
Die A 39 schafft entgegen der B 4 eine direkte Verbindung der Oberzentren Lüneburg mit Anschluss an Hamburg und Wolfsburg mit Anschluss an Braunschweig und Salzgitter

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Kompromiss als Ausbau der B 31 wird als ein mögliches Vorbild für die Situation bei der Diskussion um die A 39 sehr umfangreich ausgeführt. Der Langtext liegt der Straßenbauverwaltung vor.				und führt hier zu deutlichen Fahrzeiteinsparungen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 58).
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)	190	954		Siehe Kommentare zur ID 80 - Gemeinde Altenmedingen [59] in Kapitel 0.1, zur ID 814 - NABU Uelzen [190] in Kapitel 0.5 und zur ID 227 - Samtgemeinde Boldecker Land [99] in Kapitel 0.5.2 Die B 4 erfährt durch die Vorzugsvariante der A 39 im Bereich des Landkreises Gifhorn nördlich von Wagenhoff bei einer prognostizierten Belastung im Jahr 2015 im Fall ohne A 39 von 6.000 Kfz/d nördlich von Groß Oesingen bis zu 12.000 Kfz/d nördlich von Wagenhoff eine Entlastung von 4.000 bis 5.000 Kfz/d (Erläuterungsbericht, S. 261). Die wesentlich stärker belastete B 188 wird zwischen Gifhorn und Wolfsburg nur gering um 1.000 bis 2.000 Kfz/d entlastet, östlich von Wolfsburg um 2.000 Kfz/d (Erläuterungsbericht, S. 261). Auch Anlage 31 der Verkehrsuntersuchung zeigt für die dort betrachtete Variante 4 eine Entlastung für B 4 und B 188 in den genannten Streckenabschnitten in nahezu gleicher Höhe (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, Anlage 31). Für die L 289 ergibt sich zwischen der B 188 und Lessien eine Verkehrszunahme gegenüber dem Fall ohne A 39 (5.000 bis 6.000 Kfz/d) in Höhe von 1.000 bis 2.000 Kfz/d. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind ein Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung. Eine landkreisweise Betrachtung der Ergebnisse lässt sich den einzelnen Gutachten nicht entnehmen bzw. ist nicht zulässig, da die Auswirkungen (positiv und negativ) über die gesamte Strecke von Lüneburg nach Wolfsburg gesamtplanerisch gegenüber zu stellen sind.
Fehler und Mängel der Verkehrsuntersuchung für die A 39 / B 190n Verkehrsprognosen widersprechen einem Bau der A 39 im Landkreis Gifhorn Laut "Verkehrsuntersuchung für die A 39 Lüneburg bis Wolfsburg" (VfdA39), Seite 49, ist auf dem Autobahnteilstück zwischen Wolfsburg und Uelzen im Jahr 2015 mit einem Fahrzeugaufkommen von 16.000 bis 21.000 Kfz/Tag zu rechnen. Solche Kfz-Prognosen rechtfertigen nicht den Bau einer Bundesautobahn, sondern bestenfalls einen 2- oder maximal 3-streifigen Straßenneubau. Auch werden die genannten Verkehrszahlen nur in der Nähe von Wolfsburg durch den Berufsverkehr erreicht, auf einem A 39-Teilstück zwischen Wolfsburg und Brome. Die geringe Auslastung der geplanten A 39 erklärt sich dadurch, dass regionale Kreisstädte wie Gifhorn laut der Vorzugsvariante nicht an die A 39 angebunden werden. Aber auch eine Anbindung von Gifhorn ließe die Prognosezahlen nur auf 23.000 Kfz./Tag steigen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Gifhorn bereits jetzt durch die Bundesstr. 188 und die bundesstrassenähnliche K 114 verkehrstechnisch gut an Wolfsburg angebunden ist, zusätzlich bestehen Zug- und Busverbindungen. Hauptverkehrsachsen wie die B 4 und B 188 werden durch die geplante A 39 nicht entlastet, wie den Anlagen 8 und 30 zu entnehmen ist. Die B 188 wird als Autobahnzubringer Richtung Süden sogar zusätzlich belastet, damit auch die Ortsdurchfahrten von Triangel, Dannenbüttel, Osloß und Weyhausen. Zusätzlich wird auch der Verkehr auf der L 289 von Gifhorn nach Ehra als Autobahnzubringer Richtung Norden zunehmen, mit Mehrbelastung der Ortsdurchfahrten von Westerbeck, Grußendorf, Lessien und Ehra. Die Verkehrsprognosen lassen nur den Schluss zu, das für den Landkreis Gifhorn eine Autobahnanbindung wenig Entlastung bringt, sondern allenfalls eine Verlagerung der bestehenden Verkehrsströme von bereits bestehenden Straßen auf eine neu zu bauende A 39. Als Folge müssten nicht nur die bestehenden, sondern zusätzlich auch die geplanten Straßen unterhalten werden, bei steigenden Unterhaltungskosten. Die verkehrliche Situation im Landkreis Gifhorn oder dem Norden der Stadt Wolfsburg ließe sich durch punktuelle Maßnahmen wie Ortsumfahrungen besser und kostengünstiger lösen. Auch eine gewünschte Fahrzeitverkürzung von Gifhorn oder Wolfsburg aus in Richtung Salzwedel, Uelzen, Lüneburg oder Hamburg ließe sich durch Ortsumfahrungen z.B. von Brome, Ehra und Wittingen kostengünstig und naturverträglich realisieren. Es ist ein Mangel und Fehler der Verkehrsuntersuchung, dass die Nutzen und Kosten alternativer Maßnahmen der geplanten Autobahn nicht gegenübergestellt wurden. Die Entwicklung von Planungsalternativen zur A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg wird gefordert.				
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)	190	955		Die B 190n ist Bestandteil des Gesamtkonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 39 und A 14 sowie der B 190n als das die Autobahnen verbindende Element, welches im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen enthalten ist. Damit ist auch der Bedarf für die Querspange gesetzlich festgestellt. Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen-, Schienen und Wasserstraßennetzes statt.
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)	190	956		Siehe hierzu Kommentar zur ID 944 - IHK Lüneburg-Wolfsburg [175] in diesem Kapitel.

prognostiziert, also werden die Umwegfahrten zeitlich durch die schnellere Autobahnfahrt überkompensiert. Volkswirtschaftlich und unter Naturschutzaspekten macht eine solche Rechnung wenig Sinn, steigt doch mit jedem gefahrenen Kilometer die Belastung für Mensch, Natur und Umwelt an. Gerade vor dem Hintergrund der steigenden Klimabelastung durch CO₂ sind Umwegfahrten in diese Größenordnung unverantwortbar. Die prognostizierten Umwegfahrten entsprechen einem CO₂-Ausstoß von ca. 48.000 t/a, bei der Vorzugsvariante immerhin ca. 29.000 t/a (Berechnung nach verschiedenen Autoren). Die Bemühungen der Bundesregierung, den CO₂-Ausstoß deutlich zu senken, werden durch die Planung zur A 39 konterkariert. Die örtlichen Verkehre im Planungsgebiet der A 39 verteilen sich bisher netzartig auf viele kleinere Straßen, die Bündelung dieser Verkehre auf eine Autobahn ist nicht sinnvoll und möglich. Der Verkehr zwischen den Siedlungs- und Wirtschaftszentren WOB, GF, UE und LG, die durch die A 39 angebunden werden sollen, rechtfertigt ebenfalls keinen Autobahnbau. Anlage 13 (VfdA39) weist für das Jahr 2015 mit Ausnahme des Südens von Lüneburg und die B 4 zwischen Braunschweig und dem Norden Gifhorns Verkehrszahlen von bis maximal 14.000 Kfz/Tag aus, die alle von den bestehenden Bundesstraßen gut aufgenommen werden können. Im Gegensatz zu einem Autobahnbau sind Ertüchtigungen bestehender Straßen zielführend, um bestehende und ggf. zukünftig wachsende Verkehrszahlen zu bewältigen. Kostengünstige, naturverträgliche und angemessene Maßnahmen, um den Verkehrsfluss bestehender Straßen zu fördern, sind z.B. Ortsumfahrungen, 3-streifiger Ausbau mit alternierender Überholspur sowie ampelfreie Kreuzungen. Ein großer Mangel der "Verkehrsuntersuchung für die A 39" ist das Fehlen der Untersuchung sinnvoller Alternativen zum Autobahnbau, um den politischen Gremien Fakten für eine Sachentscheidung zu liefern.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

957

Prognostizierte Verkehrszahlen liegen zu hoch und können zu politischen Fehlentscheidungen führen. Das Verkehrsaufkommen im Landkreis Gifhorn zeichnet sich durch einen hohen Anteil örtlichen Verkehrs, aber durch wenig Fern- oder Durchgangsverkehr aus. So weißt die zentrale Nord-Süd Verkehrsader, die B 4, an der Kreisgrenze zum Landkreis Uelzen heute gerade einmal 4.000 Kfz/Tag auf (Anlage 6 VfdA39, Straßenverkehrszählung 2003), für eine ausgebaute Bundesstraße ein geringer Wert. Die Verkehre, die von der A 39 und der B 190n gebündelt werden könnten, verlassen den Landkreis Gifhorn im Wesentlichen auf der B 4 in Richtung Norden, auf der L 270 zwischen Wittingen und Bad Bodenteich und auf der B 248 in Richtung Salzwedel. Weitere kleine Verkehrswege an der Kreisgrenze sind von untergeordneter Bedeutung. Diese Zahlen sind, bedingt durch den Schwerlastverkehr zur Umgehung der Autobahnmaut, möglicherweise im Steigen begriffen. Ob die A 39 allerdings zu einer Verlagerung des heutigen und zukünftigen Schwerlastverkehrs auf die mautpflichtige Autobahn führen wird, ist zu bezweifeln. Eine Ausweitung der Mautpflicht auf die B 4 im Landkreis Gifhorn wurde demgegenüber kürzlich verworfen.

Siehe hierzu Kommentar zur ID 944 - IHK Lüneburg-Wolfsburg [175] in diesem Kapitel. Die Maut ist bei der Erstellung der Verkehrsprognose für die Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

958

Verkehrsprognosen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) liegen für das Jahr 2010 vor (www.zgb.de). Diese weichen deutlich von der Bezugsfallbelastung 2015 (Anlage 13) der "Verkehrsuntersuchung für die A 39" ab. Zum Teil liegt dieser Unterschied daran, dass in der VfdA39 unterstellt wird, dass die B 190n und die B 188 im Jahr 2015 an die BAB A 14 angeschlossen sind. Die B 190n ist außerdem im Bezugsfall 2015 bis an die B 4 / B191 durchgeführt, ein zweifelhaftes Vorgehen. Planungsauftrag für die B 190n ist laut Bundesverkehrswegeplan eine Verbindung von A 39 und A 14. Im BVWP 2003 ist für die B 190n in Niedersachsen gerade einmal eine Strecke von einem Kilometer Länge eingeplant (BVWP für das Land Niedersachsen, Seite 116, Lfd. Nr. 46). Die Verkehrszahlen des ZGB ergeben für den Verkehr an der Kreisgrenze, der am ehesten dem Fernverkehr entspricht, Zahlen von 4.400 Kfz/Tag für die B 4 (Kreisgrenze LK Uelzen), 2.300 Kfz/Tag für die Straße von Wittingen nach Bad Bodenteich und 3.400 Kfz/Tag für die B 248 (Landesgrenze Sachsen-Anhalt). In der Summe entspricht das Verkehren von ca. 10.000 Kfz/Tag im Jahr 2010, die das Kreisgebiet in Richtungen verlassen, die von der BAB A 39 gebündelt werden könnten. Dem setzt die "Verkehrsuntersuchung für die A 39" für das Jahr 2015 folgende Verkehrszahlen entgegen, falls die A 39 nicht gebaut wird (Anlage 13 VfdA39). B 4 (Kreisgrenze Uelzen) 9.000 Kfz/Tag, Wittingen-Bad Bodenteich 5.000 Kfz/Tag und B 248 (Landesgrenze) 4.000 Kfz/Tag, in der Summe 18.000 Kfz/Tag im Jahr 2015.

- Die der Verkehrsprognose des ZGB zugrunde gelegten Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung (Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur, Infrastrukturausbau etc.) sind in der Stellungnahme nicht benannt. Möglicherweise sind Abweichungen zwischen der VU A 39 und der Verkehrsprognose des ZGB auf unterschiedliche Annahme zu den Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung zurückzuführen.
- Die Verkehrsprognose VU A 39 basiert auf der im Rahmen der BVWP 03 erstellten großräumigen verkehrszweigübergreifenden Verkehrsprognose. Diese Rahmenprognose ist für projektspezifische Verkehrsprognosen bei Bundesfernstraßen bindend.
- In der VU A 39 wurde unterstellt, dass das Fernstraßennetz entsprechend dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Stufe VB ausgebaut wird. Hiermit verbunden sind auch umfangreiche Veränderungen bei den Verkehrsströmen des Kfz-Verkehrs, da sich das Raum-Zeit-System im Untersuchungsraum durch den Neubau der A 39 gravierend verändern wird. So sind z. B. für Verkehrsrelationen, für die sich im Prognose-Netz hohe Reisezeitverkürzungen ergeben, auch weit überproportionale Zuwächse zu erwarten. Solche überproportionalen Zunahmen werden bei den

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Zusätzlich zum die A 39 bzw. B 190n betreffenden Verkehr wird auf der B 188 östlich von Wolfsburg an der Landesgrenze laut ZGB-Gutachten im Jahr 2010 ein Aufkommen von ca. 5.000 Kfz/Tag, laut A 39-Gutachten von 9.000 Kfz/Tag prognostiziert.

Der Unterschied der ermittelten Verkehrszahlen zwischen "Verkehrsuntersuchung für die A 39" und ZGB-Daten lässt sich aus der zeitlichen Differenz nicht erklären. Die Prognose der Verkehrsuntersuchung liegt sowohl für die nördliche und nordöstliche Kreisgrenze Gifhorns, als auch für die B 188 an der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt um 80% über den Werten, die vom ZGB ermittelt wurden.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

959

Ein Vergleich zwischen Verkehrszählung und Modellsimulation der VfdA39 für das Jahr 2003 (Anlagen 6 und 8) ergibt erhebliche Unterschiede, die Zweifel am Ergebnis der Simulation 2003 begründen. Auf der B 4, B 71, B 191, B 244 und B 248 wurden besonders die geringen Verkehrszahlen in der Simulation um 20 - 50% höher geschätzt, als es tatsächliche Zählungen ergeben haben.

Ein Vergleich der Verkehrszählungen 2003 und der prognostizierten Belastungen 2015 ergibt beispielsweise für den Abschnitt der B 4 zwischen L 284 (Wesendorf-Ummern) und nördlicher Kreisgrenze des Landkreises Gifhorn eine Verkehrssteigerung von 4.000 auf 8.000 Kfz/Tag, also um 100%. Erhebliche und sachlich nicht begründete Verkehrssteigerungen zwischen 25 und 50% wurden auch für den weiteren Verlauf der B 4 im Untersuchungsgebiet prognostiziert sowie für die B 248 und die L 270. Mit der im Bezugsfall 2015 angenommenen Realisierung der B 190n lässt sich die prognostizierte Mehrbelastung dieser Straßen nicht erklären.

In der "Verkehrsuntersuchung für die A 39" wird im Kapitel 4.4 auf Seite 36 ein Anstieg des Kfz-Verkehrs im Zeitraum von 2003 bis 2015 um 23% (Pkw) bzw. um 46% (Lkw) im Untersuchungsraum geschätzt. Dieser Wert liegt deutlich über den im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) errechneten Steigerungen von 17 - 23% je nach Prognosemodell für alle KFZ im sechs Jahre längeren Zeitraum von 1997 bis 2015 (Kap.5, S. 337: Zuwachs Pkw 13 - 21%, Zuwachs Lkw 34 - 36%). Die weiter oben genannten beispielhaften Zahlen für Verkehrszuwächse bis 100% liegen deutlich und nicht erklärbar über den Prognose der "Verkehrsuntersuchung für die A 39", Kapitel 4.4 und des BVWP 2003.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

960

Die prognostizierten Verkehrszahlen sind ein entscheidendes Argument für die Planungen zur BAB A 39. Nur ein hohes Verkehrsaufkommen rechtfertigt die Planungen und den späteren teuren Bau der Autobahn in einer dünnbesiedelten Region mit den Landkreisen Gifhorn, Lüchow-Dannenberg, Uelzen und Lüneburg mit Bevölkerungsdichten zwischen 42 und 130 Einwohner/km². Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte liegt in der Bundesrepublik bei 231 Einwohner/km² (Quelle: nls.niedersachsen.de, 2003). Möglichst hohe prognostizierte Verkehrszahlen sind erforderlich, um einen vordringlichen Bedarf für den Bau der A 39 zu fordern. Da die Autobahn vor allem Verkehr der dünnbesiedelten Region aufnehmen wird, sind die genannten Steigerungen der Verkehrsbelastung nicht nachzuvollziehen. Zu hohe prognostizierte Verkehrszahlen führen zu einer politischen Fehleinschätzung und zu Milliardeninvestitionen in ein sinnloses Projekt, was die Straßenbaubehörde zu verantworten hätte. Vor dem Hintergrund aktueller politischer Entscheidungen wie der Kürzung der Pendlerpauschale und Streichung der Eigenheimzulage ist zukünftig eine räumliche Annäherung von Wohn- und Arbeitsstätte zu erwarten. Der Trend zum "Wohnen auf dem Lande" wird sich rückläufig entwickeln, damit auch die Pendlerzahlen. Der "Aufbau Ost" mit der Schaffung von Arbeitsplätzen in den neuen Bundesländern sowie eine mittlerweile weitgehend abgeschlossene Umzugswelle in die alten Bundesländer tragen dazu bei, dass die Verkehrsbelastung an der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt eher sinken wird. Die Verkehrsbelastung wird jedenfalls nicht im Zeitraum von 2010 bis 2015 um bis zu 80% steigen! Auch, wenn die Zahl der angemeldeten Kfz in den nächsten Jahren noch leicht ansteigen wird, ist für den Landkreis Gifhorn bis 2015 nicht mit einer wesentlich höheren Verkehrsbelastung als heute zu rechnen.

Da die Datenerhebung der simulierten und prognostizierten Verkehrsbelastung zweifelhaft ist, und eine Berechnung des Nutzen-Kostenverhältnis (gemäß Kap. 3.4.6.1 des BVWP) für die A 39 bis heute nicht vorliegt, wird eine unabhängige Begutachtung und unabhängige Ermittlung realistischer Verkehrszahlen gefordert.

Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV Niedersachsen

215

190

Standortentscheidungen werden nur zu einem Teil auf der Grundlage der verkehrlichen Erreichbarkeit getroffen; diese werden erst relevant, wenn die Entscheidungen für eine bestimmte Region anhand anderer Kriterien wie z.B.

Modellberechnungen durch Abnahmen an anderer Stelle kompensiert.

- Vergleiche zwischen prognostizierten und gezählten Verkehrsbelastungen sind daher nur bedingt möglich.

- Die vom NABU zitierten Zuwachsraten der BVWP 2003 beziehen sich auf Personenfahrten mit Pkw bzw. auf Gütertonnen, die mit Lkw transportiert werden. Nach Umrechnung der Fahrtenwerte in Fahrzeugleistungen (Kfz/km) ergeben sich die in der VU A 39 zitierten Zuwachsraten (+ 23 % bzw. + 46 %). Hierbei wurden beim Pkw-Verkehr geringere Pkw-Besetzungsgrade sowie leicht erhöhte Fahrtweiten und beim Lkw-Verkehr veränderte Güterstrukturen (zunehmend weniger Massengüter) berücksichtigt.

- Der Vergleich von mittleren Zuwachsraten, die für den gesamten Untersuchungsraum zu erwarten sind, mit Verkehrsstärkenveränderungen einzelner Querschnitte ist im vorliegenden Fall unzulässig. Bei einem solchen Vergleich würden die mit dem Neubau der A 39 verbundenen Verkehrsverlagerungen außer Acht gelassen.

Der Bedarf der A 39 als Bestandteil eines Gesamtkonzeptes, bestehend aus der A 39, der A 14 und der B 190n ist im Rahmen der Aufstellung des BVWP, nicht erst im Vorfeld der Raumordnungsverfahrens, ermittelt worden.

Die in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrszahlen für die A 39 sind nach einem bundesweit einheitlichen Verfahren errechnet worden, das auch bei der Bundesverkehrswegeplanung Anwendung findet (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 5 ff).

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Fördergeldern, getroffen worden sind, Allerdings ist eine Autobahn dann für Standortentscheidungen wichtig, wenn lokale Unternehmen z.B. Erweiterungen planen, Dann wird die Erweiterung an einer neuen Autobahnauffahrt vollzogen - allerdings zum Schaden der von der Autobahn abliegenden Gebiete. Nicht überprüft wurde, ob sich die angeblich wachsenden Verkehrsströme (die angesichts steigender Rohstoffpreise fraglich sind) nicht auch durch den Ausbau von Eisenbahnstrecken bewältigt werden können. Diese wären erheblich preiswerter - im Durchschnitt 0,15 Mio €/km für Eisenbahn versus 9,9 Mio €/km für die Autobahn.				FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FstAbÄndG ermittelt und nachgewiesen. Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspange zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum, vor allem auch im Raum Uelzen. Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzes statt.

3.06.4 Schifffahrt

Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	164	25	ja	Die lichte Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt wird gewährleistet.
<p>die im Untersuchungsbericht herausgearbeiteten Varianten habe ich in Bezug auf die Kreuzung mit dem Elbe-Seitenkanal (ESK) geprüft. Schwerpunkte bei der Prüfung waren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ausgebildete Uferlage des ESK am Kreuzungspunkt - Querung in einer Damm- oder Einschnittstrecke des ESK - Kreuzung in einem gedichteten oder ungedichteten Streckenabschnitt des ESK - Kanalkilometer - Vorzugsvariante rot, Einschnitt <p>Die Kreuzung mit dem ESK erfolgt zwischen der B 216 und der K 40, bei ca. km 99,00. Hier weist der Kanal auf beiden Seiten ein geböschtes Ufer auf, ist bitumengedichtet und liegt im Einschnitt. Eine Kreuzung ist vor allem aus wirtschaftlichen Gründen deshalb positiv zu bewerten, da sich der ESK hier im Einschnitt befindet. Das hat positive Auswirkungen auf die reduzierte Höhenlage des geplanten Brückenbauwerkes und der reduzierten Rampenlänge der A 39 bei Einhaltung der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt von 5,75 über dem Normalwasserspiegel (NN + 42,00 m) entsprechend > NN + 47,75 m. Die Wasserspiegelbreite beträgt im Trapezprofil an der Kreuzungsstelle 53,00 m. Die der WSV zuzuordnende Fläche beträgt insgesamt ca. 93 m, die möglichst durch Pfeiler zu überbrücken ist. Die Bitumendichtung im vorliegenden Trapezprofil schließt von der Sohle ausgehend beidseitig 0,50 m unter Wasserspiegel ab. Im Anschluss daran befinden sich 15 cm Steinsatz mit Bitumenverguss. Die Kanalsohle selbst liegt auf NN + 37,85 m.</p>				
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	164	26	ja	Die lichte Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt wird gewährleistet. Bei Dammlage des Kanals ist eine Unterquerung vorgesehen.
<ul style="list-style-type: none"> - Varianten - gelb, Einschnitt und Dammlage <p>Die Kreuzungen erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwischen der DB-Strecke Lüneburg - Lauenburg und der K 29, ca. ESK-km 108,200 - bei Walmstorf, ca. ESK-km 74,50 - bei ca. ESK-km 55,5 - bei ca. ESK-km 41,40 - bei ca. ESK-km 12,0 <p>Die Kreuzungspunkte bei ca. 108,20 und 41,40 haben gemeinsam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - im Einschnitt liegend - ungedichtete Kanalabschnitte - Trapezprofil <p>Die Kreuzungspunkte bei ca. 74,50, 55,50 und 12,0 haben gemeinsam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dammlage gegenüber OKG (Scheitelhaltung des ESK/MLK) - Dichtung der Kanalsohle und innenliegenden Kanalböschung - Trapezprofil <ul style="list-style-type: none"> - Einschnittstrecke - ungedichtet <p>Der Wasserspiegel des in der Elbmarsch gelegenen ca. ESK-km 108,20 ist stark von den Elbwasserständen, insbesondere bei HW beeinflusst. Der max. Wasserspiegel in diesem Kanalabschnitt beträgt bei Bedienung des Sperrtores bei Artlenburg im Elbehochwasserfall NN + 8,40 m. Eine Querung des ESK bei ca. km 108,20 mittels Autobahnbrücke bedeutet die Berücksichtigung einer lichten Durchfahrtshöhe gegenüber dem max. Wasserspiegel von 5,75 m. Das entspricht einer Lage der Brückenunterkante von >_ NN + 14,15 m. Die ges. zu überbrückende WSV-Fläche beträgt ca. 142 m. Die Höhendifferenz zwischen dem Betriebsweg und dem Gelände beträgt ca. 5,0 m. Der ESK in der Scheitelhaltung weist bei ca. km 41,40 ein geböschtes Ufer</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>und eine ungedichtete Sohle auf. Die Kreuzungsstelle liegt im Einschnitt. Die Wasserspiegelbreite beträgt 53,0 m, die Wasserspiegelhöhe liegt auf 65,00 m. Der Betriebsweg befindet sich auf NN + 66,50 m. Die wasserseitigen Böschungen sind mit Wasserbausteinen gesichert. Die Pfeilerstellungen sind möglichst außerhalb der WSV-Fläche anzuordnen.</p> <p>Die einzuhaltende Durchfahrtshöhe ergibt sich aus dem Normalwasserstand (NN + 65,00 m) und dem Sicherheitsabstand von 5,75 m zu NN + 70,75 m. Die gesamte WSV-Fläche beläuft sich auf ca. 93 m. Die Pfeilerstellungen sind möglichst außerhalb der WSV-Fläche anzuordnen.</p> <p>- Dammlage - gedichtet</p> <p>Für die weiteren Kreuzungen bei ca. ESK-km 74,50 , 55,50 und 12,0 befindet sich der ESK in sohlengedichteter Dammlage.</p> <p>Die Betriebswege liegen jeweils auf NN + 66,50 m. Die Höhendifferenz zwischen Betriebsweg und Dammfuß beträgt 20,0 m. Aus wirtschaftlichen Gründen ist die Querung der A 39 mit dem ESK an solchen Kreuzungspunkten auszuschließen.</p> <p>Die Pfeilerabstände müssen ansonsten ca. 136 m betragen. Die Wasserspiegelbreite (NN + 65,00 m) beträgt 53,0 m.</p> <p>Im wasserführenden Kanalquerschnitt als auch in die landseitigen Dämme dürfen aus Sicherheitsgründen keine Brückenpfeiler angeordnet werden. Die Brückenunterkanten müssen für alle Kreuzungen südlich der Schleuse Uelzen mithin (65,00 + 5,75 m) auf NN + > 70,75 m abschließen.</p> <p>In den v. g. hohen Dammlagen wären sehr lange Rampen erforderlich, die neben den Höhenlagen der Brücken ein unästhetisches Erscheinungsbild in der Landschaft erzeugen würden.</p>				
<p>Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen</p> <p>- Vorzugsvarianten B 190 (neu) /1 (blau) und B 190 (neu) 5/5.1 (grün)</p> <p>Beide Varianten queren den ESK bei ca. km 49,25/43.050 in Dammlage und in gedichteten Streckenabschnitten. Die Ufer sind gebösch.</p> <p>Pfeiler im Bereich der wasserseitigen Böschung sind untersagt, ebenso die Benutzung der landseitigen 1 : 2 geneigten Böschungen.</p> <p>Der Wasserspiegel liegt auf NN + 65,00 m, der Betriebsweg auf NN + 66,50 m. Die ges. WSV-Fläche beträgt ca. 136 m.</p> <p>Auch hier gilt ein Sicherheitsabstand über Normalwasserspiegel von 5,75 m, was eine lichte Durchfahrtshöhe von > NN + 70,75 m ergibt. Auch hier sind die Kreuzungspunkte aus wirtschaftlicher Sicht zu überdenken.</p> <p>- Varianten B 190 (neu) 4/4.1 (grün) im Zuge der Brücke 520 (B 244) und der Straßenbrücke 522 bei Gannerwinkel</p> <p>Im Zuge der Benutzung der v. g. vorhandenen Brücken über den ESK gibt es keine besonderen Hinweise.</p>	164	27	ja	Die lichte Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt wird gewährleistet. Bei Dammlage des Kanals ist eine Unterquerung vorgesehen.
<p>Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen</p> <p>- Parallelverlauf der A 39 zum ESK zwischen südlich Lüder und Gannerwinkel, Vorzugsvariante rot</p> <p>Von ca. ESK-km 46,0 bis ca. km 43,0 verläuft die A 39 in unmittelbarer Nähe zum ESK.</p> <p>Der Abstand zum ESK hat aus Sicherheitsgründen und für perspektivisch geplante Ausbau- bzw. Neubaumaßnahmen > 500 m zu betragen.</p> <p>- Parallelverlauf zum ESK ab ca. km 91,4 (Wulfstorf) bis km 84,0 (Altenmedingen) Auch hier ist der Abstand zum ESK aus v. g. Gründen mit > 500 m einzuhalten. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.</p>	164	28	ja	Eine Inanspruchnahme der Flächen der WSV kann bei Parallellage der A 39 ausgeschlossen werden. Um den Gedanken der Bündelung von Verkehrswegen aufrecht zu erhalten, ist eine Unterschreitung des nicht gesetzlich geregelten Mindestabstandes von 500 m sinnvoll. Andernfalls kommt es zu einem höheren Flächenverbrauch (Streifen zwischen ESK und A 39). Die Sicherheit der Schifffahrt (z.B. gegen abirrende Fahrzeuge) wird durch entsprechende straßenseitige Maßnahmen gewährleistet.
<p>3.06.5 Luftfahrt</p>				
<p>Landkreis Uelzen</p> <p>V) Aus Sicht des Amtes für Liegenschaften und Gebäudewirtschaft wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass der Abschnitt 528 der Alternativvariante ca. 1,8 km westlich am Fluglandeplatz Barnsen vorbeiführt. Für den Fall der landesplanerischen Feststellung dieser Alternativvariante wäre auf die Belange des Flugbetriebes Rücksicht zu nehmen. Die für die Flugsicherheit zuständige Stelle wäre zusätzlich als Träger öffentlicher Belange einzuschalten.</p>	5	473	ja	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Wehrbereichsverwaltung Nord</p> <p>f) Luftfahrtrechtliche Belange der Bundeswehr werden durch die Planung zum Neubau der Autobahn A39 nicht berührt.</p>	217	114		Ohne Kommentar
<p>3.06.6 Fußgänger- und Fahrradverkehr</p>				
<p>Gemeinde Reinstorf</p> <p>Rad- und Reitwegenetz</p> <p>Gemäß C und D 3.6.6.02 sind die vorhandenen Radwege und Radwegenetze</p>	39	1333	nein	Die Planung von Radwegen entlang der Bundes- und Landesstraßen geschieht unabhängig von der Planung der

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
"weiter auszubauen und miteinander zu verknüpfen", sie bedürfen "zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität des Radfahrens eines weiteren Ausbaus. Alle Orte mit der Entwicklungsaufgabe 'Erholung' müssen gefahrlos mit dem Fahrrad zu erreichen sein."				A 39.
In D 3.6.6.05 wird als Ziel formuliert: "Die vorhandenen Reitwege und Reitwegenetze sind unter Berücksichtigung der Belastungsfähigkeit von Natur und Landschaft weiter auszubauen und miteinander zu verknüpfen." Beides ist unter den Bedingungen der A39 illusorisch und nicht verwirklichtbar, da der Rad fahrende Mensch in der Nähe der Autobahn keinen Erholungswert empfinden wird und das Tier bei den von der Autobahn ausgehenden Lautstärken und Lichtspielen den Reiterinnen und Reitern ebenfalls den Erholungswert missen lassen wird.				
Gemeinde Bienenbüttel	67	249	ja	
4.2 Wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens, insbesondere auch des Schwerlastverkehrs zu der vorgesehenen AS Altenmedingen, ist durchgängig von Bienenbüttel nach Altenmedingen ein getrennter Rad- und Gehweg zu erstellen.				Die Planung von Rad- und Gehwegen geschieht unabhängig von der Linienfindung der A 39.
Stadt Uelzen	81	313	ja	
- Verbesserungen für die Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Brücken der B 71 über den Elbe-Seitenkanal und die B 4-Stadumgehung.				Örtliche Belange der Fußgänger und Radfahrer sind nicht relevant für die Linienfindung und demzufolge nicht untersucht worden. Maßnahmen zur Vermeidung möglicher Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit im untergeordneten Straßennetz sind Bestandteil der Planfeststellung.

3.07 Bildung, Kultur und Soziales

Gemeinde Reinstorf	39	1334	nein	
Kulturdenkmale D 3.7.05 sieht vor, "die Erhaltung der Vielzahl von Kulturdenkmälern zu unterstützen und zu fördern. Dabei handelt es sich um einen um Baudenkmale als Einzelobjekte oder Ensemble aus baulichen und landschaftlichen Anlagen, zum anderen um Bodendenkmale, wie Grab- und Wallanlagen." Im Waldgebiet "Beim Düstern Ort" befinden sich vom Nds. Landesverwaltungsamt Institut für Denkmalpflege als wertvoll erachtete Bodendenkmale: Grabhügel und Wegespuren aus vorgeschichtlicher Zeit, die nun mehr als sehr gefährdet anzusehen sind.				Die angesprochenen Kulturdenkmale liegen nicht im Bereich der Vorzugsvariante. Die Kultur- und Sachgüter sind Bestandteil der Untersuchungen und in die Variantenvergleiche zur Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 38 und S. 345 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 55 ff). Alle von den Behörden und anderen Institutionen, die sich mit Kultur- und Sachgütern beschäftigen, zur Verfügung gestellten Daten wurden in den Variantenvergleichen berücksichtigt. Eine Benennung im Textteil erfolgte nur bei bedeutenden Denkmälern, die beeinträchtigt bzw. überbaut werden. Trassennahe, in den Karten punktförmig dargestellte, Hügelgräber wurden in den Variantenvergleichen auch dann als überbaut betrachtet, wenn die Trasse weniger als 50 m an das Denkmal heranreicht. Die erwähnten Hügelgräber am Reinstorfer Kreuz und im Wald westlich von Reinstorf fanden in der UVS Berücksichtigung. Sie liegen mindestens 50 m von der untersuchten Trassenvariante (Abschnitt 507) entfernt und werden damit nicht beeinträchtigt. Die Kalksandsteine bei Holzen wurden im Zuge der umfangreichen Datenrecherche nicht als Kultur- und Sachgüter benannt. Welche in der Stellungnahme als „andere kulturelle Sachgüter“, die keine Berücksichtigung in der Variantenplanung fanden, gemeint sind, kann nicht nachvollzogen werden. Durch den Bau der A 39 ist es nicht ausgeschlossen, dass als „wertvoll erachtete Bodendenkmale“ verloren gehen. Die in der Stellungnahme der Gemeinde Reinstorf genannten Grabhügel wurden in der UVS berücksichtigt. Ihr Abstand zur Trasse (Variantenabschnitt 507) beträgt über 50 m, so dass von keinem anlage- oder baubedingtem Verlust auszugehen ist (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.1, Blatt 1 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6, Karte II.11.GP4-6). Die erwähnten Wegespuren sind nicht von den im Methodikteil der UVS erwähnten Stellen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 345) übergeben worden und konnten somit im Waldgebiet Düsternort nicht ausfindig gemacht werden.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

3.08 **Erholung, Freizeit, Sport**

Samtgemeinde Bardowick	14	508	nein	
<p>Bedauerlich ist auch, dass der größte Waldbestand im Variantenabschnitt 501, der mit seinen Ausläufern bis nach Dachtmissen und Neu Vögelsen reichende Staatsforst Busschewald keiner entsprechenden Betrachtung unterzogen wurde, handelt es sich doch um eines der größten und älteren Waldgebiete im Bereich des westlichen Trassenverlaufs. Von einem entsprechend intensiven Wildwechsel zwischen diesem großen Waldgebiet und den östlich liegenden Waldflächen wie z. B. diverse Bruchwälder, Nikolaihöfer Fuhren, Landwehrachse mit angegliederten Wäldern, ist auszugehen.</p> <p>Speziell der Staatsforst Busschewald scheint im Rahmen der biotoptypenbezogenen faunistischen Grundbewertung in seiner Lebensraumbedeutung unterbewertet.</p>			<p>Die Ausläufer des Busschewaldes haben sicher auch eine Bedeutung als Wildwechsel in die östlich angrenzenden Waldgebiete. Allerdings wird es sich hierbei zumeist um lokal begrenzte und eher kleinräumige Wildwechsel handeln, da weiter im Osten die großen Siedlungsbereiche von Lüneburg angrenzen. Die übergeordneten Wildwechsel für Rotwild und andere Wildarten liegen weiter südlich, vor allem im Bereich des Süsings und den daran östlich anschließenden Waldgürteln, die sich über Bienenbüttel nach Osten ziehen. Im Rahmen der Auswirkungsprognose zum Wild wurden diese Aspekte aufgegriffen. Die zu erwartenden Zerschneidungswirkungen der Weststrasse gerade im Hinblick auf das Wild waren mit ausschlaggebend für die im Vergleich zur Vorzugstrasse ungünstigere Beurteilung (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 82 und Karte II.8 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 31 ff und Karte II.13.GP1-46, Blatt 1 und Blatt 2). Bei den im Untersuchungsraum liegenden Teilen des Busschewaldes handelt es sich überwiegend um Kiefernwälder mittleren und jüngeren Alters, die aus faunistischer Sicht im Allgemeinen weniger bedeutsam sind. Die älteren Teile des Waldes und die Laubwaldanteile weisen höhere Bedeutungen auf. Diese wurden im Rahmen der faunistischen Potenzialbewertung als „allgemein“ bzw. „besonders bis allgemein bedeutsam“ eingestuft. Hervorzuheben sind die im Untersuchungsraum liegenden Freileitungstrassen mit offenen Heide- und Magerrasenbeständen, die aus faunistischer Sicht insbesondere für Tagfalter, Heuschrecken und andere Insekten, aber auch für offenlandbewohnende Vogelarten und im Hinblick auf die Biotopvernetzung eine „besondere“ bzw. „allgemeine bis besondere Bedeutung“ aufweisen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.5, Blatt 1).</p>	
Gemeinde Kirchzellern	26	355	nein	
<p>- Das neu renovierte Naturbad Kirchzellern, dass gerade mit erheblichen öffentlichen Mitteln zur Erholung unserer Bürger gefördert wurde, wäre zusätzlich im beträchtlichen Maße Lärm- und Schadstoffbelastungen ausgesetzt, und in seiner Funktion stark beeinträchtigt.</p>			<p>Die im Rahmen des Schutzgutes Erholung berücksichtigten Erholungszielpunkte sind vornehmlich Sehenswürdigkeiten (Unterlage 1 – Raumanalyse, S. 61), wie sie auch in den Variantenvergleichstexten beschrieben werden. Unterkünfte wie Ferienhaussiedlungen, Campingplätze oder auch Sportplätze und Schwimmbäder, die im Datensatz „Touristische Anziehungspunkte“ enthalten sind, werden bereits in der Auswirkungsprognose im Schutzgutbereich Wohnen als Wohnbereiche bzw. Bereiche der ortsnahen Erholung berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 55 f). Dies trifft auch für das Schwimmbad nordöstlich Kirchzellern zu. Eine nochmalige Betrachtung als Erholungszielpunkt in der Auswirkungsprognose im Schutzgutbereich Erholen führte zu einer Doppelbewertung. Bei den erholungsrelevanten Infrastruktureinrichtungen, die im Schutzgut Menschen- Erholen betrachtet werden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 61), sind dementsprechend nur außerhalb des Wohnumfeldes liegende Einrichtungen berücksichtigt. Das Naturbad bei Kirchzellern befindet sich außerhalb des Bereiches, der oberhalb des Grenzwertes von 55 dB(A) tags nach der 16. BImSchV verlärmert wird und ist dementsprechend nicht gesondert im Schutzgut Mensch-Wohnen dargestellt (Unterlage 1 – UVS - Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.11.GP1-46, Blatt 1).</p>	
Gemeinde Süderzellern	28	660	nein	
<p>- Teilschutzgut Wohnen</p> <p>In der Gemeinde Süderzellern wird zur Zeit ein Dorf- und Flurlehrpfad erstellt, der die Besonderheiten des Heidedorfes und der besonderen Landschaftsmerkmale um Süderzellern herausstellt. Der gesamte Landschaftsraum um Süderzellern stellt aufgrund seiner relativ starken Reliefformung und Gliederung durch Hecken, Feldgehölze und Kleinwaldbestände, Niederungsbereiche etc., einen regional bedeutsamen Erholungsraum dar. Dabei stellt dieser Raum nicht nur für die ortsansässige Bevölkerung, sondern vor allem auch für das benachbarte Oberzentrum</p>			<p>Die raumordnerische Festsetzung als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe für Erholung für die Gemeinden Süderzellern und Heiligenthal ist berücksichtigt (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9) und damit Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung. Darüber hinaus ist dieser Bereich auch im Schutzgut Erholung entsprechend gewürdigt worden. Die Vorrang- und Vorsorgegebiete für die Erholung wurden erfasst und</p>	

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Lüneburg einen wichtigen Regenerationsraum dar. Nicht nur an den Wochenenden werden die in der Gemarkung befindlichen Wanderwege und die durch Heiligenthal und Südergellersen führenden 2 überregionalen Radwege sehr rege in Anspruch genommen. Entsprechend ist auch im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg dieser Landschaftsraum als Vorsorgegebiet (z.T. sogar als Vorranggebiet) für Erholung festgelegt worden. Den beiden Orten Südergellersen und Heiligenthal wurde aufgrund ihrer Lage innerhalb dieses Erholungsraumes sowie aufgrund ihrer überkommenen Ortsbilder und ihrer Infrastrukturausstattung (Gaststätten, Hotel, Pensionen etc.) die besondere Entwicklungsaufgabe "Erholung" zugewiesen.

Die Gemeinde ist seit einigen Jahren dabei, diese Aufgabe nachhaltig zu fördern, indem sie z.B. auch mit Mitteln der Dorferneuerung eine Vielzahl von Projekten angeschoben hat, die diese Aufgabe weiter unterstützen. Hierzu gehört z.B. der im Aufbau befindliche Dorf- und Flurlehrpfad, der bei Realisierung einer Autobahn zwischen den beiden Dörfern ad absurdum geführt wird.

Der Bau einer Autobahn im Raum Südergellersen bedeutet den kompletten Verlust dieses regional bedeutsamen Erholungsraumes.

Zum Ort Südergellersen gehört der in ca. 1000m Entfernung im Nordosten gelegene Waldfriedhof, der bei einer möglichen Trassenführung den Ort vom Friedhof trennen würde.

Stadt Lüneburg

35

1066

ja

Die erhebliche Verkehrszunahme und die mit ihr verbundenen Belastungen verstoßen weiterhin gegen die Vorgaben des RROP 2003 des Landkreises Lüneburg, soweit es der Stadt Lüneburg die Aufgabe eines Erholungsstandortes mit besonderer Entwicklungsaufgabe "Fremdenverkehr" zuweist. Es liegt auf der Hand, dass eine erhebliche Zunahme des innerstädtischen Verkehrs negative Auswirkungen auf den Erholungsfaktor im innerstädtischen Bereich hat und damit den Fremdenverkehr empfindlich beeinträchtigt.

berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP1-46, S. 14 und Karte II.12.GP1-46, Blatt 1).
Die Wegebeziehung zum angesprochenen Waldfriedhof würden durch ein Querungsbauwerk aufrechterhalten.

Siehe Kommentar zu 0.1, ID 1055 Stadt Lüneburg

Stadt Lüneburg

35

1075

ja

Die Lärmzunahme und die mit ihr verbundenen Belastungen verstoßen weiterhin gegen die Vorgaben des RROP 2003 des Landkreises Lüneburg, soweit es der Stadt Lüneburg die Aufgabe eines Erholungsstandortes mit besonderer Entwicklungsaufgabe "Fremdenverkehr" zuweist. Es liegt auf der Hand, dass eine Zunahme des Lärms im Innenstadtbereich negative Auswirkungen auf den Erholungsfaktor im innerstädtischen Bereich hat und damit den Fremdenverkehr empfindlich beeinträchtigt.

Die mit der Vorzugsvariante verbundenen Lärmbelastungen treten in Konflikt zu den Planungen der Stadt Lüneburg, wie sie aus dem Gutachten GfL, S. 4 ff. ersichtlich sind. Sie verunmöglichen insbesondere die städtebaulichen Ziele: Verbesserung der Wohnqualität sowie Entwicklung qualitativ hochwertiger Wohnbauflächen im Stadtgebiet. Sie verunmöglichen darüber hinaus die konkreten Planungen im Bereich "Schlieffenpark".

Mit Blick auf die Grundsätze der Raumordnung in § 2 Abs. 2 ROG wird offenbar, dass die Vorzugsvariante der A39 auch mit Blick auf die Schalltechnische Untersuchung in Konflikt tritt mit dem Grundsatz, die Infrastruktur mit der Siedlungs- und Freiraumstruktur in Einklang zu bringen (§ 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG). Es ist - wie bereits ausgeführt - kein größerer Konflikt zwischen Infra- und Siedlungsstruktur denkbar als die Führung einer Autobahntrasse durch den innerstädtischen Bereich eines Oberzentrums. Ebenso liegt ein Konflikt mit dem Grundsatz des § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG vor, nach dem der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm sicherzustellen sind.

Aufgrund ihrer unzureichenden Datenbasis, der Mängel im Verkehrsmodell, der Unterschätzung der Auswirkungen der A39 auf das Stadtgebiet Lüneburg und der daraus resultierenden Konflikte mit den Vorgaben des LROP, des RROP, der Planungen der Stadt Lüneburg und den Grundsätzen der Raumordnung ist auch die schalltechnische Untersuchung nicht geeignet, eine landesplanerische Feststellung der Vorzugsvariante im Stadtgebiet Lüneburg zu stützen.

Die bei Straßenplanungen zu beachtenden gesetzlichen Vorgaben (BlmschG, FFH- und Vogelschutzrichtlinie, UVPG, ROG, NROG, LPIG Sachsen- Anhalt etc.) sind bei der Ermittlung der relativ konfliktarmen Bereiche und der Vorzugsvariante berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 3). Über diese Vorgaben sind auch die Belange der Bürger unter dem Schutzgut Mensch in die Betrachtungen eingeflossen.

Die örtlichen Gegebenheiten sind vor Ort im Rahmen von Begehungen betrachtet worden.

Die raumordnerische Festsetzung für die Stadt Lüneburg als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr ist im Variantenvergleich berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9).

Die Siedlungs- und Freiraumstruktur sind Bestandteil der Untersuchungen (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff).

Das Gebiet Schlieffenpark ist in den Untersuchungen berücksichtigt. Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen sind ermittelt worden und in die Variantenvergleiche zur Findung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 5 sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 10 f).

Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen für die Stadt Lüneburg (Wohnflächen, siedlungsnaher Freiraum) fallen, auch unter Berücksichtigung der im Schlieffenpark beplanten Wohn- und Grünflächen, durch die Vorzugsvariante geringer aus als bei Verwirklichung des Abschnittes 503 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5 sowie Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung).

Eine Beeinträchtigung der Innenstadt Lüneburgs durch die A 39 ist nicht zu erwarten.

RV-LG: Durch die Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) werden die konkreten

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Planungsabsichten der Stadt Lüneburg („Schlieffenpark“) nicht mehr berührt.

Zum vorgebrachten „Konflikt mit den Grundsätzen des ROG“ wird darauf hingewiesen, dass es sich gemäß § 3 Nr. 3 ROG bei den Grundsätzen der Raumordnung um allgemeine Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums . . . als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen handelt.

Stadt Lüneburg

35

1096

ja

Die Neuzerschneidung des Lüner Holzes wirkt sich ebenfalls auf das örtliche Gepräge der Stadt Lüneburg aus. Darüber hinaus wird eine städtische Waldfläche mit erheblicher Bedeutung für die Erholung der Einwohner und für den Fremdenverkehr beeinträchtigt.

Das Lüner Holz weist insbesondere aufgrund der Altholzbestände Lebensraumfunktionen auch für Tiere auf. Das Lüner Holz liegt jedoch im Stadtbereich und wird im Hinblick auf die Lebensraumfunktion für Tiere vorbelastet durch Lärm, Verinselung und die hier stattfindende Erholungsnutzung. Folglich hat das Lüner Holz im Schutzgut Tiere nicht die Wertigkeiten, wie das grundsätzliche Biotoppotenzial vermuten lässt. Dies zeigt sich z.B. sehr gut bei den Amphibien. Aufgrund der Insellage wurden nur kommune Arten in geringer Populationsgröße nachgewiesen. Die Vorzugstrasse der A 39 quert das Lüner Holz im südlichen Randbereich. Gleichzeitig ist hierbei der Rückbau der B 4 geplant, d.h. die trennende Wirkung der B 4 wird aufgehoben und die südlich und nördlich der B 4 liegenden Tierlebensräume und historischen alten Waldstandorte werden wieder mit einander verbunden, was deutlich eingriffsmindernd zu berücksichtigen ist und die Lebensraumsituation trotz des Verlustes im südlichen Randbereich insgesamt nicht wesentlich verändern wird. Das Lüner Holz ist gemäß LROP 2003 des Landkreises Lüneburg Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft und als solches in den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 10 f und Karte II.13.GP2-5). Gleichwohl hat das Lüner Holz als Wald mit Erholungsfunktion nach der Waldfunktionenkartierung eine besondere Bedeutung für die Erholung und erfährt im Bereich der Durchfahrung durch die Autobahn eine erhebliche Beeinträchtigung. Andererseits wird die bestehende mittige Zerschneidung des Waldes mit Erholungsfunktion durch die B 4 aufgehoben. Hierdurch wird die zusammenhängende Erholungsfläche zukünftig deutlich größer sein als bisher. Des weiteren wird die Neue Forst durch den Rückbau der B 4 südlich Moorfeld deutlich entlastet und ist zukünftig von Moorfeld aus wieder direkt zugänglich. Hinsichtlich der Naherholungsfunktion für den östlichen Teil von Lüneburg hat die vorgeschlagene Linie GP2-5/1 somit einen Vorteil im Vergleich zu der alternativen Trassenführung GP 2-5/2 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 8 f und Karte II.12.GP2-5). Die Zerschneidung des kulturhistorischen Zusammenhangs zwischen Kloster Lüne und Lüner Holz wird einerseits durch die Einschnittlage der Trasse gemindert. Andererseits werden alle Wegebeziehungen, die von der zukünftigen Autobahn geschnitten werden, durch geeignete Querungsbauwerke aufrechterhalten.

Stadt Lüneburg

35

1109

ja

Freiraum, Freizeit, Erholung, Fremdenverkehr
- Erhalt und Entwicklung der Freiräume für die siedlungsnahe Erholung zur Umsetzung der Ziele: Sicherung der notwendigen Freiräume innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche der Freiraumfunktionen (LROP), Verbesserung der Wohnverhältnisse und Erhalt der innerörtlichen Grün- und Freiflächen, Entwicklung von Verbindungen mit ortsnahen Erholungsgebieten (insbesondere Aufgabe für die Zentralen Orte)(RROP Lüneburg 2003)
Das Lüner Holz und die Neue Forst sind gemäß dem RROP Lüneburg 2003 Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft. Durch die B 4 besteht zum Teil eine Vorbelastung. Im Norden und Osten grenzen an das Lüner Holz Wohngebiete an. Nördlich der Neuen Forst befinden sich ebenfalls Wohngebiete. Lüner Holz und Neue Forst übernehmen Funktionen der siedlungsnahe Erholung. Die jetzigen Funktionen und die derzeitige Qualität des Lüner Holzes und der Neuen Forst als Erholungswälder in der Stadt sind zu erhalten. Gemäß dem Landschaftsplan der Stadt Lüneburg besteht eine Unterversorgung mit Sportflächen im Bereich Neu Hagen, mit

ohne Kommentar

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Spielplätzen im Bereich Schützenplatz und Lüne-Moorfeld und mit öffentlichem Grün / Parkanlagen im Bereich Schützenplatz, Lüne-Moorfeld und Ebensberg. Vor diesem Hintergrund ist der Erhalt der heute vorhandenen Freiräume (Lüner Holz und Neue Forst) von besonderer Bedeutung. Die Planungen zur Entwicklung des Schlieffenparks sehen ein umfangreiches Grünsystem mit Bereichen für das Landschaftserleben (Bereich nordöstlich der Schlieffenkaserne), öffentliche Grünanlagen unterschiedlicher Prägung (Wiesen, Wald, Landschaft) mit Spielplätzen vor. Am Standort des Schlieffenparks besteht aufgrund der vielfältigen und reizvollen Ausstattung des Raumes die Möglichkeit für die Menschen im geplanten Wohngebiet und die Menschen aus den nördlich und südlich gelegenen Wohngebieten hochwertige Freiraumstrukturen zu entwickeln und zu erschließen. Durch die Anlage von Grünachsen wird die Möglichkeit geschaffen, zwischen den nördlich und südlich gelegenen Wohngebieten straßenunabhängige Fuß- und Radwegeverbindungen anzulegen, zur Nutzung der Chance der Schaffung von Verbindungen zwischen Stadtteilen, die bisher seit dem Vorhandensein der Schlieffenkaserne voneinander getrennt waren. Vor dem Hintergrund der Unterversorgung des Raumes mit Spielflächen und öffentlichem Grün und zur Umsetzung der Ziele des Landschaftsplanes hinsichtlich der Schaffung qualitativ hochwertiger Freiräume mit günstiger Erreichbarkeit kommt dieser Planung eine herausragende Bedeutung zu.

- Erhalt und Entwicklung wichtiger Bereiche für den Fremdenverkehr zur Umsetzung der Ziele: Erhalt und Entwicklung des Erholungsstandorts Lüneburg mit der besonderen Entwicklungsaufgabe "Fremdenverkehr" und der Erhalt von Einrichtungen für den Städte- bzw. Tagestourismus (RRÖP Lüneburg 2003)

Das Kloster Lüne ist ein wichtiger Erholungszielort in Lüneburg. Die Anlage konnte durch die Jahrhunderte hindurch bis in die Gegenwart hinein in ihrer Gesamtheit bewahrt werden. Dies macht ihren besonderen Reiz für Besucher aus. Das Kloster ist für die Öffentlichkeit zugänglich. Es kann im Rahmen von Führungen besichtigt werden. Weiterhin finden verschiedene Veranstaltungen in der ehemaligen Klausur und in der Klosterkirche statt. Seit 1995 besteht ein Textilmuseum. Ein Cafe mit einer Raumausstattung des 17. Jahrhunderts gehört ebenfalls zum Angebot für die Besucher. Die Klosteranlage inmitten der Grünanlage mit altem Baumbestand, Gärten und Streuobstwiesen und der räumliche Zusammenhang mit dem Lüner Holz sind charakteristisch für eine mittelalterliche Klosteranlage. Diesen Ort in seiner Lage und Prägung für den Fremdenverkehr zu erhalten und zu entwickeln ist Ziel der Stadt Lüneburg. Das Kloster ist aber nicht allein von touristischem, sprich kultur- und architekturgeschichtlichem Interesse, sondern auch heute noch Ort der religiösen Begegnung. Daher ist die Klosteranlage bei der Betrachtung "Schutzgut Mensch" in besonderem Maße zu berücksichtigen.

Gemeinde Reinstorf

39

1335

nein

C und D 3.8 Erholung, Freizeit, Sport

Die "natürlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen für die Naherholung und naturgebundenen Sportarten [sind] so zu sichern, dass sie die Lebensbedingungen der Bevölkerung in den Regionen verbessern, die ökologischen Funktionen des Naturhaushalts, das Landschaftsbild nicht beeinträchtigen und den Erholungs- und Erlebniswert der Kulturlandschaft erhalten."

Die A 39 würde die Lebensbedingungen hinsichtlich Erholung, Freizeit sowie Sport nicht verbessern und den Erholungs- und Erlebniswert nicht erhalten, aber auf jeden Fall das Landschaftsbild beeinträchtigen. "Besonders in Nähe des Oberzentrums Lüneburg [die Ostheide ist Lüneburg nah und gehört dem Ordnungsraum HH/LG an] sind die Waldgebiete in ihrer Erholungsfunktion zu erhalten bzw. zu stärken"; diese Absicht wird nun offensichtlich nicht mehr verfolgt.

"Als Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft kommen Gebiete und Bereiche besonderer landschaftlicher Eignung für die Erholung in Betracht, die einem ungestörten Erleben der Natur vorbehalten und zu sichern sind".

"Als Vorsorgegebiete für Erholung kommen Gebiete in Betracht, die aufgrund ihrer natürlichen Eignung und ihres landschaftlichen Wertes für verschiedene Erholungsaktivitäten der Naherholung und des Fremdenverkehrs von Bedeutung sind und als solche gesichert und weiterentwickelt werden sollen." Die Varianten 509 bis 510 und 506 bis 580 führen durch die beschriebenen Gebiete, was sich nachteilig auf den hiesigen sanften Tourismus auswirkt und damit Einnahmen der hier ansässigen Betriebe verhindert.

Die raumordnerische Festsetzung für Scharnebeck als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr und als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung ist sowie die raumordnerische Festsetzung für Reinstorf als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung sind in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anhang A, Anlage 2.9). Siehe auch Kommentar zu 1.4, D 397 Flecken Bad Bodenteich

Sportanlagen sind erfasst und in den Untersuchungen als Erholungsräume berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 61).

Vorrang- und Vorsorgegebiete für Erholung sind ebenfalls erfasst und als Gebiete mit hohem bzw. mittlerem Raumwiderstand bewertet sowie in den Vergleichen zur Ermittlung der Vorzugsvariante berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 37 sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 22 ff). Um die Gemeinde Reinstorf herum schneidet der Trassenabschnitt 507 ein festgesetztes Vorsorgegebiet westlich der Ortslage Reinstorf; der Abschnitt 508, und somit auch der Abschnitt 700, verläuft direkt westlich eines Vorranggebietes für die Erholung (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6, Karte II.12.GP4-6 und Unterlage 9.1 - UVS - Variantenvergleich Nordumfahrung Lüneburg, Karte I.11.Nord).

Gemeinde Reinstorf

39

1337

nein

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
C 3.8.06 gibt die Möglichkeit, in Gemeinden mit besonderer Bedeutung hinsichtlich der Erholung, Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung oder Fremdenverkehr im RROP festzulegen. Diese Entscheidung verpflichtet natürlich!				Siehe Kommentar zur ID 1335 in diesem Kapitel.
Die einzelnen Varianten stehen im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des Landes-Raumordnungsprogramms (2002) und des Regionalen Raumordnungsprogramms des Landkreises Lüneburg (2003).				
Gemeinde Scharnebeck	51	58	nein	
3. Die Ost-Variante würde das Naherholungs-/Waldgebiet Bilmer Strauch/Steinhöhe zerschneiden und zerstören, es wäre nicht mehr zugänglich für Spaziergänger, Nordic Walker, Radfahrer, Reiter, Sportvereine u.v.m. Gemäß RROP ist die besondere Entwicklungsaufgabe Scharnebecks der Erhalt und die Verbesserung der Naherholung sowie die Förderung des Fremdenverkehrs. Diese besondere Entwicklungsaufgabe steht konträr zu der Zerstörung dieses Naherholungsgebietes (unüberwindbarer Zielkonflikt).				Bei dem Bereich um Neu Lentenau handelte es sich um ein Vorsorgegebiet für Erholung. Betroffen ist südlich von Neu Lentenau randlich Wald mit Erholungsfunktion der Zone II. Die raumordnerische Entwicklungsaufgabe Scharnebecks für Erholung und Fremdenverkehr ist in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anhang A, Anlage 2.9).
Gemeinde Römstedt	65	239	ja	
Durch die Abschnitte 515 und 516 werden bis auf einen, alle Verbindungswege nach Bad Bevensen abgeschnitten. Besonders der Medinger Weg dient nicht nur der Landwirtschaft, sondern wird insbesondere von Fußgängern, Radfahren usw. zur Erholung und Freizeitgestaltung genutzt. Die wichtigste Verbindung zum Römstedter Wald ist unterbrochen. Der durch die Autobahn abgeschnittener Wald ist nur noch auf Umwegen zu erreichen und Römstedt verliert dadurch sein wichtigstes Erholungsgebiet Wald. Für Römstedt geht dadurch unwiderruflich ein großes Stück Lebensqualität verloren.				(Grundsätzlich wird das vorhandene Straßen- und Wegenetz aufrecht erhalten.) Dabei sind Umlegungen möglich, so dass mehrere Straßen bzw. Wege an einer Stelle über-, unterführt werden. Die Lage des Bauwerkes ist hier für eine Straße bzw. einen Weg angenommen worden. Abweichungen davon sind im Rahmen der weiteren Planung in Abstimmung mit den TöB möglich. (Die genannten Abschnitte gehören nicht zur Vorzugsvariante)
Gemeinde Weste	66	371	ja	
Schutzgut Landschaft, Boden und Landwirtschaft Die A39 würde die Landschaft an mehreren Stellen mit erheblicher Auswirkung zerschneiden. Im Bereich Wester Sunder, Höver, Klappenberg, Wohltheide sowie westlich von Höver Richtung Gollern, Röbbel, Masbrock und Oetzendorf werden Verbindungswege durch die geplanten Varianten abgeschnitten und sind für die Bewohner zur Erholung und für Freizeitaktivitäten nicht mehr nutzbar.				Das bestehende Straßen- und Wegenetz bleibt grundsätzlich aufrecht erhalten.
Flecken Bad Bodenteich	69	398	ja	
- Seepark: Dieser innerörtliche Grünzug (20 ha) mit einem großen See (8 ha) dient sowohl dem Fremdenverkehr als auch der Naherholung für die in Bad Bodenteich lebenden Menschen. Neben den bestehenden Angeboten wie Minigolf und Bootfahren, Flohmarkt, Triathlon und Angeln ist Cross-Golf als weitere Aktivität aufgenommen worden. Eine Driving Range ist eingerichtet. Das Gelände des Seeparks soll für Cross-Golf nach Süden und Westen erweitert werden. - Burggelände: Das historisch gestaltete Gelände ist um das Brauhaus erweitert worden. Zahlreiche Aktivitäten finden auf diesem Gelände statt. Überregional bedeutsam ist das all jährliche Burgspektakel, eine Reise in das Mittelalter und die Robin-Hood-Programme als erlebnispädagogische Angebote für Kinder und Erwachsene. Im Burgmuseum werden wechselnde Ausstellungen präsentiert.				Die regional bedeutsame Sportanlage für Golfsport ist mit der Einstufung als gering bedeutend berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9). Die raumordnerische Festsetzung Bad Bodenteichs als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe für Erholung ist in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9). Das gilt ebenso für den siedlungsnahen Freiraum zur Erholung (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 37, und S. 54 ff sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlage 2.1 und A2.1).
Flecken Bad Bodenteich	69	400	ja	
Im Rahmen der Entwicklung des Fleckens Bad Bodenteich zum mittelalterlichen Zentrum in Niedersachsen ist neben dem bereits verwirklichtem Robin-Hood-Castel (mittelalterlicher Spielplatz) eine weitere Einbeziehung des Seewiesengebietes in der Planung und Beratung.				Siehe hierzu Kommentar zur ID 398 in diesem Kapitel.
Gemeinde Lüder	70	541	ja	
- Seepark: Dieser innerörtliche Grünzug (20 ha) mit einem großen See (8 ha) dient sowohl dem Fremdenverkehr als auch der Naherholung für die in Bad Bodenteich lebenden Menschen. Neben den bestehenden Angeboten wie Minigolf und Bootfahren, Flohmarkt, Triathlon und Angeln ist Cross-Golf als weitere Aktivität aufgenommen worden. Eine Driving Range ist eingerichtet. Das Gelände des Seeparks soll für Cross-Golf nach Süden und Westen erweitert werden. - Burggelände: Das historisch gestaltete Gelände ist um das Brauhaus erweitert worden. Zahlreiche Aktivitäten finden auf diesem Gelände statt. Überregional bedeutsam ist das all jährliche Burgspektakel, eine Reise in das Mittelalter und die Robin-Hood-Programme als erlebnispädagogische Angebote für Kinder und Erwachsene. Im Burgmuseum werden wechselnde Ausstellungen präsentiert.				Siehe hierzu Kommentar zur ID 398 in diesem Kapitel.
Gemeinde Lüder	70	543	ja	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Im Rahmen der Entwicklung des Fleckens Bad Bodenteich zum mittelalterlichen Zentrum in Niedersachsen ist neben dem bereits verwirklichtem Robin-Hood-Castel (mittelalterlicher Spielplatz) eine weitere Einbeziehung des Seewiesengebietes in der Planung und Beratung				Stellungnahme wie Bad Bodenteich [69], siehe deshalb hierzu Kommentar zur ID 398 in diesem Kapitel.
Gemeinde Oetzen	73	203	ja	
Mit dem Sportplatz der Spielvereinigung Oetzen/Stöcken als einzigem Sportverein der Gemeinde wird das Zentrum der Erholung und ein für das gesellschaftliche Leben bedeutender Ort nicht nur abgeschnitten, sondern verliert seinen außerordentlichen Wert als Freizeitstätte und Erholungsort gänzlich. Schließlich wird ein Rundwander- und Fahrradweg um die Gemeinde mit ihren 6 Ortsteilen, der ebenfalls den Sportplatz tangiert, getrennt. Hierzu das Raumordnungsprogramm: - Freiflächen und Einrichtungen, die für die wohnungsnahen Erholungs- und Sportnutzung geeignet sind oder entwickelt werden können, sind grundsätzlich zu erhalten, vor Beeinträchtigungen zu schützen und, soweit erforderlich, zu verbessern. Dabei ist den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen der Erholung als eher passiver, beschaulicher Freizeitgestaltung und des Sports als aktiver Freizeitgestaltung Rechnung zu tragen. - Erholungsflächen sind möglichst durch in Grünzonen eingebundene Fuß- und Radwege zu erschließen und zu verbinden. Die Vorzugsvariante wird in diesem Abschnitt in Dammlage, d. h. einer Höhe von über 4 Metern über Niveau geführt. Diese Dammlage potenziert und manifestiert die Zerschneidung durch eine "unüberschaubare" optische Einschränkung. Das ortsnahe Landschaftsbild wird zerstört.			Der Erholungsfunktion wird in der UVS in ihren verschiedenen Ausprägungen Rechnung getragen. Das Landschaftsbild bewertet vornehmlich das landschaftliche Potenzial eines Raumes für eine landschaftsgebundene Erholung. Das Teilschutzgut Erholen erfasst die reale und/oder vorbehaltliche Nutzung des Untersuchungsgebietes für Freizeit und Erholung. Die innerörtliche und ortsnahe Erholungsnutzung wird beim Teilschutzgut Wohnen über die Kriterien Sport-, Freizeit- und Freiflächen sowie Wohnumfeld (siedlungsnaher Freiraum) erfasst (Unterlage 1 – Raumanalyse, S. 52 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 13 ff, S. 22 ff und S. 51 ff). Dies trifft für die Ortslage Oetzen, aber auch für alle weiteren Siedlungsbereiche in vergleichender Weise zu. Auch die visuelle Beeinträchtigung und Zerschneidung wurde im Variantenvergleich berücksichtigt. Dennoch führen die Variantenvergleiche im Bereich Oetzen über alle Schutzgutbereiche einschließlich Menschen- Wohnen zu einer Präferenz der westlichen Umfahrung von Oetzen (Unterlage 1 – UVS - Untervariantenvergleich GP 13-20, Karte II.11.GP13-20, Blatt 1). Im Rahmen der weiteren Planung ist das Vermeidungspotenzial zu prüfen.	
Gemeinde Sprakensehl	111	887	ja	
- Die Gemeinde hat im Raumordnungsprogramm die Zuweisung als Erholungsraum bekommen. Dieses auf dem Hintergrund der zusammenhängenden Wald- und Heideflächen, die den Besuchern Stille und Erholung garantieren. Das ist der Hauptgrund, aus dem die Samtgemeinde Hankensbüttel ihren Tourismus entwickelt. Durch das Zerschneiden dieses Gebietes und besonders durch die nachfolgende Lärmentwicklung, die nachgewiesenermaßen durch Wald besonders stark empfunden wird, ist die Entwicklung dieses Raumes in Richtung "Sanfter Tourismus" nicht mehr möglich.				Alle Varianten der B 190n verlaufen durch Gemeinden, für die eine raumordnerische Festsetzung als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe besteht. In der Gemeinde Hankensbüttel ist durch die Varianten B 190n 3 bis B 190n/5 zusätzlich die Festsetzung als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr betroffen (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9).
Nds. Forstamt Unterlüß	149	974		
8. Erholungswirkungen des Waldes Die geplanten Trassen durchschneiden insbesondere in den großen Waldgebieten Vorrang- und Vorsorgegebiete für die ruhige Erholung in Natur und Landschaft. Neben der trennenden Wirkung und der Beeinträchtigung des Rad- und Wanderwegenetzes wird eine Verlärmung den Erholungsverkehr beeinträchtigen. Die negativen Folgen für die allgemeine Erholung sind bei der Bewertung der einzelnen Trassenvarianten nur unzureichend bewertet worden, da der Seltenheitswert unbeeinträchtigter Räume fehlt				Text wie Forstamt Danndorf [145], siehe deshalb Kommentar zur ID 732 im Kapitel 3.03. -
Landesverband Niedersachsen - Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V.	188	1168		
Zur Ausführung der Planung und der endgültigen Trassierung der BAB haben wir die folgenden ANREGUNGEN (hier ohne konkreten räumlichen Bezug, da uns die Örtlichkeiten im Einzelfall nicht genau bekannt sind): 1. Wichtige Verbindungen (z.B. zwischen den Ortschaften) für Radfahrer und Fußgänger auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen sollen erhalten bleiben, da diese tlw. zu Erholungszwecken oder als Ersatz für fehlende Radwege dienen. Gegebenenfalls vorhandene Wegemarkierungen und Wegeweiser sind zu ändern oder zu ersetzen.				Das Straßen- und Wegenetz bleibt grundsätzlich erhalten.

3.09.0 Wasserwirtschaft allgemein

Landkreis Lüneburg	4	939	ja	
Wasser				Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen die vorgestellte Vorzugsvariante grundsätzlich keine Bedenken. Es wird begrüßt, dass die geplante Trassenführung außerhalb von Wasserschutzgebieten verläuft. Die Wahl der Kanaltrasse würde bedeuten, dass die Autobahn auf einer Länge von ca. 1,5 km im Wasserschutzgebiet (Zone III B) verlief. Es handelt sich bei der Zone III B um die aus wasserwirtschaftlicher Sicht unbedenklichste Schutzzone. Wenn die unter Hinweise für das Planfeststellungsverfahren genannten Bedingungen erfüllt werden, wäre eine Trassenführung in Zone III				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

B akzeptabel.

Allerdings wurde das Wasserschutzgebiet Lüneburg 1993 festgesetzt. Aufgrund der damaligen hydrogeologischen Abgrenzung wurden die Schutzgebietsgrenzen ausgewiesen, an denen sich die Planung der Vorzugsvariante A 39 orientiert hat.

Nach neueren Erkenntnissen aus dem Jahre 2004 wurde das Wasserschutzgebiet neu abgegrenzt, jedoch bisher nicht entsprechend beantragt bzw. ausgewiesen. Nach diesen neuen Untersuchungen würde auch die derzeitige Vorzugsvariante in dem hier beschriebenen Bereich innerhalb des ggf. künftig auszuweisenden Schutzgebietes liegen und wiese aus wasserwirtschaftlicher Sicht keinen Vorteil mehr gegenüber der „Kanaltrasse“ auf. Aufgrund des u. U. langen Zeitraumes bis zum Bau der A 39 sollte dieser Umstand beachtet werden.

Auch ohne diese Ausweitung liegen Vorzugsvariante und „Kanaltrasse“ im Vorsorgegebiet für Trinkwassergewinnung, so dass unabhängig von formell festgesetzten Schutzgebietsgrenzen größtmögliche Schutzvorkehrungen zu treffen sind.

Weitere Hinweise zu einschlägigen Bestimmungen über Wasserschutzgebiete behalte ich mir für das Planfeststellungsverfahren vor.

Landkreis Uelzen

5

470

ja

III) Aus Sicht der Unteren Wasserbehörde (UWB) wird wie folgt Stellung genommen:

A. Allgemeines

Im Landkreis Uelzen befinden sich keine Wasserschutzgebiete im Bereich der Vorzugsvariante für die A39, so dass diesbezüglich keine Bedenken bestehen.

Hinsichtlich der Niederschlagsentwässerung wird darauf hingewiesen, dass nach Möglichkeit eine dezentrale Versickerung über die bewachsene und belebte Bodenzone anzustreben ist. Sofern ein zentrales Versickern erfolgen soll, ist für entsprechende Vorreinigung des Wassers durch gedichtete Absetzbecken mit Tauchwand (Rückhalt von Leichtflüssigkeiten) zu sorgen. Ein Einleiten von Niederschlagswasser in Fließgewässer sollte nach Möglichkeit vermieden werden.

Bei Gewässerkreuzungen ist dafür Sorge zu tragen, dass die Kreuzungsbauwerke folgenden Anforderungen entsprechen:

- genügendes Lichtraumprofil
- durchgängige Sohle mit genügend starker Substratauflage bei Bauwerken, die in den Sohlbereich der Gewässer hineinreichen
- beidseitiges Anlegen von Gewässerböschungen und Bermen

Hinsichtlich der Trassenführung durch die Seewiesen bei Bad Bodenteich bleibt anzumerken, dass ein östliches Umgehen dieser der angestrebten Variante vorzuziehen wäre (Salzstock, Niedermoor).

Auf diverse Beregnungsverbände mit verbandseigenen Leitungen im Bereich der Vorzugsvariante der A39 wird hingewiesen. Ebenfalls darauf, dass nicht alle Verbände dem Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände angeschlossen sind.

Gemeinde Wriedel

57

243

nein

Aus Sicht der Gemeinde würde der Bau der Westvariante in jedem Fall zu einer Gefährdung für das Wasserschutzgebiet um Hanstedt I führen, welches durch seine besonders hohe Wasserqualität bisher auszeichnet.

Eine Westvariante würde darüber hinaus auch das Wasserschutzgebiet Amelinghausen, das sich bis in die Gemarkung Wettenbostel erstreckt, tangieren und möglicherweise beeinträchtigen.

Stadt Gifhorn

90

143

nein

5. Nichtberücksichtigung von Wasserbelangen

- Der Untersuchungsraum bei der Variante GP 13-46/1 ist in der Kartendarstellung gegenüber allen anderen Korridoren verkleinert worden. Inwieweit dies Auswirkungen auf die Bilanzierung hat, ist zu überprüfen.
- Die Argumentation, dass eine Vorbelastung des Korridors der Variante GP 13-46/1 durch die vorhandene B 4 die Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser relativiert bzw. mindert (Ordner 18, Seite 34), ist abzulehnen. Ein Neubau einer Straße bedeutet gleichsam ein mehr an Verkehr und damit ein mehr an Gefährdungspotenzial für das Grundwasser. Dies gilt hier auch

Die detaillierte Planung der Oberflächenentwässerung sowie der Kreuzungsbauwerke ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Beregnungsverbände werden in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.

Die genannten Gebiete sind in den Untersuchungen erfasst und bewertet worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.15.GP1-46, Blatt 2).

Der Untersuchungsraum ist grundsätzlich so angelegt, dass alle Beeinträchtigungszonen enthalten sind. Die Variante GP13-46/1 führt im Vergleich zu den deutlich geringsten Durchfahrungsängen von Trinkwasserschutzgebieten und Vorranggebieten für die Trinkwassergewinnung sowie zu lediglich mittleren Beeinträchtigungen im Bezug auf das Kriterium „Beeinträchtigung von Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
uneingeschränkt, als dass die Abnahme des Verkehrs auf der B 4 und B 188 in der dargestellten Größenordnung unrealistisch ist (siehe oben).				
Stadt Wolfsburg	119	321	ja	
Aus Sicht der Unteren Wasserbehörde bestehen gegen die Vorzugsvariante keine grundsätzlichen Bedenken. Diese Variante berührt das Gebiet der Stadt Wolfsburg nicht. Die Variante 582 durchquert das Gebiet der Stadt Wolfsburg. Sie wird aus folgenden Gründen als ungünstiger beurteilt: 1. Es wird eine Kreuzung der Kleinen Aller und des Überschwemmungsgebietes der Kleinen Aller sowie weiterer kleinerer Gewässer dritter Ordnung im Gebiet der Stadt Wolfsburg erforderlich. 2. Die Trasse durchquert das Verbandsgebiet und das Verregnungsgebiet des Abwasserverbandes Wolfsburg. Dies könnte zu einer Einschränkung bzw. Beeinträchtigung der Abwassererregung führen.				Grundwasser“ (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, GP 13-46, S. 34 und Karte II.15.GP13-46). Sie würde daher auch ohne die Berücksichtigung der Vorbelastungen als Vorzugslösung hervorgehen.
Stadt Wolfsburg	119	323	ja	
4. Die zusätzliche Versiegelung könnte zu einer Abflussverschärfung der ohnehin schon stark beanspruchten Gewässer im Gebiet der Stadt Wolfsburg und zu einer Verschlechterung der Gewässergüte führen. Um die Leistungsfähigkeit und die Gewässergüte der Gewässer, insbesondere der Kleinen Aller, der Wiperaller und der Aller nicht zu beeinträchtigen, wären Rückhaltebecken mit ausreichenden Rückhaltevolumina und funktionsfähigen Reinigungsstufen vorzusehen.				Das Schutzgut Wasser zeigt für den Variantenvergleich GP 43-46 mit dem Abschnitt 582 ein uneinheitliches Bild. Im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 43-46, S. 17 ff und S. 23. ff) unter Beachtung der landwirtschaftlichen und wirtschaftlichen Belange wird die Variante GP 43-46/2 mit dem Abschnitt 582 als günstiger beurteilt. Über weitere Vergleiche (Untervariantenvergleich GP 28-46 und Teilvariantenvergleich GP 13-46) scheidet sie insgesamt aus.
Landesbetrieb für Hochwassersch. u. Wasserwirtsch. Sachsen-Anhalt (LHW)	136	1161		
Nach Durchsicht der zu o. g. Vorhaben übergebenen Unterlagen wird im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange folgendes festgestellt: Im Planungsbereich befinden sich keine Gewässer erster Ordnung bzw. wasserwirtschaftlichen Anlagen für die der LHW Sachsen-Anhalt, Flussbereich Osterburg unterhaltungspflichtig ist. Nach Abstimmung mit dem SB 6.4 Hydrologie sind auch keine Grundwasserbeobachtungsbrunnen des Grundwassermeßnetzes von der o.g. Planung beim derzeitigen Planungsstand betroffen. Aus Zeitgründen (längere Krankheit) ist eine Abstimmung mit dem SB 5.1 gewässerkundlicher Landesdienst nicht erfolgt.				Ohne Kommentar
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	762		
Wasserwirtschaft: Neben der geplanten Vorzugsvariante der A 39 bei Knesebeck befindet sich eine Grundwassermessstelle des Gewässerkundlichen Landesdienstes (siehe Anlagen 1 und 2). Für die Durchführung der Messungen muss die Erreichbarkeit auch weiter gewährleistet werden. Weiterhin weise ich darauf hin, dass sich Teile der geplanten Strecke in den noch nicht festgesetzten Wasserschutzgebieten Brackstedt/Weyhausen sowie Rühren befinden. Vorsorglich ist bei der Baudurchführung auch hier die Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) zu beachten.				Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
3.09.1 Wasserversorgung				
Gemeinde Kirchgellersen	26	356	nein	
- Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung die der Trinkwasserschutzzone III entsprechen, befinden sich zwischen Kirchgellersen und Südergellersen.				Das Vorranggebiet ist sind bei den Untersuchungen erkannt und entsprechend gewürdigt worden (Unterlage 1 – UVS – Raumanalyse sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46).
Samtgemeinde Ostheide	36	261	ja	
Ausdrücklich verweisen wir darauf, dass die Abschnitte 507, 508 und 510 durch ein Wasserschutzgebiet verlaufen und damit nicht hinnehmbare Nachteile für den Wasserhaushalt in unserer Samtgemeinde auslösen würden.				Die von der A 39 ausgehenden Wirkungen auf den Wasserhaushalt sind unter Beachtung der genannten Gebiete ermittelt und in die schutzgutübergreifenden Variantenvergleiche (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich) eingestellt worden. Sie sind somit Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung. Die Abschnitte 507 und 508 schneiden einen raumordnerisch als Vorsorgegebiet für die Trinkwassergewinnung festgesetzten Bereich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6, Karte II.15.GP4-6).

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				Durch die Teilvariante GP 2-17/1 mit dem Abschnitt 510 wird ein Vorsorgegebiet für die Trinkwassergewinnung geschnitten. Die Teilvariante GP 2-17/2 schneidet sowohl eine Trinkwasserschutzzone III als auch raumordnerisch als Vorrang- und Vorsorgegebiete festgelegte Bereiche (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17, S. 20 und Karte II.15.GP2-17).
Gemeinde Wendisch Evern	42	167	ja	
7. Als Eingriff würde ferner in erster Linie freie Landschaft durch den Bau der A 39 versiegelt mit der Folge, dass dem Naturhaushalt Flächen entzogen werden, die bisher zur Grundwasserneubildung beitragen. Der Eingriff würde als schwerwiegend einzustufen sein, da die Fläche im RROP als Gebiet mit Vorrang für die Wassergewinnung dargestellt ist.				Die Vorzugsvariante schneidet ein Vorsorgegebiet für die Trinkwassergewinnung und verläuft, im Gegensatz zu Trassenabschnitt 580, außerhalb des Vorranggebietes sowie des Trinkwasserschutzgebietes Zone III. Gebiete mit einer besonderen Empfindlichkeit gegen Schadstoffeinträge werden durch die Abschnitte 579 und 510 der Vorzugsvariante nicht geschnitten. Aus Sicht des Schutzgutes Wasser schneidet die Vorzugsvariante günstiger ab als ein Verlauf über den Abschnitt 580 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50, S. 13 und Karte II.15.GP7-50). Siehe hierzu auch ID 425 - LK Uelzen [5] in Kapitel 0.5.2.
Stadt Gifhorn	90	144	nein	
Westlich der B 4 in Höhe der Anschlussstelle der B 188 existiert eine Brunnengalerie des Wasserwerks Gifhorn zur Förderung von Trinkwasser. Zwar handelt es sich dabei bislang noch um kein förmlich festgesetztes Trinkwasserschutzgebiet, die entsprechende Festsetzung befindet sich derzeit allerdings in Aufstellung. Im Landesraumordnungsprogramm, ebenso wie im regionalen Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig, ist jedoch ein Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung dargestellt. Dieses Vorranggebiet ist in der Verfahrensunterlage völlig unberücksichtigt geblieben. Die Planung zum Trinkwasserschutzgebiet (fast analog des derzeitigen Vorranggebietes) beinhaltet dabei eine mehrere Kilometer langen Abschnitt der B 4 bzw. der Variante GP 13-46/1, der innerhalb der Trinkwasserschutzzone IIIA bzw. IIIB liegen wird. Unabhängig vom derzeitigen Verfahrensstand wird dieses Gebiet bereits als faktisches Trinkwasserschutzgebiet betrieben. Dies ist zu berücksichtigen, genaue Daten sind beim Wasserwerk Gifhorn oder beim Landkreis als untere Wasserbehörde abzufragen.				Siehe Kommentar zu 3.09, ID 143 Stadt Gifhorn Das Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung wurde in diesem Gebiet tatsächlich vergessen, es handelt sich um eine Durchfahrungsstrecke von ca. 7,3 km. Leider scheint dieser Sachverhalt bereits bei der Abstimmung und Überprüfung der aufbereiteten Datensätze durch die Landkreise im Rahmen der UVS Stufe I übersehen worden zu sein. Aufgrund der deutlich größeren Durchfahrungsängen durch die Varianten GP13-46/2 und GP13-46/3 bzw. GP32-46/2 ändert das Vorranggebiet nichts am Ergebnis der schutzgutbezogenen Variantenvergleiche GP13-46 und GP32-46 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 32-46, S. 28 f sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46, S. 34).
Stadt Wolfsburg	119	322	ja	
3. Die Trasse quert bzw. grenzt an das in der Ausweisung befindliche Trinkwasserschutzgebiet des Wasserwerkes Brackstedt der Volkswagen AG und quert das Trinkwasserschutzgebiet des Wasserwerkes Eischott des Wasserverbandes Vorsfelde und Umgebung. Hier wäre u. U. aufgrund der zusätzlichen Versiegelung mit einer Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung zu rechnen. Zum Schutz des Trink- bzw. Grundwassers wären in den Bereichen von Trinkwasserschutzgebieten die Anforderungen der RiStWag zu beachten.				Die Beeinträchtigungen auf das Grundwasser durch Versiegelung sind Bestandteil der Untersuchungen und werden nicht erwartet (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 46). Die Anwendung der RiStWag in Trinkwasserschutzgebieten ist vorgesehen.
Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt	137	78		
Wasserschutzgebiete oder Anlagen der öffentlichen Wasserversorgung sind im künftigen Trassenbereich nicht vorhanden.				Das Gebiet des Landes Sachsen- Anhalt ist von der A 39 nicht direkt betroffen.

3.09.2 Abwasserbehandlung

Gemeinde Jembke	95	803	ja	
- Die Abwässer der Gemeinde Jembke, mit den Abwässern der Stadt Wolfsburg werden zum zentralen Klärwerk der Stadt Wolfsburg zum Reinigen geliefert und anschließend im Abwasserverregnungsgebiet des Abwasserverbandes Wolfsburg in Jembke wieder verregnet. Hier wird ein absolutes Umweltprojekt im Zuge der Kreislaufwirtschaft des Wassers in seinen Grundfesten gefährdet, da die Fläche für den reinen Trassenbau einen Nettoflächenverlust von 20,5 ha ergibt, was wiederum zu einem Bruttoflächenverlust von ca. 60 ha Abwasserverregnungsfläche führen wird. - Dieses Abwasserverregnungsgebiet des Abwasserverbandes Wolfsburg ist in der Landesraumplanung als solches festgeschrieben. Weiterhin ist die Trasse der Vorzugsvariante in Nord-Süd-Richtung geplant. Die Bewirtschaftungsrichtungen der Flurstücke sind auf 90 % der Fläche des Abwasserverregnungsgebietes auch in Nord-Süd-Richtung, was dazu führt, dass man beim Durchführen der Abwasserberegnung (Arbeitsfläche der Großflächenregner befindet sich in Ost-West-Richtung) weiteren Flächenverlust verzeichnen muss, da, auf Grund der wasserrechtlichen				Die Abwasserverregnung der Stadt Wolfsburg ist bei der Ermittlung des landwirtschaftlichen Potenzials berücksichtigt worden (Unterlage 7 – Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 20, S. 31 ff und Anhang 2) und somit in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen. Flurbereinigungsverfahren werden im Zusammenhang mit dem Bau der A 39 durchgeführt.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Genehmigung des Abwasserverbandes Wolfsburg, je nach Windrichtung, Abstände bis zu 300m von klassifizierten Straßen, bzw. Wohnbebauung eingehalten werden müssen. Somit entsteht durch diese Vorzugsvariante ein immenser Flächenverlust für die Abwasserverregnung. Ersatzmaßnahmen für eine kostenneutrale Grundwasserberegnung mit den damit verbundenen Grundwasserrechten sind zwingend erforderlich. - In der Gemarkung Jembke hat es bisher 3 Flurbereinigungsverfahren zur Optimierung der landwirtschaftlichen Flächen zur Abwasserverregnung gegeben. Der Flächenzuschnitt ist als optimal für die Abwasserverregnung des Abwasserverbandes Wolfsburg zu bezeichnen. Im Süden von Jembke hat es in den 70er Jahren das Flurbereinigungsverfahren „Kleine Aller“ gegeben, welches zu optimalen Flächenzuschnitten zur Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Flächen geführt hat. Beim Bau der Vorzugsvariante der BAB 39 ist ein weiteres Flurbereinigungsverfahren notwendig um diese Flächenzuschnitte wieder erreichen zu können, wobei man unter Beachtung der nordwestlich von Jembke anstehenden geologischen Verhältnisse feststellen muss, dass man im Umkreis von 15 km keine für die Abwasserverregnung vergleichbaren adäquaten Abwasserverregnungsflächen als Ersatzflächen wieder finden wird. - Im Jahre 1993 wurden die Wirtschaftswege im Abwasserverregnungsgebiet Jembke mit einem Finanzvolumen von 1,5 Millionen DM grundsaniert. Zu dieser Finanzierung wurden der Abwasserverband Wolfsburg, die politische Gemeinde Jembke, sowie die jeweiligen Flächeneigentümer heran gezogen. Die Abrechnung dieser Maßnahmen erfolgt bis zum Jahre 2013. Mögliche Flächenverluste müssen finanziell abgefunden werden.</p>				
<p>Samtgemeinde Boldecker Land</p> <p>- Die Abwässer der Gemeinde Jembke und Teilen der Gemeinde Bokendorf werden zusammen mit den Abwässern der Stadt Wolfsburg zum zentralen Klärwerk der Stadt Wolfsburg zum reinigen geliefert und anschließend im Abwasserverregnungsgebiet des Abwasserverbandes Wolfsburg in den Gemarkungen Jembke und Barwedel wieder verregnet. Hier wird ein absolutes Umweltprojekt im Zuge der Kreislaufwirtschaft des Wassers in seinen Grundfesten gefährdet, da die Fläche für den reinen Trassenbau einen Nettoflächenverlust von 20. 5 Hektar ergibt, was wiederum zu einem Bruttoflächenverlust von ca. 60 Hektar Abwasserverregnungsfläche führen wird. Das Abwasserverregnungsgebiet des Abwasserverbandes Wolfsburg ist in der Landesraumordnungsplanung als solches festgeschrieben.</p>	99	226	ja	Die Abwasserverregnung der Stadt Wolfsburg ist bei der Ermittlung des landwirtschaftlichen Potenzials berücksichtigt worden (Unterlage 7 – Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 20, S. 31 ff und Anhang 2) und somit in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen.
<p>Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung</p> <p>5. Referat Abwasser</p> <p>Laut Verfahrensunterlagen sollen unabhängig von der Trassenführung der A 39 betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern durch Vorbehandlung und/oder Versickerung des Niederschlagswassers vermieden werden. Dabei sollen in Trinkwasserschutzgebieten mit der Einstufung als Wasserschutzzone III die Vorschriften der RiStWaG beachtet werden. Aus Sicht der Bereiche Kommunalabwasser und Industrieabwasser bestehen keine Einwände.</p>	127	637		Ohne Kommentar
<p>Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen</p> <p>Im Raum Wolfsburg werden umfangreiche Flächen und Einrichtungen der dortigen Abwasserverregnung zerschnitten. In geringerem Umfang würde dies auch für den östlich verlaufenden Trassenabschnitt 582 gelten. Es handelt sich bei der Abwasserverregnung um ein Modell, das sowohl den gesellschaftlichen Ansprüchen an eine Kreislaufwirtschaft und einen sparsamen Umgang mit Ressourcen Rechnung trägt als auch für die örtliche Landwirtschaft eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung besitzt. Der Zweckverband Großraum Braunschweig hat diese Flächen daher als Vorsorgegebiet in seinem Freiraumkonzept und dem Entwurf des in der Aufstellung befindlichen neuen Regionalen Raumordnungsprogrammes aufgenommen. Im landwirtschaftlichen Fachbeitrag zur A 39 wurde mit Blick auf die Abwasserverregnung ebenfalls eine Aussparung der Bereiche Jembke und Brackstedt bei der Trassenfindung als erforderlich dargestellt und eine Linienführung im Bereich der Kleinen Aller vorgeschlagen. Die jetzt in den Planungsunterlagen enthaltenen Varianten berücksichtigen diesen Punkt nur unzureichend, so dass hier Bedenken erhoben werden müssen.</p>	178	594		Die Abwasserverregnung der Stadt Wolfsburg ist bei der Ermittlung des landwirtschaftlichen Potenzials berücksichtigt worden (Unterlage 7 – Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 20, S. 31 ff und Anhang 2) und somit in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen. Die Ermittlung von konfliktärmeren Bereichen und möglichen Planungskorridoren hat den Bereich der Kleinen Aller aufgrund der Überlagerung mehrerer hoher Raumwiderstände ausgespart. Einerseits liegen die Ortslagen Barwedel und Tiddische hier sehr dicht beieinander und weiterhin ist der Talraum großflächig als Vorranggebiet für Natur und Landschaft ausgewiesen (Unterlage 1 – Raumanalyse, Karte I.4, Blatt 3). Bereits im Rahmen der UVS Stufe I wurde deutlich, dass sich konfliktärmere Bereiche westlich der Ortslagen Barwedel und Jembke sowie östlich von Tiddische und Hoytlingen eher für eine Trassenführung eignen und das Kleine Allertal mit den dicht angrenzenden Siedlungen ein hohes Konfliktpotenzial aufweist.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1286	nein	
2. Vorranggebiete für Hochwasserschutz, LEP LSA Ziffer 3.3.3., REP Altmark Ziffer 5.4.2.				Vorranggebiete für Hochwasserschutz sind in der groben Raumanalyse erfasst und mit hoch bewertet sowie bei der Abgrenzung des Untersuchungsraumes berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 38 und S. 283 ff und Karte I.3, Blatt 2). Eine weitere Beteiligung bei Betroffenheit wird zugesagt.
Vorranggebiete für Hochwasserschutz sind zur Erhaltung der Flussniederungen für den Hochwasserrückhalt und den Hochwasserabfluss sowie zur Vermeidung von nachteiligen Veränderungen der Flächennutzung, die die Hochwasserentstehung begünstigen und beschleunigen, vorgesehen. Die festgelegten Vorranggebiete für Hochwasserschutz sind zum Schutz von Leben und Gesundheit der Bevölkerung von Neubebauung freizuhalten. Im LEP LSA, konkretisiert im REP Altmark, wurde das Vorranggebiet für Hochwasserschutz Nr. VIII Dumme festgelegt. Die geplante Trasse führt direkt durch das Vorranggebiet für Hochwasserschutz Nr. VIII. Das Landesverwaltungsamt Referat Wasser und der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft sind zu beteiligen.				
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1288	nein	
2. Vorranggebiete für Hochwasserschutz, LEP LSA Ziffer 3.3.3., REP Altmark Ziffer 5.4.2.				Vorranggebiete für Hochwasserschutz sind in der groben Raumanalyse erfasst und mit hoch bewertet sowie bei der Abgrenzung des Untersuchungsraumes berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 38 und S. 283 ff und Karte I.3, Blatt 2). Eine weitere Beteiligung bei Betroffenheit wird zugesagt.
Vorranggebiete für Hochwasserschutz sind zur Erhaltung der Flussniederungen für den Hochwasserrückhalt und den Hochwasserabfluss sowie zur Vermeidung von nachteiligen Veränderungen der Flächennutzung, die die Hochwasserentstehung begünstigen und beschleunigen, vorgesehen. Die festgelegten Vorranggebiete für Hochwasserschutz sind zum Schutz von Leben und Gesundheit der Bevölkerung von Neubebauung freizuhalten. Im LEP LSA, konkretisiert im REP Altmark, wurde das Vorranggebiet für Hochwasserschutz Nr. VIII Dumme festgelegt. Die geplante Trasse führt direkt durch das Vorranggebiet für Hochwasserschutz Nr. VIII. Das Landesverwaltungsamt Referat Wasser und der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft sind zu beteiligen.				
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1291	nein	
2. Vorranggebiete für Hochwasserschutz, LEP LSA Ziffer 3.3.3., REP Altmark Ziffer 5.4.2.				Siehe Kommentar zur ID 1286 in diesem Kapitel.
Vorranggebiete für Hochwasserschutz sind zur Erhaltung der Flussniederungen für den Hochwasserrückhalt und den Hochwasserabfluss sowie zur Vermeidung von nachteiligen Veränderungen der Flächennutzung, die die Hochwasserentstehung begünstigen und beschleunigen, vorgesehen. Die festgelegten Vorranggebiete für Hochwasserschutz sind zum Schutz von Leben und Gesundheit der Bevölkerung von Neubebauung freizuhalten. Im LEP LSA, konkretisiert im REP Altmark, wurde das Vorranggebiet für Hochwasserschutz Nr. VIII Dumme festgelegt. Die geplante Trasse führt direkt durch das Vorranggebiet für Hochwasserschutz Nr. VIII. Das Landesverwaltungsamt Referat Wasser und der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft sind zu beteiligen.				
Regionale Planungsgemeinschaft Altmark	89	1294	nein	
zu Abschnitt 545				Siehe Kommentar zur ID 1286 in diesem Kapitel.
1. Vorranggebiete für Hochwasserschutz, LEP LSA Ziffer 3.3.3., REP Altmark Ziffer 5.4.2.				
Vorranggebiete für Hochwasserschutz sind zur Erhaltung der Flussniederungen für den Hochwasserrückhalt und den Hochwasserabfluss sowie zur Vermeidung von nachteiligen Veränderungen der Flächennutzung, die die Hochwasserentstehung begünstigen und beschleunigen, vorgesehen. Die festgelegten Vorranggebiete für Hochwasserschutz sind zum Schutz von Leben und Gesundheit der Bevölkerung von Neubebauung freizuhalten. Im LEP LSA, konkretisiert im REP Altmark, wurde das Vorranggebiet für Hochwasserschutz Nr. VIII Dumme festgelegt. Die geplante Trasse führt direkt durch das Vorranggebiet für Hochwasserschutz Nr. VIII. Das Landesverwaltungsamt Referat Wasser und der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft sind zu beteiligen.				

3.10.0 Abfallwirtschaft allgemein

Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung	127	632		
2. Referat Abfallwirtschaft, Bodenschutz				Das Schutzgut Boden ist Bestandteil der abgestuften Linienfindung über Variantenvergleiche (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich) und somit Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung
Die niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg, plant im Auftrag des Bundesministeriums für				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Bau der BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg. Die Trasse hat eine Gesamtlänge von ca. 100 km. Die BAB A 39 ist im gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Die im Rahmen einer gesamtplanerischen Abwägung ausgewiesene Vorzugsvariante (GP 1-46/2) verläuft ausschließlich auf niedersächsischem Gebiet. Der ausgewiesene Untersuchungsraum für die UVS berührt lediglich randlich Sachsen-Anhalt (westlicher Teil des Altmarkkreises Salzwedel). Zusätzlich ist die Schaffung einer leistungsfähigen Bundesstraße zwischen der A 14 in Sachsen-Anhalt und der A 39 im Zuge der B 190n geplant (Querspange). Die aus niedersächsischer Sicht bevorzugte Führung der Querspange B 190n beginnt auf sachsen-anhaltischem Gebiet nördlich von Bonese, verläuft südlich von Schmölow und trifft südlich von Bad Bodenteich (Niedersachsen) auf die Vorzugslinie der A 39. Das Straßenbauvorhaben B 190n wird in einem gesonderten Verfahren behandelt. Seitens des Landes-Sachsen-Anhalt sind keine abfall- und bodenschutzrechtlichen Belange vom Vorhaben "Neubau der BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg" betroffen. Das Vorhaben betrifft ausschließlich niedersächsisches Gebiet.				sowohl für die A 39 als auch für die B 190n.
3.10.2 Altablagerungen / Altlasten				
Landkreis Lüneburg	4	938	ja	
Abfall und Bodenschutz				Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Im Bereich der Vorzugsvariante ist keine Altablagerung bekannt.				
Landkreis Gifhorn	86	671	ja	
2.2.3 Untere Bodenschutzbehörde				Altlasten sind nach den Daten des NLÖ sowie des Altlastenkatasters kartiert (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 273 und Karte II.9). Die Hinweise zu den weiteren Planungsschritten werden zur Kenntnis genommen.
<p>Beim derzeitigen Planungsstand können nur generelle Anmerkungen zu möglichen und bekannten Altlastverdachtsflächen gemacht werden. An verschiedenen Stellen des mir vorgelegten Suchraumes befinden sich Altlastverdachtsflächen, wobei es sich grundsätzlich um verfüllte Bodenentnahmestellen handelt, die derzeit auf der Prioritätenliste nur nachrangig eingestuft sind. Nach Auffassung der Unteren Bodenschutzbehörde sind nach Präzisierung der Planungen weitere Aussagen in Abhängigkeit von den vorgesehenen Eingriffen in die Altlastverdachtsflächen möglich. Grundsätzlich ist nach meiner Auffassung bei einer direkten Bebauung einer Altlastverdachtsfläche aus statischen Gründen eine Baugrunduntersuchung erforderlich. Es ist denkbar, dass in diesem Zusammenhang auch eine stoffliche Betrachtung (Schadstoffsituation) der Bodenmaterialien kostengünstig vorgenommen werden kann.</p> <p>Folgende Altablagerungen sind nach bisherigem Sachstand weniger als ca. 150 m von den geplanten Baumaßnahmen entfernt:</p> <p>Vorzugsvariante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gelenkpunkt 36: ehemalige Bodenentnahmestelle Eutzen (Kennziffer 151040404), - 625 m südlich Gelenkpunkt 41: Altablagerung Bundeswehr EL 9 (Kennziffer 151402411), <p>Variante VW-Ost: keine Altablagerungen betroffen.</p> <p>Variante Ost:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 350 m nördlich Gelenkpunkt 39: ehemalige Bodenentnahmestelle Zasenbeck (Kennziffer 151040413) - 1325 m südlich Gelenkpunkt 39: ehemalige Bodenentnahmestelle Plastau (Kennziffer 151040425) - 150 m südlich der Kreuzung der Trasse mit der K 26: ehemalige Bodenentnahmestelle Tülow-Ost (Kennziffer 151402421) - 2375 m auf der Trasse unterhalb des Gelenkpunktes 43: ehemalige Bodenentnahmestelle Tiddische-Ost (Kennziffer 151402419). <p>Weitergehende Untersuchungsergebnisse zu diesen Standorten liegen auf Grund ihrer nachrangigen Einordnung im Altstandortkataster bisher nicht vor.</p>				
Altmarkkreis Salzwedel	88	525	ja	
3. Untere Bodenschutzbehörde (UBB)				Die Altlastenfläche wird unter Beteiligung des Altmarkkreises Salzwedel berücksichtigt.
Die vorliegende Planung zum Neubau der BAB A 39 Lüneburg-Wolfsburg berührt Belange des Altmarkkreises Salzwedel als UBB. Bezogen auf das Schutzgut Boden wurden die Untervariante GP 28-39				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Variante 1 und die Teilvariante GP 13 - 46 Variante 3 betrachtet und die Variante der Trassenführung für das Schutzgut Boden als weniger günstig (GP 28-39) bzw. günstig (GP 13 - 46) bewertet. Im Ergebnis der Zusammenfassung der schutzgutbezogenen Variantenvergleiche wiesen diese Varianten größere Auswirkungen auf. Den Ausführungen wird seitens der UBB gefolgt.				
Altlastenseitig wird eine Altlastverdachtsfläche im Altmarkkreis Salzwedel (Kennziffer 9519) durch den Abschnitt 543 der Variante 4 berührt, die ggf. im weiteren Verfahren zu betrachten ist.				
Stadt Wolfsburg	119	324	ja	
Nordwestlich von Jelstove liegt im Bereich der hier gewählten Trassenführung mit der Abschnittsbezeichnung 582 die Altablagerung mit der Bezeichnung B 45. In der Anlage kam nach dem Altlastenkataster Hausmüll zur Ablagerung. Ich mache nochmals darauf aufmerksam., dass bei dieser Variante vor Baubeginn eine gutachtliche Untersuchung hinsichtlich der Relevanz bzgl. des Schadstoffpotenzials, der Bebaubarkeit und des Gefährdungspotenzials erfolgen muss. Bei Durchführung dieser Variante ist die Untere Bodenschutzbehörde frühzeitig einzuschalten, um die Vorgehensweise und Abwicklung der Untersuchungen abzustimmen.				Eine Betrachtung von Altlasten ist für die Linienfindung der A 39 aufgrund der Möglichkeit zur kleinräumigen Umgehung bei einer Trassenoptimierung in den weiteren Planungsschritten nicht relevant und hat demzufolge nicht stattgefunden. Eine weitere Beteiligung der Bodenschutzbehörde wird zugesagt.
Wehrbereichsverwaltung Nord	217	113		
e) Eine wasserrechtliche Prüfung des Planungsvorhabens wird von dieser Stellungnahme nicht erfasst. e) Altlasten jeder Art wurden im augenblicklichen Planungsstand nicht bewertet.				Wasserrechtliche Belange sind in den Untersuchungen über das Schutzgut Wasserberücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich). Eine Betrachtung von Altlasten ist für die Linienfindung der A 39 nicht relevant und hat demzufolge nicht stattgefunden.
3.11.2 Militärische Verteidigung				
Wehrbereichsverwaltung Nord	217	112		
unter dem Vorbehalt der gleichbleibenden Sach- und Rechtslage nimmt die Wehrbereichsverwaltung Nord, Hannover, zur Planung der Bundesautobahn A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg als Träger öffentlicher Belange, als Schutzbereichsbehörde nach dem Schutzbereichsgesetz und als Militärische Luftfahrtbehörde i.S.d. Luftverkehrsgesetzes wie folgt Stellung: I. Allgemeines: a) In Ausübung ihres Verteidigungsauftrages nach dem Grundgesetz hat die Bundeswehr das Recht zur Sondernutzung bestimmter Flächen und Räume. Die uneingeschränkte Nutzung der Liegenschaften durch die Bundeswehr muss grundsätzlich jederzeit gewährleistet sein. b) Angeordnete militärische Schutzbereiche sowie luftfahrtrechtliche Beschränkungsgebiete sind grundsätzlich zu beachten. c) Die Aufgabe bzw. Einschränkung der besonderen Rechte der Bundeswehr erfordert ggf. einen Ausgleich. d) Unter der Maßgabe, dass die betroffenen Naturschutz- und FFH- Gebiete durch die zuständigen Naturschutzbehörden des Landes bewertet werden, weist die Bundeswehr darauf hin, dass etwaige naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen nicht zu Lasten von Bundeswehrliegenschaften erfolgen dürfen. Gleiches gilt für Forstmaßnahmen (Waldumwandlungsverfahren) im Bereich der Trassenführung.				Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei den weiteren Planungsschritten beachtet.
Wehrbereichsverwaltung Nord	217	115		
Im Einzelnen: a) Die Vorzugsvariante schneidet im Bereich Vastorf (Abschnitt 510 gem. Streckenübersicht) den äußeren Bereich des Schutzbereich "Standortschießanlage Wendisch - Evern" (hier: Freifliegerbereich). Im Rahmen der Detailplanung ist die Bundeswehr zu beteiligen, damit ggf. Maßnahmen getroffen werden, die ein mögliches Restrisiko verringern.				Eine Beteiligung der Bundeswehr in weiteren Planungsschritten wird zugesagt.
Wehrbereichsverwaltung Nord	217	116		
b) Die westliche Alternativvariante (Abschnitt 580 gem. Streckenübersicht) schneidet den Schutzbereich (Freifliegerbereich) der o.g. Schießanlage mittig. Zur Verringerung von möglichen Risiken ist die Bundeswehr (hier: Wehrbereichsverwaltung Nord, Hannover) als Schutzbereichsbehörde zu beteiligen.				Eine Beteiligung der Bundeswehr in weiteren Planungsschritten wird zugesagt.
Wehrbereichsverwaltung Nord	217	117		
c) Die westliche Alternativvariante „Bundesstrasse B 4“ tangiert im Bereich Deutsch - Evern den Standortübungsplatz der Bundeswehr. Die z.T. mit Bundesmitteln geförderten Zu- und Abfahrten zum Übungsplatz über öffentliche Straßen werden dadurch erheblich eingeschränkt. Es ist nicht				Eine Beteiligung der Bundeswehr in weiteren Planungsschritten, auch zur Klärung der Erfordernisse zur Nutzung der A 39 durch die Bundeswehr, wird zugesagt.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
geklärt, inwieweit die übende Truppe die vorgesehene BAB nutzen kann.				
Wehrbereichsverwaltung Nord	217	118		
d) Die Vorzugstrasse bildet im Punkt 5 (Lüneburg) einen Knotenpunkt mit der bisherigen Trassenführung "Bundesstrasse B4" und wird von den Nutzern der Liegenschaft "Theodor - Körner - Kaserne" schwerpunktmäßig als Zu- und Abfahrt genutzt. Ein Ausbau zur Autobahn erfordert aus Sicht der Bundeswehr besondere, evtl. zusätzliche Straßenbauten, um einen ungehinderten Zu- und Abgang zu gewährleisten.				Eine Beteiligung der Bundeswehr in weiteren Planungsschritten, auch zur Klärung der Erfordernisse zur Nutzung der A 39 durch die Bundeswehr, wird zugesagt.
Wehrbereichsverwaltung Nord	217	119		
e) Die westliche Alternativvariante schneidet in Abschnitt 580 (gem. Streckenübersicht) den angeordneten Schutzbereich der Standortmunitionsniederlage Wesendorf. Nach augenblicklicher Sach- und Rechtslage stimmt die Bundeswehr dieser Trassenführung aus Sicherheitsgründen nicht zu. Jedoch ist die Stationierungsplanung der Bundeswehr für dieses Objekt noch nicht abgeschlossen. Mittelfristig ist möglicherweise die Aufgabe der Liegenschaft vorgesehen. Damit würden die Einschränkungen nach dem Schutzbereichsgesetz entfallen. Sobald eine abschließende Entscheidung getroffen wurde, wird Sie die Wehrbereichsverwaltung Nord darüber informieren.				Die A 39 verläuft im Abschnitt 560 auf bzw. westlich der bestehenden Trasse der B 4, so dass eine Beeinträchtigung der Munitionsniederlage nicht gesehen wird.
Wehrbereichsverwaltung Nord	217	120		
f) Die Vorzugsvariante tangiert im Abschnitt 561 (gem. Streckenübersicht) die östliche Grenze des Truppenübungsplatzes Ehra - Lessin. Die vorgesehene Trassenführung überdeckt die z.Zt. genutzte Platzrandstraße und andere Übungseinrichtungen. Die vorgesehene Autobahntrasse würde die Nutzbarkeit des Übungsplatzes erheblich einschränken. Eine Verlegung der Platzrandstraße würde eine Verkleinerung des Übungsraumes bedeuten und nicht ohne Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen werden können. Demgegenüber würde eine Verlegung der Autobahntrasse in den Bereich ostwärts des Automobiltestgeländes (VW) die Nutzbarkeit des Truppenübungsplatzes nicht beeinträchtigen.				Die Entscheidung zugunsten des Abschnittes 561 westlich des Automobil- Versuchsgeländes gegenüber dem Trassenabschnitt 562 östlich ist im Rahmen der gesamtplanerischen Abwägung unter Beachtung aller Schutzgüter und der weiteren Gutachten sowie der sich anschließenden Trassenabschnitte gefallen (Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff).
Wehrbereichsverwaltung Nord	217	121		
g) Der unter f) beschriebene Teil der Trassenführung berührt weiterhin die Planung der Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb mbH (GEBB) - Windkraft - , 5149 Köln, Ferdinand-Porsche-Strasse I a, zur Errichtung von Windenergieanlagen auf dem Gelände des Truppenübungsplatz Ehra - Lessin. Um die Nutzung des Truppenübungsplatzes so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, sieht diese Planung Standorte entlang der Platzgrenze innerhalb geeigneter Flächen vor. Eine Verlegung der Trasse ostwärts des Automobiltestgeländes würde diese Planung (Windenergie) nicht berühren. Zu diesem Themenkreis wird die o.g. Gesellschaft (GEBB) als Betroffene gesondert Stellung nehmen.				Der genannte Standort ist bisher raumordnerisch als Vorranggebiet für die Windenergiegewinnung nicht festgelegt und dementsprechend nicht berücksichtigt (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.3 und A2.3). Eine Verlegung von Windkraftanlagen ist grundsätzlich technisch möglich.
Wehrbereichsverwaltung Nord	217	122		
Schlussbemerkung: Die Bundeswehr wird in den o.g. Planungsabschnitten teilweise erheblich betroffen. Sie kann die zu erwartenden Einschränkungen nicht kompensieren. Um im Planungsstadium Alternativen und Kompromisse zu entwickeln, ist es zwingend erforderlich, die Wehrbereichsverwaltung Nord, Dezernat 111 4, Hans-Böckler-Allee 16, 30173 Hannover, frühzeitig am weiteren Verfahren zu beteiligen.				Eine Beteiligung der Bundeswehr in weiteren Planungsschritten wird zugesagt.

4 UVS

Stadt Lüneburg	35	1098	ja	
4.4. Auswirkungen der Mängel der UVS auf die Ziele und Vorgaben des Raumordnungsverfahrens Die Fehler der UVS im Untervariantenvergleich schlagen auf das Raumordnungsverfahren über die Vorschrift des § 12 Abs. 2 S. 2 ROG durch. Danach sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG entsprechend dem Planungsstand zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Die aufgezeigten Mängel lassen sich auch nicht durch einen Verweis auf den derzeitigen Planungsstand rechtfertigen. Man kann zwar vertreten, dass die UVS im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens nicht die selbe Detailschärfe aufweisen muss wie in einem Planfeststellungsverfahren. Zu berücksichtigen ist jedoch der Umstand, dass die Abstellung der dargelegten Mängel nicht etwa umfangreiche Ermittlungen und Erhebungen erforderlich machen und das Raumordnungsverfahren damit überlasten würde. Sämtliche Daten sind bei der Stadt Lüneburg vorhanden und stehen zur Einarbeitung in die UVS zur Verfügung. Nimmt man die Entlastungsfunktion des Raumordnungsverfahrens für ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren				Der Vorwurf, die UVS sei mangelhaft und für eine landesplanerische Feststellung ungeeignet ist insbesondere mit den Erläuterungen zu den ID 1085 bis 1090 eindeutig zurück zuweisen. Die angesprochenen Kritikpunkte wurden dort umfänglich widerlegt. In Ergänzung hierzu bleibt grundsätzlich festzuhalten, dass im Rahmen der UVS eine fundierte und umfangliche Datenbasis zusammen getragen und mit den zuständigen Naturschutz- und Planungsbehörden abgestimmt wurde. Weiterreichende Untersuchungen und zusätzliche Schutzgutkriterien würden hinsichtlich der Linienfindung, also dem Vergleich verschiedener Trassenalternativen und der Auswahl der günstigsten Variante, keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn liefern. Die Variantenentscheidungen würden sich hierdurch nicht verändern. Gleichwohl birgt die vorgeschlagene Linie erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt, die im Rahmen der

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

ernst, müssen derart offensichtliche Fehler bereits im Raumordnungsverfahren abgestellt werden. Die UVS im Raumordnungsverfahren ist jedoch kein Selbstzweck. Sie dient auch der Ermittlung der Vereinbarkeit des geplanten Vorhabens mit den Zielen und Vorgaben des Raumordnungsrechts. Eine auf der Basis einer fehlerhaften UVS ausgewählte Vorzugsvariante verstößt damit auch gegen die Grundsätze der Raumordnung nach § 2 Abs. 2 ROG. Vorliegend handelt es sich vor allem um Verstöße gegen:

- § 2 Abs. 2 Nr. 1 S. 2 ROG: Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts,
- § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG: Freiraumstruktur,
- § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG: Umweltschutz,
- § 2 Abs. 2 Nr. 13 ROG: Kultur sowie
- § 2 Abs. 2 Nr. 14 ROG: Erholung in Natur und Landschaft.

Aufgrund ihrer Mängel in Ermittlung, Bewertung und Beschreibung der Auswirkungen der Vorzugsvariante auf die Schutzgüter des UVPG und der damit in Zusammenhang stehenden Konflikte mit den Vorgaben des LROP, des RROP, den Planungen der Stadt Lüneburg und den Grundsätzen der Raumordnung ist auch die UVS nicht geeignet, eine landesplanerische Feststellung der Vorzugsvariante im Stadtgebiet Lüneburg zu stützen.

konkretisierenden Planung weiter zu untersuchen und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechend so gut wie möglich zu vermeiden und auszugleichen sind. Siehe hierzu Kommentare zu den IDs 1085 in Kapitel 2.4, ID 1086 (Kapitel 4.02), ID 1088 (Kapitel 4.04), ID 1089 (Kapitel 3.03) und ID 1090 (Kapitel 2.6). Bei den genannten Verstößen gegen das ROG, die vermeintlich der Planung und dem Bau einer Autobahn entgegen stehen, handelt es sich um Grundsätze bzw. Ziele, die so formuliert sind, dass für den konkreten Planungsfall ein Abwägungsspielraum verbleibt. Die A 39 ist eine konkrete Autobahnplanung zur Verbesserung der Verkehrssituation für Nordostniedersachsen. Ein Widerspruch zwischen den Festlegungen besteht nicht.

RV-LG: Zu den vorgebrachten „Verstößen gegen die Grundsätze des ROG“ wird darauf hingewiesen, dass es sich gemäß § 3 Nr. 3 ROG bei den Grundsätzen der Raumordnung um allgemeine Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums (...) als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen handelt.

Gemeinde Soltendieck

71

856

ja

- ergänzende Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie, insbesondere zu den Bewertungskriterien - Verlärmung von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldcharakter, Verlärmung des Erholungsraumes, Verlust von Biotopen, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Die Bewertung der einzelnen Schutzgüter wird einzelfallbezogen und in Abhängigkeit des jeweils betrachteten Raumes sowie der ermittelten Auswirkungen vorgenommen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleiche, S. 62 f).

Gemeinde Soltendieck

71

864

ja

3. Ergänzende Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie
Die Gemeinde Soltendieck fordert ergänzende Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie.
Auch durch die relativ enge Führung der Trasse zu den Ortslagen Bomke, Flinten, Schostorf, Abendorf und Schafwedel und Heuerstorf und Kattien wird es hier zu Lärmbeeinträchtigungen kommen, die die Vorsorgewerte überschreiten. Eine die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigende Lärmberechnung wäre wünschenswert.
Für die durch die Planung betroffenen Ortsteile der Gemeinde wird aus Gründen der Gleichbehandlung mit den Städten Lüneburg und Gifhorn ebenfalls ein Lärmgutachten gefordert.
In den Planungsunterlagen sind bei der Bewertung des Schutzgutes Klima / Luft keine Aussagen zu Belastungen aus erhöhten Feinstaubwerten getroffen. Die Gemeinde fordert hierzu ein nachvollziehbare Bewertung. Durch das Zusammentreffen beider Trassen in dem o. g. Raum wird eine Vielzahl von Brückenbauwerken und längere höhere Dammbereiche erforderlich. Das führt zu einer massiven Zerschneidung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Die Gemeinde fordert für den Anschlussbereich A 39 / B 190n eine ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen.

Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen der genannten Ortslagen sind ermittelt und in den Variantenvergleichen berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-29, Teilvariantenvergleich GP 13-46 und Hauptvariantenvergleich GP 1-46). Eine Überschreitung der für die Straßenplanung maßgebenden Grenzwerte nach 16. BImSchV ergeben sich für die genannten Ortslagen durch die Vorzugsvariante der A 39 nicht. Größtenteils wird der für Wohngebiete geltende nächtliche Grenzwert auch für die hier hauptsächlich vorliegenden Misch- und Dorfgebiete eingehalten (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-29, Karte II.11.GP20-29). Die luftschadstofftechnischen Berechnungen der Gesamtbelastung nach dem Berechnungsprogramm gemäß Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02) haben keine gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen ergeben. Für alle Schadstoffe werden die Grenz- und Zielwerte gemäß 22. BImSchV bzw. TA Luft (2002) bereits im Fahrbahnrandbereich eingehalten. Die Zusatzbelastungen nehmen mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand weiter ab (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 18 ff). Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Bauwerke und Dammlagen ist Bestandteil des schutzgutübergreifenden Variantenvergleiches (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 52 ff) und somit in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt. Durch die unterschiedlichen Abschnitte der A 39 und durch die B 190n werden im Bereich Soltendieck Landschaftsbildeinheiten mit mittlerer Bedeutung zerschnitten (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46, Karte II.12.GP13-46, Blatt 2 sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n, Karte II.12.B190n(1)).

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1260

5.2 Umweltverträglichkeitsstudie

Methodisch fehlt in der UVS die Bewertung der Null-Variante (Entwicklung des Raumes ohne Realisierung des Vorhabens). Die Nullvariante beschreibt die Auswirkungen bei Nichtverwirklichung des Vorhabens und stellt damit den methodisch unerlässlichen Vergleichsfall dar, um die Auswirkungen der Autobahn feststellen zu können (Nr. 3.5.3.3d VVNROG). Vor allem bei der

Da Bedarf und Planrechtfertigung der A 39 durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gesetzlich begründet ist, ist die Nullvariante nicht mehr als eigene Vorhabensalternative zu prüfen. Sie dient als Vergleichsfall für die Ermittlung der verkehrlichen/städtebaulichen, raumordnerischen und raumstrukturellen Wirkungen, die sich durch die verschiedenen untersuchten Varianten der A

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Verkehrsuntersuchung ist die explizite Darstellung der Verkehrsentwicklung bei Nichtverwirklichung des Vorhabens für die Begründung des Bedarfs von großer Bedeutung. Die kurze Darstellung im Erläuterungsbericht, die Ziele des Vorhabens (Erläuterungsbericht S. 11-12) könnten in der zuvor beschriebenen Form durch eine Abwicklung des Verkehrs auf dem bestehenden Straßennetz nicht erreicht werden, erfüllt nicht die Vorgaben des UVPG und setzt die Regierungsbehörde im ROV nicht in die Lage, die tatsächlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens im Vergleich zum Ist-Zustand zu bewerten

39 ergeben (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 40 und Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 19 f).

**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV
Niedersachsen e.V.**

184

1182

Laut §19b(2) UVPG werden "bei der Verkehrswegeplanung auf Bundesebene ... insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet." Da diese 2005 eingeführte Regelung zur strategischen Umweltprüfung (SUP) für den BVWP 2003 noch nicht angewendet werden konnte, dürfen im ROV nicht einfach die Bewertungen und Prognosen des BVWP übernommen werden.

Im Rahmen der Durchführung einer Plan-UVP gemäß der Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung (SUP; Richtlinie 2001/42/EG) sind das gesamte Projekt A 39 - A 14 bzw. ebenso zielführende Alternativlösungen (intramodal, intermodal) zwingend zu untersuchen. In diesem Zusammenhang sei auf die Veröffentlichung "Umsetzung Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme" der EU-Kommission hingewiesen.

Durch die Anwendung der o.g. Richtlinie kann sichergestellt werden, daß bereits zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt die Prüfung der Umweltauswirkungen erfolgt und für das gesamte Projekt sowie die Alternativlösungen gleiche Anforderungen an Umfang und Detaillierungsgrad der Informationen im Umweltbericht gelten. Insbesondere bei dem in Rede stehenden Gesamtprojekt A 39 - A 14, für das ein sehr hohes Umweltrisiko ermittelt und erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zu erwarten sind, sehen wir eine detaillierte Prüfung von Alternativlösungen aufgrund der FFH-RL und der Plan-UVP als zwingend geboten an.

Zu den Alternativlösungen gehört die Prüfung einer Optimierung/eines Ausbaus der B4 auf ihrer gesamten Länge von Gifhorn/Braunschweig bis Lüneburg (Null + - Lösung) durch eine Verkehrsuntersuchung sowie die Untersuchung der Umweltauswirkungen.

Dabei sind die noch im BVWP 2003 - Entwurf enthaltenen Ortsumfahrungen Melbeck, Tätendorf und Kirchweyhe (jeweils Stadium: Linienentwürfe) sowie Jelmstorf (Prüfung einer westlichen bzw. östlichen Umfahrung) in den Untersuchungskorridor aufzunehmen. Dieser sollte entsprechend dimensioniert sein, so daß für den Konfliktbereich Bienenbüttel mehrere alternative Varianten untersucht werden können. Aufgrund der obigen Ausführungen zur Alternativenuntersuchung werden die vorgelegten Unterlagen zum ROV A 39 bisher dem naturschutzfachlichen Planungsauftrag nicht gerecht, eine Lösung des Konfliktes zwischen Naturschutz und Straßenbau ist nicht erfolgt.

Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der BVWP und ist mit dem Beschluss des 5. FstrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen. Die Prüfung von Alternativen ist Gegenstand der üblichen Planungspraxis (im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des FFH-Ausnahmeverfahrens).

Bei Öko- Stern- Maßnahmen ist davon auszugehen, dass alle naturschutzfachlichen Sachverhalte durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und Prüfungen der sonstigen naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH-VP, mit dem Erlangen des Baurechts rechtlich umfassend abgearbeitet sind. Gegenüber der allgemeinen Planungspraxis sind keine besonderen Verfahrensschritte für die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages erforderlich und vorgesehen.

Durch besondere Kennzeichnung von Öko- Stern- Maßnahmen im Entwurf des Straßenbauplans erhält das Parlament entsprechend der Begründung des 5. FstrAbÄndG rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des "besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages" zu informieren. Die Art und Weise der Abarbeitung bzw. die Begründung für die Aufhebung wird in einem zusammenfassenden Bericht dargestellt. Die Öffentlichkeit wird nach dem UVPG auf den Ebenen des Raumordnungsverfahrens und des Zulassungsverfahrens angehört bzw. beteiligt. Das Ergebnis der Abarbeitung der naturschutzfachlichen Problematik wird mit der Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht. Informationen werden gemäß UIG und Informationsfreiheitsgesetz erteilt. (Drucksache 16/1743 des Dt. Bundestages vom 02.06.2006)

Die Wirkungen der A 39 sind ermittelt unter der Annahme des vorhandenen Straßennetzes, ergänzt um die Projekte des vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Somit sind auch die A 14 und die B 190n in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 40 f).

Die in der URE aufgezeigten naturschutzfachlich problematischen NATURA 2000- Gebiete waren ein Kriterium bei der Festlegung des Suchraumes für die grobe Raumanalyse und bei der Entwicklung möglicher Trassenabschnitte. Die in der URE für das Gesamtprojekt genannten Bereiche in Niedersachsen werden durch die gewählte Trasse der A 39 entweder weiträumig umgangen (Drömling, Landgraben- Dumme- Niederung- Barnbruch) oder es entstehen durch die A 39 keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der FFH- Richtlinie (Vogelmoor, Ilmenau mit Nebenbächen, Ostheide südlich Himbergen: Unterlage 2 - FFH- Beiträge).

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1021

6. Mangelnde Qualität der UVS

6.1 Fehlende Nullvariante

Methodisch fehlt in der UVS die Bewertung der Null-Variante (Entwicklung des Raumes ohne Realisierung des Vorhabens). Die Nullvariante beschreibt die Auswirkungen bei Nichtverwirklichung des Vorhabens und stellt damit

Da Bedarf und Planrechtfertigung der A 39 durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gesetzlich begründet ist, ist die Nullvariante nicht mehr als eigene Vorhabensalternative zu prüfen. Sie dient als Vergleichsfall für die Ermittlung der verkehrlichen/städtebaulichen,

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

den methodisch unerlässlichen Vergleichsfall dar, um die Auswirkungen der Autobahn feststellen zu können (Nr. 3.5.3.3d VVNROG). Vor allem bei der Verkehrsuntersuchung ist die explizite Darstellung der Verkehrsentwicklung bei Nichtverwirklichung des Vorhabens für die Begründung des Bedarfs von großer Bedeutung.

Die achtzeilige Darstellung im Erläuterungsbericht, die Ziele des Vorhabens (s. Erläuterungsbericht S. 11 und S. 12; Kap.1 S. 2) könnten in der zuvor beschriebenen Form durch eine Abwicklung des Verkehrs auf dem bestehenden Straßennetz nicht erreicht werden, erfüllt nicht die Vorgaben des UVPG und setzt die Regierungsbehörde im ROV nicht in die Lage, die tatsächlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens im Vergleich zum Ist-Zustand zu bewerten.

4.0 Methodik

Samtgemeinde Bardowick

14

492

nein

Zur Begründung im Weiteren:

1. Allgemeine Methodik der Datenerhebung, -bewertung und Gewichtung

Das gesamte Raumordnungsverfahren ist im Hinblick auf die berücksichtigten Schutzgüter und weiteren Verfahrensparameter vom systematischen Ansatz grundsätzlich solide angelegt und aufgebaut.

Es krankt aber an den uneinheitlichen und nur punktuell als aktuell und gesichert anzusehenden, unmittelbar erhobenen Datenbestand, der im weiteren Verfahren als Grundlage einer im Regelfall verbal argumentativen qualitativen Beurteilung herangezogen wird. Hinzu kommt ein unterschiedlich intensives Datenaufbereitungsverfahren für die weitere Datenbewertung und eine uneinheitliche Gewichtung der Schutzgüter im Variantenvergleich. Die Form und das Ergebnis der verbal argumentativen Variantenvergleiche ist, insbesondere durch die Art der Berücksichtigung gegebener Nebenbedingung, nicht immer nachvollziehbar (s. Erläuterungsbericht zum ROV, Seite 91 unten).

Grundsätzlich ist feststellbar, dass die einzeln zu beurteilenden Parameter und die diesen zugrunde liegenden Kriterien unterschiedlich intensiv erhoben / ermittelt und bewertet wurden, so dass sich von daher eine Gewichtung der Schutzgüter untereinander und gegeneinander schwierig gestaltet.

Sachlich fundiert und scheinbar auf einheitlicher Datenbasis ruhend, für den gesamten Untersuchungsraum aufgebaut, erscheint im Wesentlichen nur der landwirtschaftliche Fachbeitrag.

raumordnerischen und raumstrukturellen Wirkungen, die sich durch die verschiedenen untersuchten Varianten der A 39 ergeben (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 40 und Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 19 f).

Sicherlich ist es richtig, dass die UVS aufgrund der Vielzahl an zu berücksichtigenden Schutzgütern und Schutzgütekriterien eine sehr komplexe Materie ist. Eine Auseinandersetzung und Nachvollziehung der Ergebnisse und Schlussfolgerungen ist somit deutlich aufwendiger als z.B. beim landwirtschaftlichen Gutachten, welches aus sechs Bewertungskriterien einen Algorithmus erstellt, um einen mathematischen Flächenwert zu ermitteln. Eine solche Vorgehensweise würde den Schutzgütern des UVPG mit Ihren z.T. sehr unterschiedlichen Strukturen und Funktionen nicht gerecht und ist auch nicht Stand der derzeitigen Planungspraxis.

Die angewendete Bewertung und Gewichtung im Variantenvergleich ist aber neben der allgemeinverständlichen Zusammenfassung im Erläuterungsbericht nochmals ausführlich in der Auswirkungsprognose dargestellt (Erläuterungsbericht, S. 90 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S.60 ff). Hier wird deutlich gemacht, warum die Schutzgüter unterschiedlich gewichtet werden. Innerhalb eines Schutzgutes ist beispielsweise schon eine unterschiedliche Gewichtung bei verschiedenen Variantenvergleichen erforderlich. Wenn in einem Variantenvergleich die Unterschiede zwischen den Varianten sehr groß sind und die betroffenen Strukturen eine hohe Bedeutung aufweisen, hat das Schutzgut folglich eine hohe Entscheidungsrelevanz. Sind die Auswirkungen im gleichen Schutzgut in einem anderen Variantenvergleich als annähernd gleichwertig zwischen den Varianten, kann dieses Schutzgut auch keine Relevanz für die Variantenentscheidung haben, da die Varianten sich hier nicht unterscheiden. Dann erfolgt die Variantenentscheidung i.d.R. auf Grundlage relevanter Unterschiede in anderen Schutzgutbereichen.

Der verwendete Datenbestand ist in seiner Maßstäblichkeit wie seiner Aussageschärfe ähnlich heterogen wie die Schutzgüter selbst. Sie entsprechen allerdings im Hinblick auf die Planungsebene der Linienfindung/Raumordnung einem qualitativ hochwertigen Stand. Dies betrifft insbesondere die erhobenen Daten zur Flora und Fauna, aber auch der Baunutzungen und des Landschaftsbildes. Im Schutzgut Tiere gab es z.B. intensive Abstimmungen mit den Naturschutzbehörden und -verbänden über die vorhandenen und zu erfassenden Datengrundlagen. Andererseits müssen sich die Erfassungen zum Boden und Grundwasser zwangsläufig auf vorhandene Daten, die zum Teil nur in kleineren Maßstäben zur Verfügung stehen, beschränken, da eigene Erhebungen unverhältnismäßig und wenig zielführend wären. Die Kritik, dass die Daten nur punktuell als aktuell und gesichert anzusehen sind, ist daher deutlich zurückzuweisen.

Stadt Lüneburg

35

1076

ja

4. Mängel der UVS Stufe II/ Untervariantenvergleich

Das Raumordnungsverfahren schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des UVPG entsprechend dem Planungsstand mit ein, § 12 Abs. 2 NROG. Der zu diesem Zweck durchgeführten UVS in Form eines Untervariantenvergleichs kommt zentrale Bedeutung bei der Ermittlung der Vorzugslinie zu. Über den Untervariantenvergleich werden die

ohne Kommentar

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
-------------------	-------------	-----------	-------------------------	---------------------

vorzugswürdigen Untervarianten ermittelt, welche sich dann zu Teil- und Hauptvarianten zusammensetzen.
Der Untervariantenvergleich im Rahmen der UVS ist durchsetzt von einer Vielzahl von Mängeln, wie das Gutachten GfL eindrucksvoll belegt. Aufgrund des methodischen Aufbaus der Auswahl der Vorzugslinie setzen sich diese Fehler zwangsläufig im Teil- und Hauptvariantenvergleich fort und schlagen sich letztendlich in erheblicher Art und Weise in der Vorzugslinie nieder.

Stadt Lüneburg

35 1077

ja

4.1. Wesentliche Mängel der UVS

Bezüglich der einzelnen Mängel der UVS sei auf die gutachterlichen Ausführungen von GfL verwiesen. Nachfolgend sollen lediglich die gravierendsten Mängel aufgezeigt und in ihren Auswirkungen auf die Belange der Stadt Lüneburg und die Ziele und Erfordernisse der Raumordnung bewertet werden.

4.1.1. Unterstellter Rückbau der B4 im Stadtgebiet Lüneburg

Der Untervariantenvergleich GP 2-5 unterstellt im Rahmen der Betrachtung nahezu aller Schutzgüter des UVPG einen Rückbau der B4 im Stadtgebiet Lüneburg. Dieser Rückbau ist das maßgebliche Begründungselement für die Auswahl der Untervariante GP 2-5/1. Auf der Basis eines unterstellten Rückbaus der B4 kommt der Untervariantenvergleich zu dem Schluss, dass es sich bei beiden Untervarianten um Neubauvarianten handele. Die Unterstellung des Rückbaus der B4 stellt einen schwerwiegenden Fehler im Untervariantenvergleich dar:

Wie bereits unter 2.1.4. dargelegt, ist nicht erkennbar, dass ein Rückbau der B4 auch in die Kostenermittlung einbezogen wurde. Die im Raumordnungsverfahren vorgelegten Unterlagen sind daher in sich nicht stimmig. Es stellt einen groben Fehler dar, den Rückbau der B4 immer nur dann in die Betrachtungen einzustellen, wenn er der Auswahl der Vorzugsvariante dienlich ist.

Fehlerhaft ist die Unterstellung des Rückbaus der B4 deshalb, weil er in keiner Weise abgesichert ist. Er ist nicht offizieller Gegenstand des Raumordnungsverfahrens "A39 Lüneburg - Wolfsburg". Die Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit werden nicht zum Rückbau der B4 angehört.

Das Raumordnungsverfahren ist auch nicht geeignet, diesen Rückbau verbindlich festzulegen, da es lediglich darauf ausgerichtet ist festzustellen, ob raumbedeutsame Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und wie raumbedeutsame Planungen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können, § 12 Abs. 1 NROG. Erst im Rahmen eines nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens könnte der Rückbau der B4 verbindlich festgelegt werden. Es wird im Rahmen der UVS daher eine Maßnahme als "Kompensation" eingestellt, deren Umsetzung mehr als ungewiss ist.

Jeglicher Nachvollziehbarkeit geht letztlich der Ansatz verlustig, sowohl die Untervariante GP 2-5/1 als auch die Untervariante GP 2-5/2 seien als Neubauvarianten zu bewerten. Dieser Ansatz verkennt, dass die B4 tatsächlich existiert und im Rahmen eines Ausbaus als A39 lediglich baulich erweitert werden müsste. Als Neubau wäre die B4-Variante allenfalls dann zu werten, wenn die vorhandene B4 komplett zurückgebaut und die Flächen renaturiert werden müssten, um danach die A39 auf der ehemaligen B4-Trasse neu zu bauen.

Stadt Lüneburg

35 1084

ja

4.2. Auswirkungen der Mängel auf die Ergebnisse der UVS

Die UVS hat die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Die dargestellten Fehler betreffen maßgeblich die Ermittlungs- und die Beschreibungsebene. Sie schlagen sich jedoch auch massiv auf der Bewertungsebene - der Auswahl der Vorzugsvariante - nieder. Kurz zusammengefasst kann man festhalten, dass anhand der vorbeschriebenen Mängel die Auswahl der Vorzugsvariante mit Blick auf jedes der Schutzgüter des UVPG fehlerhaft ist. Dazu im Einzelnen:

4.2.1. Rückbau der B4

Die Einstellung des Rückbaus der B4 zieht sich nahezu durch die komplette UVS im Untervariantenvergleich. Sie übt maßgeblichen Einfluss auf die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Schutzgüter aus:

- Schutzgut "Mensch - Wohnen", ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 8,
- Schutzgut "Mensch - Erholen", ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 9,
- Schutzgut "Pflanzen", ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 11,
- Schutzgut "Tiere", ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 14,
- Schutzgut "Boden" ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 15,

Der Rückbau der bestehenden B 4 im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Adendorf und Stadtkoppel ist wesentlicher Bestandteil der Planungen der SBV und somit auch Gegenstand des ROVs. Eine Aufrechterhaltung dieses Abschnittes als Straße ist zum einen aus Gründe der Verknüpfung mit der A 39 und zum anderen aufgrund der zusätzlich entstehenden Lärmquelle und der sich daraus ergebenden Lärmbeeinträchtigungen nicht zweckmäßig. Die Unterscheidung zwischen der Variante GP 2-5/2 als Neubau oder Erweiterung ist für die Bilanzierung unerheblich. In der Flächenbilanz zur Variante GP 2-5/2 sind die für einen Ausbau zur Autobahn inklusive Änderung der Radien erforderlichen Flächen berücksichtigt worden. Siehe auch Kommentar zur ID 1061 Stadt Lüneburg [35] in Kapitel 0.2.

Siehe hierzu auch Kommentare zur ID1077 - Stadt Lüneburg [35] in diesem Kapitel und zur ID 1127 - Stadt Lüneburg [35] in Kapitel 4.02.
Der Rückbau der B 4 im Variantenabschnitt GP 2-5/1 ist Bestandteil des Vorhabens. Der Rückbau ist als Verminderungsmaßnahme in der Vorhabensplanung integriert und als solche auch im Variantenvergleich mit einzubeziehen. Dementsprechend sind die positiven Wirkungen, die durch den Rückbau der B 4 bei einer zukünftigen A 39 über den Variantenabschnitt 502 entstehen werden, zu berücksichtigen.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

- Schutzgut "Wasser - Grundwasser" ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 16,
 - Schutzgut "Wasser - Oberflächengewässer" ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 17,
 - Schutzgut "Klima/ Luft" ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 18,
 - Schutzgut "Landschaft" ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 19 f.
 Lediglich in die Betrachtung des Schutzgutes "Kultur- und Sachgüter" hat der vermeintliche Rückbau der B4 keinen Eingang gefunden. Durch die Einstellung in die Betrachtung der einzelnen Schutzgüter findet der Rückbau der B4 auch Eingang in den schutzgutübergreifenden Variantenvergleich. Allein aufgrund der im Raumordnungsverfahren unzulässigen Unterstellung, die B4 werde zurückgebaut, ist die UVS zum Untervariantenvergleich in Gänze fehlerbehaftet und nicht geeignet, die Anforderungen des § 12 NROG zu erfüllen.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV 184 1191
Niedersachsen e.V.

Unzulängliche und teilweise fehlerhafte Bearbeitung des "Untersuchungsrahmens für das ROV"
 Datengrundlage ist nicht transparent und nachvollziehbar
 Auch bei einer großen Datenfülle hätten die Ergebnisse der Gelände-Biotopkartierung kartenmäßig erkennbar getrennt von denen der Luftbild- und Datenauswertung dargestellt werden müssen.
 Das Luftbild erlaubt keine Unterscheidung zwischen Intensivem (GI) und besonders geschütztem Grünland wie Feuchtgrünland (GF) und Nassgrünland (GN).
 Eine Beschränkung der Kartierung nur auf die Ebene der Haupteinheiten ist z.B. hier fachlich problematisch, da mit erheblichem Informationsverlust verbunden. Somit werden die selbst gesetzten Kriterien zur Erfassung (s. 4.2.2.1 Erfassung in Bestandserfassung und -bewertung) nicht erfüllt.
 Die o.g. Beschränkung steht zudem in Widerspruch zur "Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben" (s. 4.2.2.2 Bewertung in Bestandserfassung und -bewertung), in der eine Unterscheidung nach Untereinheiten gefordert wird, sofern sie zu unterschiedlichen Werteinstufungen führen und somit hinsichtlich Einstufung der Erheblichkeit, Ausgleichbarkeit und Kompensation relevant sind.
 Die nicht erfaßten und z.T. besonders geschützten Untereinheiten führen daher zu einer mangelhaften und unvollständigen Bewertungsgrundlage (s.u.).
 Die o.g. Beschränkung steht zudem in Widerspruch zur "Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben" (s. 4.2.2.2 Bewertung in Bestandserfassung und -bewertung), in der eine Unterscheidung nach Untereinheiten gefordert wird, sofern sie zu unterschiedlichen Werteinstufungen führen und somit hinsichtlich Einstufung der Erheblichkeit, Ausgleichbarkeit und Kompensation relevant sind. D.h. wertvolle Untereinheiten werden mit der Wertstufe der Haupteinheit bewertet.
 Damit sind die Wirkungen des gerade im Landkreis Uelzen sehr defizitären Lebensraumtyps Grünland nur unzureichend erfasst und bewertet werden.

Die Bestandserfassung und Bewertung der Biotoptypen wurde in zahlreichen Terminen mit Vertretern der Naturschutzbehörden und -verbände diskutiert und abgestimmt. Hierbei wurde auch die Beschränkung der Kartierung auf die Ebene der Haupteinheiten festgesetzt. Für die Fragen zur Bestandserfassung der Biotoptypen sei zuerst auf die Fläche des Untersuchungsgebietes in einer Größe von über 1.200 km² verwiesen, auf der ca. 50.000 Biotoptypen abgegrenzt wurden. Neben der Luftbilddatenauswertung wurden auch alle zur Verfügung gestellten Kartierungen in die Biotoptypenkarte integriert (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 64 f.). Anhand des Maßstabes der Karten war es nicht möglich, jede Fläche abzugrenzen, wobei der Detaillierungsgrad der Biotoptypenkarte in Anbetracht der Größe des Untersuchungsgebietes sehr hoch ist. Alle Kartierer haben in ihren Teilbereichen sowohl die Luftbilddatenauswertung als auch die Integration von Daten und die Verifizierung der Kartierung Vorort vorgenommen. Eine getrennte Darstellung der Luftbild- und Datenerfassung von der der Geländekartierung bringt keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn, obwohl die Information in der Datenbank verankert ist, welche die Grundlage für die Biotoptypenkarte darstellt. Zudem muss an dieser Stelle drauf verwiesen werden, dass im Zuge des Raumordnungsverfahrens nur Korridore für die Autobahn untersucht werden, die im Zuge der weiteren Planungsphasen einer Konkretisierung für die genaue Lage der Trasse unterliegen.
 Für die Bewertung der Biotoptypen wurde die „Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben“ (Niedersächsisches Umweltministerium und Niedersächsisches Landesamt für Ökologie 2003) zu Grunde gelegt. Darüber hinaus wurde „die daraus entwickelte Bewertungstabelle ... nach ersten Geländebegehungen modifiziert und mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt“ (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 65 ff). Bei der Betrachtung der Bewertungstabelle wird zudem deutlich, dass auch auf der Ebene der Haupteinheiten je nach Ausprägung des Biotoptyps eine differenzierte Bewertung vergeben wurde.

Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)

187 1028

6.4.1 Methodische Mängel der Standard-Untersuchung
 Die zu untersuchenden Gewässer wurden mit fachlich ungenügender Methodik in "geeignet" und "ungeeignet" vorsortiert (Unterlage 3.3, S 2, Absatz 4). Daraus resultierte eine fast lotterartige Aussortierung einer großen Anzahl von Gewässern (378 von 807!), bei denen kein Versuch unternommen wurde, ihre Amphibienbestände annähernd vollständig zu untersuchen.
 So wurde das Vorkommen nur weniger Tiere einer nicht gefährdeten Art bei der Erstbegehung als Kriterium zur Aussortierung von Gewässern als "ungeeignet" verwendet. (Fußnote: Hier wird davon ausgegangen, dass die unklare Formulierung in der Untersuchungsmethodik (S 2, 4.Abs): "Ein Gewässer ist ungeeignet wenn: ... es nur wenige nicht gefährdete Individuen von Amphibien beherbergt und weitere Arten nicht zu erwarten sind" sinnvollerweise so lauten müsste: Ein Gewässer ist ungeeignet wenn: ... es nur wenige Individuen einer nicht gefährdeten Amphibienart beherbergt und weitere Arten nicht zu erwarten sind. Diese Vermutung ergibt sich logisch

Die Einstufung der Gewässer in Rahmen des ersten Kartierdurchganges als potenziell für Amphibien geeignet oder ungeeignet, entspricht der guten fachlichen Praxis. Die Kriterien für den Ausschluss eines Gewässers sind (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 155 ff sowie Unterlage 3.3 – Amphibienkartierung zur UVS, S 2 ff):
 - das Gewässer ist für Amphibien nicht als Lebensraum relevant (z.B. schlechte Wasserqualität, fällt zeitig trocken, stark fließende Gewässer etc.) oder
 - es beherbergt nur wenige Individuen von nicht gefährdeten Amphibien und weitere Arten sind nicht zu erwarten.
 Die zur Kartierung beauftragten Fachkräfte weisen alle reichhaltige Erfahrungen bei der Kartierung von Amphibien auf, so dass eine sichere Einschätzung vorausgesetzt werden kann. Auch die Tatsache, dass etwa bei Teichketten nur die „besten“ Teiche oder Abschnitte weiter kartiert

aus den verwendeten Kriterien für die Eignung von Gewässern (S.2, Abs. 5)) .

Diese Vorgehensweise wäre fachlich nur dann vertretbar, wenn eine sehr umfassende Untersuchung eine weitgehend vollständige Erfassung der vorhandenen Arten und Individuen sicherstellt. Stattdessen lassen die verwendeten Methoden nach der Erstbegehung lediglich die Möglichkeit einer "Vermutung" weiterer Amphibienbestände offen, um solche Gewässer möglicherweise doch noch weiter zu untersuchen.

Insgesamt wird den Vermutungen der Kartierer damit eine außergewöhnlich große Bedeutung in der Erfassungsarbeit beigemessen. Das ist als Grundlage einer UVS unakzeptabel! Darüber hinaus fehlt eine ausreichend genaue Dokumentation, die es ermöglicht hätte, den Wahrscheinlichkeitsgrad der Vermutungen zu beurteilen.

Eine einzige Begehung, wie sie hier zur Einschätzung der Gewässer durchgeführt wurde, ermöglicht dagegen in aller Regel keine sichere Einschätzung, ob in einem Gewässer nur einzelne Arten oder von einer vorhandenen Art nur wenige Tiere vorkommen. Dafür gibt es verschiedene Gründe; hier seien nur einige genannt:

Es ist unvermeidbar, dass bei der Erstbegehung bei einer großen Zahl unbekannter Gewässer nur selten bei dem Einzelgewässer der günstigste Zeitpunkt zur Erfassung der Populationsgröße einer Art gewählt wird. Dies allein hat bereits zur Folge, dass eine Erstbegehung in der Regel keine zuverlässige Einschätzung einer Populationsgröße einer bestimmten Art ermöglicht. Umso weniger ist es möglich, aufgrund einer einzigen Begehung das Vorhandensein verschiedener Arten zuverlässig zu beurteilen.

Populationsgrößen können von Jahr zu Jahr natürlicherweise um ein Mehrfaches schwanken, die Betrachtung einer Population in nur einem Jahr und zu nur einem Zeitpunkt gleicht einem Lotteriespiel - zumindest was das Feststellen von schwachen Populationen also hier "ungeeigneten" Gewässern angeht. Es ist mit Sicherheit gegeben, dass auf diese Weise auch regelmäßig große Populationen zu einem Zeitpunkt angetroffen werden, wo nur wenige Tiere nachweisbar sind.

Die Beschränkung der Untersuchung von Gewässerkomplexen und sogar nahe zusammen liegenden Flächen auf die Begehung von Einzelgewässern (Unterlage 3.3, S.1) fällt ebenfalls in den Bereich unzureichende Untersuchungsintensität, da die Erstbegehung aus den oben erwähnten Gründen nicht genügend Informationen erbringt, um eine zuverlässige Auswahl eines solchen Einzelgewässers zu ermöglichen. Daneben ist eine solche Beschränkung auch problematisch, da in einem Gewässerkomplex in aller Regel nicht alle vorkommenden Arten an einem Gewässer in Höchstzahl vorkommen.

Molche und damit der Teichmolch als sehr verbreitete Art, werden von der Untersuchung kaum erfasst, wie die Autoren selbst feststellen (Unterlage 3.3, S. 4). Damit bleiben mehrere Arten bereits erklärmaßen für die Einschätzung der Gewässer weitgehend unberücksichtigt und die Zahl der an den "ungeeigneten Gewässern" nachgewiesenen Arten ist mit Sicherheit zu niedrig. Eine frühe Erstbegehung schließt den Nachweis z.B. von Kreuzkröte oder Laubfrosch mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit aus. Auch dadurch bestand mit der verwendeten Methodik gar nicht die Möglichkeit, alle vorhandenen Arten zu erfassen.

Die Wetterbedingungen während der Kartierungen waren über weite Strecken nicht günstig. Von den 26 Begehungen bis zum 10.4. wurden 18 bei Temperaturen unter der Temperatur von 10 °C durchgeführt, die normalerweise gegeben sein sollte, um von „guten Beobachtungsbedingungen“ sprechen zu können. Vier Kartierungen wurden sogar bei Temperaturen unter 5 °C durchgeführt. Bei solchen Temperaturen sind Amphibienkartierungen in der Regel nicht sinnvoll. Wenn sie doch durchgeführt werden, kann man davon ausgehen, sehr wenig Amphibien zu finden.

Die relevanten Wetterbedingungen wurden nur unzureichend dokumentiert. Zu den Faktoren Temperatur, Bewölkung und Niederschlag, die sich teilweise noch gegenseitig bedingen, hätte die Windsituation aufgenommen werden müssen, wenn die Absicht bestanden hätte, die Nachweiswahrscheinlichkeit bei einzelnen Kartierungsgängen transparent zu machen. Bei der dokumentierten Datenlage ist zu vermuten, dass auch einige Kartiergänge bei Windstärken vorgenommen wurden, die einen Amphibiennachweis deutlich unwahrscheinlicher machten.

Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)

187

1029

6.4.2 Ungenauigkeit der Untersuchung

Die vorliegende Untersuchung lässt in den Ergebnissen einiges an Genauigkeit bzw an klarer Darstellung der Ungenauigkeit und Unsicherheit der Darstellung vermissen; Beispiele:

Wenn auf Seite 3 der Unterlage 3.3 festgestellt wird, dass nicht von den Funden auf der begangenen Gewässerstrecke auf den Bestand im Gesamtgewässer hochgerechnet wurde, so wird erst hier indirekt klar, dass nicht die Gesamtgewässer begangen wurden, wie es nötig wäre, wenn man auch nur den Versuch unternommen hätte, eine halbquantitative Erfassung

wurden, ist übliche Praxis.

Die Habitatansprüche der Amphibien sind sehr gut bekannt, so dass es fachlich sehr gut möglich ist, aufgrund der Art und der Qualität der Gewässerstrukturen auf das Amphibienpotenzial zu schließen. So haben strukturarme, intensiv genutzte Fischteiche oder extrem verschattete eutrophe Gewässer mit starkem Algenbewuchs keine wesentliche Bedeutung als Laichgewässer. Gewässer, die keinen oder nur einen geringen Fischbesatz, die ausreichend flache und bewachsene Uferzonen oder submerse Vegetation und eine gute Wasserqualität aufweisen und nicht frühzeitig austrocknen, haben dagegen ein sehr hohes Potenzial.

Für diese Einschätzung reicht eine Begehung. Selbst wenn die Begehung, wie eingewendet, nicht zum „günstigen Zeitpunkt“ erfolgte, die Gewässerstrukturen, die entscheidend sind für die Einschätzung, ändern sich nicht oder nur unwesentlich im Verlauf des Jahres. Bei einer Vielzahl der nicht weiter verfolgten Gewässer handelt es sich um intensiv genutzte Fischteiche, Teiche mit steilen Ufern, Gewässer, die trocken gefallen waren oder frühzeitig trocken fallen, stark beschattete oder eutrophierte Gewässer oder Fließgewässer/Gräben mit zu starker Strömung. Dies sind alles Merkmale, die sehr gut bei nur einer Begehung eingeschätzt werden können und aufgrund der Habitatansprüche mit hoher Zuverlässigkeit als Indiz für allenfalls geringe Qualitäten gewertet werden können. Auch wenn zugrunde gelegt wird, dass Populationsgrößen von Jahr zu Jahr schwanken können, ändert dies nichts an dieser grundsätzlichen Einschätzung.

Die Anmerkung im Kartierbericht (Unterlage 3.3 – Amphibienkartierung zur UVS) bezüglich der Schwierigkeiten bei der Molcherfassung beziehen sich auf einige Gewässern, mit extrem schlechten Sichtbedingungen (Algenwatten, Lemnadecken), aber bei weiten nicht auf alle. Der Hinweis, dass bei einer frühen Begehung Laubfrosch oder Kreuzkröte nicht erfasst werden können, ist zwar richtig, aber ohne Belang. Die Ausscheidung erfolgte, wie oben dargestellt, nach Gewässerstrukturmerkmalen. Kreuzkröten sind als Pionierarten auf sehr spezifische Gewässertypen angewiesen, nämlich auf temporäre, vegetationslose Kleinstgewässer und Tümpel, meist in Sandabbaubereichen. Diese Gewässer können eindeutig an der Struktur erkannt werden. Ähnlich verhält es sich mit Laubfroschgewässern, die gute besonnte, stauden- oder kleingehölzreiche Uferbereiche aufweisen müssen. Auch ggf. ungünstige Wetterverhältnisse haben keinen Einfluss auf die oben geschilderte Charakterisierung und Eignungseinschätzung der vorgefundenen Gewässer anhand von Strukturmerkmalen. Auch dürfen die Witterungsbedingungen im Hinblick auf die Nachweiswahrscheinlichkeit nicht zu hoch eingeschätzt werden. Die Nachweise erfolgen über Sichtfunde von adulten Tieren, Laich oder Larven oder über das Verhören. Bei schlechten Wetterbedingungen (zu kalt, zu trocken ggf. auch in Verbindung mit starken Winden) ist die Aktivität der Tiere, insbesondere die Rufaktivität, zwar vermindert, die Sichtfundwahrscheinlichkeit von Adulten, Laich oder Larven am Gewässer ist davon aber nicht betroffen. Unabhängig davon wurden im Anhang 3 des Kartierberichtes (Unterlage 3.3 – Amphibienkartierung zur UVS, S. 51 ff) die Kartiertermine mit den entsprechenden Wetterverhältnissen für jeden Kartiergang einzeln dargestellt.

Wie im Methodenteil des Amphibienberichtes erläutert, wurde „grundsätzlich die Anzahl der tatsächlich verhörten/gesehenen Tiere angegeben bzw. bei größeren Quantitäten geschätzt. Es wurde nicht von einem begangenen Gewässerabschnitt auf das gesamte Gewässer hochgerechnet.“ (Unterlage 3.3 – Amphibienkartierung zur UVS, S. 3)

Auch die Tatsache, dass nicht alle Gewässerabschnitte begangen wurden, entspricht guter fachlicher Praxis. Bei

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

durchzuführen. Es bleibt aber völlig offen, welcher Anteil der Gewässer begangen wurde und ob es bei allen Gewässern etwa der gleiche Prozentanteil gewesen ist. Weiterhin bleibt im nebulösen, ob die begangenen Gewässerstrecken nach ihrer Erreichbarkeit oder ihrer Eignung als Amphibienlebensraum ausgewählt wurden (letzteres hätte wieder vorausgesetzt, dass man alle Gewässer mindestens einmal vollständig begeht!).

Die gesamte Untersuchung ist nicht einmal für eine zuverlässige qualitative Erfassung der Bestände ausreichend. Trotzdem wird durch die Verwendung von an Artenzahlen und Individuenmengen orientierten Wertstufen eine wissenschaftlich unhaltbare Scheingenauigkeit vorgetäuscht.

Vor dem Hintergrund der sehr lückenhaften und in weiten Teilen auf Vermutungen basierenden Untersuchung suggerieren auch die ermittelten Verbreitungskarten eine völlig unrealistische Genauigkeit.

Auf Seite 10 der Unterlage 3.3 wird darauf hingewiesen, dass auf eine Zuordnung von Tagen und Gewässern bei der Darstellung der Temperatur und Witterung verzichtet wurde. Als Begründung wird die immense Datenlage herangezogen. Dies ist ein großes Versäumnis in der Darstellung.

Mit dieser Unvollständigkeit der Darstellung verhindert man, dass Zusammenhänge zwischen ungünstiger Witterung und ungünstigen Untersuchungsergebnissen deutlich werden. Eine diesbezügliche Überprüfung der Methodenqualität wäre aber unbedingte Voraussetzung, wenn eine so von Vermutungen geprägte Untersuchung fachlich ernst genommen werden soll.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1030

6.4.2 Mögliche Einflüsse von außen auf die Ergebnisse

Bei Untersuchungen, die als Grundlage für die Bewertung von Projekten dienen, muss die Vorgehensweise einzig an fachlichen Kriterien ausgerichtet werden. Wenn dagegen die Auswahl zu untersuchender Gewässer nach Voruntersuchung mit dem Auftraggeber abgesprochen worden sind (Unterlage 3.3, S. 1, vorletzte Zeile), liegt die Vermutung nahe, dass hier auch nichtfachliche Kriterien in die Untersuchung eingeflossen sind. Für letzteres sprechen

- der frühe Abbruch der Untersuchungen bereits im Juni, obwohl noch wochenlang über Larvenfänge Nachweise möglich gewesen wären
- die innerhalb weniger Wochen nach Abschluss der Untersuchungen erfolgte Erstellung des Textes
- die in weiten Teilen zu geringe Untersuchungsintensität
- Untersuchungen zu Wanderbewegungen der Amphibien nur in FFH-Gebieten (Unterlage 3.3, S.1).

Möglicherweise ist es ebenfalls auf nichtfachliche Kriterien bei der Untersuchung zurückzuführen, dass sich vermutlich die Untersuchungen in den FFH-Gebieten nicht an den entsprechenden vom Bundesamt vorgeschlagenen Untersuchungsmethoden ausgerichtet haben, denn das entsprechende Heft 42 der Angewandten Landschaftsökologie fehlt im Literaturverzeichnis.

Aufgrund der unzureichenden methodischen Vorgehensweise und der fehlenden Abschichtung "streng geschützt", "Bedeutung der Art (national, regional usw.)", "Gefährdungsgrad" usw. gilt in Anlehnung an das im Kap. 6.2 Geschriebene für die untersuchten Amphibien.

Die nicht ausreichende Berücksichtigung des rechtlichen Schutzstatutes bei der Auswahl der Arten und die unzureichenden methodischen Vorgehensweisen münden in eine ausgesprochen starke fehlerhafte Bewertung der Wirkungen auf die Lebensräume der Populationen insbesondere der streng und besonders geschützten Amphibienarten im Untersuchungsbereich. Die Erheblichkeitsanalysen sind deshalb schlicht falsch. Die Bewertung der Untervarianten, Teilvarianten und Varianten unterliegen dadurch einer erheblichen Fehlerquote, die die Rechtmäßigkeit ihrer Auswahl in Frage stellt!

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1031

6.5 Fehlerhafte Klassifizierung und Abschichtung bei der Auswahl und Bewertung der Vogelarten

"Für die Bewertung von Brutvogellebensräumen steht ein in Niedersachsen landesweit standardisiertes Verfahren zur Verfügung (WILMS et al. 1997), welches auch hier Anwendung findet. Es basiert auf dem Vorkommen und der Anzahl von Rote Liste-Arten in einer Fläche. Bei diesem Verfahren

vielen Gewässern ist aufgrund von direkten Hindernissen (Zäune, starker Gehölzbewuchs etc.) oder aufgrund von Sichthindernissen (z.B. breite Röhrichte oder andere Vegetationssäume) eine Begehung oder Einsehbarkeit in bestimmten Uferbereichen unmöglich. Dies bedeutet aber nicht, dass bewusst nur gewisse Anteile abgegangen wurden. Grundsätzlich wurden alle erreichbaren Gewässerabschnitte mit der gebotenen Genauigkeit untersucht.

Auch der Umstand, dass bei manchen Gewässern nur Adulte, bei anderen wiederum nur Laich in bestimmter Quantität gefunden wurden, hat auf die Güte und Genauigkeit der Klassifizierung in „kleine“ oder „sehr große“ Bestände keinen Einfluss, wenn, wie geschehen, das Bewertungsschema zu den Bestandsgrößenklassen (Unterlage 3.3 – Amphibienkartierung zur UVS, S. 6) dies entsprechend würdigt (vgl. auch Fischer & Podloucky 1998).

Die Amphibienkartierungen richteten sich ausschließlich nach fachlichen Kriterien. Der Hinweis im Kartierbericht, dass die Auswahl der weiter zu kartierenden Gewässer in Absprache mit dem Auftraggeber erfolgte, bezieht sich ausschließlich darauf, dass nach der ersten Begehung vom Auftraggeber eine fachliche Überprüfung der Einschätzungen der Kartierer erfolgte. Die Beendigung der Arbeiten Ende Juni entspricht der üblichen fachlichen Praxis. Der zusätzliche Erkenntnisgewinn von weiteren Erfassungen im Sommer ist gering. Die Tatsache, dass der Bericht im August bereits fertiggestellt war, spricht für das Engagement und die Erfahrungen des Kartierbüros, aber nicht für mindere Qualität.

Die Methode zur Feststellung von Wanderbewegungen im Bereich der drei betroffenen FFH-Gebiete wurde nach fachlichen Kriterien und unter Beachtung des Vermeidungs- und Minimierungsgebotes von Beeinträchtigungen gewählt. Finanzielle Beweggründe spielten keine Rolle, zumal die gewählte Methode des nächtlichen Begehens und Absuchens von Straßen, Wegen, Gräben, aber auch Grünland und Ackerrändern zur Hauptwanderungszeit nicht weniger, sondern eher mehr Aufwand verursachte als die alternative Methode des Aufstellens von Fangzäunen. Dieser Ansatz hat jedoch den deutlichen Nachteil, dass Tiere in Eiern gefangen werden müssen, was selbst bei großen Amphibienzahlen selbst bei gewissenhafter Betreuung und Leerung zu einer unmittelbaren Schädigung führen kann.

Alle im Untersuchungsraum vorkommenden streng geschützten Amphibienarten gemäß Anhang IV FFH-RL sind nach der Roten Liste Niedersachsen gefährdet, stark gefährdet oder, wie die Rotbauchunke, sogar vom Aussterben bedroht. Damit besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der in der UVS vorgenommenen naturschutzfachlichen Potenzialbewertung und dem strengen Schutzstatus. Die auf der Basis des Potenzialansatzes sich als günstiger erweisenden Varianten im Hinblick auf Amphibien sind somit auch diejenigen, die im Hinblick auf den Artenschutz günstiger sind. Eine gesonderte Berücksichtigung des strengen Schutzstatus im Variantenvergleich hätte für Amphibien keine anderen Ergebnisse erbracht.

Die faunistischen Erfassungs- und Bewertungsmethoden wurden im Vorfeld in Arbeitskreisen den Naturschutzverbänden und Naturschutzbehörden vorgestellt und mit diesen abgestimmt. Die Methoden sind fachgerecht und fachlich anerkannt. Die Erfassungen und Methoden wurden so gewählt, dass sie eine sachgerechte

werden den Brutvogelarten entsprechend ihrer Häufigkeit in dem zu bewertenden Gebiet und ihrem Gefährdungsgrad . . . Punktwerte zugeordnet (vgl. Tab. 1-2). Die Summen der Punktwerte werden ... normiert. Anhand festgelegter Schwellenwerte erfolgt ... damit eine Einstufung hinsichtlich lokaler, regionaler, landesweiter oder nationaler Bedeutung des Gebietes für die Brutvogelfauna. Als Bewertungsgrundlagen sollen derzeit die aktuellen Roten Listen des Landes Niedersachsen und Bremen, Stand 2002 (SÜDBECK & WENDT 2002) und der Bundesrepublik, Stand 2002 (BAUER et al. 2002) herangezogen werden,....." (Unterlage 3.1, Kap. 1.2.). "Nicht in den Roten Listen, aber in Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie geführte Arten wie Schwarz- und Mittelspecht sowie Raufußkauz, finden in dieser Bewertung keine Berücksichtigung." (Unterlage 3.1, Kap. 1.2.3). Auch wenn der Vorhabenträger sich auf "Diese Vorgehensweise [gilt] als Übergangsregelung so lange, bis eine aktualisierte und an die einheitlichen IUCN-Kriterien angepasste Neufassung des Bewertungsverfahrens für Vogelbrutgebiete vorliegt, in dem dann auch weitere Faktoren wie die Verantwortung für Bestände und die EU-Vogelschutzrichtlinie berücksichtigt sein werden", zurückzieht (Unterlage 3.1, Kap. 1.2.), wird die Methode den Anforderungen der Gegenwart nicht angemessener. Sie genügt in keinsten Weise mehr den gesetzten Anforderungen der bundesdeutschen und europäischen Rechtsprechung (s. hierzu Gerichtsurteile in der einschlägigen Fachliteratur hinsichtlich der Bedeutung der Anhang I Arten der VS-RL bezüglich ähnlicher Vorhaben wie das der "A39"). Das gewählte Bewertungsverfahren von Wilms (1997) ist zwar gut durchdacht, aber durch die Rechtsprechung überholt und für das geplante Jahrhundertvorhaben "A39" nicht mehr geeignet. Denn die unzureichende Berücksichtigung des rechtlichen Schutzstatutes bei der Auswahl der Vogelarten, ihre fehlende Klassifizierung und die gewählte methodische Abschichtung im Verfahren münden in eine fehlerhafte Bewertung der Wirkungen auf die Lebensräume der Populationen der Arten des Anhanges I der VS-RL im Untersuchungsbereich. Die Erheblichkeitsanalysen sind deshalb fehlerhaft. Die Bewertung der Untervarianten, Teilvarianten und Varianten unterliegen dadurch einer erheblichen Fehlerquote!

Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)

187

1032

6.6 Methodische Mängel bei der Erhebung und Bewertung der Fauna Die gewählten Methoden zur Bewertung der Fauna sind durchgehend methodisch unzureichend bzw. fachlich falsch. Die Ebenen der jeweils fünf Wertstufen, die in späteren Schritten jeweils für eine Variantenentscheidung gleichberechtigt nebeneinander gestellt und verglichen werden, stimmen nicht überein.

In besonderem Maße weicht die Bewertung der Brutvögel nach unten ab. Das kann auch nicht mit der Großflächigkeit der Vorhabensplanung und einer ungenügenden Differenzierung begründet werden. Entweder haben Flächen für verschiedene Tierartengruppen und Biotoptypen bei Anwendung gleicher Kriterien eine gleichrangige Bedeutung oder es werden bestimmte Artengruppen durch unterschiedliche Bewertungskriterien bevorzugt bzw. benachteiligt bewertet.

Die Biotoptypenbewertung bezieht sich auf die "Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben" (NMU & NLÖ 2003, Infodienst Naturschutz Niedersachsen, Heft 4/2003). Beachtung findet aber, bis auf die Amphibien, diese Regelung bei der faunistischen Bewertung nicht. So wird für Brutvögel wird folgende Zuordnung festgelegt:

- Wertstufe 5 nationale Bedeutung als Brutvogellebensraum
- Wertstufe 4 landesweite Bedeutung als Brutvogellebensraum
- Wertstufe 3 regionale Bedeutung als Brutvogellebensraum
- Wertstufe 2 lokale Bedeutung als Brutvogellebensraum
- Wertstufe 1 geringe Bedeutung als Brutvogellebensraum

Gelten müsste jedoch nach der oben zitierten Arbeitshilfe folgende Bewertung:

- Wertstufe 5 Vogelbrutgebiete nationaler und landesweiter Bedeutung
- Wertstufe 4 Vogelbrutgebiete regionaler und lokaler Bedeutung
- Wertstufe 3 Vorkommen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten oder allgemein hohe Tier- und Pflanzenartenzahlen
- Wertstufe 2 gefährdete Tier- und Pflanzenarten fehlen
- Wertstufe 1 anspruchsvolle Tier- oder Pflanzenarten kommen nicht vor

Neben der Bewertung der Biotoptypen ist die Bewertung der Amphibienlebensräume exakt nach der "Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben" durchgeführt worden. Für die Artengruppe der Brutvögel eine vollkommen andere Bewertungsabstufung zu verwenden ist deshalb falsch, da dieses zu nicht vergleichbaren Ergebnissen und zu einer falschen Gesamtbewertung der durch das Vorhaben betroffenen Lebensräume führt (s. Anlage 1). Leitarten werden in den vorliegenden Untersuchungen auf Grund der

Planungsentscheidung ermöglichen. Das in der UVS angewendete Bewertungsverfahren nach WILMS et al. (1997) ist ein anerkanntes und praktiziertes Bewertungsverfahren in Niedersachsen, dass auch im Rahmen des landesweiten Niedersächsischen Vogelarten-Erfassungsprogramms und bei der Ausweisung der „wertvollen Bereiche für Brut- und Gastvögel“ zur Anwendung kommt. Ein landesweites Bewertungssystem, dass auch die internationale Bedeutung der Vogelarten mit einbezieht, gibt es zur Zeit noch nicht. Dies war auch der Grund, dass Arten wie Schwarz- und Mittelspecht sowie Raufußkauz, die nicht in den Roten Listen, aber in Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie geführt werden und wertgebende Leitarten im Raum darstellen, gesondert im Rahmen der Potenzialbewertung des Gesamtuntersuchungsraumes, d.h. bei der Übertragung der Bewertungsergebnisse der Probeflächen nach WILMS auf den Gesamttraum, berücksichtigt wurden. D.h. im Rahmen der Potenzialbewertung findet die entsprechende Korrektur statt. Danach wurden Funktionsräume, die vorwiegend aus Kiefernwald bestehen und die Hauptlebensräume dieser Arten darstellen, abweichend von den Bewertungsergebnissen der Probeflächen, wonach die Kiefernwälder im Allgemeinen keine Bedeutung haben, mindestens mit Wertstufe 2 bewertet. Auch andere Leitarten des Raumes wie Ortolan, Heidelerche, Ziegenmelker und Sperlingskauz, die ebenfalls in Anhang I der VogelSch-R geführt werden, wurden in ähnlicher Weise abweichend vom System nach Wilms aufwertend im Rahmen der Potenzialbewertung eingearbeitet.

Die faunistischen Erfassungs- und Bewertungsmethoden wurden im Vorfeld in Arbeitskreisen den Naturschutzverbänden und Naturschutzbehörden vorgestellt und mit diesen abgestimmt. Die Methoden sind fachgerecht und fachlich anerkannt. Die Erfassungen und Methoden wurden so gewählt, dass sie eine sachgerechte Planungsentscheidung ermöglichen.

Der Vorwurf, dass aufgrund der Abweichung bei der avifaunistische Bewertung von der „Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben“ (NMU & NLÖ 2003, Infodienst Naturschutz Niedersachsen, Heft 4/2003) eine ungleiche Gewichtung und ein falsches Gesamtergebnis im Variantenvergleich entstände, ist zurückzuweisen.

Das in der UVS angewendete Bewertungsverfahren nach WILMS et al. (1997) ist ein anerkanntes und praktiziertes Bewertungsverfahren in Niedersachsen, dass auch im Rahmen des landesweiten Niedersächsischen Vogelarten-Erfassungsprogramms und bei der Ausweisung der „wertvollen Bereiche für Brut- und Gastvögel“ zur Anwendung kommt. Das System bewertet die Flächen nach 5 Stufen (national, landesweit, regional, lokal und gering bedeutend) anhand eines differenzierten Punktesystems und ist damit methodisch ganz anders aufgebaut als der eher pauschale Bewertungsrahmen aus der Arbeitshilfe. Hier werden, um diese unterschiedlichen Bewertungsmethoden näherungsweise in Einklang zu bringen, die Klassen „national“ und „landesweit“ zur höchsten Wertstufe 5 und die Klassen „regional“ und „lokal“ in die Wertstufe 4 zusammengefasst.

Wäre diesem Ansatz bei der UVS gefolgt worden, hätte dieses bedeutet, dass es praktisch unter der Wertstufe 4 keine Differenzierung mehr gegeben hätte. Die Bewertung der avifaunistischen Funktionsräume in der UVS zeigt, dass alle Freiräume im Untersuchungsraum mindestens als lokal bedeutsam für die Avifauna eingestuft wurden. Damit wäre kein sachgerechter und differenzierter Variantenvergleich für die Avifauna möglich gewesen. Der Vermeidung von Eingriffen ist Vorrang zu geben. Im Rahmen der Linienfindung bedeutet dies, die Variante zu ermitteln, welche die geringsten Auswirkungen nach sich

gewählten Methoden ebenfalls nicht oder nur unzureichend berücksichtigt. In der naturschutzfachlichen Praxis sollten sie bei einem zu planenden Jahrhundertbauwerk "A39" besonders gewichtet werden, da sich über den Verlust -sei er auch nur partiell- ihres Lebensraumes ein allgemeiner Trend auch für andere Arten des jeweiligen Lebensraumes ableiten lässt. Beispielhaft sei der Schwarzspecht genannt, der nicht in den Roten Listen, aber im Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie geführt wird, jedoch bei der Bewertung in der UVS keine Berücksichtigung findet.

Vor dem Hintergrund,

- dass die Erfassung der Brutvögel in den zuvor festgelegten Probestellen nur einmal im Frühjahr 2005 erfolgte

- dass ".....die gewählte Methodik mit nur vier Begehungen [erfüllt] die Standards nach SÜDBECK et al. (2005) damit nicht...." erfüllt waren, " weshalb eine "weichere" Auslegung der Kriterien für die Wertung als Brutverdacht sinnvoll erscheint."

- dass "Wertungen als Brutzeitfeststellungen oder als Durchzug [waren] aufgrund dieser Voraussetzungen etwas beliebig" waren und

- dass "...im Zweifelsfall [wurde] auch die Eignung des Beobachtungsortes als Bruthabitat mit herangezogen" wurde

- dass "Auch bei den halbquantitativ erfassten Arten [war] die Unterscheidung von Brutvögeln und Durchzüglern nicht immer sicher möglich war" (Unterlage 3.1, Kap. 1.2.1 erste Seite)

ist es absolut unverständlich und fehlerhaft, bis auf wenige Ausnahmen keine Leitarten für die Biotoptypen /Lebensräume bei der Untersuchung und der Bewertung der Lebensräume der Tierarten klassifizierend berücksichtigt zu haben.

zieht, was bei einer undifferenzierten Bewertung jedoch nicht möglich ist.

Hierbei darf auch nicht vergessen werden, dass die genannte Arbeitshilfe einerseits speziell für Bodenabbauvorhaben aufgestellt wurde und somit nicht ohne Weiteres auf den Autobahnneubau übertragen werden kann, und andererseits zur Anwendung im Rahmen der Eingriffsregelung ausgerichtet ist und eine unmittelbare Ableitung des Kompensationsbedarfs ermöglicht. Das Raumordnungsverfahren legt dagegen andere Maßstäbe an, wobei die Linienfindung der konfliktärmsten Trasse im Mittelpunkt steht.

Hinzu kommt, dass jedes Bewertungssystem auch die Gefährdungseinschätzungen gemäß der Roten Listen innerhalb der verschiedenen Artengruppen Konventionen darstellen, die methodisch niemals eindeutig gleichrangig nebeneinander gestellt werden können. So gilt die weitgehend flächendeckend vorkommende Feldlerche als gefährdet, der Grasfrosch jedoch nicht.

Unabhängig davon ermöglicht die vorgenommene Klassifizierung nach dem Standardverfahren zur Bewertung von Brutvogellebensräumen in Niedersachsen jederzeit auch eine andere Gewichtung der Brutvogelbelange im Rahmen der Abwägung.

Im Rahmen der Potenzialbewertung der Brutvogelflächen wurden sehr wohl Leitarten klassifizierend berücksichtigt.

- So wurden Schwarz- und Mittelspecht sowie Rauhußkauz, die im Untersuchungsraum als prägende und wertgebende Arten der Kiefernwälder zu werten sind, gesondert berücksichtigt. Funktionsräume, die vorwiegend aus Kiefernwald bestehen und die Hauptlebensräume dieser Arten darstellen, wurden deshalb abweichend von den Bewertungsergebnissen der Probestellen, wonach die Kiefernwälder im Allgemeinen keine Bedeutung haben, mindestens mit Wertstufe 2 bewertet.

- Des Weiteren wurden die Leitarten Sperlingskauz und Ziegenmelker für die Kiefernwälder berücksichtigt.

Kiefernwaldfunktionsräume, in denen Ziegenmelker oder Sperlingskauz unmittelbar nachgewiesen wurden oder gemäß der landesweiten Erfassung (nach BLÜML 2004, ZANG 2002) potenziell zu erwarten sind, wurden unabhängig von den Probestellenergebnissen auf Wertstufe 3 aufgewertet.

- Auch die für Waldränder bzw. Feldflurhabitate typischen Leitarten Heidelerche und Ortolan wurden analog aufwertend berücksichtigt.

- Daneben wurden die Großvogelarten Kranich, Weißstorch, Schwarzstorch, Seeadler und Fischadler, deren Brutsituation im Untersuchungsraum sehr gut bekannt ist und die im Allgemeinen einen großen Aktionsraum besitzen, gesondert im Rahmen der Potenzialbewertung berücksichtigt.

Bei den anderen Artengruppen sind Fischotter und Rotwild als Leitarten des Untersuchungsraumes zu nennen und folglich auch besonders betrachtet wurden.

Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)

187

1033

Die streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-RL und die fehlende besondere Berücksichtigung einzelner Arten des Anhangs I der VS-RL sind grundsätzlich bei allen Methoden überhaupt nicht bis nicht hinreichend berücksichtigt. Es wurde versäumt, die streng geschützten Arten und die Vogelarten des Anhangs I der VS-RL, die relativ häufig im Untersuchungsgebiet vorkommen, ausreichend zu klassifizieren. Dieser Mangel ist eigentlich nicht erklärbar, da gerade die Rechtsprechung bei Verkehrsprojekten, aber auch bei anderen Vorhaben, die unzureichende Würdigung des Artenschutzrechtes in Verwaltungsverfahren verurteilt hat. Dem Vorhabenträger muß dieses eigentlich bekannt sein.

Festzuhalten bleibt: die vorkommenden streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-RL und die Vogelarten des Anhangs I der VS-RL wurden nicht hinreichend beachtet. Damit konnte auch das gesetzliche Vermeidungsgebot für Eingriffe nicht ausreichend berücksichtigt werden. Selbst wenn man nach der Linienfestlegung im möglichen Planfeststellungsverfahren versuchte, die im nachhinein erkannten tatsächlichen Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu korrigieren, entspricht dieses Vorgehen nicht den Forderungen des Gesetzgebers. Nach der Maßnahmenkaskade ist innerhalb eines jeden

Siehe Kommentar zur ID 1022 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz [187] in Kapitel 4.02. Der Sachverhalt wird aus rechtlichen wie inhaltlichen Gründen zurückgewiesen. Auf der Ebene der Raumordnung ist von Bedeutung, ob alle für die grundsätzliche Trassenentscheidung relevanten Sachverhalte vorgelegt worden sind. Die Frage einer artenschutzrechtlichen Befreiung stellt sich auf der Ebene der Planfeststellung. Nach der derzeitigen Rechtsprechung des EuGH und der damit ausgelösten fachlichen und juristischen Diskussion ist es - wenngleich das Thema noch nicht hinreichend konkretisiert und abschließend geklärt ist - dennoch unstrittig, dass erst im Rahmen der Planfeststellung die artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungstatbestände zu prüfen und bei der Abwägung zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen der Fauna- Arbeitskreise wurden mit den zuständigen Fachbehörden und Verbänden die

aufeinander folgenden Planungsschritten die anzuwendende Reihenfolge zuerst "Vermeiden/Minimieren", dann "Ausgleichen". Erst nach einer tatsächlich sachgerechten Prüfung des Punktes "Vermeiden" kann eine Kompensation in Betracht kommen. Dies gilt besonders schwer, wenn die zu erwartenden Eingriffe auf streng geschützte Tiere wirken. Hieraus folgt, dass die Bewertung der Varianten (s. Kap. 3.2) auf Grund nicht ausreichender und vergleichbarer angewandter Methoden in den Untersuchungen auf einer unzureichenden Arten- und Lebensraumbewertung in der UVS basiert. Die der bisherigen Planung zugrunde gelegten faunistischen Gutachten sind aufgrund mangelnder rechtlicher Berücksichtigung und mangelhafter Methodenkritik des Vorhabenträgers nur begrenzt aussagefähig. Die fehlende rechtliche Berücksichtigung findet sich auch nicht bei der Methodenwahl wieder (Kap. 6.2).

Arten/Artengruppen ausgewählt, die für den Planungsraum wertgebend sind. Dies sind auch die Arten/Artengruppen, die aus artenschutzrechtlicher Sicht für großräumige Trassenentscheidungen relevant sind. Im Rahmen der faunistischen Datenrecherche und der Kartierungen wurden insbesondere im Bereich der Avifauna und der Amphibien die auf dieser Planungs-/Verfahrensebene relevanten geschützten Arten mit erfasst und in den Variantenvergleichen berücksichtigt. Als weitere für den Untersuchungsraum relevante Art ist der Fischotter entsprechend gewürdigt worden. Mit den hier durchgeführten faunistischen Erhebungen (Datenrecherche und Kartierungen) wurde eine fundierte Grundlage geschaffen, um hinsichtlich der Linienfindung beurteilen zu können, ob für die Planfeststellung der vorgeschlagenen Linie unüberwindbare artenschutzrechtliche Schädigungs- und Störungstatbestände zu erwarten sind, die trotz weiterer Vermeidungsmaßnahmen oder CEF- Maßnahmen auf der Planfeststellungsebene zu einer erheblichen Beeinträchtigung des günstigen Erhaltungszustands der Population der planungsrelevanten geschützten Arten führen, was die Diskussion anderweitiger Lösungsmöglichkeiten erforderlich machen würde. Dies ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Weiterhin wurde mit und innerhalb der Planungsphase der Linienfindung der Vermeidung von Eingriffen grundsätzlich Vorrang gegeben, um die Variante zu ermitteln, welche die geringsten Auswirkungen nach sich zieht.

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)

190

822

Anlage 2

Mängel der Umweltverträglichkeitsstudie

Die Bewertung der Fauna ist durchgehend methodisch unzureichend bzw. (absichtlich?) fachlich falsch. Die Ebenen der jeweils fünf Wertstufen, die in späteren Schritten jeweils für eine Variantenentscheidung gleichberechtigt gegeneinander gestellt werden, stimmen nicht überein.

In besonderem Maße weicht die Bewertung der Brutvögel nach unten ab. Das kann auch nicht mit der Großflächigkeit der Vorhabensplanung und einer ungenügenden Differenzierung begründet werden. Entweder Flächen haben für verschiedene Tierartengruppen und Biotoptypen bei Anwendung gleicher Kriterien eine gleichrangige Bedeutung oder es werden bestimmte Artengruppen durch unterschiedliche Bewertungskriterien bevorzugt bzw. benachteiligt bewertet.

Für die Biotoptypenbewertung bezieht sich die ARGE auf die „Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben“ (NMU & NLÖ 2003, Infodienst Naturschutz Niedersachsen, Heft 4/2003), bei der faunistischen Bewertung wird diese Regelung aber nicht beachtet (vgl. beil. Tab.).

Für Brutvögel wird folgende Zuordnung festgelegt:

Wertstufe 5 nationale Bedeutung als Brutvogellebensraum

Wertstufe 4 landesweite Bedeutung als Brutvogellebensraum

Wertstufe 3 regionale Bedeutung als Brutvogellebensraum

Wertstufe 2 lokale Bedeutung als Brutvogellebensraum

Wertstufe 1 geringe Bedeutung als Brutvogellebensraum

Nach der zitierten Arbeitshilfe gilt jedoch folgende Bewertung

Wertstufe 5 Vogelbrutgebiete nationaler und landesweiter Bedeutung

Wertstufe 4 Vogelbrutgebiete regionaler und lokaler Bedeutung

Wertstufe 3 Vorkommen gefährdeter Tier- und Pflanzenarten oder allgemein hohe Tier- und Pflanzenartenzahlen

Wertstufe 2 gefährdete Tier- und Pflanzenarten fehlen

Wertstufe 1 anspruchsvolle Tier- oder Pflanzenarten kommen nicht vor

Diese Abstufung nach der Arbeitshilfe entspricht in etwa auch der

Bewertungsabstufung bei den Biotoptypen.

Nach der durch die ARGE angewandten Methodik ist jedoch bereits für Wertstufe 2 (lokale Bedeutung) das Vorkommen von Arten der Roten Liste Voraussetzung. Es müssen z.B. bereits 6 Brutpaare einer gefährdeten Art (z.B. Feldlerche) auf 100 ha vorkommen; entsprechend 3 Brutpaaren einer stark gefährdeten Art (z.B. Heidelerche).

Im Übrigen ist die Bewertung der Amphibienlebensräume exakt nach der Arbeitshilfe durchgeführt worden. Es ist daher fachlich falsch für eine andere Artengruppe (Brutvögel) eine vollkommen andere Bewertungsabstufung zu verwenden.

Wenn die Brutvogelerfassung gezeigt hat, dass wider erwarten nahezu flächendeckend Brutvogellebensräume mit Wertstufe 4 vorkommen, so sollte zumindest eindeutig dargestellt werden, dass sämtliche Trassenvarianten immense und nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen in diesen

Die faunistischen Erfassungs- und Bewertungsmethoden wurden im Vorfeld in Arbeitskreisen den Naturschutzverbänden und Naturschutzbehörden vorgestellt und mit diesen abgestimmt. Die Methoden sind fachgerecht und fachlich anerkannt. Die Erfassungen und Methoden wurden so gewählt, dass sie eine sachgerechte Planungsentscheidung ermöglichen.

Der Vorwurf, dass aufgrund der Abweichung bei der avifaunistischen Bewertung von der „Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben“ (NMU & NLÖ 2003, Infodienst Naturschutz Niedersachsen, Heft 4/2003) eine ungleiche Gewichtung und ein falsches Gesamtergebnis im Variantenvergleich entstände, ist zurückzuweisen.

Das in der UVS angewendete Bewertungsverfahren nach WILMS et al. (1997) ist ein anerkanntes und praktiziertes Bewertungsverfahren in Niedersachsen, das auch im Rahmen des landesweiten Niedersächsischen Vogelarten-Erfassungsprogramms und bei der Ausweisung der „wertvollen Bereiche für Brut- und Gastvögel“ zur Anwendung kommt. Das System bewertet die Flächen nach 5 Stufen (national, landesweit, regional, lokal und gering bedeutend) anhand eines differenzierten Punktesystems und ist damit methodisch ganz anders aufgebaut als der eher pauschale Bewertungsrahmen aus der Arbeitshilfe. Hier werden, um diese unterschiedlichen Bewertungsmethoden näherungsweise in Einklang zu bringen, die Klassen „national“ und „landesweit“ zur höchsten Wertstufe 5 und die Klassen „regional“ und „lokal“ in die Wertstufe 4 zusammengefasst.

Wäre diesem Ansatz bei der UVS gefolgt worden, hätte dieses bedeutet, dass es praktisch unter der Wertstufe 4 keine Differenzierung mehr gegeben hätte. Die Bewertung der avifaunistischen Funktionsräume in der UVS zeigt, dass alle Freiräume im Untersuchungsraum mindestens als lokal bedeutsam für die Avifauna eingestuft wurden. Damit wäre kein sachgerechter und differenzierter Variantenvergleich für die Avifauna möglich gewesen.

Der Vermeidung von Eingriffen ist Vorrang zu geben. Im Rahmen der Linienfindung bedeutet dies, die Variante zu ermitteln, welche die geringsten Auswirkungen nach sich zieht, was bei einer undifferenzierten Bewertung jedoch nicht möglich ist.

Hierbei darf auch nicht vergessen werden, dass die genannte Arbeitshilfe einerseits speziell für

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Lebensräumen bewirken. Mit der Darstellung der Vorzugsvariante wird aber scheinbar auch eine umweltverträgliche Lösung vorgestellt.

Bodenabbauvorhaben aufgestellt wurde und somit nicht ohne Weiteres auf den Autobahnneubau übertragen werden kann, und andererseits zur Anwendung im Rahmen der Eingriffsregelung ausgerichtet ist und eine unmittelbare Ableitung des Kompensationsbedarfs ermöglicht. Das Raumordnungsverfahren legt dagegen andere Maßstäbe an, wobei die Linienfindung der konfliktärmsten Trasse im Mittelpunkt steht.

Hinzu kommt, dass jedes Bewertungssystem auch die Gefährdungseinschätzungen gemäß der Roten Listen innerhalb der verschiedenen Artengruppen Konventionen darstellen, die methodisch niemals eindeutig gleichrangig nebeneinander gestellt werden können. So gilt die weitgehend flächendeckend vorkommende Feldlerche als gefährdet, der Grasfrosch jedoch nicht. Unabhängig davon ermöglicht die vorgenommene Klassifizierung nach dem Standardverfahren zur Bewertung von Brutvogellebensräumen in Niedersachsen jederzeit auch eine andere Gewichtung der Brutvogelbelange im Rahmen der Abwägung.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

823

Weiterhin unzureichend ist die Umsetzung der Ergebnisse der Brutvogelprobestellen auf die Flächeneinheiten. Beispiel Probestelle 19: Hier wurden in Funktionsraum W 1 sehr hohe Dichten von Ortolan und Heidelerche festgestellt. Die Heidelerche ist eine typische Brutvogelart von W1 (Wälder, Feldgehölze im kleinflächigen Wechsel mit kleinräumiger offener Feldflur und Wiesen). Der Ortolan gilt aber als typischer Vertreter von F1 (Ackerland, kleinräumig gegliedert, vgl. Tab. 4-15, S. 149 der UVS). Die Probestelle wurde aber W1 zugeordnet und damit der unmittelbar angrenzende Raum südlich Probestelle 19 bereits eine Wertstufe niedriger eingestuft. Erfassungen im Jahr 2006 zeigten aber, dass Ortolan und Heidelerche hier in gleicher Dichte vorkommen, wie auf PF 19(vgl. beil. Karte 1).

Die Auswahl und Abgrenzung der Probestellen, der Teilflächen und der übergeordneten Funktionsräume kann aufgrund des Planungsstandes (Ebene Raumordnung), des Standes der Technik und der Datenlage nur auf einem übergeordneten Maßstab erfolgen. Eine flächendeckende Erfassung und sehr kleinteilige Abgrenzung von Flächen ist auf dieser Ebene nicht zu leisten und auch nicht zielführend. Dies würde auch den räumlich-funktionalen Ansprüchen der Vogelarten, die vielfach unterschiedliche Habitate und Teilbestellen benötigen, nicht Rechnung tragen. Die Bewertung nach Wilms hat für Probestelle 19 aufgrund der sehr hohen Dichten von Ortolan und Heidelerche eine „landesweite Bedeutung“ ergeben. Da nur Ortolan und Heidelerche erfasst wurden, erfolgte aufgrund weiterer zu erwartender wertgebender Arten, wie z.B. Rebhuhn, Feldlerche, Mittel- oder Schwarzspecht und ggf. Neuntöter, eine Aufwertung des Funktionsraumes auf „nationale Bedeutung“. Der Funktionsraum wurde hierbei entsprechend des Kenntnisstandes so abgegrenzt, dass er die Landschaftsteile beinhaltet, die den Typ W1 (d.h. Wälder, Feldgehölze im kleinflächigen Wechsel mit kleinräumiger offener Feldflur und Wiesen) und damit die Probestelle 19 am besten repräsentieren. Nur hier ist von einer sehr hohen Heidelerchendichte auszugehen, die eine enge Bindung an Waldrändern aufweist, wie die Ergebnisse auf Probestelle 19 deutlich zeigen. Die südlich gelegenen Räume sind dagegen wesentlich offener, die Anteile von Kiefernforst gehen deutlich zurück, so dass zu erwarten ist, dass die Dichte an Heidelerchen geringer sein wird. Die Revierdichte des Ortolans, der wesentlich mehr an offene Bereiche und Äcker gebunden ist, kann durchaus noch sehr hoch sein, so wie offensichtlich die Ergebnisse aus 2006 (siehe Anlage der Stellungnahme) gezeigt haben. Entscheidend für die Aufwertung auf „national“ war jedoch die sehr hohe Dichte beider Arten.

Aber selbst wenn im südlichen Bereich auch die Anzahl von Heidelerchen sehr hoch sein sollte, so kann sich dies allenfalls auf die kleineren Waldbereiche südöstlich von Overstedt beziehen, die aber abseits der Vorzugstrasse (Abschnitt 538) liegen. Das Ergebnis des Variantenvergleichs würde sich folglich nicht ändern, da die Vorzugstrasse östlich von Overstedt fast ausschließlich durch Ackerflure verläuft.

Der hier angesprochene Bereich gehört zu der im Ausweisungsverfahren befindlichen Vogelschutzgebietsfläche V 25A „Erweiterungsflächen Ostheide südlich Himbergen“ und wird durch die infolgedessen neu trassierte Vorzugsvariante nicht berührt.

Dachverband der Bürgerinitiativen Gegen die A39

220

1207

Nicht nachvollziehbare Bewertungsmethodik

Die gewählte Bewertungsmethodik ist nicht nachvollziehbar und nicht einleuchtend. Auch lässt sie keinen nachträglichen Vergleich von solchen Trassenabschnitten zu, die im Variantenvergleich nicht erfasst sind, so dass

Die Bewertungsmethodik ist neben der allgemeinverständlichen Zusammenfassung im

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>im Raumordnungsverfahren auf Basis der vorliegenden Unterlagen keine andere Linie herauskommen kann, als die eine der beiden Hauptvarianten. Die Umweltverträglichkeitsstudie enthält eine Auflistung von unzähligen Konfliktschwerpunkten. Eine nachvollziehbare Gewichtung der verschiedenen Konfliktschwerpunkte lässt die Umweltverträglichkeitsstudie vermissen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat nach § 2 Abs. 1 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter durchzuführen.</p> <p>Ferner wurde in den Teilvariantenvergleichen eine Kostendifferenz von größer als 10% als Maß aller Dinge angesetzt und führte unabhängig von den weiteren Schutzgutkriterien stets zum Ausschluss der teureren Trasse. Zitat aus Ordner 1, Seite 138: "Bei einer Kostendifferenz über 10 % kommt dem Belang eine hohe Entscheidungsrelevanz zu. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung fanden aufgrund ihres großräumigen Betrachtungsmaßstabes zunächst keine Berücksichtigung." Dies ist ein klarer Verstoß gegen das ROG, das Kostengründe als Entscheidungskriterium nicht kennt.</p> <p>Wenn den Kosten eine erhebliche Entscheidungsrelevanz zukommt, dann muss es selbstverständlich sein, dass die Basis eine qualifizierte Kostenschätzung ist. Die liegt jedoch nicht vor. Aus Gründen der Haushaltsdisziplin ist zu fordern, dass die qualifizierten Kostenschätzungen nachgeliefert und im ROV angemessen berücksichtigt werden.</p> <p>Bei allen Hauptvarianten fehlt die nachvollziehbare Ermittlung ihres Nutzen-Kosten-Faktors (NKF) auf der Grundlage einer qualifizierten Kostenschätzung, die die Charakteristik der jeweiligen Strecke mit allen Kunstbauwerken und Sondermaßnahmen so genau erfasst, dass sie als ein verlässliches Entscheidungskriterium mit in die Bewertung eingehen kann. (Eine solche Kostenschätzung gehört zum Standard eines jeden Variantenvergleichs.)</p>				<p>Erläuterungsbericht nochmals ausführlich in der Auswirkungsprognose dargestellt (Erläuterungsbericht, S. 90 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S.60 ff).</p> <p>Der Vorwurf, dass im Rahmen des Raumordnungsverfahrens auf Basis der vorliegenden Unterlage keine andere als eine der beiden Hauptvarianten gewählt werden kann ist eindeutig zurückzuweisen. Mit dem Aufbau der Variantenvergleiche wird genau diesem Sachverhalt in besonderem Maße Rechnung getragen. Dadurch, dass die Variantenvergleiche zunächst kleinräumige Variantenabschnitte (z.B. GP 12-17 oder GP 51-52) untersuchen und auf den Ergebnissen aufbauend längere Variantenabschnitte zusammen gesetzt werden, besteht jederzeit die Möglichkeit, einen Variantenabschnitt der vorgeschlagenen Linie mit dem jeweils als ungünstiger bewerteten Variantenabschnitt auszutauschen. Die durchgeführten Untervariantenvergleiche ermöglichen es sogar, die Unterscheide zwischen den Variantenabschnitten genau zu prüfen und somit die Konsequenzen hinsichtlich der zusätzlichen Umweltauswirkungen der in den Vergleichen ausgeschiedenen Variantenabschnitte zu bewerten. Dies trifft sowohl für die o.g. kleinräumigen Varianten als auch für längere Variantenabschnitte zu.</p> <p>Als Ergebnis der UVS, Stufe I, wurden die konfliktärmeren Bereiche und Konfliktschwerpunkte, die auf der Grundlage großflächiger raumrelevanter Kriterien ermittelt wurden, dargestellt, um die weiter zu verfolgenden Planungskorridore abgrenzen zu können (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 34 ff). Die Überlagerung hoher Raumwiderstände, die zur Ausweisung der Konfliktschwerpunkte geführt hat, basiert auf Schutzgutkriterien, die alle im Rahmen der vertiefenden Raumanalyse überprüft und ggf. konkretisiert wurden und die alle in der Auswirkungsprognose und den Variantenvergleichen berücksichtigt wurden. Eine abstrakte Gewichtung der Konfliktschwerpunkte war nicht das Ziel der UVS und wurde daher auch nicht durchgeführt. Die Konfliktschwerpunkte dienen einzig der Abgrenzung des Untersuchungsraumes für die UVS. Danach wurden sie den jeweiligen Schutzgütern zugeordnet.</p> <p>Die Kosten sind nach Ermittlung des digitalen Geländemodells unter Berücksichtigung durchschnittlicher Erfahrungswerte der niedersächsischen Straßenbauverwaltung einheitlich für alle Trassenabschnitte ermittelt worden. Der Grunderwerb, auch für erforderliche Ausgleichs- und Ersatzflächen, ist in dem Durchschnittswert für die Streckenlänge enthalten. (Erläuterungsbericht, S. 134 ff).</p> <p>Die Kosten sind bei der Ermittlung der Vorzugsvariante neben den Ergebnissen der UVS und der Landwirtschaft sowie der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung ein weiterer Aspekt (Erläuterungsbericht, S. 138). Die hohe Entscheidungsrelevanz des Kostenunterschiedes zwischen zwei (oder mehr) betrachteten Varianten ist nur dann allein ausschlaggebend, wenn die anderen Ergebnisse kein eindeutiges Ergebnis zugunsten einer Variante liefern oder die Unterschiede sehr gering ausfallen.</p> <p>Eine detaillierte Kostenaufstellung unter Beachtung aller eventuell auftretender Problem ist im Rahmen der Linienfindung aufgrund der Maßstäblichkeit und Untersuchungstiefe nicht möglich (z.B. ist die Art von Bauwerken nicht bekannt) und erforderlich.</p> <p>Siehe Kommentar zur ID 1014 - Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz [187] im Kapitel 4.10.</p>
4.01 Schutzgut Mensch				
Landkreis Uelzen	5	429	ja	
Bei den Untervariantenvergleichen GP 20-29 und GP 20-37 wird ein systematisches Problem der UVS deutlich. Beim Schutzgut Menschen-Erholen wird u.a. die Beeinträchtigung von Vorsorgegebieten für Erholung				Wie die Datensätze der regionalen Raumordnung verdeutlichen, erscheint die Aussage, dass sich Vorrang- und Vorsorgegebiete unterschiedlicher Raumnutzungen

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
ermittelt. Damit wird gleichzeitig unterstellt, dass Vorranggebiete für Natur und Landschaft für die Erholung der Menschen keine Bedeutung haben. Da die Bodenteicher Seewiesen im RROP nur als Vorranggebiete für Natur und Landschaft (eine überlagernde Darstellung ist landesrechtlich nicht zulässig) dargestellt sind, haben sie in der UVS hinsichtlich der Erholung keine Relevanz. So kommt man dann zu dem nicht nachvollziehbaren Ergebnis, dass die Variante GP 20-29/2 bzw. GP 20-37/2 hinsichtlich des Schutzgutes Menschen-Erholung ungünstiger beurteilt wird als Variante GP 20-29/1 bzw. GP 20-37/1. Generell wird bei dieser Systematik der UVS bestimmten Bereichen nie eine mehrfache Funktion zugebilligt. Insbesondere bei den Seewiesen drängt sich deren Bedeutung auch für die naturverträgliche Erholung auf.				
Landkreis Uelzen	5	433	ja	
<p>A. Untervarianten im Westkreis Uelzens</p> <p>A 1 Untervariantenvergleich GP 15-23 (Hanstedt I - Heuerstorf)</p> <p>1. Variantenvergleich Schutzgut Menschen - Erholen</p> <p>Auswirkungsprognose: Zerschneidung von Landschaftsschutzgebieten:</p> <p>Variante 1: Gerdauquerung Entgegen der Darstellung der UVS wird das LSG Schwienauniederung, LSG Oberes Gerdautal und LSG Hardautal zwischen Holxen und Holdenstedt nicht nur randlich zerschnitten, sondern teilweise mittig zerteilt, so dass der Schutzcharakter in Frage steht.</p> <p>Variante 2: Ilmenauquerung - - -</p> <p>Neben der aus Sicht der UNB stärker zu wertenden Zerschneidungswirkung der Variante 1 bezüglich der Landschaftsschutzgebiete wird auch eine wesentlich höhere Verlärmung dieser Schutzgebiete bewirkt. Daher ist die Wertung der Varianten als "vergleichbar ungünstig" nicht nachvollziehbar und müsste zu einer Bewertung der Variante 1 als ungünstigere Variante führen.</p>			<p>ausschließen, zweifelhaft. Beispielsweise ist die angesprochene Überlagerung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft mit Vorsorgegebieten für die Erholung in den anderen betroffenen Landkreisen gegeben, für den LK Uelzen jedoch nicht.</p> <p>Andererseits ist es auch nicht Aufgabe im Rahmen der UVS, diese raumordnerischen Ziele zu hinterfragen. Diese Ziele hebt auch der Landkreis bei der Argumentation für das Vorranggebiet Natur und Landschaft selbst besonders hervor.</p> <p>Gleichwohl ist es unbenommen, dass die Seewiesen auch eine Bedeutung für Erholungssuchende haben. Dies trifft aber auch für große Teile des Untersuchungsraumes zu, die ebenfalls nicht mit einer der erfassten Erholungsraumkategorien belegt sind. Somit kommt beim Schutzgutbereich Menschen- Erholen den raumordnerischen Zielen gerechtfertigter Weise ein besonderes Gewicht zu, da der Untersuchungsraum ansonsten nicht zu differenzieren wäre.</p> <p>Dem Vorwurf, dass mit der UVS- Systematik keine Überlagerung mehrer Funktionen und somit eine Summierung von besonderen Bedeutungen in verschiedenen Schutzgütern und Schutzgutkriterien auf einer Fläche möglich ist, widerlegt schon die Betrachtung der UVS- Bestandskarten sowohl der groben (UVS, Stufe I) wie auch der vertiefenden Raumanalyse (UVS, Stufe II). Hier sind die zum Teil vielfachen Überlagerungen von bedeutenden Schutzgutausprägungen auf einer Fläche visualisiert (Unterlage 1 – UVS- Raumanalyse, Karten I.1 bis I.4 sowie Karten II. bis II.10).</p> <p>Mit Ausnahme des relativ kleinen LSG Hardautal zwischen Holxen und Holdenstedt werden die anderen angesprochenen LSG, da sie sich noch weit aus dem Untersuchungsraum heraus erstrecken, eher randlich zerschnitten (Unterlage 1 – UVS – Raumanalyse, Karte I.1, Blatt 2 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23, Karte II.12.GP15-23, Blatt 1 und Blatt 2).</p> <p>Der Variantenvergleich im Schutzgutbereich Menschen-Erholen berücksichtigt neben den LSG noch andere Erholungsraumkategorien. Im Vergleich GP 15-23 sind dies insbesondere die Vorsorgegebiete für die Erholung, die neben den LSG eine hohe Betroffenheit aufweisen.</p> <p>Hinsichtlich der Bilanzierungskriterien Zerschneidungslängen und Verlärmung ist die höhere Betroffenheit der Vorsorgegebiete durch Variante GP 15-23/2 gleich größer als die höhere Betroffenheit der LSG durch Variante GP 15-23/1. Auch wenn man den LSG das höhere Gewicht beimisst, hebt die deutlich größere Beeinträchtigung an Erholungsräumen durch GP 15-23/2 insgesamt diesen qualitativen Unterschied wieder auf, so dass sich eine Gleichwertigkeit der Varianten ergibt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23, S. 7).</p> <p>An anderer Stelle verweist der Landkreis selber auf die hohe Bedeutung der raumordnerischen Ziele, wie sie die Vorrang- und Vorsorgegebiete verfolgen sollen.</p>	
Landkreis Uelzen	5	439	ja	
<p>A 2 Untervariantenvergleich GP 21 - 36 (Holdenstedt - Wittingen - Eutzen)</p> <p>1.Variantenvergleich Schutzgut Menschen-Erholen</p> <p>Die UVS zeigt auf Seite 9 der Textfassung die Vorteile der Variante 1 hinsichtlich der Bündelung mit der B 4 -Trasse und der damit einhergehenden Vermeidung von zwei parallel verlaufenden Lärmquellen auf. Die Verkehrsbelastung bei einer Bevorzugung der Variante 2 würde zu keiner erheblichen Lärminderung auf der B 4 führen.</p> <p>Die Auswirkungsprognose hinsichtlich der zusätzlichen Verlärmung des Südkreises Uelzen bei Bevorzugung der Variante 2 und der Vorteil der Bündelung zur Vermeidung von Zerschneidungseffekten müssten aus Sicht der UNB zu einer günstigeren Wertung der Variante 1 beim Schutzgut Menschen-Erholen führen.</p> <p>Der Verlust der Bodenteicher Seewiesen als Naherholungsgebiet von Bad Bodenteich fehlt in der textlichen Wertung.</p>			<p>Siehe auch Kommentar zur ID 429 in diesem Kapitel.</p> <p>Da die ausgedehnten Waldbereiche entlang der B 4 hinsichtlich der erfassten Erholungsraumkategorien eine sehr hohe Bedeutung haben, relativieren sich die grundsätzlichen Vorteile einer Bündelung der A 39 mit der B 4. Die Mehrbelastung dieses gesamten Erholungsraumes ist sehr wesentlich, wie der Vergleich der Vorbelastung mit der Belastung durch die Variante GP 21-36/1 zeigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36, S. 8 f). Die Lärmbeeinträchtigungen liegen im Schnitt um das dreifache höher. Wenn man die Belastungen der Variante GP 21-36/2 und die Belastungen durch die B 4 addiert, ist die Belastung durch Variante GP 21-36/1 immer noch wesentlich höher, was mit der oben geschilderten Dichte an Erholungsraumkategorien zusammen hängt. Somit</p>	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				erscheint die ungünstigere Beurteilung der Variante GP 21-36/1 durchaus gerechtfertigt.
Landkreis Uelzen	5	449	ja	
B 5 Untervariantenvergleich GP 13 - 20 (Oetzendorf - Heuerstorf)				
1.Variantenvergleich Schutzgut Menschen-Erholen				
Die geringfügig unterschiedlichen Auswirkungen der Varianten beim Schutzgut Menschen - Erholen werden in der Gesamtreihung nicht nachvollziehbar hoch als mittleres Entscheidungskriterium gewertet. Die Verlärmung von Landschaftsschutzgebieten mit einer Flächenausdehnung von über 30 ha kann aus Sicht der UNB nicht zur Beurteilung "sehr günstig" in der Auswirkungsprognose dieses Schutzgutes führen.				Die Beurteilung der Konfliktschwere der betrachteten Varianten für die einzelnen Schutzgüter erfolgt hilfsweise über die Ermittlung von Mittelwerten pro laufendem Kilometer für alle quantitativ erfassten Auswirkungskategorien. Diese Mittelwerte wurden über alle Varianten und die Gesamtstrecke der geplanten A 39 ermittelt. Liegen die für einen einzelnen Abschnitt ermittelten Auswirkungen im Bereich des Mittelwertes, wird entsprechend die mittlere Beurteilungsklasse „weniger günstig“ (□□□) vergeben. Varianten, deren Bewertungskriterien für die einzelnen Schutzgüter überwiegend unter dem entsprechenden Mittelwert liegen, werden entsprechend als „günstig“ bzw. „sehr günstig“ eingestuft (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 60 ff). Da die ermittelten Beeinträchtigungen im Schutzgutbereich Menschen- Erholen sehr deutlich unter den Beeinträchtigungen anderer Variantenabschnitte liegen, zwischen den Varianten GP 13-20/1 und GP 13-20/2 aber dennoch Unterschiede bestehen, wurde Variante GP 13-20/1 mit „sehr günstig“ und GP 13-20/2 mit „günstig“ beurteilt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36, S. 6 f). Da die Beeinträchtigungen zwar insgesamt auf einem relativ geringen Niveau, aber dennoch bei Variante GP 13-20/2 erkennbar höher sind, fließen sie auch in den Variantenvergleich ein, jedoch nur mit einer mittleren Entscheidungsrelevanz und unter Berücksichtigung des insgesamt geringen Belastungsniveaus (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36, S. 22).
Gemeinde Adendorf	8	175	ja	
Sollte aufgrund der eingegangenen Einwendungen nachträglich entweder die Variante 504 (Raderbachtal/Ebensberg), 503 (B4/Ostumgehung/Moorfeld) oder die Nordvariante bevorzugt werden, bringt die Gemeinde Adendorf hiermit die nachfolgenden Einwendungen vor:				
1. Das Gebiet Lüneburg-Ebensberg/ Adendorf-Erbstorf stellt ein Gebiet mit besonders großem Raumwiderstand dar. Die einzelnen Elemente sind im Vergleich zur Westtrasse nur unzureichend berücksichtigt worden. Die Umweltverträglichkeitsstudie zum Neubau der BAB 39 bewertet in diesem Zusammenhang die raumrelevanten Schutzgutkriterien bei der Ebensberg-Variante (Nr.504) - insbesondere im Verhältnis zu den Westvarianten - fehlerhaft.				
Wesentliche Aufgabe der im Raumordnungsverfahren zu erstellenden Umweltverträglichkeitsstudie zur Untersuchung der Korridore für den Neubau der A 39 ist es, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG zu ermitteln und zu bewerten. Sowohl nach der Systematik des Gesetzes als auch nach der erforderlichen verfassungsrechtlichen Auslegung der Vorschrift kommt dabei dem Schutzgut "Mensch" vorrangige Bedeutung zu.				
Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf 1. Menschen, Tiere und Pflanzen, 2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, 3. Kulturgüter und sonstige Güter sowie 4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Das Grundgesetz schützt umfassend die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen, dagegen ist der Naturschutz nur Staatszielbestimmung in Art.20a GG. Der Vorrang für das Schutzgut Mensch gegenüber der Natur ist sowohl von der nationalen als auch von der europäischen Rechtsprechung in einer Vielzahl von Fällen entschieden worden.				Aufgrund der Struktur und des Aufbaus der Variantenvergleiche ist ein Vergleich, der die „Westvariante“ mit einer östlichen Variante über den Variantenabschnitt 504 betrachtet, nicht erfolgt, da der Abschnitt 504 bereits in den Unter-/Teilvariantenvergleichen GP 2-49 und GP 2-17 ausgeschieden wurde (Erläuterungsbericht, S. 142 ff und S. 214 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49 und Teilvariantenvergleich GP 2-17). Das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit hat in der UVS nachweislich ein hohes Gewicht, wie die Variantenvergleiche zeigen. Eine hohe Entscheidungsrelevanz war nur dann nicht gegeben, wenn die Unterschiede zwischen den betrachteten Varianten nur gering oder gar nicht vorhanden waren. Den Ausführungen kann daher nur zugestimmt werden. Hinsichtlich des Verweises auf die europäische Rechtsprechung sei allerdings auch darauf verwiesen, dass ebenso eine Vielzahl von Urteilen die Bedeutung des Netzes Natura 2000 oder des Artenschutzes bestätigt.
Gemeinde Adendorf	8	176	ja	
1.1 Keine Beschränkung der Lärmuntersuchungen				
Die Menschen leiden durch den Betrieb einer Autobahn im wesentlichen durch den Lärm, die Luftverunreinigungen und die optischen Beeinträchtigungen. Bei den Untersuchungen hinsichtlich Lärm wurden ausschließlich auf die Grenzwerte der einschlägigen Richtlinien und Verordnungen abgestellt. Die Feststellungen zu den Schallimmissionen beschränken sich auf die Korridore, in denen die Grenzwerte der DIN 18005 und der aktuellen Lärmschutzverordnung überschritten werden. Die Lärmeinwirkungen auf die angrenzenden Siedlungsgebiete sind außer				Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. Für die Findung konfliktärmerer Bereich in einem ersten Schritt und der gewählten Trassenabschnitte in einem zweiten Schritt sind die Siedlungen als Konfliktpunkte

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Betracht geblieben. Das Verfahren ist zu beanstanden. Die Grenzwerte legen lediglich die Schranken der betreffenden Immissionen fest, die Gesamtbelastung der Menschen wird nicht geprüft. Gegenstand der Abwägung muss sein, in welchem Ausmaß die in der Umgebung der Fernstraße lebenden Menschen durch Lärm und Luftverunreinigung in ihrem Lebensgefühl und Wohlbefinden betroffen werden. Die Menschen in der Nähe der geplanten A 39 haben unter dem Dauerlärm des Autobahnverkehrs zu leiden. Gleiches gilt für die von den Kfz verursachten Schadstoffe, von denen die Anwohner nachhaltig betroffen sein werden, insbesondere die, die in der Hauptwindrichtung wohnen. Dass die Lärmeinwirkungen außerhalb des Grenzwertkorridors sowie die Luftschadstoffe überhaupt nicht in die Abwägungen einbezogen worden sind, kann sich bei der Variantenauswahl zu Gunsten der Westvarianten und zu Lasten der Ostvarianten ausgewirkt haben.</p>				<p>eingestuft worden. Ziel bei der Trassenfindung war die möglichst große Entfernung zu Wohnsiedlungen. Aufgrund der über den gesamten Raum von Lüneburg bis Wolfsburg gleichmäßig verteilten Siedlungen ist eine komplette Vermeidung von Trassen in Siedlungsnähe nicht möglich (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 44 und S. 61).</p> <p>Bei der Linienfindung sind bezogen auf den Lärm die gesetzlich vorgegeben Grenzwerte der 16. BImSchV zugrunde gelegt worden. Ein darüber hinausgehender Lärmschutz ist gesetzlich nicht vorgesehen. Weiterhin sind die Orientierungswerte nach DIN 18005 in die Untersuchungen einbezogen worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 57 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 17 f). Hierbei handelt es sich um Vorsorgewerte und nicht um Grenzwerte. Die Berücksichtigung der DIN 18005 trägt dem Schutz des Menschen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte Rechnung. Eine darüber hinausgehende Beurteilung des Lärmempfindens der Bevölkerung ist zum einen sehr subjektiv und zum anderen im Rahmen der Linienfindung nicht zielführend. Da sich bereits über die Grenz- und Orientierungswerte das Betroffenenpotenzial entlang der betrachteten Varianten ausreichend abbilden lässt, wäre durch ein weiteres Wirkband auch kein Erkenntnis zu erwarten.</p>
Gemeinde Adendorf	8	177	ja	<p>Die günstigere Beurteilung der östlichen Hauptvariante GP 1-46/2 im Schutzgutbereich Menschen- Wohnen bleibt keineswegs unbegründet. Sie ist ausführlich im Vergleich der Varianten erläutert (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 6 ff).</p> <p>Bei Realisierung der Variante GP 1-46/1 ergibt sich zwischen der Anschlussstelle Adendorf und der B 216 entlang der B 4 keine merkbare Verringerung der Beurteilungspegel gegenüber der heutigen Lärmsituation. Die künftig verbleibenden Lärmbelastungen liegen nur ca. 1 dB(A) unter den derzeit vorhandenen Beurteilungspegeln. Eine derartige Veränderung ist im Allgemeinen vom menschlichen Gehör kaum wahrnehmbar. Die vorhandenen Lärmschutzanlagen entlang der B 4 nördlich der Anschlussstelle Moorfeld bewirken heute wie zukünftig zwar weitgehend eine Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV, eine Lärmbelastung unterhalb dieser Grenzwerte bleibt jedoch auch zukünftig bestehen. Variante GP 1-46/2 führt im Vergleich zur B 4 zwar zu höheren Lärmpegeln, bekommt allerdings einen adäquaten Lärmschutz und verläuft durch weniger dicht bebaute Bereiche. Zusätzlich werden mit dem Rückbau der B 4 Adendorf und insbesondere Moorfeld deutlich entlastet. Diese Entlastung bezieht sich sowohl auf die derzeitige und</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Gemeinde Adendorf

8

178

ja

1.3 Fehlende Prüfung der Gesamtbelastung

Bei den Lärmbeeinträchtigungen für die Bürgerinnen und Bürger wird nicht die Gesamtbelastung geprüft und dargestellt. Auch das ist ein Fehler im Verfahren.

Die Gesamtbelastung wirkt auf die dort wohnenden Menschen erheblich stärker als nur die neu hinzukommende Belastung durch die Autobahn. Der schon vorhandene Lärm aber auch die Schadstoffbelastungen der bereits vorhandenen Straßen und sonstigen Lärmquellen wurden nicht berücksichtigt. Der Osten Lüneburgs (Stadtgebiete wie auch die Gemeinde Adendorf) ist wesentlich stärker durch Verkehrswege vorbelastet als der Bereich im Westen.

Auch die Siedlungsverteilung ist angesichts der unterschiedlichen Anzahl der betroffenen Menschen und der Vorbelastungen nicht gleichmäßig. Eine gleichmäßige Siedlungsverteilung zu behaupten reicht nicht aus. Dieses scheint unberücksichtigt geblieben zu sein.

Die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen, ihr Schutz vor erheblichen Lärm und Schadstoffemissionen, hinsichtlich einer Trassenführung durch das Gebiet Lüneburg-Ebensberg/Adendorf-Erbstorf wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie nicht bzw. fehlerhaft gewürdigt. Eine Deckelung der geplanten BAB A 39 zur Minderung der Schallimmission in der Nähe von Siedlungsgebieten wird aus Sicht der Gemeinde Adendorf gefordert.

Die Menschen in Adendorf sind durch die B 209, die nach der Mauteinführung erheblich mehr LKW-Verkehr aufweist, stark vorbelastet. Die erheblichen Vorbelastungen durch Lärm- Schadstoffemissionen führen bei einer weiteren Beeinträchtigung durch eine mögliche Trassenführung Lüneburg-Ebensberg-Moorfeld/Adendorf-Erbstorf zu einer gravierenden Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle.

zukünftige Verlärmung, aber insbesondere auch auf die Zusammenführung der derzeit durch die B 4 getrennten Teile von Moorfeld. Für die Gesamtlärmsituation von Lüneburg erscheint Variante GP 1-46/2 daher nicht ungünstiger als die derzeitige und zukünftige Belastung an der B 4 bei Realisierung der Variante GP 1-46/1.

In den Siedlungsbereichen außerhalb von Lüneburg sind die Lärmbelastungen der Wohnbereiche durch Variante GP 1-46/1 jedoch deutlich höher als durch Variante GP 1-46/2. Ebenso verhält es sich in Bezug auf die Verlärmung von innerörtlichen Sport-, Freizeit- und Freiflächen. Somit ist insgesamt der Variante GP 1-46/2 im Schutzgutbereich Menschen- Wohnen der Vorzug zu geben (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 6 ff).

Siehe auch Kommentare zu ID 175 und ID176 - Gemeinde Adendorf [8] und zur ID 132 - Stadt Gifhorn [90] in diesem Kapitel.

Kumulative Lärmbelastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der lärmtechnischen Betrachtung eines einzelnen Projektes nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt.

Die genaue Ausbildung von Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil der Planfeststellung. Zur Einhaltung der gesetzlichen vorgegebenen Immissionsgrenzwerte wurde im Rahmen der Linienfindung vereinfachend einheitlich von Lärmschutzwänden ausgegangen.

Eine Verkehrszunahme für die B 209 aufgrund der Lkw-Maut ergibt sich nach den aktuellen Verkehrszählungen nicht.

Der Variantenvergleich GP 1-46 verdeutlicht, dass sich mit der Ostvariante und dem erforderlichen Lärmschutz die Situation für die Bevölkerung im Osten Lüneburgs im Vergleich zu den zukünftigen Verkehren auf der B 4 nicht wahrnehmbar verschlechtert. Demnach wäre auch die Berücksichtigung der weiteren Belastungen im untergeordneten Netz nicht von Relevanz, da sie im gleichen Maße neben der Autobahn wie neben der B 4 bestehen würde und somit die Gleichwertigkeit der Lärmbelastungen nicht verschöbe.

Es ist unbenommen, dass der Osten von Lüneburg stärker durch Verkehrswege belastet ist als der Westkorridor. Hieran wird sich zukünftig auch bei einer Westvariante nichts ändern, da die Verkehrsbelastungen auf der B 4 im Wesentlichen bestehen bleiben (Erläuterungsbericht, S. 100) und nicht wahrnehmbar geringer sind als durch die Autobahn. Die Westvariante führt also nur zu zusätzlichen Belastungen in einem bisher relativ unbelasteten Raum, aber nicht zu einer Entlastung der Bevölkerung im Osten von Lüneburg.

Eine gleichmäßige Siedlungsverteilung wurde nicht behauptet. Sie lässt sich einerseits durch die Bestandskarten belegen und andererseits verdeutlicht die Bilanzierung der durch Lärm beeinträchtigten Wohnbereiche, dass die Betroffenheit durch die Westvariante insgesamt höher ist.

Gemeinde Adendorf

8

179

ja

1.4 Schutzgut Mensch - Erholung

Die siedlungsnahen Naturerholungsgebiete Lüner Holz und das Raderbachtal sind nicht als Vorranggebiete für Erholung berücksichtigt worden.

Die Auflistung der Konfliktschwerpunkte im Osten lässt weiter die wertvollen Naherholungsgebiete Lüner Holz und insbesondere das Raderbachtal unberücksichtigt. Gerade für die Menschen aus Adendorf einschl. Erbstorf und Lüneburg sind diese Gebiete die einzig bedeutenden Naherholungsgebiete. Das Raderbachtal, Lebensraum für zahlreiche Pflanzen und Tiere (u.a. Storchpopulation in Erbstorf), wurde gerade für die Gemeinde Adendorf und für die Stadt Lüneburg als Renaturierungs- und Ausgleichsfläche vorgesehen und teilweise schon als Ausgleichspool durch Festsetzungen in den Bebauungsplänen rechtswirksam genutzt.

Das Waldgebiet Lüner Holz würde durch das erforderlich werdende Autobahndreieck (Ostumgehung/A 39) als Erholungsgebiet vollkommen

Im RROP des Landkreises Lüneburg sind für die Bereiche des Raderbachtals und des Lüner Holzes keine Vorranggebiete für Erholung dargestellt. Für das Lüner Holz ist nach Auskunft des Landkreises zwar eine Vorranggebietsausweisung vorgesehen, allerdings zeichentechnisch nicht umgesetzt worden und somit für die Gutachter nicht erkennbar gewesen. Gleichwohl hat das Lüner Holz als Wald mit Erholungsfunktion nach der Waldfunktionenkartierung eine besondere Bedeutung für die Erholung und erfährt im Bereich der Durchfahrung durch die Autobahn eine erhebliche Beeinträchtigung. Andererseits wird die Zerschneidung des Waldes mit Erholungsfunktion durch die B 4 aufgehoben. Hierdurch wird die zusammenhängende Erholungsfläche zukünftig deutlich

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

ausscheiden.
Gleiches gilt für das Raderbachtal, das durch eine Autobahntrasse geteilt werden würde. Die Erholungsflächen würden durch Zerschneidung, Verlärmung, Schadstoffe und visuelle Überprägung erheblich beeinträchtigt.

größer sein als bisher. Des weiteren wird die Neue Forst durch den Rückbau der B 4 südlich von Moorfeld deutlich entlastet und ist zukünftig von Moorfeld aus wieder direkt zugänglich. Hinsichtlich der Naherholungsfunktion für den östlichen Teil von Lüneburg hat die vorgeschlagene Linie somit einen Vorteil im Vergleich zu den alternativen Trassenführungen und der jetzigen Führung der B 4 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5). Das Raderbachtal ist zum Teil als Vorsorgegebiet für die Erholung ausgewiesen. Weiterhin ist es als siedlungsnaher Freiraum zwischen Adendorf, Erbstorf und Moorfeld, Ebensberg abgegrenzt worden. Hiermit ist es sowohl für die innerörtliche und ortsnahe Erholung wie auch für die landschaftsgebundene Erholung ausreichend berücksichtigt und hinsichtlich Verlärmung und Zerschneidung beurteilt worden.

Ein Autobahndreieck ist in diesem Bereich nicht geplant (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5).

Bei der Wahl des Abschnitts 586 verläuft die geplante A 39 auf der bestehenden Ortsumgehung Lüneburgs, das Raderbachtal ist nicht betroffen.

Samtgemeinde Bardowick

14

497

nein

3. Schutzgutbezogene Variantenbewertung der UVS II

Die mangelhaften Kartengrundlagen bewirken z. B. im Schutzgut "Menschen/Wohnen" die Gefahr einer Fehlbewertung der Immissionsbelastung auf die betroffenen Einwohner der Gemeinde Vögelsen, deren Zahl sich durch die nicht erfassten Baugebietes "Süderfeld I" und "Süderfeld II" doch erheblich erhöht. Besonders zu berücksichtigen sind dabei auch die Belanges des Kindergartens Mechtersen am östlichen Ortsrand und der Grundschule Vögelsen im westlichen Teil der Ortslage Vögelsen.

Grundsätzlich wurden die im Rahmen der UVS erhobenen Baunutzungsdaten den Gemeinden in 2005 zur Überprüfung nochmals zur Verfügung gestellt. Die mit der Überprüfung von der Gemeinde übergebenen Daten wurden auf Relevanz hin überprüft und nach bestem Wissen eingearbeitet.

Die Siedlungsdarstellung in der Karte I.1 der UVS Stufe I basiert auf den ATKIS- Daten und nicht auf der differenzierten Analyse der Baunutzungen, wie sie in der UVS Stufe II nur für die Planungskorridore (Untersuchungsräume) durchgeführt wurde. Da die Informationen, wie sie für die Untersuchungskorridore ermittelt wurden, nicht für den gesamten Suchraum der UVS Stufe I vorliegen, wurden die Karten der Stufe I auch nicht mehr nachträglich überarbeitet. Die Darstellungen können daher von einander abweichen. Für die Abgrenzung der Untersuchungsräume wären diese differenzierten Daten auch nicht erforderlich. In jedem Planungsprozess bedarf es eines Stichtages, ab dem weitere Informationen nicht mehr berücksichtigt werden können. Änderungen der Flächennutzungsplanung, die sich zur Zeit noch im Genehmigungsverfahren befinden, können nicht mehr nachträglich in die Unterlagen eingestellt werden.

Die Ermittlung der durch Lärm belasteten Siedlungsbereiche erfolgte digital mit einem geographischen Informationssystem. Die Bearbeitung der Eingangsdaten Baunutzungen und Lärmisophone erfolgte dort maßstabfrei. Die Gefahr einer Fehlbewertung aufgrund des kartographischen Ausgabemaßstabs und der bemängelten Kartengrundlagen ist somit nicht gegeben. Die beispielhaft genannten Baugebiete Süderfeld I und II liegen außerhalb des Untersuchungsraumes und somit auch außerhalb des relevanten Immissionsbereichs der Autobahn. Dementsprechend sind sie in die Karten nicht übertragen worden.

Samtgemeinde Bardowick

14

501

nein

Für den Schutzgutbereich "Menschen/Erholen" wurden für die Hauptvariante GP 1-46/1 deutlich höhere Beeinträchtigungen zu Recht attestiert. In erster Linie wird dabei auf die von dieser Variante ausgehende erhebliche höhere Lärmeinwirkung auf die Landschaftsbereiche (Erholungsraum) zwischen dem potentiellen Trassenverlauf und dem Westrand des OZ Lüneburg abgehoben. Zu berücksichtigen wäre dabei aber auch in besonderer Weise die von einer solchen Trasse ausgehende Trennwirkung für die Erholungslandschaft westlich Lüneburgs. Das derzeit vorhandene intensive landwirtschaftliche Wegenetz, das diesen Erholungsraum intensiv verschließt, bietet hervorragende fußläufige Wegeverbindungen aus der Stadt und den westlich vorgelagerten gemeindlichen Ortslagen in diesen großräumig ungestörten Erholungsraum,

Neben der Verlärmung ist über das Kriterium der Zerschneidungslängen von Erholungsräumen auch die angesprochene Trennwirkung als Auswirkung mit erfasst und in den Variantenvergleichen berücksichtigt worden. Hierbei sind im Bereich westlich von Lüneburg das Vorranggebiet Osterberg und Mariengarten und ein großflächiges Vorsorgegebiet für Erholung sowie Erholungswald südwestlich von Reppenstedt erfasst worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, GP 1-46, S. 13 ff und Karte II.12.GP1-46, Blatt 1). Das vorhandene Straßen- und Wegenetz bleibt

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>der für das OZ Lüneburg von außerordentlicher Bedeutung ist. Diese „Durchgängigkeit“ des Erholungsraumes ist nach der evtl. Errichtung einer A 39 im Verlauf des Variantenabschnittes 501 nicht wieder herstellbar. Das jetzt vorhandene Wegesystem müsste aufgrund der höhenmäßigen Führung der Autobahn, aus Kostengründen und verkehrlichen Gesichtspunkten, auf wenige Zwangspunkte bei und den derzeit vorgesehenen drei Unter- bzw. Überführungen reduziert werden. Diese Trennwirkung ist neben der Verlärmungskomponente noch stärker zu berücksichtigen / negativ zu bewerten.</p>				
Samtgemeinde Bardowick	14	502	nein	
<p>Zum Schutzgutbereich "Mensch / Erholen und Landschaft" im Variantenabschnitt 501 sei angemerkt, dass der Gewässerverlauf des Eulenbruchgrabens ab Radbrucher Weg (südlich der Buchholzer Bahnlinie) bis zur Flurlage Ochtmissier Wiese (nördlich der Bahnlinie) in den Darstellungen fehlt.</p>				<p>grundsätzlich aufrecht erhalten. Eine Bündelung von Kreuzungsmöglichkeiten verschiedener Wege ist denkbar und vorgesehen.</p>
Samtgemeinde Bardowick	14	517	nein	
<p>Die für eine westliche Variante der A 39 als günstig bewerteter Faktor "Trennwirkung" in Personenstunden / Fußgänger wird aus hiesiger Sicht nicht gesehen. Berücksichtigt man die oben stehend beschriebene erhebliche Trennwirkung im Bereich des Schutzgutes "Mensch/Erholen", durch Zerschneidung des Waldwege- und landwirtschaftlichen Wegesystems westlich des OZ Lüneburg, dürfte dieser Faktor als Faktor pro westliche Linienführung ausscheiden.</p>				<p>Im Schutzgutbereich Landschaftsbild wurden die gliedernden und prägenden Strukturelemente zur Beurteilung der Landschaftsbildeinheiten dargestellt. Die Gewässer wurden hierfür aus dem Fließgewässerdatensatz des NLO und ergänzend aus der Biotoptypenkartierung zusammengestellt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 323 ff). Der Eulenbruchgraben ist ggf. aufgrund der Maßstäblichkeit der Datensätze nicht kartiert worden und daher als landschaftsbildprägendes Gewässer eher nachrangig. Die Aufnahme in den entsprechenden Datensatz führt zu keiner Veränderung der Bewertung. Da der Abschnitt 501 nicht Bestandteil der Vorzugslösung ist, ist eine weitere Berücksichtigung nicht erforderlich</p>
Gemeinde Südergellersen	28	657	nein	
<p>4.1.2.1 Erfassung Schutzgut Menschen - Lärmimmission Bei der Erfassung sind auch die Höhenlinien einer möglichen Trassenführung mit aufzunehmen. In Südergellersen liegt der Hauptteil des Ortes ca. 15 m höher als eine der geplanten Trassen. Im Südosten ist lediglich ein Entfernung von 125m zur Wohnbebauung vorgesehen. Lärmquellen werden nach den vorliegenden Planungsunterlagen separat betrachtet, es sei denn, gesundheitliche Beeinträchtigungen sind damit verbunden. Dies ist im Bereich Südergellersen durch die bestehende Lärmentwicklung der Windkraftanlagen (43 db(A) nachts) gegeben. Daher sollte die Vorbelastung bei Ermittlung der Lärmbelastung durch den Bau der A39 mit berücksichtigt werden.</p>				<p>Die Trennwirkung dienen als Indikator für die Entlastung von Ortsdurchfahrten, die sich infolge der A 39 ergeben (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 18 f). Hier werden die größten Entlastungswirkungen durch die westlich Lüneburgs verlaufenden Varianten erreicht (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 56).</p>
Stadt Lüneburg	35	1119	ja	
<p>- Fazit In den Planunterlagen zum Raumordnungsverfahren sind insbesondere im Untervariantenvergleich GP 2 - 5 die Belange der Schutzgüter Mensch / Siedlung und Landschaft nicht ausreichend qualitativ berücksichtigt worden. Die städtebaulichen Ziele der Stadt Lüneburg und die Bedeutung der betroffenen Bereiche für zukünftige Stadtentwicklung sind in den Unterlagen nicht angemessen eingestellt worden.</p>				<p>Die lärmtechnischen Berechnungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Das Berechnungsverfahren nach RLS-90 berücksichtigt dabei auch die Höhenlage der Trasse im Verhältnis zum Immissionsort. Die Lärmbelastung von 43 dB(A) durch eine Windkraftanlage als gesundheitsgefährdend zu beurteilen, erscheint fragwürdig. Da die Lärmbelastung der Autobahn dominant im Vergleich zur Windkraftanlage sein dürfte, ist deren Vorbelastung im Hinblick auf eine höhere Gesamtbelastung nachrangig zu bewerten. Darüber hinaus befinden sich im gesamten Planungsraum vielfältigste Lärmquellen, die immer eine gewisse Vorbelastung darstellen, aber nicht alle erfasst und berücksichtigt werden können. Um die prognostizierten Auswirkungen vergleichbar zu halten, müssen aber flächendeckend gleichwertige Daten zugrunde liegen. Punktuell angesprochene Lärmquellen würden die Variantenvergleiche unsachgemäß verfälschen. Die Lage der Gradienten (Einschnitt- oder Dammlage) hat im Untersuchungsraum eine untergeordnete Wirkung, da insbesondere die Einschnittlagen nicht ausreichend lang sind, um eine lärmindernde Wirkung zu entfalten. Gleiches gilt für die Geländetopographie.</p>
				<p>Siehe hierzu Kommentare zu 1.5, ID 1113, 1115 und 1116 in Kapitel 1.5; Kommentare zur ID 1117 in Kapitel 2.6 und ID 1118 in Kapitel 2.4. Ferner Kommentar zur ID 1114 in Kapitel 0.4.5 (alle Stadt Lüneburg [35]). Wie die Kommentare zu den IDs 1113 bis 1118 verdeutlichen, sind die Schutzgüter des UVPG und insbesondere auch das hier angesprochene Schutzgut Menschen ausreichend qualitativ berücksichtigt worden. Es wird nicht widersprochen, dass auch mit der vorgeschlagenen Linie erhebliche Beeinträchtigungen der umweltfachlichen Belange im östlichen Stadtgebiet von Lüneburg verbunden sind. Jedoch stellen sich die Variante GP 2-5/1 (Abschnitt 502) im Vergleich zur Variante GP 2-5/2 (Abschnitt 503) und auch die großräumigeren Varianten GP</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

2-49/1, GP 2-17/1 und GP 1-46/2, die den Abschnitt 502 aufgreifen, im Vergleich zu den Alternativvarianten günstiger dar (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 22 f, Untervariantenvergleich GP 2-49, S. 23 , Teilvariantenvergleich GP 2-17, S.27 ff sowie Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 44 ff). Die in Abb.2 der Stellungnahme dargestellten Problemlagen berücksichtigen zum einen vorhandene Vorbelastungen und zum anderen die mit dem Rückbau der B 4 verbundenen Entlastungen nicht. Vorbelastungen wurden im Rahmen der UVS in zweierlei Hinsicht berücksichtigt. Zum Einen spiegeln sich Vorbelastungen der Umwelt bei dem Großteil der Schutzgüter in der Bestandsbewertung wieder (z.B. geringere faunistische Artenausstattung, degradierte Biotope, ausgebaute Gewässer, ausgeräumte Landschaftsbildeinheit). Auch das Kriterium „Unzerschnittene verkehrsarme Räume“ ist ein Vorbelastungskriterium. Zum Anderen wurden die für eine großräumige Verkehrsachse relevanten Vorbelastungen berücksichtigt. Dies sind bei der A 39 in erster Linie die vorhandene B 4 und der Elbe-Seiten-Kanal. Diese linearen Strukturen wurden als vorhandene Zerschneidungen berücksichtigt. Die B 4 darüber hinaus bei der Ermittlung der Flächenverluste und der Lärmbelastungen.

Stadt Lüneburg

35

1124

ja

Tabelle 1: Untervariantenvergleich GP 2-5, Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse
- Schutzgut Mensch - Teilaspekt Wohnen

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Die Beurteilung der Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung von Lüneburg durch die Untervarianten GP 2 - 5/1 und GP 2 - 5/2 erfolgt über eine Gebäudezählung und über Flächenbilanzierungen.

- Auswirkungen auf das Wohnen durch Lärm (Gebäudezählung)

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen wurden die Gebäude ausgezählt, die innerhalb verschiedener Lärmpegelbereiche liegen. Fazit aus der Gebäudezählung ist, dass mit der Variante GP 2 - 5/2 deutlich mehr Wohngebäude über den Grenz- und Vorsorgewerten für Lärmbelastungen durch Straßenverkehr betroffen. Das Gelände der ehemaligen Schlieffenkaserne, für das derzeit ein neues Wohnnutzungskonzept entwickelt wird, wird aufgrund des Planungsstatus nicht in der Zählung berücksichtigt. Selbst, wenn man die Gebäude des derzeitigen Planungsstandes auf dem Gelände der Schlieffenkaserne in die Gegenüberstellung einbezieht, sind die Betroffenheiten oberhalb von 45 dB(A) nachts im Bereich der Variante GP 2 - 5/2 höher als bei Variante GP 2 - 5/1

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse
Zu diesem Punkt wird auf die Aussagen des Lärmgutachtens verwiesen.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Flächenbeanspruchung, Zerschneidung und Verlärmung
Es werden anlagebedingte Verluste von Siedlungsflächen (getrennt nach Bestand und Planung und Baunutzungen), Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen, visuelle Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräumen (anlage- und betriebsbedingt), Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Verlärmung und die Beeinträchtigungen von innerörtlichen Sport-, Freizeit-, Freiflächen betrachtet.

Die Flächenbilanzierungen der Siedlungsflächen bestätigen das Ergebnis der Gebäudezählung, demzufolge die Untervariante GP 2 - 5/1 günstiger bewertet wird als Untervariante GP 2 - 5/2. Eine Zerschneidung siedlungsnaher Freiräume ist nur bei Untervariante GP 2 - 5/1 gegeben. Es wird dargestellt, dass ca. 6 m hohe Lärmschutzwälle erforderlich sind, um die Grenzwerte nach Lärmschutzverordnung einzuhalten. Visuelle Beeinträchtigungen der siedlungsnahen Freiräume und der angrenzenden Siedlungsflächen sind nicht auszuschließen. Durch die Bepflanzung können die visuellen Beeinträchtigungen weitgehend minimiert werden. Im Zuge der Untervariante GP 2 - 5/1 soll die B 4 rückgebaut werden. Dadurch werden vorhandene Zerschneidungen von siedlungsnahem Freiraum aufgehoben.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Der Rückbau der B4 im Variantenabschnitt GP 2-5/1 ist Bestandteil des Vorhabens. Der Rückbau ist als Verminderungsmaßnahme in die Vorhabensplanung integriert und als solche auch im Variantenvergleich mit einzubeziehen. Dementsprechend sind die positiven Wirkungen, die durch den Rückbau der B 4 bei einer zukünftigen A 39 über den Variantenabschnitt 502 entstehen werden, zu berücksichtigen. Demnach sind den Beeinträchtigungen durch die Variante GP 2-5/1 auch die positiven Wirkungen des Rückbaus der B 4 (z.B. Entlastung und Aufhebung der Zerschneidung des Lüner Holzes, des Stadtteils Moorfelds und der Neuen Forst) gegenüber zu stellen und die hiernach verbleibenden Auswirkungen mit denen der Variante GP 2-5/2 zu vergleichen. Die Qualitäten der Freiräume Lüner Holz, Neue Forst und auch des weiteren siedlungsnahen Freiraums wurden durchaus gewürdigt. Erstere insbesondere unter Berücksichtigung des Aufwertungspotenziales bei einem Rückbau der B 4. Auch im Bereich Lüne existieren mit der Bockelmannstraße und der Bahnlinie Vorbelastungen, die auch an anderer Stelle von der Stadt Lüneburg als zu beachten angesprochen werden. So kann für die Variante GP 2-5/1 nicht von einem unbelasteten Raum gesprochen werden. Der östliche Teil des Schlieffensparks wird weiterhin durch die B 4 erheblich vorbelastet, wie das Schalltechnische Gutachten nachweist (Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung). Diese Vorbelastungen lassen sich allerdings nicht aufheben wie die der B 4 mit deren Rückbau bei Verwirklichung der Variante GP 2-5/1. Die Auswirkungen auf die Gebäude durch Grundwasserabsenkungen sind nicht Bestandteil der Linienfindung, sondern der weiteren Planungsschritte. Grundsätzlich sind die Auswirkungen technisch beherrschbar. Siehe auch ID 898 - Nieders. Heimatbund [192] und ID 734 - Nieders. Forstamt Danndorf [145] in Kapitel 0.5.2

Die Flächeninanspruchnahme von Siedlungsflächen im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/2 resultiert aus der gewählten Linie der Straße. Die Zerschneidung siedlungsnaher Freiräume ist bei Untervariante GP 2 - 5/1 gegeben. Die Qualität der siedlungsnahen Freiräume und ihrer Bedeutung für die angrenzenden Wohngebiete sowie für angrenzende stadtgeschichtlich und kulturhistorisch bedeutsame Bereiche (Kloster Lüne mit seinem kulturhistorisch gewachsenen Zusammenhang mit dem Lüneburger Holz) sind nicht genannt. Die Betrachtung ist insgesamt rein quantitativ (Länge des zerschnittenen siedlungsnahen Freiraumes). Die Bedeutung der Freiräume, die in der Stadt besondere Wertigkeiten besitzen, ist nicht berücksichtigt. Die Nicht-Berücksichtigung der Qualitäten stellt einen Mangel in der Darstellung der Situation dar. Von einer angemessenen Einstellung des Belanges kann aufgrund dessen nicht ausgegangen werden.

Es wird als fragwürdig angesehen, dass als positives Argument für die Untervariante GP 2 - 5/1 der Rückbau der B 4 angeführt wird und dadurch die Beeinträchtigungen durch die Untervariante GP 2 - 5/1 weniger stark ins Gewicht fallen. Auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens kann der Rückbau der B 4 nicht abschließend festgelegt werden. Dies geschieht abschließend im Rahmen der Planfeststellung. Zum jetzigen Zeitpunkt kann also noch nicht sicher behauptet werden, dass der Rückbau der B 4 tatsächlich erfolgt. In der Argumentation bedeutet dies, dass unter Umständen der Untervariante GP 2 - 5/1 ein Sachverhalt positiv angerechnet wird, der später nicht eintritt. Die Bewertung der Untervariante GP 2 - 5/1 wäre dann ungerechtfertigterweise zu günstig ausgefallen.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Es wird dargestellt, dass GP 2 - 5/2 in großen Teilen auf der vorhandenen B 4 liegt. In Teilbereichen sind auch hier 6 m hohe Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die Untervarianten werden hinsichtlich ihrer visuellen Beeinträchtigungen als annähernd gleichwertig beurteilt. Der Abschnitt bei Durchfahrung von Moorfeld wird als grundsätzlich ungünstiger beurteilt, da hier keine bepflanzbaren Lärmschutzwälle möglich sind.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Die Untervarianten werden hinsichtlich ihrer visuellen Beeinträchtigungen als annähernd gleichwertig beurteilt. Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Bei Untervariante GP 2 - 5/1 handelt es sich um Bereiche, die bisher durch eine stark frequentierte Straße nicht vorbelastet sind. Untervariante GP 2 - 5/2 verläuft auf der Trasse bzw. in der Nähe der B 4, also in einem Bereich der eine visuelle Vorbelastung aufweist. Diese Vorbelastung muss entsprechend in die Betrachtung eingestellt werden.

Die Darstellung, dass der Abschnitt bei Durchfahrung von Moorfeld als grundsätzlich ungünstiger beurteilt wird, da keine bepflanzbaren Lärmschutzwälle möglich sind, ist zu hinterfragen. Hier wird die Untervariante GP 2 - 5/2 auf Grund eines "technischen Details" als ungünstiger beschrieben. Erst im Rahmen der Planfeststellung kann abschließend geklärt werden, ob die Lärmschutzeinrichtung im Bereich Moorfeld bepflanzt werden kann oder nicht. Dieses Argument kann nicht für ungünstigere Beurteilung der Untervariante GP 2 - 5/2 herangezogen werden.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Die durch Lärm betroffenen vorhandenen Wohnbereiche sind bei Untervariante GP 2 - 5/2 höher als bei Untervariante GP 2 - 5/1. Die Beeinträchtigungen von Flächen der innerörtlichen und ortsnahen Erholung durch Lärm sind bei Untervariante GP 2 - 5/1 niedriger als bei Untervariante GP 2 - 5/2.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Zu diesen Punkten wird auf die Aussagen des Lärmgutachtens verwiesen.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)
keine

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Auswirkungen auf Siedlungsbereiche durch erforderliche Grundwasserabsenkungen insbesondere im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/1 sind nicht berücksichtigt. Das Grundwasser steht in diesem Trassenabschnitt in weiten Bereichen weniger als 1 m unter Geländeoberkante an. Durch die Troglage der Trasse muss das Grundwasser während der Bauphase bis zu 6 m abgesenkt werden. Auch

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

wird nach der Fertigstellung der Baumaßnahme eine betriebsbedingte Absenkung erforderlich werden. Der vorhandene Untergrund in diesem Bereich ist als setzungsempfindlich einzustufen, so dass eine Grundwasserabsenkung in dieser Größenordnung zu setzungsbedingten Schäden an vorhandenen Gebäuden, auch weit außerhalb der geplanten Trasse, führen muss. Auswirkungen auf Gebäude durch Grundwasserabsenkungen sind absehbar, aber nicht in die Betrachtung eingestellt worden. Die Auswirkungsprognose ist unvollständig. Der Belang ist nicht richtig eingestellt. (Stadt Lüneburg, 2006)

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Vergleich der Varianten

Auf Grund der Gebäudelärmzählung, der Flächenbilanzierung betroffener Wohnbereiche, der Betroffenheit innerörtlicher Freiraumfunktionen und des Verlustes von bestehenden Wohnhäusern wird die Untervariante ungünstig beurteilt. Untervariante GP 2 - 5/1 wird hingegen als günstig eingeschätzt. Als wichtiges Entscheidungskriterium wird der vollständige Rückbau der B 4 bei Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 angesehen.

Im Schutzgutvergleich Menschen - Wohnen liegen die Vorteile sehr deutlich bei Untervariante GP 2 - 5/1.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Die Qualität der Flächen der innerörtlichen und ortsnahen Erholung sowie ihre Bedeutung für die umgebenden Siedlungsbereiche sowie die raumordnerische Kategorie von Flächen (hier: Lüner Holz) wurde methodenbedingt nicht betrachtet. Im innerstädtischen Bereich ist dies jedoch erforderlich und muss berücksichtigt werden.

Wie in den Ausführungen zu den oben genannten Punkten deutlich wird, ist in der Betrachtung eine Tendenz zu erkennen, die Untervariante GP 2 - 5/1 auf Grund der Heranziehung nicht abgesicherter positiver Effekte zu günstig zu beurteilen. Die Qualitäten von Freiräumen werden nicht eingestellt. Die Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen, die nur bei Untervariante GP 2 - 5/1 auftritt, wird im Vergleich der Varianten nicht mehr erwähnt. D.h., dass ein für Untervariante GP 2 - 5/1 negativ zu bewertender Punkt vernachlässigt wird.

Als wichtiges Entscheidungskriterium wird der Rückbau der B 4 bei Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 angeführt. Wie bereits oben erwähnt, wird hier ein "positiver Aspekt" eingestellt, der auf der Ebene der Raumordnung noch nicht abschließend abgesichert werden kann. Erst in der Planfeststellung kann endgültig unter Untersuchung und Berücksichtigung aller relevanten Punkte festgelegt werden, ob die B 4 vollständig zurückgebaut werden kann oder nicht. Als wichtiges Entscheidungskriterium wird hier also etwas angeführt für dessen Umsetzung nicht garantiert werden kann. Für eine saubere Bewertung der Varianten darf also der Rückbau der B 4 nicht berücksichtigt werden.

Die Einschätzung, dass im Schutzgutvergleich Menschen - Wohnen die Vorteile sehr deutlich bei Untervariante GP 2 - 5/1 liegen wird auf Grund der oben angeführten Mängel in der Ermittlung der Auswirkungen und in der Durchführung des Variantenvergleichs in Frage gestellt.

Spalte C: Fazit, Forderungen und Prüfaufträge

- Auf der Ebene des Untervariantenvergleichs im Stadtgebiet ist auf die Qualitäten von Freiräumen und ihre Bedeutung einzugehen.
- Rückbau der B 4 kann auf der Ebene der Raumordnung nicht als rechtlich abgesichert werden. Es ist unzulässig eine wesentliche Argumentation auf einen nicht abgesicherten Zustand zu gründen.
- Die Vorbelastung durch Zerschneidung im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/2 wurde nicht in berücksichtigt. Dies muss erfolgen.
- Die Auswirkungen durch Grundwasserabsenkungen sind trotz ihrer Schwere in Bezug auf die Beeinträchtigungen von Gebäuden nicht berücksichtigt. Dies muss erfolgen.
- Der Untervariantenvergleich ist unter Behebung der genannten Mängel erneut durchzuführen

Stadt Lüneburg

35

1125

ja

Tabelle 1: Untervariantenvergleich GP 2-5, Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

- Schutzgut Mensch - Teilaspekt Erholen

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Auswirkungen durch die Untervarianten

Der Rückbau der B 4 bei Verwirklichung des Variantenabschnittes 502 ist Bestandteil des Vorhabens. Der Rückbau ist als Verminderungsmaßnahme in der Vorhabensplanung integriert und als solche auch im Variantenvergleich mit einzubeziehen. Dementsprechend sind die positiven Wirkungen, die durch den Rückbau der B 4 bei einer zukünftigen A 39 über den Variantenabschnitt 502 entstehen werden, zu berücksichtigen.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Die Auswirkungen der Untervarianten auf die Erholungsfunktion durch Zerschneidung und Lärmbelastung werden nach den verschiedenen Erholungsraumkategorien und den Lärmvorsorgewerten dargestellt. Untervariante GP 2 - 5/1 verläuft auf 0,4 km durch das Lüner Holz. Die Zerschneidung erfolgt randlich. Durch die Untervariante GP 2 - 5/2 findet keine Neuzerschneidung statt. Es besteht aber die Zerschneidung des Lüner Holzes, die beim vollständigen Rückbau der B 4 in die südwestlichen Randbereiche verlagert würde. Die Verbindungsfunktionen des Lüner Holzes für Radfahrer und Fußgänger zwischen Lüneburg und Adendorf wird durch beide Varianten beeinträchtigt.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Hier wird, wie bereits bei dem Teilaspekt Wohnen, auf positive Effekte durch den Rückbau der B 4 verwiesen, obwohl auf der Ebene der Raumordnung dieser Rückbau nicht abschließend abgesichert werden kann. An dieser Stelle sind zunächst einmal die Auswirkungen der Untervarianten darzustellen. Danach ist die Untervariante GP 2 - 5/1 deutlich ungünstiger für den Teilaspekt Erholen. Die Einstellung eines positiven Effektes durch den nicht abgesicherten Rückbau der B 4 wird als nicht zulässig angesehen. Das Lüner Holz ist gemäß dem Regionalen Raumordnungsprogramm Lüneburg 2003 ein Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft. Dies ist in die Betrachtung nicht eingestellt worden. Der Belang Erholung ist somit nicht angemessen berücksichtigt. Die Betrachtung der Verbindungsfunktion des Lüner Holzes für Radfahrer und Fußgänger lässt unberücksichtigt, dass bei Untervariante GP 2 - 5/2 bereits eine Vorbelastung durch die vorhandene B 4 vorliegt. Bei Untervariante GP 2 - 5/1 wird ein bisher nicht zerschnittener Raum zerschnitten. Die Bedeutung des Klosters Lüne als wichtiger Erholungszielort in Lüneburg und als Ort der religiösen Begegnung unter Berücksichtigung der kulturhistorischen Besonderheiten dieses Ortes ist in die Betrachtung nicht angemessen eingestellt worden.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Der Umfang der durch Verlärmung betroffenen Bereiche ist bei Untervariante GP 2 - 5/2 deutlich höher als bei Untervariante GP 2 - 5/1. Das Kloster Lüne als Erholungszielort wird durch Untervariante GP 2 - 5/1 tags mit über 50 dB(A) verlärm.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Zu diesem Punkt wird auf die Aussagen des Lärmgutachtens verwiesen.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Ein Großteil der Lärmbelastungen entlang der Untervariante GP 2 - 5/2 ist bereits heute vorhanden. Dem sind jedoch die Entlastungswirkungen durch die Untervariante GP 2 - 5/1 im Bereich des Lüner Holzes bei Rückbau der B 4 entgegen zu stellen.

Aufgrund der deutlich höheren Verlärmung von Erholungsflächen durch die Untervariante GP 2 - 5/2 ist die Untervariante GP 2 - 5/1 insgesamt als deutlich günstiger zu beurteilen.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Die nicht abgesicherten positiven Effekten eines Rückbaus der B 4 bei der Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 werden dieser Untervariante entlastend angerechnet. Dies ist nicht zulässig.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Vergleich der Varianten

Unter der Maßgabe, dass bei Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 die vorhandene B 4 zurückgebaut wird und somit die zentrale Zerschneidung des Lüner Holzes in die südwestlichen Randbereiche verschoben und die Verlärmung deutlich reduziert wird, sind beide Varianten im Hinblick auf die Gesamtbelastung als Neubauvarianten zu beurteilen.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Diese Argumentation verdreht die Tatsachen. Der Bau der Untervariante GP 2 - 5/2 ist ein Ausbau der im Wesentlichen auf der Trasse der vorhandenen B 4 verläuft und somit ein Ausbau im Bereich einer vorhandenen Trasse und kein Neubau. Die Untervariante GP 2 - 5/1 hingegen ist ein Neubau. Dadurch, dass die nicht abgesicherte Möglichkeit eines Rückbaus der B 4

Im RROP des Landkreises Lüneburg sind für die Bereiche des Raderbachtals und des Lüner Holzes keine Vorranggebiete für Erholung dargestellt. Für das Lüner Holz ist nach Auskunft des Landkreises zwar eine Vorranggebietsausweisung vorgesehen, allerdings zeichentechnisch nicht umgesetzt worden und somit für die Gutachter nicht erkennbar gewesen. Gleichwohl hat das Lüner Holz als Wald mit Erholungsfunktion nach der Waldfunktionskartierung eine besondere Bedeutung für die Erholung und erfährt im Bereich der Durchfahrung durch die Autobahn eine erhebliche Beeinträchtigung. Zum Anderen erfährt das Lüner Holz bereits eine deutlich zentralere und auch längere Zerschneidung der Waldfläche durch die bestehende B 4, die mit dem Rückbau der Bundesstraße aufgehoben wird. Hierdurch wird die zusammenhängende Erholungsfläche zukünftig deutlich größer sein als bisher und auch nur noch in den Randbereichen verlärm. Des weiteren wird die Neue Forst durch den Rückbau der B 4 südlich von Moorfeld deutlich entlastet und ist zukünftig von Moorfeld aus wieder direkt zugänglich. Hinsichtlich der Naherholungsfunktion für den östlichen Teil von Lüneburg hat die vorgeschlagene Linie somit einen Vorteil im Vergleich zu den alternativen Trassenführungen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 8 f und Karte II.12.GP2-5).

Das Kloster Lüne wurde als Erholungszielort berücksichtigt und als lärmbelastet dargestellt. Das Kloster selbst liegt allerdings aufgrund der Entfernung zu Trasse nur im Belastungsband zwischen 55 und 50 dB(A) tags (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, Karte II.11.GP2-5 sowie Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung, Anlage 1 und Anlage 3).

Die Zerschneidung des kulturhistorischen Zusammenhangs zwischen Kloster Lüne und Lüner Holz wird einerseits durch die Lage der Trasse im Einschnitt (tlw. über 4 m) gemindert. Andererseits werden alle Wegebeziehungen, die von der zukünftigen Autobahn geschnitten werden, durch geeignete Querungsbauwerke aufrechterhalten.

Im Rahmen der UVS wird nicht behauptet, dass die Variante GP 2-5/2 eine vollständige Neubauvariante sei, wobei sie in Teilbereichen durchaus neu trassiert wird. Jedoch ist aufgrund der ersatzlosen Streichung der B 4 (siehe oben) das Verhältnis zwischen der Belastung durch Variante GP 2-5/1 und der Kombination von Neubelastung durch Variante GP 2-5/2 und Entlastung durch den Rückbau der B 4 im Hinblick auf die Gesamtbelastung der Betrachtung zweier Neubauvarianten gleichzusetzen. Im Hinblick auf die Belastung insbesondere des Schutzgutes Menschen ergeben sich hierzu keine relevanten Unterschiede. Siehe auch ID 898 - Nieders. Heimatbund [192] in Kapitel 0.5.2

RV-LG: Beim Ausbau der Ostumgehung (Abschnitt 586) entsteht keine Neuzerschneidung des Lüner Holzes.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
bei Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 besteht, wird Untervariante GP 2 - 5/2 nicht zu einem Neubau. Diese Argumentation ist offenbar gewählt worden, um bei Untervariante GP 2 - 5/2 die Vorbelastung nicht berücksichtigen zu müssen. Die weitere Belastung eines vorbelasteten Bereiches und die Belastung eines bisher wenig belasteten Bereiches sind jedoch unterschiedlich zu beurteilen. Die Einschätzung wird auf Grund der oben ausgeführten Punkte nicht geteilt. Der Vergleich der Varianten erfolgt lediglich unter Berücksichtigung der Verlärmung von Erholungsflächen. Die Zerschneidung von Erholungsflächen und die Verlärmung und Beeinträchtigungen des Klosters Lüne als bedeutsamer Begegnungsort sind nicht berücksichtigt. Dies hat zur Folge, dass die Auswirkungen der Untervariante GP 2 - 5/1 geringer eingeschätzt werden als es den Gegebenheiten entspricht. Die Einschätzung im Variantenvergleich ist fehlerhaft.				
Spalte C: Fazit, Forderungen und Prüfaufträge - Die Gegenrechnung der positiven Effekte des nicht abgesicherten Rückbaus der B 4 bei Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 gegen die Vorbelastungen der Untervariante GP 2 - 5/1 ist nicht zulässig. - Das Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft im Bereich des Lüner Holzes wurde nicht berücksichtigt. Dies muss erfolgen. - Im Variantenvergleich sind die Aspekte Zerschneidung von Erholungsflächen und Verlärmung eines Erholungszielpunktes und eines Ortes der religiösen Begegnung nicht berücksichtigt. Der Variantenvergleich ist fehlerhaft. - Der Untervariantenvergleich ist unter Behebung der genannten Mängel erneut durchzuführen.				
Samtgemeinde Ostheide	36	254	ja	
Entscheidender Kritikpunkt der Samtgemeinde Ostheide bleibt, dass im Variantenvergleich, hier die Untervarianten GP 7-50, GP 4-6 und GP 2-49, das Schutzgut "Mensch" nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Obwohl von Seiten der Planungsbehörden bei diversen öffentlichen und nichtöffentlichen Informationsveranstaltungen gerade die Bedeutung dieses Schutzgutes als entscheidend für die Ausweisung einer Vorzugsvariante herausgestellt wurde, können wir diesen Vorrang für unser Samtgemeindegebiet weder erkennen noch nachvollziehen!				Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. Aufgrund der im gesamten Raum gleichmäßig verteilten Siedlungen lässt sich eine Nähe zur Autobahn mit den entsprechenden Auswirkungen nicht überall verhindern.
Gemeinde Barendorf	37	374	ja	
Ein gravierender Kritikpunkt der Gemeinde Barendorf ist, dass im Variantenvergleich, hier die Untervarianten GP 7-50, GP 4-6 und GP 2-49, das „Schutzgut Mensch“ nicht ausreichend berücksichtigt wird. Obwohl von Seiten der Planungsbehörden bei öffentlichen und nichtöffentlichen Informationsveranstaltungen gerade die Bedeutung dieses Schutzgutes als entscheidend für die Ausweisung einer Vorzugsvariante herausgestellt wurde, können wir diesen Vorrang für unser Gemeindegebiet weder erkennen noch nachvollziehen!				Text mit der Stellungnahme der Samtgemeinde Ostheide identisch siehe deshalb Kommentar zur ID 254 - Samtgemeinde Ostheide [36].
Gemeinde Vastorf	41	343	ja	
Entscheidender Kritikpunkt bleibt, dass das Schutzgut "Mensch" nicht ausreichend berücksichtigt wurde, obwohl durch die Planungsbehörden auf allen Veranstaltungen gerade die Bedeutung dieses Schutzgutes als für die Ausweisung einer Vorzugsvariante herausgestellt worden ist. Dieser Vorrang kann für die betroffenen Gemeinden nicht erkannt werden.				Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. Aufgrund der im gesamten Raum gleichmäßig verteilten Siedlungen lässt sich eine Nähe zur Autobahn mit den entsprechenden Auswirkungen nicht überall verhindern.
Gemeinde Wendisch Evern	42	155	ja	
Bereits mit Schreiben vom 03.03.2004 (Bestandteil dieser Einwendung, als Anlage beigefügt) - im Anschluss an die Antragskonferenz vom 20.02.2004 in Uelzen - hat die Gemeinde Wendisch Evern eine Stellungnahme abgegeben und Gründe vorgetragen, die gegen eine Trassenführung der A				Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff)

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>39 im Einzugsbereich der Gemeinde Wendisch Evern sprechen. Die seinerzeit vorgetragenen Argumente werden vollinhaltlich aufrecht erhalten, da sie auch durch die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens übersandten umfangreichen Gutachten und sonstigen Unterlagen nicht entkräftet werden können.</p> <p>Entscheidender Kritikpunkt der Gemeinde Wendisch Evern bleibt, dass mit allen aufgezeigten Varianten das Schutzgut "Mensch" nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Obwohl von Seiten der Planungsbehörden bei diversen öffentlichen und nichtöffentlichen Informationsveranstaltungen gerade die Bedeutung dieses Schutzgutes als entscheidend für die Ausweisung einer Vorzugsvariante herausgestellt wurde, kann die Gemeinde Wendisch Evern diesen Vorrang für die Menschen in Wendisch Evern weder erkennen noch nachvollziehen! So werden z.B. durch den Verlauf der Vorzugsvariante im Nordosten der Gemeinde die Menschen im Bereich des Klostersgutes Willering durch Lärmbelastungen eingeschränkt und geschädigt.</p>				
<p>Gemeinde Altenmedingen</p>	<p>59</p>	<p>81</p>	<p>ja</p>	<p>581</p>
<p><input type="checkbox"/> Schutzgut Mensch/Wohnen</p> <p>Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, das nicht ausbleiben wird, kann in dieser Region nicht verkraftet werden. Die Ortschaften können den Schwerlastverkehr nicht aufnehmen; die Ortsdurchfahrten sind sehr kurvenreich, die Straßenführungen - nach teilweisen Rückbauten - sehr eng. Die Kurvenradien in den einzelnen Ortsteilen sind für ein derartiges Verkehrsaufkommen nicht geeignet. Ortsumgehungen wären erforderlich. Die geplante Anschlussstelle Altenmedingen an der L 232 wird das Verkehrsaufkommen erheblich erhöhen, besonders nach Fertigstellung der geplanten Elbquerung in Neu-Darchau; dadurch wird die Verkehrsbelastung für der Orte der Gemeinde Altenmedingen unerträglich.</p> <p>Junge Familien haben sich durch Neubau von Eigenheimen eine Existenz aufgebaut. Diese Baugebiete befinden sich im Westen des Ortes Altenmedingen und liegen direkt an der Vorzugsvariante. Die gegebenen Naherholungsmöglichkeiten sind insbesondere für diese Zielgruppe von unschätzbarem Wert.</p> <p>Durch die Vorzugsvariante und die Varianten 511/512 wird ein unerträglich lautes "Grundrauschen" erzeugt. In unserer ländlichen Region sind diese unzumutbar, weil sie eine drastische Erhöhung des Geräuschpegels für uns bedeuten würde.</p>				
<p>Flecken Bad Bodenteich</p>	<p>69</p>	<p>412</p>	<p>ja</p>	
<p>3.Ergänzende Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie. Der Flecken Bad Bodenteich fordert ergänzende Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie.</p> <p>Die Schutzgüter Mensch - Erholen und Landschaft sind bei den Variantenvergleichen für den Bereich der Seewiesen (Teilabschnitt 538) aus Sicht der Gemeinde nicht schwerwiegend genug bewertet. Das Seewiesengebiet hat aufgrund seiner Ortsnähe und landschaftlichen Einmaligkeit einen sehr großen Stellenwert für die Naherholung.</p>				
<p>und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.</p> <p>Die Auswahl der Vorzugsvariante fand nach einer umfangreichen Bestandserhebung und -bewertung statt Im Rahmen einer Gesamtbetrachtung wurden alle Kriterien, auch das Schutzgut Mensch, in die Gesamtabwägung zur Ermittlung der Vorzugsvariante aus gesamtplanerischer Sicht in den Variantenvergleich eingestellt.</p> <p>Eine Beeinträchtigung von Wohnbereichen unterhalb der gesetzlich vorgegeben Immissionsgrenzwerte ist aufgrund der Siedlungsverteilung im Raum nicht flächendeckend zu vermeiden. Die detaillierte Betrachtung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte.</p> <p>Eine lärmtechnische Beeinträchtigung im Bereich des Klostersgutes Willering oberhalb der Grenzwerte nach BImSchV sowie des Vorsorgewerte nach DIN 18005 ist durch keine der Trassenabschnitte der A 39 gegeben. Eine lärmtechnische Beeinträchtigung Wendisch Everts ergibt sich für den östlich des Elbe- Seitenkanals liegenden Ortsteil.</p>				
<p>Im Bereich der Gemeinde Altenmedingen kommt es infolge der A 39 zu Änderungen der Verkehrsbelastungen von - 2.000 Kfz/d bis + 2.000 Kfz/d (L 232 Altenmedingen - Bad Bevensen: + 1.000 Kfz/d). Die maximale Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kfz/d ist vom klassifizierten Straßennetz zu bewältigen.</p> <p>In Altenmedingen ist ein sehr kleiner Teil der Ortslage durch eine Überschreitung des Vorsorgewertes nach DIN 18005 von 45 dB(A) nachts betroffen. Eine Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV ist nicht gegeben (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17, Karten II.11.GP2-17).</p> <p>Das Vorsorgegebiet für Erholung nordwestlich von Seckendorf ist in den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17, Karte II.12.GP2-17, Blatt 2).</p> <p>Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77ff und S. 137 ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die Auswahl der Vorzugsvariante fand nach einer umfangreichen Bestandserhebung und -bewertung statt Im Rahmen einer Gesamtbetrachtung wurden alle Kriterien in die Gesamtabwägung zur Ermittlung der Vorzugsvariante aus gesamtplanerischer Sicht in den Variantenvergleich eingestellt.</p> <p>Eine Beeinträchtigung von Wohnbereichen unterhalb der gesetzlich vorgegeben Immissionsgrenzwerte ist aufgrund der Siedlungsverteilung im Raum nicht flächendeckend zu vermeiden. Die detaillierte Betrachtung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte.</p>				
<p>Die Seewiesen sind nicht als Gebiet für die Erholung raumordnerisch belegt, jedoch liegen Teile der Seewiesen im siedlungsnahen Freiraum der Ortslagen Schostorf, Abbendorf und Schafwedel. Als solche fließen sie auch in die Beurteilung für die ortsnahe Erholung ein.</p> <p>Eine fehlerhafte Beurteilung im Schutzgutbereich Menschen- Erholen ist nicht festzustellen. Es wird nicht in Abrede gestellt, dass die Seewiesen auch eine Bedeutung für Erholungssuchende haben. Dies trifft aber auch für</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Lüder	70	562	ja	große Teile des Untersuchungsraumes zu, die ebenfalls nicht mit einer der erfassten Erholungsraumkategorien belegt sind. Somit kommt beim Schutzgutbereich Menschen- Erholen den raumordnerischen Zielen gerechtfertigter Weise ein besonderes Gewicht zu, da der Untersuchungsraum ansonsten nicht zu differenzieren wäre.
<p>Das Schutzgut "Mensch" ist insbesondere im Bereich des Ortsteils Neu-Lüder nicht ausreichend berücksichtigt. Die Nähe der Trasse von nur wenigen Metern zur vorhandenen Wohnbebauung und die damit verbundene Verlärmung des Ortes ist angesichts der Ausbaubreite der A 39 auch nicht durch Lärmschutzmassnahmen zu kompensieren. Der Wert der Grundstücke wird damit drastisch vermindert, ohne dass jemals ein angemessener Ausgleich dafür stattfinden könnte.</p> <p>Außerdem käme es durch den Bau der Autobahn im Bereich Sauer und Neu Lüder zu einer Sichtdurchschneidung vom Hauptort Lüder in den Bereich Neu- Lüder und Langenbrügge, was ebenfalls eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes "Mensch" darstellt.</p>	70	562	ja	<p>Die vorhandene Wohnbebauung war ein wesentliches Kriterium bei der Variantenentwicklung. Ziel der Trassierung war die möglichst große Entfernung zu Wohnsiedlungen. Aufgrund der über den gesamten Raum von Lüneburg bis Wolfsburg gleichmäßig verteilten Siedlungen ist eine komplette Vermeidung von Trassen in Siedlungsnähe nicht möglich (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 44, S. 61). Insbesondere Streusiedlungen wie im Fall Neu- Lüder sind davon betroffen. Dennoch ist die Belastung dieser Einzelhöfe im Verhältnis zu den Lärmbelastungen aller Siedlungsbereiche in dem zu vergleichenden Variantenabschnitt zu betrachten. Im Untervariantenvergleich GP 20-37 sind die Beeinträchtigungen von Wohnbereichen durch die Variante GP 20-37/2 deutlich höher als die der Variante GP 20-37/1, die im Bereich von Neu- Lüder verläuft (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-37, S. 4).</p>
Stadt Gifhorn	90	131	nein	Für eine eventuelle Berücksichtigung des Lkw- Fahrverbotes auf der B 4 ist zunächst die Entwicklung der Verkehrsentwicklung abzuwarten.
<p>2. Unzureichende Berücksichtigung des Lärmschutzes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Kartierung zum "Verlust / Verlärmung von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktionen" berücksichtigt nicht, dass es sich bei der Verlärmung von Gamsen nicht lediglich um eine "Verlärmung" handelt sondern um einen "Totalverlust der Wohnumfeldfunktion". Somit wird dieses Gebiet gleichgesetzt mit einem Gebiet, dass am äußersten Rande der Schallisophonon liegt. Der Gamsener Korridor muss demnach wesentlich höher gewichtet werden, bzw. komplett anders kartiert werden. - Ein seit dem 12. April d.J. verhängtes Fahrverbot auf der B 4 für Fahrzeuge über 12 Tonnen Gesamtgewicht ist nicht berücksichtigt. Das konnte es naturgemäß zum Zeitpunkt der Bearbeitung auch nicht, muss es nach Auffassung der Stadt Gifhorn aber nunmehr, da diese Maßnahme bereits kurzfristig eine Reduzierung des DTV insgesamt und des Schwerlastverkehrs im Besonderen nach sich ziehen wird. Da der Schwerlastverkehr einen erheblichen Einfluss auf die Lärmberechnungen hat, wird für den Nullfall in den derzeitigen Unterlagen von einer zu hohen Vorbelastung des B 4-Korridores ausgegangen. Das bedeutet in der Konsequenz, dass die Gesamtlärmbelastung für diese Trassenvariante GP13-46/1 als Differenz aus Vorbelastung und neuer Belastung deutlich schlechtere Ergebnisse ergibt als dies tatsächlich der Fall ist. 	90	131	nein	Für eine eventuelle Berücksichtigung des Lkw- Fahrverbotes auf der B 4 ist zunächst die Entwicklung der Verkehrsentwicklung abzuwarten.
Stadt Gifhorn	90	132	nein	<p>Kumulative Lärmbelastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der lärmtechnischen Betrachtung eines einzelnen Projektes nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Argumentation der Stadt Gifhorn bei der Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen kann nicht geteilt werden, da mit Ausnahme der Stadt Lüneburg und der Stadt Gifhorn keine der Varianten direkt durch Stadtgebiet verlaufen, so dass derzeit nur für Gifhorn und Lüneburg mit Sicherheit von aktivem Lärmschutz auszugehen ist. Dies trifft aufgrund der im weiteren Planungsprozess möglichen Trassenverschiebungen für alle weiteren Ortslagen nicht zu.</p> <p>Im Rahmen der UVS sind die tatsächlich zu erwartenden Auswirkungen zu erfassen und vergleichend gegenüber zu stellen. Ein Vergleich der Lärmbelastungen im Stadtgebiet von Gifhorn ohne die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ist hingegen völlig unrealistisch.</p>
<p>□Die Argumentation, dass die Variante GP 13-46/1 nur unwesentlich schlechter unter Lärmgesichtspunkten bzw. beim Schutzgut Wohnen insgesamt ist, fußt ausschließlich auf der Vorbelastung der B4/B188-Korridore. Diese Argumentation wird allerdings ausschließlich verbalargumentativ, und damit nicht fundiert geführt (Beispiel, Seite 11, Ordner 18:"...lässt die Variante [...] annähernd gleichwertig erscheinen..."). Wenn schalltechnisch argumentiert wird, muss auch eine schalltechnische Berechnung damit einhergehen, die in diesem Fall auch die B4/B 188 mit einbezieht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Schutzgut Wohnen wird in Gamsen vorrangig dadurch gewichtet, dass eine sehr starke Zerschneidungswirkung mit der Autobahn und den Lärmschutzwänden vorliegt. Allerdings wird das Schutzgut Wohnen in Gamsen aber auch gerade wegen der Lärmschutzwände wiederum nicht so negativ im Hinblick auf den Faktor Lärm bewertet, da diese Wände den Lärm merklich reduzieren werden. Diese Argumentation kann allerdings so nicht geführt werden, da überall entlang der Strecke "Wohnen" unter dem Aspekt der freien Schallausbreitung beurteilt wird, nur in Gifhorn (und Lüneburg) aber mit den Lärmschutzwänden. <p>Bei der Bilanzierung müsste zuerst ohne Lärmschutzwände eine extrem hohe Beeinträchtigung festgestellt werden und dann daraus resultierend festgestellt werden, dass ohne die Wände diese Variante überhaupt nicht zu realisieren wäre. Ansonsten könnte (bzw. unter Gleichbehandlungsgrundsätzen müsste) mit dieser Argumentation jede lärmkritische Variante mit entsprechenden Lärmschutzwänden versehen werden und könnte damit immer als unkritisch eingestuft werden.</p>	90	132	nein	<p>Kumulative Lärmbelastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der lärmtechnischen Betrachtung eines einzelnen Projektes nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Argumentation der Stadt Gifhorn bei der Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen kann nicht geteilt werden, da mit Ausnahme der Stadt Lüneburg und der Stadt Gifhorn keine der Varianten direkt durch Stadtgebiet verlaufen, so dass derzeit nur für Gifhorn und Lüneburg mit Sicherheit von aktivem Lärmschutz auszugehen ist. Dies trifft aufgrund der im weiteren Planungsprozess möglichen Trassenverschiebungen für alle weiteren Ortslagen nicht zu.</p> <p>Im Rahmen der UVS sind die tatsächlich zu erwartenden Auswirkungen zu erfassen und vergleichend gegenüber zu stellen. Ein Vergleich der Lärmbelastungen im Stadtgebiet von Gifhorn ohne die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ist hingegen völlig unrealistisch.</p>
Stadt Gifhorn	90	133	nein	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Beim "Vergleich der Varianten" GP 13-46 (Ordner 18, Seite 16) und GP 32-46 (Ordner 17, Seite 14) wird verbalargumentativ die Vorbelastung des Korridors durch die B 4 aufgegriffen. Bei Variante GP 13-46 wird die Vorbelastung allerdings sogar positiv dargestellt, indem es zum Einen zu einer Entlastung der B 4 kommen wird, und die Autobahn nur in einem sowieso schon hoch belasteten Korridor verläuft.</p>				
Stadt Gifhorn	90	134	nein	
<p>Bei der Variante GP 32-46 hingegen wird auf die eher noch größere Mehrbelastung im B 4-Korridor und die größere Zerschneidungswirkung einer Autobahn eingegangen. Diese beiden Argumentationen widersprechen sich im Grundsatz. Gleichwohl kann festgestellt werden, dass beide Varianten (auch aufgrund wohl der Vorbelastung) als die schlechteste herausgearbeitet wurden.</p>				<p>Die Bündelung von Verkehrswegen und somit die Führung von neuen Straßenplanungen im Bereich von bereits existierenden linearen Vorbelastungssituationen wie der B 4 oder für bestimmte Schutzgutbereiche auch der Elbe-Seitenkanal wird grundsätzlich positiv bewertet. Beim Variantenvergleich GP 13-46 wird die Bündelung der Autobahn mit der B 4 besonders hervorgehoben, da die Autobahn die Verkehre von der B 4 und B 188 um bis zu $\frac{3}{4}$ abziehen würde und somit insbesondere in den Ortsdurchfahrten zu deutlichen Entlastungen führt. Die Autobahn würde im B 4- Korridor die Funktion von Ortsumgehungen übernehmen. Hingegen führen Varianten im Ostkorridor nur zu Verkehrsreduzierungen um weniger als $\frac{1}{3}$ auf der B 4 bzw. B 188, so dass die Entlastungswirkungen wesentlich geringer sind. Es werden dann zukünftig zwei Lärmquellen in zwei Korridoren zu Lärmbelastungen führen. Die vom Grundsatz positive Wirkung der Bündelung wird insbesondere durch das erhebliche Konfliktpotenzial in der Ortslage Gamsen relativiert. Die Verluste an Wohnungsbauflächen und die Zerschneidung der innerörtlichen Verbindungsfunktion und der Wohnumfeldbereiche führen zu einer deutlichen Abwertung der Variante GP 13-46/1 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46, S. 11 f).</p>
Stadt Gifhorn	90	135	nein	
<p>Da entgegen der Annahme der Verkehrstechnischen Untersuchung deutlich mehr Verkehr auf der B4/B188 verbleiben wird (siehe unten) und der daraus resultierenden Tatsache, dass deutlich weniger Siedlungsflächen "entlärm" werden, kann diese Variante keine Beurteilung im Bereich zwischen "weniger günstig" und "ungünstig" erhalten, sondern muss mindestens eine Beurteilung zwischen "ungünstig" und sehr ungünstig" erhalten.</p>				<p>Siehe auch Kommentar zur ID 133 - Stadt Gifhorn [90] in diesem Kapitel. Die Argumentation der Vorbelastungssituation im Variantenvergleich GP 32-46 ist identisch mit der im Variantenvergleich GP 13-46 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46, S. 11 f sowie Teilvariantenvergleich GP 32-46, S. 9 f). Die genannten Widersprüche in den Variantenvergleichen sind nicht erkennbar.</p>
Stadt Gifhorn	90	136	nein	
<p>Bei der schalltechnischen Untersuchung (Ordner 31), die ausschließlich den Nahbereich Gifhorn mit den baulichen Einflussfaktoren, wie z.B. der Gradienten berücksichtigte, blieb unberücksichtigt, dass in Höhe Gamsen, teilweise auf dem Gebiet des geplanten Baugebietes Moorkamp II, eine Anschluss stelle geplant ist. Diese Anschlussstelle wird durch den Teiltrückbau der B 4 massive Umbaumaßnahmen im nachgeordneten Verkehrsnetz erfordern. Die schalltechnischen Auswirkungen dieser Anschlussstelle müssen somit berücksichtigt werden, dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die zu- und abführenden Verkehre.</p> <p>- Gleichsam wird in der Schalltechnischen Untersuchung von der Berücksichtigung der Troglage gesprochen. Dies entspricht so aber nicht der Plandarstellung und ist aufgrund der Örtlichkeit auch unwahrscheinlich (siehe oben). Bei einer Brücke als Alternative ist die visuelle und somit städtebauliche Beeinträchtigung zuzüglich der erforderlichen Lärmschutzwände aber ungleich höher, was wiederum an anderer Stelle in den Unterlagen nicht im erforderlichen Maße berücksichtigt worden ist. Andererseits muss offensichtlich aufgrund der sich nicht verändernden Abstände der Isophonen auf den Lärmkarten eine dauerhaft gleiche Hoch- oder Tieflage der Trasse berücksichtigt worden sein. Somit widersprechen sich die Unterlagen.</p>				<p>Die durch die geplante Anschlussstelle der K 33 / 1 an die B 4 entstehenden Verkehre sind nicht Gegenstand der Linienfindung für die A 39; die schalltechnischen Auswirkungen ergeben sich aus der Kreisstraße. Kumulative Lärmbelastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der lärmtechnischen Betrachtung eines einzelnen Projektes nicht anzusetzen und hier demnach nicht berücksichtigt. Die bauliche Ausführung der Anschlussstellen ist nicht Bestandteil der Linienfindung. Hier werden nur die Anbindungen an das untergeordnete Straßennetz festgelegt. Die Darstellung der Anschlussstellen in den Karten ist nur symbolisch. Ob die Anschlussstelle bei einer Entwurfsplanung dieser Autobahnvariante Flächen des geplanten Baugebietes beanspruchen muss, ist fraglich. In den Plänen zum Teilvariantenvergleich GP 13-46 ist die Troglage durch einen einschnitt größer 4 m gekennzeichnet. Diese Einschnittslage ist auch bei der Schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegt worden (Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung, S. 6).</p>
Gemeinde Ehra-Lessien	102	332	ja	
<p>- Faktor Mensch Die Lebensbedingungen für die Bewohner der Gemeinde dürfen sich durch den Autobahnausbau nicht verschlechtern.</p>				<p>Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Insbesondere sind durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Luftreinhaltung die gesunden Wohn- und Lebensverhältnisse sicherzustellen. Es ist ein größtmöglicher Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung sicherzustellen. Durch die Trasse müssen die Naherholungsbereiche ohne große Umwege und in ausreichendem Umfang sicher gestellt sein. Die vorhandenen Fuß- und Radwegeverbindungen sind weitestgehend aufrechtzuerhalten. Hier ist die Gemeinde im weiteren Verfahren umfangreich zu beteiligen. Wir legen Wert darauf, dass in Grenzfällen das Schutzgut "Mensch" prioritär betrachtet und behandelt wird und sich die Linienführung daran orientiert.

Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Die vorhandene Wohnbebauung (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) und der siedlungsnahe Freiraumbereich zur Erholung (Raumwiderstandsklasse hoch) waren wesentliche Kriterien zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte. Aufgrund der im gesamten Raum gleichmäßig verteilten Siedlungen lässt sich eine Nähe zur Autobahn mit den entsprechenden Auswirkungen nicht überall verhindern. Für den Ortsteil Ehra ergeben sich aus der Vorzugsvariante keine Lärmbbeeinträchtigungen oberhalb der Vorsorgewerte nach DIN 18005. Lessien wird zum Teil oberhalb des Vorsorgewertes anchts nach DIN 18005 verlärm. Eine Beeinträchtigung oberhalb der Grenzwerte nach 16. BImSchV ergeben sich auch hier nicht (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 41-44, Karte II.11.GP11-44). Eine gesundheitsrelevante Schadstoffbelastung infolge der A 39 ergibt sich für Ehra- Lessien nicht (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 20). Das bestehende Straßen- und Wegenetz bleibt grundsätzlich aufrecht erhalten. Eine weitere Beteiligung wird zugesagt.

Gemeinde Tülau

106

869

nein

5. Naturräume und Mensch

Wir stehen zum Ziel, durch eine entsprechende Linienführung bestehende Naturräume weiträumig zu umgehen und damit zu schützen. Dabei darf der Mensch allerdings nicht außer Acht gelassen bzw. nachrangig berücksichtigt werden. Wir legen daher Wert darauf, dass in Grenzfällen das Schutzgut "Mensch" prioritär betrachtet und behandelt wird und sich die Linienführung daran bzw. an der vorhandenen Wohnbebauung orientiert.

Bei der Raumanalyse zur Ermittlung der relativ konfliktarmen Bereich sind Siedlungsgebiete zur Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch in die Widerstandsklasse sehr hoch eingeteilt worden, der siedlungsnahe Freiraum in die Widerstandsklasse hoch (Unterlage 1 - UVS- Raumanalyse, S. 34 ff). Unter Beachtung trassierungstechnischer Aspekte und der konfliktärmeren Bereiche sind einzelne Variantenabschnitte entwickelt worden. In den Variantenvergleichen zur Findung der Vorzugstrasse hatte das Schutzgut Mensch grundsätzlich eine hohe Entscheidungsrelevanz (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 62 f).

Samtgemeinde Brome

107

93

nein

5. Naturräume und Mensch

Wir stehen zum Ziel, durch eine entsprechende Linienführung bestehende Naturräume weiträumig zu umgehen und damit zu schützen. Dabei darf der Mensch allerdings nicht außer Acht gelassen bzw. nachrangig berücksichtigt werden. Wir legen daher Wert darauf, dass in Grenzfällen das Schutzgut "Mensch" prioritär betrachtet und behandelt wird und sich die Linienführung daran bzw. an der vorhandenen Wohnbebauung orientiert.

Die vorhandene Wohnbebauung war wesentliches Kriterium (Raumwiderstandsklasse sehr hoch) zur Findung der sogenannten relativ konfliktarmen Bereiche im Rahmen der UVS 1 (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff) und der Entwicklung der einzelnen Variantenabschnitte.

Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV Niedersachsen

215

193

Die Variante 504 durchzieht das Tal des Rader Baches und beseitigt damit ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Gebiete Moorfeld und Ebensberg. Durch die erhöhte Lage der genannten Trasse ist zu erwarten, dass sich der Lärm über die angrenzenden Gebiete (Adendorf, Ebensberg., Erbstorf, Moorfeld) ausbreitet. Sollten Lärmschutzwände vorgesehen sein, würde dies einen unerträglichen Anblick für die in den betroffenen Gebieten wohnenden Menschen darstellen, Die Variante 504 würde den Reiz dieses Naherholungsgebiets nachhaltig zerstören.

Die Variante 503 würde bedeuten, dass (nach Aussage am 9.5.) die Häuser, z.B. in der Rilkestraße bis zum Dehmelweg wegen der Verbreiterung der bisherigen Ostumgehung und des veränderten Trassenverlaufs abgerissen werden müssten,

Die Variante 502 würde das Siedlungsgebiet Moorfeld völlig zerschneiden. Auf der Bürgerversammlung am 9.5. wurde weder gezeigt, wie genau die geplante Abfahrt an der Bockelmannstraße aussehen wird, noch konnte darüber informiert werden, wo genau der veränderte Verlauf der Erbstorfer Landstrasse sein wird. Ob hier schon eine Planung vorliegt, ist mithin zweifelhaft.

Die vorhandene Wohnbebauung und der sich daran anschließende wohnumfeldnahe Bereich, der auch der Naherholung dient, waren wesentliche Kriterien im Rahmen der Untersuchungen (Unterlage 1 - Raumanalyse, S. 36 ff und S. 52 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 14 ff). Das raumordnerisch festgesetzte Vorsorgegebiet für die Erholung zwischen Ebensberg und Erbstorf ist in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49, S. 7 ff und Karte II.12.GP2-49). Die lärmtechnischen Berechnungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Das Verfahren berücksichtigt u.a. die Lage der Gradienten im Gelände. Eine genaue Dimensionierung und Ausführungsplanung eventuell erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen Bestandteil weiterer Planungsschritte. Für den Ausbau der bestehenden B 4 zu einer A 39 im Abschnitt 503 ist der Wegfall von Wohngebäuden

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

erforderlich.
Durch den Abschnitt 502 und den damit verbundenen Rückbau der bestehenden B 4 wird die infolge der B 4 bestehende Zerschneidung der Stadtteiles Moorfeld aufgehoben (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S.23). Die detaillierte Planung von Anschlussstellen mit exakter Form und Lage ist für die Linienfindung einer Autobahn nicht relevant. Diese Detailplanung geschieht nach Vorliegen der landesplanerisch festgestellten Trasse in den nachfolgenden Planungsschritten. Das Gleiche gilt für eine eventuell erforderlich Verlegung von Straßen im untergeordneten Straßennetz. Ein Abriss von Gebäuden ist durch die Mitnutzung der bestehenden B 4 auf ganzer Länge im Abschnitt zwischen den Gelenkpunkten 2 und 5 (Abschnitt 586) im Gegensatz zu Abschnitt 503 nicht erforderlich.

4.02 **Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Landkreis Lüneburg	4	933	ja	
--------------------	---	-----	----	--

Hinweise zu nachfolgenden Planverfahren: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

1. Im Zusammenhang mit der Feintrassierung ist der weitere Kartierbedarf hinsichtlich des Artenschutzes und der Natura-2000-relevanten Tier- und Pflanzenarten mit der Naturschutzbehörde abzustimmen.

2. Es liegen Erkenntnisse vor, dass im Bereich des Klosters Lüne mehrere Fledermausarten ihren Lebensraum haben. Hier sind im weiteren Verfahren Erhebungen vorzunehmen und ggf. ist eine Bewertung der Auswirkungen des Trassenverlaufs auf den Bestand vorzunehmen (je nach Art der Vorkommen in Bezug auf FFH-Verträglichkeit oder die artenschutzrechtlichen Vorschriften des BNatSchG)."

Landkreis Uelzen	5	434	ja	
------------------	---	-----	----	--

2. Variantenvergleich Schutzgut Tiere

Auswirkungsprognose: Faunistische Grundbewertung

Variante 1: Gerdauquerung
Eindeutig günstiger!

Variante 2: Ilmenauquerung
warum wurde hier wie bei Variante 1 bewertet ? - textliche Fassung stellt die eindeutig ungünstigere V. fest.

Auswirkungsprognose: Brutvogellebensraumpotential

Variante 1: Gerdauquerung
Verlust von Funktionsräumen von nationaler Bedeutung : 26 ha (Schwarzstorch) wird durch die UNB als schwerwiegend betrachtet, da die als Ersatzflächen genannten Bornbach-Oberlaufflächen nicht zwangsläufig als Nahrungsflächen geeignet seien müssen (Nahrungsfischangebot) und der Brutplatz derzeit mittig im Nahrungsgebiet liegt, das durch die Variante erheblich reduziert wird.

Variante 2: Ilmenauquerung
Die höhere Betroffenheit von Großvogelstandorten wird durch den möglichen Verlust eines Kranichbrutplatzes (0,6 km Entfernung zur Variante) begründet. Aus Sicht der UNB stellt die Beeinträchtigung der Schwarzstorchnahrungsgewässer eine höhere Betroffenheit dar. Der Verlust von landes- und regionalbedeutsamen Brutvogellebensräumen findet ausschließlich im Bereich der letztendlich als Vorzugsvariante gewählten Teilstrecke statt. Hier führen die gleichen Argumente zur Wertung ungünstig!

Auswirkungsprognose: Rastvögel

Variante 1: Gerdauquerung - - -

Variante 2: Ilmenauquerung
Die deutlich als ungünstiger gewertete Variante ist Teil der jetzigen Vorzugsvariante. Die wertgebenden Gebiete liegen alle im Vorzugsvariantenbereich.

Durch die stärkere Beeinträchtigung der Amphibien- und Rastvogellebensräume im Verlauf der Variante 2 bleibt die Wertung selbst

Der Verlust von allgemeinem Lebensraumpotenzial (faunistische Grundbewertung) ist in allen Bewertungsstufen bei Variante GP 15-23/1 geringfügig größer als bei Variante GP 15-23/2. Die Gesamtsumme der Wertstufen II bis V beträgt bei Variante GP 15-23/1 68,1 ha, bei Variante GP 15-23/2 hingegen nur 57,6 ha. Deshalb wurde die Variante GP 15-23/2 als etwas günstiger eingestuft (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23, S. 11 und S. 15). Im Hinblick auf die Verluste von Brutvogellebensraumpotenzial ist bei der westlichen Variante GP 15-23/1 die überwiegende Lage in ackerbaulich genutzten Flächen gut zu erkennen. Verluste in Funktionsräumen von regionaler bis nationaler Bedeutung sind in einer Größe von nur 74,5 ha zu verzeichnen, wohingegen Variante GP 15-23/2 insgesamt 143 ha in Funktionsräumen der Wertstufen 3 bis 5 verursacht, also fast die doppelte Fläche. Des Weiteren liegen mehrere Kranichbrutstandorte entlang der Trasse GP 15-23/2. Für den Standort südlich des Brandgehäges (nördlich von Molzen) ist aufgrund der Nähe von etwa 600 m zur Trasse bei relativ offenem Gelände ein mittleres bis geringes Risiko des Verlustes des Standortes gegeben. Die anderen Kranichbrutbereiche entlang der östlichen Trasse (Ebstorfer Ahnmoor ca. 1.350 m, Mührgehege ca. 2.200 m, Pieperhöfer Appelsteiche ca. 1.250 m, Pieperhöfer Murrteiche ca. 1.850 m, Kroetzmühle bei Könau ca. 850 m) sind aufgrund der Entfernung und der bestehenden sicht- und lärmverschattenden Gehölze nicht gefährdet (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23, S. 13 f). Diese Ergebnisse sprächen für eine deutlich günstigere Situation bei Variante GP 15-23/1. Allerdings werden bei Variante GP 15-23/1 mit den Querungen der Hardau-, der Bornbach- und der Eisenbachau potenzielle Nahrungsgebiete für den Schwarzstorch und damit Funktionsräume von nationaler Bedeutung in hohem Umfang von 26,2 ha überbaut. Bei Variante GP 15-23/2 werden von Potenzialflächen der höchsten Wertstufe nur 9,8 ha betroffen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23, S. 12 f). Unter Berücksichtigung dieser Beeinträchtigung von

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
bei Berücksichtigung der aus Sicht der UNB unterbewerteten Verluste im Bereich faunistische Grundbewertung und Brutvogellebensräume im Bereich der Variante 1 für das Schutzgut Tiere insgesamt bei einer Bevorzugung der Variante 1 (Gerdauquerung).				
Landkreis Uelzen	5	440	ja	
2. Variantenvergleich Schutzgut Pflanzen (Biotop, Vorranggebiete, Vorsorgegebiete, NSG's)				
Auswirkungsprognose: Biotopverlust				
Variante 1: B 4 Holdenstedt - Breitenhees - Sprakensehl Es werden nicht Laubmischwälder und Nadelforsten, sondern großflächige Kiefernwaldbestände betroffen. Es sind somit Biotoptypen betroffen, die relativ häufig im Südwestkreis Uelzen vorkommen und gut repräsentiert sind. Folgewirkungen durch den Biotopverlust auf angrenzende Biotop sind nicht wahrscheinlich.				Schwarzstorch-Nahrungshabitaten wurde auch die westliche Variante schlechter eingestuft, wobei aber im Verhältnis beider Varianten immer noch die Variante GP 15-23/2 als ungünstiger angesehen wird. Denn aufgrund der Entfernung des Brutstandortes des Schwarzstorches, der weiten Aktionsräume von Schwarzstörchen und der weiter größeren potenziellen Nahrungsflächen im Bornbachoberlauf ist eine schwerwiegende Beeinträchtigung des Brutstandortes nicht zwingend zu erwarten, so dass auch diesem Aspekt nicht zu viel Gewicht beigemessen werden sollte.
Variante 2: Hardau-Bornbach-Eisenbach-Seewiesenquerung (ab Bomke Vorzugstrasse) Die Beeinträchtigungen finden in den Niederungsbereichen des Bornbaches (FFH-Gebiet, NSG-Planung), Eisenbach, Aue und den Seewiesen statt. Die Querungen der Niederungsbereiche dieser relativ kleinen Heidegewässer in der überwiegend ackerbaulich genutzten Osthälfte des Landkreises Uelzen beeinträchtigen flächenmäßig unterrepräsentiert vorkommende Biotoptypen. Dies gilt insbesondere für die Querung des ca. 470 ha großen Grünlandbiotopkomplexes der Seewiesen.				Die aufgeführten Biotop sind bei beiden Varianten GP 21-36/1 und GP 21-36/2 berücksichtigt. Dies wird unter anderem durch die Verluste von 72,3 ha Biotop der Wertstufe III durch GP 21-36/1 deutlich, bei denen es sich überwiegend um die Verluste von Nadel- und Laubforsten handelt. Insgesamt sind die Verluste und Beeinträchtigungen von Biotop der Wertstufe III-V durch Variante GP 21-36/1 trotz der bestehenden Vorbelastung deutlich höher als durch Variante GP 21-36/2, so dass die Verluste von geschützten Biotop und die Beeinträchtigung grundwasser geprägter Biotop, die durch die Variante GP 21-36/2 verursacht werden, aufgewogen werden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36, S. 9 ff).
Auswirkungsprognose: Zerschneidungen von Vorranggebieten / NSGs				Eine Verringerung der Beeinträchtigung der Seewiesen wird durch die Variante GP 61-62/2 erreicht.
Variante 1: B 4 Holdenstedt - Breitenhees - Sprakensehl - - -				Aufgrund der Entfernung der optimierten Vorzugstrasse GP 61-62/2 von über 150 m am Südrand bis zu mehr als 400 m am Nordrand des NSG „Zwergbirkenmoor bei Schafwedel“, der nur noch randlichen Zerschneidung der grundwasser geprägten Bereiche und der bautechnischen Möglichkeiten Beeinträchtigungen des Grundwasserflusses zu vermeiden, sind Auswirkungen auf das NSG nicht zu erwarten.
Variante 2: Hardau-Bornbach-Eisenbach-Seewiesenquerung (ab Bomke Vorzugstrasse) Die Variante 2 zerschneidet das Vorranggebiet in unmittelbarer Nähe zum NSG Zwergbirkenmoor. Aussagen zu Beeinträchtigungen des geschützten Birkenbruchwaldes auf einem Hochmoorstandort durch die nur 250 m entfernt verlaufende Variante 2 fehlen völlig.				Die potenzielle Erweiterungsfläche wird im südöstlichen Teil tangiert. Eine Vermeidung dieser Berührung ist durch eine geringe Trassenverschiebung im Rahmen der weiteren Planung möglich.
Unter dem Gesichtspunkt der größeren Zerschneidung von Vorranggebieten und der umfangreicheren Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotop sowie relativ seltenen grundwasserabhängigen Biotop ist aus Sicht der UNB die Variante 2 als deutlich ungünstigere Variante bezüglich des Schutzgutes Pflanzen zu werten.				
Landkreis Uelzen	5	441	ja	
3. Variantenvergleich Schutzgut Tiere				
Die UNB schließt sich der Auswirkungsprognose und der Wertung der Variante 1 als eindeutig günstigere Variante ausdrücklich an. Ergänzend zur Beschreibung der Verluste und der hohen Verlärmung des Brutvogelpotenzials in den Seewiesen wird daraufhin gewiesen, dass der Aspekt des Fehlens von gleichgroßen Ersatzlebensräumen der hier betroffenen Vogelarten wie z.B. dem Gr. Brachvogel, bei einem Lebensraumverlust durch Variante 2 besonders zu werten ist. Die Dreiecksanlage von Schweimker Moor und Lüderbruch, Langenbrügger Moor und den Seewiesen bildet aus Sicht der UNB ein zusammenhängendes Nahrungsgebiet der Brutvogelarten mit großen Arealanspruch. Die Variante 2 würde zur einer Zerschneidung dieses Areals und der Wechselbeziehungen führen.				Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Aussage, dass die drei genannten Räume, Seewiesen, Schweimker Moor und Langenbrügger Moor ein zusammenhängendes Nahrungsgebiet für Großvogelarten darstellt, wird nur zum Teil mit getragen. So wurden im Rahmen der speziellen Erhebungen zu den Nahrungsflächen des Kranichs im Bereich der Bad Bodenteicher Seewiesen keine Kraniche beobachtet. Nur während der Zugzeit wurden vereinzelt Tiere gesichtet, so dass dessen Bedeutung hier deutlich geringer eingeschätzt wird. Die Ursachen sind sicher in der deutlich offeneren und ungeschützteren Landschaft und der Nähe von Siedlungen und Verkehrswegen zu suchen.
Landkreis Uelzen	5	447	ja	
B 3 Untervariantenvergleich GP 8 - 17 (Altenmedingen - Oetzen)				
1. Variantenvergleich Schutzgut Pflanzen (Biotop, Vorranggebiete, Vorsorgegebiete, NSG's) Die Varianten 1 und 2 kreuzen das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen und das geplante NSG Röbbelbach. Die Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ist bei Variante 1 mit kürzerer Brückenlänge über den Röbbelbach (160 m) und geringerem Verlust von FFH-Lebensraumtypen geringer als bei				Die Aussagen werden aus der Sicht des Gutachters bestätigt. Dies waren mit entscheidende Gründe für die Ermittlung der Vorzugstrasse in diesem Abschnitt.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Bevorzugung der Variante 2. Variante 3 würde Gewässer im an das FFH-Gebiet angrenzendem Umfeld erheblich beeinträchtigen. Der Vorschlag zur Installation von Rotbauchunken-gerechten Durchlassbauwerken und Amphibienleitsystemen bei Bevorzugung von Variante 2 und 3 zeigt die Problematik der FFH-Verträglichkeit von östlicheren Varianten im Umfeld des FFH-Gebietes Rotbauchunken-Vorkommen bei Almstorf/Strothe auf. Zur Wahrung des Entwicklungspotenzials der FFH-Amphibienarten und ihrer Lebensräume ist die Variante 1 klar zu bevorzugen. Die Ergebnisse des Untervariantenvergleichs GP 12 - 17 finden sich in den Ergebnissen des Untervariantenvergleichs GP 8 - 17 wieder.</p>				
Landkreis Uelzen	5	450	ja	
<p>2. Variantenvergleich Schutzgut Tiere</p> <p>Die textliche Beschreibung stellt die hohe Bedeutung des IBA-Gebietes (Ortolan und Heidelerchenvorkommen) im Bereich der Variante 2 ausführlich dar und weist auf Beeinträchtigungen der Avifauna hin. Im Bereich der Variante 1 wird durch die Trassenführung zwischen den Pieperhöfer Teichen und der Stöckener/Jarlitzer Feldmark ein bedeutender Rastvogelraum zerschnitten. Die Lage des Stöckener Wasserspeicherbeckens (fehlt leider auf allen Karten !) hat diesen Vogelstraum in seiner Bedeutung deutlich verbessert. Die beabsichtigte hohe Dammschüttung verstärkt die negative Wirkung der Variante 1 hier deutlich. Die Amphibien-Landlebensräume werden durch Variante 1 doppelt so groß (Gesamtflächenverlust 10,8 ha) betroffen. Die Verluste im Bereich Amphibien werden aus Sicht der UNB nicht ausreichend gewürdigt.</p>				<p>Bezüglich der Dammlage der A 39 ist offensichtlich ein Missverständnis eingetreten. Die A 39 verläuft westlich des Stöckener Speicherbeckens überwiegend in Einschnittslage (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, Karte II.11.GP13-20, Blatt 1). Der Speichersee wird jedoch von einem hohen Damm umgeben, was im Hinblick auf die Beeinträchtigungen eingriffsmindernd wirkt und zur Aussage führte: „Aufgrund der Struktur der Anlage mit einem hohem Damm, der sowohl visuellen Schutz als auch Lärmschutz bietet, und der Entfernung der Trasse sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen jedoch allenfalls als sehr gering einzuschätzen“ (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, S. 13). Dennoch sind die Betroffenheiten der Rastvögel von Variante GP 13-20/1 insgesamt deutlich ungünstiger einzuschätzen als bei der Variante GP 13-20/2 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, S. 11 ff). Die Landlebensraumverluste sind bei Variante GP 13-20/1 zwar größer, dafür kommt es jedoch bei der östlichen Variante GP13-20/2 zum Verlust des einzigen Grasfroschlaichgewässers im Bereich der Esterau, was die geringfügig höheren Beeinträchtigungen bei der westlichen Variante GP13-20/1 wieder relativiert. Bei beiden sind die Amphibienbetroffenheiten weniger hoch einzuschätzen. Besonders wertvolle Bestände sind nicht oder nur unwesentlich betroffen, so dass in der Gesamtabwägung im Schutzgut Tiere den Amphibienbetroffenheiten sicher weniger Gewicht beizumessen ist als etwa der hohen Betroffenheit des IBA- Gebietes oder den Rastvogelbeständen.</p>
Landkreis Uelzen	5	453	ja	
<p>B 6 Untervariantenvergleich GP 20 - 29 (Heuerstorf - Lüben)</p> <p>1.Variantenvergleich Schutzgut Tiere</p> <p>Die textliche Erläuterung nennt auf S. 11 als entscheidende Beeinträchtigung der Brutvögel durch Variante 1 :</p> <ul style="list-style-type: none">- Querung der Bodenteicher Seewiesen (Verluste mit landes- und nationaler Bedeutung)- Querung des Langenbrügger Moores (Verluste mit landes- und nationaler Bedeutung)- Querung von Heidelerche- und Ortolanbrutgebieten <p>Hier ist besonders zu berücksichtigen, dass die Verträglichkeit der Variante 1 mit den Erhaltungszielen des VSG Schweimker Moor und Lüderbruch nur dann gegeben ist, wenn die Variante B 190 n/2 nicht verwirklicht wird. Um kumulative Wirkungen von A 39 und B 190 auszuschließen, ist der Variante 2 deutlich der Vorzug zu geben.</p> <p>Dies trifft auch auf die Beeinträchtigungen der Amphibienfauna zu. Die FFH-Verträglichkeit wird nur mit einer Verschiebung der Variante 1 um 50 - 100 m (?) nach Westen erreicht (siehe S. 21). Aus Sicht der UNB ist hier vor allem aufgrund der fraglichen Verträglichkeit der Variante 1 mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Kammolchbiotop bei Langenbrügge und dem Erreichen der Erheblichkeitsschwelle ohne westliche Verschiebung der Variante 1 der Vorzug der Variante 2 zu geben.</p>				<p>Dies spiegelt auch die Meinung des Gutachters wieder (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-29, S. 20 ff).</p>
Landkreis Uelzen	5	455	ja	
<p>B 7 Untervariantenvergleich GP 20 - 39 (Heuerstorf - Zasenbeck/südöstl. Wittingen)</p>				<p>Vorranggebiete für Natur und Landschaft bilden nur ein zusätzliches Kriterium für die Einschätzung der</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
1. Variantenvergleich Schutzgut Pflanzen				Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen. In erster Linie werden die Kriterien wie zum Beispiel Verluste und Beeinträchtigungen von Biotopen zur Einstufung verwendet. Die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des NSG Zwergbirkenmoor sind über das Kriterium „Potenzielle Beeinträchtigung von grundwasserabhängigen Biotopen“ erfasst. Isolationswirkungen ergeben sich vornehmlich für die Fauna und sind auch dort betrachtet worden.
Variante 2 ist hinsichtlich der Zerschneidung von Vorrang- und Vorsorgegebieten deutlich günstiger gewertet worden. Es ergibt sich nach Einschätzung der UNB insgesamt nur ein leichter Vorteil für die Variante 2. Die Zerschneidungswirkung des Vorranggebietes Seewiesen mit Isolierung des NSG Zwergbirkenmoor wird nicht ausreichend gewertet.				Die Isolierung des NSG Zwergbirkenmoor wird durch die Variante GP 61-62/2 aufgehoben, die Beeinträchtigung der Seewiesen minimiert.
Landkreis Uelzen	5	456	ja	
2. Variantenvergleich Schutzgut Tiere				Neben den erwähnten Aspekten, die für Variante GP 20-39/1 sprechen, ist auch im Hinblick auf das faunistische Grundpotenzial die Variante GP 20-39/1 die günstigste. Sie verläuft in weiten Bereichen durch Ackerflure und verursacht die geringsten Verluste in hochwertigen Bereichen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-39, S. 15). Ebenso sind im Hinblick auf das Brutvogelpotenzial – auch wenn sie nicht ausdrücklich erwähnt wurden – die Feldluren nördlich und südlich der Bodenteicher Seewiesen mit Vorkommen von Ortolan, Heidelerche und Restvorkommen der Grauammer als potenziell landesweit bedeutsame Bereiche von Gewicht bei der Gesamtbeurteilung (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-39, Karte II.13.GP20-39, Blatt 1). Bei den erwähnten potenziellen Kranichnahrungsgebieten handelt es sich durchweg um Bereiche mit geringer Bedeutung, die zudem nur randlich tangiert werden. Nur die Bodenteicher Seewiesen werden unmittelbar gequert, wobei im Rahmen der speziellen Erhebungen zu den Nahrungsflächen des Kranichs hier keine Kraniche auf Nahrungssuche beobachtet werden konnten.
Das Schutzgut Tiere erhält in der Gesamtreihung eine hohe Entscheidungsrelevanz. Die Bevorzugung der Variante 1 als günstigste Variante fällt aufgrund von Rastvogelvorkommen und Beeinträchtigungen der Amphibienvorkommen und Beeinträchtigungen des Rotwildes im Bereich der Varianten 2 und 3. Es wird trotzdem ausdrücklich betont, dass die Querung der Seewiesen und die Betroffenheit der dortigen Brutvogel- und Amphibienvorkommen als ungünstig einzustufen ist. Diese Wertung zeigt sich auch in der Querung von vier potenziellen Nahrungsflächen des Kranichs im Osten des NSG Schweimker Moor und Lüderbruch.				
Samtgemeinde Bardowick	14	504	nein	
Die Biotoptypenkartierung erfolgte wie dargestellt anhand von Luftbildinterpretationen digitaler Orthofotos, die durch Einzelbegehungen verifiziert wurden. Dies erscheint zur Grundlagenermittlung für das im weiteren Verfahren wichtige, Grundlagen schaffende Schutzgut "Pflanzen" nach hiesiger Einschätzung als eine eher ungesicherte, grobe Datenerhebung, die Besonderheiten nicht erfassen kann. Geht man davon aus, dass u. a. ausgehend von dieser Biotoptypenkartierung das faunistische Lebensraumpotential abgegrenzt und bewertet wurde, kann von einer, die jeweiligen Gemarkungen in ihren Besonderheiten bewertenden Erhebungen sicherlich nicht besprochen werden. Die Biotoptypenkartierung gibt nicht den aktuell als solchen zu bewertenden Bestand an gem. NNatG §§ 28 A und B geschützten Biotopen wieder. Als Grundlage des schutzgutbezogenen Variantenvergleichs wären eine aktuelle und flächendeckende Datenerhebung zu Fauna und Flora unerlässlich gewesen.				Für die Fragen zur Bestandserfassung der Biotoptypen sei auf die Fläche des Untersuchungsgebietes in einer Größe von über 1.200 km ² verwiesen, auf der ca. 50.000 Biotoptypen abgegrenzt wurden. Dass bei dieser Größe des Untersuchungsgebietes und der Anzahl der abgegrenzten Flächen die eine oder andere Fläche falsch eingestuft wird, ist nicht auszuschließen. Bezogen auf die Länge der betrachteten Varianten kann jedoch auch davon ausgegangen werden, dass sich entsprechende Fehler auf alle Varianten gleichermaßen auswirken. In der Praxis von Biotopkartierungen dieser Größenordnung sind Fehlertoleranzen bis zu 5 % kein Mangel (siehe z.B. Günther, Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (2004): Gegenwart und Zukunft der flächendeckenden Biotop- und Nutzungstypenerfassung in Sachsen-Anhalt).
Samtgemeinde Bardowick	14	506	nein	
Bezüglich des Schutzgutbereiches Fauna fußt die Bewertung auf einen sehr uneinheitlichen Datenbestand, der überwiegend auf Basis einer faunistischen Potenzialbewertung der Biotoptypen beruht. Die seitens der Samtgemeinde Bardowick angeregten Erhebungen zur Fauna im betroffenen Bereich der SG Bardowick wurden nicht durchgeführt. Kundige Personen vor Ort, z. B. auch aus der Jägerschaft, wurden nach hiesiger Kenntnis nicht befragt. Sicher ist in dem betrachteten Variantenabschnitten von einer differenzierten faunistischen Ausstattung mit je nach Lebensraum variierenden Artenzusammensetzungen auszugehen.				Die UVP verlangt nicht die vollständige Erfassung der gesamten Fauna und Flora im Untersuchungsraum. Liegen ausreichende Kenntnisse vor, um die Bedeutung eines Raumes gesichert beurteilen zu können, sind weitere Untersuchungen nicht erforderlich. Es ist weder erforderlich noch leistbar, alle erdenklichen Aspekte zu untersuchen oder zu berücksichtigen. Gemäß UVPG geht es vielmehr um die Beurteilung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen. So lagen bezüglich der Avifauna insbesondere das aktuelle avifaunistische Gutachten von Frau Bardowicks zur Standortsuche „Windenergieanlagen“ im Bereich Mechtersen und Vögelsen vor und umfassende Altdaten von der Vogelkundlichen Arbeitsgemeinschaft Lüneburg (Herr Allmer), welche die Bedeutung der Räume hinreichend charakterisieren. Weitere Hinweise der Samtgemeinde Bardowick (Herr Meier) kamen hinzu. Die Daten zum Rotwild wurden aufbauend auf den faunistischen

Arbeitskreissitzungen im Wesentlichen von den Kreisjägerschaften bzw. den Hochwildringen und der Rotwild AG zentral abgefragt. Revierinhaber oder Hegeringer vor Ort wurden nicht befragt, was aber aufgrund der Datenlage nicht erforderlich war. Die weitergegebenen Informationen ergaben ein umfassendes Bild sowohl zu den Kerngebieten der Rotwildeinstandsgebiete als auch zu bestehenden und mit hoher Wahrscheinlichkeit zu vermutenden Wechselbeziehungen und Wanderkorridoren. Im Rahmen mehrerer Arbeitskreissitzungen und Abstimmungsgespräche wurden die Naturschutzbehörden, Naturschutzverbände und weitere Ortskundige befragt und die faunistischen Erfassungs- und Bewertungsmethoden im Vorfeld vorgestellt und mit diesen abgestimmt. So war z.B. auch Frau Bardowicks anwesend und hat weitere Hinweise gegeben. Um im Hinblick auf die Linienfindung bei der gegebenen Größe des Untersuchungsraumes und beim übergeordneten Planungsstand der Raumordnung zu einer sachgerechten Entscheidung zu gelangen, muss bei der Betrachtung des Schutzgutes Tiere in der UVS zum ROV das Hauptaugenmerk auf die großräumige Erfassung und Bewertung der Verbreitungsmuster der Tiere und das Lebensraumpotenzial gelegt werden sowie auf Artengruppen mit großen Arealansprüchen und großräumigen Austausch- und Wanderbeziehungen. Entscheidungserheblich für die Variantenvergleiche sind hierbei die hoch bedeutenden Tiervorkommen im Untersuchungsraum und die Flächen mit hohem Potenzial. Bei der Vielzahl der zu berücksichtigenden Umweltfaktoren (z.B. Schutzgut Mensch, Schutzgut Boden etc.) beeinflussen Tiervorkommen von geringer bis mittlerer Bedeutung oder eine kleinräumige Differenzierung und Abschichtung der Bewertung die Variantenauswahl nicht. In der Planfeststellung sind selbstverständlich auf der Ebene eines konkretisierten und detaillierten Planungsstandes weitere Erfassungen durchzuführen und eine differenzierte Bestandsbewertung vorzunehmen, um damit im Rahmen der Eingriffsregelung die Auswirkungen, die erforderlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen und die notwendigen Kompensationsmaßnahmen detailliert bestimmen und planen zu können.

Samtgemeinde Bardowick

14

507

nein

Für den Abschnitt 501 ist aufgrund des Alters der Waldstandorte, der unterschiedlichen Bodenverhältnisse im Übergangsbereich von der Geest zur Marsch, der eher kleinräumig gestalteten Struktur der Landschaft mit einem hohen Grünlandanteil und einem erheblichen Anteil von § 28 A- und B-Biotopen, von einer hohen faunistischen Artenvielfalt in intensiver Wechselbeziehung untereinander auszugehen. Dies kommt in den Erhebungen leider in keiner Weise zum Ausdruck.

Befremdlich sind z.B. die Ergebnisse der Amphibienkartierung in Abschnitt 501. Diese entsprechen nicht hiesigen Erkenntnissen. Insbesondere nordöstlich von Mechtersen und nordwestlich von Vögelsen besteht eine Vielzahl von Kleingewässern mit entsprechendem Amphibienbestand, die im Zuge der Erhebungen zur UVS II offenbar nicht bewertet wurden.

So ist der Moorfrosch für den entsprechenden Bereich nachgewiesen (90 Laichballen in einem Laichgewässer in unmittelbarer Randlage zum Untersuchungsraum). An Amphibienzäunen in Radbruch und im Westen Bardowicks sind in 2005 und 2006 Kammolchfänge zu verzeichnen gewesen (Sommerlebensraum u. a. Waldgebiet Nikolaihöfer Fuhren).

Die angesprochene Kleinteiligkeit der Bedeutung und der funktionalen Beziehungen kommt in der faunistischen Grundbewertung sehr gut zum Ausdruck. Auch die zum Teil sehr hohen Bedeutungen für die Avifauna, insbesondere für den Schwarzstorch oder für Vögel der Kulturlandschaft, spiegeln sich ebenfalls in den Bewertungen wider. Dennoch ist es im Raumordnungsverfahren bei der gegebenen Größe des Untersuchungsraumes und dem übergeordneten Planungsstand erforderlich, das Hauptaugenmerk auf die großräumige Erfassung und Bewertung der Verbreitungsmuster der Tiere und auf das Lebensraumpotenzial der raumbedeutsame Artengruppen mit großen Arealansprüchen und großräumigen Austausch- und Wanderbeziehungen zu legen. Es ist weder leistbar noch fachlich erforderlich, das Gesamtartenspektrum zu ermitteln und kleinteilige stark differenzierte Bewertungen vorzunehmen. Bei der Vielzahl der zu berücksichtigenden Umweltfaktoren im Rahmen der Gesamtabwägung (z.B. Schutzgut Mensch, Schutzgut Boden etc.) sind für eine sachgerechte Entscheidung die hoch bedeutenden Tiervorkommen im Untersuchungsraum und die Flächen mit hohem Potenzial ausschlaggebend. Tiervorkommen von geringer bis mittlerer Bedeutung oder eine kleinräumige Differenzierung und Abschichtung der Bewertung werden die Variantenauswahl nicht beeinflussen. Die angesprochenen Moorfrosch- und Kammolchvorkommen wurden im Rahmen der Arbeitskreissitzungen angesprochen, sie liegen jedoch nach derzeitiger Sachlage außerhalb des engeren Untersuchungsraumes (Moorforsch westlich des Untersuchungsraumes in Richtung Radbruch und Kammolch östlich des Untersuchungsraumes zwischen Bardowick und Vögelsen im Waldgebiet Nikolaihöfer

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Samtgemeinde Bardowick	14	509	nein	Fuhren). Dafür spricht auch die Tatsache, dass im Rahmen der Amphibienkartierung im Untersuchungsraum diese Arten nicht nachgewiesen wurden.
<p>Nicht nachvollziehbar ist die Auswahl der Probeflächen für die Brut- und Rastvogelkartierung. Die beschriebenen Probeflächen "nordwestlich von Lüneburg" und "nördlich von Mechtersen" sind aus hiesiger Ortskenntnis heraus nicht zuzuordnen. Bei der beschriebenen Fläche auf Seite 7, Nr. 3.3, Probefläche 4, muss es sich um einen Bereich nordöstlich Lüneburgs, wahrscheinlich östlich des alten Industriegebietes an der Goseburg handeln.</p>				<p>Bei der Rastvogelfläche Nr. 4 handelt es sich, wie in der Stellungnahme vermutet, um eine Fläche östlich von Goseburg nördlich der B 4 im Norden von Lüneburg. Diese wurde irrtümlich als „nördlich von Mechtersen“ bezeichnet. Eine Probefläche mit der Bezeichnung „nordwestlich von Lüneburg“ gibt es nicht. Im Hauptvariantenvergleich GP 1-46 wird einmal der Funktionsraum nordwestlich Lüneburgs angesprochen, falls der Einwender sich hierauf bezieht, ist, wie aus dem Satzzusammenhang zu erkennen, die Bornbachniederung mit dem Bardowicker Bruch südlich und nördlich der Bahnlinie Hamburg-Lüneburg gemeint (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 26). Der Raum südlich der Bahnlinie Hamburg-Lüneburg wurde von Frau Bardowicks im Rahmen der Kartierungen zur Standortsuche von „Windenergieanlagen“ umfassend und aktuell untersucht. Auch von der Vogelkundlichen Arbeitsgemeinschaft Lüneburg (Herr Allmer) wurden Daten mitgeteilt. Eine Charakterisierung und Potenzialbewertung der Bedeutung für Brutvögel dieses Raumes wurde auf der Basis dieser Daten mit hinreichender Genauigkeit ermöglicht. Im Rahmen der Rastvogelkartierung wurden sowohl der nördlich der Bahnlinie (Rastvogel-Probefläche Nr. 1) als auch der südlich liegende Teil (Rastvogel-Probefläche Nr. 3) aktuell untersucht. Im Rahmen dieser Erfassung erwies sich jedoch nur der südliche Teil aufgrund größerer Schare von Kiebitzen als gering bedeutsam (Unterlage 3.2 – Rastvogelbericht, S. 7).</p>
<p>Nördlich Mechtersen verläuft die Ilmenau nicht.</p>				<p>Bezüglich des Sperlingskauzes liegen gemäß der landesweiten Sperlingskauzenerfassung aus den Jahren 2001/2002 die untersuchungsraumbezogenen Verbreitungsschwerpunkte in der Südheide. Die am weitesten nördlich liegenden bekannten Vorkommen liegen im Truppenübungsplatz Munster- Nord und im Ebstorfer Staatsforst sowie in der Lüneburger Heide. Aber selbst, wenn im Staatsforst Busschewald Sperlingskäuse vorkommen sollten bzw. im Rahmen der geforderten Kartierungen nachgewiesen worden wären, wären die Ausläufer des Busschewalds im Untersuchungsraum zwischen Mechtersen und Dachtmissen entsprechend der Bewertungsmethode - vergleichbar mit den Kiefernwälder im Bereich der Südheide - eine Stufe höher in Wertstufe III bewertet worden. Dies hätte im Variantenvergleich kein anderes Ergebnis erbracht, zumal der Westkorridor aus faunistischer Sicht auch aus anderen Gründen insbesondere für Großvögel (Kranich und Schwarzstorch) und für das Rotwild eine hohe Bedeutung aufweist.</p>
<p>Mit den Flächen „nordwestlich Lüneburg“ sind vermutlich Bereiche nordwestlich der Ortslage Bardowick gemeint.</p>				
<p>Sinnvoll wären Erhebungen nördlich und südlich der DB-Bahntrasse Hamburg-Lüneburg gewesen.</p>				
<p>Weiterhin wäre eine Brutvogelkartierung zwischen den Ortslagen Vögelsen-Mechtersen und Dachtmissen angezeigt gewesen. Hier befindet sich ein Verbreitungsschwerpunkt von Heide- und Feldlerche.</p>				
<p>Interessant wäre die Überprüfung des Staatsforstes Busschewald hinsichtlich Vorkommen des Sperlingkauzes gewesen.</p>				
Samtgemeinde Bardowick	14	510	nein	
<p>Für den Bereich Mechtersen-Vögelsen bis zur Bahnlinie Hamburg-Lüneburg im Norden wurden die dort wertgebenden Brut- und Rastvogelarten durch das avifaunistische Gutachten zu der Standortuntersuchung "Windenergieanlagen" deutlich gemacht.</p>				<p>Das genannte avifaunistische Gutachten von Frau Bardowicks lag vor und wurde im Rahmen der Potenzialbewertung mit berücksichtigt. Diese aktuellen und systematisch erhobenen Daten im Raum zwischen Radbruch und Vögelsen spiegeln die Wertigkeit des Raumes für Brutvögel sehr gut wieder. Weitere Erhebungen waren nicht erforderlich. Der Raum wurde darauf aufbauend im Rahmen der Potenzialbewertung, insbesondere aufgrund der hohen Feldlerchendichte und der Vorkommen von Heidelerchen, aber auch anderer Arten wie Kiebitz oder Braunkehlchen als „landesweit bedeutsam“ eingeschätzt. Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial feuchter Standorte wurden nicht aus den vorherrschenden Biotoptypen abgeleitet, sondern aus der Bodenübersichtskarte für Niedersachsen entnommen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 258). Entsprechende Berücksichtigung fanden diese Bereiche jedoch durch die bilanzierten Verluste von geschützten Sumpfwaldflächen beim Schutzgut Pflanzen.</p>
<p>Die Ausführung zum Schutzgutbereich Boden würdigen nicht ausreichend die Niedermoorbereiche nördlich und südlich der ehemaligen Buchholzer Bahn im Grenzbereich der Vögelsen und Mechterser Gemarkung. Dieser Niedermoorbereich ist aufgrund seines Wasserhaushalts von besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt. Gleichzeitig besteht eine sehr hohe Empfindlichkeit für die zu erwartenden bau- und anlagenbedingten Eingriffe in den Bodenhaushalt durch den evtl. Bau der A 39.</p>				
Samtgemeinde Gellersen	25	29	nein	
<p>die Samtgemeinde Gellersen hat zur Kenntnis genommen, dass als Vorzugsvariante für die geplante BAB A 39 die Hauptvariante GP 1 - 46/2</p>				<p>Beeinträchtigungen des Südergellerser Baches als Teil des FFH- Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen sind durch die</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
zum Tragen kommt. Auch wenn diese Variante nicht direkt das Gebiet der Samtgemeinde betrifft, sollen im Rahmen der Anhörung im nunmehr eingeleiteten Raumordnungsverfahren die bereits im Rahmen der Antragskonferenz vorgebrachten Argumente gegen eine westliche Trassenführung die Aussagen in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren in Bezug auf eine Westtrasse unterstützen und möglicherweise ergänzen. In der allgemein verständlichen Zusammenfassung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren sind sensible bzw. besonders bedeutsame Räume für die Fauna im Untersuchungsraum genannt, u. A. auch die Osterbachniederung zwischen Kirchgellersen und Reppenstedt und die Niederung des Südergellerser Baches. Diese gilt es zu erhalten. Diese Räume sind auch in Teilbereichen als Ausgleichsflächen für bereits in Kraft getretene Bebauungspläne der Gemeinde Reppenstedt festgesetzt. Im Bereich des Südergellerser Baches hat die Gemeinde Südergellersen Renaturierungsmaßnahmen mit Landes- und EU-Mitteln durchgeführt. Das Gebiet "Osterbachniederung" östlich Kirchgellersen ist zudem als Biotopentwicklungspotential und Archiv der Natur- und Kulturgeschichte eingestuft. Der Osterbach würde sich bei einer westlichen Trasse zwischen Kirchgellersen und Reppenstedt quer zum Trassenkorridor erstrecken.				Westtrasse der A 39 nicht zu erwarten (Unterlage 2.1: FFH-Vorprüfungen, S. 59 (Ordner 23)). Bei der Westvariante werden die Beeinträchtigungen durch eine entsprechende Aus-bildung des Bauwerkes minimiert (Unterlage 1: UVS - Auswirkungsprognose und Variantenvergleich, S. 67 (Ordner 9)). Durch die Vorzugsvariante bleiben Südergellerser Bach sowie Osterbachniederung unbeeinträchtigt
Gemeinde Kirchgellersen	26	353	nein	
In der allgemein verständlichen Zusammenfassung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren sind sensible bzw. besonders bedeutsame Räume für die Fauna im Untersuchungsraum genannt, u.a. auch die Osterbachniederung zwischen Kirchgellersen und Reppenstedt. Das Gebiet Osterbachniederung östlich von Kirchgellersen ist als Biotopentwicklungspotential und Archiv der Natur und Kulturgeschichte eingestuft. Der Osterbach würde sich bei einer westlichen Trasse zwischen Kirchgellersen und Reppenstedt quer zum Trassenkorridor erstrecken. Ebenso fand der besonders schützenswerte Schwarzstorch Berücksichtigung.				Die angesprochenen Punkte sind bei den Untersuchungen erkannt und entsprechend gewürdigt worden (Unterlage 1 – UVS – Raumanalyse sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46).
Gemeinde Reppenstedt	27	35	nein	
die Gemeinde Reppenstedt hat zur Kenntnis genommen, dass als Vorzugsvariante für die geplante BAB A 39 die Hauptvariante GP 1 - 46/2 zum Tragen kommt. Auch wenn diese Variante nicht direkt das Gebiet der Gemeinde betrifft, sollen im Rahmen der Anhörung im nunmehr eingeleiteten Raumordnungsverfahren die bereits im Rahmen der Antragskonferenz vorgebrachten Argumente gegen eine westliche Trassenführung die Aussagen in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren in Bezug auf eine Westtrasse unterstützen und möglicherweise ergänzen. In der allgemein verständlichen Zusammenfassung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren sind sensible bzw. besonders bedeutsame Räume für die Fauna im Untersuchungsraum genannt, u. A. auch die Osterbachniederung zwischen Kirchgellersen und Reppenstedt. Diese gilt es zu erhalten. Diese Räume sind auch in Teilbereichen als Ausgleichsflächen für bereits in Kraft getretenen Bebauungsplan Nr. 29 "Wiesenweg" der Gemeinde Reppenstedt festgesetzt und umgesetzt.				Durch die Vorzugsvariante bleibt die Osterbachniederung unbeeinträchtigt. Bei der Westvariante werden die Beeinträchtigungen durch eine entsprechende Ausbildung des Bauwerkes minimiert (Unterlage 1: UVS - Auswirkungsprognose und Variantenvergleich, S. 67 (Ordner 9)).
Gemeinde Südergellersen	28	663	nein	
4.3.4. Tierlebensräume - Fledermäuse und Brut- / Rastvögel Im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplanes für den Windpark "Drögenindorfer Weg" wurde 2005 eine faunistische Kartierung über Gastvögel, Fledermäuse und Brutvögel im Bereich des Windparks durch "DW Naturschutz", Herrn Dietrich Westphal, durchgeführt. Aufgrund der durchgeführten aktuellen Begehungen und aufgestellten Horchkästen kommt Herr Westphal bei der Bewertung der Fledermäuse zu dem Ergebnis, dass es sich um einen Lebensraum mit Bedeutung für den Naturschutz handelt. Bei der Bewertung als Vogelbrutgebiet ist das Gebiet mit lokaler Bedeutung eingestuft worden. (Einzelheiten sind der Anlage zu entnehmen.) Dies ist bei der Erfassung zu berücksichtigen.				Der genannte Bereich ist als Brutvogellebensraum mit regionaler Bedeutung erfasst (Unterlage 1 - UVS-Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.14.GP1-46, Blatt 1) und in der Variantenfindung entsprechend berücksichtigt worden. Eine Fledermauskartierung hat aufgrund der Maßstäblichkeit nicht stattgefunden. Sie ist gegebenenfalls Bestandteil der nachfolgenden Planungsschritte.
Gemeinde Südergellersen	28	664	nein	
- Fische / Amphibien Die im Südergellerser und Oerzer Bach lebenden Amphibien sind im Rahmen von Begehungen zu kartieren. Die letzte Kartierung des Landkreises Lüneburg ist nach Kenntnis der Gemeinde Südergellersen aus dem Jahr 1996 und somit veraltet. Es sind im Oberlauf des Hasenburger Baches Neunaugen festgestellt worden, die auch in den Nebenbächen wahrscheinlich zu finden sind. Im Südergellerser Bach wurde die Groppe nachgewiesen (siehe FFH-Richtlinie Anhang II). Diese in der Raumanalyse nicht oder aus Sicht der Gemeinde Südergellersen falsch bewerteten Kriterien führen in der weiterführenden				Im Bereich zwischen Südergellersen, Oerzen und Neu Oerzen wurden eine Vielzahl von Gewässern in die Amphibienkartierung mit einbezogen, so auch unmittelbar in der Niederung des Oberlaufs des Südgellerser Baches. Auch der Bach wurde mit untersucht (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 155 ff und Karte II.7, Blatt 1). Der Großteil erwies sich jedoch nicht als bedeutsam bzw. beherbergte überwiegend nur kommune Arten. Bäche kommen aufgrund des fließenden Wassers und anderer Faktoren im Allgemeinen nicht als Amphibienlaichgewässer in Betracht. Der Hasenburger Mühlenbach liegt außerhalb des

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Bewertung der einzelnen Schutzgüter und Variantenvergleichen zu falschen Ergebnissen und müssen für den Hauptvariantenvergleich erneut geprüft und ggf. neu berücksichtigt werden.				Untersuchungsraumes und wird durch die Varianten nicht betroffen. Selbst wenn die Gruppe auch in den Nebenbächen, wie z.B. dem Südgellerser Bach oder dem weiter nördlich gelegenen Osterbach, vorkommen sollte, so ist aufgrund der möglichen und geplanten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (Erhalt der Durchgängigkeit, keine Einleitungen) nicht von einer wesentlichen Betroffenheit der Fischfauna auszugehen. Eine falsche Bewertung der Aspekte Amphibien und Fische liegt nicht vor. Selbst wenn eine geringfügig andere oder räumlich differenziertere Bewertung vorgenommen werden müsste, hätte dies im Rahmen der Gesamtabwägung bei der Vielzahl der zu berücksichtigenden Umweltfaktoren (z.B. Schutzgut Mensch, Schutzgut Boden etc.) und anderer Belange und bei der Länge der Trassen keinen Einfluss auf die Linienfindung im Variantenvergleich.
Stadt Lüneburg	35	1079	ja	
4.1.3. Unvollständige Erfassung vorhandener Biotop- und Lebensraumtypen im Bereich Schlieffenpark Nach den gutachterlichen Feststellungen von GfL werden die Biotope mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung im Bereich der Untervariante GP 2-5/1 nicht vollständig erfasst (GfL, S. 24). In Karte II.13.GP2-5: Auswirkungsprognose Pflanzen, Tiere: Amphibien, Rotwild sind die besonders geschützten Biotope gemäß §§ 28a und 28b NNatSchG nicht vollständig, nicht lagegenau und zum Teil deutlich zu klein dargestellt (GfL, S. 25). Auch die Lebensraumtypen mit besonderer und besonderer bis allgemeiner Bedeutung sind im Bereich der Untervariante GP 2-5/1 nicht vollständig erfasst (GfL, S. 27 f.).				Die Biotoptypen wurden auf der Grundlage aktueller Luftbilder erfasst und auf 80-90 % der Fläche und insbesondere im Falle von potenziellen geschützten Biotopen auch Vorort verifiziert. Da auf einer Gesamtfläche von über 1.200 km ² ca. 50.000 Biotoptypen abgegrenzt wurden, ist es nicht auszuschließen, dass einzelne Flächen falsch abgegrenzt oder eingestuft wurden. In der Praxis von Biotopkartierungen dieser Größenordnung sind Fehlertoleranzen bis zu 5 % kein Mangel (siehe z.B. Günther, Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (2004): Gegenwart und Zukunft der flächendeckenden Biotop- und Nutzungstypenerfassung in Sachsen-Anhalt). Lebensraumtypen sind außerhalb von FFH- Gebieten nicht zu erfassen.
Stadt Lüneburg	35	1082	ja	
4.1.6. Inkaufnahme der Neuzerschneidung des Lüner Holzes Die UVS nimmt eine Neuzerschneidung des Lüner Holzes durch die Vorzugsvariante in Kauf. Damit wird ein bisher nicht zerschnittener Teil dieses im RROP 2003 als Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft ausgewiesenen Waldstücks erheblich beeinträchtigt. "Kompensiert" soll dieser gravierende Eingriff durch den Rückbau der B4 und das Neubauargument werden (GfL, S. 23 f.).				Im RROP des Landkreises Lüneburg sind für die Bereiche des Raderbachtals und des Lüner Holzes keine Vorranggebiete für Erholung dargestellt. Für das Lüner Holz ist nach Auskunft des Landkreises zwar eine Vorranggebietsausweisung vorgesehen, allerdings zeichentechnisch nicht umgesetzt worden und somit für die Gutachter nicht erkennbar gewesen. Gleichwohl hat das Lüner Holz als Wald mit Erholungsfunktion nach der Waldfunktionenkartierung eine besondere Bedeutung für die Erholung und erfährt im Bereich der Durchfahrung durch die Autobahn eine erhebliche Beeinträchtigung. Zum anderen erfährt das Lüner Holz bereits eine deutlich zentralere und auch längere Zerschneidung der Waldfläche durch die bestehende B 4, die mit dem Rückbau der Bundesstraße aufgehoben wird. Hierdurch wird die zusammenhängende Erholungsfläche zukünftig deutlich größer sein als bisher und auch nur noch in den Randbereichen verlärt. Des weiteren wird die Neue Forst durch den Rückbau der B 4 südlich von Moorfeld deutlich entlastet und ist zukünftig von Moorfeld aus wieder direkt zugänglich. Hinsichtlich der Naherholungsfunktion für den östlichen Teil von Lüneburg hat die vorgeschlagene Linie somit einen Vorteil im Vergleich zu den alternativen Trassenführungen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5).
Stadt Lüneburg	35	1086	ja	
4.2.3. Unvollständige Erfassung vorhandener Biotop- und Lebensraumtypen im Bereich Schlieffenpark Die unvollständige Erfassung vorhandener Biotop- und Lebensraumtypen zieht die Fehlerhaftigkeit der UVS in Bezug auf die Schutzgüter "Tiere" und "Pflanzen" nach sich. Es ergeben sich aber auch Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch bezogen auf die Wohnqualität in der Nähe dieser Flächen und die Erholungsmöglichkeiten im Stadtgebiet.				Siehe auch Kommentar zur ID 1079 - Stadt Lüneburg [35] in diesem Kapitel. An dieser Stelle sei drauf verwiesen, dass im Zuge des Raumordnungsverfahrens nur Korridore für die Autobahn untersucht werden, die im Zuge der weiteren Planungsphasen einer Konkretisierung für die genaue Lage der Trasse unterliegen. Die Variante GP 2-5/1 weist darüber hinaus bereits nach der vorliegenden UVS deutlicher höhere Verluste von Biotopen der Wertstufe IV und IV auf als die Variante GP 2-5/2 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 10). Eine fehlerhafte Bewertung der Varianten ist daher nicht zu erkennen.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Stadt Lüneburg	35	1087	ja	
<p>4.2.4. Fehlende Betrachtung von notwendigen Bereichen für die Kaltluftentstehung Die gänzlich fehlende Betrachtung der Gebiete nördlich der Schlieffenkaserne und nördlich Moorfeld zieht die Fehlerhaftigkeit der UVS bezogen auf die Schutzgüter "Klima/ Luft" nach sich.</p>				<p>Im Vordergrund klimatischer Betrachtungen nach der Methodik des Niedersächsischen Landesamtes für Ökologie (Mosimann, 1999) steht grundsätzlich das Vermögen landschaftlicher Teilräume (Ausgleichsräume), insbesondere über orographisch bedingte Luftaustauschprozesse (Kaltluftabfluss), klimatischen und lufthygienischen Belastungen in Siedlungsbereichen bei austauscharmen Wetterlagen entgegenzuwirken. Wesentlich ist dabei die räumlich-funktionale Zuordnung (Wirkungsraum-Ausgleichsraum-Gefüge).</p> <p>Damit Kaltluftproduktionsflächen eine Relevanz für Belastungsräume aufweisen, müssen mehrere Kriterien erfüllt sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sie müssen eine bestimmte Flächenausdehnung haben, - die Kaltluft muss mit einem entsprechenden Gefälle in anschließende dicht bebaute Bereiche fließen können - und die Abflussbahnen müssen frei von Barrieren (z.B. Bahndämme oder dichte Gehölzstrukturen) sein. <p>Diese Kriterien treffen für die Freiflächen nördlich des Schlieffenparks durchweg nicht zu. Die klimatischen Ausgleichsfunktionen der Kaltluftproduktionsflächen im Raderbachtal sowie bei Hagen sind in den Untersuchungen berücksichtigt und in die Variantenvergleiche eingeflossen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 318 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49, S. 19 f und Karte II.11.GP2-49).</p> <p>Neben der relativ geringen Bedeutung dieser Flächen aufgrund der o.g. Kriterien bleibt hinsichtlich des Schutzgutes Klima weiterhin festzuhalten, dass der Untersuchungsraum nach Mosimann (1999) in der klimaökologischen Region Geest- und Bördebereich liegt. Dieser Raum zeichnet sich durch relativ gute Luftaustauschbedingungen und nur mäßige Beeinflussung lokaler Klimafunktionen durch das Relief aus. Das spricht insgesamt für eine geringe Entscheidungsrelevanz orographisch bedingter Luftaustauschprozesse.</p> <p>Im Rahmen der UVS wurden die relevanten Belastungsräume, die wesentlichen Kalt- und Frischluftleitbahnen sowie die angeschlossenen Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete identifiziert. Hierbei wurden auch die relevanten Kaltluftentstehungsgebiete in Lüneburg betrachtet (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 318); siehe oben.</p> <p>Aufgrund der geringen Flächenausdehnung, des sehr geringen Gefälles der Flächen und der Barrieren (Gehölzstrukturen und Bahndamm) zu den angrenzenden bebauten Bereichen haben die Freiflächen nördlich des Schlieffenparks keine Relevanz für den Kaltluftaustausch. Eine Beurteilung der klimatischen Ausgleichsfunktion der Kaltluftproduktionsflächen im Raderbachtal sowie bei Hagen ist erfolgt. Beide Flächen werden auch im Variantenvergleich GP 2-49 berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 318 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49, S. 19 f und Karte II.11.GP2-49).</p>
Stadt Lüneburg	35	1093	ja	
<p>Die unzureichende Erfassung von Biotop- und Lebensraumtypen beeinträchtigt nicht nur die Schutzgüter Natur und Landschaft. Gerade im Bereich der Schlieffenkaserne kommt diesen naturbelassenen Bereichen eine erhebliche Bedeutung in den Planungen als Grün- und Erholungsflächen der Stadt Lüneburg zu.</p>				<p>Siehe hierzu Kommentar zur ID 1086 - Stadt Lüneburg [35] in diesem Kapitel.</p>
Stadt Lüneburg	35	1126	ja	
<p>Tabelle 1: Untervariantenvergleich GP 2-5, Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse - Schutzgut Pflanzen</p>				<p>Siehe hierzu Kommentar zur ID 1079 - Stadt Lüneburg [35] in diesem Kapitel.</p>

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Auswirkungen

Durch die Untervariante GP 2 - 5/1 gehen insgesamt 7,8 ha Biotope mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung verloren. Flächenbeeinträchtigungen durch Nährstoffeintrag in wertvolle Biotope liegen bei 4,2 ha. Die Flächenverluste und -beeinträchtigungen sind bei der Untervariante GP 2 - 5/2 geringer.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Die Biotope mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung sind im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/1 nicht vollständig erfasst. In Karte II.13.GP2-5: Auswirkungsprognose Pflanzen, Tiere: Amphibien, Rotwild sind auf den Flächen nordöstlich der Schlieffenkaserne im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/1 Lebensräume von allgemeiner Bedeutung bzw. geringer Bedeutung dargestellt. Hier befinden sich jedoch weitere Lebensräume mit besonderer Bedeutung (Wallhecken), besonderer bis allgemeiner Bedeutung (mageres mesophiles Grünland kalkarmer Standorte) und allgemeiner Bedeutung (sonstiges mesophiles Grünland, Intensivgrünland trockener Standorte mit Übergängen zum mageren mesophilen Grünland kalkarmer Standorte). Die Größenordnung dieser wertvollen Bereiche, die beansprucht werden, beträgt rd. 3,3 ha. Diese Flächen sind in der Flächegegenüberstellung zu berücksichtigen. Die genannten Grünlandbiotop sind auf nährstoffarmen Standorten entstanden und gegenüber Nährstoffeintrag empfindlich. Das bedeutet, dass in die Flächenbilanzen weitere Flächen für den Verlust von Biotopen mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung und die Flächenbeeinträchtigungen eingestellt werden müssen. Im Vergleich zu Untervariante GP 2 - 5/2 ist Untervariante GP 2 - 5/1 deutlich negativer zu bewerten.

In Karte II.13.GP2-5: Auswirkungsprognose Pflanzen, Tiere: Amphibien, Rotwild sind die besonders geschützten Biotop gemäß § 28a und b NNatG im Bereich der Untervarianten nicht vollständig, z.T. nicht lagegenau und z.T. deutlich zu klein dargestellt. Nicht dargestellt im Bereich der Trassen sind ein Sumpf nahe der B 4 (2728/77), ein naturnahes Kleingewässer auf der Fläche nordöstlich der Schlieffenkaserne (2728/104). Deutlich zu klein dargestellt ist ein Magerrasen (2728/78) im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/1 nahe der B 4. Das naturnahe Kleingewässer (2728/82) im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/2 ist nicht lagerichtig dargestellt. In der Bilanzierung sind alle im Bereich der Trassen vorkommenden besonders geschützten Biotop zu berücksichtigen, da sonst der Belang nicht richtig eingestellt ist. Methodisch ist es auf der Ebene des Untervariantenvergleichs im Stadtgebiet nicht nachvollziehbar, weshalb bei der Zerschneidung nur Vorrang- und Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft auf der Ebene des RROP berücksichtigt werden. Es liegen bereits Informationen (s. Flächenbeanspruchung von Biotopen) zu Biotopen unterschiedlicher Wertigkeiten vor. Somit kann die Zerschneidung von Biotopen unterschiedlicher Wertigkeiten berücksichtigt werden.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Beide Varianten verlaufen zum Teil in grundwassergeprägten Gebieten. Es werden jedoch keine grundwasserabhängigen Biotop direkt beansprucht.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Insbesondere im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/1 werden die zu erwartenden Auswirkungen durch Absenkung oder Stau des oberflächennahen Grundwassers erheblich sein. Das Grundwasser steht in diesem Trassenabschnitt in weiten Bereichen weniger als 1 m unter Geländeoberkante an. Durch die Troglage der Trasse muss das Grundwasser während der Bauphase bis zu 6 m abgesenkt werden. Auch wird nach der Fertigstellung der Baumaßnahme eine betriebsbedingte Absenkung erforderlich werden. Durch die Grundwasserabsenkung werden ebenfalls die vorhandenen Oberflächengewässer und weiteren feuchteabhängigen Biotop (auch besonders geschützte Biotop wie Sumpf und Au- und Bruchwälder) im Einflussbereich der Grundwasserabsenkung, wie z. B. der Klosterteich, der durch diesen Grundwasserkörper gespeist wird, beeinträchtigt. Es ist davon auszugehen, dass dieser Teich, wie auch noch andere durch die Grundwasserabsenkung trockenfallen werden. Es wurde weder in der Untersuchung noch in den Planunterlagen darauf eingegangen, dass es sich bei dem Klosterteich und bei weiteren feuchteabhängigen Biotopen um besonders geschütztes Biotop nach § 28 a NNatG handelt. Die Darstellungen sind unvollständig und fehlerhaft. Der Belang ist nicht richtig eingestellt. (Stadt Lüneburg, 2006)

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Vergleich der Varianten

Unter dem Gesichtspunkt Pflanzen / Biotope lassen sich auf den ersten Blick deutliche Unterschiede zwischen den Untervarianten GP 2 - 5/1 und GP 2 - 5/2 feststellen. Wird jedoch berücksichtigt, dass die B 4 bei Umsetzung der Untervariante GP 2 - 5/1 zurückgebaut werden kann und somit Zerschneidungen der Neuen Forst und des Lüner Holzes teilweise aufgehoben werden können, sind die Unterschiede nur noch in geringem Maße festzustellen.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse
Der auf der Ebene der Raumordnung nicht abgesicherte Rückbau der B 4 ist keine Maßnahme zur Minimierung des Eingriffs im Sinne des Naturschutzgesetzes. Falls die Maßnahme durchgeführt wird, ist es eine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahme im Sinne des Naturschutzgesetzes. Im Rahmen des Variantenvergleichs ist es unzulässig mögliche Kompensationsmaßnahmen, in diesem Fall sogar nur für eine Untervariante, heranzuziehen, um den Unterschied zwischen den Varianten für das Schutzgut Pflanzen zu nivellieren.

Ein korrekter Variantenvergleich kann erst durchgeführt werden, wenn die Wertigkeiten der Biotope (auch die besonders geschützten Biotope) und die Auswirkungen durch die Grundwasserabsenkung richtig eingestelt werden. In der jetzigen Form ist der Vergleich der Varianten unvollständig und damit fehlerhaft.

Spalte C: Fazit, Forderungen und Prüfaufträge

- In die Flächenbilanzen sind Wertigkeiten der Biotoptypen auf den betroffenen Flächen nordöstlich der Schlieffenkaserne und die betroffenen besonders geschützten Biotope vollständig einzubeziehen, um die Betroffenheit richtig abzubilden.
- Mögliche, im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht abgesicherte Kompensationsmaßnahmen dürfen nicht herangezogen werden, um den deutlichen Unterschied der Betroffenheit des Schutzgutes Pflanzen durch die Untervarianten zu vermindern.
- Der Vergleich der Varianten ist fehlerhaft.
- Der Untervariantenvergleich ist unter Behebung der genannten Mängel erneut durchzuführen.

Stadt Lüneburg

35

1127

ja

Tabelle 1: Untervariantenvergleich GP 2-5, Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse
- Schutzgut Tiere

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Auswirkungen

Durch die Untervariante GP 2 - 5/1 gehen insgesamt 4,5 ha Lebensraumtypen von allgemeiner bis besonderer Bedeutung und 1,3 ha von besonderer Bedeutung verloren. Gleichzeitig ist bei Untervariante GP 2 - 5/1 der Rückbau der B 4 geplant. Tierlebensräume würden wieder mit denen südlich verbunden, was eingriffsmindernd zu berücksichtigen ist. Durch die Untervariante GP 2 - 5/1 werden zwei Laichgewässer für Erdkröte und Grasfrosch getrennt, und es gehen Landlebensräume verloren. Durch den Rückbau der B 4 treten zwei isolierte Laichgewässer wieder in Kontakt, so dass insgesamt die Beeinträchtigungen als gering anzusehen sind. Potenzielle Brutvogellebensräume sind ebenfalls nur in geringem Umfang betroffen.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Die Lebensraumtypen mit besonderer und besonderer bis allgemeiner Bedeutung sind im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/1 nicht vollständig erfasst. In Karte II. 14.GP2-5: Auswirkungsprognose Tiere: Faunistische Grundbewertung, Vögel sind den Flächen nordöstlich der Schlieffenkaserne im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/1 Lebensraumtypen von allgemeiner Bedeutung, allgemeiner bis geringer bzw. geringer Bedeutung dargestellt. Hier befinden sich jedoch weitere Lebensräume mit besonderer Bedeutung bzw. besonderer bis allgemeiner Bedeutung (die mageren Grünlandstandorte als besondere Lebensräume für Heuschrecken und Tagfalter, der Raum ist ebenfalls Nahrungshabitat für den streng geschützten Grünspecht). In die Flächenbilanzen für den Verlust von Tierlebensraumpotenzial sind weitere Flächen mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung einzustellen (zusätzlich rd. 3,3 ha). Im Vergleich zu Untervariante GP 2 - 5/2 ist Untervariante GP 2 - 5/1 somit deutlich negativer zu bewerten. Der nicht abgesicherte Rückbau der B 4 ist keine Maßnahme der Eingriffsminimierung gemäß Naturschutzgesetz, sondern als mögliche

Lebensraumtypen sind außerhalb von FFH- Gebieten nicht zu erfassen.

Der Rückbau der B 4 im Variantenabschnitt GP 2-5/1 ist Bestandteil des Vorhabens. Der Rückbau ist nicht als Ausgleichsmaßnahme im Sinne der Eingriffsregelung zu verstehen, sondern als Verminderungsmaßnahme in die Vorhabensplanung integriert und als solche auch im Variantenvergleich mit einzubeziehen. Unter Berücksichtigung des Rückbaus ist die im Schutzgut Tiere getroffene Einschätzung, dass die Variante GP 2-5/1 nur geringfügig ungünstiger ist, richtig. Trotz der zweifelsohne stattfindenden Beeinträchtigung von Amphibienbeständen und von Verlusten von alten Gehölzbeständen mit hohem Tierlebensraumpotenzial im Lüner Holz, kommt bei Variante GP 2-5/1 der geplante Rückbau der B 4 zum Tragen. Hierdurch werden bestehende Trennwirkungen im Lüner Holz zurückgenommen. Es werden neue Verbindungen von derzeit isolierten Amphibienbeständen und für andere Tierarten, die im Rahmen der faunistischen Grundbewertung einbezogen wurden, wie z.B. Laufkäfer oder Fledermäuse, ermöglicht und auch die B 4-bedingten Verlärmungen in der Raderbachniederung reduziert. Diese Entlastungseffekte führen in allen für den Raum relevanten faunistischen Aspekten zu deutlichen Verminderungen der Auswirkungen. Insgesamt werden aber aufgrund der neuen Verluste von zum Teil alten Waldbeständen auch westlich der B 209 oder nördlich der Schlieffenkaserne die Nachteile von Variante GP 2-5/1 nicht vollständig aufgehoben werden. Diese Einschätzung wird sich grundsätzlich auch nicht verändern, wenn nördlich der Schlieffenkaserne die faunistischen Potenziale zu gering eingeschätzt worden wären. Es darf hier nicht vergessen werden, dass auch dieser Bereich – wie auch das Lüner Holz – stark verinselt und vorbelastet ist. Er wird durch Lärm, Verinselung, Siedlungsentwicklung und Erholungsnutzung betroffen. Folglich haben sowohl das Lüner Holz als auch die weiteren betroffenen Inseln westlich der B 209 und nördlich der

Einwender: **Nr.:** ID **Vorzugsvariante?** **Abschnitt(e)**

Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme anzusehen (s.o) und kann so nicht gegen die Beeinträchtigungen die durch die Untervariante GP 2 - 5/1 auf Amphibien entstehen gegen gerechnet werden.
Die Betrachtung der Zerschneidung bezogen auf die Bereiche mit Tierlebensraumpotenzial fehlt. Die Zerschneidungswirkungen muss für diese Räume mit berücksichtigt werden. Eine Betrachtung der Zerschneidungswirkung nur bezogen auf Amphibienlebensräume ist nicht ausreichend. Durch die unter dem Punkt Schutzgut Pflanzen erwähnte Grundwasserabsenkung können Oberflächengewässern trockenfallen. Dies kann auch zu Auswirkungen auf Amphibien führen. Die Auswirkungen auch Tierlebensräume durch Grundwasserabsenkung sind in die Betrachtung einzustellen.

Schlieffenkaserne im Schutzgut Tiere nicht die hohen Wertigkeiten, wie das grundsätzliche Biotoppotenzial vermuten lässt. Eine wesentliche Auswirkung durch Grundwasserabsenkungen im Schutzgut Tiere ist nach derzeitiger Sachlage nicht zu erwarten. Es sind keine grundwasserabhängigen Biotoptypen anzutreffen. Die relevanten Amphibiengewässer liegen in weiterer Entfernung nördlich der Trasse (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5). RV-LG: Beim Ausbau der Ostumgehung (Abschnitt 586) entsteht keine Neuzerschneidung des Lüner Holzes.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Vergleich der Varianten

Im Vergleich beider Varianten im Schutzgut Tiere insgesamt betrachtet, ist Untervariante GP 2 - 5/1 geringfügig ungünstiger. Untervariante GP 2 - 5/2 liegt über weite Strecken auf der bestehenden B 4, so dass die Flächeninanspruchnahme geringer ist und auch für alle Artengruppen deutlich weniger Flächen mit höhere Bedeutung betroffen sind. Bei Untervariante GP 2 - 5/1 kommt der geplante Rückbau der B 4 zum Tragen, der bestehende Trennwirkungen im Lüner Holz zurücknimmt und Verlärmungen in der Raderbachniederung reduziert. Diese Entlastungseffekte heben insgesamt aber die Nachteile von Untervariante GP 2 - 5/1 nicht vollständig auf.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Die Einschätzung, dass im Vergleich der Varianten die Untervariante GP 2 - 5/1 geringfügig ungünstiger ist, kann nicht geteilt werden. Insgesamt werden durch Untervariante GP 2 - 5/1 11,8 ha Tierlebensraum (die Erhöhung durch weitere Flächen (rd. 3,3 ha) ist hier noch nicht berücksichtigt) verloren. Bei Untervariante GP 2 - 5/2 sind dies 4,6 ha, die vorwiegend im Bereich vorbelasteter Flächen an der B 4 liegen. Ebenso liegen die Flächenverluste von Brutvogellebensraumpotenzial und Verlust von Amphibienlebensräumen deutlich höher als bei Untervariante GP 2 - 5/2.

Wie bereits oben erwähnt kann die mögliche, derzeit nicht abgesicherte Kompensationsmaßnahme des Rückbaus der B 4 bei Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 nicht dazu herangezogen werden, die Unterschiede zwischen den Untervarianten bezüglich des Schutzgutes Tiere zu nivellieren. In der Übersicht zum Vergleich der Varianten ist die Setzung der Bewertungskästchen in Klammern nicht erläutert. Die Aggregation zu einer Gesamtbewertung ist ohne eine Aggregationsvorschrift nicht transparent und erscheint willkürlich.

Ein korrekter Variantenvergleich kann erst durchgeführt werden, wenn die Wertigkeiten der Tierlebensräume und die Auswirkungen durch die Grundwasserabsenkung richtig eingestellt werden. In der jetzigen Form ist der Vergleich der Varianten unvollständig und damit fehlerhaft.

Spalte C: Fazit, Forderungen und Prüfaufträge

- In die Flächenbilanzen sind Wertigkeiten der Lebensraumtypen auf den betroffenen Flächen nordöstlich der Schlieffenkaserne einzubeziehen, um die Betroffenheit richtig abzubilden.
- Mögliche, im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht abgesicherte Kompensationsmaßnahmen dürfen nicht herangezogen werden, um den deutlichen Unterschied der Betroffenheit des Schutzgutes Tiere durch die Untervarianten zu vermindern.
- Vergleich der Varianten ist fehlerhaft.
- Der Vorgang der Gesamtbewertung zum Schutzgut Tiere ist transparent darzustellen.
- Der Untervariantenvergleich ist unter Behebung der genannten Mängel erneut durchzuführen.

Gemeinde Vastorf

41 349

ja

Nicht ausreichend berücksichtigt ist die Beeinträchtigung von Reh- und Schwarzwild und deren Lebensräume und Wanderkorridore. Bei der Vorzugstrasse ist dieses zwar als „wenig günstig“ eingestuft, durch den Trassenverlauf wird jedoch zwischen dem ESK und dem geplanten Verlauf der Vorzugstrasse eine für die Tierwelt nicht zu verlassende Insel geschaffen. Die Einstufung "wenig günstig" ist daher unzutreffend. In ihrer Abwägung zwischen den Untervarianten gehen die Planer selbst davon aus, dass die Varianten erhebliche Umweltauswirkungen verursachen.

Rotwild hat für den Untersuchungsraum eine hohe Indikatorfunktion zur Beurteilung von Barrierewirkungen und der Ableitung von Lebensraumkorridoren. Es handelt sich um eine charakteristische Tierart im Raum, die ausgeprägte und großräumige Wander- und Wechselbeziehungen in ihrem Lebensraum aufweist. Wenngleich Reh- und Schwarzwild lokaler gebunden sind und im Allgemeinen weniger weite Wanderungen unternehmen, so werden Rotwildwanderwege und -wechsel, die bei den weiteren Planungen zur A 39 im Hinblick auf die Durchlässigkeit zu berücksichtigen sind, auch von den genannten Arten genutzt werden. Einschätzungen und Maßnahmen, die für

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Gemeinde Altenmedingen</p> <p>- Schutzgut Tiere/Pflanzen Die Gemeinde Altenmedingen bietet viele naturschutzwürdige Landschaftsbestandteile in denen seltene Tiere ihren Lebensraum gefunden haben (Kraniche, Feuersalamander, Rotbauchunken). Dies unterstreicht den hochwertigen Lebensraum für Naherholung und Tourismus (siehe unsere Stellungnahme vom 16.11.2004).</p>	59	83	ja	581
<p>Gemeinde Weste</p> <p>Schutzgut Pflanzen und Tiere Im Bereich Wester Sunder, Wohldeide, Karlsgrün werden Vorsorgegebiete für Forstwirtschaft sowie am Wester Sunder und Röbbelbach Vorranggebiete für Natur und Landschaft durchschnitten. Das wertvolle FFH-Gebiet Röbbelbach bildet mit dem Bereich zwischen Höver, Wohldeide und über den Westersunderberg hinaus ein naturschutzwürdiges Areal, das mit seinen Biotopen einen hochwertigen Lebensraum für seltene Amphibien und Vögel (zahlreiche Kranichbrutplätze) sowie Flora darstellt. Der zuletzt genannte Bereich ist als FFH-Gebiet vorgeschlagen. Diese Biotopverbände bzw. die Biotopkette sind/ist unbedingt in ihrer Funktion für Flora und Fauna zu schützen, zumal dieses Gebiet auch von Erholungsbedürftigen und Naturfreunden wegen der einmaligen Vielfalt genutzt wird und deshalb auch beim BUND, beim Nabu und beim Landkreis Uelzen hohe Beachtung findet.</p> <p>Auch das landwirtschaftlich genutzte Gebiet zwischen Oetzendorf und Höver weist besondere Flächen mit besonderer Bedeutung auf und stellt eine wichtige Verbindung zwischen beiden Orten für Flora und Fauna dar. Die sich dort befindliche Parklandschaft besitzt ein beachtenswertes, abwechslungsreiches Potential aus trockenem und nassem Boden, was sich wiederum in der seltenen Flora und Fauna widerspiegelt.</p>	66	370	ja	

Rotwild getroffen werden, werden auch für die anderen Wildarten wie Reh- und Schwarzwild zutreffen bzw. wirksam werden.
Diese Einschätzung führt dazu, dass die Betroffenheiten des Rotwildes im Schutzgut Tiere gesondert behandelt, im Variantenvergleich als eigenes Bewertungskriterium eingestellt wurde und die explizite Einbeziehung weitere Großsäugerarten nicht erforderlich ist (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 37 ff).
Die angesprochene ungünstigere Situation der Variante GP 7-50/2 im Vergleich aufgrund der Verinselung von Wildflächen zwischen dem Elbe- Seitenkanal und der Trasse wurde im Schutzgut Tiere berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 11 f). Die Parallellage mit dem Elbeseitenkanal hat bezogen auf das Wild unzweifelhaft Vorteile. Aufgrund der Größe der „Inselflächen“ und möglicher Vermeidungsmaßnahmen – auch für das Rotwild werden in diesem Abschnitt aus derzeitiger Sicht Querungshilfen einzuplanen sein, da hier eine übergeordnete Wanderachse anzunehmen ist – ist jedoch nicht davon auszugehen, dass der Bereich zwischen Elbe- Seitenkanal und künftiger Trasse dauerhaft wildfrei sein wird.
Unabhängig davon muss im Rahmen der Planfeststellung, auf der Ebene einer konkretisierten Planung auch eine detaillierte Einschätzung der Trennwirkungen erfolgen, um darauf aufbauend die erforderlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen planen zu können, d.h. den Bedarf, die Lage und die Bauart wildgerechter Grünbrücken, Unterführungen oder anderer Maßnahmen zur Erhaltung der Durchgängigkeit für das Rotwild und der anderen Tierarten festzulegen und umzusetzen. Hierzu sind auch weitere Erhebungen und Untersuchungen zum Wild durchzuführen, die eine genauere Kenntnis über die räumliche Lage von Wildeinstandsgebieten und Wildwechseln ermöglichen.

Der Raum zwischen Altenmedingen, Strothe und Almstorf weist zweifelsohne eine sehr hohe Bedeutung als Lebensraum für seltene Tierarten auf. Dies ist jedoch kein Indiz für einen hochwertigen Naherholungs- und Tourismusraum, da die Seltenheit von Tierarten in der heutigen Kulturlandschaft unmittelbar mit deren Ungestörtheit verbunden ist und z.B. Spaziergänger und Radfahrer eher störend auf diese Arten wirken.
Hinsichtlich der Bedeutung des Gemeindegebietes für die Erholung ist auf die Ausweisung des Vorsorgegebietes für die Erholung zu verweisen, welches den Untersuchungsraum nördlich von Altenmedingen fast auf gesamter Breite abdeckt. Das Vorsorgegebiet wurde im Schutzgutbereich Erholen berücksichtigt (Unterlage 1 – Raumanalyse, Karte I.1, Blatt 1 sowie Unterlage 1 – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.12.GP1-46, Blatt 1).

Die angesprochene Bedeutung des Raumes wird in den Unterlagen entsprechend dargestellt und gewürdigt. Die das entsprechende Gebiet durchfahrenden Varianten werden für eine weitere Betrachtung als jeweils ungünstigere ausgeschieden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 8-17 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 9-17). Für das FFH- Gebiet Untere Ilmenau mit Nebenbächen wurde eine FFH- Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, welche die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele im Querschnittsbereich des Röbbelbachs geprüft hat. Insgesamt kommt die FFH- VP zu dem Ergebnis, dass durch die Vorzugsvariante keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Lebensraumtypen und Arten zu erwarten sind (Unterlage 2.2 – FFH- VP für das Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“, S. 129 ff).

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Wir befürchten generell durch die Zerschneidung der im Gemeindebereich vorhandenen sensiblen ökologischen Bereiche eine Dezimierung der vorhandenen Artenvielfalt an Pflanzen und Tieren. Wir sind der Meinung, dass dieser Verlust nicht mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gutzumachen ist.

Gemeinde Wieren

84

704

ja

3. Im Ergebnis des Untervariantenvergleichs wurde dem Schutzgut Tier eine besonders große Bedeutung beigemessen, die Schutzgüter Wasser (Kroetze, Kroetzmühle) und Boden (landw. Bodengüte/Ertragspotential besonders der Region Kahlstorf, Emern, Gr. Pretzier) als langfristige, natürliche und nicht beeinflussbare wirtschaftliche Ressourcen dagegen wurden geringer bewertet: sie sind aber auch zukünftig die wirtschaftliche Grundlage für das Leben der Menschen in diesem Bereich! Außerdem zieht ein wie auch immer gearteter Eingriff/Veränderung der Wasserverhältnisse zwangsläufig eine veränderte Beurteilung der Schutzgüter Pflanze und Tier nach sich und damit ergibt sich auch eine andere Gewichtung/Ergebnis im Untervariantenvergleich!

Im Untervariantenvergleich GP 13-20 wurde dem Schutzgut Tiere im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich ein besonderes Gewicht beigemessen, da der Raum eine hohe Bedeutung insbesondere für die Avifauna aufweist. So liegt der östliche Korridor überwiegend im IBA- Gebiet „Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich“, das eine besondere Bedeutung als Lebensraum insbesondere für Heidelerche und Ortolan aufweist. Auch die Bedeutung des Raumes als Kranichlebensraum ist sehr hoch zu beurteilen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, S. 12).

Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion sind dagegen mit maximal 1,2 ha nur in sehr geringem Umfang betroffen. Auch im Hinblick auf das Schutzgut Wasser sind den Funktionen und Betroffenheiten durch die Varianten GP 13-20/1 und GP 13-20/2 weniger Gewicht beizumessen. So liegen beide Varianten GP 13-20/1 und GP 13-20/2 außerhalb von Trinkwasserschutzzonen und Vorrang- bzw. Vorsorgegebieten. Auch Bereiche mit hoch anstehenden Grundwasserständen sind bezogen auf die Gesamtrassenlängen von ca. 21,0 km (GP 13-20/1) bzw. 20,1 (GP 13-20/2) bei Variante GP 13-20/2 mit 1,6 km und GP 13-20/1 mit 3,6 km nur in geringem Umfang betroffen. Gleiches gilt bezüglich der Beeinträchtigung von Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser. Variante GP 13-20/1 weist diesbezüglich eine Durchfahrungslänge von 0,5 km und Variante GP 13-20/2 von 0,2 km auf (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, S. 14 ff). Unabhängig davon ist auch zu beachten, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die Schutzgüter Boden und Wasser in erster Linie in Hinblick auf ihre Funktionen im Natur- und Landschaftshaushalt und als natürliche Lebensgrundlage für den Menschen zu beurteilen sind. Die wirtschaftlichen Aspekte im Zusammenhang mit der Land- und Wasserwirtschaft sind nicht Thema der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens. Diese Aspekte sind im Rahmen der Gesamtabwägung aller Belange und der landesplanerischen Beurteilung zu berücksichtigen.

Gemeinde Wrestedt

85

710

ja

Als weitere negative Auswirkungen dieser Trasse 534 sind darüber hinaus Beeinträchtigungen der Vorranggebiete für Natur und Landschaft "Bornbachtal mit Pehrsbruch" sowie "Eisenbachtal" zu nennen, sowie die Durchschneidung und der Verbrauch von etwa 5 km Ackerlandschaft der raumordnerischen Kategorie I. Insgesamt birgt deshalb die Trasse 534 aus raumordnerischer und gemeindlicher Sicht erhebliche Beeinträchtigungen und wird deshalb von der Gemeinde nachdrücklich abgelehnt.

Die Auswirkungen auf die genannten Vorranggebiete für Natur und Landschaft sind in den Untersuchungen erfasst (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23, Karte II.13.GP15-23, Blatt 2 und Untervariantenvergleich GP 21-36, Karte II.13.GP21-36, Blatt 1) und im Gesamtvergleich berücksichtigt worden. Das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen ist Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff). Für die Gemarkungen der Gemeinde Wrestedt ist für die landwirtschaftlichen Flächen höchste bis hohe Betroffenheit gegenüber einer Zerschneidung ermittelt worden (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Karte 10).

Landkreis Gifhorn

86

667

ja

2.2 UVS

Im Rahmen der Auseinandersetzung mit der Vorzugsvariante sind durch den Landkreis Gifhorn weitere Untersuchungen / Begehungen vor Ort durchgeführt worden. Hierbei haben sich Erkenntnisse ergeben, die so nicht aus den Unterlagen der UVS zu entnehmen sind und die bei der weiteren Planung zu berücksichtigen wären.

Bei einer Verschiebung der Trasse nach Westen wird eine Amphibienlebensraum allgemeiner Bedeutung (Stufe III) in größerem Maß durchschnitten als bei dem dargestellten Verlauf sowie die Anschneidung eine Amphibienlebensraumes von geringer bis allgemeiner Bedeutung (Stufe II) zu einer Durchschneidung (Unterlage 1 - UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 41-44, Karte II.13.GP41-44). Bei einer Verschiebung nach Westen wird ein

2.2.1 Vogelmoor

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Situation : Die Vorzugsvariante führt westlich von Barwedel kommend westlich am FFH-Gebiet Vogelmoor vorbei.</p> <p>Beurteilung : Im Bereich des Vogelmoores wird die Trasse sehr dicht am FFH-Gebiet entlang geführt. Sie verläuft östlich des das Vogelmoorgebiet erschließenden Wirtschaftsweges.</p> <p>Dadurch verlieren die östlich der Trasse liegenden Wald- und Landwirtschaftsflächen die Erschließung. Folglich wäre zur Erschließung der durch die A 39 abgetrennten Flächen eine neue Erschließung zu bauen. Dadurch rückten Beeinträchtigungen stärker an das FFH-Gebiet heran. Der gegenüber dem Ist-Zustand verbesserte Ausbauzustand der neuen Erschließung würde als Nebeneffekt eine Erhöhung der Störungen des Gebietes verursachen. Die Beeinträchtigung des Gebietes wäre somit größer als in der UVS dargestellt.</p> <p>In der FFH-Verträglichkeitsprüfung wird eine Verschiebung der Trasse um 50 m nach Westen empfohlen. Diese Empfehlung greift die Untere Naturschutzbehörde vom Grundsatz auf und fordert eine Verschiebung der Trasse auf die Westseite des heutigen Wirtschaftsweges (Anhang 3 Übersichtskarte Nr. 1). Dadurch bleibt die bestehende Erschließung der störungsempfindlichen Flächen östlich des Wirtschaftsweges in bisheriger Art und Weise erhalten. Eine neue Erschließung wird dann für die Flächen westlich der A39 erforderlich. Auf Grund der Größe und der wirtschaftlichen Bedeutung der angeschlossenen Flächen ist eine Investition hier sinnvoller.</p> <p>Bei der Neutrassierung sind nördlich des Vogelmoores zwei wertvolle Gebiete zu erhalten. Sie sind in der anliegenden Karte mit den Nr. 2 und 3 gekennzeichnet. (Anm.: Karte liegt Vorhabenträger vor)</p>				
<p>Landkreis Gifhorn</p> <p>Gebiet Nr.2: Es handelt sich um ein Heidegebiet (§ 28a NNatG). Es ist mit Mitteln des Landes Niedersachsen - zur nachhaltigen Sicherung des Naturhaushaltes- im Rahmen der Flurbereinigung Ehra-Lessien instand gesetzt und entwickelt worden. Die Gemeinde Ehra-Lessien ist verantwortlich für den Erhalt des Gebietes.</p>	86	668	ja	
<p>Landkreis Gifhorn</p> <p>Gebiet Nr. 3: Es handelt sich um einen Bodenabbau. Die Fläche ist für den Naturschutz von höchster Bedeutung. Sie ist Lebens- und Reproduktionsraum für viele gefährdete Tierarten. Nachgewiesene Arten : - Flussregenpfeifer - Kreuzkröte - Knoblauchkröte - Erdkröte - Grasfrosch</p> <p>Forderung : Seitens der Naturschutzbehörde werden folgende Änderungen gefordert. Sie sind im Raumordnungsbeschluss als Maßgaben für das spätere Planfeststellungsverfahren zu formulieren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verschiebung der A 39 auf die Westseite des vorhandenen Wirtschaftsweges im Bereich des FFH-Gebietes Vogelmoores. 2. Kein verbesserter Ausbauzustand auf dem Wirtschaftsweg östlich der A 39 3. keine Arbeitsstreifen östlich der A 39 4. Neubau der Erschließung für die landwirtschaftlichen und Waldflächen erfolgt auf dem Arbeitsstreifen westlich der A 39 <p>Seitens des NLWKN, Bezirksstelle Süd, wird in Jahr 2006 mit einem Verfahren zur Ausweisung eines FFH-Naturschutzgebietes im Vogelmoor begonnen. Abstimmungstermine sind bereits erfolgt. Dabei wird eine Erweiterung der Naturschutzgebietsfläche um das Naturschutzgebiet herum erfolgen. Die neue NSG-Abgrenzung ist einzuarbeiten. Auswirkungen auf den Variantenvergleich sind zu erwarten und zu berücksichtigen. Eine Karte der geplanten NSG-Grenze ist als Anlage beigefügt (Anhang 3 Übersichtskarte 2). (Anm.: Karte liegt dem Vorhabenträger vor)</p>	86	669	ja	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Altmarkkreis Salzwedel	88	526	ja	
4. Untere Naturschutzbehörde (UNB)				Ohne Kommentar
<p>Den Ausführungen im Erläuterungsbericht und dem Ergebnis für die Linienführung der Bundesautobahn A 39 zum Raumordnungsverfahren - Abschnitt im Altmarkkreis Salzwedel - kann zugestimmt werden (GP-13-46/3).</p>				
<p>Auch wenn auf dem Teilabschnitt S.-Anhalt - Altmarkkreis Salzwedel - mit der dargestellten und untersuchten Ostvariante (Teilvariante GP 13-46/3 mit den Abschn. 542, 544, 545 und 551) keine direkte Betroffenheit für das FFH-Gebiet "Ohreaue" vorliegt, so muss aber davon ausgegangen werden, dass eine mögliche Zerschneidung von Rast- und Nahrungsraum für Gastvogelarten besteht und im Zusammenhang möglicher Wechselbeziehungen zu den Schlafplätzen. Das betrifft insbesondere den Kranich, nordische Gänse, Kiebitz und Goldregenpfeifer, wie es auch in der Studie zu den Rastvogelarten sowie aus Hinweisen zugeordnet wurde. Eine ähnliche Betroffenheit ergäbe sich für den Kranichbrutplatz. Teilweise würde es mit dieser Trassenführung auch zu einer Zerschneidung ökologisch wertvoller Waldgebiete, als Brutplatz seltener Vogelarten, kommen. Im Offenlandraum würde es die bereits erwähnten Rast- und Nahrungsräume betreffen. Im Bereich der Dumme käme es zu erheblichen Einschnitten und Beeinträchtigungen der Niederung und dem Lebensraum des Fischotters.</p>				
Nds. Forstamt Danndorf	145	727		
<p>Der Artenreichtum bei den Tierarten hängt vermutlich mit der Immobilität einiger Arten zusammen. Tiere mit sehr kleinem Aktionsradius haben sich während der großen Rodungsphasen unseres Raumes in die letzten verbliebenen Wälder zurückgezogen. Sie haben es nicht geschafft, neu entstandene Waldflächen zu besiedeln. Bei Tierarten gibt es Hinweise auf den Feuersalamander oder auch einige Laufkäferarten. Ebenso dürften typische Waldarten der FFH-Anhanglisten wie der Hirschkäfer oder der Eremit auf dauerhafte Bestockungen und damit historisch alte Wälder angewiesen sein. Ihnen reicht zum Überleben auch stellenweise eine Restbestockung mit natürlichen Baumarten. Wird ihr Lebensraum zerstört oder auch nur kurzfristig verändert (z. B. während der Bauphase) kann es zum lokalen Aussterben der Populationen kommen. In der Pflanzenwelt sind vor allem Arten mit schwierigen Ausbreitungsmechanismen fast ausschließlich in historisch alten Wäldern zu finden. Die besonders hohe Artenvielfalt, vor allem von gefährdeten und seltenen Arten, in historisch alten Waldstandorten ist heutzutage unumstritten. Alte Waldstandorte mit ihrer individuellen Ausprägung und spezifischer Lebewelt können in der heutigen Kulturlandschaft nicht "neu erzeugt" werden. Zerstörungen oder erhebliche Beeinträchtigungen von Wäldern alter Waldstandorte sind im Sinne der Eingriffsregelung grundsätzlich nicht ausgleichbar (vgl. Breuer 1991), . .</p>				
<p>Siehe auch Kommentar zur ID 725 (Niedersächsisches Forstamt Danndorf) [145] in Kapitel 3.03. Die Meinung des Einwenders der hohen Bedeutung alter historischer Waldstandorte auch für Tiere wird geteilt. Dies war auch der Grund, dass diese Standorte im Zuge der faunistischen Grundbewertung als Kriterium aufwertend berücksichtigt wurden (Unterlage 1 – UVS – Raumanalyse, S. 141). Dass Eingriffe in historisch alte Waldstandorte grundsätzlich nicht ausgleichbar seien, kann aber pauschal so nicht akzeptiert werden. Denn nicht jeder historisch alte Waldstandort hat die gleichen Lebensraumqualitäten. In Anhängigkeit von der Baumartenzusammensetzung, der Struktur des Waldes, der abiotischen Verhältnisse und vor allem der jeweiligen Bewirtschaftungsformen – auch in historisch alten Waldstandorten wird Forstwirtschaft betrieben, d.h. auch hier kann und wird es zeitweise Kahlschläge gegeben haben – ist die Bedeutung für die Fauna natürlich unterschiedlich zu beurteilen. Im Rahmen der Planfeststellung und der Eingriffsregelung sind diesbezüglich weitere Untersuchungen durchzuführen, welche die Erfassung der tatsächlichen Ausprägung der Tiergemeinschaften und der Lebensraumfunktionen der historisch alten Waldstandorte zum Ziel haben muss. Hieran sind dann Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung und Ausgleichsmaßnahmen zu orientieren. Auch bei Vorkommen von besonderen, immobilen Tierarten sind Ausgleichsmaßnahmen durchaus denkbar. So können z.B. Hirschkäfer bzw. von Hirschkäfern befallene Baumstubben erfolgreich umgesiedelt werden. Auch für den genannten Feuersalamander sind vielfältige Artenschutz- und Biotopoptimierungsmaßnahmen grundsätzlich denkbar. Ob dies gelingt, hängt jedoch immer mit der jeweiligen örtlichen Situation des historisch alten Waldes und dessen Funktionen für Tiere zusammen.</p>				
Nds. Forstamt Danndorf	145	729		
<p>6. Schutzgut Pflanzen Beispielhafte Überprüfungen der Erfassung beim Schutzgut Pflanzen lassen erhebliche Zweifel an der Genauigkeit der Erfassung aufkommen, wie sich z. B. für den Raum um Breitenhees herausstellte. Die Erfassung im Rahmen der Erstellung der Planungsunterlagen wurde offensichtlich über Luftbildinterpretationen vorgenommen. Dieses historisch alte Waldgebiet ist aber ein sehr strukturreiches Waldgebiet mit alten naturnahen Bestockungen, jüngeren Laubbaumbeständen und vielschichtigen Nadelwäldern. In den Nadelbaumbeständen sind fast überall noch die Reste der Vorbestockung zu finden. Eine Abgrenzung, Zuordnung zu Biotoptypen über Luftbilder ist daher schwierig und die anschließende Bewertung kann folglich zu Fehlern führen.</p>				
<p>Für die Fragen zur Bestandserfassung der Biotoptypen sei zuerst auf die Fläche des Untersuchungsgebietes in einer Größe von über 1.200 km² verwiesen, auf der ca. 50.000 Biotoptypen abgegrenzt wurden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 64 f). Dass bei dieser Größe des Untersuchungsgebietes und der Anzahl der abgegrenzten Flächen die eine oder andere Fläche falsch eingestuft wird, ist nicht auszuschließen. Im Zuge der Geländeüberprüfung der Luftbildkartierungen wurden zwischen 80 und 90 % der Flächen nochmals begangen. Bezogen auf die Länge der betrachteten Varianten kann weiterhin davon ausgegangen werden, dass sich</p>				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Größere zusammenhängende alte Eichenbestände südwestlich von Breitenhees – nördlich von Zittel sind als WZ sonstiger Nadelforst erfasst und mit nur einer mittleren Wertstufe belegt. Gleiches gilt für mehrere kleinere Eichenaltholzbestände östlich von Breitenhees. Die Eichenflächen haben oft die typische Nadelbaumbeimischungen der Lüneburger Heide und wurden daher vermutlich im Luftbild fälschlich als Nadelwaldflächen erfasst. Es sind zumindest überwiegend naturnahe Bestände des bodensauren Eichenmischwaldes des Tieflandes und diese bilden den Lebensraum der dort bekannten Hirschkäferpopulation.

entsprechende Fehler auf alle Varianten gleichermaßen auswirken. In der Praxis von Biotopkartierungen dieser Größenordnung sind Fehlertoleranzen bis zu 5 % kein Mangel (siehe z.B. Günther, Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (2004): Gegenwart und Zukunft der flächendeckenden Biotop- und Nutzungstypenerfassung in Sachsen-Anhalt).
Der in diesem Bereich liegende Trassenabschnitt 539 wurde aus umweltfachlicher Sicht sowie im Gesamtvergleich ausgeschlossen (Erläuterungsbericht, S. 234 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 44 ff).

Nds. Forstamt Danndorf

145

730

7. Schutzgut Tiere

Maßnahmen zur Minderung der Zerschneidung von Lebensräumen bei Wildtierarten und der damit verbundenen Trennung von Populationen sind in die Planungen mit einzubeziehen (z. B. im Bereich von Gewässerquerungen Brückenbauwerke weitläufiger gestalten, Grünbrücken als Überquerung oder Talbrücken als Unterquerung zur Verbindung zerschnittener Populationsräume).

Im Zusammenhang mit der Zerschneidung von Lebensräumen wird darauf hingewiesen, dass z. B. die Datenlage zu den Wanderwegen des Rotwildes nur unzureichend bekannt ist und das hierfür entsprechende Untersuchungen fehlen, so dass die Unterlagen in dieser Hinsicht eine Beurteilung der Folgen des Eingriffs nicht zulassen. Ergänzende Untersuchungen werden gefordert, um bauliche Maßnahmen zur Minderung der Zerschneidungseffekte erfolgreich gestalten zu können. Nach bisherigen örtlichen Erfahrungen liegen derartige Hauptdurchzugsbereiche des Rotwildes z. B. nördlich des VW-Versuchsgeländes und nördlich des Emmerholzes bei Hankensbüttel.

Die Daten zum Rotwild wurden aufbauend auf den faunistischen Arbeitskreissitzungen im Wesentlichen von den Kreisjägerschaften bzw. den Hochwildringen und der Rotwild AG zentral abgefragt. Die weitergegebenen Informationen ergaben ein umfassendes Bild sowohl zu den Kerngebieten der Rotwildeinstandsgebiete als auch zu bestehenden und mit hoher Wahrscheinlichkeit zu vermutenden Wechselbeziehungen und Wanderkorridoren. Die UVP im ROV zielt auf die Ermittlung der erheblichen Umweltauswirkungen und raumbedeutsamen Auswirkungen ab. Die erhobene Datenlage reicht für eine qualifizierte Gefährdungsabschätzung aus. Aus der Kenntnis der Kerngebiete, der Habitatsprüche und der Verhaltensweise des Rotwildes, größere Wanderungen zu unternehmen, lassen sich Schlussfolgerungen ziehen, die für eine sachgerechte Planungsentscheidung ausreichen.
So wurden auch die genannten Wildwechsel nördlich des VW- Testgeländes und des Emmer Holzes aus den Daten abgeleitet und im Variantenvergleich berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.13.GP1-46, Blatt 4).
Die konkrete Planung, an welchen Stellen, in welcher Anzahl und in welcher Bauart wildgerechte Grünbrücken, Unterführungen oder andere Gestaltungsmaßnahmen zur Erhaltung der Durchgängigkeit für das Rotwild vorzusehen sind, ist Aufgabe der Planfeststellung. Hierzu sind auf der Basis einer konkretisierten Trassenplanung auch Untersuchungen durchzuführen, die eine genauere Kenntnis über die räumliche Lage von Rotwildwechseln ermöglichen.

Nds. Forstamt Unterlüß

149

971

5. Schutzgut Pflanzen

Beispielhafte Überprüfungen der Erfassung beim Schutzgut Pflanzen lassen erhebliche Zweifel an der Genauigkeit der Erfassung aufkommen, wie sich z. B. für den Raum um Breitenhees herausstellte:

Größere zusammenhängende alte Eichenbestände südwestlich von Breitenhees - nördlich von Zittel sind als WZ sonstiger Nadelforst erfasst und mit nur einer mittleren Wertstufe belegt. Gleiches gilt für mehrere kleinere Eichenaltholzbestände östlich von Breitenhees. Die Eichenflächen haben oft die typischen Nadelbaumbeimischungen der Lüneburger Heide und wurden daher vermutlich im Luftbild fälschlich als Nadelwaldflächen erfasst. Es sind zumindest überwiegend naturnahe Bestände des bodensauren Eichenmischwaldes des Tieflandes und diese bilden den Lebensraum der dort bekannten Hirschkäferpopulation.

Aus forstfachlicher Sicht ist hier nachzubessern.

Text wie Forstamt Danndorf [145],) - Siehe deshalb Kommentar zur ID 729 in diesem Kapitel.

Nds. Forstamt Unterlüß

149

972

6. Schutzgut Tiere

In den Abschnitten 524, 533, 539, 548, 560, 561, 562, 563, 585, u. a. sowie bei allen Varianten zur Querspange werden Wanderwege des Rotwildes beeinträchtigt. Die Datenlage zu den Wanderwegen des Rotwildes ist in diesen Bereichen unzureichend, so dass die Folgen des Eingriffs sich nicht beurteilen lassen. Ergänzende Untersuchungen werden gefordert, um bauliche Maßnahmen zur Minderung der Zerschneidungseffekte erfolgreich gestalten zu können. Nach bisherigen örtlichen Erfahrungen liegen derartige Hauptdurchzugsbereiche des Rotwildes z. B. nördlich des VW-Versuchsgeländes und nördlich des Emmerholzes bei Hankensbüttel. Maßnahmen zur Minderung der Zerschneidung von Lebensräumen sind auch für andere Arten (z. B. Fischotter, Biber) in die Planungen mit einzubeziehen und die Wanderungsmöglichkeit durch weitläufig gestaltete Brückenbauwerke, Grünbrücken als Überquerung oder Talbrücken als

Siehe hierzu Kommentar zur ID 730 (Niedersächsisches Forstamt Danndorf) [145] in diesem Kapitel.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Unterquerung zur Verbindung zu erhalten.				
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	763		
Naturschutz: Allgemeine Hinweise: Amphibien, Reptilien Die A 39 wird, egal auf welcher Trasse sie geführt wird, neben dem Elbe-Seiten-Kanal und der A 7 eine weitere unüberwindbare in Nord-Süd Richtung verlaufende Sperre für nicht flugfähige und wenig mobile Arten wie z.B. Amphibien und Reptilien sein. Das heißt, insbesondere für Arten aus dem kontinentalen Raum, die bspw. in der Vergangenheit (Zeitraum mehrere hundert Jahre) nach Westen vorgedrungen sind (Rotbauchunke, Wechselkröte, Springfrosch, Zauneidechse) wird es in der Zukunft keine Chance mehr geben, natürliche, ggf. klimatisch bedingte Ausbreitungsprozesse ablaufen zu lassen. Hier könnten nur Landbrücken (Untertunnelung der Straße, Grünbrücken, Aufständungen der Straße) zur Vermeidung beitragen. Dieses Problem stellt sich jedoch bei jeder stark befahrenen und breiten Verkehrsstrasse. Die A 39 wird also auf jeder Trasse zu weiteren Zerschneidungseffekten führen, die in der Regel großräumig gesehen auch nicht kompensierbar sind. Lage, Umfang und Anzahl der Querungshilfen wären zumindest überschlägig im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zu ermitteln und als Maßgabe in die Landesplanerische Feststellung zu übernehmen				Anzahl, Lage und Art der Querungsmöglichkeiten für Tiere richten sich nach der zu verwirklichenden Trasse und sind in den nachfolgenden Planungsschritten detailliert zu betrachten.
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	764		
Fischotter: Der gesamte geplante Raum, schwerpunktmäßig insbesondere die Gewässer, sind als Jahreslebensraum des Fischotters zu bewerten. Für den Fischotter sind insbesondere die Durchgängigkeit von Ilmenau und Gerdau als Wanderkorridore von erheblicher Bedeutung. Ebenso die Gewässerverbindungen im Raum Wittingen nach Osten über die Ise zur Ohre, der Anschluss nach Westen über die Ise zur Aller sowie schließlich zum Lutter-Lachte-Aschau-System. Notwendig ist die Erhaltung der Durchgängigkeit der Gewässer für den Fischotter sowie Vermeidung jeglicher Gefährdung durch den Straßenverkehr (weiträumig überspannende Brückenbauwerke, Bermen, Leitstrukturen sowie Deckungsangebot).				Der Bau von fischottergerechten Querungen ist vorgesehen und entsprechend in der Auswirkungsprognose berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 37 f).
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	765		
Biber: Aus dem Planungsgebiet liegen aktuell keine Daten über Bibernorkommen vor. Lediglich aus 1999 besteht eine Meldung südöstlich von Gifhorn im Allerkanal, die nicht aktualisiert werden konnte. Langfristig gesehen ist von einer Besiedlung der Region durch den Biber aus dem Drömling auszugehen. Für den Bereich der Ilmenau ist derzeit keine Biberansiedlung bekannt. Es existiert lediglich ein unbestätigter Nachweis aus der Neetze. Grundsätzlich ist jedoch innerhalb der nächsten 5 bis 10 Jahre mit einer weiteren Ausbreitung des Bibers von der Elbe aus Ilmenau-aufwärts zu rechnen. Der gesamte Gewässerkomplex um die Ilmenau ist trotz einiger stark ausgebauter Gewässerstrecken langfristig gesehen als Biberlebensraum anzusehen. Der Biber ist durchaus in der Lage 10 bis 15 km pessimale Gewässerstrecke zu durchwandern, wenn in solchen Bereichen auch keine Ansiedlung erfolgen wird. Demnach kann es nur im Sinne eines vorausschauenden Artenschutzes für die FFH-Anhang II-Art sein, dem Biberschutz auch hier im Hinblick auf ungefährdete Wanderfähigkeit und Ansiedlung gerecht zu werden. Maßnahmen zur Erhaltung und/oder Schaffung der Durchlässigkeit der Fließgewässer sowie zur Verhinderung von Verkehrsopfern sind unter diesem Aspekt auch für den Biber erforderlich. Durch den Schutz des Fischotters sollten die sich ergebenden Synergieeffekte genutzt werden.				Der Bau von fischottergerechten Querungen ist vorgesehen und entsprechend in der Auswirkungsprognose berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 37 f).
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	766		
Fledermäuse: Für den betroffenen Bereich liegen diverse Nachweise von Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie und auch zwei Anhang II-Arten vor (siehe Anlage 3). Die vorliegenden Nachweise zum Vorkommen der Fledermausarten können nur Stichproben darstellen, geben aber einen ersten Hinweis auf einen Teil der zu erwartenden Arten wieder. Allein von der Biotopausstattung der Flächen der Trassenvarianten her, ist mit mindestens 10 Fledermausarten zu rechnen, die selbst wenn ihre Quartiere im Siedlungsbereich liegen, Wälder und andere gehölzreiche Habitats als Jagdgebiet nutzen. So erhält das Funktionsgefüge Quartier - Jagdgebiet der Fledermäuse eine immense Bedeutung für das Planungsgebiet.				Wie bereits im Rahmen der Aufstellung des faunistischen Untersuchungsprogramms und der Abstimmungen mit den Verbänden und Behörden festgestellt, liegen Daten zu Fledermäusen nur punktuell vor. Es handelt sich überwiegend um Quartiernachweise von Fledermauskennern, Naturschutzverbänden und Behörden, die sich meist auf Quartiere im Siedlungsbereich beziehen und meist auch längere Zeit zurückliegen. Fledermäuse sind eine insbesondere für alte Wälder und strukturreiche Offenlandschaften charakteristische Tierartengruppe. Die Vorkommen von Fledermäusen sind

Da die Populationen aller Fledermausarten nach der FFH-Richtlinie (Anhang IV, einschließlich Anhang II), in einem günstigen Erhaltungszustand erhalten werden müssen und davon auszugehen ist, dass mindestens die besonders waldbezogenen Arten durch die Trassenführung erheblich beeinträchtigt werden können, ist es aus fachlicher Sicht unverzichtbar, durch Untersuchungen zu prüfen, insbesondere in welchen Waldbereichen wichtige Flugstraßen und Jagdgebiete betroffen sind.

Entsprechende Kartierungen können zwar detailliert im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nachgeholt werden; zum jetzigen Zeitpunkt bestünde aber aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit, dass flächendeckend in den Waldgebieten wichtige Jagdgebiete und Flugstraßen sowie Quartiere der Anhang II- und IV- Fledermaus-Arten betroffen sein können, die Notwendigkeit, im Sinne des Vorsorgeprinzips als Maßgabe in der Landesplanerischen Feststellung Maßnahmen festzulegen, die eine erhebliche Beeinträchtigung ausschließen. Hierzu sind Leitstrukturen alle 500m über die Trasse, z.B. in Form der Anlage von Grünbrücken, Baumreihen und Hecken zu schaffen. Außerdem wären als Ersatz für ggf. verloren gehende Quartierbäume entsprechende Höhlenbäume in anderen für Fledermäuse interessanten Waldbereichen dauerhaft bis zum natürlichen Verfall zu erhalten.

sehr stark von bestimmten Strukturmerkmalen (z.B. Vorkommen potenziell geeigneter Quartiere, Altholzbestände mit Spechthöhlen, Gebäudequartiere, etc.) und räumlich-funktionalen Beziehungen des Naturraumes (z.B. Nähe und Erreichbarkeit von Sommer- und Winterquartieren und Vorkommen geeigneter artspezifischer Jagdgebiete) abhängig. Eine Extrapolation aus einzelnen Artnachweisen auf den Gesamtlebensraum ist damit schon grundsätzlich nur bedingt möglich.

Für eine valide Potenzialbewertung, die im Rahmen des Variantenvergleiches flächendeckend die gleiche Qualität aufweisen muss, sind flächendeckende und systematisch erhobene Daten zu den Fledermausvorkommen und zu den relevanten Strukturparametern erforderlich, die sowohl eine Ableitung möglicher Quartierstandorte als auch der Jagdgebiete erlaubt. Die vorliegenden Daten reichen hierfür nicht aus. Der Kartieraufwand, um die notwendige Qualität zu erreichen, ist jedoch im Hinblick auf den geringen zusätzlichen Erkenntnisgewinn für die faunistische Potenzialbewertung im Rahmen der Linienfindung unverhältnismäßig hoch.

Über den faunistischen Wert alter Wälder und strukturreicher Offenlandschaften, für die Fledermäuse charakteristisch sind, geben auch andere Artengruppen Auskunft. In alten Wäldern sind Vögel wie z.B. Spechte von Bedeutung. Auch das Rotwild wird für die faunistische Bewertung der Wälder herangezogen. In strukturreichen Offenlandschaften sind ebenfalls Vögel sowie bei Vorkommen von Gewässern auch Amphibien wichtige charakteristische Arten, für die entsprechende Kartierungen und Potenzialbewertungen durchgeführt wurden.

Im Rahmen der Arbeitskreise zur Aufstellung des faunistischen Untersuchungs- und Bewertungsprogramms wurde dies eingehend besprochen. Das Vorgehen, keine Fledermäuse im Rahmen der Linienfindung zu erfassen, konnte von den Beteiligten nachvollzogen werden.

Es ist unstrittig, dass die Neutrassierung der Autobahn zu erheblichen Auswirkungen bei Fledermäusen führen kann. Aus diesem Grund sind im Rahmen der Planfeststellung die notwendigen Kartierungen und Erfassungen von Quartierstandorten, Jagdgebieten und Wander- bzw. Flugachsen durchzuführen, um darauf aufbauend im Rahmen der Eingriffsregelung die Auswirkungen bestimmen und die erforderlichen Maßnahmen festlegen zu können. Die Maßnahmen müssen dann in erster Priorität auf die Vermeidung von Auswirkungen abzielen. Dies kann z.B. durch geringfügige Verschiebungen der Trasse, durch die entsprechende landschaftliche Einbindung und Schaffung von Leitstrukturen bzw. Überflughindernissen und durch speziell gestaltete bzw. angeordnete Unter- oder Überführungen bis hin zur Grünbrücke auch erreicht werden. Bei unvermeidbaren Auswirkungen sind weitere Habitatoptimierungsmaßnahmen, Schaffung von Ersatzquartieren (z.B. auch in den Brückenwiderlagern), Schaffung neuer Leitlinien und anderes mehr einzuplanen.

Den Umfang und die Art derartiger Maßnahmen bereits jetzt im Rahmen der landesplanerischen Festlegung festlegen zu wollen, ist verfrüht. Je nach den Standortverhältnissen (z.B. Einschnitts- oder Dammlage) sind unterschiedliche Maßnahmen vorzusehen. Ebenso ist nicht zu erwarten, dass alle Wälder die gleiche Bedeutung für Fledermäuse haben werden. Die strukturarmeren und jüngeren Kiefernforsten, die im Untersuchungsraum sehr stark vertreten sind, haben ein geringeres Potenzial als alte Laubwälder mit zahlreichem Altholzbestand. Art und Umfang der Maßnahmen sind in der Planfeststellung einzelfallbezogen anhand der Kartierungsergebnisse und der Auswirkungsermittlungen zu planen und festzulegen. Die gesetzliche Notwendigkeit hierfür ergibt sich aus NNatG §§ 7ff.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Fischadler und Kranich nicht enthalten, d. h. den Großvogelschutz nicht angemessen berücksichtigen. Im Rahmen der bisherigen Erörterungstermine wurden von hier aus dem NLStBV alle verfügbaren Daten der o. g. Vogelarten zur Verfügung gestellt. Die Daten wurden jedoch nur zum Teil eingearbeitet. Die Potenzialbewertung für bestimmte Arten ist unzureichend (Weiß- und Schwarzstorch, Fischadler, Kranich). Folgende Gefährdungen für die Avifauna ergeben sich bei den einzelnen Korridor-Varianten:

Westkorridor mit W-E-Verbindungskorridor im nördlichen Bereich: mehrere Kranichbrutplätze, sowie Nahrungshabitate von Kranichen und Schwarzstörchen.

Mittel- und Ostkorridor im nördlichen Bereich: jeweils mehrere Brutplätze von Kranich, Weißstorch, Schwarzstorch, Uhu und Rohrweihe sowie Nahrungshabitate von Kranichen und Schwarzstörchen.

Zentralbereich: jeweils mehrere Kranichbrutplätze, sowie Rotmilanbrutplatz und ca. 10% des Landesbestandes an Grauammer-Brutplätzen sowie Nahrungshabitate von Kranichen und Weißstörchen sowie Kranichrastplätze. Querspangenkorridore: jeweils mehrere Schwarzstorch- und Kranichbrutplätze sowie Nahrungshabitate von Kranichen, Weiß- und Schwarzstörchen.

B 4-Korridor: jeweils mehrere Kranich- und Schwarzstorchbrutplätze, Rotmilanbrutplatz sowie Nahrungshabitate von Fischadler, Schwarz- und Weißstörche.

Mittel- und Ostkorridor im südlichen Bereich: jeweils mehrere Brutplätze von Kranich, Schwarz- und Weißstorch sowie Weißstorchnahrungshabitate.

Gewichtet man die Korridore nach der Zahl der potenziell beeinträchtigten Großvogel-Brutpaare, so ergibt sich, dass das Gefährdungspotential hinsichtlich der Avifauna für den Zentralbereich und den B 4-Korridor am geringsten einzustufen ist, im "Mittelfeld" liegen die beiden Nordkorridore (Westkorridor sowie Mittel- und Ostkorridor) und das größte Gefährdungspotential weisen die Querspangenkorridore und der Mittel- und Ostkorridor im südlichen Bereich auf.

Aufgrund der großen bis sehr großen Arealansprüche der Großvogelarten Schwarzstorch, Kranich, Weißstorch, Seeadler und Fischadler wäre eine Erfassung dieser Arten über Probeflächen auch nicht zweckdienlich. Auch das niedersächsische Bewertungsverfahren von Brutvogellebensräumen nimmt die Großvogelarten mit großem Aktionsraum aus dem Punktsystem der Bewertung ausdrücklich heraus. Die Brutgebiete und die Nahrungshabitate dieser Arten werden in Abhängigkeit von der Entfernung zum Horst / Brutplatz gesondert gewertet. Dieser Vorgehensweise wurde gefolgt. Die Daten sowohl zu den Brutplätzen (genaue Lage und Bruterfolg) als auch zu potenziellen Nahrungshabitaten wurden zusätzlich zur Kartierung der Probeflächen bei den zuständigen amtlichen Stellen sowie den Verbänden flächendeckend abgefragt und erhoben. Hervorzuheben sind insb. die Daten:

- des NLWKN (Fisch- und Seeadler),
- der zuständigen Schwarzstorchbeauftragten (Herr Nottorf und Herr Rothfuchs) und
- der zuständigen Kranichbeauftragten (Herr Böhning und Herr Seebass).

Die wertbestimmenden Großvogelarten sind im gesamten Untersuchungsraum insgesamt gut erfasst. Die erhobenen Brutplätze wurden im gesamten Untersuchungsraum und darüber hinaus digitalisiert und im Rahmen der Abgrenzung der avifaunistischen Funktionsräume und der Gesamtbewertung des Untersuchungsraumes (Potenzialbewertung), wie vom niedersächsischen Bewertungssystem vorgesehen, umfassend und flächendeckend mit einbezogen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 144).

Im Rahmen der Arbeitskreise zur Fauna wurde festgelegt, dass die genauen Brutplätze der Brutvogelarten nicht kartografisch dargestellt werden sollen, da es sich um sehr sensible Bereiche handelt. Dies mag ggf. den Eindruck erwecken, dass die Daten unvollständig wären. Textlich und tabellarisch wurden die Ergebnisse in der UVS (Unterlage 1 – UVS- Raumanalyse, S. 188 ff) eingearbeitet und dargestellt.

Diese Kenntnisse ermöglichten die ausführliche gesonderte Auswirkungsermittlung auf Großvogelarten im Rahmen der Variantenvergleiche (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 31 ff). Die Ergebnisse wurden jeweils mit Textkästen in den Plänen und tabellarisch in den Auswirkungstabellen dargestellt. Bezüglich der Anmerkung im letzten Absatz zu den Gefährdungspotenzialen der Großvogelarten in den Korridorabschnitten kann die Aussage, dass der B 4-Korridor am geringsten einzustufen ist, nicht nachvollzogen werden, da gerade im Bereich des B 4-Korridors insb. am Kainbach einige Kranich- und Schwarzstorchbrutplätze sehr nah an der Trasse liegen. Selbst unter Einbeziehung der bestehenden Vorbelastungen der B 4 können Auswirkungen auf Großvogelarten hier nicht ausgeschlossen werden (Unterlage 1 – UVS- Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2 und Blatt 3).

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

768

Hirschkäfer:

Im Bereich der Vorzugsvariante befindet sich ein Vorkommen des Hirschkäfers, einer Anhang II Art der FFH-Richtlinie (s. Anlage 4).

Die eher kleinräumiger und lokal vorkommenden Artengruppen wie Käfer, Falter oder auch Heuschrecken wurden im Rahmen der faunistischen Grundbewertung, d.h. der generellen Bedeutung des Biotoptyps für jede Artengruppe, berücksichtigt. Lebensräume mit hohem Potenzial für diese Artengruppen, für den Hirschkäfer sind dies vor allem alte Laubwaldbestände, wurden entsprechend hoch bewertet (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 140 ff).

In der Planfeststellung sind weitere Erfassungen durchzuführen und die Auswirkungen und notwendigen Maßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung detailliert zu bestimmen. Das genannte Vorkommen ist dann entsprechend zu berücksichtigen.

Aus anderen Räumen, z.B. in Hessen, ist bekannt, dass Hirschkäfer auch sehr nah an Autobahnen in großer Anzahl vorkommen können. Entscheidend für das Vorkommen des

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				Hirschkäfers sind sicher in erster Linie die Habitat- bzw. Waldstrukturen. Auch der Aktionsraum, insb. der Weibchen des Hirschkäfers, ist relativ gering. Im Rahmen der Planfeststellung sollte es folglich möglich sein, durch geeignete Maßnahmen die Auswirkungen auf den genannten Bestand zu minimieren und den Bestand zu sichern.
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	769		Die Rotwildeinstandsgebiete sowie die Rotwildwanderbeziehungen sind ermittelt und im Variantenvergleich berücksichtigt worden. Anzahl, Lage und Art der Querungsmöglichkeiten für Tiere richten sich nach der zu verwirklichenden Trasse und sind Bestandteil der nachfolgenden Planungsschritte.
Rotwild: Sowohl in der westlichen als auch in der östlichen Trasse sind im größeren Maß Waldgebiete betroffen, die tatsächliche und potentielle Lebensräume des Rotwildes bilden. Innerhalb der östlichen Trasse liegen viele kleinere Wälder, die als "Trittsteine" nach Osten und Nordosten für das Rotwild von großer Bedeutung sein können. Die Trassen erschweren eine entsprechende Ausbreitung oder verhindern sie möglicherweise völlig. Geeignete Querungsbauwerke (Grünbrücken o. ä.) im Abstand von jeweils maximal 500 m wären im Bereich der traditionellen Wanderrouten aus fachlicher Sicht als Vermeidungsmaßnahme erforderlich. Die Trassenführung der Vorzugsvariante zwischen Knesebeck und Ehra-Lessin führt zwar ebenfalls durch wertvolle große Waldgebiete, doch ist bereits durch die VW-Versuchsstrecke von einer bestehenden Beeinträchtigung der Wanderung mobiler Säugetiere auszugehen und daher eine erhebliche Beeinträchtigung durch den Trassenbau vermutlich nicht gegeben. Leitsysteme und ggf. Querungshilfen (Grünbrücken o. ä.) ermöglichen hier prinzipiell im Norden und Süden die Trasse und die Versuchsstrecke noch innerhalb des Waldes zu umgehen.				
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	770		Die eher kleinräumiger und lokal vorkommenden Artengruppen wie Käfer, Falter oder auch Heuschrecken wurden im Rahmen der faunistischen Grundbewertung, d.h. der generellen Bedeutung des Biotoptyps für jede Artengruppe berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 140 ff). In der Planfeststellung sind weitere Erfassungen durchzuführen und die Auswirkungen und notwendigen Maßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung detailliert zu bestimmen. Die genannten Vorkommen sind dann entsprechend zu berücksichtigen. Da es sich um mehr kleinflächig vorkommenden Arten handelt, sollten im Rahmen der weiteren Planungsschritte ausreichend Möglichkeiten zu Vermeidungsmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen verbleiben, die den Erhalt der Arten sichern können.
Weitere seltene und besonders geschützte Arten: Im Trassenverlauf befinden sich als weitere besonders geschützte Arten Schillerfalter und Steppengrashüpfer (s. Anlage 4), letztere Art ist als stark gefährdet nach der Roten Liste Niedersachsen (Stand 1.5.2005) eingestuft.				
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	793		Der Bau von fischottergerechten Querungen ist vorgesehen und entsprechend in der Auswirkungsprognose berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 37 f). Die Rotwildeinstandsgebiete sowie die Rotwildwanderbeziehungen sind ermittelt und im Variantenvergleich berücksichtigt worden. Anzahl, Lage und Art der Querungsmöglichkeiten für Tiere richten sich nach der zu verwirklichenden Trasse und sind Bestandteil der nachfolgenden Planungsschritte.
Gesamteinschätzung der Varianten: Nach Datenlage scheint für die Arten Fischotter und Rotwild die Vorzugsvariante die Trasse zu sein, deren Zerschneidungseffekte am geringsten wiegen.				
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	794		Siehe Kommentare zu ID 773, 775, und 776 (NLWKN) [155] im Kapitel 4.09.
Zusammenfassend gesehen bestehen von hier jedoch aufgrund der zuvor beschriebenen Problematik im Bereich der Querung des Röbbelbaches (Inanspruchnahme eines prioritären Lebensraumtyps), des größeren Gefährdungspotentials von Großvogelarten, sowie der möglichen Nachmeldung des Gebietes "Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich" als Vogelschutzgebiet erhebliche Bedenken gegen die Vorzugsvariante.				
Aktion Fischotterschutz e.V.	182	1258		Grundsätzlich wird die Einschätzung über die Bedeutung unzerschnittener verkehrsarmer Räume geteilt. Aus diesem Grunde sind sie auch ein Bewertungskriterium in der UVS beim Schutzgut Landschaft (Unterlage 1 – UVS -
4. Naturschutzfachliches Vermeidungsgebot/ Minimierung der Zerschneidungswirkungen Die Versiegelung von Flächen und Zerschneidung von Landschaften durch				

Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen und der dafür erforderlich Flächenverbrauch von rund 130 ha pro Tag ist zu einem der gravierendsten Probleme für den Schutz und die Erhaltung von Arten und Landschaften in Deutschland geworden.

Die negativen Folgen der zunehmenden Einengung und Zerschneidung von Lebensräumen wildlebender Tierarten durch Verkehrswege sind vielfältig und umfangreich dokumentiert (Bennett 1991, Reck & Kaule 1993, Jaeger 2001 u.a.). So umfassen Schätzungen und Zählungen von Tierverlusten an Straßen Größenordnungen von Millionen von Vögeln und Amphibien und über 5 Mio von Säugetieren pro Jahr in Deutschland.

Die Vermeidung oder Verminderung dieser negativen Einflüsse ist eine der größten Herausforderungen an eine nachhaltige und zeitgemäße Verkehrspolitik. Dazu liegt mittlerweile eine Fülle an Literatur zu den tierökologischen Grundlagen und umfangreiche praktische Erfahrungen bei der Planung und dem Bau von Querungshilfen vor. In einigen Ländern Europas wird bereits an umfassenden Durchlässigkeitskonzepten auch für die schon bestehenden Straßennetze gearbeitet (Holland, Schweiz, Österreich). In Deutschland haben dagegen solche bundesweit koordinierten Initiativen, die die Barrierewirkung von Straßen vermindern, gerade erst begonnen.

Zweites wesentliches Ziel muss es sein, eine Methode zur Ermittlung von Wildtierkorridoren in den betroffenen Landkreisen insbesondere für solche Arten aufzuzeigen, die einen sehr hohen Raumanpruch haben. Dazu gehören die Arten Rothirsch, Fischotter und Wildkatze. Für Fischotter und Rotwild sind die Korridore benannt (S. 243 UVS), liegen aber nur für Rotwild als Karte vor (Karte II.8: Rotwildkorridore). Unterlagen über Lage und Größe der "Unzerschnittenen verkehrsarmen Räume" wurden in den UVS-Unterlagen (S.342 und 344) eingestellt.

Der Autobahnbau trifft eines der wenigen verbliebenen Gebiete in Niedersachsen, dass noch nicht von derartigen Verkehrsadern durchzogen ist. Die Zerschneidung der Landschaft durch Verkehrsstrassen und andere technogene Elemente nimmt in Niedersachsen weiter zu - mit allen negativen Auswirkungen auf die Möglichkeiten von Naturerleben und auf Tierarten mit großem Raumanpruch (s. Fischotter). Konsequenzen für die Linienführung bzw. Ausschluss der entsprechenden Variante wurden jedoch im Raumordnungsverfahren nicht gezogen. Die A 39 muss zwangsläufig mehrere dieser "Unzerschnittenen Räume" bzw. die Wanderkorridore für Otter und Rothirsch zerschneiden. Die Planung lässt kein Ausschluss-Prinzip für diese Aspekte zu.

Beispiele:

Darstellung im ROV: Die betroffenen "Unzerschnittenen Räume" sind in den Unterlagen (S. 70 der Zusammenfassung) benannt, eine grundsätzliche Bewertung oder Vermeidung fehlt jedoch. Insbesondere der große Bereich Staatsforst Knesebeck beim VW-Testgelände (Abschnitt 561) ist ungenügend bewertet.

Der Abschnitt 519 verläuft zwischen 2 Waldgebieten, die eine wichtige Vernetzungs- und Brückenfunktion haben.

Ebenso werden durch das Teilstück 510 wichtige Waldgebiete zumindest tangiert.

Eine Abwägung der unterschiedlichen Teilabschnitte (z.B. Abschnitt 7-50/1 gegenüber 7-50/2 in allen Einzelheiten darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass bei beiden Varianten wertvolle Gebiete zerschnitten werden, was aufgrund des Planungsauftrages "Bau einer Autobahn" hingenommen werden soll.

Niedersachsen steht mit dem prozentualen Anteil der Flächen (19 % im Jahre 2003) an der Spitze der alten Bundesländern und hat damit eine besondere Verpflichtung, diese Flächen zu erhalten. Unzerschnittene Räume entstehen nicht neu, sondern werden nur immer kleiner.

Inzwischen ist die "Landschaftszerschneidung" als Umweltindikator anerkannt. Auf dem LIKI-Fachgespräch vom Juli 2004 gibt es zwei Teilindikatoren: Unzerschnittene verkehrsarme Räume größer 100 km² und Effektive Maschenweite. Mit der effektiven Maschenweite wird ein Wert ermittelt, der für die Gesamtfläche oder für Teilflächen ein Indikator für die Qualität von Lebensräumen oder für Erholungsgebiete des Menschen ist. Die Vorteile gegenüber anderen als Zerschneidungsmaß vorgeschlagenen Größen sind in JAEGER (2001) übersichtlich dargestellt.

Die Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA 1995) hat ein Handlungskonzept für eine umweltgerechte Verkehrsentwicklung veröffentlicht, welches sich an folgenden Zielen orientiert:

- Sicherung von größeren zusammenhängenden Freiräumen zur Gewährleistung ihrer ökologischen und landschaftsästhetischen Funktionen d.h. Erhaltung großer unzerschnittener und verkehrsarmer Räume
- Erhaltung und Entwicklung von Naturvorrangflächen und eines Biotopverbundes bis hinein in den Siedlungsbereich
- Verminderung des Flächenverbrauchs - □ Vermeidung und

Raumanalyse, S. 323 ff).

Andererseits darf nicht verschwiegen werden, dass die Planung einer Autobahn mit dem Schwerpunkt Raumerschließung zwangsläufig dazu führt, verkehrsarme Räume zu zerschneiden.

Vor diesem Hintergrund muss der Vorwurf, die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume nicht ausreichend berücksichtigt zu haben, deutlich zurückgewiesen werden. Bei einer Überlagerung der vorgeschlagenen Linie mit dem Datensatz der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume des BfN wird deutlich, dass die Trasse trotz ihrer raumerschließenden Funktion die unzerschnittenen Räume nur in Randbereichen oder in Bündelung mit bereits vorhandenen Zerschneidungen wie z.B. dem ESK oder der VW-Teststrecke durchfährt (Unterlage 1 – UVS – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.12.GP1-46). Der ESK und die VW Teststrecke sind im methodischen Ansatz des BfN nicht berücksichtigt worden, da es sich nicht um Autostraßen handelt. Gleichwohl ist es unstrittig, dass es sich um nur schwer bis nicht überwindbare Hindernisse für bodengebundene Tierarten handelt.

Zur weiteren Minimierung der Zerschneidungswirkung sind im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung geeignete Standorte für Querungshilfen an der Autobahn zu identifizieren und diese entsprechend dem Leitfaden für die Anlage von Tierquerungshilfen an Straßen (FGSV 2005) zu konzipieren.

Verringerung verkehrsbedingter Emissionen und Immissionen
- Entwicklung verkehrsvermeidender Siedlungsstrukturen.

Lösungsansätze hierzu sind:

- Freihaltung von wertvollen Landschaftsräumen von überörtlichen Verkehrswegen zum Schutz der Naturgüter
 - Verkehrsvermeidung insbesondere durch raumplanerische Steuerung
 - Verkehrsverlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den nicht motorisierten Verkehr
 - Minimierung von Verkehrsauswirkungen insbesondere durch Maßnahmen zur Vermeidung und Kompensierung von Eingriffen und Beeinträchtigungen.
- Es ist festzustellen, dass der allgemeine Planungsgrundsatz der Minimierung von Zerschneidungswirkungen ebenso wie die speziellen naturschutzfachlichen Auflagen für dieses Projekt nicht ausreichend beachtet werden.
- Von Seiten der Aktion Fischotterschutz besteht die Forderung, die Aspekte gemäß dem LIKI-Fachgespräch vom Juli 2004 und die Lösungsansätze der LANA (1995) im Raumordnungsverfahren umzusetzen.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1261

Ein weiterer grundsätzlicher Fehler der UVS ist die Nicht-Berücksichtigung des Fischotters in der Auswirkungsprognose und dem Variantenvergleich. Argumentiert wird, dass mit dem Bau "fischottergerechter" Querungen keine relevanten Unterschiede zwischen den Varianten zu erwarten sind und die Art deshalb nicht betrachtet wird (Auswirkungsprognose und Variantenvergleich S. 38). Diese Argumentation ist jedoch fachlich nicht haltbar. Durch Bau "fischottergerechter" Querungen kann die Gefahr einer Beeinträchtigung dieser Art nur bedingt gemindert werden. Unterschiedliche Varianten queren unterschiedlich häufig die Gewässer und verlaufen in unterschiedlicher Länge in Gewässernähe und haben damit auch verschiedene Auswirkungen auf die vorkommenden Populationen und Einzeltiere. Die hohe Wertigkeit der Art "Fischotter", die in der FFH-Richtlinie als Anhang II und Anhang IV Art unter besonderem Schutz steht, erfordert also unbedingt eine Berücksichtigung im Rahmen der Auswirkungsprognose und des Variantenvergleichs. Allein aus diesem Grund sind die vorliegende Auswirkungsprognose und der Variantenvergleich unzureichend.

Wie in der UVS ausgeführt und im Rahmen aller Besprechungen in den Arbeitskreisen auch seitens der Aktion Fischotterschutz ausdrücklich bestätigt, ist der entscheidende Wirkfaktor, der zu Auswirkungen auf die Fischotterpopulationen führen kann, an den Querungsbauwerken der Autobahn mit den Fließgewässern bzw. der möglichen Trennwirkungen an diesen Querungen zu suchen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 37 f). Fischotter kommen mittlerweile flächendeckend im Untersuchungsgebiet vor, wobei er in den letzten 10 Jahren in sehr starker Ausbreitung begriffen ist. Die aktuellen Fundorte liegen hierbei nicht nur an den großen, naturnahen Gewässern. Auch an kleinen Bächen und Gräben wurden Nachweise erbracht.

Wie wissenschaftliche Untersuchungen zeigen (AKTION FISCHOTTERSCHUTZ 2002), ist das Risiko des Fischotters, auf Straßen überfahren zu werden, auf Autobahnen und Bundesstraßen am größten. Zwei Drittel bis drei Viertel der Unfälle ereignen sich hierbei in einem Abstand von maximal 100 m zum nächsten Gewässer. Wie die Untersuchungen weiter zeigen, steigt das Risiko in Abhängigkeit von der Bauart der Gewässerquerungen. Die geringste Gefahr besteht bei weiten Brücken. Die höchste Gefahr besteht bei Rohrdurchlässen, die ggf. noch mit Wehren, Rechen oder anderen Hindernissen verbunden sind. Entscheidend ist das Vorhanden- bzw. Nichtvorhandensein von seitlichen Bermen, die eine Unterquerung durch den Fischotter an Land und das Absetzen von Kotmarken ermöglichen. Andernfalls wird der Fischotter gezwungen, abseits des Gewässers die Straße zu überqueren, wo er sehr hohe Gefahr läuft, überfahren zu werden. Diese Gefahr kann jedoch durch die Anlage fischottergerechter Brücken mit entsprechenden Randstreifen unter den Brücken deutlich vermindert bzw. weitestgehend vermieden werden.

Die Planung zur A 39 sieht diese Vorsorge- und Verminderungsmaßnahmen in Form von „fischottergerechten“ Fließgewässerquerungen vor. Diese Maßnahmen sind geeignet, die Auswirkungen auf ein geringes Maß zu reduzieren. So wurden in Deutschland 90 % aller an Gewässerquerungen getöteten Fischotter an Stellen überfahren, wo Otter keine Möglichkeit hatten, die Brücke an Land zu unterqueren oder unter der Brücke ihre Kotmarkierungen abzusetzen (AKTION FISCHOTTERSCHUTZ 2002).

Darüber hinaus sind bei allen Querungsbereichen der FFH-Gebiete, die auch den Fischotter als Erhaltungsziel einbeziehen und wesentliche Wanderkorridore für den Fischotter darstellen, weite Brückenbauwerke vorgesehen, die eine sehr starke Durchlässigkeit gewähren:

- Brückenbauwerk Röbbelbach (GP8-17/1Vorzugstrasse): 160 m Länge
- Brückenbauwerk Röbbelbach (GP8-17/2): 240 m Länge
- Brückenbauwerk Gerdau (GP15-23/1): 440 m Länge
- Brückenbauwerk Bornbach (GP15-23/1): 190 m Länge
- Brückenbauwerk Illmenau, Elbe-Seitenkanal (GP15-

23/2): 1.200 m Länge
 - Brückenbauwerk Stederau (GP13-46/1): 270 m Länge
 - Brückenbauwerk Ise nördlich Gifhorn (GP13-46/1): 260 m Länge
 - Brückenbauwerk Ise nördlich Hankensbüttel (GP21-36/1): 80 m Länge
 - Brückenbauwerk Kainbach (GP32-46/1): 260 m Länge
 - (Rückbau der Brücke über die B 4, damit Verbesserung)
 Im Hinblick auf den Variantenvergleich im Raumordnungsverfahren sind folglich keine relevanten Wirkungen, Auswirkungen oder Unterschiede erkennbar, die unter der Gesamtabwägung aller zu betrachtenden Belange die Entscheidung wesentlich beeinflussen würden.
 Die UVP im ROV zielt auf die Ermittlung der erheblichen Umweltauswirkungen und raumbedeutsamen Auswirkungen ab. Eine weitergehende Gefährdungsabschätzung in Hinblick auf die Auswirkungen auf den Fischotter ist daher in diesem Planungsstadium nicht notwendig.
 Selbstverständlich muss im Rahmen der Planfeststellung noch eine genauere Auseinandersetzung mit dem Thema Fischotter erfolgen mit dem Ziel, ortsbezogen für jede Gewässerquerung die Art, Größe, Lage und Bauweise der fischottergerechten Querungen und anderer Schutzmaßnahmen im Detail zu planen.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1270

Insgesamt ergibt sich damit eine Vielzahl von verschiedenen Mängeln und falschen Bewertungen im Rahmen der vorliegenden UVS und der FFH-Verträglichkeitsprüfung, die insbesondere im Hinblick auf die Bedeutung des Projektes nicht hinnehmbar sind. Zu diesen gehören insbesondere:

- Die fehlende Berücksichtigung der Nullvariante bei der UVS
- Die fehlende Berücksichtigung der Wirkung auf den Fischotter bei der Auswirkungsprognose und den Variantenvergleich
- Die falsche Vorauswahl bezüglich der in der Vorprüfung zu prüfenden Natura 2000 Gebiete
- Die fehlende Berücksichtigung der Bestimmungen der Art. 12 und 13 der FFH-Richtlinie
- Die fehlende Berücksichtigung der Avifauna in der FFH-Verträglichkeitsprüfung
- Fehler in der Bewertung der erheblichen Beeinträchtigung
- Fehlende Untersuchungen der genannten FFH-Gebiete für die Art Fischotter bezüglich bedeutsamer funktionaler Beziehungen (Kohärenz).
- Falsche Schlussfolgerungen bezüglich der FFH-Verträglichkeitsprüfung
- Fehlende kumulative Wirkungen von A14, A39 und B190n auf das kohärente Netz des Fischotters
- Fehlende Populationsgefährdungsanalyse für die Art Fischotter

Aufgrund der sicherlich nicht umfassend dargestellten umfangreichen und schwerwiegenden Mängel und Fehler sind die UVS und alle einzelnen vorliegenden FFH-Verträglichkeitsprüfungen als unzureichend einzustufen. Im Einzelnen sollen einige Beispiele für die falsche Bewertung im Rahmen der FFH-VP kurz angerissen werden. Zusätzliche Mängel bezüglich der Untersuchungen zu den einzelnen Arten schließen sich an.

Da Bedarf und Planrechtfertigung der A 39 durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gesetzlich begründet ist, ist die Nullvariante nicht mehr als eigene Vorhabensalternative zu prüfen. Sie dient als Vergleichsfall für die Ermittlung der verkehrlichen/städtebaulichen, raumordnerischen und raumstrukturellen Wirkungen, die sich durch die verschiedenen untersuchten Varianten der A 39 ergeben (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 40 und Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 19 f).

Da die Meldung der FFH- Gebiete durch das Land in 2004 abgeschlossen wurde, steht das Netz Natura 2000 diesbezüglich. Gebiete der FFH- Schattenlisten oder weitere als bedeutend eingeschätzte Gebiete, die möglicherweise Lebensraumtypen nach Anhang I oder Arten nach Anhang II beherbergen, sind daher nicht mehr als potenzielle FFH-Gebiete zu betrachten und somit auch keiner FFH-VP zu unterziehen.

Die Forderung, weitere Flächen, die nicht Bestandteil des Netzes Natura 2000 sind, nach dem rechtlichen Schutzregime der FFH- Richtlinie zu prüfen, sind zurückzuweisen.

Ebenso ist die Meldung der Vogelschutzgebiete mit den am 18.10.2006 veröffentlichten Nachmeldevorschlägen des Niedersächsischen Umweltministeriums grundsätzlich abgeschlossen. Beim IBA Hohe Geest handelt es sich nicht um ein Faktisches Vogelschutzgebiet, da dieses nicht in die Gebietsmeldungen mit aufgenommen wurde.
 Mit den Nachmeldevorschlägen des Niedersächsischen Umweltministeriums wurde eine Gebietsergänzung des Vogelschutzgebietes Ostheide bei Himbergen zwischen Bodenteich, Wieren und Soltendieck mit dem Schutzziel Ortolan und Heidelerche vorgenommen (V 25 A). Dieses Gebiet wird einer FFH- Verträglichkeitsprüfung unterzogen und diese den Raumordnungsunterlagen ergänzend nachgereicht.

Gleichwohl haben das IBA- Gebiet und auch die Gebiete der FFH- Schattenliste eine faunistische und pflanzensoziologische Bedeutung, die in den Schutzgütern Tiere und Pflanzen nach der faktischen Qualität erfasst und entsprechend gewürdigt wurden.

Eine Trassenoptimierung im Bereich der nach gemeldeten Fläche ist Bestandteil des zusätzlichen Variantenvergleiches GP 61-62. Dieser Vergleich kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund des Unterschiedes in der UVS infolge der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet durch Variante GP 61-62/1 der optimierten Trasse in Form der Untervariante GP 61-62/2 der Vorzug zu geben ist.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV
Niedersachsen e.V.**

184

1188

Schutzgut Pflanzen
Kritikpunkte zum Thema Auswirkungsprognosen auf das Schutzgut Pflanzen/Biotop finden sich in der UVS (Auswirkungsprognose und Variantenvergleich) in Tab. 6-7 (S. 24). Von den dort festgelegten Auswirkungskategorien werden Zerschneidungen von Naturschutzgebieten nur anlagebedingt, im Wirkraum der Trasse, untersucht. Konsequenterweise müssten hier die baubedingten Zerschneidungen, auch wenn sie nur temporär sind, sowohl für die Trasse als auch für das Trassenumfeld berücksichtigt werden.
Dasselbe gilt für die Auswirkungskategorie Zerschneidung von Vorrang- und Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft. Hier wird gleichfalls nur anlagebedingt für die Trasse untersucht. Innerhalb dieser Kategorie wird eine gesonderte Betrachtung des Schutzgutes Tiere zudem ausgeschlossen, da laut UVS in den meisten Schutzgebietsverordnungen eine Differenzierung zwischen den Schutzziele für Pflanzen und Tieren nicht gegeben ist. Ein besonderer Kritikpunkt ist die Kategorie der Zerschneidung und Verinselung von Biotopen, die zwar in der o. g. Tabelle aufgeführt ist, aber nicht weiter untersucht wird. Die Begründung dafür findet sich im Text (UVS Auswirkungsprognose und Variantenvergleich S. 27), lautet, dass dazu eine Betrachtung von angrenzenden Raumeinheiten hätte erfolgen müssen. "Vor dem Hintergrund der vielfältigen und zahlreichen Auswirkungskategorien ist eine entsprechend aufwändige Auswertung der Daten als zusätzliches Entscheidungskriterium auf der Ebene der Linienfindung nicht zielführend und sollte erst im Rahmen der Entwurfsplanung vorgenommen werden." In der o.g. Tab. finden sich, neben den schon kritisierten Auswirkungskategorien, insgesamt sechs Kategorien, die unzureichend bearbeitet werden.
Ein weiterer Punkt ist die Abhandlung der potentiellen Beeinträchtigungen von grundwasserabhängigen Biotopen. Als Beurteilungskriterium zur qualitativen Gefährdungsabschätzung wird nur die Lage der grundwasserabhängigen Biotoptypen (nur Wertstufen III-V) zur geplanten Trasse betrachtet!! "Eine differenzierte Abschätzung der Reichweite und des Umfangs der möglichen Veränderungen ist auf dieser Planungsebene nicht möglich, da konkrete Angaben über den Wasserhaushalt der einzelnen Biotopflächen nicht vorliegen. In der Auswirkungsprognose wird aus diesem Grund jede Variante einzeln betrachtet und ggf. auf das mögliche Gefährdungspotential innerhalb der betroffenen Biotop verwiesen." (S. 26 f. Schutzgut Pflanzen)

**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV
Niedersachsen e.V.**

184

1190

Die Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde nicht abgeprüft.

Bei der Betrachtung der erheblichen Beeinträchtigung von Brutvogellebensräumen mit bestehender Empfindlichkeit gegenüber Schallimmissionen ist die Verwendung der 59 dB(A) - Isophone als zu hoch angesetzt zu bewerten.

Bewertung der Brutvogellebensräume

Zur Erfassung der Brutvögel fanden insgesamt vier Geländebegehungen sowie zusätzliche Dämmerungs- bzw. Nachtkontrollen statt. Anzumerkender Kritik daran besteht in der geringeren Anzahl der Geländebegehungen. Die zitierte Vorgehensweise nach SÜDBECK et al (2005) erfordert zumindest sechs Tagbegehungen. "Bei den halbquantitativ erfassten Arten war zudem die Unterscheidung von Brutvögeln und Durchzüglern nicht immer sicher möglich" (S. 2 Brutvogelkartierung zur UVS).
Zwar wurde auf Grund der geringeren Kartierzeiten eine "weichere" Auslegung der Einstufung von Brutverdachten (bei einmaligen revieranzeigenden Verhaltensweisen, sonst mindestens zweimal in einwöchigem Abstand) verwendet, die aber die mangelnden Kartierzeiträume nicht kompensieren kann.

Auf Basis der erfolgten Kartierungen auf den Probeflächen, der verfügbaren Altdaten, den vorhandenen Bestandsdaten zu den Großvogelarten, sowie den Biotoptypenkartierungen resultierte dann eine sogenannte "Potenzialbewertung des Gesamttraumes im Hinblick auf die Funktion als Brutvogellebensraum."

Dabei werden "... den Brutvogelarten entsprechend ihrer Häufigkeit in dem zu bewertenden Gebiet und ihrem Gefährdungsgrad (= Rote-Liste-Kategorie) Punktwerte zugeordnet (siehe Tab. 1-2 S. 4 Brutvogelkartierung zur UVS/Text) Die Summen der Punktwerte werden anschließend auf eine Standardgrößenfläche von 1 km² normiert." Das dabei verwendete Bewertungssystem orientiert sich an WILMS et al. 1997, wobei hier allerdings die Vogelarten des Anhangs I, die nicht in der Roten Liste aufgeführt sind, noch keine Berücksichtigung finden. Aus diesem

Durch die Zerschneidungslängen innerhalb von Naturschutzgebieten, Vorrang- und Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft wird das Problem der Zerschneidungswirkung von Biotopverbundsystemen in hinreichendem Umfang dargestellt. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass nicht die Schutzgebiete, sondern die Biotoptypen und Lebensräume innerhalb der Schutzgebiete bewertet werden. Eine Erfassung der baubedingten Verluste erfolgt im Zuge der Biotoptypeneingriffsbilanzierung und der Bilanzierung der Tierlebensräume im Schutzgut Tiere. Ebenso erfolgt im Schutzgut Tiere die Ermittlung von Beeinträchtigungen bodengebundener Tierarten durch Zerschneidung und Barriereeffekte. Baubedingte Beeinträchtigungen wirken zwar beim Flächenverlust, hierdurch entstehen aber keine weiteren Zerschneidungswirkungen, die über das Maß der Autobahntrasse hinausgehen.
Bezüglich der Betrachtung von potenziellen Beeinträchtigungen von grundwasserabhängigen Biotopen können im Zuge des Raumordnungsverfahrens keine konkreteren Aussagen getroffen werden. Eine konkrete Bewertung von Umweltauswirkungen auf grundwasserabhängige Biotop ist erst durch Verwendung weiterer Daten bei einer ausgearbeiteten Trassenführung in Lage und Höhe sinnvoll. Im Zuge des Raumordnungsverfahrens soll und kann lediglich auf potenzielle Probleme aufmerksam gemacht werden. Durch die in der UVS getroffenen Aussagen ist eine eindeutige Aussage möglich, ob und im welchem (relativen) Umfang ein Trassenkorridor Beeinträchtigungen von grundwasserabhängigen Biotopen verursachen kann.

Der Stand der Wissenschaft ist bezüglich der Frage von Lärmwirkungen auf Vögel noch äußerst uneinheitlich. Abgesicherte Grenzwerte, ab welcher Lärmintensität eine bestimmte Reaktion bzw. Beeinträchtigung zu erwarten ist, gibt es nicht. Die Beeinträchtigung ist auch artspezifisch stark unterschiedlich. Weiterhin können Gewöhnungseffekte auftreten. So wurden im Rahmen der Auswirkungsprognose bzw. des Variantenvergleiches Richtwerte in Anlehnung an die Fachtagung Lärm und Landschaft (Reck et al. 2001) gewählt, die in Fachkreisen derzeit als pauschale Eckwerte für die Beeinträchtigung diskutiert werden und den Stand der Technik wohl am besten repräsentieren (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 31). In Anlehnung an Arbeiten von Reijnen hat sich hierbei ein Durchschnittswert der Störungsempfindlichkeit für Wiesen- und Waldvogelarten von 47 dB(A) zurückzuführen sind auf den in den Niederlanden durchgeführten Untersuchungen und Berechnungen, die sich auf das frühere holländische Lärmberechnungsverfahren stützen. Hiermit gewonnene Ergebnisse lassen sich mit den nach der deutschen Berechnungsvorschrift der RLS-90 erzielten nicht unmittelbar vergleichen (ähnlich Runge 2005). In Entfernungen von mehr als 100 m liegen die nach RLS-90 berechneten Pegel etwa 9 dB(A) über den von Reijnen ermittelten Werten. Das diesbezügliche

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Grund wird von dem o. g. Bewertungssystem abgewichen und die Landschaftsräumen, in denen Schwarz- und Mittelspechte sowie der Raufußkauz vorkommen, mit mindestens Wertstufe 2 bewertet (Wertstufen 1-5, d. h. geringe bis nationale Bedeutung). Ansonsten wären, bei stringenter Umsetzung des Bewertungssystems, die Waldtypen dieser Probeflächen ohne Bedeutung. Gebiete in denen Leitarten, wie der Sperlingskauz, die Heidelerche, der Ortolan und der Ziegenmelker vorkommen, werden mit Wertstufe 3 gewertet. Treten Heidelerche und Ortolan gemeinsam in einem Gebiet auf, so erhält der Funktionsraum die Wertstufe 4. Fraglich ist hierbei, inwieweit die Einteilung in die einzelnen Wertstufen angemessen ist, zumal auf einigen Probeflächen nur vorher ausgewählte Arten zu kartieren waren und damit die Bedeutung eines Funktionsraumes nur für eine bzw. zwei repräsentative Arten erfolgt (siehe dazu auch o.g. Anmerkungen zur FFH-VP Ostheide) Diese gesamte Einstufung dient als ein Teilbereich zur Bewertung des Schutzgutes Tiere in der UVS. Für die Brutvögel werden anhand des Brutvogellebensraumpotentials der Verlust bzw. mögliche Beeinträchtigungen quantifiziert, d.h. bei einer geringen Wertstufe des Lebensraumpotentials ist nachfolgend auch der zu beziffernde Verlust gering.

Informationsschreiben des BMVBW (2005) legt daher im Sinne einer vorläufigen Konvention nahe, in der Bewertung von mindestens 5 dB(A) höheren Werte auszugehen als bisher. Daher wurden in den Auswirkungsprognosen als Eckwerte die Mittelungspegel am Tag von 50 dB(A) und 59 dB(A) für die Auswirkungsprognose herangezogen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 31). Unterhalb der Schwelle von 50 dB(A) ist allenfalls eine sehr geringe Beeinträchtigung anzunehmen, die im Allgemeinen unter der Erheblichkeitsschwelle liegen dürfte.

Die faunistischen Erfassungs- und Bewertungsmethoden wurden im Vorfeld in Arbeitskreisen den Naturschutzverbänden und Naturschutzbehörden vorgestellt und mit diesen abgestimmt. Die Methoden sind fachgerecht und fachlich anerkannt. Die Erfassungen und Methoden wurden so gewählt, dass sie eine sachgerechte Planungsentscheidung ermöglichen. Auch die Anzahl der Begehungen ist fachlich angemessen. Auch im Rahmen des „Monitoring häufiger Brutvögel in Niedersachsen“ werden nur vier Begehungen durchgeführt. Das in der UVS angewendete Bewertungsverfahren nach WILMS et al. (1997) ist ein anerkanntes und praktiziertes Bewertungsverfahren in Niedersachsen, dass auch im Rahmen des landesweiten Niedersächsischen Vogelarten-Erfassungsprogramms und bei der Ausweisung der „wertvollen Bereiche für Brut- und Gastvögel“ zur Anwendung kommt. Ein landesweites Bewertungssystem, dass auch die internationale Bedeutung der Vogelarten mit einbezieht, gibt es zur Zeit noch nicht. Dies war auch der Grund, dass Arten wie Schwarz- und Mittelspecht sowie Raufußkauz, die nicht in den Roten Listen, aber in Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie geführt werden und wertgebende Leitarten im Raum darstellen, gesondert im Rahmen der Potenzialbewertung des Gesamtuntersuchungsraumes, d.h. bei der Übertragung der Bewertungsergebnisse der Probeflächen nach WILMS auf den Gesamttraum, berücksichtigt wurden. D.h. im Rahmen der Potenzialbewertung findet die entsprechende Korrektur statt. Danach wurden Funktionsräume, die vorwiegend aus Kiefernwald bestehen und die Hauptlebensräume dieser Arten darstellen, abweichend von den Bewertungsergebnissen der Probeflächen, wonach die Kiefernwälder im Allgemeinen keine Bedeutung hatten, mindestens mit Wertstufe 2 bewertet (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 150). Auch andere Leitarten des Raumes wie Ortolan, Heidelerche, Ziegenmelker und Sperlingskauz, die ebenfalls in Anhang I der VogelSch-R geführt werden, wurden in ähnlicher Weise abweichend vom System nach Wilms aufwertend im Rahmen der Potenzialbewertung eingearbeitet (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 150 ff). Die angewandten Methoden gewährleisten, dass der gesamte Raum nach einheitlichen und fachgerechten Maßstäben bewertet und im Rahmen der Auswirkungsprognose sowie des Variantenvergleiches die erheblichen und raumbedeutsamen Auswirkungen für eine sachgerechte Entscheidung ermittelt werden konnten.

**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV
Niedersachsen e.V.**

184

1192

Einige Beispiele:

Am Rande des Aßbruches bei Böddenstedt wäre wertvolles Feuchtgrünland von der Trasse direkt betroffen, kartiert als Artenarmes Intensivgrünland, außerdem ein wertvoller feuchter Eichen-Hainbuchenwald. Mittelbar wird es durch Grundwasserbeeinträchtigungen, Zerschneidung und Verlärmung zu einer irreversiblen Schädigung des gesamten Aßbruch-Bereiches kommen. Die Niederung des Kl. Liederner Baches bei Hanstedt II weist einen geschlossenen wertvollen Grünlandkomplex auf, einen der flächenmäßig größten des Landkreises Uelzen, verzahnt mit Erlen-Eschen-Quellwäldern. Auch hier wird es durch Zerschneidung zu einem vollständigen Verlust von Funktionen und Potentialen der Grünlandniederung kommen, insbesondere auf faunistischer Ebene. Betroffen wäre insbesondere ein Kranichbrutvorkommen, daneben Amphibien und Insekten, außerdem Reste von Feuchtgrünland und Mesophilem Grünland. Für die Grünlandbereiche im Bereich der Esterau und des Soltendiecker Grabens ist überall von einem großflächigen Funktionsverlust auszugehen

Die Biotoptypen wurden auf der Grundlage aktueller Luftbilder erfasst und auf 80-90 % der Fläche und insbesondere im Falle von potenziellen geschützten Biotopen auch Vorort verifiziert. Die Bestandserfassung und Bewertung der Biotoptypen wurde in zahlreichen Terminen mit Vertretern der Naturschutzbehörden und -verbände diskutiert und abgestimmt. Da auf einer Gesamtfläche von über 1.200 km² ca. 50.000 Biotoptypen abgegrenzt wurden, ist es nicht auszuschließen, dass einzelne Flächen falsch abgegrenzt oder eingestuft wurden. In der Praxis von Biotopkartierungen dieser Größenordnung sind Fehlertoleranzen bis zu 5 % kein Mangel (siehe z.B. Günther, Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (2004): Gegenwart und Zukunft der flächendeckenden Biotop- und Nutzungstypenerfassung in Sachsen-Anhalt).

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

durch Zerschneidung, Verlärmung, auch durch Lichteinwirkungen (Insekten!) und durch Eingriffe in den Grundwasserhaushalt, die unweigerlich durch die Eingriffe in den Niedermoorkörper verursacht werden.

Besonders extrem werden die Auswirkungen auf die Bodenteicher Seewiesen sein, wo außerdem ein Naturschutzgebiet betroffen sein wird (s.u.).

Unvollständig ist auch die Betroffenheit der Wälder um das Rotbauchunken-Gebiet bei Strothe dargestellt. Sowohl die Eichen-Mischwälder des Häsekenberges wie auch die Waldmeister-Buchenwälder des Westersunders waren in der Erweiterung des FFH-Gebietsvorschlages des BUND enthalten, ohne daß darauf Bezug genommen wird. Der Waldmeisterbuchenwald (mit Leberblümchen-Vorkommen (*Hepatica nobilis*)) ist nicht kartiert worden. Dieser Bereich wird durch die entsprechende Variante vollständig zerstört. Außerdem wird die Vielzahl an Kammolch-Vorkommen in dem Bereich durch die vorgelegten Daten nur sehr ansatzweise wiedergegeben, insbesondere der Verlust an Leitstrukturen und Wäldern, darunter FFH-LRTs wie 9130 Waldmeisterbuchenwald und 9190 Alte Bodensaure Eichenwälder, wird die Metapopulation der Art erheblich beeinträchtigen.

Die Variante der B190n nördlich des Kammolch-Gebietes bei Langenbrügge würde das einzige Vorkommen im Landkreis Uelzen und eines der östlichsten überhaupt vom Igelschlauch (*Baldellia ranunculoides*) zerstören.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV **184** 1193
Niedersachsen e.V.

Die besondere Betroffenheit und unzureichende Einstellung der Wirkfaktoren auf naturschutzfachlich bedeutsame Gebiete wird exemplarisch an den Bodenteicher Seewiesen, die u.a. durch Seggen- binsen- oder hochstaudenreiche Naßwiesen (§ 28 a-Biotope) und Sonstiges artenreiches Feucht- und Naßgrünland (§ 28 b-Biotop)wertbestimmt werden, dargelegt: Durch die Betonverfestigung des Torfkörpers wird es hier zu einer dauerhaften Unterbindung des für dieses Gebiet charakteristischen Grundwasserstromes von Ost nach West kommen, mit der Folge einer Vernässung im östlichen Teil und einer Grundwasserabsenkung im westlichen Teil. Zu erwartende bedeutsame Auswirkungen auch auf das Naturschutzgebiet „Zwergbirkenmoor“ wurden nicht betrachtet, wie auch nicht die Eingriffe nachfolgender Maßnahmen zur Ableitung des Stauwassers. Zerschneidungswirkungen, Verlärmung, Lichtverschmutzung kommen hinzu - insgesamt wird das gesamte Seewiesengebiet seine ökologischen Funktionen und Potentiale irreversibel verlieren !

Auch die Querung im östlichen Teil des Gebietes ist nicht entscheidend besser zu bewerten, da es hier zur Einschränkung des Zustroms an nährstoffarmem Grundwasser kommen wird, außerdem zum Verlust wertvoller Moorgebüsche mit Gagel (*Myrica gale*), etwa die östlichsten überhaupt. Nicht eingegangen wird auch auf das sehr reiche Vorkommen an Laubfröschen in dem Gebiete, das ebenfalls durch die Trassen erheblich beeinträchtigt wird.

Auf die sehr hochwertigen Flächen Tal der Kleinen Aller sowie Schafsteiche sei hiermit hingewiesen.

Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN) **185** 644

Der Suchraum für mögliche Trassen der A 39 befindet sich in einem der größten Rotwildgebiete Deutschlands. Bei der Beurteilung und Gewichtung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere ist man darauf verbal argumentativ eingegangen. Rotwild ist die größte Säugetierart, die in Deutschland frei lebt. Die dem Rotwild zugestandenen letzten Lebensräume gleichen einem Flickenteppich. Es lebt heute nicht dort, wo man es seinen Bedürfnissen entsprechend erwarten würde, sondern wo wir Menschen es ihm zugestehen.

Große Säugetiere wie das Rotwild haben eine erhebliche Bedeutung als Indikator für die Durchlässigkeit von Landschaften. Sie sind darüber hinaus selbst Ursache für Ausbreitungs- und Wiederbesiedelungsvorgänge und genetischen Austausch. Samen von Pflanzen werden von ihnen im Fell (Decke) oder im Verdauungstrakt transportiert. Sie sind weiterhin essentielle Habitatbildner, die durch Tritt, Fraß und Stoffabgabe besondere Umweltsituationen schaffen, auf die andere, z. T. sehr spezialisierte Arten angewiesen sind.

Vernetzte Großsäugerpopulationen fördern und erhalten das Vorkommen der mehr oder minder eng assoziierten Artengemeinschaft. Ein Lebensraumsystem, das Großsäugern das Vorkommen in überlebensfähigen Populationen mit insgesamt guten Wander- und Ausbreitungsmöglichkeiten gewährleistet, unterstützt auch den Lebensraumverbund für viele andere assoziierte Arten.

Im Gesetz über die biologische Vielfalt ist vorgeschrieben, Bioindikatoren zu bestimmen, die Aussagen über Beeinträchtigungen und somit der Nachhaltigkeit zuwiderlaufende Prozesse ermöglichen. Das Rotwild ist ein optimaler Indikator sowohl für den Lebensraumverbund als auch die

Auf der Ebene der Raumordnung stehen weder die Bauverfahren noch die zum Einsatz kommenden Gründungsverfahren fest.

Die Auswirkungen der Trassenführung auf die Grundwasserverhältnisse können erst im Rahmen der Entwurfsplanungen auf der Grundlage von Baugrunduntersuchungen und der hierauf abgestimmten Gründungsart erfolgen. Die heute zur Verfügung stehenden Bauverfahren können insbesondere die Beeinträchtigungen des Grundwasser(spiegel)s weitestgehend vermeiden. Gleichwohl werden im Bereich der Bodenteicher Seewiesen die zahlreichen Anregungen aufgegriffen und in weiteren Variantenvergleichen nochmals überprüft.

Die Meinung wird geteilt, dass Rotwild für den Untersuchungsraum eine hohe Indikatorfunktion zur Beurteilung von Barrierewirkungen und der Ableitung von Lebensraumkorridoren besitzt. Darüber hinaus ist das Rotwild aufgrund des aktuellen Verbreitungsmusters in Deutschland - mit einem Verbreitungsschwerpunkt in der Lüneburger Heide - eine für den Raum sehr charakteristische Tierart. Diese Einschätzung führte dazu, dass die Betroffenheiten des Rotwildes im Schutzgut Tiere gesondert behandelt wurden und auch im Variantenvergleich als eigenes Bewertungskriterium eingestellt wurden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 243 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich, S. 37 ff).

Die anderen genannten Großsäuger sind für den Raum weniger wertgebend. Von Wildkatze und Luchs sind Vorkommen vor allem aus dem Harz bekannt. Im Untersuchungsraum kommen beide Arten wie auch der Wolf in stabilen Populationen derzeit nicht vor. Das Damwild ist eine Art des asiatischen Raums, die ursprünglich nicht heimisch war. Seit dem 16. Jahrhundert war Damwild als Gatterwild beim Adel sehr beliebt. In freie Wildbahn gelangte das Damwild erst im Laufe des 20. Jahrhunderts, insbesondere aufgrund der Öffnung der Gatter in den Kriegswirren des 1. oder 2. Weltkriegs. Es ist jedoch anzunehmen - auch hier wird die Meinung des

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Lebensqualität vieler Arten. An seinen Bedürfnissen muß daher auch die Planung der A 39 ausgerichtet werden.

Um dem Anspruch des Gesetzgebers am Erhalt der biologischen Vielfalt gerecht werden zu können, sind besonders störungsempfindliche Arten und Arten mit hohem Anspruch an Querungshilfen als Maßstab zur Beurteilung von Barrierewirkungen und der Ableitung von Lebensraumkorridoren heranzuziehen. Neben dem hier abgearbeiteten Rotwild sind weiterhin auch die Wildkatze und das Damwild zu berücksichtigen. Luchs und Wolf wären denkbar. Wir gehen derzeit davon aus, daß diese Arten auch den Wanderwegen des Rotwildes folgen.

Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)

185

645

Bereits in der Phase des Raumordnungsverfahrens müssen wir generell darauf verweisen, daß eine A 39 nur denkbar ist, wenn ausreichend von der Zahl und Ausstattung her geeignete Querungshilfen eingeplant sind. Dazu sind wie bereits in den Planunterlagen betont, die Vergrößerung von Brückenbauwerken über Gewässer mit ausreichenden Bermen geeignet. Allerdings dürfen solche Querungshilfen nicht auch mit von Menschen genutzten Wegen kombiniert werden. Auch Wildbrücken sind möglich, sofern sie breit genug sind und vom Menschen nicht genutzt werden (Zutritt durch Anpflanzungen dornentragender Sträucher erschweren). Der Bau einer Bundesautobahn im Raum zwischen Wolfsburg und Lüneburg wird die vornehmlich in Ost-West-Richtung verlaufenden Wanderwege freilebender Tiere erheblich behindern, nicht zuletzt, weil derartige Schnellstraßen zum Schutz der Verkehrsteilnehmer eingezäunt werden müssen (vgl. Wildschutzzanrichtlinie des BMV). Obwohl der Planungsraum auch bisher von diversen Straßen zerschnitten ist, können größere freilebende Tiere derzeit dort mit entsprechendem Risiko überall ungehindert die Straßen überqueren (auch die Bundesstraßen). Mit dem Bau einer Bundesautobahn und den damit nötigen Verkehrsschutzzäunen, unabhängig von der zu wählenden Trasse, wird dies unterbunden. Insofern sind Querungshilfen für freilebende Tiere in ausreichender Zahl als Ersatz für die erhebliche Beeinträchtigung der bisher möglichen Wanderbewegungen unabdingbar. Bereits in der Phase der Trassensuche müssen wir darauf verweisen, daß Ausgleich und Ersatz bei Eingriffen in die Natur in engem räumlichen Bezug zum Eingriff bleiben müssen. Dies bedeutet, Querungshilfen möglichst dort zu platzieren, wo sich derzeit die wichtigsten Wanderkorridore befinden. Nur wenige Hinweise darauf können wir im Folgenden bereits genauer präzisieren. Weitere müßten in enger Abstimmung mit den Jägern vor Ort noch vor dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren abgestimmt werden, damit die jeweilige Ausgestaltung mit den Kosten für den nötigen Brückenbau mit eingeplant werden.

Einwenders geteilt - dass die Wanderwege, die beim Rotwild existieren und bei den weiteren Planungen zur A 39 im Hinblick auf die Durchlässigkeit zu berücksichtigen sind, auch von den genannten Arten genutzt werden. Maßnahmen, die für Rotwild getroffen werden, werden auch für die anderen Arten, für den Fall einer möglichen Wiederbesiedlung, wirksam werden.

Die detaillierte Planung von Querungshilfen für Wild (Anzahl, Lage, Art, Größe etc) ist Bestandteil der nachfolgenden Planungsschritte.

Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)

185

647

Der Elbe-Seitenkanal wird derzeit von größeren freilebenden Tieren auf der gesamten Länge gequert, allerdings nicht so rege, wie wir es erwartet hatten. Der Kanal scheint bereits durch die Grobsteinschüttungen an den Ufern eine gewisse Barrierewirkung auszuüben. Sofern eine Autobahn an den Elbe-Seitenkanal gelegt wird, könnten und müßten beim Bau entsprechender Querungshilfen die Barrierewirkungen beider Bauwerke damit gemindert werden.

Im Gebiet des Landkreises Lüneburg muß die Karte mit dem Rotwildbestand noch um einen kleinen Bereich ergänzt werden. Bei Garlstorf und Toppenstedt steht ebenfalls Rotwild, das in dem Bereich nach Radbruch wechselt. Anbei eine Kartenkopie mit der kleinen Ergänzung (rote Schraffur).

Die detaillierte Planung von Querungshilfen für Wild (Anzahl, Lage, Art, Größe sowie die Erfordernis der Einbeziehung des Elbe- Seitenkanals etc) ist Bestandteil der nachfolgenden Planungsschritte.

Der Hinweis des kleinen Rotwildeinstandsgebietes zwischen Garlstorf und Toppenstedt im Landkreis Lüneburg wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Planungen berücksichtigt. Auf das Ergebnis des Variantenvergleiches hat das Gebiet aufgrund seiner Lage abseits der Westtrasse keinen Einfluss (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, GP 1-46, Karte II.13.GP1-46, Blatt1).

Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)

185

648

Unsere örtliche Untergliederung, die Jägerschaft Lüneburg, rät aus Naturschutzgründen entschieden, im Bereich des Landkreises Lüneburg keinesfalls die Westtrasse zu wählen. Auch ein Ausbau der B 4 kommt nicht in Frage, nicht zuletzt, weil der damit einhergehende Eingriff in das empfindliche Ilmenau-Tal mit seinen besonders geschützten Biotopen nicht zu kompensieren wäre. Weiterhin würde damit Wald zerschnitten, was die Bundesrepublik Deutschland bekanntermaßen unbedingt vermeiden will.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) auch unter Berücksichtigung des Waldes und der anstehenden Biotoptypen sowie der FFH- Gebiete in Verbindung mit der Ilmenau diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)

185

649

Als Steuerzahler empfehlen die Mitglieder der Jägerschaft Lüneburg, die Trasse möglichst auf dem Grund und Boden des Staates zu führen, d. h. der Vorzugsvariante zu folgen. Diese Variante verläuft nicht auf einem besonderen Rastplatz für den Vogelzug und als Brutgebiet (als Besonderheit nur ein Brutnachweis von einem Paar Kanadagänse) hat dieser Bereich auch keine besondere Bedeutung. Anders läge es beim Ausbau der B 4. Sofern wider Erwarten bei der weiteren Planung von der Empfehlung der

Im Rahmen der Linienfindung finden keine Untersuchungen zu den Eigentumsverhältnissen statt.

Die Trassenfindung fand auch unter Beachtung der Brutlebensräume von Vögeln statt (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 144 ff sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 29 ff).

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Jägerschaft Lüneburg abgewichen werden soll, bittet unsere Untergliederung um entsprechende Nachricht und die Gelegenheit für eine neue Bewertung. Wir schließen uns dem inhaltlich an.				
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	650		
Im Bereich des Landkreises Lüneburg bedarf es - sofern die Vorzugsvariante gewählt wird - keiner Querungshilfe für Rotwild. Querungshilfen für andere Wild- und Tierarten bedürfen der Festlegung vor dem Planfeststellungsverfahren. Die erste Querungshilfe für Rotwild müsste nördlich Bienenbüttel Höhe Wulfstorf /Vastorf auf dem Gebiet des Landkreises Uelzen liegen.			Siehe hierzu Kommentar ID 647 in diesem Kapitel.	
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	652		
Für den Trassensuchraum im Bereich des Landkreises Gifhorn erinnern unsere örtlichen Untergliederungen an den bedeutsamen Rotwildbestand im Großen Moor, der in der ersten Phase der Datenzusammenstellung noch nicht vermerkt worden war. Inzwischen ist er in der Karte zum Rotwildbestand mit markiert. Das Rotwild im Großen Moor steht im Austausch mit dem Drömling. Insofern muß unbedingt südlich der VW-Teststrecke Ehra-Lessien eine Querungshilfe für freilebende Tiere vorgesehen werden.			Die Wanderbeziehung des Rotwildes zwischen den genannten Gebieten ist erkannt und berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46, Karte II.13.GP13-46, Blatt 3 und Blatt 4). Siehe Kommentar zu 4.02, ID 645 Landesjägerschaft Niedersachsen	
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)	185	654		
Neben der augenfälligen Querungshilfe südlich des VW-Versuchsgeländes ist eine zweite Querungshilfe nördlich der Teststrecke im Zuge der Bullerbach- oder der Riede-Querung nötig. Eine dritte Querungshilfe für freilebende Tiere ist nach Ansicht unserer Untergliederungen im Landkreis Gifhorn noch südlich der B 190 n im Lüderbruch nötig. Dort sollte diese Querungshilfe auch gleichzeitig den Übergang über den Elbe-Seitenkanal erleichtern			Siehe hierzu Kommentar ID 647 in diesem Kapitel.	
Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)	187	999		
Die Lebensräume der wildlebenden Tiere werden kleiner, ihre Wanderwege blockiert und Populationen verinselt. Dies wäre in einem Bereich Niedersachsens, der noch eine weitgehend intakte Kulturlandschaft besitzt, eine grundlegende Veränderung, der viele Tierarten zum Opfer fallen würden.			Das Schutzgut Tiere ist in den Untersuchungen berücksichtigt und hat Eingang in den abgestuften Variantenvergleich zur Findung der Vorzugsvariante gefunden. Dabei sind umfangreiche Daten über den Bestand zugrunde gelegt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 36 ff sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 13 ff).	
Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)	187	1003		
Die Vorzugstrasse durchschneidet ein EU-Vogelschutzgebiet. Das muss neu bewertet werden. Im Bereich Ostedt/Kroetzmühle konnte ich direkt auf der BAB-Trasse im Mai 2006 einen Wachtelkönig (Crex crex) verheören! Diese Vogelart darf in Niedersachsen in ihrem Bestand nicht gefährdet werden. Im Bereich Secklendorf/Altenmedingen wird neben einem der letzten Laubfroschvorkommen, was zerschnitten würde, das letzte Vorkommen einer Inselform der in Niedersachsen vor dem Aussterben bedrohten Rotbauchunke (Bombina orientalis) vernichtet!			Die Fläche, die sich im Nachmeldeverfahren zum Vogelschutzgebiet befindet, wird durch den optimierten Abschnitt GP 61-62/2 mit einem Abstand von ca. 1.000 m deutlich umgangen. Die geplante Gebietserweiterung des Vogelschutzgebietes „Ostheide südlich Himbergen“ wird bei den weiteren Planungen und im weiteren Verfahren berücksichtigt werden. In wie weit die Trasse im Bereich der Kroetzmühle/Ostedt eine Beeinträchtigung eines Vorkommens des Wachtelkönigs beeinträchtigt, muss im Rahmen der Planfeststellung detailliert untersucht werden. Die Niederungen im genannten Bereich wurden aber aufgrund der derzeitigen Erkenntnisse sehr hoch bewertet und als potenziell „landesweit bedeutsam“ eingestuft und so auch im Variantenvergleich berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2). In der Planfeststellung sind dann weitere Erfassungen und Kartierungen durchzuführen, um darauf aufbauend im Rahmen der Eingriffsregelung die Auswirkungen prognostizieren und die erforderlichen Maßnahmen festlegen zu können. Die Vorzugstrasse verläuft im Bereich Secklendorf/Altenmedingen sehr weit westlich in einer Entfernung von mehr als 3 km zum Almstorfer Moor. Im Rahmen der aktuellen Kartierungen – sowohl der vorhabensbezogenen als auch der amtlichen seitens des NLWKN – konnten aktuell keine Rotbauchunken mehr nachgewiesen werden. Dies lässt vermuten, dass die Rotbauchunkenpopulation in diesem Bereich sehr stark zurückgegangen und bereits jetzt am Erlöschen ist. Die letzten Nachweise stammen aus dem Bereich des NSG Almstorfer Moor bzw. dessen näheren Umfeldes. Aufgrund der Entfernung der Trasse besteht für diese noch zu vermutende Restpopulation und auch für einen möglichen Wiederaufbau einer Population im Bereich des FFH-	

Gebietes keine Gefährdung oder Beeinträchtigung (Unterlage 2.3 – FFH- VP für das Gebiet „Rotbauchunken-Vorkommen Strothe/Almstorf“, S. 42 f). Auch der Kernbereich der angesprochenen Laubfroschpopulation erstreckt sich weitgehend östlich der Vorzugsvariante, wobei östlich von Secklendorf ein höheres Risiko der Beeinträchtigung durch Zerschneidung von Laubfroschteilbeständen unzweifelhaft besteht. Dies wurde im Rahmen des Variantenvergleiches auch entsprechend berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 8-17, S. 14 f und Karte II.13.GP8-17). Im Rahmen der weiteren Planung muss dies detailliert untersucht und bewertet werden, um durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen, wie z.B. Amphibiendurchlässe mit Leit- und Schutzeinrichtungen und entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen, die auf die Aufwertung von Lebensräumen im Umfeld abzielen, mögliche Beeinträchtigungen zu vermeiden, zu vermindern oder auszugleichen, so dass nicht zwangsläufig von einer Verdrängung oder gar von einem Aussterben der erwähnten Arten auszugehen ist.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1022

6.2 Fehlende rechtliche Berücksichtigung des Artenschutzes
Die Vorschriften zum Artenschutz sind ein Instrument des Naturschutzes, um die Artenvielfalt der Natur langfristig zu erhalten. Das Artenschutzrecht "basiert" auf völkerrechtlichen Vereinbarungen, die ihrerseits in EG oder EU - Richtlinien Eingang gefunden haben. Diese EU- Vorschriften werden wiederum überwiegend in nationales Recht umgesetzt, sind aber auch als EU-Verordnung oder durch gesetzliche Bezugnahme unmittelbar anwendbar. Schon durch EU-Recht [FFH- und VS-Richtlinie: FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete (VSG)] werden die Arten über den Schutz der Lebensräume in Form des Gebietsschutzes mittelbar geschützt. Von einer Zerstörung der Biotope im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes ist bereits dann auszugehen, wenn ein wesentliches Teilhabitat aufgrund des Eingriffs nicht mehr genutzt werden kann und die Zerstörung irreversibel ist. Liegt eine Betroffenheit der Schutzgüter vor allem auch der „streng geschützten“ Arten vor, muss sie jeweils genau analysiert und dargestellt werden.

Im Gegensatz zu den Regelungen über die Gebietsausweisung nach der FFH-RL oder VS-RL sind die artenschutzrechtlichen Regelungen der FFH-RL bis zum Carretta-Urteil des EUGH (C103/00) vom 30.01.2002 kaum beachtet worden. Gab es bis zu diesem Zeitpunkt genügend Rechtsprechungen zur VS-Richtlinie, waren Urteile zu den artenschutzrechtlichen Regelungen der FFH-RL so gut wie nicht vorhanden. Mit dem Urteil vom 10.01.2006 hat der EUGH (C 98 / 03) aber Deutschland wegen einer unzureichenden Umsetzung der FFH-Richtlinie des Art.12 und des Art.13 im Zusammenhang mit dem §43 Abs.4 BNatSchG verurteilt. Nach den Ausführungen des EUGH greifen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen der Art.12 und Art.13 der FFH-Richtlinie unmittelbar und zwar unabhängig davon, ob eine der betroffenen Arten innerhalb oder außerhalb eines angemeldeten oder potentiellen FFH-Gebietes angetroffen wird.

Mit anderen Worten: die artenschutzrechtlichen Vorschriften der genannten Richtlinien greifen im gesamten Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und nicht nur in ihren Schutzgebieten! Ihre Direktwirkung unterliegt daher keinen Zweifeln. Auch wenn eine nationalgesetzliche Umsetzung - BNatSchG- nicht nur lediglich fehlt, sondern vorhanden ist, sich aber als unzureichend oder unvereinbar erweist, verdrängt das vorrangige Europarecht entgegenstehendes nationales Recht, so dass entgegenstehendes deutsches Recht grundsätzlich unbeachtlich ist. Für das Vorhaben A39 sind insbesondere die Beschädigung und Vernichtung der Lebensstätten der streng geschützten Arten nach Anhang IV der FFH-RL betroffen.

Da die deutschen Behörden zu einer europarechtskonformen Anwendung der deutschen Rechtsnormen verpflichtet sind, dürfte nach Auffassung des LBU ähnlich wie der Art.12 und der Art.13 der FFH-RL auch der Art.5 der VS-RL bei Vorhaben nach den Vorgaben des EUGH zu berücksichtigen sein. Hier sind insbesondere die Vogelarten des Anhanges I der VS-RL zu nennen. Im Rahmen der UVS erfolgte schon bisher bei der Behandlung von "Tieren und Pflanzen" eine Auseinandersetzung mit Tierarten. Allerdings wurde vornehmlich nur der Gefährdungsgrad in den ROV-Unterlagen anhand fachlicher Bewertungen ("Roter Listen") zugrunde gelegt. Thematisiert, berücksichtigt und bewertet wurde der Umgang mit europarechtlich geschützten Arten, die auch aufgrund ihrer Häufigkeit national oder regional als ungefährdet gelten könnten, in den Unterlagen nicht. Dieser Mangel ist eigentlich nicht zu erklären, da das "Carretta-Urteil" im Jahre 2002 und u.a. der Aufsatz von Gellermann (NUR 2003, 385 ff) sich schon lange vor Beginn

Der Sachverhalt wird aus rechtlichen wie inhaltlichen Gründen zurückgewiesen. Auf der Ebene der Raumordnung ist von Bedeutung, ob alle für die grundsätzliche Trassenentscheidung relevanten Sachverhalte vorgelegt worden sind. Die Frage einer artenschutzrechtlichen Befreiung stellt sich auf der Ebene der Planfeststellung. Nach der derzeitigen Rechtsprechung des EuGH und der damit ausgelösten fachlichen und juristischen Diskussion ist es - wenngleich das Thema noch nicht hinreichend konkretisiert und abschließend geklärt ist - dennoch unstrittig, dass erst im Rahmen der Planfeststellung die artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungstatbestände zu prüfen und bei der Abwägung zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen der Fauna- Arbeitskreise wurden mit den zuständigen Fachbehörden und Verbänden die Arten/Artengruppen ausgewählt, die für den Planungsraum wertgebend sind. Dies sind auch die Arten/Artengruppen, die aus artenschutzrechtlicher Sicht für großräumige Trassenentscheidungen relevanten sind. Im Rahmen der faunistischen Datenrecherche und der Kartierungen wurden insbesondere im Bereich der Avifauna und der Amphibien die auf dieser Planungs-/ Verfahrensebene relevanten geschützten Arten mit erfasst und in den Variantenvergleichen berücksichtigt. Als weitere für den Untersuchungsraum relevante Art ist der Fischotter entsprechend gewürdigt worden. Mit den hier durchgeführten faunistischen Erhebungen (Datenrecherche und Kartierungen) wurde eine fundierte Grundlage geschaffen, um hinsichtlich der Linienfindung beurteilen zu können, ob für die Planfeststellung der vorgeschlagenen Linie unüberwindbare artenschutzrechtliche Schädigungs- und Störungstatbestände zu erwarten sind, die trotz weiterer Vermeidungsmaßnahmen oder CEF- Maßnahmen auf der Planfeststellungsebene zu einer erheblichen Beeinträchtigung des günstigen Erhaltungszustands der Population der planungsrelevanten geschützten Arten führen, was die Diskussion anderweitiger Lösungsmöglichkeiten erforderlich machen würde. Dies ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Weiterhin wurde mit und innerhalb der Planungsphase zur Linienfindung der Vermeidung von Eingriffen grundsätzlich Vorrang gegeben (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 66 ff) um die Variante zu ermitteln, welche die geringsten Auswirkungen nach sich zieht.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

der Eröffnung des Untersuchungsverfahrens zur A39 im Jahre 2004 mit dieser Problematik auseinandersetzen und in der Fachöffentlichkeit diskutiert wurden. Spätestens mit dem EuGH Urteil (C 98 / 03) vom 10.01.2006 hätte der Vorhabensträger auf diese Problematik aufmerksam werden müssen. Die Verurteilung Deutschlands durch den EUGH ist der Öffentlichkeit bekannt.

Im ROV erfolgt bis auf die Artengruppe der Amphibien und der Vögel sowie der Arten Hirsch und Fischotter „Die Bewertungseinstufung [erfolgt] auf der Basis von..... Artengruppen, deren Habitatsprüche gut bekannt sind und deren Vorkommen relativ eng mit bestimmten Biotoptypen bzw. Biotoptypengruppen korrelieren. Es werden betrachtet:

- Heuschrecken
- Tagfalter
- Käfer (insbesondere Lauf- und xylobionte Käfer)
- Kleinsäuger
- Fledermäuse im Hinblick auf das Potenzial der Biotoptypen als Quartierstandort und die Funktion als Jagdgebiet
- Reptilien und
- Libellen, Fische, Rundmäuler und Muscheln im Hinblick auf die Beurteilung des generellen Potenzials von Gewässern. - (Unterlage 1 (Raumanalyse Kap. 4.3.3.2).

Bei diesen Artengruppen wird trotz der Verpflichtung zur europarechtskonformen Anwendung der deutschen Rechtsnormen ein rein bioindikatorischer Ansatz verfolgt. Er wird den bindenden artenschutzrechtlichen Vorgaben der FFH-RL nicht gerecht! Grundsätzlich sind zu allen nach den artenschutzrechtlichen Regelungen geschützten Arten, die vom Vorhaben betroffen sind, qualifizierte Aussagen zu treffen.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1023

Darüber hinaus sind den ROV - Unterlagen Angaben zu allen im Untersuchungsbereich planungsrelevanten streng geschützten Arten der FFH-RL Anhang IV und Vogelarten der VS-RL Anhang I explizit nicht zu entnehmen und zwar

- zu bekannten Vorkommen bzw. zur Verbreitung der betreffenden Arten im Untersuchungsraum
- zu potentiellen Vorkommen möglicher Arten in den Lebensräumen des Untersuchungsraumes
- zu der Empfindlichkeit der Arten bezüglich des Vorhabens
- zu den Wirkfaktoren des Vorhabens auf diese Arten (Erheblichkeitsanalyse bezogen auf Auswirkungen auf die Populationen)

Ebenfalls gehen aus der UVS eine umfassende und ausreichende Literatursuche zur Problematik der FFH-RL und VS-RL, ihre Auswertung und Berücksichtigung für die Auswahl der Arten im Untersuchungsraum und eine Bewertung der Erheblichkeit für die Populationen der betroffenen streng geschützten Arten im Untersuchungsraum nicht hervor. So genügt z.B. die tabellarische Auflistung "Rechtsvorschriften und planerische Zielvorgaben" in der Tab. 4-7 des Kap. 4.2.3 der Unterlage 1 (Raumanalyse) ohne Nennung der streng geschützten Arten nach der FFH RL Anhang IV und ohne Nennung der Vogelarten nach der VS-RL Anhang I diesen vom EUGH gesetzten Anforderungen nicht. Die Berücksichtigung des rechtlichen Schutzstatus bei der Bewertung sowie die Einflussnahme und die Erheblichkeit des Vorhabens auf die Population dieser einzelnen streng geschützten Arten im Untersuchungsbereich ist den ROV-Unterlagen nicht zu entnehmen. Die dazu gewählten Methoden sehen dieses auch nicht vor (s. Kap. 6.6).

Hieraus folgt, dass die Abwägung aller Varianten auf einer fehlerhaften UVS auf Grund einer nicht europarechtskonformen Artenbewertung basiert. Die Auswirkungsanalyse bzw. - prognose und die darin als voraussichtlich umweltrelevant ermittelten Projektwirkungen bzw. Wirkfaktoren nach Art, Umfang und zeitlicher Dauer sind vor diesem Hintergrund in der Unterlage 1 (Auswirkungsprognose) obsolet und inkorrekt, da der UVS keine gesonderte Berücksichtigung der streng geschützten Arten des Anhang IV der FFH-RL und der Vogelarten gemäß Art.5 der VSRL, insbesondere der Arten des Anhanges I, zu entnehmen ist.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1024

6.3 Unzureichende Berücksichtigung planungsrelevanter Arten
Der naturschutzfachliche Untersuchungsumfang unterliegt in einem Verwaltungsverfahren dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. So ist es unabdingbar, die Ermittlungen in sachangemessener Weise zu beschränken; dennoch haben sich die Auswahlkriterien an einer angemessenen Abschichtung, vor allem an den zu untersuchenden streng geschützten Arten und vor allem an den einheimischen Vogelarten (VS-RL Anhang I, s. Kap. 6.2) sowie ihrer Gefährdung und der Gefährdung ihrer Lebensräume im Untersuchungsraum zu orientieren! Es ist deshalb verwunderlich, dass

Siehe auch Kommentar zur ID 1022 in diesem Kapitel. Es ist nicht die Aufgabe der UVP, wissenschaftlich unerforschte Sachverhalte und Wirkungszusammenhänge zu klären. Die UVP im ROV zielt auf die Ermittlung der erheblichen Umweltauswirkungen und raumbedeutsamen Auswirkungen ab.

Das bedeutet, dass auch bezüglich des Artenschutzaspektes in der Raumordnung nur ein bioindikatorischer Ansatz weiterhelfen kann. Die überwiegende Zahl der streng geschützten Arten nach Bundesartenschutzverordnung, der Arten nach Anhang IV FFH- Richtlinie und der Arten des Anhang I nach VSch-RL sind nach bundesdeutscher oder landesbezogener Roten Liste als gefährdet oder stark gefährdet einzuschätzen oder vom Aussterben bedroht. Als Beispiel seien die Amphibien genannt. Alle Amphibienarten des Anhangs IV der FFH-RL sind Arten der Roten Liste von Niedersachsen und Deutschland. Damit besteht auch ein Zusammenhang zwischen der in der UVS vorgenommenen naturschutzfachlichen Potenzialbewertung und dem strengen Schutzstatus. Die auf der Basis des Potenzialansatz sich als günstiger erweisenden Varianten sind somit mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auch diejenigen, die im Hinblick auf den Artenschutz günstiger sind.

Siehe auch Kommentar zur ID 1025 in diesem Kapitel. Die UVP verlangt nicht die vollständige Erfassung der gesamten Fauna und Flora im Untersuchungsraum. Liegen ausreichende Kenntnisse vor, um die Bedeutung eines Raumes gesichert beurteilen zu können, sind weitere Untersuchungen nicht erforderlich. Die Wälder wurden anhand der faunistischen Grundbewertung, der Erkenntnisse aus den Brutvogelerfassungen und anhand der Bedeutungen für

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

weitere repräsentative Arten z.B. aus den Artengruppen Säugetiere und Libellen nicht gesondert in die Untersuchungen eingeflossen sind, wo doch u.a. die Lebensraumtypen Wasser und Wald im Untersuchungsgebiet prägende Elemente sind und das Vorhaben sehr stark auf sie einwirkt.

Rotwild ausreichend charakterisiert. Weitere Kenntnisse etwa zu den Fledermäusen (siehe Kommentar zu ID 1025) hätte keine wesentlich anderen Einschätzungen bei der Bedeutung von Wäldern ergeben. Denn auch bei den typischerweise im Wald lebenden (z.B. Bechsteinfledermaus) bzw. hier jagenden Fledermausarten (Großes Mausohr) bestehen enge Habitatbindungen an strukturreiche Laub- bzw. Laubmischwälder oder an alte baumhöhlenreiche Bestände, d.h. an Waldtypen, die auch im Rahmen der Grundbewertung und der Brutvogelpotenzialbewertung eine größere Bedeutung aufweisen.

Die Fließgewässer im Untersuchungsraum haben eine sehr hohe Bedeutung als Lebensraum und Ausbreitungsachsen für den Fischotter, was dazu führte, dass im Rahmen der Planung generell fischottergerechte Querungen vorgesehen werden, wovon auch viele andere Arten profitieren werden. Die Stillgewässer wurden im Rahmen der Amphibienerfassung charakterisiert. Alle Gewässer wurden des Weiteren auch im Rahmen der faunistischen Grundbewertung charakterisiert und eingestuft. Auch hier hätten weitere Erfassungen der Libellenfauna keinen wesentlichen Einfluss auf das Gesamtergebnis. Die Erhebung zusätzlicher Artengruppen hätte in Einzelfällen allenfalls zu einer kleinräumigeren Differenzierung und Abschichtung geführt. Um im Hinblick auf die Linienfindung bei der gegebenen Größe des Untersuchungsraumes zu einer sachgerechten Entscheidung zu gelangen, muss jedoch bei der Betrachtung des Schutzgutes Tiere in der UVS zum ROV das Hauptaugenmerk auf die großräumige Erfassung und Bewertung der Verbreitungsmuster der Tiere und das Lebensraumpotenzial gelegt werden sowie auf Artengruppen mit großen Arealansprüchen und großräumigen Austausch- und Wanderbeziehungen. Die UVP im ROV zielt auf die Ermittlung der erheblichen Umweltauswirkungen und raumbedeutsamen Auswirkungen ab. Entscheidungserheblich für die Variantenvergleiche sind somit die hoch bedeutenden Tiervorkommen im Untersuchungsraum und die Flächen mit hohem Potenzial. Bei der Vielzahl der zu berücksichtigenden Umweltfaktoren (z.B. Schutzgut Mensch, Schutzgut Boden etc.) haben Tiervorkommen von geringer bis mittlerer Bedeutung oder sehr kleinräumig differenzierte Bewertungen keinen Einfluss auf die Variantenauswahl.

Abschließend sei noch erwähnt, dass das faunistische Erfassungs- und Bewertungsprogramm mit den Naturschutzbehörden und -verbänden in mehreren Arbeitskreissitzungen abgestimmt wurde.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1025

6.3.1 Fledermäuse

Spätestens seit den Gerichtsurteilen des OVG Hamburg (2 Bs 19/05) und des EUGH-Urteiles (Kap. 6.2) sollten Fledermäuse zu einer rechtlich abgesicherten Planung gehören und einer Erheblichkeitsanalyse unterliegen. So werden im Untersuchungsraum alle potentiell vorkommenden Fledermausarten im Anhang IV der FFH-RL als streng geschützt geführt. Den Roten Listen Niedersachsens und Deutschlands gehören sie ebenfalls an. Bis auf die Potentialabschätzungen in der Unterlage 1 (Raumanalyse im Kap.4.3.4.1 sowie Erläuterungsbericht Kap. 1.7.3 u. Kap. 2.2.1.2; usw.) finden sich jedoch vom Vorhabensträger keine hinreichend genauen Untersuchungen zu einzelnen Fledermausarten, obwohl sie sowohl eine rechtliche als auch eine naturschutzfachliche Bedeutung im Untersuchungsraum haben! Auch bei Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im Verwaltungsverfahren steht Untersuchungen zu Fledermausvorkommen nichts entgegen. Mit Hilfe einer scharfen Biotoptypenanalyse in Kombination mit den bekannten Ansprüchen der Arten wäre es ähnlich wie bei der Vogelartenkartierung möglich gewesen, auf Probeflächen Fledermausarten zu ermitteln und mit Hilfe der erhobenen Daten eine im Ergebnis abgesicherte Erheblichkeitsanalyse durchzuführen. Diese Unterlassung ist eigentlich nicht nachzuvollziehen, da in den Besprechungen des Vorhabensträgers mit den Naturschutzverbänden zur UVS darauf hingewiesen wurde, Fledermäuse zu kartieren. Durch Unterlassung sind rechtlich und naturschutzfachlich relevante Daten zu den einzelnen Fledermausarten nicht mit in die Bewertung eingeflossen sowie ihre Lebensräume, die von Varianten beeinträchtigt werden, nicht hinreichend klassifiziert. Beispielsweise wurden 1995 im Raum der

Wie bereits im Rahmen der Aufstellung des faunistischen Untersuchungsprogramms und der Abstimmungen mit den Verbänden und Behörden festgestellt, liegen Daten zu Fledermäusen nur punktuell vor. Es handelt sich überwiegend um Quartiernachweise von Fledermauskennern, Naturschutzverbänden und Behörden, die sich meist auf Quartiere im Siedlungsbereich beziehen und meist auch längere Zeit zurückliegen.

Fledermäuse sind eine insbesondere für alte Wälder und strukturreiche Offenlandschaften charakteristische Tierartengruppe. Die Vorkommen von Fledermäusen sind sehr stark von bestimmten Strukturmerkmalen (z.B. Vorkommen potenziell geeigneter Quartiere, Altholzbestände mit Spechthöhlen, Gebäudequartiere, etc.) und räumlich-funktionalen Beziehungen des Naturraumes (z.B. Nähe und Erreichbarkeit von Sommer- und Winterquartieren und Vorkommen geeigneter artspezifischer Jagdgebiete) abhängig. Eine Extrapolation aus einzelnen Artnachweisen auf den Gesamtlebensraum ist damit schon grundsätzlich nur bedingt möglich.

Für eine valide Potenzialbewertung, die im Rahmen des Variantenvergleiches flächendeckend die gleiche Qualität aufweisen muss, sind flächendeckende und systematisch erhobene Daten zu den Fledermausvorkommen und zu den relevanten Strukturparametern erforderlich, die sowohl eine Ableitung möglicher Quartierstandorte als auch der

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Raderbachniederung und der Steinhöhe im Verlauf der Variante 2-17 sechs Fledermausarten des Anhangs IV der FFHRL festgestellt (Landkreis Lüneburg, Dezernat III, Az. III-61 13 07-13/3, 1998). Die Nicht-Berücksichtigung der nach FFH-RL Anhang IV streng geschützten Fledermausarten und die vom Vorhabensträger gewählte unzureichende bioindikatorisch methodische Vorgehensweise mündet in eine ausgesprochen fehlerhafte Bewertung der Wirkungen auf die Lebensräume der Populationen der Arten im Untersuchungsbereich. Die Erheblichkeitsanalysen sind deshalb mit einem starken Mangel behaftet. Die Bewertung der Untervarianten, Teilvarianten und Varianten unterliegen dadurch einer Fehlerquote! Der LBU beantragt, eine Fledermauskartierung nachzuholen und bei Vorliegen der entsprechenden Unterlagen Einsichtnahme in die Akten.

Jagdgebiete erlaubt. Die vorliegenden Daten reichen hierfür nicht aus. Der Kartieraufwand, um die notwendige Qualität zu erreichen, ist jedoch im Hinblick auf den geringen zusätzlichen Erkenntnisgewinn für die faunistische Potenzialbewertung im Rahmen der Linienfindung unverhältnismäßig hoch. Über den faunistischen Wert alter Wälder und strukturreicher Offenlandschaften, für die Fledermäuse charakteristisch sind, geben auch andere Artengruppen Auskunft. In alten Wäldern sind Vögel wie z.B. Spechte von Bedeutung. Auch das Rotwild wird für die faunistische Bewertung der Wälder herangezogen. In strukturreichen Offenlandschaften sind ebenfalls Vögel sowie bei Vorkommen von Gewässern auch Amphibien wichtige charakteristische Arten, für die entsprechende Kartierungen und Potenzialbewertungen durchgeführt wurden. Im Rahmen der Arbeitskreise zur Aufstellung des faunistischen Untersuchungs- und Bewertungsprogramms wurde dies eingehend besprochen. Das Vorgehen, keine Fledermäuse im Rahmen der Linienfindung zu erfassen, konnte von den Beteiligten nachvollzogen werden. Es ist unstrittig, dass die Neutrassierung der Autobahn zu erheblichen Auswirkungen bei Fledermäusen führen kann. Aus diesem Grund sind im Rahmen der Planfeststellung die notwendigen Kartierungen und Erfassungen von Quartierstandorten, Jagdgebieten und Wander- bzw. Flugachsen durchzuführen, um darauf aufbauend im Rahmen der Eingriffsregelung die Auswirkungen bestimmen und die erforderlichen Maßnahmen festlegen zu können. Die Maßnahmen müssen dann in erster Priorität auf die Vermeidung von Auswirkungen abzielen. Dies kann z.B. durch geringfügige Verschiebungen der Trasse, durch die entsprechende landschaftliche Einbindung und Schaffung von Leitstrukturen bzw. Überflughindernissen und durch speziell gestaltete bzw. angeordnete Unter- oder Überführungen bis hin zur Grünbrücke auch erreicht werden. Bei unvermeidbaren Auswirkungen sind weitere Habitatoptimierungsmaßnahmen, Schaffung von Ersatzquartieren (z.B. auch in den Brückenwiderlagern), Schaffung neuer Leitlinien und anderes mehr einzuplanen. Bei den im Allgemeinen großen Aktionsräumen der Fledermäuse, stehen im Rahmen der weiteren Planung eine Vielzahl von Optimierungsmöglichkeiten offen, die das Ausmaß der Auswirkungen auf die Fledermauspopulationen deutlich reduzieren werden und auch gewährleisten können, dass die Bestände in einem günstigen Erhaltungszustand verbleiben. Siehe auch Kommentar zur ID 766 - NLWKN [155] in diesem Kapitel.

Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)

187

1026

6.3.2 Libellen

"Libellen sind für die ökologische Bewertung von Gewässer-Umland-Beziehungen gut geeignet. Die Ansprüche der Libellen an die Gewässer sind vielfältig und zum großen Teil bekannt, sie umfassen verschiedene Parameter wie z.B. Strömung und Wassertemperatur, Ufer- und Gewässerstruktur sowie Ausprägung der Wasser- und Ufervegetation. Schwerpunkt der vorliegenden Untersuchung war die Suche nach Vorkommen von der Grünen Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*) als Art des Anhangs II (und IV) der FFH-Richtlinie. Darüber hinaus wurden die weiteren vorkommenden Libellenarten . . . des Lebensraumtyps 3260 "Flüsse . . . - ebenfalls registriert". (Unterlage 3.4 Libellenkartierung, Kap.1.21). So viel zur Kartierung der Libellen in den ROV-Unterlagen. Denn bis auf die Potentialabschätzungen wird auf weitere Untersuchungen zu Arten der Libellengruppe verzichtet. Eine ernsthafte Begründung fand der LBU in den Unterlagen nicht. Und dieses obwohl 807 Stillgewässer in dem Untersuchungsgebiet eingebettet und zum größten Teil durch Trennung und Isolation der Habitate in Folge des Vorhabens bedroht sind. Es finden sich überhaupt keine Ausführungen, welche von den in Niedersachsen vorkommenden Libellenarten des Anhangs IV der FFH-RL in den Stillgewässern potentiell vorkommen könnten. Dennoch sind artenschutzrechtlich und naturschutzfachlich wichtige Arten zu vermuten, die durch die unterlassende Kartierung in einer Erheblichkeitsanalyse fehlen! Hinsichtlich der nach FFH-RL Anhang IV streng geschützten Libellenarten fehlt die Potentialabschätzung und dazu die entsprechende Überprüfung der Vorkommen im Gelände. Die vom Vorhabensträger gewählte unzureichende bioindikatorisch methodische Vorgehensweise mündet in eine ausgesprochen fehlerhafte Bewertung der Wirkungen auf die Populationen

Die eher kleinräumiger und lokal vorkommenden und im Allgemeinen eng an bestimmte Biotoptypen gebundenen Artengruppen wie Libellen, Käfer, Falter oder Heuschrecken wurden im Rahmen der faunistischen Grundbewertung, d.h. der generellen Bedeutung des Biotoptyps für jede Artengruppe, berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 140 ff). Um im Hinblick auf die Linienfindung bei der gegebenen Größe des Untersuchungsraumes zu einer sachgerechten Entscheidung zu gelangen, muss bei der Betrachtung des Schutzgutes Tiere in der UVS zum ROV das Hauptaugenmerk auf die großräumige Erfassung und Bewertung der Verbreitungsmuster der Tiere und das Lebensraumpotenzial gelegt werden sowie auf Artengruppen mit großen Arealansprüchen und großräumigen Austausch- und Wanderbeziehungen. Entscheidungserheblich für die Variantenvergleiche sind hierbei die hoch bedeutenden Tiervorkommen im Untersuchungsraum und die Flächen mit hohem Potenzial. Bei der Vielzahl der zu berücksichtigenden Umweltfaktoren (z.B. Schutzgut Mensch, Schutzgut Boden etc.) beeinflussen Tiervorkommen von geringer bis mittlerer Bedeutung die Variantenauswahl nicht. Für die Potenzialbewertung und eine sachgerechte Linienfindung ist es hierbei nicht erforderlich, das gesamte Artenspektrum zu ermitteln. Wenn durch bestimmte Artvorkommen und Bewertungsschritte die faunistische

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

der Libellen im Untersuchungsbereich. Die Erheblichkeitsanalysen sind deshalb mit einem Mangel behaftet. Die Bewertung der Untervarianten, Teilvarianten und Varianten unterliegen dadurch einer Fehlerquote! Der LBU beantragt ebenso wie bei den Fledermäusen, bei den Libellenarten eine Kartierung nachzuholen und bei Vorliegen der entsprechenden Unterlagen Einsichtnahme in die Akten.

Wertigkeit eines Gebietes bereits hinreichend belegt werden kann, bringen Kenntnisse zu weiteren Arten keinen zusätzlichen entscheidungserheblichen Erkenntnisgewinn. Die Wertigkeit von Gewässern und die Austauschbeziehungen zwischen Gewässern werden umfangreich im Rahmen der Amphibien berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 154 ff). Die Wertigkeit naturnaher Fließgewässer, von denen man annehmen darf, dass sie das größte Potenzial für gefährdete Arten aufweisen, wurde im Rahmen der faunistischen Grundbewertung mit hoch bewertet. Auch eine Libellenerfassung hätte allenfalls stichprobenartig auf Probeflächen durchgeführt werden können. Eine flächendeckende Erfassung wäre unverhältnismäßig. Die Ergebnisse hätten anhand der Biototypenerfassung auf die Gesamtläche übertragen werden müssen, was sicher zu keinem grundsätzlich anderem Ergebnis geführt hätte. In der Planfeststellung sind weitere Erfassungen durchzuführen und die Auswirkungen und notwendigen Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung detailliert zu bestimmen. Des Weiteren erfolgt im Rahmen der Planfeststellung die artenschutzrechtliche Betrachtung, d.h. die Klärung der Frage, ob die geschützten Arten Störungen oder Schädigungen erfahren und ob etwa gemäß Art 16 FFH-RL die Populationen in einem günstigen Erhaltungszustand verbleibt. Da es sich um Arten bzw. Artengruppen handelt, die im Allgemeinen einen geringeren Aktionsraum aufweisen, sollten im Rahmen der weiteren Planungsschritte ausreichend Möglichkeiten zu Trassenoptimierungen und anderen Vermeidungsmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen verbleiben, die den Erhalt der Arten sichern können.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1027

6.4 Unzureichende Untersuchung der Amphibien
Die vorliegende Untersuchung zu den Amphibien ist nicht hinreichend genau und umfangreich genug, um als Grundlage für eine ernst gemeinte UVS zu dienen. Ziel einer UVS sollte gerade im ROV sein, die Zulässigkeit eines Eingriffs zu prüfen, Abwägungsmöglichkeiten verschiedener Varianten eines Eingriffs zu schaffen sowie die Grundlagen für die Ermittlung möglicher Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu legen.
Zu diesem Zweck müssen Bestände der streng geschützten und besonders geschützten Arten und ihre Betroffenheit durch die geplante Maßnahme ermittelt werden. Weder die Bestandserfassung noch die Erfassung der Betroffenheit ist mit ausreichender Genauigkeit erfolgt, um die Erreichung der genannten Ziele auch nur annähernd zu ermöglichen. Insbesondere darf aus der vorgelegten Untersuchung in keinem Bereich des Untersuchungsgebietes davon ausgegangen werden, dass keine besonders schützenswerten Amphibienbestände vorhanden sind. Dieses liegt darin begründet, dass die Standard-Untersuchung nicht annähernd auf vollständige Erfassung der Amphibienbestände oder Artenspektren ausgerichtet war.
Deshalb muss die weitere Planung - sofern keine deutlich stärker auf vollständige Erfassung der Amphibienbestände ausgerichteten Untersuchungen mehr durchgeführt werden- in allen Bereichen vom höchsten denkbaren Wert der betroffenen Amphibienbestände ausgehen und entsprechende Wertstufen vergeben. Die Gründe für diese grundlegend negative Beurteilung der Untersuchung werden nachfolgend aufgezeigt.

Die faunistischen Erfassungs- und Bewertungsmethoden wurden im Vorfeld in Arbeitskreisen den Naturschutzverbänden und Naturschutzbehörden vorgestellt und mit diesen abgestimmt. Die Methoden sind fachgerecht und fachlich anerkannt.
Die Methoden wurden so gewählt, dass nach fachgerechten und einheitlichen Maßstäben eine flächendeckende Erfassung aller Amphibienbestände im gesamten Trassenbereich und eine qualifizierte abgeschichtete Bewertung gewährleistet ist. Der Raum wurde flächendeckend untersucht. Alle Gewässer, die auf Grundlage von Altdaten, Biotopkartierung, Topkarte etc. bekannt waren, wurden begangen. Weitere Gewässer wurden vor Ort gesucht. Es handelt sich um insgesamt 807 Gewässer. In einem ersten Gang erfolgte eine Einschätzung der Gewässerqualität bzw. des Potenzials als Amphibienlaichgewässer, um die weiter zu untersuchenden Gewässer zu identifizieren. Gewässer, die keine oder nur eine äußerst geringe Eignung aufwiesen, wurden nicht weiter verfolgt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 154 ff). Diese Beschränkung auf die wesentlichen Gewässer entspricht der üblichen guten fachlichen Praxis. Die zur Kartierung beauftragten Fachkräfte weisen alle reichhaltige Erfahrungen bei der Kartierung von Amphibien auf, so dass eine sichere Einschätzung vorausgesetzt werden kann. Auch die Tatsache, dass etwa bei Teichketten nur die „besten“ Teiche oder Abschnitte weiter kartiert wurden, ist übliche Praxis. Die Habitatansprüche der Amphibien sind sehr gut bekannt, so dass es fachlich sehr gut möglich ist, aufgrund der Art und der Qualität der Gewässerstrukturen auf das Amphibienpotenzial zu schließen. So haben strukturarme, intensiv genutzte Fischteiche oder extrem verschattete eutrophe Gewässer mit starkem Algenbewuchs keine wesentliche Bedeutung als Laichgewässer. Gewässer, die keinen oder nur einen geringen Fischbesatz, die ausreichend flache und bewachsene Uferzonen oder submerse Vegetation und eine gute Wasserqualität aufweisen und nicht frühzeitig austrocknen, haben dagegen ein sehr hohes Potenzial.
Dass bei der Größe des Raumes hierbei einzelne Gewässer unentdeckt geblieben sein können, hat auf das Gesamtergebnis keinen Einfluss. Bei der Dichte der

erfassten Gewässer und der im Allgemeinen größeren Aktionsräume ist das Ergebnis der Landlebensraumbewertung und der darauf aufbauenden Auswirkungsprognose hinreichend genau, für eine sachgerechte Abwägung. Um im Hinblick auf die Linienfindung bei der gegebenen Größe des Untersuchungsraumes zu einer sachgerechten Entscheidung zu gelangen, muss bei der Betrachtung des Schutzgutes Tiere in der UVS zum ROV das Hauptaugenmerk auf die entscheidungserheblichen, d.h. hoch bedeutenden Tiervorkommen und die Flächen mit hohem Potenzial gelegt werden. Bei der Vielzahl der zu berücksichtigenden Umweltfaktoren (z.B. Schutzgut Mensch, Schutzgut Boden etc.) beeinflussen Tiervorkommen von geringer bis mittlerer Bedeutung die Variantenauswahl nicht. In der Planfeststellung sind weitere Erfassungen durchzuführen und die Auswirkungen und notwendigen Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung detailliert zu bestimmen. Siehe auch Kommentar zur ID 953 - NABU, Kreisverband Gifhorn [190]

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1035

6.7.1 Zerschneidungseffekte

Durch den Betrieb und die Unterhaltung von Verkehrswegen entstehen eine Vielzahl von schädlichen Stoffeinträgen und Reizen. Die Belastungen und Auswirkungen der Zerschneidung und Kammerung der Varianten fast ausschließlich nur in einer unmittelbaren Wirkzone jeweils links und rechts der Trasse zu berücksichtigen, erscheint grundsätzlich als nicht ausreichend genug. Die alleinigen Untersuchungen zum Fischotter und zum Rotwild hinsichtlich der Barrierewirkung der Varianten auf diese Arten ist bei den negativen nachhaltigen Auswirkungen einer möglichen BAB A39 auf Populationen insbesondere der im Untersuchungsraum vorkommenden streng und besonders geschützten Arten zu wenig. Die Einbeziehung der Aktionsräume und Wechselbeziehungen weiterer betroffener Tierarten und die Auswirkung der einzelnen Varianten auf diese Arten, ist nachträglich zu untersuchen. Hier seien mögliche kumulierende Effekte des geplanten Eingriffes auf die Nahrungskette, die Brutpflege und das Revierverhalten genannt. Eine Betrachtung und Berücksichtigung der Etho-Ökologie weiterer ausgewählter Leitarten neben dem Otter und dem Hirschen wird in den ROV-Unterlagen vermisst! Des weiteren schließt sich der LBU den Ausführungen zur ROV - Stellungnahme der Aktion Fischotterschutz aus Hankensbüttel in den Kap. 3 und Kap. 4 an.

Zerschneidungswirkungen und Verinselungseffekte wurden im Schutzgut Tiere bei den Gruppen Rotwild, Fischotter, Amphibien und Rastvögel berücksichtigt. Damit wurden sowohl Artengruppen mit großen Aktionsräumen und weiträumigen Wanderbeziehungen als auch, mit der Gruppe der Amphibien, Artengruppen mit eher kleinräumigen lokalen Wanderbeziehungen berücksichtigt. Darüber hinaus erfolgte im Schutzgut Landschaft eine Betrachtung der Zerschneidung und Beeinträchtigung von unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 130, S. 161 und S. 323). Damit wurden wesentliche naturraumtypische und raumbedeutsame Aspekte behandelt, die für eine sachgerechte Entscheidung im Rahmen der Gesamtabwägung beim derzeitigen Planungsstand ausreichend sind. Die Einbeziehung „kumulierender Effekte des Eingriffes auf Nahrungskette, Brutpflege und das Revierverhalten“ ist im Planungsstand der Raumordnung weder fachlich noch im Sinne der Verhältnismäßigkeit leistbar und zumutbar. Es ist nicht die Aufgabe der UVP, wissenschaftlich unerforschte oder noch nicht hinreichend erforschte Sachverhalte und Wirkungszusammenhänge zu klären. Unter Berücksichtigung des Aufwandes und der sich zwangsläufig ergebenden Fehler und Ungenauigkeiten bei derartigen Analysen, wäre der Erkenntnisgewinn äußerst gering und im Sinne der zu fordernden sachgerechten Entscheidung nicht brauchbar. Ebenso ist es weder erforderlich noch leistbar alle erdenklichen Aspekte zu untersuchen oder zu berücksichtigen. Gemäß UVPG geht es vielmehr um die Beurteilung der möglichen „erheblichen“ Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung möglicher Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen. Folglich ist es erforderlich, im übergeordneten Planungsstand der Raumordnung besonderes Gewicht auf die wertvollen und raumbedeutsamen Aspekte zu legen. Unabhängig davon sind im Rahmen der Planfeststellung weitere Untersuchungen zu den Zerschneidungs- und Verinselungswirkungen auf Tiere durchzuführen und konkrete Maßnahmen zu planen, um Beeinträchtigungen so weit als möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren. Möglichkeiten stehen zur Verfügung. Zu nennen sind wildgerechte Unter- oder Überführungen, Grünbrücken, Amphibiendurchlässe, Leiteinrichtungen, Schutzzäune, Trassenoptimierungen im Hinblick auf Gradienten und Lage oder entsprechende Eingrünungsmaßnahmen im Trassenbereich und Biotopentwicklungsmaßnahmen im Umfeld. Dies bedeutet aber auch, dass eine mögliche Beeinträchtigung durch Zerschneidungswirkungen im Variantenvergleich geringer gewichtet werden muss als z.B. unmittelbare Querungen hochwertiger Bereiche oder unmittelbare Lebensraumverluste.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Landesverband Niedersachsen - Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V.	188	1169		
<p>2. Die Zerschneidungswirkung der Trasse soll auf ein notwendiges Maß begrenzt werden. Mögliche Maßnahmen zur Minimierung (z.B. Trasse im Einschnitt, Wildbrücken) sollen genutzt werden.</p>				<p>Die Zerschneidungswirkung ist ein betrachteter Aspekt im Bereich Schutzgut Landschaft (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 323 sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich). Eine weitgehende Minimierung der Zerschneidungswirkungen wird angestrebt. Die Hinweise zu Einschnittslagen und Wildbrücken werden zur Kenntnis genommen.</p>
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)	190	570		
<p>Die vorliegenden Verkehrsdaten zeigen, dass der Bedarf für den Neubau einer Verkehrsstrasse nicht gegeben ist. Eine Zerschneidung der vorhandenen Flächen ist aus Sicht des Arten- und Naturschutzes nicht zu rechtfertigen.</p> <p>Die fortschreitende Zerschneidung der Landschaft hat zu einer zunehmenden "Verinselung" der Arten geführt. Eine Vielzahl von Arten ist hiervon betroffen, was zu einem Verlust an Vielfalt führt. In Artikel 3 der VSchRL wird von den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft gefordert, dass sie die erforderlichen Maßnahmen treffen, „um für alle unter Artikel 1 fallenden Vogelarten eine ausreichende Vielfalt und eine ausreichende Flächengröße der Lebensräume zu erhalten oder wieder herzustellen.“</p> <p>Die Gefährdung der Biodiversität nicht nur durch den direkten Verlust an Flächen, sondern auch durch die Verhinderung des Kontaktes der Populationen ist bereits seit langem bekannt. Aus diesem Grund wurde auch im BNatSchG die Zerschneidung von Landschaftsflächen und Biotopstrukturen als erheblicher Eingriff, der insbesondere bei Infrastrukturmaßnahmen vermieden werden sollte, genannt. Ebenso wurde diese Gefährdung bei der LANA Länderarbeitsgruppe Naturschutz thematisiert.</p> <p>Bei der vorliegenden Planung werden diese Grundsätze und maßgeblichen Forderungen an den Natur- und Artenschutz ohne begründbaren Zwang nicht befolgt.</p>			<p>Die Straßenbauverwaltung folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbaugesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen.</p> <p>Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspange zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum, vor allem auch im Raum Uelzen.</p> <p>Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt.</p> <p>Als Eingriff in Natur und Landschaft gelten gemäß § 18 BNatSchG "Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können." Der Verursacher eines Eingriffes hat unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 19 BNatSchG).</p> <p>Zerschneidungswirkungen durch die Trasse der A 39 sowie der B 190n sind in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse S. 130, S. 161, S. 323 sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich).</p>	
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)	190	571		
<p>Bei den durch die Trasse betroffenen Gebieten handelt es sich z.T. um faktische Vogelschutzgebiete, die in der nach fachlichen Kriterien aufgestellte IBA-Liste 2002 genannt sind (siehe hierzu auch die vom NABU und der Niedersächsischen Ornithologischen Vereinigung im Rahmen der Vogelkundlichen Berichte aus Niedersachsen veröffentlichten Gebiete, im Sonderband 32, „Wichtige Brut- und Rastvogelgebiete in Niedersachsen“, J. MELTER, M. SCHREIBER). Zu nennen ist hier vor allem das Gebiet "Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich", dessen Bedeutung auch durch die geplante mögliche Erweiterung, die in der Kabinettspremierteilung des Niedersächsischen Umweltministeriums vom 13.06.2006 bekanntgegeben wurde, besonders hervorgehoben wird.</p>				<p>Da die Meldung der Vogelschutzgebiete mit den am 18.11.2006 veröffentlichten Nachmeldevorschlägen des Niedersächsischen Umweltministeriums grundsätzlich abgeschlossen ist, handelt es sich beim IBA Hohe Geest nicht um ein Faktisches Vogelschutzgebiet, da dieses nicht in die Gebietsmeldungen mit aufgenommen wurde. Gleichwohl hat das Gebiet eine avifaunistische Bedeutung, die im Schutzgut Tiere entsprechend gewürdigt wurde. Mit den Nachmeldevorschlägen des Niedersächsischen Umweltministeriums wurde eine Gebietsergänzung des Vogelschutzgebietes Ostheide bei Himbergen zwischen Bodenteich, Wieren und Soltendieck mit dem Schutzziel Ortolan und Heidelerche vorgenommen. Dieses Gebiet wird einer FFH- Verträglichkeitsprüfung unterzogen und den Raumordnungsunterlagen ergänzend nachgereicht. Die Vorzugsvariante wird in diesem Bereich angepasst (Untervariantenvergleich GP 61-62). Dieser Vergleich kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund des Unterschiedes in der UVS infolge der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet durch Variante GP 61-62/1 der optimierten Trasse in Form der Untervariante GP 61-62/2 der Vorzug zu geben ist.</p>
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)	190	572		
<p>Die Bundesrepublik Deutschland und das Land Niedersachsen haben ihre Verpflichtung zur Ausweisung von Vogelschutzgebieten nach der VSchRL</p>				<p>Mit den am 18.11.2006 veröffentlichten Nachmeldevorschlägen des Niedersächsischen</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

bisher nicht richtlinienkonform umgesetzt (s. Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland 2001/5117 - . Schreiben der EU-Kommission vom 03.04.2003). Deshalb stellt die nach fachlichen Kriterien aufgestellte IBA-Liste 2002 die für die Erhaltung der Arten zahlen- und flächenmäßig geeigneten Gebiete im Sinne von Artikel 4 der Vogelschutzrichtlinie dar (Urteil vom 19.5.1998 gegen die Niederlande; Schlussanträge des Generalanwalts in der Rechtssache C-202/01 gegen Frankreich vom 27.6.2001).

Solange ein Mitgliedstaat den Gegenbeweis nicht geführt hat, gilt für ein solches nicht gemeldetes, aber faktisches EU-Vogelschutzgebiet der strenge Schutz des Art. 4 Abs. 4 der VSchRL (EuGH Urt. vom 7. Dezember 2001 gegen Frankreich, C 3724/98). Nur überragende Gemeinwohlbelange, wie etwa der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder der Schutz der öffentlichen Sicherheit sind geeignet, das Beeinträchtigungs- und das Störungsverbot des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der Vogelschutzrichtlinie zu überwinden (s. EuGH, Urt. vom 28.2.1991 - C 5789). Diese hohen Anforderungen der ständigen Rechtsprechung des EuGH sowie des Bundesverwaltungsgerichts erfüllt die vorliegende Planung nicht. Insbesondere unter der Voraussetzung, dass nicht alle möglichen Varianten, insbesondere nicht die, die eine Beeinträchtigung der faktischen Vogelschutzgebiete hätten ausschließen können, geprüft wurden. Solange dies nicht geschehen ist, sind jegliche Eingriffe in dieses Gebiet, selbst nach umfassender, vollständiger Meldung unzulässig. Da die strengen Vorschriften des Artikel 4 der EU-Vogelschutzrichtlinie zum Schutz von Vogelschutzgebieten für faktische Vogelschutzgebiete direkt gelten und eine Prüfung des Vorhabens nach Artikel 6 der FFH-Richtlinie deshalb ausgeschlossen ist, ist das zur Zeit angestrebte Verfahren unzulässig.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

573

Die vom Land Niedersachsen im Jahr 2002 beschlossene Ausweisung von EUVogelschutzgebieten ist bisher in weiten Teilen nicht umgesetzt. Die Gebiete wurden bisher zwar im Niedersächsischen Ministerialblatt und im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 01. April 2004 (BVerwG C 2.03) aber klar beschrieben, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, bevor ein EU-Vogelschutzgebiet ausgewiesen ist: Im Urteil heißt es:

"Die Erklärung zum Schutzgebiet ist mit der Übermittlung der Gebietsauswahl an die Kommission, ... , nicht identisch". Als Prüfkriterien für die Ausweisung - von EUVogelschutzgebieten benennt das BVerwG

- inhaltliche Qualität (Formulierung von Schutz- und Erhaltungszielen),
- Dauerhaftigkeit und
- Festigkeit der Ausweisung.

In Niedersachsen sind aber bisher nur einige wenige der zur Ausweisung vorgesehenen Gebiete durch förmliche Schutzvorschriften "dauerhaft" und "fest" gesichert worden. Von einer richtlinienkonformen Umsetzung der VSchRL durch Ausweisung aller zahlen- und flächenmäßig geeigneten Gebiete kann auch unter diesem Gesichtspunkt keine Rede sein. Das Bundesverwaltungsgericht schließt aus einer solchen fehlenden Umsetzung, dass eine Prüfung des Vorhabens nach Art. 6 der FFH-Richtlinie (bzw. § 34 BNatSchG) nicht in Frage kommt. Die Möglichkeit, Vorhaben auch nach den weichen Kriterien des Art. 6 FFH-Richtlinie beurteilen zu können, soll - nach Auffassung des BVerwG (in Anlehnung an die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes) - als "Wohltat" des Richtliniengebers nur den Mitgliedsstaaten zugute kommen, die ihre Ausweisungspflicht erfüllt und dadurch sowohl die EU-Kommission als auch betroffene Einzelne und die Naturschutzverbände in die Lage versetzt haben, wirksam zu überprüfen, ob ein Verfahren nach Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie im Einklang mit der Richtlinie angewandt wurde.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

574

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 01.04.04 (C2.03) festgestellt, dass sich die Zulässigkeit von Beeinträchtigungen gem. Art. 4 Absatz 4 Satz 1 der VSchRL an den Zielsetzungen des Artikels orientiert. Ausnahmen vom Beeinträchtigungs- und Störungsverbot sind nur unter engen Voraussetzungen zulässig. Im Falle eines faktischen Vogelschutzgebietes ist daher mangels konkreter Festlegung von Erhaltungszielen auf die weitgehenden Zielsetzungen des Artikel 1 der VSchRL zurückzugreifen. Das BVerwG verweist auch auf die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes, nachdem die Schwelle zur Erheblichkeit nicht erst dann erreicht wird, wenn die Verwirklichung von Erhaltungszielen unmöglich oder

Umweltministeriums ist die Bundesrepublik Deutschland ihren Verpflichtungen zur richtlinienkonformen Ausweisung von Vogelschutzgebieten nachgekommen. Das Gebiet deckt allerdings nicht vollständig das IBA Hohe Geest ab, sondern einen weiteren, fachlich begründeten Verbreitungsschwerpunkt von Ortolan und Heidelerche zwischen Wieren, Soltendieck und Bodenteich. In ergänzenden Untersuchungen zu den Raumordnungsunterlagen wird das nachgemeldete Vogelschutzgebiet im Hinblick auf mögliche erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele berücksichtigt.

Die abschließende FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt durch die Planfeststellungsbehörde. Erst dann werden die Rechtsfolgen der Vogelschutzrichtlinie wirksam. Bis dahin wird auch die Nachmeldung abgeschlossen sein, so dass die Gebietsweiterungen - egal in welcher Form - nicht mehr als faktische Vogelschutzgebiete gelten werden. Sie haben dann den normalen Schutzstatus eines Natura-2000-Gebietes. Dennoch ist der Vorwurf zurückzuweisen, dass nicht alle sinnvollen Varianten untersucht wurden, welche die Beeinträchtigungen von Ortolan und Heidelerche im Bereich des IBA-Gebiets mit berücksichtigt haben. Aber die wenigen möglichen Varianten, die das IBA umfahren, haben erhebliche Umweltauswirkungen in anderen Bereichen und beeinträchtigen auch Natura-2000-Gebiete, so dass diese Varianten in der umweltfachlichen Variantenauswahl ungünstiger beurteilt wurden.

Die abschließende FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt durch die Planfeststellungsbehörde. Erst dann werden die Rechtsfolgen der Vogelschutzrichtlinie wirksam. Bis dahin wird auch die Nachmeldung abgeschlossen sein, so dass die Gebietserweiterung - egal in welcher Form - nach § 34 BNatSchG / Art. 6 der FFH-Richtlinie beurteilt wird.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

unwahrscheinlich gemacht wird.

Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass die Wahrscheinlichkeit von negativen Auswirkungen auf den Lebensraum der Wert gebenden Vogelarten hinreichend gegeben ist und damit das Vorhaben nicht zulässig ist.

Das die Umsetzung der VSchRL noch immer nicht ausreichend erfolgt ist und daher die Direktwirkung der faktischen Vogelschutzgebiete weiterhin besteht, zeigt sich an der „Mit Gründen versehene Stellungnahme der Europäischen Kommission“ in Bezug auf das Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2001/5117 vom 4. April 2006, in der auch speziell die unzureichende Ausweisung von Vogelschutzgebieten in Niedersachsen bemängelt und das zugrunde liegende Fachkonzept angezweifelt wurde. Als Reaktion hierauf wird z.Zt. die Gebietskulisse der VSchGebiete in Niedersachsen erneut überarbeitet. Mit einer ergänzenden Meldung ist erst Anfang 2007 zu rechnen. Die vorliegende Planung beruht daher auf einer noch nicht abgesicherten Gebietskulisse, die jedoch aufgrund fachlicher Prüfungen bereits jetzt erkennen lässt, dass eine Neutrassierung insbesondere eine Neutrassierung im Bereich der Vorzugstrasse zu erheblichen Schädigungen von europaweit bedeutsamen Vogel Lebensräumen führt.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

575

Die vorliegende Planung schreibt einen bleibenden massiven Eingriff in z.T. als faktisches Vogelschutzgebiete benannte Bereiche fest, obwohl dies zur Verbesserung des Verkehrsinfrastruktur nicht notwendig ist. Die Untersuchung von möglichen Varianten mit erheblich geringerem Störungspotential, wie sie im Verlauf des Verfahrens mehrfach gefordert wurde, ist ohne hinreichende Begründung versäumt worden. Die Zerstörung von Lebensraum für europarechtlich geschützte Arten wurde aufgrund dieser Tatsache, nachweislich wissenschaftlich hingenommen ohne bekannte Alternativen hierzu zu prüfen.

Vorzugsvariante wird in diesem Bereich angepasst (Untervariantenvergleich GP 61-62). Dieser Vergleich kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund des Unterschiedes in der UVS in Folge der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet durch Variante GP 61-62/1 der optimierten Trasse in Form der Untervariante GP 61-62/2 der Vorzug zu geben ist.

Die Schwelle der Erheblichkeit wird hierbei nach fachlichen Kriterien auf der Grundlage des Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004) beurteilt.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

576

Wir halten die Schaffung einer neuen Trasse zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur weder für nötig noch aus naturschutzfachlicher Hinsicht für vertretbar. In Bezug auf das Verkehrsaufkommen ist ein Eingriff in die Verkehrsinfrastruktur lediglich im Bereich Uelzen notwendig. Allerdings ist hier eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf den bereits bestehenden Verkehrswegen als ausreichend anzusehen.

Die Untersuchung von Varianten hat im Rahmen der Linienfindung stattgefunden. Innerhalb des Untersuchungsraumes, der sich nach der groben Raumanalyse ergab, (Unterlage 1 - UVS- Raumanalyse, S. 46 ff sowie Erläuterungsbericht, S. 29 ff) sind insgesamt 85 Untervarianten, die sich zu Teil- und Hauptvarianten zusammensetzen lassen, in der gesamtplanerischen Abwägung betrachtet worden. Dabei stellen einzelne Unter- und Teilvarianten jeweils Alternativen zu anderen Unter- und Teilvarianten dar. Weiterhin sind abschließend zwei Hauptvarianten verglichen worden (Erläuterungsbericht, S. 77 ff).

Zusätzlich hat eine Untersuchung einer nördlichen Umfahrung Lüneburgs sowie der Nutzung des bestehenden Korridors entlang der B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen statt gefunden (Unterlage 9).

Siehe hierzu Kommentar zur ID 570 - NABU [190] in diesem Kapitel

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

578

NABU Boldecker Land:

die gesamte Umweltverträglichkeitsstudie ist (UVS) nicht nur aus faunistischer Sicht sehr schlecht ausgearbeitet; wie bereits z.B. die Ausführungen des NABU UE oder der Aktion Fischotterschutz zeigen, sondern auch aus vegetationskundlicher Sicht. So muss ich konstatieren, das im gesamten Untersuchungsraum mit Sicherheit mehrere Hundert bis gar Tausend Biotop- und Lebensraumtypen völlig falsch kartiert und wiedergegeben wurden, was natürlich auch gravierende Auswirkungen auf die Auswahl des künftigen Trassenverlaufes hat! Besonders schwerwiegend ist dabei anzusehen, dass davon auch weit mehr als Hundert nach § 20c BNatG besonders geschützte Biotope betroffen sind. Bei diesen handelt es sich nicht nur um kleinere Flächen, sondern auch um mehrere Hektar große Schläge wie z.B. im Vogelmoor. Als Beispiel für einen recht gewöhnlichen Biotoptyp soll hier eine schon seit vielen Jahren entlang der B 248 existierende Grünlandfläche östlich von Ehra genannt werden, die in der UVS als Ackerland kartiert wurde.

Für die Fragen zur Bestandserfassung der Biotoptypen sei zuerst auf die Fläche des Untersuchungsgebietes in einer Größe von über 1.200 km² verwiesen, auf der ca. 50.000 Biotoptypen abgegrenzt wurden. Dass bei dieser Größe des Untersuchungsgebietes und der Anzahl der abgegrenzten Flächen die eine oder andere Fläche falsch eingestuft wird, ist nicht auszuschließen. Bezogen auf die Länge der betrachteten Varianten kann jedoch auch davon ausgegangen werden, dass sich entsprechende Fehler auf alle Varianten gleichermaßen auswirken. In der Praxis von Biotopkartierungen dieser Größenordnung sind Fehlertoleranzen bis zu 5 % kein Mangel (siehe z.B. Günther, Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (2004): Gegenwart und Zukunft der flächendeckenden Biotop- und Nutzungstypenerfassung in Sachsen-Anhalt). Zudem muss an dieser Stelle drauf verwiesen werden, dass im Zuge des Raumordnungsverfahrens nur Korridore für die Autobahn untersucht werden, die im Zuge der weiteren Planungsphasen einer Konkretisierung für die genaue Lage der Trasse unterliegen. Siehe auch Kommentar zur ID 1191 BUND [184] in Kapitel 4.0

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

579

Ähnlich schlimm, allerdings wesentlich gravierender sieht es auch bei der Lebensraumtypenkartierung in allen betroffenen FFH-Gebieten aus. Als Beispiel möchte ich hier das FFH- und NSG-Gebiet Vogelmoor benennen.

Die Farbdarstellung in der Biotoptypenkarte orientiert sich daran, welche Unterschiede das menschliche Auge noch wahrnehmen kann. So kann es in der Legende möglich sein, dass zwei Farbtöne, die direkt untereinander stehen,

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Zunächst einmal ist auch ähnlich wie bei der Fauna festzustellen, dass bezüglich der Bewertung bzw. hier eher zur Darstellung unterschiedlich bedeutsame Biotoptypen zusammengefasst wurden. So werden auf der Biotoptypenkarte z.B. wertvolle mit z.T. weniger wertvollen Biotopen in der Darstellung farblich zusammengefasst. Als Beispiel werden so u.a. „Sonstige Weideflächen“ (GW) mit „Seggen-, Binsen- und Hochstaudenreichem Nassgrünland“ (GN) in ein und dem gleichen Grünton wiedergegeben. Vor dem Hintergrund, dass viele Biotope zusätzlich noch mit Buchstaben innerhalb dieser Flächen unterschieden werden können, macht dies eigentlich noch nichts aus, auch wenn es schon mal verwirrend ist, da hier nicht geschützte mit geschützten Biotopen zusammengefasst werden! Interessant wird es jedoch, dass zwei als GN kartierte Flächen, einmal als nach § 28a NNatG geschütztes Biotop und einmal als ein nicht geschütztes Biotop ausgegrenzt werden. Abgesehen davon, dass es sich in beiden Fällen um ein großflächiges Torfmoos-Flatterbinsenried handelt, und gemäß des NLÖ-Kartierschlüssels als „Seggen-, Binsen- und Hochstauden-Sumpf (GN)“ hätte kartiert werden müssen, handelt es sich beim Seggen-, Binsen- und Hochstaudenreichem Nassgrünland als auch beim Seggen-, Binsen- und Hochstauden-Sumpf in beiden Fällen grundsätzlich um § 28a-Biotope.

unterschieden werden können, eine Unterscheidung in der Fülle der Farben ist dann jedoch in der Karte nicht möglich. Über das Biotoptypenkürzel ist eine Unterscheidung jedoch eindeutig möglich. Gemäß dem Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen unter besonderer Berücksichtigung der nach § 28a und § 28b NNatG geschützten Biotope sowie der Lebensraumtypen von Anhang I der FFH- Richtlinie (Stand März 2004) erfolgt eine Unterscheidung zwischen Seggen-, binsen- oder hochstaudenreiche Nasswiese (GN) und Sonstiges artenreiches Feucht- oder Nassgrünland (GF). Inwieweit die Einstufung einmal als geschütztes Biotop und einmal als nicht geschütztes Biotop auf eine Einschätzung des Kartierers vor Ort zustande kam, ist mangels einer konkreten Verortung der Flächen nicht möglich. Hinsichtlich der Kritik zur Kartierung im Vogelmoor sei an dieser Stelle ausdrücklich auf den Wunsch der UNB Gifhorn verwiesen, dass Vogelmoor in den sensiblen Bereichen nicht zu betreten. Aufgrund dessen erfolgte eine intensive Abstimmung mit Herrn Bäter als Gebietskenner über die Biotop- und LRT- Einstufungen.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

580

In diesem Zusammenhang muss aber ergänzt werden, dass ein nicht geringer Großteil der nach § 20c BNatG besonders geschützte Biotope wie z.B. Sandmagerrasen in der UVS z.T. überhaupt nicht kartiert wurden und z.B. als Intensivgrünland (GI) oder sonstige Biotope ausgewiesen wurden.

Siehe auch Kommentar zur ID 578 in diesem Kapitel. Da Sandmagerrasen meist nur sehr kleinflächig ausgebildet sind, ist es durchaus vorstellbar, dass einzelne Flächen auch im Zuge der Freilandkartierung übersehen wurden. Aber auch hier bleibt festzuhalten, dass aufgrund dieses „Mangels“ die umweltfachliche Bewertung der Variante Bestand hat, was insbesondere aufgrund der Vielzahl an Entscheidungskriterien nachvollziehbar ist. Eine Berücksichtigung von Sandmagerrasenflächen findet in den weiteren Planungsschritten statt.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

581

Als weiteres und gut schriftlich zu lokalisierendes Beispiel ist der Große Fischteich (auch als "Diekbuschteich" bezeichnet) östlich des Vogelmoores und nordwestlich der Barwedler Brandwiesen zu nennen, an dem übrigens die alternative Trasse 566 direkt entlang laufen soll. Dieses in der UVS interessanter Weise als naturfern eingestufte Gewässer verfügt im Westteil über einen sehr schön ausgeprägten nach § 28a geschützten Schlangenzwischenwäldchen, der laut der UVS fälschlicherweise als ein nicht geschützter "Birken- und Kiefernwald entwässerter Standorte" (WV) eingestuft wird.

Der Diekbuschteich wurde sowohl im Rahmen der Biotoptypenkartierung als auch im Zuge der Amphibienuntersuchungen begangen. Beide Kartierungen kommen zu dem Ergebnis, dass der angesprochene Teich ein künstlicher Fischteich, allerdings in einer guten Ausprägung, ist. Diese Einstufung setzt nicht voraus, dass umliegend keine hoch bedeutenden Biotope vorkommen können. Die Waldbestände westlich des Fischteichs wurden als Birkenwald entwässerter Standorte (WV) kartiert, da die Flächen mit Entwässerungsgräben durchzogen sind und Birke die Hauptbaumart ist. Für einen Erlenbruchwald müsste der Birkenanteil unter 50 % liegen, was hier nicht zutrifft. Kleinere Parzellen, wie z.B. eine Erlenreihe entlang des Ufers, können aufgrund der Maßstäblichkeit nicht getrennt auskartiert werden. Dies bleibt der Biotoptypenkartierung im Maßstab 1 : 1.000-2.000 zum LBP vorbehalten. Auch hätte diese maßstäbliche Konkretisierung keinen Einfluss auf die Variantenvergleiche, da im konkreten Fall der nächstliegende Variantenabschnitt (Abschnitt 566) ca. 200 m entfernt liegt.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

582

Darüber hinaus ist festzustellen, dass die aufgrund der Randsituation ohnehin schon nicht für die Schutzbeurteilung ausgewählten Kartierbereiche des Vogelmoores zusätzlich nicht aussagefähig sind, da aus den beigefügten Artlisten keine, nicht mal dreifachgegliederte Häufigkeitsangaben zu entnehmen sind. Zudem ist noch auffällig, dass sie unvollständig und teilweise sogar grob fehlerhaft sind. So wird hier mehrfach der in Niedersachsen bereits ausgestorbene Ufer-Hahnenfuß (*Ranunculus reptans*) aufgeführt, den es hier aber im Vogelmoor überhaupt nicht gibt und es sich demnach um eine Fehlbestimmung handelt.

Die Kartierbereiche im FFH- Gebiet Vogelmoor wurden nicht zum Zwecke der Schutzbeurteilung des Vogelmoores ausgewählt, sondern in Abhängigkeit der betriebsbedingten Wirkungen der sich im Umfeld befindenden Trassenkorridore. An dieser Stelle sei ausdrücklich auf den Wunsch der UNB Gifhorn verwiesen, dass Vogelmoor in den sensiblen Bereichen nicht zu betreten. Aufgrund dessen erfolgte eine intensive Abstimmung mit Herrn Bäter als Gebietskenner über die Biotop- und LRT- Einstufungen. Grundsätzlich ist an dieser Stelle auf die Ebene des Raumordnungsverfahrens zu verweisen, die bei einem Untersuchungsgebiet in dieser Größenordnung keine detaillierte, an die Grenzen der pflanzensoziologischen Aufnahme reichende Kartierung zulässt. Bearbeitet wurde für die vorliegenden FFH- Verträglichkeitsstudien eine einmalige Erfassung der Lebensraumtypen (LRT) im Zuge

einer zusätzlich durchgeführten Übersichtskartierung auf der Grundlage der vorliegenden Biotoptypenkartierung. Die Artenlisten beschränken sich daher auf die vorherrschenden Arten der einzelnen Kartiereinheiten und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die zur Kartierung beauftragten Fachkräfte weisen jedoch alle reichhaltige Erfahrungen bei der Kartierung in FFH- Gebieten auf, so dass eine vergleichsweise sichere Einstufung von LRT möglich wurde.

Der Uferhahnenfuß, der überwiegend nur im Bodenseegebiet vorkommt, ist durch einen Schreibfehler des wissenschaftlichen Namens in die Artenliste gekommen. Statt der überall vorkommenden Hahnenfuß-Art Kriechender Hahnenfuß (*Ranunculus repens*) ist die Art *Ranunculus reptans* in die Artenliste gelangt.

Die Datengrundlage ist völlig ausreichend, um die Trassenvarianten zu beurteilen, die in einem ausreichend großen Abstand zum FFH- Gebiet verlaufen und daher keine Auswirkungen auf die Erhaltungsziele verursachen.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

585

Die Liste an fehlerhaften Beispielen für diese gesamte so genannte Biotoptypen- und Lebensraumtypenkartierung im Suchraum der geplanten BAB 39 ist verlängerbar. Aufgrund dieser ganz offensichtlichen Mangelhaftigkeit der UVS wird deutlich, dass weder eine sach- noch fachgerechte Bewertung der Schutzgüter Arten und Biotope erfolgte. Somit fordern wir umgehend eine erneute, vollständige sowie insbesondere korrekte Neukartierung und Durchplanung sämtlicher in Frage kommender BAB-Trassen sowie insbesondere seiner Alternativstrecken wie wesentlich kostengünstigere Umgehungsstrassen oder der dreispurige Ausbau bestehender Verkehrswege wie B4 oder B 248!

Siehe hierzu Kommentare zu ID 570, 578 bis 582 in diesem Kapitel.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

816

Die Versiegelung von Flächen und die Zerschneidung von Landschaften durch Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen und der dafür erforderliche Flächenverbrauch von rund 130 ha pro Tag ist zu einem der gravierendsten Probleme für den Schutz und die Erhaltung von Arten und Landschaften in Deutschland geworden.

Die Lebensräume für wildlebende Tiere in Deutschland werden kleiner und immer stärker verinselt. Insbesondere stark befahrene Straßen, Bahntrassen und kanalisierte Fließgewässer stellen für viele Wildtiere - vom Laufkäfer bis zum Rothirsch - nahezu unüberwindliche Barrieren dar.

Dadurch werden Lebensräume lokaler Populationen zerschnitten und großräumige Wanderungen von Arten wie Luchs, Wildkatze, Rotwild oder Fischotter auf tradierten Wanderrouten unterbunden.

Ihr langfristiges Überleben in "Lebensrauminselfn" ist durch eine erhebliche Beeinträchtigung des natürlichen Genaustausches bedroht.

Genauso ist die Wiederbesiedlung verwaister Lebensräume erschwert.

Die in der Stellungnahme angesprochenen Zerschneidungswirkungen und Verinselungswirkungen von Straßen, Bahntrassen oder kanalisierten Fließgewässern und die hieraus resultierenden Beeinträchtigungen auf wildlebende Tiere können zweifelsohne eintreten. Folglich ist es im Rahmen der Linienfindung umso wichtiger, diejenige Trasse zu finden, die unter Abwägung mit allen anderen Belangen die geringst möglichen Auswirkungen nach sich zieht. Diesem Aspekt wurde im Variantenvergleich zum Schutzgut Tiere Rechnung getragen und vor allem Arten mit größerem Aktionsraum (Rotwild, Fischotter, Amphibien) repräsentativ für viel andere Arten mit einbezogen (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 137). Die Vorzugstrasse hat diesbezüglich einige Vorteile. Im Norden verläuft sie im Stadtgebiet von Lüneburg zum Teil auf der B4 -Trasse, im mittleren Abschnitt ergeben sich Bündelungen mit dem Elbe- Seitenkanal und im südlichen Abschnitt mit der VW- Teststrecke. Damit vermeidet sie zumindest in Teilbereichen neue Trennwirkungen. Unabhängig davon sind im Rahmen der Planfeststellung detaillierte Untersuchungen zu den Zerschneidungs- und Verinselungswirkungen auf Tiere durchzuführen und konkrete Maßnahmen zu planen, um Beeinträchtigungen so weit als möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren. Möglichkeiten hierzu stehen zur Verfügung. Zu nennen sind wildgerechte Unter- oder Überführungen, Grünbrücken, Amphibiendurchlässe, Leiteinrichtungen, Schutzzäune, Trassenoptimierungen im Hinblick auf Gradienten und Lage oder entsprechende Eingrünungsmaßnahmen im Trassenbereich und Biotopentwicklungsmaßnahmen im Umfeld.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

825

Anlage 3

Bereich Hanstedt II / Rätzlingen / Tatern

Die besondere Bedeutung der noch intakten Moorniederung als dauerfeuchtes Grünland mit bedeutendem Bruchwald für die Fauna zwischen Hanstedt II und Rätzlingen im Osten und Klein Liedern und Tatern im Westen, die durch die jetzige Vorzugsvariante durchschnitten wird, ist in den Gutachten nicht untersucht bzw. nicht hinreichend gewürdigt. Hier wird eine detaillierte Erfassung von Flora und Fauna gefordert um die besondere Bedeutung des Gebietes zu dokumentieren und dementsprechend ggfs. für

Die angesprochene Niederung wurde zwar nicht unmittelbar untersucht, aufgrund der Kartierungsergebnisse im Umfeld und der anderen ausgewerteten Daten wurde der Raum im Rahmen der Potenzialbewertung (Funktionsraum Nr. 65) dennoch als „landesweit bedeutsam“ eingestuft (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, Karte II.14.GP13-20, Blatt 1). Die vorgelegten aktuellen Erfassungen aus 2006

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Ausgleich sorgen zu können. Eine Begehung von Siegfried Spalik am 20. Mai 2006 zwischen 05.10 Uhr und 10.30 Uhr im Bereich Rätzlingen/Hanstedt II westlich bis an das Gebiet "Grundfeld" (N) und "Kiewitt" (S) u. a. hat auszugsweise folgende Feststellungen ergeben: Kranich Brutnachweis (BN) 1, bis zwei weitere im Hör-Bereich Nilgans 1 BN, 1 Brutverdacht (BV), 1 Brutzeitfeststellung (BZ) Rotmilan 1 BN Rohrweihe 1 BV Rebhuhn mindestens 1 (späte Begehung) - Ergänzung Pailer: 3 BV Kiebitz (unzureichend erfasst. Nach Aussage von Landwirten und Anliegern mehrere Paare.) - Ergänzung Pailer: 4 BN Wachtel 1 (frühe Begehung) Eisvogel 1 BV, besetzte Röhre Wiesenpieper mind. 3 (durch späte Begehung wohl unzureichend erfasst) Nachtigall mind. 6 Ergänzung Pailer: Neuntöter 3 BN, Wiesenralle 1 BV Dieses zeigt einen Teil der Bedeutung des Gebietes für die Vogelwelt auf.</p> <p>Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)</p> <p>Bereich Oetzendorf/ Höver</p> <p>Im Suchraum der geplanten Vorzugstrasse zwischen Oetzendorf/Höver sind folgende sensible Vogelarten von der Zerschneidung der Landschaft in ihren Lebensräumen betroffen: Mehrere Brutpaare Kraniche (3Paare), die in diesem Bereich bzw. in unmittelbarer Nähe seit einigen Jahren ihren Brutplatz haben und unmittelbar betroffen wären.</p> <p>Festgestellt wurden ferner in diesem Bereich folgende Vogelarten: Heidelerche, Ortolan, Rotmilan, Rohrweihe, Wiesenweihe, Neuntöter, Nachtigall, Wachtel. Das Wachtberggebiet ist ein wichtiges Zugrastgebiet für Kiebitz und Feldlerche sowie ein Winterlebensraum für Raubwürger und Kornweihe. Ferner ist zu nennen das niedersachsenweit größte Amphibienvorkommen von Kammolchen, Moorfröschen, Laubfröschen, Waldeidechen.</p>	190	826		<p>belegen diese hohe Einstufung. Auch unter der Berücksichtigung des in 2006 in der Talniederung festgestellten Kranich-Brutnachweises, wobei noch die genau Lage und Betroffenheit zu klären ist, würden sich im Variantenvergleich GP 13-20 und der darauf aufbauenden Vergleiche keine Änderungen im Ergebnis ergeben, da die östlich Variante im Hinblick auf die Brutvogel- und Großvogelbetroffenheit deutlich ungünstiger ist (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, S. 11 sowie Karte II.14.GP13-20). Ungeachtet dessen sind im Planfeststellungsverfahren weitere Untersuchungen durchzuführen, die neben einer detaillierten Erfassung und Bewertung auch die erforderlichen und in der Stellungnahme geforderten Ausgleichsplanungen ermöglichen.</p> <p>Die Niederungen, Grünlandbereiche und strukturreichen Bereiche in dem angesprochenen Bereich wurde im Rahmen der Potenzialbewertung als „landesweit bedeutsam“ eingestuft. Auch die angesprochenen Kranichbrut- und Nahrungsgebiete wurden hierbei berücksichtigt und entsprechend gewürdigt. Die Feldflur zwischen den Niederungen, auch am Wachtberg, ist dagegen aber vergleichsweise strukturarm. Auf der Rastvogeluntersuchungsfläche zwischen Wachtberg und Klein Hesebeck konnten keine besonderen Qualitäten festgestellt werden, so dass die getroffene Bewertung „lokal bedeutsam“ für die Ackerflure gerechtfertigt ist (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 1). Im Rahmen der Amphibienkartierung erwies sich der Raum um Höver in Verbindung mit den südlich anschließenden Kammolchvorkommen im Mührgehege südlich Oetzendorf als sehr wertvoll, nicht nur für den Kammolch. Auch dies wurde entsprechend in die Variantenvergleiche eingestellt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.7, Blatt 1).</p>
<p>Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)</p> <p>Gr. Hesebeck/Röbbel Im Suchraum dieses Gebietes sind ebenfalls folgende Vogelarten, die auch Rote Liste Arten sind, betroffen.: Kranich, Rotmilan, Pirol, Rebhuhn, Nachtigall, Ortolan, Wiesenweihe, Neuntöter, Goldammer, Schafstelze, Waldschnepfe. Der Lebensraum bzw. das Nahrungsbiotop wird zerschnitten und eingeengt und damit nicht mehr wie bisher nutzbar. In diesem Gebiet wurde auch bereits in mehreren Jahren der Schwarzstorch gesehen und es besteht die Vermutung, dass er in diesem Gebiet brütet. Auch die Rohrdommel wird in diesem Gebiet insbesondere im Winter häufig angetroffen. Der Röbbelbach ist ein einzigartiger mäandernder Bachlauf, der durch eine Überquerung sehr gestört wird.</p>	190	827		<p>Die angesprochene regionale bis landesweite Bedeutung fand Eingang sowohl in die Bewertung als auch in den Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 1). Es ist unzweifelhaft, dass die Querung in diesem Fließgewässersystem Beeinträchtigungen nach sich ziehen wird und folglich im Rahmen der Planfeststellung dieser Querung auch besonderes Augenmerk zu geben ist, um alle notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen und zum Ausgleich von verbleibenden Beeinträchtigungen planen und durchführen zu können. Insgesamt kommt die FFH- VP zu dem Ergebnis, dass durch die Vorzugsvariante keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Lebensraumtypen und Arten in diesem Bereich zu erwarten sind (Unterlage 2.2 – FFH- VP für das Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“, S. 129).</p>
<p>Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)</p> <p>Gollern/Römstedt In diesem Bereich sind insbesondere folgende Arten betroffen: Rebhuhn, Wachtel, Neuntöter, Pirol, Nachtigall, Heidelerche, Rohrweihe. Als Wintergäste sind hier immer wieder anzutreffen der Raubwürger und die Kornweihe.</p>	190	828		<p>Die anhand der genannten Arten aufgezeigte besondere Bedeutung fand Eingang sowohl in die Bewertung als auch in die Variantenvergleiche. Die beiden nördlich von Römstedt liegenden Probestellen für Brutvögel erwiesen sich beide als „regional bedeutsam“. Der Talraum zwischen Gollern und Römstedt wurde darüber hinaus aufgrund seiner besonderen Bedeutung auch als mögliches Nahrungsgebiet für den Kranich als „landesweit bedeutsam“ eingestuft (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 1).</p>
<p>Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)</p> <p>Secklendorf/Altenmedingen</p>	190	829		<p>Die aufgezeigte besondere Bedeutung (Faunistische</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Folgende Rote Liste Arten wären hier insbesondere betroffen: Heidelerche, Braunkehlchen, Nachtigall, Rohrweihe, Wachtel, Neuntöter, Kranich, Rotmilan, Pirol. Der Perlgrasfalter (Rote Liste 2) kommt am Kanal bei Hohnstorf- Solchstorf (Kanal Ostseite, dort wo die Trasse an den Kanal kommt)</p>				<p>Grundbewertung: geringe bis besondere Bedeutung; Bewertung Vögel: lokale bis regionale Bedeutung) fand Eingang sowohl in die Bewertung als auch in die Variantenvergleiche. Die östlich von Secklendorf liegenden Probefläche Nr. 10.1 für Brutvögel erwies sich als „regional bedeutsam“ (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.5, Blatt 2 sowie Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 1).</p> <p>Ob es zu einer möglichen Beeinträchtigung des lokalen Vorkommens des Perlgrasfalters kommt und ob es Vermeidungs- oder Ausgleichsmöglichkeiten gibt, ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Es ist unzweifelhaft, dass jede Trasse Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung nach sich ziehen wird. Es ist aber weder erforderlich noch leistbar, alle erdenklichen Aspekte zu untersuchen oder zu berücksichtigen. Gemäß UVPG geht es vielmehr um die Beurteilung der möglichen „erheblichen“ Umweltauswirkungen. Im Rahmen der Raumordnung ist es darüber hinaus besonders wichtig, diejenige Variante zu finden, die in der Gesamtabwägung aller Belange die insgesamt geringsten Auswirkungen verursacht. Folglich ist es erforderlich, im übergeordneten Planungsstand der Raumordnung besonderes Gewicht auf die wertvollen und raumbedeutsamen Aspekte zu legen. Nur diese werden in der Gesamtabwägung aller zu berücksichtigenden Aspekte durchschlagen.</p>
<p>Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)</p> <p>2. Hauptvariantenvergleich/Untervariantenvergleich Der Hauptvariantenvergleich 1-46/1 zu 1-46/2 bzw. der Untervariantenvergleich 13-20/1 zu 13-20/2 sind hinsichtlich der Würdigung des IBA-Gebietes und der Brutvogelvorkommen mangelhaft. Die Variante 1-46/2 bzw. Untervariante 13-20/1 durchlaufen das IBA-Gebiet "Hohe Geest ..." und beeinträchtigen mithin einige Populationen des Ortolans, der Heidelerche und anderer Arten des Anhangs I der Europäischen Vogelschutzrichtlinie (u.a. Kranich, Rohrweihe, Kornweihe, Rot-Milan, Kiebitz, Rebhuhn, Wachtel).</p>	190	831		<p>Die Kartierungen auf mehreren Probeflächen (Nr. 18 bis 21) und die ausgewerteten anderen Daten haben gezeigt, dass das IBA- Gebiet „Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich“ ein wertvoller Lebensraum insb. für den Ortolan und die Heidelerche darstellt. Als Leitarten im Untersuchungsraum haben die beiden Arten eine hohe Bedeutung. Dementsprechend wurden die genannten Räume, es handelt sich durchweg um vergleichsweise strukturreiche Feldfluren im Kontakt mit Waldparzellen und anderen linearen Kleingehölzen, im Rahmen der Brutvogel-Potenzialbewertung mindestens als „regional bedeutsam eingestuft“. Die Niederungen, die Kranichbrutplätze beherbergen, und die Bereiche mit höherer Grenzlinien- bzw. Waldranddichte und damit höherer Bedeutung für die Heidelerche, wurden als „landesweit bedeutsam“, der Südbereich aufgrund der sehr hohen Dichte sogar als „national bedeutsam“ eingestuft (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2).</p> <p>Das IBA-Gebiet zieht sich im Ostkorridor südlich des Vogelschutzgebietes „Ostheide südlich Himbergen“ bis nach Bodenteich. Die Variante GP 13-20/2 durchfährt damit fast auf kompletter Länge das IBA- Gebiet, wohingegen die Variante GP 13-20/1 nur den südlichen Teil quert. Die Variante GP 13-20/1 verläuft westlich außerhalb des IBA-Gebietes nach Süden, in einem Bereich, der deutlich weniger Bedeutung insb. für den Ortolan aufweist. Dieser Bereich liegt, wie auch die landesweiten Ortolanuntersuchungen zeigen, weitgehend außerhalb der westlichen Verbreitungsgrenze. Damit ist klar die Variante GP 13-20/1 günstiger als die Variante GP 13-20/2. Die höhere Betroffenheit von Kranichbrutplätzen im Bereich der östlichen Variante GP 13-20/2 kommt hinzu (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20, S. 11 ff).</p> <p>Die Fläche mit nationaler Bedeutung, die sich teilweise mit der in der Nachmeldung befindlichen Vogelschutzgebietserweiterungsfläche V 25A überschneidet, wird durch den optimierten Abschnitt GP 61-62/2 mit einem Abstand von ca. 1.000 m deutlich umgangen.</p>
<p>Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)</p> <p>3. IBA - Gebiet Auf das lfd. Vertragsverletzungsverfahren der EU und die möglichen Gebietsweiterungen des bestehenden Vogelschutzgebietes „Ostheide ...“ wird hingewiesen. Die festgelegten Kontrollpunkte sind nicht repräsentativ und im übrigen ohne Berücksichtigung der IBA-Aspekte festgelegt worden.</p>	190	832		<p>Die geplante Gebietsweiterung des Vogelschutzgebietes „Ostheide südlich Himbergen“ wird bei den weiteren Planungen und im weiteren Verfahren berücksichtigt werden. Die im Ausweisungsverfahren befindliche Vogelschutzgebietsfläche V 25A „Erweiterungsflächen Ostheide südlich Himbergen“ wird durch die neu trassierte</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Es stehen zu den o.a. Vogelarten keine flächendeckenden Daten zur Verfügung. Die durch den möglichen Autobahnbau verursachten Zerschneidungseffekte sind nicht auszugleichen und somit gesetzeswidrig.</p>				
<p>Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)</p> <p>4. Arten des Anhangs I der Europäischen Vogelschutzrichtlinie Die Vorzugsvariante, als auch einige alternative Varianten, durchlaufen im Bereich Emern, Kroetze, Kroetzmühle, Gavendorf und Kónau Gebiete, die unterschiedlichen Populationen von Arten des Anhangs I der Europäischen Vogelschutzrichtlinie als Brut-, Rast- und Nahrungsgebiet dienen: - Kranich - Rohrweihe - Kornweihe - Rot-Milan - Kiebitz - Rebhuhn - Wachtel. Zu diesen und anderen maßgeblichen Arten stehen keine flächendeckenden, gesicherten Daten zur Verfügung. Die festgelegten Kontrollpunkte sind mangelhaft und nicht aussagefähig.</p>	190	833		<p>Vorzugsvariante mit dem Abschnitt GP 61-62/2 nicht berührt. Die im Bereich des IBA- Gebietes „Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich“ vorgenommenen Probeflächenkartierung wurden so gelegt, dass sie den gesamten Raum repräsentativ und unter besonderer Berücksichtigung der wesentlichen Vogelarten (Heidelerche, Ortolan) abdecken. Im Gebiet erfolgten auf insgesamt fünf Flächen avifaunistische Erhebungen. In Verbindung mit den aktuellen Vogelkartierungsdaten aus dem Vogelschutzgebiet „Ostheide südlich Himbergen“, die seitens des NLWKN zur Verfügung gestellt wurden, und den anderen Fremddaten, insbesondere den Daten des NABU Uelzen zum Ortolan und zur Heidelerche aus den Jahren 1997 bis 2002, ist somit eine sehr gute Datenbasis zur Beurteilung des avifaunistischen Potenzials dieses Raumes vorhanden. Die Ergebnisse der Potenzialbewertung zeigen die Bedeutung des IBA- Gebietes, weite Teile wurden als „landesweit“ und „regional“ bedeutsam eingestuft. Ein Bereich im Süden wurde aufgrund der sehr großen Dichte an Ortolan- und Heidelerchenbrutplätzen als „national“ bedeutsam eingestuft (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2).</p> <p>Innerhalb des genannten Bereiches lagen Daten zu den Kranich- und Kiebitzbrutplätzen vor. Die nächstgelegenen Probeflächen Nr. 18 und 20 liegen nördlich und südlich des genannten Bereiches. Die Ergebnisse bestätigen die angesprochene Bedeutung dieses Raumes, so dass im Rahmen der Potenzialbewertung die Feldfluren als „regional bedeutsam“ und die Niederungsbereiche des Wellendorfer Baches zwischen Emern, Kroetze und Gavendorf und die Esterauniederung zwischen Kroetzmühle und Kónau und südlich anschließend insb. aufgrund der höheren Bedeutung als Nahrungs- und Brutraum für Kranich und Kiebitz als „landesweit bedeutsam“ eingestuft (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2).</p> <p>Die Fläche mit nationaler Bedeutung, die sich teilweise mit der in der Nachmeldung befindlichen Vogelschutzgebietserweiterungsfläche V 25A überschneidet, wird durch den optimierten Abschnitt GP 61-62/2 mit einem Abstand von ca. 1.000 m deutlich umgangen.</p>
<p>Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)</p> <p>Anlage 5</p> <p>Stellungnahme zum geplanten Trassenverlauf der A 39 hier: Bodenteicher Seewiesen (ca. 4,5 qkm) , SG Bodenteich von Karl-Heinz Köhler, Böddenstedt</p> <p>Als ehemaliger Bürger Bad Bodenteichs (1971 - 1996) und als guter Kenner des Gebietes sehe ich mich veranlasst, den Wert des o.a. Lebensraumes darzustellen und dies mit Bestandszahlen zu belegen, die sowohl ich als auch andere Vogelkundler des Landkreises ermittelt haben. Die ARGE Bosch-Baader-Jestaedt hat im Gebiet der Seewiesen keine Erhebungen zur Brutvogelwelt vorgenommen und somit die Möglichkeit verpasst, einen realen Überblick über die Bedeutung dieses Gebietes zu gewinnen. Die wenigen Eindrücke, die die Mitarbeiter der genannten Gruppe darstellen, beziehen sich auf wenige Beobachtungen außerhalb der Brutzeit. Hierbei ist kritisch anzumerken, dass weder bei einjährigen Brutvogelerfassungen und schon gar nicht bei Erhebungen außerhalb der Brutzeit ein ausreichender Kenntnisstand über die Fauna eines Gebietes erlangt werden kann. Dies zeigt eindrucksvoll die Liste der Gastvogelarten, die der Verf. der Tabelle der Brutvogelarten folgen lässt. Die Auflistung der Arten folgt der neuesten Systematik nach Barthel & Helbig (2005), während die Bewertung von Brutvogelgebieten nach Wilms et al. (1997) vorgenommen wurde, wie dies auch die ARGE Bosch-Baader-Jestaedt praktiziert hat. Eine Erhebung der Wintervogelwelt der Seewiesen hat der Verf. 1981 im Band 6 der Jahresberichte des Uelzener Arbeitskreises für Avifaunistik veröffentlicht. Seit 1989 bis 2006 hat der Verf. im Rahmen des Vogelmonitoring des Dachverbandes Deutscher Avifaunistik (DDA) aus den Seewiesen und dem Langenbrügger Raum ständig aktuelle Daten zur Vogelwelt ermittelt.</p>	190	834		<p>Es ist richtig, dass keine eigenen Brutvogelerhebungen durchgeführt wurden. Dies war auch nicht erforderlich. Es lagen ausreichend Daten vor, insb. Daten des NABU Uelzen (Herrn Pailer und Barduhn), welche die angesprochene hohe Bedeutung der Bodenteicher Seewiesen als Brutvogellebensraum untermauern. Die UVP verlangt nicht die vollständige Erfassung der gesamten Fauna und Flora im Untersuchungsraum. Liegen ausreichende Kenntnisse vor, um die Bedeutung eines Raumes gesichert beurteilen zu können, sind weitere Untersuchungen nicht erforderlich. Aufbauend auf diese Daten wurden die Bodenteicher Seewiesen in der UVS als „landesweit bedeutsamer“ Brutvogellebensraum eingestuft (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2). Sieht man sich die in der Stellungnahme ausgewerteten Angaben der Brutvogelreviere an, würde man nach strenger Anwendung der Bewertungsmethode nach Wilms et al. 1997 nur zu einer regionalen Bedeutung kommen. Die normierte Punktzahl nach der landesweiten Roten Liste in Höhe von 14,7 liegt unterhalb der Schwelle von 16 Punkten, ab der eine landesweite Bedeutung postuliert wird. Dennoch, da ist der Gutachter mit dem Einwander einer Meinung, haben die Bodenteicher Seewiesen aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheiten eine besondere Stellung, welche die landesweite Bedeutung stützen.</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Ich versichere hiermit, dass die von mir vorgelegten Daten seriös sind und dass ich bei möglichen Rückfragen bereit bin, Stellung zu beziehen. (Anm.: Tabelle 1 mit den wertgebenden Vogelarten der Bodenteicher Seewiesen liegt dem Vorhabenträger vor.)

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

835

Trotz des ungünstigen Flächenfaktors von 4,5 , der somit auch das gesamte Wege-, Gräben- und Fließgewässernetz beinhaltet sowie auch die Gehölze, kommt dem Gebiet der Bodenteicher Seewiesen eine regionale (ab 9 Punkte) bis landesweite Bedeutung (ab 16 Punkte) zu. Besonders hervorzuheben ist die Population des Braunkehlchens und des Gr. Brachvogels.

In dem Gebiet befindet sich zudem eine Graureiherkolonie, die von Jahr zu Jahr zwischen 3 und fast 20 Brutpaare beherbergt.

Folgende Brutvögel der angrenzenden Gebiete nutzen die Seewiesen als Nahrungsraum: Habicht, Sperber, Rotmilan, Baumfalke, Dohle und Kolkrabe. Außerhalb der Brutzeit bzw. als Nichtbrüter wurden so bemerkenswerte Arten wie Krickente, Löffelente, Wachtel, Ohrentaucher, Silberreiher, Schwarzstorch, Weißstorch, Kornweihe, Seeadler, Raufußbussard, Merlin, Kranich, Großtrappe, Goldregenpfeifer (bis 150 Ind.), Regenbrachvogel, Uferschnepfe, Waldschnepfe, Waldwasserläufer, Raubwürger und Ringdrossel festgestellt.

Zudem ist das Fließgewässer- und Grabensystem der Seewiesen für den Fischotter von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die weitere Ausbreitung der Art.

Der ehemalige Bohrstellenteich enthält zudem eine starke Population des Neunstachligen Stichlings, der ansonsten nur selten anzutreffen ist.

Nicht vergessen werden darf das NSG Zwergbirkenmoor, das unmittelbar an der geplanten Trasse der A 39 liegt.

F.d.R. gez. Karl-Heinz Köhler

Ergänzung von Klaus Pailer:

Am Nordrand der Seewiesen auf der Höhe des Zipollenberges ist ein Zauneidechsenvorkommen (Handbereich). Ein Wendehalsvorkommen in der Nähe des Zwergbirkenmoors (nicht jedes Jahr).

Regelmäßiges Rast- und Nahrungsbiotop

Auch zu den Rastvogelbeständen lagen aus den ausgewerteten Fremddaten Erkenntnisse über eine gewisse Bedeutung vor. Zur Untermauerung und Konkretisierung wurden die Bodenteicher Seewiesen in die Rastvogelkartierungen während des Herbstzuges 2004 und des Winter- und Frühjahrzug 2005 mit einbezogen. Es wurden insb. Graureiher und Kiebitze in größerer Zahl beobachtet. Dennoch blieb die Anzahl der gesichteten Rastvögel unter der Schwelle, ab der nach der Bewertungsmethode von BURDORF et al. 1997 eine lokale Bedeutung als Rastvogelgebiet angenommen wird. Auch die in der Stellungnahme genannte Anzahl von 150 Individuen des Goldregenpfeifers liegen unterhalb dieser Schwelle. Im Vergleich zu anderen Räumen konnte damit keine besondere Bedeutung nachgewiesen werden. Aber selbst, wenn hier eine größere Bedeutung postuliert werden würde, hätte dies keinen Einfluss auf das Gesamtergebnis im Rahmen der Variantenvergleiche, bei denen die Betroffenheit von Rastvogellebensräumen nur eine Aspekt unter vielen ist.

Die eher kleinräumiger und lokal vorkommenden Artengruppen wie Käfer, Falter, Reptilien, Fische oder auch Heuschrecken wurden im Rahmen der faunistischen Grundbewertung, d.h. der generellen Bedeutung des Biotoptyps für jede Artengruppe, berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 140 ff).

In der Planfeststellung sind weitere Erfassungen durchzuführen und die Auswirkungen und notwendigen Maßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung detailliert zu bestimmen. Die genannten Vorkommen sind dann entsprechend zu berücksichtigen. Da es sich um mehr kleinflächig vorkommende Arten handelt, sollten im Rahmen der weiteren Planungsschritte ausreichend Möglichkeiten zu Vermeidungsmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen verbleiben, die den Erhalt der Arten sichern können. Bezüglich des Fischotters ist festzustellen, dass die Planung Vorsorge- und Verminderungsmaßnahmen in Form von „fischottergerechten“ Fließgewässerquerungen vorsieht, so dass keine für den Variantenvergleich im Raumordnungsverfahren relevanten Wirkungen, Auswirkungen oder Unterschiede erkennbar sind (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 38). Das genannte Zwergbirkenmoor wird nicht unmittelbar tangiert. Das gilt auch für die optimierte Vorzugstrasse über die Variante GP 61-62/2, durch welche die Trennung des Zwergbirkenmoors vom Hauptteil der Seewiesen aufgehoben wird.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

951

Brutvogelerfassung

Für die Bestandserfassung und -bewertung der Brutvögel wurden einzelne Referenzprobeflächen abgegrenzt und die vorkommenden Arten entsprechend kartiert. In diesen Probeflächen sollten, hinsichtlich Biotoptyp und Struktur einheitliche Teilflächen abgegrenzt und getrennt bewertet werden (siehe UVS, Raumanalyse, S. 173). Dieses erfolgte jedoch nur mangelhaft, was sich anhand der Probefläche 26 beispielhaft nachvollziehen lässt.

Die Probefläche 26 wird bezeichnet als "Wälder nördlich Ehra", welche in zwei Teilgebiete untergliedert wurde. Anhand der Biotoptypenkarte wird deutlich, dass große Bereiche dieser Teilgebiete keinen Wald, sondern Halboffenland mit Heiden darstellen. Darüber hinaus erfolgte die Abgrenzung der Teilgebiete willkürlich und eben nicht hinsichtlich Biotoptyp und Struktur. Ebenso sind die Mehrzahl der wertgebenden Brutvogelarten dieser Probefläche keine Waldarten, sondern Arten des Halboffenlandes sowie Offenlandes (Feldlerche, Gartenrotschwanz, Heidelerche, Neuntöter, Schwarzkehlchen, Braunkehlchen, Steinschmätzer, Wachtel, Ziegenmelker, Ortolan). Gerade aufgrund dieser Arten wurde der Probefläche eine landesweite Bedeutung zugemessen, die auf den gesamten avifaunistischen Funktionsraum Nr. 264 übertragen wurde. Diese Fehleinschätzung hat unmittelbare Auswirkungen auf die Vorzugsvariante der A 39.

Die Auswahl und Abgrenzung der Probeflächen, der Teilflächen und der übergeordneten Funktionsräume kann aufgrund des Planungsstandes (Ebene Raumordnung), dem Stand der Technik und der Datenlage entsprechend nur auf einem übergeordneten Maßstab erfolgen. Eine flächendeckende Erfassung und sehr kleinteilige Abgrenzung von Flächen ist auf dieser Ebene nicht zu leisten und auch nicht zielführend. Dies würde auch den räumlich-funktionalen Ansprüchen der Vogelarten, die vielfach unterschiedliche Habitate und Teillebensräume benötigen, nicht Rechnung tragen.

Bei Probefläche 26 handelt es sich um lückige Kiefernwälder, die in engem Verbund mit offenen Heideflächen und weiter südlich auch offenen ehemaligen Moorstandorten stehen. Gerade diese enge Verzahnung offener heideartiger Bereiche und lichter Kiefernwälder und der Strukturreichtum macht das Gebiet so artenreich und wertvoll. Die Bezeichnung „Wälder nördlich Ehra“ wurde rein zufällig gewählt. Auch östlich des Testgeländes gibt es aufgrund der Freileitungstrassen größere offene Heidebereiche, die für Vogelarten halboffener und

heideartiger Bestände, z.B. für Ziegenmelker, einen potenziellen Lebensraum darstellen. Aus diesem Grund wurden auch diese Bereiche mit hoch bewertet. Wollte man dem Hinweis folgen und kleinteiliger abgrenzen, hätte dies zur Folge, dass im Funktionsraum 264 nicht nur die Wälder östlich, sondern auch die im Westen unmittelbar an der Teststrecke liegenden Wälder, geringer einzustufen wären. Die Trasse im Westen, die eng mit dem Testgelände gebündelt verläuft, quert jedoch auch überwiegend diese Wälder. Das Ergebnis hinsichtlich der Variantenvergleiche wäre nicht anders. Dies zeigt, dass der Erkenntnis- bzw. Ergebniserfolg nicht zwangsläufig steigt, wenn die Maßstäbe verfeinert werden.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

953

Amphibienerfassung

Bei der stichprobenhaften Überprüfung der Amphibienkartierung im Bereich Hoitlingen / Tiddische (Landkreis Gifhorn) wurde festgestellt, dass einige Gewässer, die darüber hinaus Laichgewässer für wertgebende Arten darstellen, gar nicht erfasst wurden. Weiterhin ist den zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht zu entnehmen, welche Amphibienbestände ich welchen Gewässern nachgewiesen wurden. Aufgrund dieser grundlegenden Mängel muss davon ausgegangen werden, dass hinsichtlich der Amphibien keine sach- und fachgerechte Beurteilung der Lebensräume erfolgte. Dies wiegt umso schwerer, da lediglich zwei Tiergruppen für die gesamte Planung untersucht wurden. Es muss somit davon ausgegangen werden, dass das Schutzgut Arten bei der vorliegenden Planung nicht ausreichend untersucht und bewertet wurde.

Grundsätzlich ist auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens bei einem Untersuchungsgebiet in dieser Größenordnung keine vollständige Kartierung und Erfassung aller Gewässer möglich. Die Methoden wurden jedoch so gewählt, dass nach fachgerechten und einheitlichen Maßstäben eine flächendeckende Erfassung der Amphibienbestände im gesamten Trassenbereich in einem Abstand von in der Regel 500 m ermöglicht wurde (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 155 ff sowie Unterlage 3.3 – Amphibienkartierung zur UVS, S 2 ff):

- (1) Aufbauend auf Topographischen Karten, Biotoptypenkartierung, Ergebnissen der Datenerhebung 2004 und der Linienentwürfe der Trassen wurden in einem ersten Schritt insgesamt 584 Kartierbereiche (Gewässer bzw. Feuchtgebiete) identifiziert. Ein Kartierbereich umfasst überwiegend je ein Gewässer bzw. Feuchtgebiet, kann aber auch aus mehreren Einzelgewässern (z.B. Teichketten) bzw. Feuchtgebieten bestehen.
- (2) Diese wurden in einem ersten Kartierdurchgang begangen und bewertet. Es wurde entschieden, ob die Gewässer potenziell für Amphibien geeignet sind und in die weiteren Untersuchungen einbezogen werden müssen. Die Kriterien für den Ausschluss eines Gewässers sind:
 - das Gewässer ist für Amphibien nicht als Lebensraum relevant (z.B. schlechte Wasserqualität, fällt zeitig trocken, stark fließendes Gewässer etc.) oder
 - das Gewässer beherbergt nur wenige nicht gefährdete Individuen von Amphibien und weitere Arten sind nicht zu erwarten.
- (3) Weiterhin diente die erste Begehung dazu, weitere nicht anhand der Biotopkartierung (z.B. aufgrund der geringen Größe nicht separat kartierte Kleingewässer in Feuchtgebieten) ableitbare Amphibienhabitats zu finden. Bei der Suche nach zusätzlichen Gewässern wurde besonderes Augenmerk auf Klein- und Kleinstgewässer, temporäre Gewässer und eventuelle Feuersalamandergewässer im Bereich von Waldbächen gelegt.
- (4) Im Rahmen der ersten Begehung wurden dabei insgesamt 807 Gewässer untersucht. Wurde ein Gewässer als geeignet eingestuft, wurden die Amphibien des Gewässers innerhalb von drei weiteren Kartierungen erfasst. Bei relativ eng zusammen liegenden Gewässern wurden nur die „besten“ Gewässer weiter untersucht, da diese für die Beurteilung des umgebenden Raums maßgeblich sind. Es verblieben 332 Kartierbereiche mit insgesamt 427 geeigneten Einzelgewässern. Hiervon wurden 365 Gewässer weiterkartiert und der Amphibienbestand vollständig erfasst.

Die zur Kartierung beauftragten Fachkräfte weisen alle reichhaltige Erfahrungen bei der Kartierung von Amphibien auf, so dass eine sichere Einschätzung der Gewässerqualität bzw. des Potenzials im Rahmen der Auswahl der weiterzukartierenden Gewässer vorausgesetzt werden kann. Die Habitatansprüche der Amphibien sind sehr gut bekannt, so dass es fachlich sehr gut möglich ist, aufgrund der Art und der Qualität der Gewässerstrukturen auf das Amphibienpotenzial zu schließen. Dies entspricht der üblichen guten fachlichen Praxis.

Mit dieser Methode ist gewährleistet, dass der gesamte Raum nach einheitlichen Maßstäben flächendeckend abgesucht und kartiert wurde. Dass bei der Größe des Raumes hierbei entweder einzelne Gewässer unentdeckt

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

geblieben sind oder andere aufgrund der Kartierung der anderen Gewässer im Nahbereich nicht weiter verfolgt wurden, hat auf das Gesamtergebnis keinen wesentlichen Einfluss. Bei der Dichte der erfassten Gewässer und der größeren Aktionsräume ist das Ergebnis der Landlebensraumbewertung hinreichend genau.

Welche Amphibienarten in welchen Gewässern nachgewiesen wurden, kann nachvollzogen werden. Der Amphibienkartierbericht enthält am Ende eine umfangreiche und artbezogene Ergebnistabelle (Unterlage 3.3 – Amphibienkartierung zur UVS, S 68 ff). Die hier enthaltenen Gewässernummern korrespondieren mit den im Bestandsplan zu den Amphibien (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.7) eingetragenen Gewässernummern, so dass der Bezug zwischen den Gewässern und den nachgewiesenen Arten klar hergestellt werden kann. Im Plan kann auch entnommen werden, welche Gewässer im Rahmen der ersten Begehung als ungeeignet eingestuft wurden.

Verkehrsclub Deutschland (VCD), LV Niedersachsen **215** 194

Am Ilmenauufer auf Höhe der Kläranlage brütet der Eisvogel, Bisher ist nicht nachgewiesen, wie sich das Überleben dieser geschützten Vogelart an dieser Stelle mit dem Bau der Variante 502 vereinbaren lässt.

Das Ilmenauufer wird durch den Bau der A 39 auch im Abschnitt 502 nicht verändert oder anderweitig betroffen. Der Abstand von der Trasse zur Ilmenau auf der Höhe der Kläranlage beträgt ca. 300 m. Aufgrund der hohen Vorbelastung aus der B 4 und anderen Verkehrswegen sowie den umliegenden Siedlungen ist auch bau- oder betriebsbedingt durch Geräusche keine wesentliche Beeinträchtigung zu erwarten. Eine Gefährdung des Eisvogels, der sich aufgrund seiner Habitatsprüche ausschließlich am Gewässer aufhält, ist nach derzeitigem Kenntnisstand auszuschließen.

4.03 Schutzgut Boden

Landkreis Uelzen **5** 435 ja

3. Variantenvergleich Schutzgut Boden

Auswirkungsprognose: Verlust von Bodenfunktionen

Variante 1: Gerdauquerung

Der Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte sollte aus Sicht der UNB nicht zu einer Bewertung "günstig" führen können !

Variante 2: Ilmenauquerung

Die längere Strecke führt selbstverständlich zu höherem Versiegelungsgrad.

Der Variantenvergleich zum Schutzgut Boden stellt aus Sicht der UNB die Variante 1 zu günstig in der Konfliktschwere dar. Hier ist mindestens die Wertung weniger günstig (drei Kästen) zu fordern.

Der Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte ist nur ein Kriterium für die Gesamtbewertung.

Die Beurteilung der Konfliktschwere der betrachteten Varianten für die jeweiligen Schutzgüter erfolgt über Mittelwerte pro laufendem Kilometer und somit im Verhältnis zu der durchschnittlichen Beeinträchtigung des Schutzgutes durch alle Varianten (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 60 ff). Eine Unterscheidung von zwei Punkten ist daher gerechtfertigt.

Die Beurteilung der Konfliktschwere der betrachteten Varianten für die einzelnen Schutzgüter erfolgt hilfsweise über die Ermittlung von Mittelwerten pro laufendem Kilometer für alle quantitativ erfassten Auswirkungskategorien. Diese Mittelwerte wurden über alle Varianten und die Gesamtstrecke der geplanten A 39 ermittelt. Liegen die für einen einzelnen Abschnitt ermittelten Auswirkungen im Bereich des Mittelwertes, wird entsprechend die mittlere Beurteilungsklasse „weniger günstig“ (□□□) vergeben. Varianten, deren Bewertungskriterien für die einzelnen Schutzgüter überwiegend unter dem entsprechenden Mittelwert liegen, werden entsprechend als „günstig“ bzw. „sehr günstig“ eingestuft (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 60 ff).

Da die ermittelten Beeinträchtigungen im Schutzgutbereich Menschen- Erholen sehr deutlich unter den Beeinträchtigungen anderer Variantenabschnitte liegen, zwischen den Varianten GP 13-20/1 und GP 13-20/2 aber dennoch Unterschiede bestehen, wurde Variante GP 13-20/1 mit „sehr günstig“ und GP 13-20/2 mit „günstig“ beurteilt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36, S. 6 f).

Da die Beeinträchtigungen zwar insgesamt auf einem relativ geringen Niveau, aber dennoch bei Variante GP 13-20/2 erkennbar höher sind, fließen sie auch in den Variantenvergleich ein, jedoch nur mit einer mittleren

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Stadt Lüneburg	35	1128	ja	
<p>Tabelle 1: Untervariantenvergleich GP 2-5; Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse</p> <p>Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)</p> <p style="padding-left: 40px;">Schutzgut Boden</p> <p>Auswirkungen</p> <p>Durch die Untervariante GP 2 - 5/1 werden insgesamt 11,8 ha Fläche versiegelt bzw. überprägt. Dies ist deutlich mehr als bei Untervariante GP 2 - 5/2, die überwiegend auf der bestehenden Bundesstraße verläuft. Allerdings kann bei einer Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 ein Rückbau der bestehenden B 4 als eingriffsmindernd angerechnet werden. Bezüglich der Böden mit besonderer Bedeutung (feuchte Standorte, Bedeutung als Archiv der Kultur und Naturgeschichte) ergeben sich durch Untervariante GP 2 - 5/1 mehr als viermal höhere Verluste als bei der Untervariante GP 2 - 5/2. Durch den Rückbau der bestehenden B 4 können Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial wiederhergestellt werden.</p> <p>Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse</p> <p>Der nicht abgesicherte Rückbau der B 4 ist keine Maßnahme der der Eingriffsminimierung gemäß Naturschutzgesetz, sondern als eine mögliche Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme anzusehen (s.o.) und kann so nicht gegen die Beeinträchtigungen, die durch die Untervariante GP 2 - 5/1 auf den Boden entstehen, gegen gerechnet werden.</p> <p>Die Auswirkungen durch Grundwasserabsenkungen im Einflussbereich der Grundwasserabsenkungen auf Böden mit besonderer Bedeutung auf das Biotopentwicklungspotenzial auf feuchten Standorten sind nicht berücksichtigt. Dies ist zu ergänzen.</p> <p>Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)</p> <p>Böden mit besonderer Bedeutung des Biotopentwicklungspotenzials für trockene Standorte sind von den beiden zu betrachtenden Varianten nicht betroffen.</p> <p>Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse</p> <p>Diese Aussage ist nicht korrekt. Nordöstlich der Schlieffenkaserne befindet sich ein Grünlandbereich, der von der Untervariante GP 2 - 5/1 gequert wird. Hier befinden sich trockene Standorte mit besonderem Biotopentwicklungspotenzial.</p> <p>Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)</p> <p>Vergleich der Varianten</p> <p>Die Untervariante GP 2 - 5/2 ist hinsichtlich der Gesamtverluste zunächst als günstiger anzusehen. Bei einer Realisierung von Untervariante GP 2 - 5/2 wird überwiegend die bestehende Trasse der B 4 genutzt, während bei der Neubau-Untervariante GP 2 - 5/1 ein Großteil dieses B 4 - Trassenabschnittes rückgebaut werden würde. Dementsprechend ist der Vorteil der Untervariante GP 2 - 5/2 zu relativieren.</p> <p>Aus der Sicht des Schutzgutes Boden können daher entscheidungserhebliche Unterschiede nur im Hinblick auf der Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung festgestellt werden.</p> <p>Im Vergleich der Varianten wird die Untervariante GP 2 - 5/1 mit günstig, die Untervariante GP 2 - 5/2 mit sehr günstig bewertet.</p> <p>Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse</p> <p>Die Nivellierung der Unterschiede in den Untervarianten durch Gegenrechnung möglicher, nicht abgesicherter Kompensationsmaßnahmen (Rückbau B 4) ist nicht zulässig. Die Bewertung der Untervarianten ist fehlerhaft und fällt zu Ungunsten der Untervariante GP 2 - 5/1 aus. Ein korrekter Variantenvergleich kann erst durchgeführt werden, wenn die Wertigkeiten der Böden und die Auswirkungen durch die Grundwasserabsenkung richtig eingestellt werden. In der jetzigen Form ist der Vergleich der Varianten unvollständig und damit fehlerhaft.</p>			<p>Entscheidungsrelevanz und unter Berücksichtigung des insgesamt geringen Belastungsniveaus (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36, S. 22).</p> <p>Der Rückbau der B 4 ist Teil des Vorhabens, die Berücksichtigung der hiermit verbundenen Entlastungswirkungen im Rahmen der UVS ist somit in keiner Weise fehlerhaft.</p> <p>Die Verluste von Flächen mit Biotopentwicklungspotenzial feuchter Standorte sind bei Variante GP 2-5/1 gemäß dem Variantenvergleich mehr als viermal so hoch wie bei Variante GP 2-5/2. Sie wurden lediglich aufgrund des Entsiegelungspotenzials relativiert.</p> <p>Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte wurden nicht aus den vorherrschenden Biotoptypen abgeleitet, sondern aus der Bodenübersichtskarte für Niedersachsen entnommen (Unterlage 1 – UVS – Raumanalyse, S. 258 f). Diese gibt für den Bereich nordöstlich der Schlieffenkaserne keinen trockenen Standort an.</p> <p>RV-LG: Mit Wahl des Abschnittes 586 (Verlauf auf bestehender Ostumgehung) werden diese Bedenken entkräftet.</p>	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

Spalte C: Fazit, Forderungen und Prüfaufträge
 - Mögliche, im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht abgesicherte Kompensationsmaßnahmen dürfen nicht herangezogen werden, um den deutlichen Unterschied der Betroffenheit des Schutzgutes Boden durch die Untervarianten zu vermindern.
 - Die Auswirkungen der Grundwasserabsenkung auf Böden mit besonderer Bedeutung auf das Biotopentwicklungspotenzial auf feuchten Standorten sind zu berücksichtigen.
 - Die trockenen Standorte mit besonderem Biotopentwicklungspotenzial auf den Flächen nordöstlich der Schlieffenkaserne sind zu berücksichtigen.
 - Der Vergleich der Varianten ist fehlerhaft.
 - Der Untervariantenvergleich ist unter Behebung der genannten Mängel erneut durchzuführen.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV Niedersachsen e.V. 184 1189

Schutzgut Boden
 In der Kategorie der "Potenziellen Beeinträchtigung des Bodenhaushaltes im Bereich grundwasserabhängiger Böden" ist eine Bewertung von Auswirkungen insofern nicht möglich, da konkrete Angaben über den Bodenwasserhaushalt innerhalb der betroffenen Böden nicht bekannt sind. Damit ist "... eine Abschätzung in Bezug auf Reichweite und Umfang der Veränderungen im Bodenwasserhaushalt in dieser vorgelagerten Planungsebene nicht möglich" (S. 43).
 Des weiteren wird darauf verwiesen, dass eine Gefährdungsabschätzung in Bezug zu den grundwasserabhängigen Bereichen bereits beim Schutzgut Pflanzen und Grundwasser getroffen wird, und dadurch im Schutzgut Boden auf eine weitere Abschätzung verzichtet werden kann.
 Mangels Datengrundlagen beim Schutzgut Pflanzen (grundwasserabhängige Biotope) erfolgte hier nur die Betrachtung der Lagebeziehung zur Trasse (s.o.)
 Beim Schutzgut Wasser wurde gleichfalls auf mangelnde Daten zur Folgeabschätzung verwiesen (BÜK 50, aber keine genauen Kenntnisse über Grundwasserströmungsverhältnisse, Grundwasserspiegellagen und Bodenarten).

Es werden im Zuge des Raumordnungsverfahrens lediglich Trassenkorridore betrachtet. Eine konkrete Bewertung von Umweltauswirkungen auf den Bodenhaushalt grundwasserabhängiger Böden durch Verwendung weiterer Daten ist erst bei einer ausgearbeiteten Trassenführung in Lage und Höhe sinnvoll. Im Zuge der vorliegenden UVS wurden insgesamt drei Kriterien betrachtet, die sich mit dem Bodenhaushalt grundwasserabhängiger Böden beschäftigen. Zwei wurden in der Stellungnahme aufgegriffen, ein drittes befindet sich im Schutzgut Boden, wo die Verluste von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial feuchter Standorte bilanziert und in den Variantenvergleichen gegenüber gestellt werden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 42 ff). Durch die getroffenen Aussagen ist eine eindeutige Aussage möglich, ob und in welchem (relativen) Umfang ein Trassenkorridor Beeinträchtigungen von feuchtegeprägten Böden verursachen kann.

Landesverband Niedersachsen - Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V. 188 1170

3. Baumaßnahmen, die zu weiteren Bodenversiegelungen führen, sollen aus ökologischen möglichst schonend und flächensparend erfolgen (z.B. Wege als Spurbahnen oder Decke ohne Bindemittel).

Die Hinweise zu Punkt 3 liegen im Interesse der Straßenbauverwaltung und werden zur Kenntnis genommen.

4.04 Schutzgut Wasser

Landkreis Uelzen 5 436

4. Variantenvergleich Schutzgut Wasser

Der Aspekt der Bündelung von Brückenbauwerken wird aus Sicht der UNB nicht ausreichend berücksichtigt. Die Variante 2 verbindet die Querung der Ilmenau mit der Querung der ESK bei Walmstorf und schließt sich an ein bestehendes Bauwerk an. Die Querungen der übrigen Gewässer betreffen überwiegend Fließgewässer von allgemeiner Bedeutung.
 Die Variante 1 würde mehrere naturschutzfachlich wertvolle Fließgewässer erstmals mit großdimensionierten Brückenbauwerken überspannen. Eine Bündelungsabsicht kann hier nicht umgesetzt werden. Die Bestandsaufnahme zur Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie - Bearbeitungsgebiet Ilmenau - der Bezirksregierung Lüneburg vom 30.11.2003 zeigt auf den Karten zur Gewässerstruktur (Karte 11b), zur typbezogenen Saprobie (Karte 12 a) und zur Gewässergüte (Karte 12 b) eindeutig ein Schwerpunkt-vorkommen von Gewässern mit besonderer ökologischer Bedeutung im Bereich der Variante 1. Aus Sicht der UNB ist die Variante 1 daher ungünstiger zu bewerten als die Variante 2.

ja
 Die Ansicht, dass die Überquerung im direkten Vergleich von 2 Fließgewässern mit besonderer Bedeutung durch Variante GP 15-23/1 schwerwiegender ist als von 10 Fließgewässern mit allgemeiner Bedeutung durch Variante GP 15-23/2 kann nicht geteilt werden. Oftmals sind dieselben Gewässer an unterschiedlichen Stellen in ihrer Bedeutung verschiedenartig bewertet, so dass eine Entwicklung von allgemeiner Bedeutung hin zu Gewässerabschnitten mit besonderer Bedeutung nicht auszuschließen ist. Darüber hinaus besteht gerade im Schutzgutbereich Oberflächengewässer ein hohes Vermeidungspotenzial durch ausreichend dimensionierte Querungsbauwerke, welche bei Gewässern besonderer Bedeutung gerechtfertigter Weise aufwendiger sein können.

Landkreis Uelzen 5 442

4. Variantenvergleich Schutzgut Wasser

siehe Stellungnahme der UWB zur Untervariante GP 20-37 (s. S. 18 dieser SN)

ja
 Es ist sicher ein strittiger Punkt, ob die Durchfahrung von Trinkwasserschutzgebieten - vor allem unter der Berücksichtigung von Maßnahmen gemäß RiStWag - höhere Auswirkungen hat als die Durchfahrung von Bereichen, in denen es zu potenziellen Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels durch Absenkung/Stau kommen kann. Aus diesem Grund sind die Unterschiede zwischen den Varianten auch relativ gering.
 Kleinere Fließgewässer, für die keine Strukturgütedaten vorliegen, wurden anhand von topographischen Karten, Luftbildern sowie der Biotoptypenkartierung eingestuft. Je nach Ausbildung der Gewässer- und Auendynamik sowie der Naturnähe werden die Gewässerabschnitte den

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				entsprechenden Bedeutungsklassen zugeteilt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 282 f). Für die Esterau lagen digitale Daten aus der Gewässerstrukturgütekartierung Niedersachsen (NLÖ 2004) vor, die zur Einstufung verwendet wurden. Insgesamt ist die Einstufung daher begründet.
Landkreis Uelzen	5	451	ja	
3. Untervariantenvergleich Wasser				
Das Schutzgut Wasser sollte aus Sicht der UNB im Vergleich der beiden Varianten eine ebenso hohe Entscheidungsrelevanz entfalten wie das Schutzgut Tiere. Hier liegen eindeutige Unterschiede in der Konfliktschwere vor.				Die Schutzgutbereiche Grundwasser und Oberflächengewässer haben in der Regel nur eine maximal mittlere Entscheidungsrelevanz, da in Verbindung mit dem Vermeidungspotenzial (z.B. Brückenbauwerke, RiStWag-Maßnahmen) die Empfindlichkeit der Schutzgutbestandteile gegenüber dem Vorhaben geringer ist als z.B. beim Schutzgut Tiere.
Landkreis Uelzen	5	471	ja	
B. Untervariante GP20 - 37 Schutzgut Wasser				
Hinsichtlich des Schutzgutes Grundwasser wird die Variante GP20-37/1 im Bereich der Seewiesen favorisiert. Hauptargument ist der vorrangige Schutz des Trinkwassers (Zone III) bei Wittingen im Bereich der Variante GP20-37/2. Dieses Argument ist nachvollziehbar, da gerade im Wasserschutzgebiet der Verbleib des auf der BAB anfallenden Niederschlagswassers als sehr problematisch anzusehen ist. Nach RiStWag ist zudem die räumliche Trennung von Straßen und WSG's anzustreben, dies gilt insbesondere bei der Planung von Autobahnen mit den damit verbundenen Randbedingungen (Rastplätze, Tankstellen etc.). Nicht zu vergessen das ggf. erhöhte Aufkommen von Gefahrgutunfällen. Trotzdem ist der Schutz des nah anstehenden Grundwassers im Bereich der Seewiesen bei Bodenteich eben aus den genannten Gründen nicht zu vernachlässigen, so dass aus Sicht der UWB hier die Auswirkungen der Varianten gleichwertig als "weniger günstig" eingestuft werden sollten.				Es ist sicher ein strittiger Punkt, ob die Durchfahrung von Trinkwasserschutzgebieten - vor allem unter der Berücksichtigung von Maßnahmen gemäß RiStWag - höhere Auswirkungen hat als die Durchfahrung von Bereichen, in denen es zu potenziellen Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels durch Absenkung/Stau kommen kann. Aus diesem Grund sind die Unterschiede zwischen den Varianten auch relativ gering. Kleinere Fließgewässer, für die keine Strukturgütedaten vorliegen, wurden anhand von topographischen Karten, Luftbildern sowie der Biotoptypenkartierung eingestuft. Je nach Ausbildung der Gewässer- und Auendynamik sowie der Naturnähe werden die Gewässerabschnitte den entsprechenden Bedeutungsklassen zugeteilt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 282 f). Für die Esterau lagen digitale Daten aus der Gewässerstrukturgütekartierung Niedersachsen (NLÖ 2004) vor, die zur Einstufung verwendet wurden. Insgesamt ist die Einstufung daher begründet.
Hinsichtlich des Schutzgutes Oberflächengewässer ist festzustellen, dass die Einteilung der Oberflächengewässer in Gewässer mit besonderer und allgemeiner Bedeutung hier nicht ganz klar ist. So ist der nördliche Randgraben der Seewiesen (betrifft GP20-37/1) im Oberlauf als Gewässer von besonderer Bedeutung und im Unterlauf als solches mit allgemeiner Bedeutung gekennzeichnet. Aus Sicht der UWB ändert sich das Gewässer in Struktur und Gewässergüte hier in keiner Weise. Ebenso wird im Bereich von GP20-37/2 die Seehalsbeeke oberhalb von Schafwedel von allgemeiner Bedeutung eingestuft, um Schafwedel von besonderer Bedeutung. Nach Kenntnis der UWB verändert sich das Gewässer erst im ehemaligen Grenzbereich so sehr, dass eine unterschiedliche Einstufung gerechtfertigt ist. Im Bereich der Variante GP20-37/2 wird der Oberlauf der Esterau (aus Sicht der UWB fälschlicherweise als Gewässer mit allgemeiner Bedeutung eingestuft) völlig zerschnitten, was gerade im Oberlauf eines Gewässers als sehr ungünstig zu bezeichnen ist. Hinsichtlich des Schutzgutes Oberflächengewässer sind die Varianten aus Sicht der UWB genau umgekehrt einzuschätzen, nämlich die Variante GP20-37/1 als weniger günstig, die Variante GP20-37/2 als ungünstig.				
Gemeinde Barum	61	687	nein	
3. Der größte Teil des Gemeindegebietes (Ortsteile Barum und Tätendorf-Eppensen) liegt innerhalb eines förmlich festgesetzten Wasserschutzgebietes. Dieses geschützte Wassergewinnungsgebiet reicht bis zum staatlich anerkannten Kurort Bad Bevensen (Heilquellenschutzgebiet). Die Verbindung dieses Wasserschutzgebietes mit dem Kurort Bad Bevensen wäre durch den Bau einer Autobahn gefährdet. Auch die möglichen technischen Schutzvorkehrungen stellen nach Ansicht der Gemeinde Barum keinen absoluten Schutz vor Verunreinigungen dar, sodass enorme Auswirkungen auf die besondere Trinkwassersituation dieses Gebietes zu befürchten sind. Abgesehen davon stehen die Kosten für die technische Sicherung in keinem Verhältnis zu den Kosten für einen anderen konfliktärmeren Verlauf der Trasse.				Die Auswirkungen auf das Vorranggebiet für die Trinkwassergewinnung sowie das Wasserschutzgebiet Zone III sind in den schutzgutübergreifenden Variantenvergleich eingeflossen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23, Karte II.15.GP15-23, Blatt 1). Die Kosten sind mit einem für alle Trassenabschnitte einheitlichen Durchschnittswert, der auch Schutzvorkehrungen nach RiStWag beinhaltet, ermittelt worden.
Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung	127	634		
4. Referat Wasser Die vom Niedersächsischen Landesamt für Straßenbau und Verkehr über das Internet bereitgestellten Verfahrensunterlagen für das Raumordnungsverfahren zum Bau der BAB 39 von Wolfsburg nach Lüneburg waren Grundlage für die Bewertung der wasserwirtschaftlichen Belange der oberen Wasserbehörde für den betroffenen sachsen-anhaltischen Bereich. Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen geplante BAB 39 ist Bestandteil der sog. Hosenträgerlösung und Teil des				Die im Untervariantenvergleich GP 28-46 bevorzugte Untervariante GP 28-46/2 ist nicht Bestandteil der gesamtplanerisch ermittelten Vorzugsvariante GP 1-46/2. Die Teilvariante GP 13-46/2 bildet den südlichen Teil der Vorzugsvariante GP 1-46/2. Sie verläuft nicht über sachsen-anhaltinisches Gebiet. Die Teilvariante GP 13-46/3 verläuft in den Abschnitten 533, 542, 545 und 551 über das Gebiet des Landes Sachsen-

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Gesamtverkehrskonzeptes für den nordostdeutschen Raum. Dieses Konzept besteht aus den Bundesautobahnen A 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin und A 39 Wolfsburg - Lüneburg sowie der Bundesstraße 190n als verbindende Querspange.

Im Rahmen des durchzuführenden Raumordnungsverfahrens für den Bau der BAB 39 ist die Raumverträglichkeit mit den zu erwartenden raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die Einhaltung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung sowie sonstige Nutzungsansprüche am Standort und im Einwirkungsbereich des Vorhabens zu untersuchen.

Die Suchraumabgrenzung für die Planung der A 39 umfasst dabei niedersächsisches und sachsen-anhaltisches Untersuchungsgebiet. In Sachsen-Anhalt ist im Wesentlichen der Altmarkkreis Salzwedel betroffen.

Die Erfassung und Bewertung der Schutzgüter und Schutzgutfunktionen erfolgte im Rahmen der vertiefenden Raumanalyse (UVS Stufe II), die aufbaut auf die UVS Stufe I (Raumermittlung zum Ausschluss von Trassen).

Im Rahmen der UVS II wurden dann konfliktarme bzw. konfliktärmere Bereiche und Korridore identifiziert, die in Verbindung mit verkehrlichen und raumordnerischen Belangen zu Untersuchungsräumen/ Planungskorridoren für die vertiefende Raumanalyse, die Planung von Trassenvarianten und die Auswirkungsprognose abgegrenzt werden. Auf Grundlage der ermittelten Umweltinformationen und der vom Straßenbauvorhaben ausgehenden Wirkfaktoren werden die Umweltauswirkungen aller sinnvollen Trassenvarianten prognostiziert und in den abschließenden Variantenvergleich eingestellt, um die aus umweltfachlicher Sicht günstigste Trassenführung zu ermitteln.

Das sachsen-anhaltische Gebiet ist dabei durch eine aus umweltfachlicher Sicht zu bevorzugende (Ergebnis Raumanalyse) Untervariante GP 28-46/2; Teilvariante GP 13-46/2, die Bestandteil der bevorzugten Hauptvariante GP 1-46/2 (Ostvariante) sind, betroffen. Ferner ist es betroffen durch die geplante Trasse der B 190n (sog. Querspange; Raum VWG Diesdorf-Dähre).

Im Rahmen der Schutzgutbetrachtungen zu den Schutzgütern Grundwasser und Oberflächengewässer wurden die Sachsen-Anhalt betreffenden Gewässer (Grund- und Oberflächengewässer) erfasst und in ihrer Funktion bewertet und gewichtet (Auswirkungsprognose). Im Gesamtergebnis der Bewertung der Schutzgutbetrachtung Wasser der untersuchten Trassenvarianten wird der sachsen-anhaltische Bereich jedoch als eher nicht sensibel bewertet.

Für das sachsen-anhaltische Gebiet wurden als relativ sensible Grundwasser-Gebiete nachfolgende Bereiche ausgehalten, die jedoch in ihrer Entscheidungsrelevanz als eher mittel bis nachrangig eingestuft wurden. Gleiches gilt für die Oberflächengewässer.

grundwassergeprägtes Gebiet (bevorzugt in den Flusstälern)

- betroffener Bereich der Salzwedeler Dumme
- entlang der Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt im Verlauf der Ohre,

Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser

- entlang der Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt zwischen Schmölau und Waddekath

Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung

127

636

Zur Minimierung der negativen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser insbesondere der im sachsen-anhaltischen Gebiet möglicherweise betroffenen Oberflächengewässer durch das Vorhaben sollten aus wasserwirtschaftlicher Sicht folgende Maßnahmen in den fortführenden (Detail-) Planungen Berücksichtigung finden:
weiträumige Überbrückung der Niederungsbereiche
weitgehender Verzicht auf Verrohrung und Ausbau von Fließgewässern
ausreichend große Dimensionierung und optimale Bauweise der Brückenbauwerke zur

Erhaltung der ökologischen Durchgängigkeit der Fließgewässer

- Berücksichtigung der hydraulischen Erfordernisse bei der Dimensionierung der Querungsbauwerke in Überschwemmungsgebieten (hier ist der Nachweis zu erbringen, dass die geplanten Brückenbauwerke den schadlosen Hochwasserabfluss nicht gefährden)

- möglichst rechtwinklige Querung der Fließgewässer einschl. ihrer Auen
- sorgsamer Umgang mit wassergefährdenden Stoffen bei der Realisierung der Baumaßnahmen zum Schutz des Grundwassers und der Oberflächengewässer.

Nds. Forstamt Danndorf

145

731

8. Wasserhaushalt:

Folgeschäden durch Störungen des Grundwasserhaushaltes durch den Straßenkörper (Anstauung, Austrocknung) in den angrenzenden Waldbeständen sind durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Anhalt. Diese Teilvariante wird im Gesamtvergleich ungünstiger beurteilt als die Teilvariante GP 13-46/2, welche (s.o.) demzufolge Bestandteil der Hauptvariante GP 1-46/2 ist. Teilvariante GP 13-46/3 ist nicht Bestandteil der Vorzugsvariante für die A 39.

Die genannten Bereiche sind bei der Betrachtung des Schutzgutes Wasser berücksichtigt und damit in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Eine detaillierte Aussage zur Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Bestandteil der nachfolgenden Planungsschritte.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Nds. Forstamt Unterlüß	149	973		
7. Wasserhaushalt: Folgeschäden durch Störungen des Grundwasserhaushaltes durch den Zerschneidungslängen in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser Waldbeständen sind durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu berücksichtigen.				Gleicher Text wie Forstamt Danndorf (145) - Siehe deshalb Kommentar zur ID 731 in diesem Kapitel
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV Niedersachsen e.V.	184	1186		
UVS / Auswirkungsprognose und Variantenvergleich Schutzgut Wasser Grundlage für die qualitative Gefährdungsabschätzung sind die Zerschneidungslängen in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser (Grundwasserflurabstand < 2 m). Dazu ausgewertete Unterlagen sind lediglich die Bodeneinheiten der BÜK 50. Kenntnisse über Grundwasserströmungsverhältnisse, Grundwasserspiegellagen und Bodenarten wären, nach eigenen Aussagen aus der UVS, zur differenzierten Betrachtung nötig, sind aber nur z. T. vorhanden. Damit ist grundsätzlich eine angemessene Bewertung und Auswirkungsprognose von beispielsweise grundwasserabhängigen LRT's in Bezug auf mögliche Stau- und Vernässungsfolgen seitlich der Trassen nicht gegeben.				Die UVS geht im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen grundwassergeprägter Gebiete und grundwasserabhängiger Biotope von einem worst-case- Szenario aus, was auf dieser Planungsebene angemessen ist. Als Grundlage für die qualitative Gefährdungsabschätzung werden die Zerschneidungslängen in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser (Grundwasserflurabstand < 2 m) sowie die Lage der Trasse im entsprechenden grundwassergeprägten Gebiet (randliche oder mittige Zerschneidung) herangezogen. Beim Schutzgut Pflanzen wird die Lage der grundwasserabhängigen Biotoptypen zur geplanten Trasse betrachtet (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 26 f und S. 45 ff). In diesen Bereichen können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden. Sofern in FFH- Gebieten Beeinträchtigungen von grundwasserabhängigen LRT in Bezug auf mögliche Stau- und Vernässungsfolgen möglich sind, wurden im Rahmen der FFH- VPs die Grundwasserfließrichtung und die Bodenart mit in die Auswirkungsprognose eingestellt.

4.04.1 Grundwasser

Stadt Lüneburg	35	1081	ja	
4.1.5. Fehlende Betrachtung einer Grundwasserabsenkung und notwendiger Gewässerunterquerungen Die Auswirkungen einer Grundwasserabsenkung auf die Schutzgüter des UVPG werden durchgängig nicht betrachtet. Das Grundwasser steht im Trassenabschnitt der Untervariante GP 2-5/1 in weiten Bereichen weniger als 1 m unter Geländeoberkante an. Durch die Troglage der Trasse muss das Grundwasser während der Bauphase bis zu 6 m abgesenkt werden. Auch nach Abschluss der Baumaßnahme wird betriebsbedingt eine Grundwasserabsenkung erforderlich werden (GfL, S. 20). Der Lüner Graben wurde im Bereich der Untervariante GP 2-5/1 augenscheinlich komplett übersehen. Nicht betrachtet wurden demzufolge die Auswirkungen der notwendigen Unterquerung dieses Gewässers. Diese Auswirkungen sind wesentlich höher einzustufen als bei einer Gewässerüberquerung, da sie eine absolute biologische Sperre darstellen (GfL, S. 32 f.).				Die Variante GP 2-5/1 ist gerade wegen der potenziellen Auswirkung auf das Grundwasser in diesem Schutzgut deutlich schlechter eingestuft als Variante GP 2-5/2. Im Variantenvergleich sind die folgenden Sätze zu lesen: „Für Variante GP 2-5/1 ist eine potenzielle Beeinträchtigung des Grundwasserspiegels durch Absenkung/Stau auf einer Länge von 2 km zu erwarten. Durch Variante GP 2-5/2 wird überwiegend die bestehende B 4 genutzt, so dass potenzielle Auswirkungen auf den Grundwasserfluss daher für diese Variante nur zu ungefähr 1/3 im Neubaubereich der Trasse liegen“ (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 16). Gleichwohl ermöglichen die heutigen bautechnischen Verfahren eine optimale Vermeidung von weitreichenden Grundwassereränderungen. Die detaillierte Betrachtung der erforderlichen Bauverfahren ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. In der Methode zur Bestandserfassung und -bewertung der UVS wird ausgeführt, dass kleinere Gräben nicht erfasst wurden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 281 f). Sollte trotz Biotoptypenkartierung und zur Verfügung gestellter digitaler Daten ein wichtiges Fließgewässer (Lüner Graben) bei der Variante GP 2-5/1 übersehen worden sein, ändert dies an der Bewertung der Variante GP 2-5/1 nichts, da sie für das Schutzgut Oberflächengewässer bereits als die schlechtere Variante im schutzgutbezogenen Variantenvergleich eingestuft wurde (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, S. 18). Für die Fließgewässerquerung wird in den weiteren Planungsstufen eine Lösung zu finden sein, die den Biotopverbund des Gewässers aufrecht erhält.
Stadt Lüneburg	35	1088	ja	
4.2.5. Fehlende Betrachtung einer Grundwasserabsenkung und notwendiger Gewässerunterquerungen Die fehlende Betrachtung einer Grundwasserabsenkung zieht die Fehlerhaftigkeit der UVS bezogen auf die Schutzgüter "Mensch, Teilaspekt Wohnen", "Pflanzen", "Tiere", "Boden", "Wasser, Teilaspekt Grundwasser", "Wasser, Teilaspekt Oberflächengewässer" sowie "Kultur- und sonstige				Auswirkungen auf Gebäude durch Grundwasserabsenkungen sind bei entsprechenden Bauverfahren nicht zu erwarten. Die heutigen bautechnischen Verfahren gewährleisten eine optimale Vermeidung der angesprochenen Szenarien. Dies trifft auch auf die weiteren schutzgutbezogenen geäußerten

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Sachgüter" nach sich. Eine Grundwasserabsenkung kann zu Setzungsschäden an Wohnhäusern führen. Dieses Problem stellt sich gerade im Stadtgebiet Lüneburg wegen ohnehin schon vorhandener Setzungen durch den Salzabbau als besonders kritisch dar. Das Problem der Setzungsschäden spitzt sich besonders bei der historischen Gebäudesubstanz der Stadt zu und beeinträchtigt damit auch das Schutzgut Kulturgüter Es stehen auch erhebliche Auswirkungen auf die historische Wasserversorgung des Klosters Lüne durch die Absenkung zu befürchten, was sich ebenfalls im Schutzgut Kulturgüter niederschlägt. Eine Grundwasserabsenkung kann darüber hinaus Einfluss auf die Oberflächengewässer nehmen und die Lebensräume von Tieren und Pflanzen schädigen oder gar zerstören. Darüber hinaus hat der Grundwasserstand Einfluss auf das Schutzgut Grundwasser selbst wie auch auf die Oberflächengewässer und den Boden. Gewässerunterquerungen stellen eine absolute biologische Sperre dar und sind in ihren Auswirkungen daher wesentlich höher einzustufen als Gewässerüberquerungen. Das Fehlen ihrer Betrachtung stellt einen gravierenden Fehler der UVS im Bereich des Schutzgutes "Wasser" dar.</p>	35	1095	ja	<p>Vermutungen zu. Die detaillierte Betrachtung der erforderlichen Bauverfahren ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.</p>
<p>Stadt Lüneburg</p> <p>Notwendige Grundwasserabsenkungen nehmen aufgrund durch sie bedingter Setzungen der historischen Bausubstanz Einfluss auf das örtliche Gepräge der Stadt Lüneburg. Darüber hinaus wird die Stadt mit hoher Wahrscheinlichkeit zu umfangreichen Erhaltungsmaßnahmen gezwungen sein. Letztlich ist auch die historische Wasserversorgung des Klosters Lüne durch die Absenkung auf Dauer gefährdet.</p>	35	1095	ja	<p>Auswirkungen auf Gebäude durch Grundwasserabsenkungen sind bei entsprechenden Bauverfahren nicht zu erwarten. Die heutigen bautechnischen Verfahren gewährleisten eine optimale Vermeidung der angesprochenen Szenarien. Dies trifft auch auf die weiteren schutzgutbezogenen geäußerten Vermutungen zu. Die detaillierte Betrachtung der erforderlichen Bauverfahren ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.</p>
<p>Stadt Lüneburg</p> <p>Tabelle 1: Untervariantenvergleich GP 2-5, Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse</p>	35	1129	ja	<p>Siehe hierzu Kommentar zur ID 1081 in diesem Kapitel.</p>
<p>Schutzgut Wasser - Grundwasser Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)</p>				
<p>Auswirkungen Für die Untervariante GP 2 - 5/1 ist eine potenzielle Beeinträchtigung des Grundwasserspiegels durch Absenkung / Stau auf einer Länge von 2 km zu erwarten. Durch die Untervariante GP 2 - 5/2 wird überwiegend die bestehende B 4 genutzt, so dass potenzielle Auswirkungen auf den Grundwasserfluss daher für diese Untervariante nur zu ungefähr 1/3 im Neubaubereich der Trasse liegen. Die Untervariante GP 2 - 5/1 quert auf 800 m einen Bereich mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Stoffeinträgen. Untervariante GP 2 - 5/2 durchschneidet schon im derzeitigen Trassenverlauf der B 4 diesen sensiblen Bereich. Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse</p>				
<p>Die Beeinträchtigungen im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/2 könnten ggf. durch eine veränderte Trasse minimiert werden. Die Auswirkungen durch Absenkung oder Stau des oberflächennahen Grundwassers, insbesondere im Bereich der Untervariante GP 2 5/1 werden erheblich sein. Das Grundwasser steht im Bereich dieser Untervariante in weiten Bereichen weniger als 1 m unter Geländeoberkante an. Durch die Troglage der Trasse muss das Grundwasser während der Bauphase bis zu 6 m abgesenkt werden. Auch wird nach der Fertigstellung der Baumaßnahme eine betriebsbedingte Absenkung erforderlich werden. Die Auswirkungen müssen zur korrekten Einstellung dieses Belangs berücksichtigt werden. (Stadt Lüneburg, 2006)</p>				
<p>Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)</p>				
<p>Vergleich der Varianten Da bei der Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 die B 4 vollständig zurückgebaut wird, sind beide Untervarianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen als Neubauvarianten anzusehen. Der von der Untervariante GP 2 - 5/2 als Vorbelastungsbereich genutzte Verlauf wird bei Untervariante GP 2 - 5/1 entlastet. Aus Sicht des Grundwassers ist diese Untervariante dennoch schlechter einzustufen, da sie im Gegensatz zu Untervariante GP 2 - 5/2 auf größeren Strecken zu potenziellen Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels und zu Beeinträchtigungen von Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser führt.</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Die Argumentation, dass beide Untervarianten hinsichtlich der Auswirkungen als Neubauvarianten anzusehen sind, verdreht die Tatsachen. Der Bau der Untervariante GP 2 - 5/2 ist ein Ausbau der im Wesentlichen auf der Trasse der vorhandenen B 4 verläuft und somit ein Ausbau im Bereich einer vorhandenen Trasse und kein Neubau. Die Untervariante GP 2 - 5/1 hingegen ist ein Neubau. Es liegt nahe, dass diese Argumentation gewählt wurde, um die Unterschiede zwischen den Varianten zu nivellieren. Es ist nicht nachvollziehbar, dass in der Beschreibung die Vorbelastung der Untervariante GP 2 - 5/2 beschrieben wird und im Variantenvergleich ausgeführt wird, dass auch diese Untervariante als Neubauvariante anzusehen ist.

Ein korrekter Variantenvergleich kann erst durchgeführt werden, wenn die Auswirkungen durch die Grundwasserabsenkung richtig eingestellt werden. In der jetzigen Form ist der Vergleich der Varianten unvollständig und damit fehlerhaft.

Spalte C: Fazit, Forderungen und Prüfaufträge

- Die Auswirkungen auf das Grundwasser sind korrekt einzustellen.
- Der Vergleich der Varianten ist fehlerhaft.
- Der Untervariantenvergleich ist unter Behebung der genannten Mängel erneut durchzuführen.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV 184 1187
Niedersachsen e.V.

Schwermetallbelastung Grundwasser

Auf S. 46 der UVS (Auswirkungsprognose und Variantenvergleich) wird als Schwelle für potentielle Beeinträchtigungen von Bereichen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser (betriebsbedingt) ab einer Entfernung von 10 m von einer geringen Wirkintensität für das Grundwasser ausgegangen. In der Bestandserfassung und Bewertung zum Schutzgut Wasser in der Raumanalyse (S. 278) werden jedoch drei Literaturgrundlagen zitiert, die insbesondere bei Schwermetallen von einer Schadstoffanreicherung bis 50 m Entfernung von der Trasse ausgehen (gleichfalls bei Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser). Allerdings sind Grundwassereinträge von Schwermetallen, in Abhängigkeit vom pH-Wert des Bodens zu bewerten (bei pH-Wert über 5 werden Schwermetalle fest im Oberboden gebunden).

In bezug auf die o.g. mangelnden Datengrundlagen, auch zu den Bodenarten, ist fraglich, inwieweit die pH-Werte überhaupt bekannt sind, wenn z. T. Angaben über den entsprechenden Bodentyp fehlen sowie in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt unterschiedliche Methoden zur Ermittlung der pH-Werte angewendet werden.

Es wurde in der Auswirkungsprognose vor allem auf den Bereich mit einer hohen Schadstoffbelastung verwiesen, dieser liegt innerhalb der ersten 10 m. Zudem erfolgte die Beeinträchtigungsanalyse nicht durch eine Flächenbilanzierung, sondern anhand der Durchfahrungslänge von Bereichen mit einer besonderen Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 42 f). Auf der Ebene der Linienfindung werden die möglichen Beeinträchtigungen verschiedener Varianten untereinander gewichtet. Sofern die eine Variante auf deutlich längerer Strecke durch grundwasserverschmutzungsempfindliche Bereiche führt, ist sie im Sinne der Umweltvorsorge daher auch ungünstiger. Die geforderte Einbeziehung von pH-Werten ist überzogen und in keiner Weise zielführend.

4.04.2 Oberflächengewässer

Samtgemeinde Bardowick 14 511

nein

Bezüglich der Bewertung des Schutzgutes Oberflächengewässer in der UVS ist darauf hinzuweisen, dass es durch die Trassierung der A 39 im Variantenabschnitt 501 zu einer dreimaligen Überbauung des zentralen Hauptvorfluters der nördlichen Vögelsler Gemarkung, des Eulenbruchgrabens, kommt, die nicht entsprechend gewichtet worden ist. Dieser naturnahe, nur extensiv unterhaltene kleine, ganzjährig wasserführende Bach entspringt am Fuße des Geesthanges am Nordrand der Ortslage Vögelsen und mündet schließlich im Bereich der K 42 in den Bornbach. Er ist in der Karte Mensch / Erholen und Landschaft, wenn auch nicht mit gesamtem Verlauf, dargestellt. Er weist eine gute Gewässerqualität auf. Der vollständige Verlauf ist der beigefügten Karte zu entnehmen. Von einer schutzwürdigen Limnofauna ist auszugehen. Entsprechende Erhebungen wurden mit der Stellungnahme zur Antragskonferenz eingefordert.

Kleinere Fließgewässer, für die keine Strukturgütedaten vorliegen, wurden anhand von topographischen Karten, Luftbildern sowie der Biotoptypenkartierung eingestuft. Je nach Ausbildung der Gewässer- und Auendynamik sowie der Naturnähe werden die Gewässerabschnitte den entsprechenden Bedeutungsklassen zugeteilt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 282 f). Der Eulenbruchgraben wurden ebenfalls anhand dieser Kriterien bewertet und in den Variantenvergleich eingestellt. Aufgrund der Länge der Varianten im Vergleich GP 1-46 ist allerdings vornehmlich die Summe aller Auswirkungen entscheidungsrelevant und weniger die Querung eines einzelnen Grabens, dessen Beeinträchtigung durch geeignete Brückenbauwerke weitgehend vermieden werden kann.

Gleiches gilt für den Düpegraben, der ausgehend von den Nikolaihöfer Führen, im Bereich K 42 / Radbrucher Weg, Vögelsen – Radbruch (Gemeindeverbindungsweg) überbrückt werden muss.

Stadt Lüneburg 35 1130

ja

Tabelle 1: Untervariantenvergleich GP 2-5, Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Siehe hierzu auch Kommentar zur ID 1081 in diesem Kapitel.

Schutzgut Wasser - Oberflächengewässer
Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Die für das Schutzgut Oberflächengewässer herangezogenen Überschwemmungsgebiete basieren auf dem § 31b WHG. Bei der Erwähnung des § 32 WHG handelt es sich tatsächlich um einen redaktionellen Fehler. Für die Querung des Lüner Grabens wird in den weiteren

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Auswirkungen Keine der beiden Untervarianten beeinträchtigt Stillgewässer. Untervariante GP 2 - 5/1 quert den Raderbach in einem Abschnitt mit besonderer Bedeutung, während Untervariante GP 2 - 5/2 diesen in einem Abschnitt mit allgemeiner Bedeutung neben der vorhandenen B 4 quert. Bei einer Verwirklichung der Untervariante GP 2 - 5/1 bewirkt der Rückbau der B 4 eine Aufhebung des Zerschneidungseffektes des Raderbaches. Da das Fließgewässer in diesem Teilabschnitt nur eine allgemeine Bedeutung besitzt, ist dieser Aspekt für den Vergleich nicht entscheidungserheblich.</p>				<p>Planungsstufen eine Lösung zu finden sein, die den Biotopverbund des Gewässers aufrecht erhält. Somit wäre auch das Wassersystem des Kloster Lüne aufrecht erhalten. Die Szenarien einer möglichen Grundwasserabsenkung sind reine Vermutung. Durch geeignete Bauverfahren werden die Beeinträchtigungen auf ein Minimum reduziert. Die detaillierte Betrachtung ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.</p>
<p>Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse Beeinträchtigungen des Schutzgutes Oberflächengewässer wurden lediglich in Bezug auf die Anzahl von Gewässerquerungen (Düker), unterschieden nach Fließgewässern mit besonderer und allgemeiner Bedeutung, ermittelt. Bei den Querungsbauwerken wurde zwischen - Talraumbrücken, - gewässerüberspannenden Brückenbauwerken - und Rahmendurchlässen differenziert. Nicht betrachtet wurden Gewässerunterquerungen (Düker), welche eine absolute biologische Sperre darstellen. Diese Auswirkungen sind wesentlich höher einzustufen als Gewässerüberquerungen. (Stadt Lüneburg, 2006) Speziell im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/1 sind die Auswirkungen einer Gewässerunterquerung, nämlich des Lüner Grabens, mit einem Einzugsgebiet von rd. 450 ha, unberücksichtigt geblieben. Unberücksichtigt wohl deswegen, weil dieses Oberflächengewässer augenscheinlich übersehen wurde. In den Planunterlagen ist der Lüner Graben vorhanden aber nicht wie andere Fließgewässer dargestellt. Durch die Troglage der Trasse wird der Lüner Graben unterquert werden müssen, wobei die Auswirkungen auch in Verbindung mit den Auswirkungen der Grundwasserbeeinträchtigungen, immens werden. (Stadt Lüneburg, 2006) Die Auswirkungen auf Fließgewässer und Stillgewässer, die im Einflussbereich der Grundwasserabsenkung liegen wurden nicht berücksichtigt. Wie bereits unter dem Punkt Schutzgut Pflanzen erwähnt, ist ein Trockenfallen von Stillgewässern durch die erforderliche Grundwasserabsenkung möglich. Diese Auswirkungen sind in die Auswirkungsprognose einzustellen, da sonst der Belang nicht angemessen berücksichtigt wurde. Im Bereich von Untervariante GP 2 - 5/1 befindet sich ein Stillgewässer (§ 28a-Biotop). Dies ist bei der Betrachtung zu berücksichtigen. Für das Schutzgut Oberflächengewässer wurden die ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete nach § 32 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) betrachtet. § 32 WHG behandelt jedoch nicht Überschwemmungsgebiete, sondern die Kooperation in den Flussgebietseinheiten. Entweder liegt hier ein redaktioneller Fehler vor oder eine Betrachtung der Überschwemmungsgebiete hat nicht stattgefunden. (Stadt Lüneburg, 2006) Die nach § 31 b WHG ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete wurden zwar verbal argumentativ eingeschätzt, es wurde aber versäumt, die ebenso bedeutsamen überschwemmungsgefährdeten Gebiete, die über die ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete hinausreichen, einer Betrachtung zu unterziehen. (Stadt Lüneburg, 2006) Das Wassersystem des Klosters Lüne, das an einem Teich am Meisterweg beginnt, die Niederung der Teichkoppel durchfließt und den Mühleleich speist und sich in einem Leitungssystem auf dem Klostergelände fortsetzt, ist in die Betrachtung nicht eingestellt worden. Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)</p>				
<p>Vergleich der Varianten Aus der Sicht des Schutzgutes Oberflächengewässer weisen die Untervarianten ebenfalls Unterschiede auf. Untervariante GP 2 - 5/1 quert den Raderbach in einem Abschnitt mit besonderer Bedeutung, während Untervariante GP 2 - 5/2 diesen in einem Abschnitt mit allgemeiner Bedeutung neben der vorhandenen B 4 quert. Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse</p>				
<p>Der nicht gesicherte Rückbau der B 4 bei Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 wird hier wiederum erwähnt, führt an dieser Stelle aber nicht zu einer Nivellierung der Unterschiede zwischen den Untervarianten. Ein korrekter Variantenvergleich kann erst durchgeführt werden, wenn die Oberflächengewässer und die Auswirkungen auf das Wassersystems des Lüner Klosters vollständig berücksichtigt und die Auswirkungen durch die Grundwasserabsenkung richtig eingestellt werden. In der jetzigen Form ist der Vergleich der Varianten unvollständig und damit fehlerhaft. Spalte C: Fazit, Forderungen und Prüfaufträge</p>				
<ul style="list-style-type: none">- Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser - Oberflächengewässer ist korrekt in die Betrachtung einzustellen.- Die Betroffenheit des Lüner Grabens und von Stillgewässern durch Verlust				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

bzw. Grundwasserabsenkungen sind zu berücksichtigen.
- Der Untervariantenvergleich ist unter Behebung der genannten Mängel erneut durchzuführen.

Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung 127 635

Bei den betrachteten Oberflächengewässern sind von besonderer Bedeutung für den sachsen-anhaltischen Untersuchungsraum die Ohre und die Salzwedeler Dumme. Für Ohre (bei Hanum) und Salzwedeler Dumme (zwischen Neuekrug und Eickhorst) bestehen festgestellte Überschwemmungsgebiete gem. § 96 Abs. 5 WG LSA. Das wurde in den vorgelegten Unterlagen berücksichtigt. Dies ist bei weiterführenden Planungen bei der/n entsprechenden Trassenvariante(n), die diese Überschwemmungsgebiete durchqueren, weiterhin zu berücksichtigen. Die Gewässer sind in den betroffenen Bereichen ferner Gewässer 2. Ordnung, so dass hier keine Zuständigkeit der Oberen Wasserbehörde gegeben ist. Unterhaltungspflichtige für die genannten Oberflächengewässer sind die zuständigen Unterhaltungsverbände.

Eine weitere Berücksichtigung der genannten Überschwemmungsgebiete wird bei entsprechender Änderung der Vorzugstrasse zugesagt.

4.04.3 Überschwemmungsgebiete

Altmarkkreis Salzwedel 88 524

Die vorliegende Planung zum Neubau der BAB A 39 Lüneburg-Wolfsburg berührt folgende Belange des Altmarkkreises Salzwedel als UWB:

ja
Die weitere Berücksichtigung unter Beteiligung des Altmarkkreises Salzwedel wird zugesagt.

Im festgelegten Raumverträglichkeitsuntersuchungsraum befinden sich auf dem Gebiet des Altmarkkreises Salzwedel vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete (ÜSG) gem. § 96 Abs. 5 WG LSA und Trinkwasserschutzgebiete (TWSG) gem. § 48 WG LSA.

In den nachfolgenden Skizzen sind diese Schutzgebiete dargestellt (ÜSG - blau schraffiert, TWSG festgesetzt grün schraffiert.): (Anm.: die 9 nicht maßstabsgetreue Abbildungen liegen dem Vorhabenträger vor.) Bei den Abbildungen handelt es sich um Skizzen die nicht maßstabsgetreu sind.

Sollte im Ergebnis des weiteren Verfahrens die Variante 4 Vorzugsvariante werden, sind die Auswirkungen auf die o. g. Schutzgebiete detailliert zu untersuchen.

Das Trinkwasserschutzgebiet Diesdorf befindet sich derzeit im Verfahren zur Neufestsetzung. (Anm.: die nachfolgende Skizze liegt dem Vorhabenträger vor.) Die Trasse der Variante 4 führt damit durch die Schutzzone III des neu festzusetzenden Gebietes. Dies ist im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

4.05 Schutzgut Klima und Luft

Samtgemeinde Bardowick 14 498

Auch die Belange Klima/Luft gewinnen dadurch an weiterer Bedeutung. Aufgrund der bestehenden Hauptwindrichtung West / Südwest im Variantenabschnitt 501, muss eine westlich verlaufende Streckenführung der A 39 natürlich in ihren klimatischen Auswirkungen negativ für die östlich liegenden Ortslagen, einschl. der westlichen Stadthälfte Lüneburgs und den unmittelbar östlich des Variantenabschnitts 501 liegenden Vorrang- und Vorsorgegebiete für die Erholung bewertet werden. Weiterhin führen die baulichen Eingriffe in die Landschaft im Westen Lüneburgs (A 39-Verlauf vielfach in Dammlage) natürlich zu Veränderungen im kleinklimatischen Wechselgefüge und zu Veränderungen des Kaltluftzustroms aus den großen Waldgebieten und der grundwassernahen Marsch.

nein
Im Vordergrund der klimatischen Betrachtungen nach der Methodik des Niedersächsischen Landesamtes für Ökologie (Mosimann, 1999) steht grundsätzlich das Vermögen landschaftlicher Teilräume (Ausgleichsräume), insbesondere über orographisch bedingte Luftaustauschprozesse (Kaltluftabfluss), klimatischen und lufthygienischen Belastungen in Siedlungsbereichen bei austauscharmen Wetterlagen entgegenzuwirken. Wesentlich ist dabei die räumlich-funktionale Zuordnung (Wirkungsraum-Ausgleichsraum-Gefüge). Im Rahmen der UVS wurden die relevanten Belastungsräume, die wesentlichen Kalt- und Frischluftleitbahnen sowie die angeschlossenen Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete identifiziert. Hierbei wurden auch die relevanten Kaltluftentstehungsgebiete um Lüneburg herum betrachtet (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 317 ff). Damit Kaltluftproduktionsflächen eine Relevanz für Belastungsräume aufweisen, muss die Kaltluft u.a. mit einem entsprechenden Gefälle und barrierefrei in die dicht bebaute Bereiche zufließen können. Dieser unmittelbare Bezug liegt im Westen Lüneburgs nicht vor. Weiterhin liegt der Untersuchungsraum nach Mosimann (1999) in der klimaökologischen Region Geest- und Bördebereich und zeichnet sich durch relativ gute Luftaustauschbedingungen aus. Es sind aufgrund des direkten Verdünnungseffektes und der Entfernung daher keine lufthygienischen Belastungen der Siedlungsbereiche im Osten der Trasse zu erwarten. Der Trassenverlauf im Westen Lüneburgs zeichnet sich gerade durch eine weitgehend ebenerdige bzw. Einschnittlage aus, so dass neben den o.g. Ausführungen

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Samtgemeinde Bardowick

14

505

nein

Im Zuge der Bewertung der umweltfachlich günstigeren Variante wurden die Schutzgutbereiche Tiere und Klima / Luft im abschließenden Bewertungsverfahren ausgeklammert. Bei dem Schutzgut Klima / Luft wurde dies mit den relativ geringen Beeinträchtigungen / einem relativ geringem Belastungsniveau für beide möglichen Hauptvarianten bei einem evtl. Bau der A 39 begründet. Dieser Sichtweise kann sich die Samtgemeinde Bardowick nicht anschließen.

zur Relevanz orographischer Kaltluftzuflüsse eine Barriere durch die Autobahn ebenfalls nicht gegeben ist.

Die genannten Schutzgüter werden zur Beurteilung der Hauptvarianten insofern nicht herangezogen, da die auf diese Schutzgüter bezogenen Auswirkungen bei beiden Varianten in etwa gleich sind und sich somit keine Entscheidungsrelevanz aus diesen Schutzgütern herstellen lässt (Unterlage 1 - UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 44 und Erläuterungsbericht, S. 234 f).

Stadt Lüneburg

35

1131

ja

Tabelle 1: Untervariantenvergleich GP 2-5, Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Schutzgut Klima / Luft

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Auswirkungen

Auswirkungen für den Bereich Klima / Luft werden über den Verlust von Waldflächen mit Klimaschutzfunktion ermittelt. Durch Untervariante GP 2 - 5/1 gehen 5 ha, durch Untervariante GP 2 - 5/2 1 ha Wald mit Klimaschutzfunktion verloren. Durch den Rückbau der B 4 bei Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 besteht ein Aufforstungspotenzial im Lüner Holz und der Neuen Forst von ca. 4 - 5 ha. Die durch Untervariante GP 2 - 5/1 verloren gehende Waldfläche kann hier vollständig wiederhergestellt werden. Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse Der nicht abgesicherte Rückbau der B 4 wird hier wiederum gegen den Verlust von Waldfläche durch Untervariante GP 2 - 5/1 aufgerechnet. Dies erfolgt auf der Ebene einer reinen Flächengegenüberstellung. Nicht berücksichtigt ist hierbei, dass ein neu angeplanter Wald hinsichtlich der klimatischen Wirkung nicht mit einem älteren Waldbestand zu vergleichen ist. Die Gleichsetzung von älterem Wald und neu angeplanter Wald hinsichtlich der klimatischen Wirkung ist falsch. Zudem wird wiederum eine spätere mögliche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahme bereits auf der Ebene des Variantenvergleichs als eingriffsmindernd eingestellt. Diese Gegenrechnung ist nicht zulässig. Bezogen auf das Klima werden lediglich Waldflächen mit Klimaschutzfunktion herangezogen. Insbesondere im Stadtgebiet sind jedoch Bereiche für die Kaltluftentstehung von Bedeutung. Im Landschaftsplan der Stadt Lüneburg sind die Freiflächen nördlich der Schlieffenkaserne und nördlich Moorfeld als bedeutende Kaltluftentstehungsgebiete für den besiedelten Raum dargestellt. Auswirkungen auf diese Bereiche sind nicht dargestellt. Dieses muss in die Betrachtung eingestellt werden. In den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens wird nur geringfügig und fehlerhaft auf die Auswirkungen der veränderten verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen (lufthygienische Situation) eingegangen. In den Auswirkungsprognosen wird aufgeführt, dass die berechnete Gesamtbelastung der Schadstoffimmissionen für das Prognosejahr 2020 keine gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen ergeben hat. Eine weitere Betrachtung der Beeinträchtigung ist nicht erfolgt. Diese Berechnungen sind nicht in den Unterlagen aufgeführt und somit nicht nachvollziehbar.

Die Schadstoffbelastungen werden gemäß Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MluS 02) für das Prognosejahr 2020 mit Verkehrsbelastungen von 50.000 DTV und 30.000 DTV berechnet. In den Unterlagen sind nur die Ergebnisse aufgeführt, die zu keinen gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen führen. Die relevanten Ausgangsparameter für die Berechnungen sind in den Unterlagen nicht nachvollziehbar, insbesondere die Verkehrsbelastungen im Jahr 2020 sind weit höher, bei 61.000 DTV zu erwarten (Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert: Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung der A39). Die verwendete Berechnungsmethode ist außerdem nur für eine sehr grobe Immissionsabschätzung im näheren Straßenrandbereich geeignet. Sie ergibt keine ausreichende Aussage für die zusätzlichen Belastungen im Lüneburger Stadtgebiet. In der Messstation Lüneburg in der Zeppelinstraße, die ca. 200 m von der Vorzugstrasse entfernt liegen würde, wurden bisher Überschreitungen der Feinstaubkonzentrationen Partikel (PM10) gemessen. Es ist eindeutig ersichtlich, dass eine Vorbelastung im Stadtgebiet vorhanden ist. Die berechneten Jahresmittelwerte (23,1 -27,4 µg/m³) liegen trotz des erhöhten Verkehrsaufkommens in 2020 weit unter dem Jahresmittelwert von 2003 (33 µg/m³). Die Messstation Lüneburg ist laut dem Niedersächsischen Umweltministerium als Hintergrundbelastung klassifiziert. Diese Werte dürfen

Es wird eingewendet, dass zu geringfügig auf Auswirkungen infolge von Luftschadstoffimmissionen eingegangen wird. Es wird speziell kritisiert, dass die Berechnungen nicht dargestellt wurden. Dieser Einwand ist zurückzuweisen, da aus den textlichen Ausführungen eindeutig hervorgeht, dass eine überschlägige Berechnung nach MLuS 05 durchgeführt wurde (Unterlage 1 – UVS – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 18 ff). Es wurde also eine Berechnung nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen in der aktuellen Fassung 2005 vorgenommen. Das Merkblatt ist von der Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen herausgegeben und allgemein zugänglich. Eine vollständige Darstellung der im MLuS bereits dargestellten Berechnungsgrundlagen in der UVS ist daher nicht geboten. Für die MLuS- Berechnung wurden folgende Eingangsparameter verwendet: Verkehrsbelastungen für das Jahr 2020: 50.000 DTV und 30.000 DTV, LKW- Anteil ca. 27 %, durchschnittliche Windgeschwindigkeit 3m/s.

Es wird kritisiert, dass eine Betrachtung der Luftschadstoffimmissionen ausschließlich in Bezug auf gesundheitsrelevante Grenzwertüberschreitungen durchgeführt wird. Diese Kritik ist zurückzuweisen, da die Umweltauswirkungen in der UVS gemäß § 12 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze zu bewerten sind. Mit der 22. BImSchV werden die Anforderungen der EU- Luftqualitätsrichtlinien in deutsches Recht umgesetzt. Insofern ist es angemessen und rechtlich nicht zu beanstanden, dass sich die UVS- Bewertung zum Schutzgut Menschen auf die Frage konzentriert, ob die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorhabensbedingt überschritten werden. Die herangezogenen Grenzwerte der 22. BImSchV entstammen der 1. Tochter-Richtlinie zur Luftqualitätsrahmenrichtlinie (RL 1999/30/EG). Diese führt in ihrem Art. 1 aus, dass die Grenzwerte (u.a. für NO₂ und PM10) der Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt dienen. Die Grenzwerte sind daher geeignet, im Rahmen einer UVP als Bewertungsgrundlage herangezogen zu werden. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Grenzwerte zum Schutz der Vegetation und der Ökosysteme für NO_x und SO₂ aus der 22. BImSchV im Bereich der A 39 nicht anwendbar sind, da die diesbezüglich strengen Anforderungen an die Probenahme (siehe Anlage 2, Punkt der 22. BImSchV) im Bereich des Untersuchungsraumes für die Trassierung der A 39 nicht erfüllt werden. Daher erfolgt die Beurteilung von Luftschadstoffimmissionen anhand pauschaler Wirkzonen.

Die Kritik, dass die lufthygienische Vorbelastung in Lüneburg nicht korrekt berücksichtigt wird, ist nicht nachvollziehbar. Da die Vorbelastungssituation aus der LÜN- Messstation Lüneburg stammen, liegt der Bezug zwischen dem Ort der gemessenen Hintergrundbelastung und des zu betrachtenden Vorhabens unmittelbar zusammen. Eine exaktere Zuordnung von Vorbelastung und Zusatzbelastung ist wohl kaum möglich. Es wird verlangt, dass bezüglich der Vorbelastung realistische Vergleichswerte vergleichbarer Autobahnen herangezogen werden sollen. Da die Autobahn jedoch

demnach nicht als Vorbelastung für die Berechnungen der Schadstoffbelastung an einer Autobahn einfließen. Hierfür müssen realistische bzw. Vergleichswerte vergleichbarer Autobahnen herangezogen werden. Die Vorbelastungen sind demnach fehlerhaft in der Berechnung berücksichtigt worden.

In der berechneten Luftschadstoffprognose im ROV werden ebenfalls Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffdioxid (NO₂), Blei (Pb) und Schwefeldioxid betrachtet. In der Messstation Lüneburg werden als Hintergrundbelastung nur NO und NO₂ gemessen. Die berechneten Werte für NO₂ (30,1 - 35,0 µg/m³) ergaben wie beim Feinstaub keine gesundheitsrelevanten Überschreitungen. Auch hier wurde mit falschen Vorbelastungen gerechnet. Es müssen wie beim Feinstaub Werte an vergleichbaren Straßentrassen herangezogen werden. Die realistische Prognoseüberlegung für das Jahr 2020 wird auch für NO₂ weit höher liegen als ermittelt. Vor diesem Hintergrund ist die Betrachtung und Beurteilung der anderen Schadstoffe ebenfalls fehlerhaft und ist viel ausführlicher mit geeigneten Berechnungsmethoden zu untersuchen. Der Beurteilung sind nur die Grenzwerte der 2. BImSchV zugrunde gelegt worden. Würden jedoch die Berechnungsergebnisse mit den Grenzwerten der 2. Stufe der Richtlinie der EU beurteilt werden, besteht für PM 10-Werte eindeutig eine gesundheitsrelevante Grenzwertüberschreitung.

Gemäß der verwendeten Berechnungsmethode ist derzeit keine nachvollziehbare und sehr zweifelhafte Aussage über die quantitative Erhöhung der Schadstoffbelastungen getroffen worden. Es sind viele verschiedene Einflussfaktoren nicht berücksichtigt worden und somit auch nicht in die Trassenauswahl eingeflossen. Insbesondere die örtlichen Verhältnisse und meteorologischen Besonderheiten wurden fehlerhaft und nicht ausreichend berücksichtigt. Beim Verlauf der A39 über die Vorzugsvariante ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte mehrerer Schadstoffe zukünftig überschritten werden. Es muss eine neue luftschadstofftechnische Berechnung der Gesamtbelastung mit geeigneter Berechnungsmethode durchgeführt werden. Die insbesondere von einer realistischen Vorbelastung ausgeht und die unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse sowie meteorologische Besonderheiten berücksichtigt. (Stadt Lüneburg, 2006b)

Im Schutzgut Klima / Luft wird lediglich das Klima betrachtet. Die Auswirkungen auf die lufthygienische Situation (Belastungssituation mit Luftschadstoffen und Feinstaub im Bereich der Untervarianten) wird nicht richtig eingestellt. Die Betrachtung des Schutzgutes Klima / Luft ist somit unvollständig und fehlerhaft.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Vergleich der Varianten

Im Ballungsraum Lüneburg haben Frischluft- und Kaltluftproduktionsflächen eine besondere Bedeutung. Da der Bau beider Varianten im Hinblick auf Waldflächen weitgehend flächenneutral erfolgt, sind im Schutzgut Klima / Luft beide Varianten gleich zu bewerten.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Die Nivellierung der Unterschiede in den Untervarianten durch Gegenrechnung möglicher, nicht abgesicherter Kompensationsmaßnahmen (Rückbau B 4) und die Gleichsetzung von älteren Waldstandorten mit Neuanpflanzungen ist nicht korrekt. Die Bewertung der Untervarianten ist fehlerhaft und fällt zu Ungunsten der Untervariante GP 2 - 5/1 aus. Ein korrekter Variantenvergleich kann erst durchgeführt werden, wenn die genannten Aspekte des Schutzgutes Klima / Luft vollständig berücksichtigt werden. In der jetzigen Form ist der Vergleich der Varianten unvollständig und damit fehlerhaft.

Spalte C: Fazit, Forderungen und Prüfaufträge

- Mögliche, im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht abgesicherte Kompensationsmaßnahmen dürfen nicht herangezogen werden, um den deutlichen Unterschied der Betroffenheit des Schutzgutes Klima durch die Untervarianten zu vermindern.
- Die Auswirkungen auf die bedeutenden Kaltluftentstehungsgebiete nördlich der Schlieffenkaserne und nördlich Moorfeld sind darzustellen.
- Die lufthygienische Situation wurde nicht richtig eingestellt. Dies ist zu ergänzen und in den Variantenvergleich einzustellen.
- Der Vergleich der Varianten ist fehlerhaft.
- Der Untervariantenvergleich ist unter Behebung der genannten Mängel erneut durchzuführen.

4.06 Landschaftsbild

derzeit noch nicht realisiert ist, kann sie nicht bereits in die Vorbelastung einfließen. Die zusätzliche Belastung durch die geplante A 39 wird anhand der MLuS- Berechnung ermittelt. Diese Berechnung stellt eine konservative Abschätzung dar, die in der Regel höhere Werte als aufwändig modellierte Ausbreitungsrechnungen ermittelt. Somit liegt man mit dem einfachen Verfahren des MLuS zunächst auf der sicheren Seite. Dies ist für ein Raumordnungsverfahren angemessen, da die Ergebnisse eine vergleichsweise geringe Zusatzbelastung ausweisen. Detailliertere Einzelfallbetrachtungen für einzelne örtliche Immissionsituationen können auf der Ebene der Planfeststellung durchgeführt werden.

Es wird weiterhin kritisiert, dass der PM10-Grenzwert der 2. Stufe der RL 1999/30/EG (20µg/m³) nicht berücksichtigt wurde. Dieser Einwand ist zurückzuweisen, da die 22. BImSchV, d.h. die deutsche Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinien, diesen Grenzwert bisher nicht kennt. Gemäß Anhang III der RL 1999/39/EG handelt es sich um einen sog. Richtgrenzwert, der im Lichte weiterer Informationen über die Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt, über die technische Durchführbarkeit und über die bei der Anwendung der Grenzwerte der Stufe 1 in den Mitgliedstaaten gemachten Erfahrungen zu überprüfen ist. Eine solche Überprüfung ist derzeit im Gange und aktuelle Entwürfe der EU zur zukünftigen Luftreinhaltestrategie beinhalten diesen Grenzwert von 20 µg/m³ nicht mehr, da aufgrund der großräumigen Hintergrundbelastungen in Europa eine flächendeckende Einhaltung dieses Wertes bis zum Jahr 2010 schicht unrealistisch ist. Eine Alternative zu diesem Grenzwert ist derzeit Diskussionsgegenstand innerhalb der EU (siehe dazu z.B. den Beschluss des Umweltrates des Europäischen Parlamentes zur CAFE-Strategie vom 21.06.2006, Zeitschrift Immissionsschutz, H. 3/2006, S. 129) und kann daher noch nicht einer UVP in Deutschland zugrunde gelegt werden.

Die Einwendung, dass bei der Vorzugsvariante der A 39 davon auszugehen sei, dass die Grenzwerte mehrerer Schadstoffe zukünftig überschritten werden, wird nicht näher begründet und ist daher als bloße Behauptung zurückzuweisen.

Unter anderem aufgrund neuer europarechtlicher Vorgaben (Verwendung der durchschnittlich vorhandenen Vorbelastung) und der Verwendung erhöhter Verkehrsbelastungszahlen im Bereich der Stadt Lüneburg wird eine detaillierte Schadstoffberechnung für den Bereich Lüneburg nachgeholt.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Beim Untervariantenvergleich GP 20-29 wird die Variante durch die Seewiesen hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft nur mit weniger günstig beurteilt. Damit ist diese Variante nur um eine Kategorie schlechter als die Untervariante GP 20-29/2. Dies ist hinsichtlich der besonderen Eigenart der Seewiesen als deutlich abgegrenzte und für jedermann sichtbare Geländeformation und als ausgedehnte Grünlandfläche nicht nachvollziehbar. Insbesondere wenn man bedenkt, dass im Bereich der Seewiesen vier Brückenbauwerke erforderlich sind und die Senke aufgrund des nicht tragfähigen Untergrundes nur im Dammlage durchquert werden kann, kann die Untervariante GP 20-29/1 hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft nur als ungünstig bzw. sehr ungünstig eingestuft werden.

Die Bodenteicher Seewiesen sind als Landschaftsbildeinheit mit hoher Bedeutung bzw. hoher Gesamtempfindlichkeit in die höchste Stufe eingeteilt worden. Diese Kriterien waren in die Gesamtbewertung des Schutzgutes ausschlaggebend und verursachen das schlechtere Abschneiden der Variante GP 20-29/1 gegenüber die Variante GP 20-29/2 bezüglich des Schutzgutes Landschaft (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-29, S. 17 f sowie Karte II.12.GP20-29). Wenn die Variante GP 20-29/1 jedoch mit anderen Varianten verglichen wird, sind die Beeinträchtigungen vergleichsweise auf mittlerem Niveau, was wiederum die Einstufung als weniger günstig rechtfertigt.

Hinsichtlich der Bauausführung ist auf der Planungsebene der Linienfindung noch keine konkrete Aussage möglich. Die Detailplanung erfolgt erst im Rahmen der Entwurfsplanung unter Berücksichtigung von detaillierten Baugrunduntersuchungen.

Landkreis Uelzen

5

437

ja

5. Variantenvergleich Schutzgut Landschaft

Auswirkungsprognose: Beeinträchtigung von Landschaftsräumen durch visuelle Überprägung - Brückenbauwerke

Variante 1: Gerdauquerung

Der Vergleich der Brückenbauwerke anhand des Kriteriums der Anzahl ist nicht zielführend, da es sich um unterschiedlich dimensionierte Brücken handeln muss. Hier wird die 440 m lange Gerdaubrückenplanung und die 190 m lange Bornbachbrücke nicht aufgeführt und in ihrer Wirkung auf das Landschaftsbild gewertet! Derartige Brückenbauwerke entfalten über die reine Baulänge eine optische Wirkung auf das Umfeld. Auch dies findet sich nicht in der UVS wieder.

Variante 2: Ilmenauquerung - - -

Auswirkungsprognose: Beeinträchtigung von Landschaftsräumen durch visuelle Überprägung - Dammbauwerke

Variante 1: Gerdauquerung

Die visuelle Überprägung durch Dammbauwerke wird fälschlicherweise als einziger Nachteil im Vergleich zur Variante 2 aufgeführt.

Variante 2: Ilmenauquerung - - -

Auswirkungsprognose: Zerschneidung von verkehrsarmen Räumen

Variante 1: Gerdauquerung

Die Variante 1 zerschneidet in der zweiten Trassenhälfte wesentlich größere bisher unzerschnittene Räume als Variante 2. Dies fließt nicht in die Wertung ein.

Variante 2: Ilmenauquerung - - -

Aus Sicht der UNB ist die Wertung der Variante 1 als günstigere Variante in Bezug auf das Landschaftsbild falsch, da die obengenannten Beeinträchtigungen nicht ausreichend gewürdigt wurden.

Landkreis Uelzen

5

443

ja

5. Variantenvergleich Schutzgut Landschaft

Die Querung der über einem Salzstock liegenden 470 ha großen Senke der Seewiesen mit einem Dammbauwerk und einer Vielzahl von Brückenbauwerken im Rahmen der Variante 2 wird im Vergleich zur Parallel zur B 4-Trasse verlaufenden Variante 1 aus Sicht der UNB zu günstig gewertet.

Die Variante GP 21-36/2 weist lediglich bei 2 der 8 verwendeten Kriterien im Schutzgut Landschaftsbild, nämlich bei den Damm- und Brückenbauwerken, deutlich höhere Beeinträchtigungen auf. Bei 4 der übrigen Kriterien weist sie, auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die B 4, jedoch deutlich geringere Beeinträchtigungen auf (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36, S. 23).

Samtgemeinde Bardowick

14

503

nein

Das Landschaftsbild kann als grundsätzlich zustandsentsprechend bewertet gelten. Auch in dieser, die Schutzgutbereich "Mensch / Erholen" und Landschaft darstellende Karte fehlt die Darstellung der Baugebiete "Süderfeld I" und "Süderfeld II" mit den daraus resultierenden Ungenauigkeiten in der Schutzgutgewichtung und -bewertung.

Grundsätzlich wurden die im Rahmen der UVS erhobenen Baunutzungsdaten den Gemeinden im Jahr 2005 zur Überprüfung nochmals zur Verfügung gestellt. Die mit der Überprüfung von der Gemeinde übergebenen Daten wurden auf Relevanz überprüft und nach bestem Wissen eingearbeitet. Die beispielhaft genannten Baugebiete

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Samtgemeinde Gellersen

25

30

nein

In Bezug auf die Betroffenheit des Landschaftsbildes ist insbesondere die Niederung des Südergellerser Baches zu nennen.

Süderfeld I und II liegen außerhalb des Untersuchungsraumes und sind deshalb nicht dargestellt.

Durch die Vorzugsvariante bleibt das Landschaftsbild um den Südergellerser Bach unbeeinträchtigt. Die Beeinträchtigungen im Bereich des Südergellerser Baches bei Verwirklichung der Westvariante werden bezogen auf die Aspekte Verlärmung und Zerschneidung des Landschaftsbildes jeweils mit hoch bewertet (Unterlage 1: UVS - Auswirkungsprognose und Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.12.GP 1-46 (Ordner 20). Aufgrund des quer zum Untersuchungsraum verlaufenden Baches ist eine Beeinträchtigung bei Verwirklichung der Westvariante nicht vermeidbar.

Stadt Lüneburg

35

1132

ja

Tabelle 1: Untervariantenvergleich GP 2-5, Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Schutzgut Landschaft

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Auswirkungen

Die Auswirkungen werden differenziert nach der Zerschneidung und Verlärmung von Landschaftsräumen, der visuellen Überprägung, dem Verlust landschaftsbildprägender Strukturen sowie der Zerschneidung von unzerschnittenen Räumen ermittelt. Durch Untervariante GP 2 - 5/2 werden Landschaftsräume mit einer hohen bis mittleren Landschaftsbildqualität von 1,8 km durchfahren, die überwiegend bereits durch die bestehende B 4 vorbelastet sind. Es sind strukturreiche Wälder betroffen, die relativ zentral durchschnitten werden. Bei Untervariante GP 2 - 5/1 ist die Streckenlänge mit 1,2 km um ca. 1/3 kürzer. Die bedeutsamen Landschaftsräume werden hier nur randlich beansprucht. Bei Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 würde der Rückbau der B 4 zu einer starken Aufwertung der betroffenen Landschaftsräume führen.

Bezüglich der Beeinträchtigung durch Verlärmung sind durch Untervariante GP 2 - 5/2 Flächen im Umfang von 190 ha betroffen, die bereits vorbelastet sind. Bei Untervariante GP 2 - 5/1 werden nur 90 ha neu verlärmert. Ein geplanter Rückbau der B 4 im Falle der Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 führt zu einer starken Reduzierung der dortigen Lärmbelastung. Durch Untervariante GP 2 - 5/2 werden landschaftsbildprägende Strukturen entlang der bestehenden B 4 im Umfang von 1,4 ha überbaut. Durch Untervariante GP 2 - 5/1 kommt es hingegen zu einem Verlust von 1,2 ha landschaftsbildprägender Strukturen im freien Landschaftsraum.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

In der Betrachtung der Untervarianten ist wesentlich, ob bereits eine Vorbelastung durch Zerschneidung vorliegt oder nicht. Der bedeutsame Unterschied zwischen den Untervarianten liegt also darin, dass der Landschaftsraum im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/2 bereits zerschnitten ist und im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/1 eine Zerschneidung erst durch den Bau der A 39 entstehen wird. Dass die Zerschneidung im vorbelasteten Bereich relativ zentral liegt, die Neuzerschneidung randlich erfolgt, ist nachrangig. Die Lage der Zerschneidung wäre lediglich von Bedeutung, wenn es sich bei beiden Varianten um Neubauvarianten handeln würde. Dies ist hier aber nicht der Fall. Bezüglich der Beeinträchtigung von Landschaftsräumen durch Verlärmung wird die Vorbelastung im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/2 zwar erwähnt, letztlich entscheidend scheint jedoch nur die Größe der verlärmerten Bereiche durch die Untervarianten zu sein. Es ist nicht nachvollziehbar, ob überhaupt oder in welchem Maße die Vorbelastung durch Lärm im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/2 berücksichtigt wird. Zudem wird wiederum der nicht gesicherte Rückbau in die Betrachtung der Untervariante GP 2 - 5/1 eingestellt, um die Auswirkungen der Untervariante GP 2 - 5/1 zu nivellieren.

Der nicht abgesicherte Rückbau der B 4 ist keine Maßnahme der Eingriffsminimierung gemäß Naturschutzgesetz, sondern eine mögliche Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme anzusehen (s.o) und kann so nicht gegen die Beeinträchtigungen, die durch die Untervariante GP 2 - 5/1 auf das Landschaftsbild entstehen, gegen gerechnet werden.

In Karte II. 12.GP2-5: Auswirkungsprognose Menschen Erholen, Landschaft ist der Bereich nordöstlich der Schlieffenkaserne nur in seinem östlichen Teil als Landschaftsbildeinheit mit hoher Bedeutung dargestellt. Richtig ist vielmehr, dass die gesamte Fläche zwischen der Bahnlinie und den von

Der Rückbau der bestehenden B 4 im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Adendorf und Stadtkoppel ist wesentlicher Bestandteil der Autobahnplanung und daher auch Gegenstand des ROV. Somit wird es zukünftig bei beiden Variantenführungen nur eine Zerschneidung des Lüner Holzes geben. Somit wird die Lage der Zerschneidung sehr wohl relevant für den Variantenvergleich. Die Vorbelastung durch die Variante GP 2-5/2 wurde berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, Karte II.12.GP2-5) und selbst unter diesem Aspekt sind die Beeinträchtigungen von bedeutsamen Landschaftsräumen mit besonderer Empfindlichkeit durch Verlärmung durch die Variante GP 2-5/2 höher. Dennoch sind die Vorbelastungen zu relativieren, da sich die Bereiche der B 4 zukünftig wieder landschaftsgerecht entwickeln lassen. Aufgrund der angewandten Methodik werden Stadtgebiete vom Grundsatz her aus der Landschaftsbildbewertung heraus genommen. Wie in der Methodik dargestellt, dient die Landschaftsbildbewertung vornehmlich der Beurteilung des Landschaftspotenzials im Hinblick auf eine naturnahe landschaftsgebundene Erholung. Diese ist i.d.R. im Stadtgebiet nicht gegeben. Im Stadtgebiet greift die Beurteilung der innerörtlichen Erholung, die über die innerörtlichen Freiflächen abgebildet wurde (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 55 und S. 360). Im Raum Lüneburg stellen hier nur die größeren Waldbereiche des Lüner Holzes und der Neuen Forst sowie das sich bereits am Ortsrand befindliche Raderbachtal eine Ausnahme dar. Die Unterbrechung von Sichtbeziehungen wird durch das Kriterium „Beeinträchtigung von Landschaftsräumen mit besonderer Empfindlichkeit durch visuelle Überprägung“ und die Länge an Dammbauwerken sowie die Anzahl an Brückenbauwerken berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 52 f).

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Wallhecken gesäumten Wegen im Süden und Westen eine Landschaftsbildeinheit bildet, die insgesamt von hoher Bedeutung ist. Bei der Zerschneidung ist also der Verlauf durch die gesamte Fläche einzustellen. Für das Schutzgut Landschaftsbild ist darüber hinaus die Betrachtung der Unterbrechung von Sichtbeziehungen wichtig. Methodenbedingt ist dies nicht erfolgt. Zur vollständigen Erfassung der Auswirkungen ist eine solche Betrachtung erforderlich.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Vergleich der Varianten

Für die Untervarianten sind Unterschiede vor allem aufgrund unterschiedlicher Zerschneidungslängen und Beeinträchtigungen von Landschaftsbildeinheiten besonderer Bedeutung festzustellen. Durch Untervariante GP 2 - 5/2 werden strukturreiche Waldbereiche relativ zentral gequert, während die Untervariante GP 2 - 5/1 zu einer randlichen Zerschneidung und Verlärmung auf insgesamt kürzeren Durchfahrlängen führt. Da bei der Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 die B 4 auf 2,6 km vollständig zurückgebaut wird, sind beide Varianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen als Neubauvarianten anzusehen, da die Beeinträchtigungen durch die B 4 und eine potenzielle Untervariante GP 2 - 5/2 aufgehoben werden. Unter Berücksichtigung eines gewissen zeitlichen Verzuges bis zur landschaftsgerechten Wiederherstellung der B 4 Trasse nach deren Rückbau sind die Vorteile der Untervariante GP 2 - 5/1 trotz der deutlichen Unterschiede in den bilanzierten Auswirkungen nur gering.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Im Vergleich der Varianten wird bezogen auf die Zerschneidung im Wesentlichen auf den Unterschied einer relativ zentralen bzw. randlichen Zerschneidung abgehoben. Die Vorbelastung im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/2 scheint keine Berücksichtigung mehr gefunden zu haben, die allerdings den wesentlichen Unterschied zwischen den Untervarianten ausmacht. Die Argumentation, dass beide Untervarianten als Neubauvarianten zu betrachten sind, ist nicht nachvollziehbar. Diese Argumentation stellt die Gegebenheiten auf den Kopf. Der Bau der Untervariante GP 2 - 5/2 ist ein Ausbau der im Wesentlichen auf der Trasse der vorhandenen B 4 verläuft und somit ein Ausbau im Bereich einer vorhandenen Trasse und kein Neubau. Die Untervariante GP 2 - 5/1 hingegen ist ein Neubau. Um in der Argumentation auf die Sichtweise zu kommen, beide Trassen seien Neubauvarianten, wird der nicht gesicherte Rückbau der B 4 angeführt und erwähnt, dass auch Beeinträchtigungen einer potenziellen Untervariante GP 2 - 5/2 aufgehoben würden. Die gleiche Argumentation könnte man auch auf die Untervariante GP 2 - 5/1 anwenden: Durch den Bau der Untervariante GP 2 - 5/2 können die Beeinträchtigungen durch Untervariante GP 2 - 5/1 vermieden werden. Die Argumentation ist sehr fragwürdig. Es liegt nahe, dass diese gewählt wurde, um - trotz der Tatsache, dass im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/1 Neuzerschneidungen und Verlärmung wenig vorbelasteter Bereiche stattfinden - die Untervariante GP 2 - 5/1 im Vergleich als die vorteilhaftere darzustellen.

Ein korrekter Variantenvergleich kann erst durchgeführt werden, wenn die genannten Aspekte des Schutzgutes Landschaft vollständig und richtig berücksichtigt werden. In der jetzigen Form ist der Vergleich der Varianten unvollständig und damit fehlerhaft.

Spalte C: Fazit, Forderungen und Prüfaufträge

- Mögliche, im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht abgesicherte Kompensationsmaßnahmen dürfen nicht herangezogen werden, um den deutlichen Unterschied der Betroffenheit des Schutzgutes Landschaft durch die Untervarianten zu vermindern.
- Die Vorbelastungen (z.B. durch Zerschneidungen) im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/2 sind nicht korrekt in die Betrachtung eingestellt. Dies muss erfolgen.
- Die wichtigen Landschaftsbildräume sind korrekt in die Betrachtung einzubeziehen.
- Weitere wichtige Parameter (Unterbrechung von Sichtbeziehungen) sind bei der Ermittlung der Auswirkungen zu berücksichtigen.
- Das Ergebnis des Vergleichs der Varianten ist sehr fragwürdig.
- Der Untervariantenvergleich ist unter Behebung der genannten Mängel erneut durchzuführen.

Gemeinde Thomasburg

40

882

nein

Das Landschaftsbild wird durch die Trasse stark beeinträchtigt, da der Verlauf weithin einsehbar ist, weil er der höchsten Linie folgt. Dies führt außerdem zu einer weitreichenden Lärmemission und bei der überwiegenden

Die lärmtechnischen Berechnungen sind nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden (Unterlage 1 -

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Westwindlage zu einer Schadstoffbelastung des gesamten Thomasburger Gemeindegebietes. So wird der klimatische Ausgleich insbesondere für den Ortsteil Radenbeck stark beeinträchtigt.				UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Das Berechnungsverfahren nach RLS-90 berücksichtigt dabei auch die Höhenlage der Trasse im Verhältnis zum Immissionsort sowie die ungünstigste Windrichtung. Für die Ortslage der Gemeinde Thomasburg ergeben sich aufgrund der Varianten der A 39 keine lärmtechnischen Beeinträchtigungen oberhalb der Grenzwerte nach 16. BImSchV oder der Orientierungswerte nach DIN 18005 (Unterlage 1 - UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6, Karte II.11.GP4-6). Der Wald mit Klimaschutzfunktion südlich von Nutzfelde ist in den Untersuchungen berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6, Karte II.11.GP4-6) und in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen.
Flecken Bad Bodenteich	69	413	ja	
Die Beeinträchtigung das Schutzgutes Landschaft mit der stärksten visuellen Überprägung der Landschaft im Vergleichsraum mit über 20 Brücken und langen Dämmen in einem hoch empfindlichen Landschaftsraum sollten hier stärker gewichtet werden.				Zwischen Heuerstorf und Lüder verläuft die vorgeschlagene Variante weitgehend in ebenerdiger oder Einschnittlage. Im Bereich der aus Sicht des Landschaftsbildes hoch bedeutenden Seewiesen sind zwei Brückenbauwerke zur Überführung der Ortsverbindungsstraßen sowie zwei Brückenbauwerke zur Unterführung von Fließgewässern vorgesehen. Nördlich und südlich der Seewiesen sind die Landschaftsbildeinheiten aufgrund der ausgeräumten Agrarlandschaft von geringer Bedeutung. Die im Hinblick auf das Landschaftsbild angeführten Bauwerksbestandteile (Brücken und Dämme) liegen daher überwiegend in gering bedeutenden Landschaftsbildeinheiten. Gleichwohl sind die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Bauwerke und Dammlagen in ihrer tatsächlichen Dimension Bestandteil des schutzgutbezogenen und schutzgutübergreifenden Variantenvergleiches.
Flecken Bad Bodenteich	69	416	ja	
Durch das Zusammentreffen beider Trassen in dem o. g. Raum wird eine Vielzahl von Brückenbauwerken und längere höhere Dammbereiche erforderlich. Das führt zu einer massiven Zerschneidung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Der Flecken fordert für den Anschlussbereich A 39 / B 190n eine ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen				Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Bauwerke und Dammlagen ist Bestandteil des schutzgutübergreifenden Variantenvergleiches (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 52 ff) und somit in der gesamtplanerischen Abwägung berücksichtigt.
Gemeinde Lüder	70	560	ja	
Durch das Zusammentreffen beider Trassen in dem o. g. Raum wird eine Vielzahl von Brückenbauwerken und längere höhere Dammbereiche erforderlich. Das führt zu einer massiven Zerschneidung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Die Gemeinde fordert für den Anschlussbereich A 39 / B 190n eine ergänzende Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen.				Gleicher Text wie Bad Bodenteich [69], siehe deshalb Kommentar zur ID 416 in diesem Kapitel.
Gemeinde Sprakensehl	111	889	ja	
- In dem Gebiet nordwestlich Bokels befindet sich der Stapelberg mit dem Ziegengrund. Es handelt sich hierbei um den höchsten Berg des Landkreises Gifhorn und um einen noch zu erforschenden sehr wichtigen historischen Ort (nach Prof. Meibeyer, Professor für Siedlungsgeschichte, Braunschweig). Dieser Ort ist auch bei den für die Samtgemeinde wichtigen Landschaftsführungen ein bedeutender Punkt. Die Trasse zerstört dieses zusammenhängende Waldgebiet.				Der „noch zu erforschende sehr wichtige Ort“ (Stapelberg) wurde von den angefragten Behörden und Heimatkundlern nicht als kulturhistorisches Denkmal oder ähnliches benannt. Die Trasse der B 190n greift zwischen Breitenhees und Bokel den Verlauf eines Wirtschaftsweges auf, um die Zerschneidungswirkungen und Flächenverluste soweit wie möglich zu minimieren. Im Zuge der weiteren Planungsphasen sind weitere Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen.
4.07 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter				
Samtgemeinde Gellersen	25	31	nein	
In dem Abschnitt Schutzgut Kultur und sonstiger Güter" haben die von der Samtgemeinde bereits mit Schreiben vom 04.03.2004 genannten kulturhistorischen Denkmäler keine Berücksichtigung gefunden. Lage und Bezeichnung der Denkmäler füge ich deshalb noch einmal bei.				In den Auswirkungskarten sind nur die Bodendenkmale dargestellt, die durch das Vorhaben betroffen sind. In den Karten II.1 der UVS sind alle erfassten Bodendenkmale enthalten. Durch die Vorzugsvariante bleiben die genannten Bereiche unbeeinträchtigt. Auch bei der Westvariante sind die im Schreiben aufgezählten sechs Bereiche durch

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Gemeinde Westergellersen

29

36

nein

In dem Abschnitt "Schutzgut Kultur und sonstiger Güter" haben die von der Samtgemeinde Gellersen bereits mit Schreiben vom 04.03.2004 genannten kulturhistorischen Denkmäler keine Berücksichtigung gefunden. Lage und Bezeichnung der Denkmäler füge ich deshalb noch einmal bei, insbesondere hingewiesen wird auf die "Stadtbrücke".

Flächeninanspruchnahme nicht direkt betroffen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46).

In den Auswirkungskarten sind nur die Bodendenkmale dargestellt, die durch das Vorhaben betroffen sind. In den Karten II.1 der UVS sind alle erfassten Bodendenkmale enthalten.

Durch die Vorzugsvariante bleiben die genannten Bereiche unbeeinträchtigt.

Auch bei der Westvariante sind die im Schreiben aufgezählten sechs Bereiche durch

Flächeninanspruchnahme nicht direkt betroffen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46).

Stadt Lüneburg

35

1133

ja

Tabelle 1: Untervariantenvergleich GP 2-5, Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Auswirkungen

Es werden die Auswirkungen durch den Verlust von historischen Wäldern und Siedlungsformen sowie von Wallhecken und Heideflächen betrachtet. Beide Untervarianten queren historische Wälder. Im Bereich der Untervariante GP 2 - 5/1 gehen 1,3 ha verloren. Bei der Untervariante GP 2 - 5/2 liegen die Verluste bei 0,7 ha. Westlich der Untervariante GP 2 - 5/1 befindet sich in ca. 300 m Entfernung das bedeutsame Benediktinerinnenkloster Lüne. Aufgrund der großen Entfernung zur geplanten Trasse werden keine erheblichen Beeinträchtigungen auftreten.

Eine gesonderte Ermittlung von Wallhecken erfolgte im Untersuchungsraum nicht. Im Zuge der Biotoptypenkartierung wurde jedoch eine Abgrenzung von Hecken vorgenommen, sofern diese bei den Freilandarbeiten als Wallhecken erkannt wurden. Sie sind dann in der Karte II.3 als Biotoptyp HW dargestellt (Unterlage 1 – UVS- Raumanalyse, S. 106). Eine Berücksichtigung bei den Variantenvergleichen fanden die Hecken unter dem Schutzgut Pflanzen, Landschaft (Verlust von landschaftsbildprägenden Strukturen durch Überbauung) und Kultur- und Sachgüter (historische Landschaftsbestandteile). Eine flächendeckende Erhebung war aufgrund der Größe des Untersuchungsgebietes nicht möglich. Eine Berücksichtigung wird aber Bestandteil der weiteren Planungsphasen sein.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

In die Betrachtung des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter werden lediglich historische Wälder und Siedlungsformen sowie Wallhecken und Heideflächen einbezogen. Eine Darstellung der Auswirkungen auf das Stadtbild und auf traditionelle Sicht- und Wegebeziehungen unterbleibt methodenbedingt. Die Berücksichtigung dieser Aspekte ist insbesondere im Stadtgebiet erforderlich.

Die Fläche nordöstlich der Schlieffenkaserne, die von der Untervariante GP 2 - 5/1 gequert wird, ist im Süden und Westen von Wallhecken eingefasst. Durch die Trasse gehen diese weitgehend verloren. Dieses ist in der Auswirkungsprognose nicht berücksichtigt. Der Belang ist nicht angemessen eingestellt.

Mögliche Beeinträchtigungen des Klosters Lüne durch z.B. die Zerschneidung des kulturhistorisch bedingten räumlichen Zusammenhangs mit dem angrenzenden Lüneer Holz werden nicht erwähnt. Ebenfalls unberücksichtigt bleibt die Zerschneidung der mittelalterlichen Wasserversorgung des Klosters, die noch deutlich in der Topographie östlich des Klosters erhalten ist. Durch die Zerschneidung dieser Versorgung durch die Untervariante GP 2 - 5/1 wird ein bedeutsames kulturelles Erbe in seiner vielfältigen Bedeutung (Versorgung des Klosters mit Brauchwasser, spirituelle Bedeutung der Versorgung des Klosters mit fließendem "natürlichen" Wasser) zerstört. Es wird nur allgemein erwähnt, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen auftreten. Welcher Art die Beeinträchtigungen sein können und weshalb man zu der Einschätzung kommt, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen auftreten, ist nicht erläutert und aus diesem Grund nicht nachvollziehbar. Vor dem Hintergrund der Zerschneidung der Wasserversorgung sind erhebliche Beeinträchtigungen des Kulturgutes im Zusammenhang mit dem Kloster Lüne zu erwarten. Die Einschätzung des Variantenvergleichs ist nicht korrekt. Methodenbedingt werden die substanziellen Beeinträchtigungen von Kultur- und Sachgütern nicht berücksichtigt. In sensiblen Bereichen, wie innerhalb des Stadtgebietes und insbesondere vor dem Hintergrund sehr starker Auswirkungen durch Grundwasserabsenkungen ist die Betrachtung unerlässlich. Insbesondere im Bereich der Untervariante GP 2 – 5/1 werden die zu erwartenden Auswirkungen durch Absenkung oder Stau des oberflächennahen Grundwassers erheblich sein. Das Grundwasser steht in diesem Bereich in weiten Teilen weniger als 1 m unter Geländeoberkante an. Durch die Troglage der Trasse muss das Grundwasser während der Bauphase bis zu 6 m abgesenkt werden. Auch wird nach der Fertigstellung der Baumaßnahme eine betriebsbedingte Absenkung erforderlich werden. Der vorhandene Untergrund in diesem Bereich ist als setzungsempfindlich

Hinsichtlich des Kloster Lüne ist anzumerken, dass die bestehenden Wegebeziehungen zwischen dem Kloster und dem Lüneer Holz über ausreichend dimensionierte Querungshilfen erhalten bleiben werden und für den Großteil des Klosterbereichs eine Unterschreitung des Wertes von 50 dB(A) tags zu erwarten ist (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5, Karte II.12.GP2-5), so dass die formulierten Auswirkungen deutlich zu relativieren sind. Ebenso sind die behaupteten Auswirkungen auf die Gebäude durch Grundwasserabsenkungen nicht zu erwarten. Die heutigen bautechnischen Verfahren gewährleisten eine optimale Vermeidung der angesprochenen Szenarien. Die detaillierte Betrachtung der erforderlichen Bauverfahren ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Außerdem liegt das Kloster ca. 300 m von der Trasse entfernt.

Die Beurteilung des Kloster Lüne mit seinen kulturhistorisch bedingten Zusammenhängen wird nach Rücksprache mit Herrn Dr. Püttmann und auf der Grundlage der von ihm zur Verfügung gestellten ergänzenden Daten nochmals überprüft.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

einzustufen, so dass eine Grundwasserabsenkung in dieser Größenordnung zu setzungsbedingten Schäden an vorhandenen Gebäuden und Bauwerken (Bahnstrecke Lüneburg-Lübeck), auch weit außerhalb der geplanten Trasse, führen muss. (Stadt Lüneburg, 2006)

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Vergleich der Varianten

Die Unterschiede in Hinblick auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter sind als gering anzusehen. Die Untervariante GP 2 - 5/2 weist somit leichte Vorteile gegenüber der Untervariante GP 2 - 5/1 auf.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Ein korrekter Variantenvergleich kann erst durchgeführt werden, wenn die genannten Aspekte des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter vollständig und richtig berücksichtigt und die Auswirkungen durch die Grundwasserabsenkung eingestellt werden. In der jetzigen Form ist der Vergleich der Varianten unvollständig und damit fehlerhaft.

Spalte C: Fazit, Forderungen und Prüfaufträge

- Die Wallhecken auf der Fläche nordöstlich des SchlieffenParks sind zu berücksichtigen.
- Die Auswirkungen auf das Stadtbild und auf traditionelle Sicht- und Wegebeziehungen sind in die Betrachtung einzustellen.
- Die Betroffenheit des Klosters Lüne einschließlich des Systems der Wasserversorgung ist plausibel darzustellen.
- Die Auswirkungen durch Grundwasserabsenkungen auf Kulturgüter und Sachgüter sind auf Grund der erwarteten Schwere der Auswirkungen zu berücksichtigen.
- Die Darstellung der Auswirkungen ist lückenhaft und falsch. Der Untervariantenvergleich ist aus diesem Grund fehlerhaft.

Die Darstellungen sind unter Behebung der Mängel zu überarbeiten.

Gemeinde Barum	61	688	nein	
4. Die Auswirkungen des Vorhabens auch auf die Schutzgüter Boden und Kultur- und sonstige Sachgüter sind im Verhältnis zu anderen Bereichen überdimensional und damit mit den Zielen der Raumordnung nicht verträglich.				
Die Schutzgüter Boden und Kultur- und Sachgüter sind gemäß UVPG zu betrachten und somit Bestandteile der Variantenvergleiche. Die Gewichtung der einzelnen Schutzgüter wird einzelfallbezogen und in Abhängigkeit des jeweils betrachteten Raumes sowie der ermittelten Auswirkungen vorgenommen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleiche, S. 62 f).				

Landkreis Gifhorn	86	683	ja	
4. Archäologie				
Den Planunterlagen zur A 39 konnte nicht abschließend entnommen werden, ob alle archäologischen Denkmale, die im Bereich des Landkreises Gifhorn vom Bau der A 39 betroffen sind, berücksichtigt worden sind. Ich übersende Ihnen daher mit meiner Stellungnahme eine Kartierung der archäologischen Fundstellen für das Untersuchungsgebiet der A 39 (Anhang 4), mit der Bitte, einen Abgleich mit den vorhandenen Unterlagen durchzuführen.				
Bei den schwarz-magenta markierten Objekten handelt es sich um Denkmale von besonderer Bedeutung, die nicht tangiert werden dürfen. Für alle anderen Fundstellen bedarf es einer denkmalrechtlichen Genehmigung, die dann mit Auflagen einer umfassenden archäologischen Untersuchung versehen werden muss. Damit durch den späteren Eingriff unbekannt Fundstellen nicht zerstört werden, sind diese gem. dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz fachgerecht zu sichern und zu untersuchen. An den bekannten Fundstellen, die nicht umgangen werden können, müssen bereits im Vorfeld Untersuchungen durchgeführt werden. (Anm.: Die Tabellen zur Auswertung der verkehrlichen und raumstrukturellen Auswirkungen liegen dem Vorhabenträger vor.)				

4.08 Wechselwirkungen

Samtgemeinde Bardowick	14	512	nein	
Die erforderliche Ermittlung und Bewertung im Falle des Baus der A 39 im Variantenabschnitt 501 zu erwartenden Wechselwirkungen im Bereich der Schutz- und Naturgüter untereinander sind nicht im notwendigen Umfang abgearbeitet worden. Prognostische Darstellungen der zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutz- und Naturgüter erfolgten nicht.				
In der vorliegenden UVS werden die entscheidungserheblichen Wechselwirkungen, d.h. relevante Beziehungen zwischen den Schutzgütern, ermittelt und bei dem jeweils betroffenen Schutzgut mit berücksichtigt (vgl. Balla und Müller-Pfannenstiel 2002) (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 360 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose /				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				<p>Variantenvergleich, S. 58 f). Folgende Beispiele können genannt werden: - Standörtliche Wechselwirkungen – etwa zwischen Biotopstrukturen, Grundwasserhaushalt und vorkommenden Tierarten – werden im Rahmen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen berücksichtigt. Die Berücksichtigung erfolgt v.a. über komplexe Indikatoren, wie etwa Biotoptypen und Tierarten mit speziellen Lebensraumansprüchen. Auch das Kriterium der alten Waldstandorte (siehe Schutzgut Kultur- und Sachgüter) ist bspw. Indikator für ein besonderes ökologisches Wirkungsgefüge in Wäldern. - Funktionale Abhängigkeiten werden über die Betrachtung relevanter Landschaftsfunktionen betrachtet. So wird die klimatische Ausgleichsfunktion als Resultat aus Reliefverhältnissen und Bewuchs erfasst. Die Funktion der Landschaft für die landschaftsgebundene Erholung (Landschaftsbild) wird über das Zusammenwirken von Reliefvielfalt, Nutzungstypen und Gewässervielfalt beschrieben. - Räumliche Wechselwirkungen werden bspw. anhand faunistischer Funktionsbeziehungen zwischen Teillebensräumen oder bei der Berücksichtigung von Grundwasserströmungen betrachtet. - Wechselwirkungen zwischen den anthropogenen Nutzungen und den umweltbezogenen Schutzgütern werden über die Darstellung spezifischer Vorbelastungen berücksichtigt. Die schutzgutbezogene Darstellung der Ergebnisse der UVS bedeutet also nicht, dass Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern außer Acht gelassen werden. Eine systematische schutzgutbezogene Betrachtung bestimmter Indikatoren und Kriterien ist vielmehr aus fachlicher Sicht sinnvoll, da sich relevante Veränderungen des Wirkungsgefüges im Ergebnis grundsätzlich bei einzelnen Schutzgütern auswirken und dort entscheidungserhebliche Veränderungen hervorrufen.</p>

4.09 FFH-Verträglichkeitsstudien

Samtgemeinde Bardowick	14	513	nein	
4. FFH-Gebiete				
<p>Hinsichtlich der Bewertung möglicher erheblicher Beeinträchtigungen von Natura 2000 Gebieten scheint der potentielle Anschlussbereich einer A 39 im Bereich der AS Handorf nicht ausreichend untersucht. Hier befinden sich die Ausläufer des FFH-Gebietes "Gewässersystem der Luhe und Unteren Ilmenau", Kennziffer 212, Blatt 7/15. Der hier südwestlich angrenzende Landschaftsraum bis zum FFH-Gebiet "Laubwälder am Einemhof und Kranichmoor" bei Radbruchs Forst, Kennziffer 232 ist in Teilen Bestandteil der FFH-Schattenliste. Neben den im FFH-Gebiet 212 ausgewiesenen Gewässern Roddau, Hausbauch, Bornbach erschließt sich dieser Raum in hervorragender Weise durch das nachgeordnete, relativ feinmaschige Gewässersystem aus Düsternhopenbach, Obere Roddau, Schnedegraben (nördliche Gemarkungsgrenze zwischen Mechtersen und Vögelsen). Den Eulenbruchgraben als zentralen, in den Bornbach mündenden Wasserlauf in der Vögelsen Gemarkung und dem Düpegraben an den Nikolaihöfer Fuhren, der den Gemarkungsgrenzverlauf Vögelsen - Bardowick folgend ebenfalls in den Bornbach einmündet. Dieses Gewässersystem und seine weiteren Zuleiter stellen somit potentiell eine Erweiterung des FFH-Gebietes "Untere Ilmenau" dar und binden die nördlich und südlich der ehemaligen Buchholzer Bahntrasse festgestellten, sensiblen Biotopkomplexe</p> <ul style="list-style-type: none"> - Feuchtbereich westlich des Bornbachs an der BAB 250 - Feuchtgrünlandbereich nördlich der ehemaligen Buchholzer Bahn - Feuchtgrünlandbereiche nordwestlich Bardowicks an. <p>Dies ist entsprechend zu gewichten.</p>				<p>Da die Meldung der FFH- Gebiete durch das Land in 2004 abgeschlossen wurde, steht das Netz Natura 2000 diesbezüglich. Gebiete der FFH- Schattenlisten oder weitere als bedeutend eingeschätzte Gebiete, die möglicherweise Lebensraumtypen nach Anhang I oder Arten nach Anhang II beherbergen, sind daher nicht mehr als potenzielle FFH-Gebiete zu betrachten und somit auch keiner FFH-VP zu unterziehen. Die Forderung, weitere Flächen, die nicht Bestandteil des Netzes Natura 2000 sind, nach dem rechtlichen Schutzregime der FFH- Richtlinie zu prüfen, sind zurückzuweisen. Die potenziellen Beeinträchtigungen des FFH- Gebietes „Gewässersystem der Luhe und Unteren Netze“ durch die Beeinträchtigung des Grundwasserhaushaltes wurden ausreichend in der FFH- Vorprüfung (Unterlage 2 – FFH- Vorprüfungen, S. 71 ff) gewürdigt. Das FFH- Gebiet besteht im Untersuchungsraum ausschließlich aus den Fließgewässern, deren Vernetzungsfunktion durch geeignete Brückenbauwerke aufrecht erhalten bleibt</p>
<p>Des Weiteren wäre, bedingt durch die Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes "Gewässersystem der Luhe und Unteren Ilmenau" im Bereich der AS Handorf, für diesen Bereich eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen.</p>				
Gemeinde Südergellersen	28	661	nein	
<p>4.2.2.1 Erfassung Schutzgut Pflanzen - FFH-Schattengebiet Durch festgelegte Ausgleich- und Renaturierungsmaßnahmen zur</p>				<p>Die Bedeutung des Untersuchungsraumes wurde zum einen nach umweltfachlichen Kriterien wie z.B. der Qualität von Biotopstrukturen oder faunistischen Lebensräumen sowie</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Baugenehmigung der Biogasanlage im Gewerbegebiet Südergellersen ist auch der Bereich westlich des FFH-Gebietes in die Renaturierung mit einbezogen worden. Dort wurden im vergangenen Jahr Flächen angekauft und erste Maßnahmen geplant. Ferner ist dort der Oberlauf des Südergellerser Baches, der in die FFH-Fläche nördlich der Oerzer Straße übergeht. Diese Maßnahmen und die daraus resultierenden naturschutzfachlichen Qualitäten dieses Bereiches müssen entsprechend berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Nachmeldung von FFH-Gebieten in 2004 ist durch das NLÖ auch die Fläche westlich der Oerzer Straße als Entwicklungsfläche bewertet worden, die grundsätzlich meldefähig ist. (siehe Schreiben vom Umweltminister Sander vom 03.02.2005). Es ist daher als FFH-Gebiet gleichzusetzen.

Das FFH-Schattengebiet liegt in unmittelbarer Nähe einer möglichen Trassen und hat aufgrund der räumlichen Nähe (ca. 200m) Auswirkungen auf die Entwicklungsgestaltung am Südergellerser Bach.

andererseits nach rechtlichen oder fachplanerischen Schutzausweisungen unabhängig der tatsächlichen Bedeutung dieser Flächen beurteilt.

Die angesprochenen Bereiche wurden somit in ihrer fachlichen Bedeutung über die verschiedenen Schutzgutkriterien erfasst und in den Variantenvergleichen berücksichtigt.

Da die Meldung der FFH- Gebiete durch das Land in 2004 abgeschlossen wurde, steht das Netz Natura 2000 diesbezüglich. Gebiete der FFH- Schattenlisten oder weitere als bedeutend eingeschätzte Gebiete, die möglicherweise Lebensraumtypen nach Anhang I oder Arten nach Anhang II beherbergen sind daher nicht mehr als potenzielle FFH- Gebiete zu betrachten und somit auch keiner FFH-VP zu unterziehen.

Die Forderung, weitere Flächen, die nicht Bestandteil des Netzes Natura 2000 sind, nach dem rechtlichen Schutzregime der FFH- Richtlinie zu prüfen, sind zurückzuweisen.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

771

FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen, Allgemeine Hinweise

In den FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen erfolgt der Hinweis, dass die sonstigen Arten keine Bedeutung für die Verträglichkeitsprüfung haben. Diese Einschätzung wird von hier nicht geteilt. Nach fachbehördlicher Einschätzung sind alle Arten, die im jeweiligen Gebiet nach aktueller Datenlage zu den charakteristischen und wertbestimmenden Arten gehören, auch maßgebliche Bestandteile die bei einer Verträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen sind. Dabei sind neben gefährdeten Arten auch die sonstigen typischen und u. U. biotoprprägenden Arten zu beachten (vgl. hierzu "F. u. E. -Vorhaben zur Ermittlung von erheblichen Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung" im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz, April 2004, sowie Rundschreiben des Niedersächsischen Landesamtes für Ökologie an die Bezirksregierungen und das Umweltministerium vom 13.06.2003 Az. 2.1/22240/9-2/FFH).

Siehe auch Kommentar zur ID 775 - NLWKN - in diesem Kapitel.

Die fachliche Überprüfung, ob neben den nach Anhang II als Erhaltungsziel genannten Arten weitere Arten als charakteristisch für die als Erhaltungsziel genannten Lebensräume nach Anhang I zu bezeichnen und somit im Rahmen der FFH-VP zu berücksichtigen sind, wurde in Anlehnung an den Leitfaden FFH-VP (BMVBW 2004) nach folgenden Kriterien durchgeführt:

- deren ökologischen Ansprüche eng an den vorkommenden Lebensraumtyp gebunden sind und somit als Habitatbildner anzusprechen wären,
 - die über die Beurteilung der vegetationskundlichen Strukturen und standörtlichen Parameter hinaus Informationen über den Erhaltungszustand des Lebensraumtyps liefern,
 - die eine besondere Empfindlichkeit für die vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen haben, welche über die standörtlichen Veränderungen hinausgehen,
 - die aufgrund der Art, der Verteilung und der Anteile der Lebensraumtypen im Gebiet für die Erheblichkeitsbeurteilung einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn bringen,
 - die vor dem Hintergrund des Vermeidungs- und Optimierungspotenzials der dem Raumordnungsverfahren folgenden Planungsphasen bis zur Realisierung des Vorhabens von herausragender Relevanz wären.
- Dies trifft i.d.R. auf die sonstigen Arten nicht zu.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

772

FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen, Kartierung der FFH-Lebensraumtypen
Die erfolgte Kartierung der FFH-Lebensraumtypen ist z.T. fehlerhaft. Eine stichprobenartige Überprüfung der Erfassung ergab zahlreiche Mängel (siehe Anlage 5).

Aus der Bestimmung der 2-stelligen Biotopobergruppen nach der "Kartieranleitung der Biotoptypen in Niedersachsen" (v. Drachenfels 2004), ist keine eindeutige Zuordnung zu den FFH-Lebensraumtypen möglich, sofern keine anderen Grundlagen, z.B. eine bereits durchgeführte Basiserfassung, vorhanden sind. Bereits auf dem Termin am 15.09.05 in Uelzen, sowie bei den im November 2005 zur Stellungnahme übermittelten Unterlagen der nachträglich eingebrachten Nordvariante (Querung der Ilmenau nördlich von Lüneburg) wurde auf diese mangelhafte Vorgehensweise hingewiesen. Auch auf Nachfrage wurden seinerzeit keine ergänzenden Informationen übermittelt, die eine eindeutige Zuordnung belegen könnten.

Grundsätzlich ist an dieser Stelle auf die Ebene des Raumordnungsverfahrens zu verweisen, die bei einem Untersuchungsgebiet in dieser Größenordnung keine detaillierte, an die Grenzen der pflanzensoziologischen Aufnahme reichende Kartierung zulässt. Bearbeitet wurde für die vorliegenden FFH-Verträglichkeitsstudien eine einmalige Erfassung der Lebensraumtypen (LRT) im Zuge einer zusätzlich durchgeführten Übersichtskartierung auf der Grundlage der vorliegenden Biotoptypenkartierung. Die Artenlisten beschränken sich daher auf die vorherrschenden Arten der einzelnen Kartiereinheiten und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die zur Kartierung beauftragten Fachkräfte weisen jedoch alle reichhaltige Erfahrungen bei der Kartierung in FFH- Gebieten auf, so dass eine vergleichsweise sichere Einstufung von LRT möglich wurde. In den meisten im Anhang 5 angesprochenen Fällen wurde gerügt, dass anhand der vorliegenden Einstufung des Biotoptyps bzw. anhand der im Rahmen einer Übersichtsbegehung angefertigten Artenlisten eine eindeutige Zuordnung zu einem Lebensraumtyp nicht möglich wäre. In Anbetracht des bei einer Übersichtsbegehung feststellbaren Artenspektrums, der Kartiererfahrung des Gutachters und gemäß dem Grundsatz „Im Zweifelsfalle für den Angeklagten“ wurde diese jedoch

von Seiten des Gutachters in fast allen Fällen dem entsprechenden LRT zugeordnet. Somit werden im Ergebnis sogar mehr Erhaltungsziele für die Bewertung des Eingriffs herangezogen und somit das Ergebnis zusätzlich abgesichert.

Es sei hier auch auf die „Hinweise zur Definition und Kartierung der Lebensraumtypen von Anh. I der FFH-Richtlinie in Niedersachsen“ (Stand 04/2004) verwiesen, nach denen bei der Ausweisung von FFH-Lebensraumtypen zum Teil große Spielräume existieren. So wird zum Beispiel zum LRT 3260 folgende Aussage getroffen: „Vor diesem Hintergrund können alle kleinen bis mittelgroßen Fließgewässer mit flutender Wasservegetation (z.T. nur aus Wasserstern- oder Igelkolben-Beständen) diesem FFH-Typ zugeordnet werden. Ausgenommen sind sehr langsam fließende Tieflandgewässer, die ausschließlich mit Stillgewässer-Vegetation bewachsen sind.“

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

773

Vorzugsvariante:

Ilmenau mit Nebenbächen, Allgemeine Hinweise
Im Standarddatenbogen ist der Bitterling versehentlich den "Sonstigen Arten" zugeordnet worden. Beim Bitterling handelt es sich jedoch um eine Anhang II Art.

Ilmenau mit Nebenbächen, Teilgebiet: Röbbelbach
Der Röbbelbach ist Teil des FFH-Gebietes "Ilmenau mit Nebenbächen" und wird von mehreren Varianten gequert. Im Niederungsbereich des Röbbelbaches befinden sich umfangreiche Vorkommen des prioritären Lebensraumtyps "Auenwälder mit Erle, Esche, Weide" (91E0*). Der Bachlauf selbst wurde dem Lebensraumtyp "Fließgewässer mit flutender Wasservegetation" (3260) zugeordnet.
Im Bereich der Vorzugsvariante ist ein ca. 160m langes Brückenbauwerk über den Röbbelbach geplant. Dieses würde zu einer direkten Inanspruchnahme des prioritären Lebensraumtyps 91E0* führen. Laut Gutachten liegt der Flächenentzug der bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen bei ca. 1700m². Betriebsbedingt werden weitere 2150 m² beeinträchtigt. Gemäß der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung führt dieses zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes.

Diese Einschätzung wird von hier nicht geteilt. Der prozentuale Verlust an Lebensraumtypen mag zwar im Vergleich zur Gesamtgröße des Gebietes relativ gering erscheinen, jedoch hat die Niederung des Röbbelbaches aufgrund ihrer zusammenhängenden Auwaldbereiche eine herausragende Bedeutung für den Schutz des prioritären Lebensraumtyps 91E0*. Als "prioritär" werden Lebensraumtypen und Arten eingestuft, die vom Verschwinden bedroht sind und für deren Erhalt die Gemeinschaft eine besondere Verantwortung trägt. Von hier wird eine dauerhafte und irreversible Inanspruchnahme eines prioritären Lebensraumtyps in diesem Umfang als erhebliche Beeinträchtigung angesehen.
Im betroffenen Bereich handelt es sich um einen Erlen- Eschen-Wald auf einem sehr quellig-morastigen Standort. Der Erhaltungszustand dieses Lebensraumtyps wurde im betroffenen Bereich mit gut bewertet. Es handelt sich somit um eine wertgebende Ausprägung des Lebensraumtyps. Durch das Brückenbauwerk wird die Durchgängigkeit des gewässerbegleitenden prioritären Waldlebensraumtyps eingeschränkt.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

774

Weiterhin sind auch die über die Betroffenheit durch Flächenentzug hinausgehenden Effekte zu berücksichtigen. Hierbei handelt es sich z. B. um Stoffeinträge durch Emissionen.
In den Unterlagen erfolgt bislang nur eine unzureichende Auseinandersetzung über das Ausmaß der Einträge (z.B durch Tausalze) im Bereich der Brückenbauwerke und deren Auswirkungen auf die FFH-Arten mit niedriger Salztoleranzgrenze, wie bspw. Süßwassermuscheln.

zu 1

Dass der Bitterling als „Sonstige Art“ im Standarddatenbogen aufgeführt ist, kann daran liegen, dass, obwohl er Anhang II Art ist, er nicht als Erhaltungsziel für das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ vorgesehen ist, sondern über andere FFH-Gebiete ausreichend geschützt wird.

Sofern es sich um ein Versehen seitens der Naturschutzverwaltung handeln sollte, sind die Auswirkungsprognosen zu den anderen Fischarten aufgrund der vorgesehenen bauzeitlichen und bauwerklichen Vermeidungsmaßnahmen übertragbar. Erhebliche Beeinträchtigungen des Bitterlings sind nicht zu erwarten.

zu 2

Der Verlust von ca. 1.700 m² Lebensraumtyp „Auenwälder mit Erle, Esche, Weide“ (91E0*) liegt im Verhältnis zum Gesamtvorkommen im FFH-Gebiet von ca. 600 ha (gemäß Standarddatenbogen) bei unter 0,03 %. Laut Grunddatenerfassung (2004) liegt der Anteil an LRT 91E0* im FFH-Gebiet sogar bei über 800 ha. Das Verhältnis von betroffenem LRT zu Gesamtbestand ist hier eine entscheidende und fachlich anerkannte Beurteilungsgröße. Darüber hinaus werden die großen zusammenhängenden Auwaldbereiche am Röbbelbach durch die Lage der Trasse gemieden. Diese liegen nördlich von Klein Hesebeck, zwischen Gollern und Röbbel sowie nördlich von Höver. Westlich des Querungsbereiches befinden sich entlang des Röbbelbaches insb. aufgrund der Ortschaft Groß Hesebeck keine zusammenhängenden Auwaldbereiche mehr. Des Weiteren bleibt die ökologische Durchgängigkeit des Gewässers durch das weitgespannte Brückenbauwerk gewährleistet.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

775

Weiterhin sind Barriere- und Störwirkungen u. a. durch Lärm zu nennen. Der bei einer Verwirklichung der Trasse auftretende Verkehrslärm führt zu einer Beeinträchtigung der Kommunikation und Wahrnehmung der Brutvögel. Für die Vögel stellen akustische Signale ein wichtiges Mittel zur Information dar. Durch akustische Signale erfolgt bspw. die Abgrenzung des Reviers, die

Grundsätzlich ist gemäß der höchst richterlichen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes im Urteil vom 16. März 2006 zum Flughafen Berlin-Schönefeld (Az: BVerwG 4 A 1078.04) nach dem FFH-Recht der Schutz von Vogelarten nicht von dem Zweck, Lebensraumtypen (dort

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Arterkennung, die Identifikation von Individuen und die Anlockung und Auswahl von Paarungspartnern.

Die funktional für den Lebensraum bedeutsamen Arten sowie die in ihrem Bestand gefährdeten Arten mit Vorkommensschwerpunkt im betreffenden Lebensraumtyp sind als charakteristische Arten von besonderem Interesse. Die Sicherung der Funktion eines Lebensraum(typ)s für seine charakteristischen Arten dient dem Ziel der FFH-RL nach Sicherung der Artenvielfalt bzw. Erhalt der biologischen Vielfalt (Biodiversität).

Laut Brutvogelkartierung ist innerhalb des Gebietes die charakteristische Artengemeinschaft der Bruch- und Auenwälder reichhaltig und gut ausgeprägt. Das parallele Vorkommen von vier Spechtarten spiegelt den guten Erhaltungszustand des Lebensraum-typs 91E0* mit dem hohen Alt- und Totholzanteil wider.

Die charakteristischen Brutvogelarten der Bruch- und Auenwälder sind daher als maßgebliche Bestandteile des FFH-Gebietes zu bewerten. Hier ist bspw. der Pirol zu nennen, dessen Vorkommen durch den Trassenverlauf direkt betroffen wäre.

Im Bereich des Röbbelbaches sind 8 Anhang I Arten der EU Vogelschutzrichtlinie erfasst worden. Einige Arten wie bspw. Kranich, Schwarz- und Mittelspecht gehören zur charakteristischen Lebensgemeinschaft des prioritären Lebensraumtyps 91 E0*. Gem. "Gutachten zum Leitfaden für Bundesfernstraßen zum Ablauf der Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung nach §§ 34, 35 BNatSchG" sind die Anhang I Arten der VSchRL unter dem Gesichtspunkt ihrer Bedeutung für den Erhaltungszustand der Lebensräume zu behandeln. In den Unterlagen fehlt bislang eine Auseinandersetzung mit diesem Punkt.

ebenfalls 91E0*) in einem günstigen Erhaltungszustand zu sichern, mit umfasst. Die FFH- Richtlinie diene der Erhaltung der im Anhang I genannten LRT sowie der Habitats der im Anhang II genannten Arten. „Zu diesen FFH- rechtlich geschützten Arten gehören Vögel nicht.“ Weiterhin wird ausgeführt, dass sich die Prüfung darauf zu beschränken hat, „ob der Lebensraumtyp *91E0 in den für ihn typischen pflanzlichen Bestandteilen [...] beeinträchtigt wird.“ „Die Gegenansicht liefe darauf hinaus, den Katalog des Anhangs II um nicht genannte Arten zu erweitern und mit der Aufzählung der Lebensraumtypen im Anhang I zu kombinieren. Ein solches Modell ist der FFH- Richtlinie fremd.“

Arten werden als charakteristisch bezeichnet, wenn sie in ihren ökologischen Ansprüchen eng an den vorkommenden Lebensraumtyp gebunden sind und somit Habitatbildner sind. Unabhängig der o.g. Gerichtsentscheidung trifft dies für die genannten Vogelarten Kranich, Schwarz- und Mittelspecht oder Pirol im Hinblick auf Weichholzwälder nicht zu. Sicherlich kommen diese Arten z.T. auch in Auwäldern vor, sie sind aber durchweg auch in anderen Biotopstrukturen zu finden.

Schwarzspechte sind Waldvögel, die sehr unterschiedliche Waldtypen besiedeln, wobei die Holzzusammenstellung nur eine untergeordnete Rolle spielt. Unbedingt vorhanden müssen alte Baumbestände sein. In den tieferen Lagen ist meistens die Buche der bevorzugte Höhlenbaum, aber durch aus auch starke Tannen, Kiefern, Lärchen oder Fichten. Selten nutzt er Birken, Ahorn und Eschen als Höhlenbaum, Eichen und Hainbuchen scheinen ungeeignet zu sein.

Der Mittelspecht gilt als der typische „Eichenspecht“, heimisch in Hartholzauen und Eichen-Hainbuchenwäldern. Er lebt in ursprünglichen, altholzreichen Wäldern mit reichlich alten, dicken Eichen, kommt aber auch in alten Obstanlagen oder stillen Parks vor.

Der Pirol bevorzugt baumreiche, leicht waldige Zonen, die nicht zu dicht, dafür aber feucht sein dürfen. Er ist zu finden in Laub- und Kieferwäldungen, in Auenwäldern und großen Obstbaumbeständen, aber auch in Parkanlagen und größeren Gärten in nicht allzu stark besiedeltem Gebiet. Kraniche bevorzugen Niederungsgebiete wie Sümpfe, Moore, Feuchtwiesen und Verlandungszonen. Der Nahrungserwerb außerhalb der Brutzeit erfolgt meist auf Feldern und Wiesen. Als Rastplätze dienen weite offene Flächen, als Überwinterungsgebiete mit Eichen bestandene Weide- und Getreidefelder. Der Kranich ist ein Bodenbrüter und bevorzugt sehr nasse Stellen, am liebsten kleine Inseln.

Nds. Landesbet. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

776

Für den Bereich der Gollernbachniederung besteht aktuell ein Brutverdacht für den Kranich. Der Gollernbach liegt ca. 300m von der Vorzugsvariante entfernt. Kraniche gelten als sehr störungsanfällig. Störungen während der Bauzeit könnten zu einer Aufgabe dieses Standortes führen. Weiterhin besteht die Gefahr, dass Nahrungsflächen des Kranichs in relevantem Ausmaß negativ verändert werden

Durch die Überlagerung der Habitats mit den baubedingten Störungen und den verkehrsbedingt prognostizierten Lärmauswirkungen kommt es zu einer wesentlichen Funktionsminderung. Die Störung dieser Arten und eine daraus resultierende mögliche Abnahme des Vorkommens und insbesondere der dauerhafte Flächenverlust des prioritären Lebensraumtyps 91 E0* führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen.

Siehe auch Kommentar zur ID 775 - NLWKN - in diesem Kapitel.

Im Rahmen der umfangreichen Datenrecherche in den Jahren 2004 und 2005 sind Kranichbrutstandorte nordöstlich von Klein Hesebeck sowie nördlich von Höver aus jahrelangen Beobachtungen der Herren Seebass und Golnik erfasst worden. Ein weiterer Brutverdacht östlich von Röbbel ergibt sich aus den vorhabensbezogenen Kartierungen in 2005 (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 1). Ein weiterer Brutverdacht am Gollernbach ist nicht bekannt. Aufgrund der großflächigen Auwaldbereiche entlang des Röbbelbaches ergeben sich bei einer möglichen Lärmbeeinträchtigung eines Brutplatzes jedoch ausreichende Ausweich- und Rückzugsräume für den Kranich.

Hinsichtlich der Relevanz von Vogelarten für die FFH-Erheblichkeitsbeurteilung wird auf das BVerwG-Urteil vom 16.03.2006 verwiesen.

Nds. Landesbet. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

777

Aufgrund der herausragenden Bedeutung des Röbbelbaches ist für diesen Bereich von Seiten des NLWKN die Ausweisung eines Naturschutzgebietes geplant. Ein Verordnungsentwurf, sowie der Entwurf einer möglichen Abgrenzung des Gebietes sind als Anlagen (6 und 7) beigefügt. Die Einleitung des Verfahrens ist mittelfristig geplant. Sollte die raumordnerisch favorisierte Trasse den Röbbelbach queren, bitte ich zur Landesplanerischen

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Feststellung des Benehmen gemäß § 34c Abs.7 NNatG in Verbindung mit § 3 Abs. 3 Ziffer 2 ZustVO-Naturschutz vom 9. Dez. 2004 mit mir herzustellen. In den übrigen Bereichen, in denen kein NSG geplant ist, bitte ich das Benehmen nach § 34 c NNatG mit den unteren Naturschutzbehörden herzustellen.

Sollte dann die Landesplanerische Feststellung vor Abschluss des Naturschutzgebietsverfahrens ergehen, wäre eine textliche Freistellung der A 39 in der geplanten Naturschutzgebietsverordnung vorstellbar.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

778

IBA "Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich"
Im Zusammenhang mit dem laufenden Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland zur Umsetzung der EU-Vogelschutzrichtlinie prüft derzeit die Staatliche Vogelschutzwarte die Eignung des Gebietes "Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich" als weiteres EU-Vogelschutzgebiet bzw. eine Erweiterung des bestehenden Vogelschutzgebietes "Ostheide südlich Himbergen". Die Bedeutung dieses Gebietes, insbesondere für den Ortolan und die Heidelerche, spiegelt sich in der Erfassung innerhalb der Probeflächen wider. Sollte eine Nachmeldung des Gebietes in seiner derzeitigen Abgrenzung erfolgen, so ist mit einer erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes durch die Vorzugsvariante zu rechnen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

779

Vogelschutzgebiet "Schweimker Moor und Lüderbruch"
Das Gebiet ist 1989 als Naturschutzgebiet ausgewiesen worden. Im Teilbereich, der zum ehemaligen Regierungsbezirk Lüneburg gehört, wurden sowohl vom Land, als auch vom Landkreis Uelzen umfangreich Flächen mit Naturschutzmitteln angekauft (ca. 253 ha). Der erfolgte Flächenankauf geht nördlich über das Vogelschutzgebiet hinaus. Bislang sind allein für den Flächenankauf über 1 Mio. Euro in das Gebiet investiert worden. Parallel sind Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen, wie bspw. Wiedervermässungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Besucherlenkung durchgeführt worden. Die bislang durchgeführten Maßnahmen haben erheblich zur Beruhigung des Gebietes beigetragen. Das Vogelschutzgebiet hat neben der herausragenden Bedeutung als Brutgebiet für den Kranich, eine große Bedeutung für zahlreiche Anhang I Arten sowie Zugvogelarten gem. Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie. Gemäß Standarddatenbogen ist die Bedeutung des Gebietes für die Erhaltung des Kranichs in Deutschland sehr hoch. Der Brutbestand hat sich, insbesondere aufgrund der Schutzgebietsausweisung und den damit einher gehenden Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen, positiv entwickelt. Kraniche gelten als sehr störungsempfindlich. Störungen während der Brutzeit bewirken einen geringeren Bruterfolg oder eine Brutaufgabe. Eine Verwirklichung der Vorzugsvarianten der A 39 und der B190n würde diese Entwicklung beeinträchtigen. Hier sind insbesondere Störungen während der Bauzeit und der Verlust von Nahrungsflächen zu nennen. Eine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes ist daher nicht vollständig auszuschließen. Unter der Voraussetzung, dass im Rahmen des Zulassungsverfahrens geeignete Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung erfolgen, könnte die Beeinträchtigung so weit reduziert werden, dass sie als unerheblich eingestuft werden könnte.

Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Die FFH-VP kommt zu dem begründeten Ergebnis, dass durch die Vorzugsvariante erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können (Unterlage 2. 11– FFH- VP für das Gebiet „Schweimker Moor und Lüderbruch“). Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist dieses Ergebnis auf der Grundlage der optimierten technischen Planung abschließend zu überprüfen. Hier werden ggf. erforderliche Vermeidungs- und Schadenbegrenzungsmaßnahmen einbezogen.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

780

Vogelmoor
Die in der FFH-VP empfohlene Trassenverschiebung um 50 m weiter nach Westen wird ausdrücklich begrüßt, da Störeinwirkungen auf das FFH-Gebietes 089 Vogelmoor und das geplante Naturschutzgebiet "Erweiterungsflächen Vogelmoor" dadurch weitergehend minimiert werden. Zur näheren Begründung verweise ich auf die Stellungnahme des Landkreises Gifhorn vom 26.07.06. Es ist davon auszugehen, dass die Erhaltungsziele bzw. die wertbestimmenden Arten des Gebietes im Falle der vorgeschlagenen Trassenverschiebung auf die westliche Seite des vorhandenen Wirtschaftsweges durch den Bau der A39 grundsätzlich nicht beeinträchtigt werden.

Bei einer Verschiebung der Trasse nach Westen wird eine Amphibienlebensraum allgemeiner Bedeutung (Stufe III) in größerem Maß durchschnitten als bei dem dargestellten Verlauf sowie die Anschnidung eines Amphibienlebensraumes von geringer bis allgemeiner Bedeutung (Stufe II) zu einer Durchschneidung (Unterlage 1 - UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 41-44, Karte II.13.GP41-44). Bei einer Verschiebung nach Westen wird ein Vorsorgegebiet für Erholung geschnitten, dafür werden Durchschneidung sowie Verlärmung landschaftlich hochwertiger Bereiche vermieden, indem Landschaft mit mittlerer Bedeutung betroffen wäre (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 41-44, Karte II.12.GP41-44). Eine Trassenoptimierung im Verlauf der weiteren Planung ist möglich. Die angegebenen Gebiete sind bekannt und entsprechend berücksichtigt.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	781		
<p>Sonstige Varianten: Ilmenau mit Nebenbächen: Teilgebiet Bornbach Beim Bornbach handelt es sich um ein hervorragend ausgeprägtes Fließgewässer mit Auen- und Bruchwäldern des prioritären Lebensraumtyps 91E0*. Die Gewässergüte liegt bei I-II. Der Erhaltungszustand des Bachlaufes ist herausragend. Eine entsprechend hohe Bedeutung kommt dem Schutz des Fließgewässers und der Auen- und Bruchwaldbestände zu. Von hier wird derzeit die Ausweisung des Bornbachs als Naturschutzgebiet geprüft. Die Querungsstelle im Bereich des Bornbaches führt zu bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen des prioritären Lebensraumtyps 91E0*. Durch eine kleinräumige Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung wäre eine Inanspruchnahme des prioritären Lebensraumtyps 91E0* vermeidbar.</p>				<p>Eine Trassenoptimierung zur Vermeidung der Beeinträchtigungen ist im Rahmen der weiteren Planungsschritte möglich.</p>
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	782		
<p>Teilgebiet Gerdau Die Querungsstelle im Bereich der Gerdau wurde so gewählt, dass keine direkte Inanspruchnahme des prioritären Lebensraumes 91E0* erfolgt.</p> <p>Im Bereich der Gerdau befinden sich Vorkommen der Grünen Keiljungfer. Der Straßenverkehr verursacht eine Beeinträchtigung der Population der Grünen Keiljungfer sowie auch der meisten übrigen flugfähigen Wasser- und terrestrischen Insekten (zu denen auch sehr viele besonders geschützte Arten zählen), indem die Tiere beim Überfliegen von Fahrzeugen erfasst und getötet werden. Diese unvermeidbare Beeinträchtigung kann ggf. dadurch kompensiert werden, dass ökologisch beeinträchtigte Gewässerstrecken und Auenbereiche ober- und unterhalb der Brückenbauwerke durch geeignete Maßnahmen ökologisch aufgewertet werden. Im selben Kontext werden durch Querungsbauwerke auch die flugfähigen Arten der terrestrischen Zoozönose hinsichtlich des Individuenaustausches erheblich beeinträchtigt. Hier sind es insbesondere die abiotischen Faktoren Boden- und Luftfeuchte sowie Struktur, die unter den Bauwerken dauerhaft erheblich von den natürlichen Verhältnissen abweichen. Gerade diese Faktoren sind für die Habitatwahl der meisten Arten essentiell. Wesentlich vom arteigenen ökologischen Optimum abweichende Bereiche werden gemieden. Daher stellen Querungsbauwerke, wie sie im Zuge des Autobahnbaus entstehen müssen, erhebliche Wanderhindernisse im Bachtal dar. Eine Milderung dieses Problems kann ggf. die naturnahe ökologische Aufwertung der Bereiche ober- und unterhalb der Bauwerke bewirken. Denn hierdurch wird dort die Größe der Population steigen, der innerartliche Druck zur Expansion steigt und damit die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass trotz der widrigen ökologischen Umstände Individuen das Bauwerk queren. Hier sollte geprüft werden, ob nicht durch eine leichte Veränderung der Trasse eine Reduzierung der Länge des Brückenbauwerks möglich ist.</p>				<p>Kompensationsmaßnahmen sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Eine Trassenoptimierung ist im Rahmen der weiteren Planungsschritte möglich.</p>
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	783		
<p>Ilmenau mit Nebenbächen: Ilmenau nordöstlich Emmendorf: Die Querungsstelle führt zu einer bau- und anlagebedingten Inanspruchnahme des Lebensraumtyps "Auenwälder mit Erle, Esche, Weide". Der Erhaltungszustand dieses prioritären Lebensraumtyps ist im betroffenen Bereich gut. Es handelt sich somit um eine wertgebende Ausprägung des Lebensraumtyps. Hinsichtlich der Auswirkungen in Bezug auf die Inanspruchnahme des prioritären Lebensraumtyps verweise ich auf die Ausführungen zum Röbbelbach. Bezgl. der Auswirkungen auf die Grüne Keiljungfer verweise ich auf meine Ausführungen zur Gerdau.</p>				<p>Dass der Bitterling als „Sonstige Art“ im Standarddatenbogen aufgeführt ist, kann daran liegen, dass, obwohl er Anhang II Art ist, er nicht als Erhaltungsziel für das FFH- Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ vorgesehen ist, sondern über andere FFH- Gebiete ausreichend geschützt wird. Sofern es sich um ein Versehen seitens der Naturschutzverwaltung handeln sollte, sind die Auswirkungsprognosen zu den anderen Fischarten aufgrund der vorgesehenen bauzeitlichen und bauwerklichen Vermeidungsmaßnahmen übertragbar. Erhebliche Beeinträchtigungen des Bitterlings sind nicht zu erwarten. Der Verlust von ca. 1.700 m² Lebensraumtyp „Auenwälder mit Erle, Esche, Weide“ (91E0*) liegt im Verhältnis zum Gesamtvorkommen im FFH- Gebiet von ca. 600 ha (gemäß Standarddatenbogen) bei unter 0,03 %. Laut Grunddatenerfassung (2004) liegt der Anteil an LRT 91E0* im FFH- Gebiet sogar bei über 800 ha. Das Verhältnis von betroffenem LRT zu Gesamtbestand ist hier eine entscheidende und fachlich anerkannte Beurteilungsgröße. Darüber hinaus werden die großen zusammenhängenden Auwaldbereiche am Röbbelbach durch die Lage der Trasse gemieden. Diese liegen nördlich von Klein Hesebeck, zwischen Gollern und Röbbel sowie nördlich von Höver. Westlich des Querungsbereiches befinden sich entlang des Röbbelbachs insb. aufgrund der Ortschaft Groß Hesebeck</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				keine zusammenhängenden Auwaldbereiche mehr. Des weiteren bleibt die ökologische Durchgängigkeit des Gewässers durch das weitgespannte Brückenbauwerk gewährleistet.
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	784		<p>Unter anderem die geringere Länge der Trasse über die Aue des Röbbelbaches ist ausschlaggebend für die Untervariante GP 8-17/1 (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 8-17, S. 25). Der Verlust von ca. 1.700 m² Lebensraumtyp „Auenwälder mit Erle, Esche, Weide“ (91E0*) liegt im Verhältnis zum Gesamtvorkommen im FFH- Gebiet von ca. 600 ha (gemäß Standarddatenbogen) bei unter 0,03 %. Laut Grunddatenerfassung (2004) liegt der Anteil an LRT 91E0* im FFH- Gebiet sogar bei über 800 ha. Das Verhältnis von betroffenem LRT zu Gesamtbestand ist hier eine entscheidende und fachlich anerkannte Beurteilungsgröße. Darüber hinaus werden die großen zusammenhängenden Auwaldbereiche am Röbbelbach durch die Lage der Trasse gemieden. Diese liegen nördlich von Klein Hesebeck, zwischen Gollern und Röbbel sowie nördlich von Höver. Westlich des Querungsbereiches befinden sich entlang des Röbbelbaches insb. aufgrund der Ortschaft Groß Hesebeck keine zusammenhängenden Auwaldbereiche mehr. Des weiteren bleibt die ökologische Durchgängigkeit des Gewässers durch das weitgespannte Brückenbauwerk gewährleistet.</p>
				<p>Die Auswirkungen auf die Brutvögel sind mit denen an der Querungsstelle 9-17/1 vergleichbar. Die Inanspruchnahme des prioritären Lebensraumtyps 91E0* und die Verlärmung mit Störung bzw. Lebensraumminderung für charakteristischen Arten der Vogelfauna, führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen.</p> <p>Sollte die raumordnerisch favorisierte Trasse den Röbbelbach queren, bitte ich zur Landesplanerischen Feststellung das Benehmen gem. § 34c Abs. 7 NNatG in Verbindung mit § 3 Abs. 3 Ziffer 2 ZustVO-Naturschutz vom 9. Dez. 2004 mit mir herzustellen.</p>
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	785		<p>Siehe hierzu auch Kommentar zur ID 784 - NLWKN in diesem Kapitel.</p> <p>Die Angaben zu den Beeinträchtigungen der als Erhaltungsziel genannten Lebensraumtypen des Anhangs I und der Arten des Anhangs II der FFH- Richtlinie beziehen sich auf das optimierte Brückenbauwerk (170 m lang und ca. 100 m nach Westen verschoben). Das ca. 240 m lange Bauwerk östlich davon wurde nur nachrichtlich dargestellt, da sich die Bilanzierungen in der UVS auf diese Trassenführung beziehen und die Variante GP 9-17/1 erst im fortgeschrittenen Planungsprozess der FFH-VP optimiert wurde.</p> <p>Der Bezug in der FFH-VP auf ein 240 m langes Brückenbauwerk ist daher nicht korrekt.</p>
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	786		Ohne Kommentar
				<p>Teilgebiet Stederau</p> <p>Aufgrund der Vorbelastung durch die bestehende B4 kann der Einschätzung, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes durch die A 39 zu erwarten sind, von hier geteilt werden.</p>
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	787		<p>Die betroffene Untervariante GP 20-29/1 schneidet im Untervariantenvergleich GP 20-29 gegenüber der Untervariante GP 20-29/2 u. a. aufgrund der möglichen Beeinträchtigungen des Kammmolchbiotops ungünstiger ab (Erläuterungsbericht, S. 178 ff). Der Variantenabschnitt 547 ist kein Bestandteil einer weiteren Variante.</p>
				<p>Kammolch-Biotop nordöstlich Langenbrügge</p> <p>Bei dem Gebiet handelt es sich um ein bedeutendes Kammmolchvorkommen. Der Erhaltungszustand wurde mit gut bewertet. Neben dem Kammmolch konnten im Gebiet noch 8 Amphibienarten nachgewiesen werden, darunter die streng geschützten Amphibienarten Moorfrosch, Knoblauchkröte, Laubfrosch und Kreuzkröte.</p> <p>Aktuell vom NLWKN beauftragte Bestandsaufnahmen von FFH-Arten im Rahmen der Überwachung des Erhaltungszustandes haben ergeben, dass ein weiteres Kammmolch-Gewässer im südlichen Teil des FFH-Gebietes existiert, dass nur 240m von der geplanten Trasse entfernt liegt (siehe Anlage 8).</p> <p>Orientiert man sich an den Erhaltungszielen für den Kammmolch, wie sie auch für dieses Gebiet gelten sollten, kommt man zu folgenden Vorgaben:</p> <p>Zustand der Population: Erhalt und Förderung einer stabilen großen Population.</p> <p>Habitatqualität: Komplex aus mehreren zusammenhängenden Kleingewässern oder mittelgroße Einzelgewässer (derzeit Komplex mit 2 Gewässern). Die Gewässer sollen weitgehend unbeschattet und überwiegend fischfrei sein und ausgedehnte Flachwasserzonen sowie ausgeprägte submerse und emerse Vegetation besitzen. Ein gelegentliches</p>

Austrocknen der Gewässer vermindert den Prädationsdruck, sollte jedoch in der Regel nicht vor August (Metamorphose/Umwandlung der Larven zum Landleben) erfolgen. In landwirtschaftlichen Nutzflächen sollte eine 20m breite Pufferzone um das Gewässer weder gedüngt, noch mit Herbiziden behandelt werden.

Landlebensraum: Der unmittelbar an das Gewässer angrenzende Landlebensraum (nicht weiter als 500m) sollte durch Strukturreichtum gekennzeichnet sein (Laub- oder Laubmischwald, Brachland, extensives Grünland, Hecken) und ebenfalls geeignete Strukturen als Winterlebensraum beinhalten (Wald, Gehölz, Hecke, Totholz).

Vernetzung: Um einen gelegentlichen Genaustausch zu gewährleisten, sollten weitere Kammolch-Populationen nicht weiter als 1000- 2000m entfernt in weitgehend unzerschnittenen Räumen liegen und durch Wanderkorridore (Hecken, Gräben, Gehölze, Grünland) miteinander verbunden sein.

Beeinträchtigungen: Eine fischerreiche Nutzung (inklusive Besatzmaßnahmen) der Reproduktionsgewässer ist ausgeschlossen. Fahrwege im Jahreslebensraum werden in den Monaten Februar bis November möglichst nicht oder nur im Ausnahmefall befahren. Intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen (Ackernutzung) innerhalb des Jahreslebensraumes (ca. 300-500m Umkreis um Laichgewässer) führen nicht zu einer Isolation der einzelnen Teilpopulationen.

Daraus ergibt sich, dass die geplante Trasse mindestens 500m entfernt von dem vorhandenen Laichgewässer liegen sollte, zumindest außerhalb solcher Flächen, die als Landlebensraum genutzt werden. Konsequenterweise müsste die Trasse also ca. 250m weiter westlich verlaufen. Sichergestellt werden sollte damit auch, dass die vorhandenen Kammolch-Gewässer westlich des FFH-Gebietes im Sinne einer Vernetzung nicht durch die Trasse abgetrennt werden (s. auch Funde von wandernden Exemplaren im Rahmen des Gutachtens). Aufgrund des weiteren Nachweises des Kammolches muss davon ausgegangen werden, dass der Verlust von Landlebensräumen sowie die anlage- und betriebsbedingte Trennwirkung höher liegt, als in der FFH- Verträglichkeitsuntersuchung angenommen, außerdem wird die Barrierewirkung im Sinne einer Vernetzung von hier höher eingeschätzt. Das Ergebnis seitens der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung die Beeinträchtigung als "nicht erheblich" zu betrachten, könnte lediglich bei einer Verschiebung der Trasse Gültigkeit haben, ansonsten sollte es ggf. neu bilanziert werden. Wie bereits oben beschrieben, kommen im Gebiet weitere streng geschützte Arten vor, deren Fortbestand spätestens auf der Ebene des Planfeststellungsverfahrens (besser in der vorliegenden UVP) zu berücksichtigen wären. Auch hier handelt es sich um Arten von gemeinschaftlicher Bedeutung, für deren Erhaltungszustand die Mitgliedsstaaten verantwortlich sind (Verschlechterungsverbot).

Da eine Verlagerung der Trasse nach Westen sicherlich Probleme mit der Nähe zur Ortschaft Langgenbrügge bringt, sollte diese Variante nicht weiter verfolgt werden.

Nds. Landesbet. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

788

Rotbauchunken-Vorkommen Strothe/Almsdorf:

Das Gebiet besteht aus zahlreichen Kleingewässern mit umliegenden Moor- und Gehölzflächen und zeichnet sich durch gut vernetzte Lebensraumstrukturen aus. Es handelt es sich um das einzige Vorkommen der Rotbauchunke in der atlantischen Region und ist somit von herausragender Bedeutung für die Repräsentanz dieser Art in der "Natura 2000" Kulisse.

In diesem Bereich hat sich die Bestandssituation der Rotbauchunke im Verlauf der letzten 20 Jahre dramatisch verschlechtert. Trotz intensiver Bemühungen (allein in den letzten 10 Jahren sind von hier mehr als 40 000 Euro für Artenhilfsmaßnahmen in das Gebiet investiert worden) ist der Bestand nahezu erloschen. Darüber hinaus hat das Gebiet eine besondere Bedeutung für weitere Amphibien wie bspw. die streng geschützten Arten Moorfrosch und Kammolch.

Die Empfindlichkeit dieses Gebietes ist aufgrund der bedrohlichen Situation der Rotbauchunke extrem hoch. Der langfristige Fortbestand der Art ist gefährdet. Weitere Veränderungen könnten zu einem vollständigen Erlöschen des Bestandes führen.

In den vollständigen Gebietsdaten wird angeführt, dass das Gebiet als Entwicklungsgebiet bewertet werden muss. Ein Artenhilfsprogramm existiert und wurde bereits in Teilschritten umgesetzt. Eine Trassenvariante die dieses Gebiet tangiert, würde diese Entwicklung gefährden.

Orientiert man sich an den Erhaltungszielen für den Kammolch (s. "Kammolch-Biotop nordöstlich Langenbrügge"), ergeben sich aus den Parametern Landlebensraum und Vernetzung folgende Konsequenzen: Die geplante Trasse sollte auf keinen Fall das FFH-Gebiet tangieren, da hier bereits bei der Abgrenzung für das Meldeverfahren eine, wenn auch akzeptable Minimallösung gesucht wurde, die sich nur noch auf geeignete

Der Variantenabschnitt 518 schneidet als Bestandteil der Untervarianten GP 8-17/3 und 9-17/2 in den entsprechenden Untervariantenvergleichen GP 8-17 und GP 9-17 jeweils ungünstiger ab.

Er ist kein Bestandteil einer weiteren Variante.

Lebensräume und Verbindungsstrukturen beschränkt. Sie sollte vielmehr mindestens 500m entfernt von den vorhandenen Laichgewässern von Rotbauchunke und Kammolch liegen (derzeitiger Abstand zum Kammolch-Vorkommen am Fuchsberg 370m, siehe Anlage 9), zumindest außerhalb solcher Flächen, die als Landlebensraum genutzt werden. Konsequenterweise müsste die Trasse also ca. 130m weiter nach Westen verschwenkt werden. Es sollte damit auch sichergestellt werden, dass die vorhandenen Kammolch-Gewässer westlich des Gebietes im Sinne einer Vernetzung nicht durch die Trasse abgetrennt werden.

Aufgrund des weiteren Nachweises des Kammolches am Fuchsberg muss davon ausgegangen werden, dass der Verlust von Landlebensräumen sowie die anlage- und betriebsbedingte Trennwirkung höher liegt, als in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung angenommen. Das Ergebnis seitens der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, die Beeinträchtigung als "nicht erheblich" zu betrachten, könnte lediglich bei einer Verschiebung der Trasse Gültigkeit haben, ansonsten sollte es ggf. neu bilanziert werden.

Da eine Verlagerung der Trasse nach Westen sicherlich Probleme mit der Nähe zur Ortschaft Havekost bringt, sollte diese Variante nicht weiter verfolgt werden.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

789

Ise mit Nebenbächen:

Im Rahmen des Defizitverfahrens 2006 wurde für das FFH-Gebiet der Lebensraumtyp 3260 "Fließgewässer mit flutender Wasservegetation" ergänzt. Die Wahrscheinlichkeit, dass der Lebensraumtyp auch in den Querungsbereichen (Varianten der B 190n) sowie insbesondere im Bereich der alten Ise nördlich von Gifhorn (Teilvariante GP 32- 46/1 auftritt, ist relativ groß.

Die Vorzugsvarianten der A 39 sowie der B190n queren die Ise nicht, so dass sich keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes ergeben.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

790

Nordumfahrung Lüneburg:

Die Nordumfahrung Lüneburg quert das FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen".

Vom Gutachter wurden hier großflächige Bereiche dem LRT 6510 "Magere Flachland-Mähwiese" zugeordnet. Diese Einstufung ist nicht zutreffend. Zur Begründung verweise ich auf meine Stellungnahme an die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 23.09.2005, sowie den E-Mails vom NLWKN der BS Lüneburg und Hannover/ Hildesheim an das Planungsbüro vom 3.11.2005 und 6.12.2005. Auch von dem Gutachterbüro, welches aktuell die Basiserfassung für diesen Bereich durchführt, wurde bestätigt, dass der Lebensraumtyp 6510 keinesfalls in der dargestellten Großflächigkeit vorhanden ist. "Magere Flachland-Mähwiesen" sind lediglich kleinflächig im Randbereich als typisch anzusehen. In einem ersten Kartierdurchgang zur Basiserfassung wurde im betroffenen Bereich keine Fläche diesem Lebensraumtyp zugeordnet. Für diesen Bereich basiert die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und der Variantenvergleich auf einer fehlerhaften Auslegung des "Interpretation Manual of European Habitats" durch die ARGE Bosch-Bader-Jestaedt. Aufgrund der fehlerhaften Kartierung kann von hier das Ausmaß der Beeinträchtigungen nicht abschließend beurteilt werden.

Sollte die raumordnerisch favorisierte Trasse die Ilmenau queren, bitte ich zur Landesplanerischen Feststellung das Benehmen gemäß § 34c Abs.7 NNatG in Verbindung mit § 3 Abs. 3 Ziffer 2 ZustVO-Naturschutz vom 9. Dez. 2004 mit mir herzustellen.

Siehe auch Kommentar zur ID 772 - NLWKN- in diesem Kapitel.

Der Gutachter vertritt in der FFH-Verträglichkeitsstudie die Ansicht, dass „die Ausprägung (der Mageren Flachland-Mähwiesen) ... vergleichsweise schlecht (ist), da die Flächen relativ feucht sind und immer wieder Arten des Calthions eingestreut sind“ (Unterlage 9.2 – FFH-VP für das Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“, S. 42). Er nimmt aber auch hier in einer „Worst-Case“-Betrachtung, da umfangreiche pflanzensoziologische Aufnahmen nicht möglich waren, eine Einstufung zum Lebensraumtyp 6510 vor. Die FFH-Verträglichkeitsstudie kommt in Abwägung der eigenen Ergebnisse und auch unter Berücksichtigung des Ilmenau-Monitorings (BMS-UMWELTPLANUNG 2004) zum Ergebnis, dass durch das geprüfte Vorhaben keine Erheblichkeit im Sinne der FFH-Richtlinie für diesen Lebensraumtyp festgestellt werden kann. Sollten sich, wie sich es durch die derzeitige laufende intensive Kartierung im Zuge der Basiserfassung abzeichnet, keine Mageren Flachland-Mähwiesen im Eingriffsumfeld befinden, wird sich am Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsstudie für die Nordumfahrung Lüneburg nichts ändern.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

791

Auswirkungsprognose/Variantenvergleich:

Beeinträchtigung von Brutvogellebensraumpotential durch Verlärmung:

In den vorgelegten Unterlagen wird nicht berücksichtigt, dass die Arten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Lärm sehr unterschiedlich zu beurteilen sind. Nachtaktive Arten und Singvögel gelten bspw. als sehr störungsempfindlich. Der Eckwert für Auswirkungen von Verkehrslärm auf Brutvögel ist hier deutlich niedriger anzusetzen.

Weiterhin müssen die Arten nach ihrer Lebensdauer eingestuft werden. Die Heidelerche gilt bspw. als kurzlebige Art (Generationsdauer < 3,3 Jahre). Ein Ausfall von einer Brutperiode (z. B. während der Bauzeit) bedeutet eine Verringerung der betroffenen Population um ein Drittel.

Es ist sicher richtig, dass verschiedene Vogelarten auch unterschiedliche Empfindlichkeiten gegenüber Lärm aufweisen, und damit wie UVS im Kap. 6.1.3 auch ausgeführt, „der Grad der Beeinträchtigung artspezifisch und in Abhängigkeit der örtlichen Situation verschieden ist“. Weiterhin erschwerend kommt hinzu, dass bei Brutvögeln auch mehr oder weniger starke Gewöhnungseffekte beobachtet werden können, wie einige Vogelschutzgebiete in stark verlärmten Bereichen (z.B. Wahner Heide am Kölner Flughafen) belegen. Auch die Art, die Lautstärke und das Auftreten von Einzelereignissen sind entscheidende Parameter für das Ausmaß der möglichen Auswirkungen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 31 sowie S. 33 f).

Der Stand der Wissenschaft ist bezüglich dieser Frage von Lärmwirkungen auf Vögel noch äußerst uneinheitlich. Abgesicherte Grenzwerte, ab welcher Lärmintensität, eine bestimmte Reaktion bzw. Beeinträchtigung zu erwarten ist,

gibt es nicht. So wurden im Rahmen der Auswirkungsprognose bzw. des Variantenvergleiches die Richtwerte in Anlehnung an die Fachtagung Lärm und Landschaft (Reck et al. 2001) herangezogen, die in Fachkreisen derzeit als pauschale Eckwerte für die Beeinträchtigung diskutiert werden und den Stand der Technik wohl am besten repräsentieren.

Weitergehende artspezifische Differenzierungen beim Lärm sind im Rahmen des Variantenvergleichs und der Linienfindung des Raumordnungsverfahrens schon alleine aufgrund der Tatsache, dass es hierfür keine wissenschaftlich untermauerten Richtwerte gibt, fachlich nicht zu vertreten und auch nicht zu leisten. Eine derartige artspezifische Differenzierung würde darüber hinaus auch eine flächendeckende Kartierungen der Brutvögel bzw. eine flächendeckende artspezifische Potenzialbewertung erfordern, was im Rahmen der Raumordnung in keinem Verhältnis zum geringen zusätzlichen Erkenntnisgewinn für den Variantenvergleich stünde.

Bei sehr empfindlichen Arten haben bestimmte visuelle Störreize oft einen größeren Einfluss als gleichmäßiger Lärm, wie z.B. Untersuchungen zum Kranich von NOWALD 2001 ergeben haben. Danach reagieren Kraniche vor allem auf unerwartete Einzelereignisse, z.B. Traktoren auf den Feldern, Radfahrer oder vereinzelt vorbeifahrende Fahrzeuge auf Kreisstraßen und können bei gleichmäßigen Lärmereignissen offensichtlich auch Gewöhnungseffekte zeigen. Dieser Tatsache wurde in der UVS dahingehend Rechnung getragen, dass die pauschalen Beeinträchtigungsbänder größer gezogen wurden.

Die Forderung, die Lebensdauer als weiteres Kriterium im Rahmen der Lärmprognose mit zu berücksichtigen, kann nicht nachvollzogen werden. Es ist im Allgemeinen davon auszugehen, dass nur ein Teilbereich der Lebensräume betriebs- oder baubedingt verlärmert werden. D.h. die Gesamtpopulation der beispielhaft genannten Heidelerchenpopulation würde sich keineswegs um ein Drittel verkleinern, da in den nicht verlärmten Bereichen die Reproduktion gleich bleiben sollte. Eine Verkleinerung um ein Drittel ist allenfalls im Verhältnis beeinträchtigter zu nicht beeinträchtigter Fläche denkbar und dies auch nur dann, wenn alle Brutplätze im Habitat der Population besetzt wären und keine Ausweichmöglichkeiten für die wegen des Lärmes verdrängten Individuen bestünden. Darüber hinaus sind gerade die kurzlebigen Arten im Allgemeinen die Arten, die einen neuen Lebensraum relativ schnell wieder besiedeln können, bzw. relativ flexibel und wenig traditionsgebunden bei der Brutplatzwahl sind.

Viel schwerer wiegen dagegen Beeinträchtigungen bei Arten, die traditionell immer die gleichen Brutplätze aufsuchen, wie das etwa bei Kranichen oder Störchen der Fall ist. Die Auswirkungen auf die Population bei der Verlärmung oder dem Verlust eines traditionellen Brutplatzes dieser Arten ist sehr viel gravierender zu beurteilen als bei weniger brutplatztreuen Arten. Dies ist mit ein Grund, weswegen die Großvogelarten in der UVS eine besondere Gewichtung erhalten haben.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

792

Artenschutzrechtliche Aspekte
Innerhalb zahlreicher Gebiete (wie bspw. Röbbel- und Vierenbachniederung) sind Arten des Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie kartiert worden. Zielsetzung der VogelSch-RL ist es, sämtliche im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten heimischen, wildlebenden Vogelarten zu erhalten. Aus Artikel 2 der VogelSch-RL ergibt sich die Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Bestände zu erhalten, bzw. zu entwickeln. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen insbesondere Schutzgebiete eingerichtet werden, Lebensräume in und außerhalb von Schutzgebieten gepflegt und ökologisch richtig gestaltet werden, zerstörte Lebensstätten wiederhergestellt und neue Lebensstätten geschaffen werden. Art. 4 Abs. 1 der VogelSch-RL bestimmt, dass für die in Anhang I aufgeführten Arten besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden sind, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in

Siehe auch Kommentar zur ID 775 - NLWKN- in diesem Kapitel.

Gemäß Artikel 4 Abs.1 VogelSch-RL haben die Mitgliedstaaten die für die Erhaltung der Arten nach Anhang I die zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete als Vogelschutzgebiete auszuweisen. Diese Ausweisung ist erfolgt. Die beispielhaft aufgeführten Gebiete Röbbel- und Vierenbachniederung wie auch weitere FFH- Gebiete sind nicht als VSG ausgewiesen worden. Ausnahmen hiervon sind z.B. das Große Moor oder der Barnbruch. Hier erfolgte im Rahmen der Vorprüfung eine Erheblichkeitsabschätzung (Unterlage 2.1 – FFH- Vorprüfungen, S. 183 ff und S. 192 ff). Wie bereits das BVerwG- Urteil vom 16.03.2006 klarstellt, gehören Vögel nicht zum Schutzziel von FFH- Gebieten.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen. Hinsichtlich der in Anhang I der VogelSch-RL aufgeführten Arten, würde der Zielsetzung, deren Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen entgegengewirkt werden. Es muss in Teilbereichen von einer Störung der Lebensstätten von Arten des Anhang I, oberhalb der durch Art. 5 Buchstabe d) der VogelSch-RL umschriebenen Relevanzschwelle, ausgegangen werden.

Gleichwohl sind die Vögel im Hinblick auf den Schutz ihrer Lebensräume im Rahmen der avifaunistischen Beurteilung im Schutzgut Tiere berücksichtigt und in die Variantenvergleiche eingestellt worden. Durch die differenzierte Bewertung, die den jeweiligen Schutzstatus der erfassten Arten berücksichtigt und auch die Großvogelarten gesondert betrachtet, ist dem Vermeidungsgebot Rechnung getragen worden. Die abschließende artenschutzrechtliche Beurteilung, ob die durch das Vorhaben betroffenen Vogelarten in einem günstigen Erhaltungszustand in ihrem Verbreitungsgebiet verbleiben und ggf. CEF- Maßnahmen zur Stabilisierung der Art erforderlich sind, erfolgt im Rahmen der konkretisierenden Entwurfsplanung zum Planfeststellungsverfahren.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

806

ANLAGE 5:

Überprüfung der FFH-Lebensraumtypen

Stichprobenartig wurden die Einstufungen anhand der hier vorhandenen Unterlage 2.12 mit den gleichen (dürftigen) Artenlisten und Kurzbeschreibungen der einzelnen kartierten Teilflächen (s.oben) im Bereich des FFH-Gebietes -86 "Lutter, Lachte, Aschau (mit einigen Nebenbächen)" geprüft.

Bereits die Kartierungen im Bereich 1 am Kainbach westl. von Hankensbüttel zeigen, dass die Zuordnung zu den Biotopgruppen anhand der vorhandenen Artenlisten nicht eindeutig zu belegen ist. Kartiereinheit 1 wird beispielsweise als GF- sonstiges artenreiches Feucht- und Nassgrünland angesprochen, obwohl im erläuternden Kurztex auf eine in Teilen staudenreiche Ausprägung auf nassem Standort hingewiesen wird, die in Zusammenhang mit den erwähnten Arten *Cirsium palustre*, *Juncus effusus*, *Peucedanum palustre*, *Potentilla palustre* u.a. auch als GN - seggen, binsen- oder hochstaudenreiche Nasswiese bestimmt werden könnte. Leider gibt es keine konkreteren Angaben zu der Verteilung der Arten, das Vorkommen von *Peucedanum palustre* könnte auf einen wertvolleren Standort hinweisen, allerdings ist hier nicht davon auszugehen, dass dieses Vorkommen eine Einstufung als Lebensraumtyp bedingen würde.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

807

Der Kartiereinheit 11, die andererseits als GN-Seggen- binsen- und hochstaudenreiche Nasswiese angegeben wird, werden gleich 3 verschiedenen Lebensraumtypen zugeordnet, was in dieser Form unter Berücksichtigung der biototypischen Mindestflächen als problematisch angesehen wird, ohne jedoch die genauen Örtlichkeiten zu kennen.

Die Ansprache anmooriger sumpfiger Flächen, die die Zuordnung zum LRT 7140 (oder 7150) zulassen würde, ist nicht mit dem Biototyp GN vereinbar, sondern müßte als NS- Seggen-, Binsen-Stauden-Sumpf bzw. *Rhynchosporium*-Schlenken als Moorstadium kartiert werden. Auf jeden Fall sollten diese selteneren, wertvollen Erfassungseinheiten räumlich abgegrenzt werden (vergl. landesweite Biotopkartierung Gebiet 3328016 mit 60% NSc/1, 40% GFd).

Falls eine klare räumliche Abgrenzung der entsprechenden Biototypen sowie der daraus abzuleitenden Vorkommen des LRT 7140 möglich ist (ggf. mit Nebencode LRT 7150), müßten diese auch als eigenständige Erhaltungsziele genannt werden. Eine Vermischung der verschiedenen Typen in einer Kartiereinheit mit dem LRT 6430, dessen Vorkommen hier zumindest innerhalb der gleichen Fläche in Frage gestellt wird (NSS ist nur außerhalb großflächiger Bruchwiesen als Saum von Gewässern oder Wäldern zu berücksichtigen), ist nicht zielführend. Falls hochstaudenreiche Bereiche vorkommen, sind diese als eigene Einheit auszukartieren und als LRT anzugeben.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

808

Bei den Kartiereinheiten 10, als WQ - Bodensaurer Eichen-Mischwald kartiert sowie der Einheit 14, als WV-Birken- und Kiefernwald entwässerter Moore angegeben, wurde dem gegenüber kein LRT zugeordnet. Die genannten Arten sowie die jeweiligen Hinweise im Text (Einheit 10: in stark entwässerten jungen Birken-Bruchwald übergehend), (Einheit 14: Arten- und strukturreicher Bruchwald) lassen aber das Vorkommen des prioritären LRT 91D0 vermuten, das jeweils genauer untersucht werden müßte.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Bei der Kartiereinheit 14 ist zudem im Text von Ausprägungen mit Zwergsträuchern und Pfeifengrasbeständen die Rede, die aber wiederum in der Artenliste nicht aufgeführt werden, bei größeren Beständen jedoch auf den Biotoptyp WVZ oder WVP hinweisen könnten und damit beide dem LRT 91D0 zugeordnet werden können.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

809

(vergl. auch Beschreibung der Kartiereinheit 17, die Untereinheiten, dort ist z.B. LRT 91D1 angegeben, sollen nicht mehr verwendet werden!)

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

810

Die Kartiereinheit 6, der Kainbach selbst wird als FB - Naturnaher Bach mit entsprechender Uferstaudenflur (NU, LRT 6430) eingestuft.

Hier wird das Vorkommen des LRT 3260 sogar mit gutem Erhaltungszustand für die flutende Wasservegetation angegeben, obwohl die kennzeichnenden (flutenden) Arten im engeren Sinne überhaupt nicht erwähnt werden. Gerade in schmalen, schnellfließenden Gewässern, die überdies noch eine abschnittsweise Beschattung aufweisen, ist die Zuordnung zum LRT3260 problematisch, sofern nicht mindestens flutende Wassermoose wie *Fontinalis antipyretica* oder *Rhynchostegium riparoides* in gewissen Abständen auftreten, wenn die maßgeblichen Arten des *Ranunculion fluitantis* fehlen. Flutender Schwaden oder entsprechende Formen anderer Uferstauden sind kein Indiz für diesen LRT. Der Ausschnitt den das Foto 2 im Fotoanhang wiedergibt, belegt diesen Eindruck. Zumindest dort ist aufgrund der stark wuchernden Uferstauden kaum noch eine offene Wasserfläche erkennbar, für die Einstufung als LRT 3260 ist es aber relevant, größere Fließgewässerabschnitte zu untersuchen, da die genannten Arten oft nur sporadisch auftreten.

Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg

155

811

Bei der Kartiereinheit 12 wiederum wurde ein naturnahes nährstoffreiches Kleingewässer (SE) kartiert. Die angegebene Pflanzenliste läßt eine genaue Einschätzung, ob es sich um den LRT 3150 handeln könnte, nicht zu. Vergleicht man allerdings das zugehörige Bild 7 im Fotoanhang, fällt auf, dass dort beispielsweise *Typha* und evtl. weitere Arten (*Lemna*?) vorhanden sind, die in der Artenliste nicht aufgeführt werden und eine genauere Untersuchung bzw. Angaben der Mengenverteilung der einzelnen Arten inklusive der Benennung des vorherrschenden Verlandungstyps erforderlich machen würden, um vielleicht doch eine Einstufung als LRT 3150 zu belegen, der auch für sekundäre Gewässer gilt.

Die Auflistung weiterer Beispiele mit verschiedenen Interpretationsmöglichkeiten ließe sich sicher fortsetzen, soll aber hier nur verdeutlichen, wie ungenügend die zur Verfügung gestellten Unterlagen sind, um eine eindeutige Zuordnung zu vorhandenen Lebensraumtypen zu belegen. Diese Ungewißheit wirkt sich jedoch maßgeblich auf die aufzustellenden Erhaltungsziele für jedes potenziell betroffene Gebiet aus, auf deren Grundlage letztendlich der Eingriff zu bewerten ist.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1262

5.3 FFH-Verträglichkeitsprüfung
5.3.1 FFH-Vorprüfung

Einbeziehung bestehender Natura 2000 Gebiete
Die Auswahl der FFH-Gebiete, die in eine Vorprüfung einbezogen wurden, erfolgte nach dem Kriterium des Abstandes des Gebietes zum Planungsraum. Die Festlegung, dass FFH-Gebiete mit 1000-1500 m Abstand vom Rand des Korridors außerhalb der Reichweite von Lärm- und Zerschneidungswirkungen liegen (FFH-Vorprüfungen Kap. 2.2.1, S. 29 und Tab. 2-2), ist dabei nachweisbar falsch, da mobile Arten wie der Fischotter auch von Projekten und Plänen beeinträchtigt werden können, die in 10 oder 15 km Entfernung oder noch weiter entfernt liegen. Für jedes einzelne FFH-Gebiet im weiteren Umkreis zu einem Korridor müsste eine gesonderte Bewertung vorgenommen werden, die sich auf bestehende oder potenziell mögliche Lebensräume, Aktivitätsareale und Wanderkorridore von Arten des Anhang II bzw. IV der FFH-Richtlinie bzw. des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie bezieht. So sind zumindest für die Natura 2000 Gebiete 1 "Elbeniederung zw. Schnackenburg und Geesthacht", 5 "Landgraben und Dummeniederung", 35 "Drömling", die als Erhaltungsziele unter anderem die Erhaltung und Förderung des Fischotters vorweisen, erhebliche Beeinträchtigungen der dortigen Fischotterpopulationen nicht auszuschließen. Ähnliche Fehler sind auch bei anderen Arten des Anhangs II oder IV der FFH-RL zu konstatieren, da Natura 2000 Gebiete, die über 1.500

Siehe hierzu Kommentar zur ID 1266 - Aktion Fischotterschutz - in diesem Kapitel.
Wie die Erläuterungen insb. im Kap. 2.2.1 der FFH-Vorprüfungen (Unterlage 2.1 – FFH- Vorprüfungen, S. 29 ff) verdeutlichen, erfolgte die Auswahl der im Rahmen einer Vorprüfung zu untersuchenden FFH- und Vogelschutzgebiete nicht ausschließlich auf der Entfernung des Vorhabens zum Gebiet, sondern auch unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele des jeweiligen Gebietes. Dennoch ist die Lage eines Gebietes außerhalb des Wirkraumes des Vorhabens eine entscheidende Größe für dessen mögliche Beeinträchtigungen. Hinsichtlich der potenziellen Beeinträchtigung des Fischotters sei vor allem auf die Qualität der zukünftigen Querungshilfen/-bauwerke aller Vorhabensvarianten verwiesen, die auf der Grundlage der Forderungen des Otter-Zentrums ausgelegt wurden.
Der Vorwurf hinsichtlich der konkret angesprochenen Anhang II Art Fischotter eine falsche Gebietsauswahl getroffenen zu haben, ist daher eindeutig zurückzuweisen. Dies gilt vom Grundsatz auch für andere Arten, die aufgrund der unspezifischen Angaben des Einwenders allerdings nicht näher ausgeführt werden können.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

entfernt von den Korridoren liegen, generell aus der Vorprüfung genommen wurden, ohne Einbeziehung der Erhaltungsziele der Gebiete und der Wanderbewegungen und funktionalen Beziehungen zwischen Teilpopulationen in den Gebieten bezüglich der relevanten FFH-Arten (siehe auch die Ausführungen zum "Wirk- und Referenzraum" in Kap. 5.3). Damit ist schon bei der Auswahl der FFH-Gebiete zur Vorprüfung ein gravierender Fehler begangen worden, der die gesamte FFH-Verträglichkeitsprüfung in Frage stellt.

Der vorgenommene Bezug zu Arten des Anhang IV im Hinblick auf das Netz Natura 2000 und die gebietsbezogene Überprüfung von Erhaltungszielen ist rechtlich falsch. Anhang IV-Arten sind kein Prüfgegenstand von FFH-Verträglichkeitsprüfungen.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1263

538

Weitere Gebiete, die als potenzielle Natura 2000 Gebiete einzustufen sind Auch Gebiete, die bisher nicht als Natura 2000 Gebiete gemeldet wurden, sind in die Untersuchungen einzubeziehen, wenn sie das Potenzial besitzen, als FFH-Gebiet eingestuft zu werden. Als ein mögliches weiteres IBA-Gebiet ist im Untersuchungsraum zum Beispiel die Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich zu nennen. Im Mittel- und Ostkorridor im nördlichen Bereich liegt das wertvollste Amphibiengebiet des Untersuchungsraumes, welches sich von Altenmedingen bis weiter südlich von Oetzendorf entlang zieht (potenzielles FFH-Gebiet). Die Durchführung einer vertiefenden FFH-Verträglichkeitsprüfung wäre u.a. vor allem wegen des IBA-Gebietes und der außergewöhnlichen Bedeutung des Lebensraumes für Amphibien im Ostkorridor unverzichtbar gewesen. Allein wegen etwaiger aus naturschutzfachlicher Sicht bislang unvollständiger Meldungen von Gebieten an die EU-Kommission darf sich hier kein vermindertes Schutz für die entsprechenden Gebiete ergeben.

Da die Meldung der FFH-Gebiete durch das Land in 2004 abgeschlossen wurde, steht das Netz Natura 2000 diesbezüglich. Gebiete der FFH-Schattenlisten oder weitere als bedeutend eingeschätzte Gebiete, die möglicherweise Lebensraumtypen nach Anhang I oder Arten nach Anhang II beherbergen, sind daher nicht mehr als potenzielle FFH-Gebiete zu betrachten und somit auch keiner FFH-VP zu unterziehen. Die Forderung, weitere Flächen, die nicht Bestandteil des Netzes Natura 2000 sind, nach dem rechtlichen Schutzregime der FFH-Richtlinie zu prüfen, sind zurückzuweisen.

Ebenso ist die Meldung der Vogelschutzgebiete mit den am 18.10.2006 veröffentlichten Nachmeldevorschlägen des Niedersächsischen Umweltministeriums grundsätzlich abgeschlossen. Beim IBA Hohe Geest handelt es sich nicht um ein Faktisches Vogelschutzgebiet, da dieses nicht in die Gebietsmeldungen mit aufgenommen wurde. Mit den Nachmeldevorschlägen des Niedersächsischen Umweltministeriums wurde eine Gebietsergänzung des Vogelschutzgebietes Ostheide bei Himbergen zwischen Bodenteich, Wieren und Soltendieck mit dem Schutzziel Ortolan und Heidelerche vorgenommen (V 25 A). Dieses Gebiet wird einer FFH-Verträglichkeitsprüfung unterzogen und diese den Raumordnungsunterlagen ergänzend nachgereicht. Gleichwohl haben das IBA-Gebiet und auch die Gebiete der FFH-Schattenliste eine faunistische und pflanzensoziologische Bedeutung, die in den Schutzgütern Tiere und Pflanzen nach der faktischen Qualität erfasst und entsprechend gewürdigt wurden. Eine Trassenoptimierung im Bereich der nach gemeldeten Fläche ist Bestandteil des zusätzlichen Variantenvergleiches GP 61-62. Dieser Vergleich kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund des Unterschiedes in der UVS infolge der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet durch Variante GP 61-62/1 der optimierten Trasse in Form der Untervariante GP 61-62/2 der Vorzug zu geben ist.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1264

5.3.2 Methodik der FFH-Verträglichkeitsprüfung

Fehlende Berücksichtigung der Bestimmungen der Art. 12 und 13 der FFH-Richtlinie

Ein weiterer grundsätzlicher Mangel ist die nicht adäquate Berücksichtigung der Artenschutz-Artikel 12 und 13 in der FFH-RL, die enge Grenzen für eine Störung der Anhang IV-Arten FFH-Richtlinie auch außerhalb von Natura 2000 Gebieten setzt. Ausführungen zu Störungen von einzelnen Anhang IV-Arten außerhalb der Natura 2000 Gebiete werden zumindest nicht systematisch gemacht, so dass in diesem Punkt ein gravierender Mangel in der Methodik der FFH-Prüfung zu konstatieren ist. Auch vor dem Hintergrund des EuGH-Urteil vom 10.01.2006 ist die vorliegende Prüfung damit als unzureichend zu bezeichnen.

Der Sachverhalt wird aus rechtlichen wie inhaltlichen Gründen zurückgewiesen.

Auf der Ebene der Raumordnung ist von Bedeutung, ob alle für die grundsätzliche Trassenentscheidung relevanten Sachverhalte vorgelegt worden sind. Die Frage einer artenschutzrechtlichen Befreiung stellt sich auf der Ebene der Planfeststellung. Nach der derzeitigen Rechtsprechung des EuGH und der damit ausgelösten fachlichen und juristischen Diskussion ist es - wenngleich das Thema noch nicht hinreichend konkretisiert und abschließend geklärt ist - dennoch unstrittig, dass erst im Rahmen der Planfeststellung die artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungstatbestände zu prüfen und bei der Abwägung zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen der Fauna-Arbeitskreise wurden mit den zuständigen Fachbehörden und Verbänden die Arten/Artengruppen ausgewählt, die für den Planungsraum wertgebend sind. Dies sind auch die Arten/Artengruppen, die aus artenschutzrechtlicher Sicht für großräumige Trassenentscheidungen relevant sind. Im Rahmen der faunistischen Datenrecherche und der Kartierungen wurden insbesondere im Bereich der Avifauna und der Amphibien die auf dieser Planungs-/Verfahrensebene relevanten geschützten Arten mit erfasst

und in den Variantenvergleichen berücksichtigt. Als weitere für den Untersuchungsraum relevante Art ist der Fischotter entsprechend gewürdigt worden.

Mit den hier durchgeführten faunistischen Erhebungen (Datenrecherche und Kartierungen) wurde eine fundierte Grundlage geschaffen, um hinsichtlich der Linienfindung beurteilen zu können, ob für die Planfeststellung der vorgeschlagenen Linie unüberwindbare artenschutzrechtliche Schädigungs- und Störungstatbestände zu erwarten sind, die trotz weiterer Vermeidungsmaßnahmen oder GEF- Maßnahmen auf der Planfeststellungsebene zu einer erheblichen Beeinträchtigung des günstigen Erhaltungszustands der Population der planungsrelevanten geschützten Arten führen, was die Diskussion anderweitiger Lösungsmöglichkeiten erforderlich machen würde. Dies ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Weiterhin wurde mit und innerhalb der Planungsphase Linienfindung der Vermeidung von Eingriffen grundsätzlich Vorrang gegeben (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 66 ff), um die Variante zu ermitteln, welche die geringsten Auswirkungen nach sich zieht.

Im Zuge der Planfeststellung sind bei begründetem Verdacht weitere Kartierungen und Erfassungen von Anhang IV- Arten durchzuführen, um darauf aufbauend im Rahmen der Eingriffsregelung die möglichen Auswirkungen bestimmen und die erforderlichen Maßnahmen festlegen zu können. Die Maßnahmen müssen dann in erster Priorität auf die weitere Vermeidung von Auswirkungen abzielen. Dies kann z.B. durch geringfügige Verschiebungen der Trasse, durch die entsprechende landschaftliche Einbindung und Schaffung von Querungshilfen auch erreicht werden. Bei unvermeidbaren Auswirkungen sind weitere Habitatoptimierungsmaßnahmen, Schaffung von Ersatzlebensräumen und anderes mehr einzuplanen.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1265

Keine Berücksichtigung der Avifauna in der FFH-Verträglichkeitsprüfung
Die Avifauna wird zwar in der UVS behandelt, bei der gesonderten FFH-Verträglichkeitsprüfung wird die Avifauna jedoch nicht berücksichtigt. Da UVS und FFH-Verträglichkeitsprüfung grundsätzlich verschiedene Instrumente zur Bewertung sind, die auf verschiedenen rechtlichen Begründungen basieren, müssen in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung auch Daten der Avifauna einfließen. Insbesondere müssen neben den Arten nach Anhang I und IV der FFH-RL auch die Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie einbezogen werden, um eine angemessene, auf die Erhaltungsziele des Gebietes abgestellte Bewertung vornehmen zu können.

Grundsätzlich ist gemäß der höchst richterlichen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes im Urteil vom 16. März 2006 zum Flughafen Berlin-Schönefeld (Az: BVerwG 4 A 1078.04) nach dem FFH- Recht der Schutz von Vogelarten nicht von dem Zweck, Lebensraumtypen (dort ebenfalls 91E0*) in einem günstigen Erhaltungszustand zu sichern, mit umfasst. Die FFH- Richtlinie diene der Erhaltung der im Anhang I genannten LRT sowie der Habitate der im Anhang II genannten Arten. „Zu diesen FFH- rechtlich geschützten Arten gehören Vögel nicht.“ Weiterhin wird ausgeführt, dass sich die Prüfung darauf zu beschränken hat, „ob der Lebensraumtyp *91E0 in den für ihn typischen pflanzlichen Bestandteilen [...] beeinträchtigt wird.“ „Die Gegenansicht liefe darauf hinaus, den Katalog des Anhangs II um nicht genannte Arten zu erweitern und mit der Aufzählung der Lebensraumtypen im Anhang I zu kombinieren. Ein solches Modell ist der FFH- Richtlinie fremd.“

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1266

Fehler in der Bewertung in Bezug auf eine "erhebliche Beeinträchtigung"
Bei der Bewertung der Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsanalyse sind zudem erhebliche Falscheinschätzungen festzustellen. So sind zum Beispiel die Bewertungen im Hinblick auf die bau- und betriebsbedingte Barrierewirkung für die Fischottervorkommen falsch, da sie die aus fachlicher Sicht als erhebliche Beeinträchtigungen zu bewertende Wirkung als nicht erheblich einstufen (siehe Ausführungen in Kap. 6.5). Bei ihrer falschen Bewertung stützen sich die Verfasser auf keine Fachliteratur. Auch der Einfluss der Verlärmung auf die Fischottervorkommen kann nicht - wie im ROV geschehen - als gering bewertet werden, da fachliche Aussagen zur Empfindlichkeit des Fischotters auf Lärm oder Licht nicht vorliegen. Die von den Verfassern herangezogenen Aussagen zur Gewöhnung von Tieren bei Straßenlärm basieren auf falschen wissenschaftlichen Zitaten. Im Gegensatz zu den Ausführungen im ROV ist aber davon auszugehen, dass auch betriebsbedingte Emissionen durch Lärm oder Licht eine erhebliche Beeinträchtigung für den Fischotter darstellen können.

In Deutschland wurden 90 % aller an Gewässerquerungen getöteten Fischotter an Stellen überfahren, wo Otter keine Möglichkeit hatten, die Brücke an Land zu unterqueren oder unter der Brücke ihre Kotmarkierungen abzusetzen (AKTION FISCHOTTERSCHUTZ 2002). Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass bei fischottergerechten Fließgewässerquerungen, die Bermen bzw. einen trockenen Uferandstreifen vorsehen, der auch bei Hochwassersituation nicht überflutet wird, die Gefahr und die Barrierewirkung auf ein sehr geringes Maß reduziert werden. Die Planung zur A 39 sieht diese Vorsorge- und Verminderungsmaßnahmen in Form von „fischottergerechten“ Fließgewässerquerungen vor. Folglich ist die vorgenommene Bewertung der Barrierewirkung der neuen autobahnbedingten Gewässerquerungen richtig. Eine geringe Gefährdung kann selbstverständlich nie ganz ausgeschlossen werden. Eine Beeinträchtigung, die sich erheblich auf den Erhaltungszustand der Population

auswirkt, kann jedoch ausgeschlossen werden. Wenn dies nicht zuträfe, wäre es undenkbar, dass sich die Fischottervorkommen in den letzten 10 Jahren so sehr stark hätten ausbreiten können.

Auch der Grad der Beeinträchtigung der Fischotterpopulationen durch Licht und Lärm ist im gleichen Kontext zu sehen. So werden in „Habitat - Arbeitsberichte der Aktion Fischotterschutz e.V.“ (2002) hinsichtlich der generellen Gefährdung fünf Faktorenkomplexe als wesentlich erachtet, und zwar

- durch direkten menschlichen Einfluss verursachte individuelle Verluste (vor allem durch Verkehr, aber auch durch Fischerei bzw. Fischreusen),
- bioakkumulative Schadstoffe,
- anthropogen verursachte Veränderungen der Lebensraumstrukturen und der Lebensgrundlagen (d.h. Gewässerausbau, und -begradigung, Gewässerunterhaltung, Trockenlegung und Umnutzung von Feuchtgebieten, Trennwirkungen durch Verrohrungen im Zuge des Straßenbaues, Wasserkraftnutzungen),
- klimatisch bedingte ökologische Flaschenhalsituationen (strenge Winter, lange Trockenperioden) und
- Zersplitterung bzw. Isolierung von Populationen.

Eventuelle Gefährdungen durch Licht- oder Lärmwirkungen finden keine Erwähnung. Bei der derzeitigen Ausbreitungstendenz des Fischotters kann ebenfalls gesichert angenommen werden, dass hieraus keine erheblichen Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes der Populationen entstehen werden.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1267

Fehler in der Bewertung der Kohärenz

Die Natura 2000 Gebiete sollen Bestandteile eines Europa weiten Netzes von Schutzsystemen sein, durch dessen Verbindung Lebensraumtypen und Arten erhalten und entwickelt werden sollen. Damit kommt der funktionalen Verbindung zwischen einzelnen Gebieten eine hohe Bedeutung zu. Zudem müssen in den Prüfungen auch die Auswirkungen weiterer Pläne und Projekte betrachtet werden. Diese Bewertung des Bau der A 39 in Zusammenhang mit dem Bau der B 190n sowie in Zusammenhang mit dem Bau der A 14 ist aus naturschutzfachlicher Sicht und gemäß der FFH-RL in Bezug auf für Arten des Anhangs II und IV der FFH-RL und des Anhangs I der VS-RL zu fordern. Für Arten wie dem Fischotter, der über große Strecken wandert und entsprechend große Habitate besitzt, sowie Strecken von 50 km innerhalb weniger Tage zurücklegen kann, müssen Projekte wie der Bau zweier parallel verlaufender Autobahnen in einem Abstand von ca. 50 km bei der Bewertung der Beeinträchtigung gemeinsam und kumulativ betrachtet werden. Dieses ist nicht hinreichend erfolgt.

Siehe auch Kommentare zu den ID 1262, 12666 und 1279 - Aktion Fischotterschutz - in diesem Kapitel.

Im Rahmen aller FFH- Verträglichkeitsprüfungen wurde eine Recherche möglicher anderer Pläne und Projekte durchgeführt, die gemeinsam mit der A 39 kumulative Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des jeweils betrachteten FFH- oder Vogelschutzgebiets hervorrufen könnten.

Unter Kumulationseffekten (oder kumulativen Beeinträchtigungen) werden Beeinträchtigungen verstanden, die von mehreren, voneinander unterscheidbaren Ursachen ausgelöst werden und deren Folgen sich aus der Sicht der betroffenen Art bzw. des betroffenen Lebensraums vermengen und verstärken (KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE et al. 2005, Merkblatt 32).

Beispielsweise wurden beim Vogelschutzgebiet „Ostheide bei Himbergen“ vier außerhalb des Vogelschutzgebiets befindliche Windparkflächen mit unterschiedlichen Planungs- und Genehmigungstatbeständen berücksichtigt. Auch die angesprochene B 190n wurde in einigen FFH-Verträglichkeitsprüfungen berücksichtigt, soweit kumulative Beeinträchtigungen nicht von vorne herein ausgeschlossen werden konnten.

Der vorgenommene Bezug zu Arten des Anhang IV ist rechtlich falsch.

Die Auswirkungen der A 14 auf die FFH- und Vogelschutzgebiete im Wirkungsbereich der A39 sind insbesondere aufgrund der großen Entfernung als nicht realistisch zu bezeichnen. Da diese Spekulation wiederum in Verbindung mit dem Fischotter begründet wurde, sei erneut auf die Qualität der zukünftigen Querungshilfen/-bauwerke aller Vorhabensvarianten verwiesen, die auf der Grundlage der Forderungen des Otter-Zentrums ausgelegt wurden.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1268

5.3.3 Fehlerhafte Schlussfolgerungen bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung
Wie schon erwähnt kann man für hochmobile Arten wie den Fischotter, den Rot-hirsch, den Luchs und die Wildkatze keine genauen Habitat-Gebiete abgrenzen. Diese Arten "strahlen" z.B. weit über das jeweilige FFH-Gebiet hinaus, bzw. Teilpopulationen außerhalb der Gebiete sind mit Tieren innerhalb der FFH-Gebiete vernetzt. Man spricht hier von der "Kohärenz des Gesamtsystems". Zusätzlich existieren funktionale Beziehungen des einen

Die Aussagen zur Bedeutung und Vernetzung der Fließgewässersysteme Ohre, Ise, Ilmenau, Dumme, Lutter, Lachte, Aller, Kleiner Aller, Drömling und Elbe im kohärenten Schutzgebietsystem und im speziellen für den Fischotter sind unstrittig und werden nicht bezweifelt. Im Gegenteil, diesen Gebieten wird sowohl im Rahmen der umweltbezogenen Auswirkungenprognosen als auch im

FFH-Schutzgebietes zu anderen FFH-Gebieten.

Für den Fischotter sind drei Aspekte entscheidend:

1. Teilpopulationen in verschiedenen FFH-Gebieten sind miteinander vernetzt und außerhalb der FFH-Gebiete lebende Otter sind ebenfalls mit Individuen in FFH-Gebieten vernetzt, d.h. es besteht genetischer Austausch zwischen all diesen Teilpopulationen. Für den Fischotter-Erhalt sind zumindest die FFH-Gebiete NI 275 (Ohreaue), NI 292 (Ise mit Nebenbächen) NI 71 (Ilmenau mit Nebenbächen), FFH-Gebiete ST1 und NI 75 (Landgraben und Dummeniederung), FFH-Gebiet NI 86 (Lutter, Lachte, Aschau und Nebenbäche), NI 90 (Aller, untere Leine, Oker), NI 92 (Drömling), NI 74 (Elbeniederung zw. Schnackenburg u. Geesthacht) maßgeblich. Damit sind ein Großteil der im Wirkungsbereich der geplanten A39 liegenden FFH-Gebiete für den Erhalt der Fischotter-Population von hoher Bedeutung.
2. Die geplante Autobahn A39 liegt großräumig (und damit raumbedeutsam) genau im Bereich der Grenze des Ausbreitungsgebiets der Populationen im Osten Europas nach Westen. Jedes Jahr rückt der Fischotter einige Kilometer von Ost nach West vor und besiedelt so langsam wieder ursprüngliche Habitate im östlichen und mittleren Niedersachsen. Das Vorhabengebiet ist aufgrund dieser Ausbreitungsgrenze für die Wiederbesiedlung des westlichen Europas durch den Fischotter von herausragender Bedeutung. Nachgewiesene Haupt-Wanderungsachsen sind entlang von Kleiner Aller - Ohre - Ise, im Bereich Bodenteich über die Seebachsbeeke zur Ilmenau und weiter zur Dumme im Osten. Von hoher Bedeutung sind die Seewiesen bei Bodenteich für die Ausbreitung des Otters. Das Fließgewässer Ilmenau (mit Nebengewässern) ist ein Verbreitungsschwerpunkt für Fischotter, die sich hier in Nord-Süd-Richtung ausbreiten.
3. Die Auswirkungen von A14, A39 und der Querspange B190n auf den Fischotter im kohärenten Netz müssen berücksichtigt werden. Es kann hier zu kumulativen Wirkungen kommen, die schwerwiegende Konsequenzen für die Verträglichkeit des Projektes haben. Die Bewertungen zur Erheblichkeit der Beeinträchtigungen der Fischottervorkommen haben zu berücksichtigen, dass die Teilpopulationen an der Ausbreitungsgrenze des Fischotters sich noch im Aufbau befinden und sehr sensibel sind. Schon geringe Störungen können zu erheblichen negativen Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes führen bzw. die Wiederherstellung eines guten Erhaltungszustandes vereiteln. So können durch Vergrämung oder Straßentod von wenigen Einzelindividuen, sich aufbauende Populationen in den gerade neu wiederbesiedelten Lebensräumen erheblich gefährdet werden.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1269

Die FFH-Richtlinie fordert eine angemessene Prüfung der Verträglichkeit, die im Vorliegenden nicht erfolgt ist. Es müssen auch diejenigen Teile des funktional bedeutsamen Umfeldes näher untersucht werden, bei denen eine erhebliche Beeinträchtigung eintreten könnte. Das funktionale Umfeld im Falle des Fischotters ist, wie oben dargestellt, sehr vielschichtig und im kohärenten Netz sind große Teile des Plangebietes betroffen. Auch über die Fischotter-Population in den restlichen (oben genannten und außerhalb der FFH-Gebiete liegenden) Gebietsteilen kann eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele der FFH-Gebiete nicht ausgeschlossen werden, wenn sich die Populationen nicht mehr genügend austauschen können. Die einzelnen Gebietsteile stehen insbesondere wegen differenzierter Habitatansprüche des Fischotters vielfach in einen funktionalen Zusammenhang. Der Wirkraum, auf den sich die Wirkfaktoren konkret auswirken, und der Referenzraum, der zur Gesamtbeurteilung erforderlich ist, muss unterschieden werden. Daher ist hier eine besonders sorgfältige Beurteilung notwendig, die bisher nicht erfolgt ist. Nach dem Endbericht zum FuE-Vorhaben des Bundesamtes für Naturschutz (FKZ 801 82 130, 2004) ist für die Genauigkeit der Beschreibungen in einem Natura-2000-Gebiet eine Unterscheidung in Wirk- und Referenzraum erforderlich:

1. Im Wirkraum: Eine detaillierte Beschreibung für diejenigen Teile eines möglicherweise betroffenen Gebietes, die in ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen (direkt oder indirekt) konkret erheblich beeinträchtigt werden könnten.
2. Im Referenzraum: Eine allgemeine Beschreibung des möglicherweise betroffenen Natura-2000-Gebietes, das sich auf das Gebiet in der jeweiligen Gesamtheit, einschließlich etwaiger funktionaler Beziehungen bezieht. Notwendig für dieses Vorhaben wäre, um eine hinreichende FFH-Verträglichkeitsprüfung bezüglich des Wirkfaktors "Betriebsbedingte Barrierewirkung" vorzunehmen, eine detaillierte Populationsgefährdungsanalyse für den Fischotter, wie sie im Endbericht zum FuE-Vorhaben FKZ 801 82 130 im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz (S. 177) angeregt wird.

Hinblick auf verträgliche Planungslösungen ein sehr hohes Gewicht beigemessen. Dennoch sind die Wirkungen einer Autobahn unter der Voraussetzung einer konsequenten Umsetzung der fischotterbezogenen Schutz- und Vorsorgemaßnahmen als sehr gering einzuschätzen. Fischotter weisen eine enge Bindung an Fließgewässer und größere Stillgewässer und Feuchtgebiete auf. Durch fischottergerechte Querungen in diesen Bereichen und bei Beachtung weiterer flankierender Maßnahmen (z.B. Schutzzäune) können die Auswirkungen nachgewiesenermaßen auf ein sehr geringes Niveau reduziert werden. Auch die großräumige Vernetzung bzw. anzunehmende Wechselbeziehungen zwischen den genannten Gebieten und die generelle Ausbreitungstendenz des Fischotters nach Westen ist damit nicht gefährdet. Ungeachtet dessen muss die Aussage, dass eine Art, die sich aktuell in Ausbreitung befindet, an der Ausbreitungsgrenze besonders sensibel ist, fachlich angezweifelt werden. Die Tatsache, dass sich eine Art ausbreitet, dass Individuen dieser Art beginnen, in neue Lebensräume vorzudringen, hat ja seine Ursache darin, dass der aktuelle Erhaltungszustand der Population sehr gut sein muss, dass zumindest die Lebensbedingungen so gut sind, dass die Populationsgröße zunimmt und folglich die Notwendigkeit für einen Teil der Tiere besteht, andere Räume zu suchen.

Die Wirkungen des Neubaus der A 39 sind unter der Voraussetzung einer konsequenten Umsetzung der fischotterbezogenen Schutz- und Vorsorgemaßnahmen als sehr gering einzuschätzen. Fischotter weisen eine enge Bindung an Fließgewässer und größere Stillgewässer und Feuchtgebiete auf. Durch fischottergerechte Querungen in diesen Bereichen und bei Beachtung weiterer flankierender Maßnahmen wie z.B. Schutzzäune können die Auswirkungen nachgewiesenermaßen auf ein sehr geringes Niveau reduziert werden. Diese Maßnahmen sieht die Planung vor. Die Tatsache, dass sich die Fischotterpopulation in den letzten 10 Jahren sehr stark ausgebreitet hat, dass Individuen dieser Art beginnen, neue Lebensräume zu besiedeln, zeigt, dass der aktuelle Erhaltungszustand der Population sehr gut sein muss, dass zumindest die Lebensbedingungen so gut sind, dass die Populationsgröße zunimmt und folglich die Notwendigkeit für einen Teil der Tiere besteht, andere Lebensräume zu suchen. Auch die derzeitigen Gefährdungen durch Orts-, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen, die vielfach keine fischottergerechten Querungen aufweisen, hat diese Tendenz nicht verhindert. Dies ist auch als Beleg dafür zu werten, dass der Neubau der A 39 unter Beachtung der erforderlichen Schutzmaßnahmen keinen wesentlichen Einfluss nimmt. Somit können Beeinträchtigung durch den Neubau der A 39 unter den oben genannten und eingeplanten Schutzmaßnahmen sowohl auf der Ebene des Wirkraumes als auch auf der übergeordneten Ebene des funktional zusammenhängenden Natura-2000-Netzes, die sich erheblich auf den Erhaltungszustand der Population auswirken, ausgeschlossen werden. Detaillierte Beschreibungen oder eine detaillierte Populationsgefährdungsanalyse sind unter diesen

Gegebenheiten nicht erforderlich. Auch im angesprochenen F+E Vorhaben FKZ 801 82 130 werden derartige detaillierte Untersuchungen nicht generell gefordert. Der Bedarf ist in Abhängigkeit einer Prüfung der jeweiligen projektbezogenen Einzelfaktoren vor dem Hintergrund der Habitats, der Aktionsräume oder der Wanderkorridore abzuschätzen. Im Nachsatz stellen auch die Autoren des F+E- Vorhabens fest: „...ist anzumerken, dass nach dem heutigen Stand technische Möglichkeiten bestehen, um einige betriebsbedingte Effekte zu vermeiden oder zu mindern (z.B. in GLANDT et al. 2003, AKTION FISCHOTTERSCHUTZ E.V. 2002, DVWK 1996). Eine Ausschöpfung der entsprechenden Möglichkeiten kann dazu führen, dass ein Vorhaben – z.B. ein Straßenbauprojekt – trotz der Querung von Wanderkorridoren z.B. des Kammmolchs keine erheblichen Beeinträchtigungen nach sich zieht.“

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1271

5.4 Prüfung einzelner FFH-Gebiete

Kamm-Molch-Biotop bei Langenbrügge

Der Wert des FFH-Gebietes für die Lurche wurde zwar in den Unterlagen zur A39 ausführlich dargestellt und außerdem auf die Bedeutung des Gebietes für den Fischotter hingewiesen. Dennoch kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass die geplante Trasse das Gebiet nicht erheblich beeinträchtigt. Insbesondere zur Vogelwelt wurden jedoch keine Aussagen getroffen, was durch die Anlage 3 (KÖHLER) relativiert wird. Damit kommt dem Gebiet schon wegen der Vogelwelt eine nationale Bedeutung zu.

Allein bezüglich der Bewertung der Beeinträchtigung des Fischotters ist aufgrund der als sensibel zu bewertenden Population im FFH-Gebiet unter Berücksichtigung der vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes nicht auszuschließen, zumal die Vorzugsvariante in der Nähe des Gebietes verläuft. Emissionsbezogene Störungen müssen entgegen den Ausführungen in der FFH-VP als möglich angesehen werden. Die Barrierewirkung beim Bau und Betrieb der Autobahn kann auch bei Anlage fischottergerechter Brücken nicht soweit gemindert werden, dass eine unerhebliche Beeinträchtigung angenommen werden kann. Im Gegenteil verweisen neuere Forschungsergebnisse auf eine nur bedingte Wirkung von "fischottergerechten" Brücken auf die Erhaltung und Wiederherstellung des Erhaltungszustandes beim Fischotter. Baubedingte Störungen können ebenfalls bei sensiblen Populationen als erhebliche Beeinträchtigung bewertet werden, da Baugebiete vom Fischotter gemieden werden.

Siehe auch Kommentare zu den IDs 1266 und 1279 - Aktion Fischotterschutz - in diesem Kapitel. Grundsätzlich ist gemäß der höchst richterlichen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes im Urteil vom 16. März 2006 zum Flughafen Berlin-Schönefeld (Az: BVerwG 4 A 1078.04) nach dem FFH- Recht der Schutz von Vogelarten nicht von dem Zweck, Lebensraumtypen (dort ebenfalls 91E0*) in einem günstigen Erhaltungszustand zu sichern, mit umfasst. Die FFH- Richtlinie diene der Erhaltung der im Anhang I genannten LRT sowie der Habitats der im Anhang II genannten Arten. „Zu diesen FFH- rechtlich geschützten Arten gehören Vögel nicht.“ Gleichwohl sind die Vögel im Hinblick auf den Schutz ihrer Lebensräume im Rahmen der avifaunistischen Beurteilung im Schutzgut Tiere berücksichtigt und in die Variantenvergleiche eingestellt worden. Grundsätzlich ist gemäß der höchst richterlichen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes im Urteil vom 16. März 2006 zum Flughafen Berlin-Schönefeld (Az: BVerwG 4 A 1078.04) nach dem FFH- Recht der Schutz von Vogelarten nicht von dem Zweck, Lebensraumtypen (dort ebenfalls 91E0*) in einem günstigen Erhaltungszustand zu sichern, mit umfasst. Die FFH- .Richtlinie diene der Erhaltung der im Anhang I genannten LRT sowie der Habitats der im Anhang II genannten Arten. „Zu diesen FFH- rechtlich geschützten Arten gehören Vögel nicht.“ Gleichwohl sind die Vögel im Hinblick auf den Schutz ihrer Lebensräume im Rahmen der avifaunistischen Beurteilung im Schutzgut Tiere berücksichtigt und in die Variantenvergleiche eingestellt worden. Die dort vorgenommene Bewertung stuft den Bereich des Langenbrügger Moores als avifaunistisch landesweit bedeutendes Gebiet ein (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2).

Bei einer Entfernung der Vorzugsvariante von über 1,5 km zum Schutzgebiet können Beeinträchtigungen durch Emissionen als unrealistisch ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen des Fischotters sei erneut auf die Qualität der zukünftigen Querungshilfen/-bauwerke aller Vorhabensvarianten verwiesen, die auf der Grundlage der Forderungen des Otter-Zentrums ausgelegt wurden.

Sofern der Fischotter die Baustellenbereiche meidet, ist dies eine zeitlich stark befristete Reaktion, die sich während der Bauzeit nur auf die Tagesstunden beschränkt, da in der Nacht die Bauarbeiten i.d.R. ruhen. Da der Fischotter vornehmlich nachts wandert, können die behaupteten erheblichen Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1272

Ilmenau mit Nebenbächen

Das FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbäche" hat als Erhaltungsziel die Fischottervorkommen zu erhalten und zu entwickeln. Die Ilmenau mit ihren Nebengewässern stellt einen für Deutschland und Europa wichtigen Wanderkorridor für Fischotterpopulationen dar, wie im Projekt "Das Blaue

Die Einwände wurden unter den IDs 1266, 1269, 1279, 1280 und 1281 kommentiert.

Metropolnetz" nachgewiesen wurde. Angesichts dieser Tatsachen hat eine Bewertung der Erheblichkeit der Beeinträchtigung des Gebietes besonders die Vernetzungsfunktion für Fischottervorkommen und für die Ausbreitung der Population nach Westen zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund sind die Bewertungen bezüglich der bau- und anlagebedingten Barrierewirkung und der emissionsbedingten Störungen als erheblich zu bewerten, weil sie sich langfristig und nachhaltig über den Raum hinaus auf die europäische Gesamtpopulation auswirken können. Die Vorkommen sind zudem als empfindlich und klein einzustufen. Emissionsbezogene Störungen müssen entgegen den Ausführungen in der FFH-VP als möglich angesehen werden, eine Gewöhnung der Fischotter an Lärm oder Licht ist wissenschaftlich nicht nachgewiesen und kann nicht unterstellt werden. Die Barrierewirkung beim Bau und Betrieb der Autobahn kann auch bei Anlage fischottergerechter Brücken nicht soweit gemindert werden, dass eine unerhebliche Beeinträchtigung angenommen werden kann. Im Gegenteil verweisen neuere Forschungsergebnisse auf eine nur bedingte Wirkung von "fischottergerechten" Brücken auf die Erhaltung und Wiederherstellung des Erhaltungszustandes beim Fischotter. Baubedingte Störungen können ebenfalls bei sensiblen Populationen als erhebliche Beeinträchtigung bewertet werden, da Baugebiete vom Fischotter gemieden werden. Alles dieses führt dazu, dass beim Bau der A 39 dieses Gebiet in Bezug auf sein Erhaltungsziel als erheblich beeinträchtigt bewertet werden muss.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1273

Ise mit Nebenbächen

Das FFH-Gebiet Ise mit Nebenbächen hat als Erhaltungsziel die Wiederansiedlung und Entwicklung des Gebietes als Fischotter-Lebensraum. Die zur FFH-VP ermittelten Daten zu anderen Arten sind unvollständig. Seit einigen Jahren werden an der Ise immer wieder einzelne Fischotter-Vorkommen nachgewiesen, wobei es sich um einen Aufbau einer Population in diesem Gebiet handelt. Das Gebiet hat für die Ausbreitung und Vernetzung der Fischottervorkommen eine große Bedeutung, deshalb wurde in den 90er Jahren ein von Bund, Land Niedersachsen und Landkreis Gifhorn gefördertes Großprojekt zur Wiederansiedlung des Fischotters durchgeführt. Die Vorkommen sind zudem als empfindlich und klein einzustufen. Emissionsbezogene Störungen müssen damit entgegen den Ausführungen in der FFH-VP als möglich angesehen werden, eine Gewöhnung der Fischotter an Lärm oder Licht ist wissenschaftlich nicht nachgewiesen und kann nicht unterstellt werden. Die Barrierewirkung beim Bau und Betrieb der Autobahn kann auch bei Anlage fischottergerechter Brücken nicht soweit gemindert werden, dass eine unerhebliche Beeinträchtigung angenommen werden kann. Im Gegenteil verweisen neuere Forschungsergebnisse auf eine nur bedingte Wirkung von "fischottergerechten" Brücken auf die Erhaltung und Wiederherstellung des Erhaltungszustandes beim Fischotter. Baubedingte Störungen können ebenfalls bei sensiblen Populationen als erhebliche Beeinträchtigung bewertet werden, da Baugebiete vom Fischotter gemieden werden. Dieses ist umso gravierender, da die Vorzugsvariante im Bereich des Parallellaufes mit dem Elbe-Seiten-Kanal die Ise-Niederung durchtrennt und unmittelbar am FFH-Gebiet verläuft. Die gemachten Ausführungen, dass der Elbe-Seiten-Kanal eine Wanderungsbarriere für den Fischotter darstellt und deshalb an dieser Stelle eine Vorbelastung besteht, sind nachweislich falsch. Der Elbe-Seiten-Kanal stellt keine Barriere dar. Alles dieses führt dazu, dass beim Bau der A 39 auch dieses FFH-Gebiet in Bezug auf sein Erhaltungsziel als erheblich beeinträchtigt bewertet werden muss.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1274

Seewiesen bei Bodenteich

Die Erhebungen zum Brutvogelvorkommen im Gebiet der Seewiesen sind dürftig (einjährige Erfassung und außerhalb der Brutzeit) und spiegeln den Wert des Gebietes nicht wieder. Zu den Brutvogelarten kommt die Liste der Gastvogelarten (s. Liste K.-H. Köhler, Anlage 2), sowie eine Erhebung der Wintervogelwelt (KÖHLER 1981). Entsprechend kommt dem Gebiet der Bodenteicher Seewiesen eine regionale bis landesweite Bedeutung zu. Zudem kommt der Seehalsbeke und ihrem Umfeld (Fließgewässer und Grabensystem der Seewiesen) eine große Bedeutung für den Fischotter zu (siehe die Kapitel zum Otter in dieser Stellungnahme). Daraus resultiert (sofern die Vorzugsvariante umgesetzt wird): Seehalsbeke und die Feuchtgebiete der Seewiesen bei Bodenteich sind weiträumig mit Brücken zu überspannen.

Bezüglich der Unvollständigkeit der „ermittelten Daten zu anderen Arten“ wird darauf hingewiesen, dass alle Arten, die sich im Standarddatenbogen (NUM Stand Nov. 2004) des FFH- Gebiets befinden, berücksichtigt wurden. Bezüglich der Informationen zum Fischotter wurden Daten der Aktion Fischotterschutz aus dem Jahre 2004 verwendet, die uns vom Otterzentrum übergeben wurden. Weitere Daten liegen uns trotz intensiver Kontaktpflege nicht vor. Unstrittig ist die Tatsache, dass an sämtlichen Brückenbauwerken, die ottergerecht gebaut sind, regelmäßig Spuren von Fischottern nachgewiesen werden. Die Querungshilfen werden also vom Fischotter angenommen. In der vorliegenden Studie werden überdies Brückenbauwerke mit einer Gesamtlänge zwischen 80 und 240 m als Vermeidungsmaßnahme angesetzt, die grundsätzlich das gesamte FFH- Gebiet überspannen. Vertreibungen sind demnach nur in absoluten Kerngebieten, dann aber lediglich während der Bauzeit, möglich.

Es ist richtig, dass keine eigenen Brutvogelerhebungen durchgeführt wurden. Dies war auch nicht erforderlich. Es lagen ausreichend Daten vor, insb. Daten des NABU Uelzen (Herrn Pailer und Barduhn), welche die angesprochene hohe Bedeutung der Bodenteicher Seewiesen als Brutvogellebensraum untermauern. Die UVP verlangt nicht die vollständige Erfassung der gesamten Fauna und Flora im Untersuchungsraum. Liegen ausreichende Kenntnisse vor, um die Bedeutung eines Raumes gesichert beurteilen zu können, sind weitere Untersuchungen nicht erforderlich. Aufbauend auf diese Daten wurden die Bodenteicher Seewiesen in der UVS als „landesweit bedeutsamer“ Brutvogellebensraum eingestuft (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2). Die Bodenteicher Seewiesen haben unzweifelhaft aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheiten eine besondere Stellung. Auch zu den Rastvogelbeständen lagen aus den ausgewerteten Fremddaten Erkenntnisse über einer gewissen Bedeutung vor. Zur Untermuerung und Konkretisierung wurden die Bodenteicher Seewiesen in die Rastvogelkartierungen während des Herbstzuges 2004 und

				<p>des Winter- und Frühjahrzug 2005 mit einbezogen. Es wurden insb. Graureiher und Kiebitze in größerer Zahl beobachtet. Dennoch blieb die Anzahl der gesichteten Rastvögel unter der Schwelle, ab der nach der Bewertungsmethode von BURDORF et al. 1997 eine lokale Bedeutung als Rastvogelgebiet angenommen wird. Aber selbst, wenn hier eine größere Bedeutung postuliert werden würde, hätte dies keinen Einfluss auf das Gesamtergebnis im Rahmen der Variantenvergleiche, bei denen die Betroffenheit von Rastvogellebensräumen nur ein Aspekt unter vielen ist.</p> <p>Im Rahmen der Planfeststellung sind weitere Erfassungen und Kartierungen durchzuführen, um darauf aufbauend im Rahmen der Eingriffsregelung die Auswirkungen prognostizieren und die erforderlichen Maßnahmen festlegen zu können. Die Maßnahmen müssen dann in erster Priorität auf die Vermeidung von Auswirkungen abzielen. Ob eine durchgängige Brückenlösung erforderlich wird oder andere Trassenoptimierungen ausreichen, ist in der Planfeststellung einzelfallbezogen anhand der Kartierungsergebnisse und der Auswirkungsermittlungen zu planen und festzulegen.</p>
<p>Aktion Fischotterschutz e.V.</p> <p>6 Unzureichende Untersuchungen bei den Tiergruppen</p> <p>Der naturschutzfachliche Untersuchungsumfang unterliegt in einem Verwaltungsverfahren dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. So ist es unabdingbar, die Ermittlungen in angemessener Weise zu beschränken; dennoch haben sich die Untersuchungen vor allem an den zu untersuchenden streng geschützten Arten nach FFH-Richtlinie und an den geschützten Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie Anhang I, s. Kap. 6.2) sowie ihrer Gefährdung und der Gefährdung ihrer Lebensräume im Untersuchungsraum zu orientieren. Es ist deshalb verwunderlich, dass weitere repräsentative Arten z.B. aus den Artengruppen Säugetiere und Libellen nicht gesondert in die Untersuchungen eingeflossen sind.</p> <p>6.1 Heuschrecken und Libellen Zu der Libellenkartierung heißt es im ROV: "Libellen sind für die ökologische Bewertung von Gewässer-Umland-Beziehungen gut geeignet. Die Ansprüche der Libellen an die Gewässer sind vielfältig und zum großen Teil bekannt, sie umfassen verschiedene Parameter wie z.B. Strömung und Wassertemperatur, Ufer- und Gewässerstruktur sowie Ausprägung der Wasser- und Ufervegetation. Schwerpunkt der vorliegenden Untersuchung war die Suche nach Vorkommen von der Grünen Keiljungfer (<i>Ophiogomphus cecilia</i>) als Art des Anhangs II (und IV) der FFH-Richtlinie. Darüber hinaus wurden die weiteren vorkommenden Libellenarten " . . . des Lebensraumtyps 3260 "Flüsse"" - ebenfalls registriert" (Unterlage 3.4 Libellenkartierung, Kap.1.21). Bis auf die Potenzialabschätzungen wird damit auf weitere Untersuchungen zu Arten der Libellengruppe ebenso wie zu den Heuschrecken verzichtet. Eine ernsthafte Begründung wurde in den Unterlagen nicht gefunden. Und dieses, obwohl 807 Stillgewässer in dem Untersuchungsgebiet eingebettet und zum größten Teil durch Trennung und Isolation der Habitate in Folge des Vorhabens bedroht sind. Es finden sich überhaupt keine Ausführungen, welche von den in Niedersachsen vorkommenden Libellenarten des Anhangs IV der FFH-RL in den Stillgewässern potenziell vorkommen könnten. Dennoch sind artenschutzrechtlich und naturschutzfachlich wichtige Arten zu vermuten, die durch die unterlassende Kartierung in einer Erheblichkeitsanalyse fehlen.</p> <p>- Hinsichtlich der nach FFH-RL Anhang IV streng geschützten Libellenarten fehlt die Potentialabschätzung und dazu die entsprechende Überprüfung der Vorkommen im Gelände. Die vom Vorhabenträger gewählte unzureichende bioindikatorisch methodische Vorgehensweise mündet in eine ausgesprochen fehlerhafte Bewertung der Wirkungen auf die Populationen der Libellen im Untersuchungsgebiet. Die Erheblichkeitsanalysen sind deshalb mit einem Mangel behaftet. Die Bewertung der Untervarianten, Teilvarianten und Varianten unterliegen dadurch einer Fehlerquote.</p>	182	1275		<p>Siehe hierzu die Kommentare zu den IDs 1024 und 1026 - LBU [187], in dem Kapitel 4.02.</p> <p>Die faunistischen Erfassungs- und Bewertungsmethoden wurden im Vorfeld in Arbeitskreisen den Naturschutzverbänden und Naturschutzbehörden vorgestellt und mit diesen abgestimmt. Die Methoden sind fachgerecht und fachlich anerkannt. Die Erfassungen und Methoden wurden so gewählt, dass sie eine sachgerechte Planungsentscheidung ermöglichen.</p> <p>Die eher kleinräumiger und lokal vorkommenden und im Allgemeinen eng an bestimmte Biotoptypen gebundenen Artengruppen wie Libellen, Käfer, Falter oder Heuschrecken wurden im Rahmen der faunistischen Grundbewertung, d.h. der generellen Bedeutung des Biotoptyps für jede Artengruppe, berücksichtigt.</p> <p>Für die Potenzialbewertung und eine sachgerechte Linienfindung ist es hierbei nicht erforderlich, das gesamte Artenspektrum zu ermitteln. Wenn durch bestimmte Artvorkommen und Bewertungsschritte die faunistische Wertigkeit eines Gebietes bereits hinreichend belegt werden kann, bringen Kenntnisse zu weiteren Arten keinen zusätzlichen entscheidungserheblichen Erkenntnisgewinn.</p> <p>Die Wertigkeit von Gewässern und die Austauschbeziehungen zwischen Gewässern werden umfangreich im Rahmen der Amphibien berücksichtigt. Die Wertigkeit naturnaher Fließgewässer, von denen man annehmen darf, dass sie das größte Potenzial für gefährdete Arten aufweisen, wurde im Rahmen der faunistischen Grundbewertung mit hoch bewertet (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 279 ff). Auch eine Libellenerfassung hätte allenfalls stichprobenartig auf Probeflächen durchgeführt werden können. Eine flächendeckende Erfassung wäre unverhältnismäßig. Die Erhebung zusätzlicher Artengruppen insb. der Heuschrecken hätte in Einzelfällen allenfalls zu einer kleinräumigeren Differenzierung und Abschichtung, aber sicher zu keinem grundsätzlich anderem Ergebnis geführt. Um im Hinblick auf die Linienfindung bei der gegebenen Größe des Untersuchungsraumes zu einer sachgerechten Entscheidung zu gelangen, muss bei der Betrachtung des Schutzgutes Tiere in der UVS zum ROV das Hauptaugenmerk auf die großräumige Erfassung und Bewertung der Verbreitungsmuster der Tiere und das Lebensraumpotenzial gelegt werden sowie auf Artengruppen mit großen Arealansprüchen und großräumigen Austausch- und Wanderbeziehungen. Die UVP im ROV zielt auf die Ermittlung der erheblichen Umweltauswirkungen und raumbedeutsamen Auswirkungen ab. Entscheidungserheblich für die Variantenvergleiche sind somit die hoch bedeutenden Tiervorkommen im Untersuchungsraum und die Flächen mit hohem Potenzial. Bei der Vielzahl der zu berücksichtigenden Umweltfaktoren (z.B. Schutzgut Mensch, Schutzgut Boden etc.) haben Tiervorkommen von geringer bis mittlerer Bedeutung oder</p>

sehr kleinräumig differenzierte Bewertungen keinen Einfluss auf die Variantenauswahl.
In der Planfeststellung sind weitere Erfassungen durchzuführen und die Auswirkungen und notwendigen Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung detailliert zu bestimmen. Des Weiteren erfolgt im Rahmen der Planfeststellung die artenschutzrechtliche Betrachtung, d.h. die Klärung der Frage, ob die geschützten Arten Störungen oder Schädigungen erfahren und ob etwa gemäß Art 16 FFH-RL die Populationen in einem günstigen Erhaltungszustand verbleibt. Da es sich um Arten bzw. Artengruppen handelt, die im Allgemeinen einen geringeren Aktionsraum aufweisen, sollten im Rahmen der weiteren Planungsschritte ausreichend Möglichkeiten zu Trassenoptimierungen und anderen Vermeidungsmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen verbleiben, die den Erhalt der Arten sichern können.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1276

6.2 Amphibien

Bei der stichprobenhaften Überprüfung der Amphibienkartierung im Bereich Hoitlingen/ Tiddische (Landkreis Gifhorn) wurde von der Kreisgruppe des NABU Gifhorn festgestellt, dass einige Gewässer, die darüber hinaus Laichgewässer für wertgebende Arten darstellen, gar nicht erfasst wurden. Weiterhin ist den zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht zu entnehmen, welche Amphibienbestände in welchen Gewässern nachgewiesen wurden. Aufgrund dieser grundlegenden Mängel muss davon ausgegangen werden, dass hinsichtlich der Amphibien keine sach- und fachgerechte Beurteilung der Lebensräume erfolgte. Dies wiegt umso schwerer, da lediglich zwei Tiergruppen für die gesamte Planung untersucht wurden. Es muss somit davon ausgegangen werden, dass das Schutzgut Arten bei der vorliegenden Planung nicht ausreichend untersucht und bewertet wurde.

Grundsätzlich ist auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens bei einem Untersuchungsgebiet in dieser Größenordnung keine vollständige Kartierung und Erfassung aller Gewässer möglich.
Die Methoden wurden jedoch so gewählt, dass nach fachgerechten und einheitlichen Maßstäben eine flächendeckende Erfassung der Amphibienbestände im gesamten Trassenbereich in einem Abstand von in der Regel 500 m ermöglicht wurde (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 155 ff sowie Unterlage 3.3 – Amphibienkartierung zur UVS, S 2 ff):
(1) Aufbauend auf Topographische Karten, Biotoptypenkartierung, Ergebnisse der Datenerhebung 2004 und der Linienentwürfe der Trassen wurden in einem ersten Schritt insgesamt 584 Kartierbereiche (Gewässer bzw. Feuchtgebiete) identifiziert. Ein Kartierbereich umfasst überwiegend je ein Gewässer bzw. Feuchtgebiet, kann aber auch aus mehreren Einzelgewässern (z.B. Teichketten) bzw. Feuchtgebiete bestehen.
(2) Diese wurden in einem ersten Kartierdurchgang begangen und bewertet. Es wurde entschieden, ob die Gewässer potenziell für Amphibien geeignet sind und in die weiteren Untersuchungen einbezogen werden. Die Kriterien für den Ausschluss eines Gewässers sind:
- das Gewässer ist für Amphibien nicht als Lebensraum relevant ist (z.B. schlechte Wasserqualität, fällt zeitig trocken, stark fließende Gewässer etc.) oder
- es beherbergt nur wenige nicht gefährdete Individuen von Amphibien und weitere Arten nicht zu erwarten sind.
(3) Weiterhin diente die erste Begehung dazu, weitere nicht anhand der Biotopkartierung (z.B. aufgrund der geringen Größe nicht separat kartierte Kleingewässer in Feuchtgebieten) ableitbare Amphibienhabitate zu finden. Bei der Suche nach zusätzlichen Gewässern wurde besonderes Augenmerk auf Klein- und Kleinstgewässer, temporäre Gewässer und eventuelle Feuersalamandergewässer im Bereich von Waldbächen gelegt.
(4) Im Rahmen der ersten Begehung wurden dabei insgesamt 807 Gewässer untersucht. Wurde ein Gewässer als geeignet eingestuft, wurden die Amphibien des Gewässers innerhalb drei weiterer Kartierungen erfasst. Bei relativ eng zusammen liegenden Gewässern wurden nur die „besten“ Gewässer weiter untersucht, da diese für die Beurteilung des umgebenden Raums maßgeblich sind. Es verblieben 332 Kartierbereiche mit insgesamt 427 geeigneten Einzelgewässern. Hiervon wurden 365 Gewässer weiterkartiert und der Amphibienbestand vollständig erfasst.
Die Erfassungs- und Bewertungsmethoden wurden im Vorfeld in Arbeitskreisen den Naturschutzverbänden und Naturschutzbehörden vorgestellt und mit diesen abgestimmt. Die Methoden sind fachgerecht und fachlich anerkannt. Die zur Kartierung beauftragten Fachkräfte weisen alle reichhaltige Erfahrungen bei der Kartierung von Amphibien auf, so dass eine sichere Einschätzung der Gewässerqualität bzw. des Potenzials im Rahmen der Auswahl der weiter zu kartierenden Gewässern vorausgesetzt werden kann. Die Habitatansprüche der

Amphibien sind sehr gut bekannt, so dass es fachlich sehr gut möglich ist, aufgrund der Art und der Qualität der Gewässerstrukturen auf das Amphibienpotenzial zu schließen. Dies entspricht der üblichen guten fachlichen Praxis.

Mit dieser Methode ist gewährleistet, dass der gesamte Raum nach einheitlichen Maßstäben flächendeckend abgesucht und kartiert wurde. Dass bei der Größe des Raumes hierbei entweder einzelne Gewässer unentdeckt geblieben sind oder andere aufgrund der Kartierung der anderen Gewässer im Nahbereich nicht weiter verfolgt wurden, hat auf das Gesamtergebnis keinen wesentlichen Einfluss. Bei der Dichte der erfassten Gewässer und der größeren Aktionsräume ist das Ergebnis der Landlebensraumbewertung hinreichend genau.

Welche Amphibienarten in welchen Gewässern nachgewiesen wurden, kann nachvollzogen werden. Der Amphibienkartierbericht enthält am Ende eine umfangreiche und artbezogene Ergebnistabelle (Unterlage 3.3 – Amphibienkartierung zur UVS, S 68 ff). Die hier enthaltenen Gewässernummern korrespondieren mit den im Bestandsplan zu den Amphibien (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.7) eingetragenen Gewässernummern, so dass der Bezug zwischen den Gewässern und den nachgewiesenen Arten klar hergestellt werden kann. Im Plan kann auch entnommen werden, welche Gewässer im Rahmen der ersten Begehung als ungeeignet eingestuft wurden.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1277

6.3 Avifauna

Neuer Brachvogelnachweis

Im Bereich der Vorzugsvariante liegt der Aktion Fischotterschutz eine Meldung von Brachvogelvorkommen vor (Meldung und auch Pressemitteilung vom 5.7.2006).

Vorkommen: Brutpaar Brachvogel auf Ackerstandort im Bereich zwischen Wollerstorf und Gannerwinkel. Melder: Herr Dralle, Wollerstorf

Anlage 1: Pressemitteilung

Dieser Hinweis ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Grundsätzlich gehen Schallemissionen von der Autobahn aus, die kurz- bis mittelfristig die Tierwelt beunruhigen, Wanderungen stören und das Paarungsverhalten (Lautäußerungen der Vögel: Balzgesänge, Revierrufe, Alarmrufe) je nach Vogelart beeinflussen bzw. stören. Selbst nach Auftreten eines Gewöhnungseffektes wird insbesondere bei der Avifauna ein dauerhafter Störeffekt bleiben. Dies ist insbesondere bei Querung von Flüssen und FFH-Gebieten zu berücksichtigen.

Der Gewöhnungseffekt kann bei einzelnen Vogelarten eine Rolle spielen, dennoch kommt der Autor der in der FFH-Vorprüfung (Kap. 3.3.2, S. 38) genannten Literatur (Kruckenberg et al. 1998) zu einer anderen Aussage: Die Vögel, in diesem Fall Bläß- und Nonnengänse, verringern in Winterzeiten den Abstand zur Straße, was aber mit gravierenden Verhaltensänderungen einhergeht, die nicht von Vorteil für die Tiere sind. Die vermehrte Alarmbereitschaft und das häufige Auffliegen führen zu einem Abbau von Reserven. Diese Aussage bei Kruckenberg et al. (1998) ist falsch zitiert, ein weitere Mosaiksteinchen in der insgesamt fehlerhaften Bewertung der Fauna im Raumordnungsverfahren zur A 39.

Für die Bestandserfassung und -bewertung der Brutvögel wurden einzelne Referenzprobeflächen abgegrenzt und die vorkommenden Arten entsprechend kartiert. In diesen Probeflächen sollten, hinsichtlich Biotoptyp und Struktur einheitliche Teilflächen abgegrenzt und getrennt bewertet werden (siehe UVS, Raumanalyse, S. 173). Dieses erfolgte jedoch nur mangelhaft, was sich anhand der Probefläche 26 beispielhaft nachvollziehen lässt.

Die Probefläche 26 wird bezeichnet als "Wälder nördlich Ehra", welche in zwei Teilgebiete untergliedert wurde. Anhand der Biotoptypenkarte wird deutlich, dass große Bereiche dieser Teilgebiete keinen Wald, sondern Halboffenland mit Heiden darstellen. Darüber hinaus erfolgte die Abgrenzung der Teilgebiete willkürlich und eben nicht hinsichtlich Biotoptyp und Struktur. Ebenso sind die Mehrzahl der wertgebenden Brutvogelarten dieser Probefläche keine Waldarten, sondern Arten des Halboffenlandes sowie Offenlandes (Feldlerche, Gartenrotschwanz, Heidelerche, Neuntöter, Schwarzkehlchen, Braunkehlchen, Steinschmätzer, Wachtel, Ziegenmelker, Ortolan). Gerade aufgrund dieser Arten wurde der Probefläche eine landesweite Bedeutung zugemessen, die auf den gesamten avifaunistischen Funktionsraum Nr. 264 übertragen wurde. Diese Fehleinschätzung hat

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Planung entsprechend berücksichtigt. Da es sich, wie der Pressemitteilung zu entnehmen war, um einen Brutstandort auf Ackerflächen handelt und die Küken nur aufgrund der Umsicht eines Landwirtes gerettet und in menschlicher Obhut aufgezogen werden konnten, bleibt abzuwarten, wie sich dieser Standort weiter entwickelt.

Dass sich viele Tierarten an verlärmte Situationen, insbesondere auch an den Straßenverkehr gewöhnen, wurde durch Beobachtungen nachgewiesen" (KRUCKENBERG et al. 1998). Eine höhere Akzeptanz ist vor allem dann festzustellen, wenn gute Nahrungsbedingungen in der Nähe der Straßen vorgefunden werden." Diese Aussage in der FFH-Vorprüfung hat durchaus ihre Berechtigung und wird auch durch andere Veröffentlichungen und Beobachtungen gestützt. Z.B. sind im Bereich von Flughäfen wie in Köln („Wahner Heide“) oder Frankfurt/Main hoch bedeutende Vogel Lebensräume vorzufinden, obwohl diese Bereiche einer verstärkten Verlärmung unterliegen. Die „Gewöhnung“ ist hierbei als „schrittweise Verminderung von Antworten auf kontinuierliche oder wiederholte Reize“ (WILLE 2001) zu verstehen. Dies ist nicht gleichbedeutend mit der Aussage, dass die Tiere damit auch völlig unbeeinflusst wären bzw. diese verlärmten Bereiche optimale Habitate darstellen würden.

Die Auswahl und Abgrenzung der Probeflächen, der Teilflächen und der übergeordneten Funktionsräume kann aufgrund des Planungsstandes (Ebene Raumordnung), dem Stand der Technik und der Datenlage entsprechend nur auf einem übergeordneten Maßstab erfolgen. Eine flächendeckende Erfassung und sehr kleinteilige Abgrenzung von Flächen ist auf dieser Ebene nicht zu leisten und auch nicht zielführend. Dies würde auch den räumlich-funktionalen Ansprüchen der Vogelarten, die vielfach unterschiedliche Habitate und Teillebensräume benötigen, nicht Rechnung tragen.

Bei Probefläche 26 handelt es sich um lückige Kiefernwälder, die in engem Verbund mit offenen Heideflächen und weiter südlich auch offenen ehemaligen Moorstandorten stehen. Gerade diese enge Verzahnung offener heideartiger Bereiche und lichter Kiefernwälder und der Strukturreichtum macht das Gebiet so artenreich und wertvoll. Die Bezeichnung „Wälder nördlich Ehra“ wurde rein zufällig gewählt. Auch östlich des Testgeländes gibt es

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

unmittelbare Auswirkungen auf die Vorzugsvariante der A 39. Bei der vorliegenden Bewertung scheint es unerheblich zu sein, ob die Straßentrasse westlich oder östlich des VW-Testgeländes verläuft, da in beiden Fällen ein avifaunistisches Gebiet von landesweiter Bedeutung zerschnitten wird. Tatsächlich ist es aber so, dass nur bei der Vorzugsvariante die besonders wertvollen Flächen überbaut würden, während diese bei einer östlichen Variante um das VW-Testgelände erhalten bleiben.

aufgrund der Freileitungstrassen größere offene Heidebereiche, die für Vogelarten halboffener und heideartiger Bestände, z.B. für Ziegenmelker, einen potenziellen Lebensraum darstellen. Das ist der Grund, dass auch diese Bereiche hoch bewertet wurden. Wollte man dem Hinweis folgen und kleinteiliger abgrenzen, hätte dies zur Folge, dass im Funktionsraum 264 nicht nur die Wälder östlich sondern auch die im Westen unmittelbar an der Teststrecke liegenden Wälder geringer einzustufen wären. Die Trasse im Westen, die eng mit dem Testgelände gebündelt verläuft, quert jedoch auch überwiegend diese Wälder. Das Ergebnis hinsichtlich der Variantenvergleiche wäre nicht anders. Dies zeigt, dass der Erkenntnis- bzw. Ergebniserfolg nicht zwangsläufig steigt, wenn die Maßstäbe verfeinert werden.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1278

6.4 Fledermäuse

Die Literaturrecherchen in den FFH-Unterlagen sind bezüglich Fledermausvorkommen sehr dürftig (z.B. FFH-Vorprüfung: Fledermäuse, S 149 und S. 18). Es ist unwahrscheinlich, dass in dem gesamten Wirkgebiet keine Quartiere vorkommen sollen (FFH-Vorprüfung S. 149). Fledermäuse sind mit vier Arten im Anhang II der FFH-Richtlinie vertreten und zudem kommen alle Arten in Anhang IV vor. Alle Arten unterliegen dem Artenschutzrecht. Spätestens seit den Gerichtsurteilen des OVG Hamburg (2 Bs 19/05) und des EUGH-Urteils sollten Fledermäuse zu einer rechtlich abgesicherten Planung gehören und einer Erheblichkeitsanalyse unterliegen. So werden im Untersuchungsraum alle potenziell vorkommenden Fledermausarten im Anhang IV der FFH-RL als streng geschützt geführt. Den Roten Listen Niedersachsens und Deutschlands gehören sie ebenfalls an.

Eine neue und komplette Untersuchung der Fledermäuse im Bereich der weitläufigen Trassen, Korridore bzw. der vielen Varianten wurde von dem Planungsbüro abgelehnt, weil es den Rahmen jeglichen Untersuchungsaufwandes sprengen würde. Mit dem Vorliegen einer Vorzugslinie und wenigen Vorzugsvarianten wird die Untersuchung der Fledermäuse neu eingefordert und ist nachzuliefern. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zu fordern, dass z.B. die beiden Abendseglerarten und die Breitflügel-Fledermaus im Jagdflug insbesondere über erwärmten oder beleuchteten Straßen bis fast auf Bodenniveau herabstoßen können und so durch den Verkehr gefährdet werden. Neben der Kollisionsgefahr können die von einer Verkehrsstrasse ausgehenden Licht- und Lärmemissionen sowie die Freistellung der Trasse zu einer Verstärkung der Barrierewirkungen führen. Diese Annahmen werden dadurch gestützt, dass gerade die strukturgebunden fliegenden und das Licht meidenden Arten bereits bestehende Straßen oder Schienenwege bevorzugt an Durchlässen, z.B. von Bächen oder Wirtschaftswegen queren, anstatt den häufig kürzeren Weg durch den offenen Luftraum über die Trasse hinweg zu wählen. Nur in Einzelfällen wurde bislang beobachtet, dass Fledermäuse z.B. auch Wirtschaftswegbrücken über Verkehrsstrassen hinweg als Leitlinie nutzen. Beim Neu- oder Ausbau von vierspurigen Straßen (Bundesstraßen, Autobahnen) und Schnellbahnstrecken muss nach dem bisherigen Kenntnisstand grundsätzlich mit Zerschneidungswirkungen gerechnet werden, sofern Fledermauslebensräume geschnitten werden. Gerade die strukturgebunden fliegenden Arten versuchen solche breiten Trassen in niedrigem Flug und damit in Höhe des fließenden Verkehrs zu überwinden, wie bereits oftmals beobachtet wurde. Bei starkem Verkehr während der Dämmerungs- und Nachtstunden ist dann von einem hohen Kollisionsrisiko auszugehen. Besonders gefährdet sind offenbar Jungtiere, die noch keine Erfahrungen bei der Straßenquerung besitzen. Dies zeigen die hohen Opferzahlen an Straßen nach dem Flüggewerden der Jungtiere im Juli und August.

Nach dem Positionspapier der Arbeitsgemeinschaft Querungshilfen (Brinkmann & Bach 2003) muss in einem ersten Schritt das Artenspektrum und die grobe Raumnutzung der festgestellten Arten in einem Untersuchungskorridor 1-3 km beiderseits der Trasse ermittelt werden. Bei Fledermäusen sind sowohl die Flugschnitten BNatSchG als auch der Schutz der Fortpflanzungsstätten (Nist- und Brutstätten) sowie der Ruhestätten (Wohn- und Zufluchtstätten) (Art. 12 FFH-RL und EUGH-BVWG-Urteile) zu untersuchen. Flugschnitten sind wegen der großen Reichweite der Fledermäuse als "raumbedeutsam" im ROV einzustellen.

- Im Raumordnungsverfahren zur A39 wurde zum Thema Fledermäuse nicht untersucht, die vom EUGH gesetzten Anforderungen wurden nicht erfüllt; es ist damit fehlerhaft.

Wie bereits im Rahmen der Aufstellung des faunistischen Untersuchungsprogramms und der Abstimmungen mit den Verbänden und Behörden festgestellt, liegen Daten zu Fledermäusen nur punktuell vor. Es handelt sich überwiegend um Quartiernachweise von Fledermauskennern, Naturschutzverbänden und Behörden, die sich meist auf Quartiere im Siedlungsbereich beziehen und meist auch längere Zeit zurückliegen. Fledermäuse sind eine insbesondere für alte Wälder und strukturreiche Offenlandschaften charakteristische Tierartengruppe. Die Vorkommen von Fledermäusen sind sehr stark von bestimmten Strukturmerkmalen (z.B. Vorkommen potenziell geeigneter Quartiere, Altholzbestände mit Spechthöhlen, Gebäudequartiere etc.) und räumlich-funktionalen Beziehungen des Naturraumes (z.B. Nähe und Erreichbarkeit von Sommer- und Winterquartieren und Vorkommen geeigneter artspezifischer Jagdgebiete) abhängig. Eine Extrapolation aus einzelnen Artnachweisen auf den Gesamtlebensraum ist damit schon grundsätzlich nur bedingt möglich. Für eine valide Potenzialbewertung, die im Rahmen des Variantenvergleiches flächendeckend die gleiche Qualität aufweisen muss, sind flächendeckende und systematisch erhobene Daten zu den Fledermausvorkommen und zu den relevanten Strukturparametern erforderlich, die sowohl eine Ableitung möglicher Quartierstandorte als auch der Jagdgebiete erlaubt. Die vorliegenden Daten reichen hierfür nicht aus. Der Kartieraufwand, um die notwendige Qualität zu erreichen, ist jedoch im Hinblick auf den geringen zusätzlichen Erkenntnisgewinn für die faunistische Potenzialbewertung im Rahmen der Linienfindung unverhältnismäßig hoch.

Über den faunistischen Wert alter Wälder und strukturreicher Offenlandschaften, für die Fledermäuse charakteristisch sind, geben auch andere Artengruppen Auskunft. In alten Wäldern sind Vögel wie z.B. Spechte von Bedeutung. Auch das Rotwild wird für die faunistische Bewertung der Wälder herangezogen. In strukturreichen Offenlandschaften sind ebenfalls Vögel sowie bei Vorkommen von Gewässern auch Amphibien wichtige charakteristische Arten, für die entsprechende Kartierungen und Potenzialbewertungen durchgeführt wurden. Im Rahmen der Arbeitskreise zur Aufstellung des faunistischen Untersuchungs- und Bewertungsprogramms wurde dies eingehend besprochen. Das Vorgehen, keine Fledermäuse im Rahmen der Linienfindung zu erfassen, konnte von den Beteiligten nachvollzogen werden. Es ist unstrittig, dass die Neutrassierung der Autobahn zu erheblichen Auswirkungen bei Fledermäusen führen kann. Auch die artenschutzrechtlichen Aspekte sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen. Aus diesem Grund sind im Rahmen der Planfeststellung die notwendigen Kartierungen und Erfassungen von Quartierstandorten, Jagdgebieten und Wander- bzw. Flugachsen durchzuführen, um darauf aufbauend im Rahmen der Eingriffsregelung die Auswirkungen bestimmen und die erforderlichen Maßnahmen festlegen zu können. Die Maßnahmen müssen dann in erster Priorität auf die Vermeidung von Auswirkungen abzielen. Dies kann z.B. durch geringfügige Verschiebungen der Trasse, durch die entsprechende landschaftliche Einbindung und Schaffung

von Leitstrukturen bzw. Überflughindernissen und durch speziell gestaltete bzw. angeordnete Unter- oder Überführungen bis hin zur Grünbrücke auch erreicht werden. Bei unvermeidbaren Auswirkungen sind weitere Habitatoptimierungsmaßnahmen, Schaffung von Ersatzquartieren (z.B. auch in den Brückenwiderlagern), Schaffung neuer Leitlinien und anderes mehr einzuplanen. Das zitierte Gerichtsurteil des OVG Hamburg (2Bs 19/05) bezieht sich auf eine Klage im Zuge eines Planfeststellungsbeschlusses.

Den Umfang und die Art derartiger Maßnahmen bereits jetzt im Rahmen der landesplanerischen Festlegung festlegen zu wollen, ist verfrüht. Je nach den Standortverhältnissen (z.B. Einschnitts- oder Dammlage) sind unterschiedliche Maßnahmen vorzusehen. Ebenso ist nicht zu erwarten, dass alle Wälder die gleiche Bedeutung für Fledermäuse haben werden. Die strukturarmeren und jüngeren Kiefernforsten, die im Untersuchungsraum sehr stark vertreten sind, haben ein geringeres Potenzial als alte Laubwälder mit zahlreichem Altholzbestand. Art und Umfang der Maßnahmen sind in der Planfeststellung einzelfallbezogen anhand der Kartierungsergebnisse und der Auswirkungsermittlungen zu planen und festzulegen. Die gesetzliche Notwendigkeit hierfür ergibt sich aus NNatG §§ 7ff.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1279

6.5 Fischotter *Lutra lutra*

6.5.1 Behinderung der Ausbreitungsmöglichkeiten des Fischotters
Die Trasse der Autobahn schneidet das Ausbreitungsgebiet des Fischotters in Niedersachsen auf ganzer Länge. Betroffen sind dabei wesentliche "Unzerschnittene Räume" (s. Kap. 4). Gerade Fischotter haben einen hohen Raumbedarf: Autobahnen sind für sie nicht ohne weiteres überwindbar, vor allen Dingen, wenn Durchlässe weit entfernt voneinander liegen. Alle Fließgewässer (insbesondere die zu FFH-Gebieten gehörenden Fließgewässer Ilmenau mit Nebenbächen, Ise, Lachte, Lutter, Aschau und Ohre), die zum Teil von der Vorzugsvariante gequert werden, sind Lebensraum (Wanderungsgebiet, Nahrungshabitat) des Fischotters *Lutra lutra*. Wegen der großen Mobilität dieser Tierart (bis zu 20 km pro Nacht) werden aber auch andere Bereiche vom Otter besiedelt bzw. auf seinen Streifzügen genutzt, wie z.B. feuchte Wiesen mit Gräben, Biotop zwischen verschiedenen Gewässern, Korridore entlang von Hecken und Gräben. Da es sich bei dem Planungsgebiet um ein Gebiet, das der Fischotter von Osten her wiederbesiedelt, bestehen die einzelnen Vorkommen in vielen Gebieten noch aus wenigen Individuen. Die Populationen sind damit als sehr sensibel einzustufen und schon geringe Störungen können zu erheblichen Beeinträchtigungen der Population führen. Querungshilfen oder weit spannende Brücken können zwar grundsätzlich die Barriere-wirkung mindern. Die in der Auswirkungsprognose und Variantenvergleich (S. 69) dargestellten Brückenbauwerke, die eine erhebliche Verminderung der Beeinträchtigung durch die Zerschneidung der Habitate bewirken sollen, sind jedoch überhaupt nicht geeignet, Beeinträchtigungen erwähnenswert zu mindern. Die angeführten Bermen von nur 0,75 m Breite haben ohne Festlegung einer geringen Böschungsneigung und der Hochwassersicherheit bis zum HHW 10 keine ausreichende Wirkung, um erhebliche Beeinträchtigungen zu vermindern. Einschlägige fachliche Anforderungen zum ottergerechten Bau von Brücken wurden - zumindest an dieser Stelle - nicht berücksichtigt (Aktion Fischotterschutz 2002).
Wie Untersuchungen und Beobachtungen zeigen, können bestandsgefährdende Isolierungen von Fischotter-Vorkommen durch den Bau oder den Betrieb von Autobahnen auch bei neu gebauten Autobahnen vorkommen.
So zeigen Untersuchungen von Dr. Beate KALZ (2005) auf, dass eine Autobahn eine genetische Barriere für die Fischotter darstellen kann. Die untersuchte Autobahn (A19) wird von Einzeltieren nachweislich passiert, wie eine Analyse der Tierbewegungen zeigte. Dies geschieht jedoch offenbar nicht häufig genug, um einen uneingeschränkten Gen-Austausch über die Autobahn hinweg zu gewährleisten. Die Landschaftszerschneidung durch die Autobahn wirkt sich also auf die genetische Vielfalt der Otterpopulation aus und kann langfristig zu isolierten Teilpopulationen und damit zur Gefährdung des Bestandes der Population führen. Ähnliche Ergebnisse liefern auch Daten von Allgeyer (2006) für den Neubau der A 20 in Mecklenburg-Vorkommen, die auch auf eine erhebliche Beeinträchtigung der Fischotter-Vorkommen im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb der Autobahn nahe legen.

Wie in der UVS ausgeführt und im Rahmen aller Besprechungen in den Arbeitskreisen auch seitens der Aktion Fischotterschutz ausdrücklich bestätigt, ist der entscheidende Wirkfaktor, der zu Auswirkungen auf die Fischotterpopulationen führen kann, an den Querungsbauwerken der Autobahn mit den Fließgewässern bzw. der möglichen Trennwirkungen an diesen Querungen zu suchen. Fischotter kommen mittlerweile flächendeckend im Untersuchungsgebiet vor, wobei er in den letzten 10 Jahren in einer sehr starke Ausbreitung begriffen ist. Die aktuellen Fundorte liegen hierbei nicht nur an den großen, naturnahen Gewässern. Auch an kleinen Bächen und Gräben wurden Nachweise erbracht.
Wie wissenschaftliche Untersuchungen zeigen (AKTION FISCHOTTERSCHUTZ 2002), ereignen sich zwei Drittel bis drei Viertel der Unfälle in einem Abstand von maximal 100 m zum nächsten Gewässer. Wie die Untersuchungen weiter zeigen, steigt das Risiko in Abhängigkeit von der Bauart der Gewässerquerungen. Die geringste Gefahr besteht bei weiten Brücken. Die höchste Gefahr besteht bei Rohrdurchlässen, die ggf. noch mit Wehren, Rechen oder anderen Hindernissen verbunden sind. Entscheidend ist das Vorhanden- bzw. Nichtvorhandensein von seitlichen Bermen, die eine Unterquerung des Fischotters an Land und das Absetzen von Komarken ermöglichen. Andernfalls wird der Fischotter gezwungen, abseits des Gewässers die Straße zu überqueren, wo er sehr hohe Gefahr läuft, überfahren zu werden. Diese Gefahr kann jedoch durch die Anlage fischottergerechter Brücken mit entsprechenden Randstreifen unter den Brücken deutlich vermindert bzw. weitestgehend vermieden werden.
Die Planung zur A 39 sieht diese Vorsorge- und Verminderungsmaßnahmen in Form von „fischottergerechten“ Fließgewässerquerungen vor. Diese Maßnahmen sind geeignet, die Auswirkungen auf ein geringes Maß zu reduzieren.
Darüber hinaus sind bei allen Querungsbereichen der FFH-Gebiete, die auch den Fischotter als Erhaltungsziel einbeziehen und wesentliche Wanderkorridore für den Fischotter darstellen, weite Brückenbauwerke vorgesehen, die eine sehr starke Durchlässigkeit gewähren:

- Brückenbauwerk Röbbelbach (GP8-17/1Vorzugstrasse): 160 m Länge
- Brückenbauwerk Röbbelbachs (GP8-17/2): 240 m Länge
- Brückenbauwerk Gerdau (GP15-23/1): 440 m Länge
- Brückenbauwerk Bornbach (GP15-23/1): 190 m Länge
- Brückenbauwerk Ilmenau, Elbe-Seitenkanal (GP15-23/2): 1.200 m Länge
- Brückenbauwerk Stederau (GP13-46/1): 270 m Länge
- Brückenbauwerk Ise nördlich Gifhorn (GP13-46/1): 260 m Länge

- Brückenbauwerk Ise nördlich Hankensbüttel (GP21-36/1): 80 m Länge
 - Brückenbauwerk Kainbach (GP32-46/1): 260 m Länge (Rückbau der Brücke über die B 4, damit Verbesserung)
 Selbstverständlich muss im Rahmen der Planfeststellung noch eine genauere Auseinandersetzung mit dem Thema Fischotter erfolgen mit dem Ziel, ortsbezogen für jede Gewässerquerung die Art, Größe, Lage und Bauweise der fischottergerechten Querungen und anderer Schutzmaßnahmen im Detail zu planen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass in bestimmten Bereichen, z.B. Feuchtgebieten oder Grabensysteme, die parallel mit der Autobahn verlaufen, aber keine unmittelbare Querungsbauwerke aufweisen, besondere Schutzmaßnahmen, eventuell auch Trockentunnel erforderlich machen, so dass auch das Risiko von Fischotterverlusten abseits der Gewässerquerungen vermindert wird.
 Ungeachtet dessen muss aber die Aussage, dass eine Art, die sich aktuell in Ausbreitung befindet, an der Ausbreitungsgrenze besonders sensibel ist und dass bereits geringe Störungen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Population führen, fachlich angezweifelt werden. Die Tatsache, dass sich eine Art ausbreitet, dass Individuen dieser Art beginnen, in neue Lebensräume vorzudringen, hat ja seine Ursache darin, dass der aktuelle Erhaltungszustand der Population sehr gut sein muss, dass zumindest die Lebensbedingungen so gut sind, dass die Populationsgröße zunimmt und folglich die Notwendigkeit für einen Teil der Tiere besteht andere Räume zu suchen.

Das in den Unterlagen dargestellte Brückenbauwerk stellt, wie textlich deutlich zum Ausdruck gebracht, eine Prinzipskizze dar (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 67). Diese auf der Planungsebene des Raumordnungsverfahrens vorgeschlagenen Leit- bzw. Schutzeinrichtungen sind im Zuge der weiteren Planungsphasen selbstverständlich zu überprüfen und zu konkretisieren. Hierbei werden auch die Erkenntnisse der AKTION FISCHOTTERSCHUTZ E.V. (2002) zur Ausgestaltung der fischottergerechten Querungsbauwerke (Breite der Bermen im Verhältnis zur Unterführungslänge, Hochwasserfreiheit u.a.m.) berücksichtigt.

Dass Isolierungen von Populationen durch Autobahnen ausgelöst werden können, ist unstrittig. Hierbei sind aber immer die entsprechenden örtlichen Gegebenheiten, das Umfeld, die Art der Gewässerquerungen etc. mit zu berücksichtigen. Im Rahmen der weiteren Planungen ist folglich diesem Thema auch weiterhin eine hohe Priorität beizumessen.

Der zitierten Quelle (KALZ 2005) kann leider nicht entnommen werden, ob die A 19 in dem untersuchten Bereich eine fischottergerechte Querung aufweist oder nicht. Einen Absatz weiter oben wird in dieser Veröffentlichung aber von einer anderen Stelle unter einer viel befahrenen Bundesstraße B 192 gesprochen, die in 2001 ottergerecht umgebaut wurde, und von allen im Rahmen der Untersuchungen genutzten Markierungsstellen am häufigsten von Fischottern aufgesucht wurde. Durchschnittlich 2, maximal 7 Fischotter pro Nacht fanden sich hier ein. Die dort ermittelte Gruppe von Tieren wies eine hohe genetische Vielfalt auf, was die Autorin mit der hohen Bedeutung dieser Stelle für wandernde Tiere deutete. Dies zeigt sehr eindrücklich, dass eine fischottergerechte Querung durchaus den Erfolg, den man erzielen will, nämlich eine ungehinderte, risikoarme Passage, auch erfüllen kann.

Aktion Fischotterschutz e.V.

6.5.2 Mängel in den Unterlagen bezüglich Fischotter

Mängel bei Daten und Literatur

Nicht nur im Bereich der tiergerechten Querungshilfen mangelt es an der Berücksichtigung von Fachliteratur und vorhandenen Daten. Im Literaturverzeichnis (FFH S. 16) fehlen zum Beispiel Angaben zu laufenden raumwirksamen Projekten wie dem "Blauen Metropolnetz" oder dem E + E-Vorhaben "Revitalisierung der Ise-Niederung". Die Publikationen zum "Ise-

Die Bedeutung des Fischotters im Untersuchungsraum, auch die Bedeutung der naturschutzfachlichen und ehrenamtlichen Bemühungen, diese Funktionen des Raumes aufrechtzuerhalten, zu fördern und weiter auszubauen, die sich auch in den genannten Entwicklungsprojekten widerspiegeln, ist unzweifelhaft und unstrittig. Dementsprechend muss im Rahmen der Planfeststellung

Projekt" enthalten z.B. zusätzliche Daten zum Arteninventar des FFH-Gebietes "Ise und Nebenbäche".
Im Leitprojekt der Metropolregion Hamburg "Blaues Metropolnetz" (s.a. <http://metropolregion.hamburg.de/artikel.do?ok=19257&teaserId=476925&cid=6398990>) sollen bestehende Fischotterpopulationen miteinander verbunden und die Ausbreitung des Fischotters nach Westen gefördert werden. Dazu wurde mittels einer GIS basierten Raumbewertung und unter Abstimmung mit den Fachbehörden und Fachplanungen der Kreise, Länder und des Bundes ein Korridornetz von prioritär zu entwickelnden Gewässerachsen ausgewiesen. Eine der ausgewiesenen Wanderkorridore umfasst u.a. die Ilmenau und Jeetzel, die derzeit vom Fischotter besiedelt sind. Diese würden in ihrer Anbindung nach Osten durch den Autobahnbau stark betroffen. Die großräumige Zerschneidung der Landschaft und die zu erwartende Trennung der Fischotter Populationen bzw. Zerteilung in Teilpopulationen könnten kontraproduktiv hinsichtlich der Ziele des Leitprojektes wirken.

In den letzten Jahren fand eine Ausbreitung des Fischotters vom Osten nach Westen mit ca. 5-10 km pro Jahr statt. Diese Ausbreitungstendenz ist jedoch noch auf die starken Ausgangspopulationen im Osten (Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, z.T. Sachsen-Anhalt) angewiesen. Inwieweit die Fischottervorkommen in Niedersachsen ohne eine direkte Anbindung an die Populationen im Osten die Bestände halten, bzw. eine weitere Ausbreitung nach Westen aufrecht halten kann ist zumindest fraglich. Eine Zerschneidung der Ausbreitungsachse Ost-West kann damit zu einer erneuten Trennung in Teilpopulationen führen und auch zu einem Rückgang/Aussterben der Teilpopulationen führen. Die geplante Trasse der A39 könnte gerade diesen Effekt hervorrufen. Besonders kritisch ist dabei die mehrere Jahre dauernde Bauphase zu sehen, die vermutlich zu einer kompletten Trennung der Teilpopulationen führt.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182 1281

Mängel: Störwirkungen auf den Fischotter durch Baumaßnahmen Sowohl in den FFH-Vorprüfungen bei den Fließgewässern (z.B. VP Ilmenau S. 27, 29, 30, 36, 41, 60 und S. 119) sind gravierende Mängel zu verzeichnen. Die genannte geringe Störwirkung und Beeinträchtigung des Fischotters durch den fließenden Verkehr und die lange Bauzeit kann nicht nachvollzogen werden.

Zitat aus: 2-6 Ise, Allgemeine Angaben: Tierkollisionen, Barrierewirkungen des fließenden Verkehrs

- Verbundachsen und Wanderkorridore einzelner Tierartengruppen (z.B. Fischotter) weisen eine besondere Empfindlichkeit gegenüber der durch Straßen verursachten Barriere- und Isolationswirkung auf (siehe auch Teil A 3.1.1). Eine hohe Zerschneidungswirkung aufgrund einer geringen Durchlässigkeit des Baukörpers bedingt eine hohe Kollisionsgefährdung durch den fließenden Verkehr, da von Querungsversuchen getrennter Populationen ausgegangen werden muss.Akustische Störwirkungen durch Fahrzeuggeräusche und visuelle Wirkungen durch Fahrzeugbewegungen und Scheinwerfer können Schreck- oder Fluchtreaktionen bei Tieren hervorrufen so-wie im Wirkungsbereich liegende Habitate beeinträchtigen."

Die größeren Fließgewässer sollen lt. Aussage in den Planungsunterlagen durch weitspannende Brücken gequert werden. Bauzeiten von Brückenbauwerken betragen jedoch rund 1 bis 1,5 Jahre, dazu kommt noch die Bauzeit an der Trasse vor Ort. Eine Gewöhnung des scheuen Tieres an die Baumaßnahmen ist unwahrscheinlich. Eigene Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Bau kleinerer Brückenprojekten (z.B. am Emmer Bach) zeigten auf, dass man davon ausgehen muss, dass der Fischotter diese Störquellen auch noch nach Ende der Bauzeit meidet und weiträumig aus dem Gebiet verschwindet. Dies bedeutet, dass über mehrere Fortpflanzungsperioden während der Bauzeit und danach der Bau eine Barrierewirkung ausübt. Also wird die Ausbreitung von Jungtieren, Nahrungswanderungen von Weibchen, die Vernetzung von Populationen etc. gestört oder gänzlich behindert. Dies gilt nicht nur für die Ise, sondern auch für die anderen Fließgewässer, an denen der Fischotter vorkommt. Wann der Otter nach der Baumaßnahme seine gewohnten Wanderungen wieder aufnimmt, ist nicht geklärt.

- Damit ist eine zumindest mehrere Jahre andauernde Störung dieser scheuen Tierart durchaus gegeben. Bei der im Planungsgebiet noch immer relativ geringen Bestandsdichte (bei der es auf jedes einzelne Tier ankommt) muss daher hier von einer erheblichen Beeinträchtigung während und nach der Bauzeit ausgegangen werden.

- Vorhabensbedingte Wirkfaktoren ergeben sich aus dem oben gesagten: Einfluss der Zerschneidungswirkung auf Fischotter-Teilpopulationen sowie Störwirkungen während der Bauzeit und der nachfolgenden Periode. Das Erhaltungsziel "Fischotter" mit Förderung einer vitalen, langfristig überlebensfähigen Population der Art wird durch den Bau der A39 konterkariert werden.

noch eine genauere Auseinandersetzung mit dem Thema Fischotter erfolgen mit dem Ziel, diese aufgezeigten möglichen Wirkungen mit den entsprechenden Vorsorge- und Schutzmaßnahmen (fischottergerechten Querungen und anderer Schutzmaßnahmen, wie Zäune, Leiteinrichtungen, eventuelle auch Trockentunnel) zu verhindern.

Daher ist nach derzeitiger Sachlage weder eine Abtrennung der niedersächsischen Vorkommen von den östlichen Populationen noch eine Verhinderung einer weiteren Ausbreitung nach Westen zu erwarten. Bei den geplanten Maßnahmen wird auch das Ilmenausystem nach dem Bau der A 39 eine zentrale Funktion als Verbindungsachse an die Metropolregion Hamburg haben bzw. in diese Richtung weiter entwickelt werden können.

Die Auswirkungen der bauzeitlichen Effekte auf den Fischotter werden wesentlich geringer eingeschätzt. Der Fischotter ist im Wesentlichen ein nachtaktives Tier. Es ist zum derzeitigen Planungsstand nicht davon auszugehen, dass während der Nachtzeiten Bautätigkeiten stattfinden. Bei den größeren Brückenbauwerken (vor allem in den FFH-Gebieten und den als Lebensraumachsen für den Fischotter besonders relevanten Fließgewässersystemen wie Ilmenau, Ise oder Lutter- Lachte) ist zur Vermeidung von anlage- und baubedingte Eingriffen in Fließgewässer und Uferstrukturen geplant, die Pfeiler der Brückenbauwerke an den Ufern mindestens 3 m landseitig entfernt von der Mittelwasserlinie anzuordnen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 67). Damit werden sowohl das Gewässer als auch der Wasser-Land-Übergangsbereich mit seinen Uferstrukturen weitgehend unverändert verbleiben. Die Durchgängigkeit des Gewässers und seiner Uferbereiche wird damit während der gesamten Bauzeit erhalten bleiben. Unter diesen Umständen ist für den Fischotter von keinen großen Störungen auszugehen. Darüber hinaus sind weitere Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen eingeplant

- Der Brückenbau erfolgt in einer Form, die den Eintrag von Fremdmaterialien wie Beton oder anderer Bau- und Bauhilfsstoffe in das Gewässer vermeidet, beispielsweise durch eine abgedichtete Schalung. Hinweise hierzu bietet die RAS – LP 4 Ausgabe 1999 (FGSV 1999).
- Erosionsbedingte Sedimenteinträge in das Gewässer durch die Bauausführung sind nicht zu erwarten, da die Bodenaufschlüsse im Bereich der Brückenpfeiler nur punktuell sind und ausreichend weit vom Ufer entfernt liegen.
- Während der Bauzeit sollte weder Oberflächenwasser, zum Beispiel aus Flüssen, abgeleitet werden noch sollte ungereinigtes Baustellenwasser in das Gewässer eingeleitet werden.
- Grundsätzlich sollten bauseitig benötigte Flächen so kleinflächig wie möglich und außerhalb des FFH- Gebietes bzw. außerhalb von FFH- Lebensraumtypen und bedeutenden Habitaten von Anhang II- Arten angelegt werden. Die Nutzung besonders empfindlicher Flächen ist zu vermeiden.
- Zum Schutz der wertvollen Lebensräume im Umfeld des direkten Baustellenbereichs sollten Bautabuzonen ausgewiesen werden, die weder befahren, noch als Lagerplatz genutzt werden dürfen. Die Bautabuzonen sind zu kennzeichnen und mit geeigneten Schutzzäunen zu sichern.

Im Rahmen der Planfeststellung werden hierzu weitere Überlegungen und Planungen erfolgen müssen, mit dem Ziel ortsbezogen für jede Gewässerquerung die Art, Größe, Lage und Bauweise der fischottergerechten Querungen und anderer Vorsorge- und Schutzmaßnahmen sowie auch den bauzeitlichen Schutzmaßnahmen im Detail zu planen.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1282

6.5.3 Bewertung einzelner Fließgewässer für den Fischotter im Zusammenhang mit der Planung der A39

Siehe hierzu Kommentar zur ID 1279 - Aktion Fischotterschutz in diesem Kapitel.

Aller und Nebengewässer

Das Lachte-Lutter-Kainbach Gebiet wurde mit hohem Kostenaufwand renaturiert und ist in seiner Ausstattung bezüglich Natur und Landschaft so hochwertig, dass hier nach dem Ausschlussprinzip keine Autobahn verlaufen sollte.

Ilmenau und Nebengewässer

Das Fließgewässer Ilmenau ist ein Verbreitungsschwerpunkt für Fischotter, die sich hier in Nord-Süd-Richtung ausbreiten. Ebenso sind die kleineren Gewässer im Gewässersystem Ilmenau von Bedeutung; hier muss der Anschluss der Population erhalten bleiben. Ein Schwerpunktprojekt der Aktion Fischotterschutz ist "Das Blaue Metropolnetz", in dem das Fließgewässersystem der Ilmenau mit aufgenommen ist. Bei der Planung der A39 muss ein Konzept erarbeitet werden, welches mit dem "Metropolnetz" konform geht. Im Bereich Bodenteich existiert eine Wanderungsrouten des Otters über die Seebachsbeke zur Ilmenau und weiter zur Dumme im Osten. Von hoher Bedeutung sind die Seewiesen bei Bodenteich für die Ausbreitung des Otters (neben der hohen Bedeutung für die Avifauna).

Ise mit Nebengewässern

Die Ise mit ihren Nebengewässern ist in den 90er Jahren als wichtiges Verbindungsgewässer für die Fischottervorkommen im Osten (Einzugsgebiet der Dumme, Ohre, Drömling) und im Westen (Lachte-Lutter, Aller) entwickelt worden. Als Resultat der Entwicklung sind seit einigen Jahren wieder Fischotter im gesamten Bereich der Ise nachzuweisen. Dabei beschränkt sich der Lebensraum des Fischotters nicht nur auf die Bereiche des FFH-Gebietes, sondern insbesondere auch am nicht als FFH-Gebiet ausgewiesenen Oberlauf der Ise östlich des Elbe-Seiten-Kanals sind Otter nachweisbar. Der Lebensraum der Fischotter an der Ise beschränkt sich also nicht nur auf den als FFH-Gebiet ausgewiesenen Flussverlauf (mit einigen Grünlandflächen am Unterlauf), sondern umfasst auch den Oberlauf, die Nebengewässer und weitreichende Uferbereiche. Insbesondere durch den Verlauf der Vorzugsvariante wird dieser wiederhergestellte Lebensraum des Fischotters erheblich und nachhaltig beeinträchtigt. Ein Trassenverlauf im Einzugsbereich der Ise ist deshalb abzulehnen.

Ohre

Die Ohre verbindet die Fischotterpopulation im Westen zur Ise. Diese Verbindung muss erhalten bleiben.

Durchlässe an den größeren Fließgewässern

Durchlässe sind generell so zu gestalten, dass seitliche Bermen oder Uferstreifen eine Unterwanderung der Autobahn von Tierarten, die nicht durch den Durchlass schwimmen, gewährleisten. In Betracht zu ziehen sind auch Marderröhren, Grünbrücken oder Unterquerungen für die Landwirtschaft, die speziell für die Tierwanderung hergerichtet werden müssen. Die in den Unterlagen genannten Bermen und Abstände der Brückenpfeiler (Auswirkungsprognose und Variantenvergleich S. 69) entsprechen nicht den Anforderungen, wie sie im Merkblatt (Aktion Fischotterschutz 2002, MUNR 1997 und 1999) dargestellt sind.

Schlussfolgerungen zur Beeinträchtigung des Fischotters

Die folgenden Aspekte sind für den Fischotter relevant:

- Behinderung der Ausbreitungsmöglichkeit
- Störwirkungen durch Baumaßnahmen mit vorhabensbedingten

Wirkfaktoren

- Artspezifische Empfindlichkeiten gegenüber einzelnen Wirkfaktoren
 - Gebietspezifische Beeinträchtigungen bestimmter Intensität
 - Erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der Otter-Population (Schutzgut) mit Beeinträchtigung von Entwicklungszielen im FFH-Gebiet (s. Kap. 5)
- Alle Beeinträchtigungen in der Summe und in Wechselwirkung zueinander lassen die Schlussfolgerung zu, dass der Bau der A39 zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Fischotters im Gebiet führen wird. Laut Katalog der BfN genügt jedoch schon eine hinreichende Beeinträchtigungswahrscheinlichkeit für die Bestimmung der Erheblichkeit. Wobei jede einzelne erhebliche

Beeinträchtigung einer Tierart oder eines Lebensraumes zur Unverträglichkeit führt. Da im Bereich der geplanten A39 ein Schwerpunkt der Ausbreitung des Fischotters in Niedersachsen, hier eine Vernetzung der Ost- mit der Westpopulation stattfindet und der Bereich für die Wiederbesiedlung des Fischotters in Westeuropa von größter Bedeutung ist, sind die Beeinträchtigungen als erheblich zu bewerten.

Aktion Fischotterschutz e.V.

182

1283

7. Die gewonnenen Erkenntnisse führen zur Ablehnung der A39

Die zusammengefassten Bedenken der Aktion Fischotterschutz wurden bereits in den entsprechenden Kapiteln kommentiert.

Wie in den einzelnen Kapiteln dargestellt, sind die Unterlagen im Raumordnungsverfahren zur A 39 mit gravierenden Fehlern behaftet, weisen große Lücken im Untersuchungsspektrum auf, es fehlt maßgebliche Literatur, angeführte Literatur wurde falsch zitiert. Naturschutzfachliche Defizite im Bereich der Variantenvergleiche führen zu falschen Einschätzungen.

Die A39 wird aus nachfolgenden Gründen abgelehnt:

- Eine konkrete Begründung des Bedarfs fehlt nach wie vor, ebenso wie die Prüfung einer Nullplus-Variante.
- Verkehrsprognosen widersprechen dem Bau einer A39 ebenso wie dem Bau einer B190n; die Planung geht am Bedarf vorbei. Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag spiegelt sich nicht in den Alternativen wieder. Der verkehrliche Nutzen ist unbedeutend
- Die Aspekte Feinstaub-Konzentration und Ozon, ebenso wie die schalltechnische Untersuchung sind ungenügend bearbeitet; vorgelegtes Kartenmaterial ist veraltet
- Der Variantenvergleich in der Bewertungsmethodik der UVS ist nicht nachvollziehbar. Auch die Nullplus-Variante wurde trotz gesetzlicher Vorgabe nicht in der erforderlichen Tiefe untersucht. Es fehlt eine Untersuchung der Auswirkungen der vielen Anschlussstellen in Lüneburg
- Schutzgut Mensch (Erholung(Natur/ Landschaft) ist unzureichend bearbeitet.
- Es fehlt eine Kostenabschätzung der verschiedenen Hauptvarianten.
- Die Ziele des Landesraumordnungsprogrammes werden verletzt
- Wirtschaftliche Belange sind falsch bewertet, in Kapitel 1 falsch dargestellt; ein Konzept für die wirtschaftliche Entwicklung fehlt. Der wirtschaftliche Nutzen ist nicht belegt und wird von der Mehrheit der Fachleute verneint bzw. in Frage gestellt.
- Zerschneidungswirkungen im Bereich "großer unzerschnittener Räume" sind erkannt, werden aber nicht minimiert bzw. grundsätzlich gemieden
- Beim speziellen Artenschutz bestehen große Defizite im Untersuchungsspektrum bezüglich Fischotter, Avifauna, Amphibien, Fledermäuse und Libellen
- Das Planungsvorhaben führt zur Unverträglichkeit mit den Zielen von Natura 2000

Die benannten Defizite betreffen die Gesamtheit der Unterlagen. Sie führen dazu, dass die Unterlagen unvollständig sind und mithin die Ergebnisse der Variantenvergleiche grundsätzlich in Zweifel zu ziehen sind. Bevor keine entsprechende Ergänzung und Überarbeitung vorgelegt wird, kann das Raumordnungsverfahren nicht wirksam durchgeführt sowie im Ergebnis eine Linie als Grundlage für ein Planfeststellungsverfahren bestimmt werden. Daher ist die komplette Planung aufgrund der bisherigen Datenlage abzulehnen. Die A39 ist zudem nach heutiger Beurteilung weder naturschutzfachlich, wirtschaftlich noch politisch vertretbar. [Anm.: die Anlagen - Pläne, Tabellen etc. - hat der Vorhabenträger erhalten.]

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV Niedersachsen e.V.

184

1184

Zur FFH-VP (VS)

Im Leitfaden FFH-VP des BMVBW wird eine verbal argumentative Begründung der erheblichen Beeinträchtigung als Methode befürwortet, die jedoch auf Grund vorher festgelegter Parameter (S. 41) erfolgen soll. Dabei müssen die "... Bewertungskriterien geeignet sein, Beeinträchtigungen des günstigen Erhaltungszustands der betroffenen Arten und Lebensräume angemessen zu bewerten." (Parameter: Pufferzonen, geeignete Wahrung des Mindestareals, gesicherte Aufrechterhaltung von Vernetzungsstrukturen etc.)

Die in der FFH-VP benutzten Parameter sind allerdings zu gering und zumeist nur auf den (bau- und anlagebedingten) Flächenverlust bezogen. Verluste wertvoller Lebensräume die (knapp) außerhalb der FFH-Gebiete liegen, werden nicht ausreichend bezüglich ihres Funktionsverlustes für das FFH-Gebiet untersucht. Diese Vorgehensweise wird aber im Leitfaden des BMVBW gefordert. (S. 31 f. und FFH-VP anhand Lutter, Lachte, Aschau S. 45).

Bestehende Vorbelastungen von LRT's (z. B. durch die B 4) werden bei der Bewertung der Erheblichkeit nicht, wie erforderlich, in ihrer kumulativen Wirkung gesehen, um dann die Auswirkungen einer erneuten Belastung

Wie die vom Einwender zitierte Passage der FFH-VP für das Gebiet „Lutter, Lachte, Aschau (mit einigen Nebenbächen)“ verdeutlicht, wurden die Lebensraumtypen außerhalb des FFH- Gebietes sehr wohl in die Betrachtung der Beeinträchtigungen des Gebietes einbezogen. Hier steht z.B. „Anlagebedingt ist innerhalb des FFH- Gebietes nicht mit einem Verlust von alten Eichenwäldern zu rechnen. Südlich, knapp außerhalb des FFH- Gebietes werden ca. 2.250 m² des LRT 9190 überbaut. Dieser Verlust ist in Hinblick auf die Lage außerhalb des FFH- Gebietes und den Flächenumfang als mittel zu bewerten.“ (Unterlage 2.5 – FFH-VP für das Gebiet „Lutter, Lachte, Aschau (mit einigen Nebenbächen)“, S. 45).

Weiterhin ist der Vorwurf zurückzuweisen, die ermittelten Auswirkungskategorien seien nicht ausreichend. Auf der Planungsebene der Linienfindung müssen die FFH-Betrachtungen beurteilen, ob im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren, in dem die abschließende FFH-

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

höher zu bewerten, sondern der LRT wird als quasi sowieso schon geschädigt hingestellt und damit keine Erheblichkeit konstatiert (siehe Leitfaden S. 37 "Berücksichtigung von Vorbelastungen" und Beispiel aus der FFH-VP Lutter, Lachte, Aschau S.46).

Auswirkungen emissionsbedingter Schadstoffeinträge auf Gewässer können "nur schwer quantifiziert werden" (S. 119 FFH-VP) und daher wird dies unterlassen bzw. ein negativer Einfluss automatisch ausgeschlossen. Über Brückenbauwerke würde es zu Einleitungen von Oberflächenwasser in die Schwienau, die in die Gerdau (Unteres Gerdautal - FFH-Gebiet) fließt und die Hälfte des Wasservorrates der Gerdau darstellt, kommen. In der FFH-VP werden diese potentiellen Einleitungen aus der Schwienau nicht berücksichtigt.

Verträglichkeitsprüfung erfolgt, trotz weiterer möglicher Trassenoptimierungen, Vermeidungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen des FFH- Gebietes durch das Vorhaben zu erwarten sind. Diese Beurteilung ist anhand der hier vorliegenden FFH- Verträglichkeitsprüfungen möglich und auch erfolgt.

Hinsichtlich der Vorbelastung ist zwar auf der einen Seite zu beurteilen, ob im Sinne der Kumulation die Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps durch die B 4 und das Vorhaben A 39 in der Summe zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen könnten. Dies ist jedoch aus mehreren Gründen im zitierten Fall nicht zu erwarten. Zunächst liegt der betroffene Flächenanteil im Vergleich zum Gesamtbestand unter 0,5 %. Weiterhin ist die Vorbelastung für den Erhaltungszustand des LRT und somit auch für die Erheblichkeitsbeurteilung nicht von Relevanz, da für die dauerhafte Sicherung des günstigen Erhaltungszustandes im Gebiet die ungestörten Bereiche von größerer Bedeutung sind als die bereits vorbelasteten und in Randlage befindlichen LRT.

Die Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge werden im Rahmen der FFH- Verträglichkeitsprüfungen berücksichtigt. Dennoch ist anzumerken, dass z.B. der Stickstoffeintrag vornehmlich für nährstoffarme Lebensraumtypen eine relevante Beeinträchtigung darstellt. Für nährstoffreiche LRT, wie der in den vom Vorhaben betroffenen FFH- Gebieten im Schwerpunkt geschützte 91E0* Erlen- Eschen- Auwald, sind Stickstoffeinträge durch den Autoverkehr von untergeordneter Relevanz. Direkteinleitungen in Fließgewässer mit besonderer Bedeutung sind nicht vorgesehen, insbesondere nicht, wenn es sich um FFH- Gebiete oder um Zuflussgewässer handelt.

**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) -LV
Niedersachsen e.V.**

184

1185

Zur FFH-VP Ostheide

Auf den ersten Blick positiv anzumerken ist hier die Ausdehnung des Untersuchungsbereiches auf das gesamte IBA "Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich", da sich südlich des Vogelschutzgebietes bedeutende Bereiche (16 km Entfernung) des Ortolan und der Heidelerche befinden. Allerdings wurde die Beurteilung der Verträglichkeit nur auf das gemeldete SPA bezogen, dieser Teil aber weniger detailliert untersucht, als die von den A39 Varianten gequerten Bereiche (S. 20 FFH-VP Ostheide Teil A). Im Text zur Brutvogelkartierung wurde jedoch bemerkt, daß lediglich Heidelerche und Ortolan zu erfassen waren. Der Neuntöter wird aber ebenfalls im Standarddatenbogen zum Vogelschutzgebiet 2930-401 " Ostheide südlich Himbergen als Anh. I - Vogelart aufgeführt.

Dem Text ist dann zu entnehmen, dass "bei konsequenter Erfassung aller RL-Arten wäre sehr wahrscheinlich eine höhere Bedeutung (teilweise landesweite...) erreicht worden". (CD 5 Unterlage 3.1 , Brutvogelkartierung, Text LK Lüneburg S. 54 ff.)

Somit ist von einer Unterbewertung auszugehen.

Aufgrund der Entfernung des Vogelschutzgebietes „Ostheide südlich Himbergen“ zum Vorhaben von mindestens 1,5 km sowie der vorhandenen Datengrundlage durch das Gebietsmonitoring (2002) für das Vogelschutzgebiet ist die Datenlage im Hinblick auf die Ermittlung erheblicher Beeinträchtigungen des Ortolans und der Heidelerche im Vogelschutzgebiet als ausreichend zu bezeichnen. Im Gegensatz hierzu sind die Untersuchungen auf den Probeflächen im IBA deswegen gerechtfertigt, da hierfür keine systematisch erhobenen Daten vorliegen und das Gebiet von Vorhabensvarianten durchfahren wird. Der Neuntöter wurde im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung mit berücksichtigt. Da er aber weder im Standarddatenbogen noch in den konkretisierten Erhaltungszielen des NLWKN als wertgebende Art und somit als Erhaltungsziel für das Gebiet genannt ist, ist eine Betrachtung des Neuntötters im IBA Hohe Geest für die Beurteilung der erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele im Vogelschutzgebiet nicht zielführend. Hinsichtlich des Vorwurfs einer Unterbewertung des Untersuchungsraumes im Bereiche der Vogelschutzgebietenachmeldung (Probefläche 19) scheint der Einwender die unterschiedlichen Bewertungsmaßstäbe der FFH-/Vogelschutz- RL und des UVPG zu verwechseln. Im Rahmen der FFH- Verträglichkeitsprüfung sind die Erhaltungsziele / wertgebenden Arten des Schutzgebietes (hier Ortolan und Heidelerche) relevant und nicht die Beurteilung der allgemeinen avifaunistischen Bedeutung des Gebietes z.B. nach Wilms, die das Gesamtartenspektrum betrachtet. Ob das Gebiet aufgrund der Kombination von Artnachweisen, Individuendichte und Gefährdungsgrad nun von landesweiter oder nationaler Bedeutung ist, spielt für die FFH-VP keine Rolle. Dennoch sei noch der Hinweis erlaubt, dass bei genauerer Betrachtung der Bestandskarten (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2) der angeblich unterbewertete Bereiche mit der höchsten Bedeutungsstufe belegt ist.

Niedersachsen e.V. (LBU)

6.7 Betroffenheit von FFH-, potentiellen FFH- und IBA- Gebieten

Generell ist zu bemerken, dass die Trassenwahl zu bedeutenden Konflikten mit der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie führen wird. Aufgrund der "mit Gründen versehenen Stellungnahme" der EU-Kommission vom 04.04.2006 wegen unzureichender Umsetzung von Vorschlagsgebieten gem. Art. 4 Abs. der Richtlinie 79/409/EWG (VS-RL) sowie aufgrund der "mit Gründen versehenen Stellungnahme" der EU-Kommission vom 19.12.2005 wegen unzureichender Meldung von Vorschlagsgebieten gem. Art. 4 Abs. 1 der FFH-Richtlinie wird das Land Niedersachsen angemahnt, sowohl für eine Reihe von IBA- Gebieten als auch eine Reihe Lebensraumtypen des Anhangs I bzw. Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie zusätzliche Gebietsvorschläge für das Natura 2000 Netz zu unterbreiten.

Als mögliche Gebiete wären u.a im Untersuchungsraum zu nennen - die Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich als IBA Gebiet - "im Mittel- und Ostkorridor im nördlichen Bereich [liegt] das wertvollste Amphibiengebiet des Untersuchungsraumes[,] . . . das sich bei Altenmedingen . . . bis . . . weiter südlich von Oetzendorf entlang zieht" (Unterlage 1, Raumanalyse, Kap. 4.3.4.4.2 folgende Seite). Hier kommen insgesamt 14 Amphibienarten vor (siehe Stellungnahme zum ROV von J. Plagge, Westersunderberg 1, 29599 Weste vom 12. Juni 2006) - usw..

Die Durchführung einer vertiefenden FFH-Verträglichkeitsprüfung wäre u.a. vor allem wegen des IBA-Gebietes und der außergewöhnlichen Bedeutung des Lebensraumes für Amphibien im Ostkorridor unverzichtbar gewesen! Letztere Artengruppe wurde vermutlich selbst in den FFH-Gebieten nicht vertiefend nach den vom Bundesamt für Naturschutz vorgeschlagenen Methoden untersucht. Denn das entsprechende Methoden-Heft 42 der Angewandten Landschaftsökologie des Bundesamtes fehlt im Literaturverzeichnis (s.Kap. 6.4.2).

Allein wegen etwaiger aus naturschutzfachlicher Sicht bislang unvollständiger Meldungen von Gebieten an die EU-Kommission darf sich hier kein verminderter Schutz für die entsprechenden Gebiete ergeben. Auch sind der Art.12 der FFH-RL und der Art. 4 der VR-RL sowie die entsprechenden europäischen und bundesdeutschen Rechtsprechungen zu beachten. Die FFH-Prüfungen berücksichtigen weder potentiell geeignete FFH-Gebiete und wichtige Gebietsverbindungen noch externe Beeinträchtigungsfaktoren auf bereits gemeldete Gebiete (vgl. EuGHUrteil vom 10.01.2006).

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)

190 583

Abschließend muss festgestellt werden, dass die gesamte FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Vogelmoor (DE 3430-301) wie auch anderer Gebiete und die daraus gezogenen Schlüsse als äußerst mangelhaft und unzureichend einzustufen sind. Einerseits wird betont, dass die Datenlücken zu den vorkommenden Lebensraumtypen und Arten mittels ergänzender Geländeuntersuchungen geschlossen werden konnten, aber schon eine Seite weiter wird eingeräumt, dass von insgesamt sieben dem Niedersächsischen Umweltministerium hier bekannten Lebensraumtypen (LRT) tatsächlich nur zwei nachgewiesen wurden. Ganz offensichtlich wurde hier wohl kaum flächendeckend kartiert, was als grober und schwerwiegender Verfahrensfehler gewertet wird. Alle LRT sind zum Großteil sogar ganzjährig erfassbar! Dazu gehört u.a. auch eine übersehende Pfeifengraswiese mit einem größeren Lungenenzianvorkommen.

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)

190 584

Darüber hinaus möchte ich betonen, dass sich zusätzlich zu der bereits vom NABU-LV ausgeführte faktische EU-Vogelschutzgebiets-Problematik weitere Problemfelder in Bezug auf Natura 2000 und FFH-Gebiete ergeben. Als Beispiel möchte ich hier ältere, bodensaure Stiel- und Traubeneichenwälder westlich Barwedel mit zudem noch größeren Vorkommen der FFH-Prioritätsart des Hirschkäfer benennen. Dazu gehören aber auch die Erlenbruch- und Auwälder der Kleinen Aller im südöstlichen Ehra Holz. In diesem Zusammenhang fällt auch auf, dass die Korridorbreite der Trassensuchräume auffälligerweise und nicht nachvollziehbar unterschiedlich breit sind, so dass das eine oder andere wertvolle Gebiet aus dem Betrachtungsfocus der UVS fällt.

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU)

190 824

Zur FFH-Verträglichkeitsstudie für V25 „Ostheide südlich Himbergen“ Die Studie hat sich erübrigt, da die EU-Kommission Niedersachsen aufgefordert hat weitere Flächen als EU-Vogelschutzgebiet auszuweisen. Dabei drängen sich fachlich geradezu die Bereiche zwischen Wieren, Soltendieck und Bad Bodenteich an, da hier großflächig höher

Siehe auch Kommentar zur ID 1033 - LBU [187] in Kapitel 4.0

Da die Meldung der FFH- Gebiete durch das Land in 2004 abgeschlossen wurde, steht das Netz Natura 2000 diesbezüglich. Gebiete der FFH- Schattenlisten oder weitere als bedeutend eingeschätzte Gebiete, die möglicherweise Lebensraumtypen nach Anhang I oder Arten nach Anhang II beherbergen, sind daher nicht mehr als potenzielle FFH-Gebiete zu betrachten und somit auch keiner FFH-VP zu unterziehen.

Die Forderung, weitere Flächen, die nicht Bestandteil des Netzes Natura 2000 sind, nach dem rechtlichen Schutzregime der FFH- Richtlinie zu prüfen, sind zurückzuweisen.

Ebenso ist die Meldung der Vogelschutzgebiete mit den am 18.11.2006 veröffentlichten Nachmeldevorschlägen des Niedersächsischen Umweltministeriums grundsätzlich abgeschlossen. Beim IBA Hohe Geest handelt es sich nicht um ein Faktisches Vogelschutzgebiet, da dieses nicht in die Gebietsmeldungen mit aufgenommen wurde.

Mit den Nachmeldevorschlägen des Niedersächsischen Umweltministeriums wurde eine Gebietsergänzung des Vogelschutzgebietes Ostheide bei Himbergen zwischen Bodenteich, Wieren und Soltendieck mit dem Schutzziel Ortolan und Heidelerche vorgenommen. Dieses Gebiet wird einer FFH- Verträglichkeitsprüfung unterzogen und diese den Raumordnungsunterlagen ergänzend nachgereicht. Gleichwohl haben das IBA- Gebiet und auch die Gebiete der FFH- Schattenliste eine faunistische und pflanzensoziologische Bedeutung, die in den Schutzgütern Tiere und Pflanzen nach der faktischen Qualität erfasst und entsprechend gewürdigt wurden.

Eine Optimierung der Trasse im Bereich der in der Nachmeldung befindlichen Fläche zur Umfahrung des Gebietes V 25 A findet über den Variantenvergleich GP 61-61 statt.

Die Kartierbereiche in den FFH- Gebieten wurden nicht zum Zwecke der Schutzbeurteilung ausgewählt, sondern in Abhängigkeit der betriebsbedingten Wirkungen der sich im Umfeld befindenden Trassenkorridore, so dass vom Grundsatz her eine flächendeckende Erfassung nicht erforderlich sein muss.

Hinsichtlich des angesprochenen Vogelmoors sei an dieser Stelle ausdrücklich auf den Wunsch der UNB Gifhorn verwiesen, dass Gebiet in den sensiblen Bereichen nicht zu betreten. Aufgrund dessen erfolgte eine intensive Abstimmung mit Herrn Bäter als Gebietskenner über die Biotop- und LRT- Einstufungen.

Bedeutende Biotopkomplexe und faunistische Lebensräume werden im Schutzgut Pflanzen und Tiere berücksichtigt. Die angesprochenen Bereiche stellen jedoch keinen Prüfgegenstand in Bezug auf Natura-2000 und FFH-Gebiete dar, da diese Bereiche nicht als solche gemeldet wurden. Da die Gebietsmeldung weitestgehend abgeschlossen ist, ist eine Nachmeldung nicht zu erwarten. Die unterschiedlichen Breiten der Trassenkorridore sind eine logische Folge der Untersuchungsraumfindung (UVS Stufe I, grobe Raumanalyse). Der Untersuchungsraum sollte so konfliktarm wie möglich sein, daher ist es durchaus gewollt, dass wertvolle Gebiete außerhalb der Trassenkorridore liegen.

Mit den am 18.10.2006 veröffentlichten Nachmeldevorschlägen des Niedersächsischen Umweltministeriums ist die Bundesrepublik Deutschland ihren Verpflichtungen zur richtlinienkonformen Ausweisung von Vogelschutzgebieten nachgekommen.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Ortolandichten als im ausgewiesenen Vogelschutzgebiet erreicht werden. Außerdem ist darauf zu verweisen, dass das IBA Hohe Geest zwischen Himbergen und Bodenteich planerisch nicht behandelt wurde. Es handelt sich hier aber um ein faktisches Vogelschutzgebiet, solange das Land Niedersachsen keine geeignete Gebietserweiterung von V25 ausgewiesen hat. Eine sich aus fachlicher Sicht geradezu aufdrängende Erweiterung ist der Bereich zwischen Könau, Bomke und Overstedt, wie die Erfassungen auf Probefläche 19 sowie die hiermit vorgelegten Erfassungen angrenzender Flächen aus dem Jahr 2006 (Bearbeiter: Lars Wellmann) zeigen. Fragwürdig ist außerdem die ständige Berufung auf den ausreichenden Brutbestand in V25, der mit einem guten Erhaltungszustand bewertet wurde. Dies ist eine Momentaufnahme, die auf der Ersterfassung im Jahr 2002 basiert. Es sind bislang keine Daten zur Bestandsentwicklung bekannt. Bei der aktuell raschen Veränderung der Landschaft durch den Anbau von Energiepflanzen für Biogasanlagen, die auch im Vogelschutzgebiet V25 bei Himbergen vermehrt angebaut werden, ist es fraglich, ob sich der festgestellte Bestand halten kann. Nach Unterlagen der Staatlichen Vogelschutzbehörde wird ein Bestand von 30 Brutpaaren des Ortolan gerade noch als günstiger Erhaltungszustand gewertet (aktuell 44 Brutpaare). (Anm.: Die Tabelle 1 zur Anlage 2 - Wertstufeneinteilung - liegt dem Vorhabenträger vor.)

Das Gebiet deckt allerdings nicht das IBA Hohe Geest vollständig ab, sondern einen weiteren, fachlich begründeten Verbreitungsschwerpunkt von Ortolan und Heidelerche zwischen Wieren, Soltendieck und Bodenteich. Die Vorzugstrasse wurde in diesem Bereich optimiert (Untervariante GP 61-62). In ergänzenden Untersuchungen zu den Raumordnungsunterlagen wird das nachgemeldete Vogelschutzgebiet im Hinblick auf mögliche erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele berücksichtigt.

Die abschließende FFH- Verträglichkeitsprüfung erfolgt durch die Planfeststellungsbehörde. Erst dann werden die Rechtsfolgen der Vogelschutzrichtlinie wirksam. Bis dahin wird auch die Nachmeldung abgeschlossen sein, so dass weder das IBA- Gebiet noch die Gebietserweiterungen - egal in welcher Form - nicht mehr als faktische Vogelschutzgebiete gelten werden. Sie haben dann den normalen Schutzstatus eines Natura 2000- Gebietes.

Der Verweis auf die Beeinträchtigungen von Ortolan und Heidelerche durch Energiepflanzenanbau für Biogasanlagen innerhalb des Vogelschutzgebietes ist dem Vorhabenträger nicht anzulasten.

Der korrekte Ansatz einer FFH-VP ist, die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele (also hier von Ortolan und Heidelerche) im Schutzgebiet zu überprüfen, denn hierfür wurde nach der Vogelschutzrichtlinie das Gebiet letztendlich auch ausgewiesen. Gleichwohl wurden die Beeinträchtigungen von Ortolan und Heidelerche, die in das aktuelle gemeldete Gebiet hineinwirken können, im Rahmen der FFH-VP überprüft und begründet als nicht erheblich beurteilt (Unterlage 2.9 – FFH- VP für das Gebiet „Ostheide südlich Himbergen“).

Falls die Szenarien des Einwenders, von denen realistisch nicht ausgegangen werden kann, tatsächlich eintreten und der Energiepflanzenanbau den Bestand drastisch reduzieren sollte, wird auch die weiterhin günstige Situation der Arten außerhalb des Gebietes nicht zu einer Verbesserung der Situation im Gebiet führen. Hier würde ja nach dem Einwand die Lebensgrundlage zerstört.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

836

Anlage 6

Stellungnahme zum geplanten Trassenverlauf der A 39 hier: Kammolch-Biotop nordöstlich von Langenbrügge (ca. 72 ha) von Karl-Heinz Köhler

Den Wert des FFH-Gebietes für die Lurche, besonders für den Kammolch, hat die ARGE Bosch-Baader-Jestaedt ausführlich dargestellt und außerdem auf die Bedeutung des Wassernetzes für den Fischotter hingewiesen. Dennoch kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass die geplante Trasse das Gebiet nicht schädige.

Zur Vogelwelt wurden keine relevanten Aussagen getroffen, was der Verfasser hiermit nachholen möchte. Die Arten wurden in den letzten Jahren - nicht alle jährlich - dort nachgewiesen. Die untersuchte Fläche des Langenbrügger Moores beträgt 1,75 qkm. (Anm.: Tabelle mit den Untersuchungsergebnissen liegt dem Vorhabenträger vor.)

Damit kommt dem Gebiet des Langenbrügger Moores schon wegen der Vogelwelt eine nationale Bedeutung (ab 25 Punkte) zu. Selbst wenn man berücksichtigt, dass die o.a. Arten nicht alle jährlich dort als Brutvögel zu werten sind, kommt man doch fast jedes Jahr auf über 25 Punkte! Nahrungsgäste: Weißstorch, Schwarzstorch, Rotmilan. Nimmt man die Bedeutung des Gebietes für die Lurche hinzu, so muss man eine weiträumige Verlegung der Trasse um das Gebiet herum fordern.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

837

Anlage 7

Bereich der Trasse 527

Öchtringer Bach bei Eitzen II

Betrifft NSG Öchtringer Bach , FFH-Schattelliste (Moorschwingrasen)

Mittwoch, 14. März 2007

Grundsätzlich ist gemäß der höchst richterlichen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes im Urteil vom 16. März 2006 zum Flughafen Berlin-Schönefeld (Az: BVerwG 4 A 1078.04) nach dem FFH- Recht der Schutz von Vogelarten nicht von dem Zweck, Lebensraumtypen (dort ebenfalls 91E0*) in einem günstigen Erhaltungszustand zu sichern, mit umfasst. Die FFH- Richtlinie diene der Erhaltung der im Anhang I genannten LRT sowie der Habitate der im Anhang II genannten Arten. „Zu diesen FFH- rechtlich geschützten Arten gehören Vögel nicht.“ Gleichwohl sind die Vögel im Hinblick auf den Schutz ihrer Lebensräume im Rahmen der avifaunistischen Beurteilung im Schutzgut Tiere mit überwiegend landesweiter Bedeutung ermittelt (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2) und in die Variantenvergleiche eingestellt worden. Durch die differenzierte Bewertung, die den jeweiligen Schutzstatus der erfassten Arten berücksichtigt und auch die Großvogelarten gesondert betrachtet, ist dem Vermeidungsgebot Rechnung getragen worden.

Direkteinleitungen in Fließgewässer mit besonderer Bedeutung sind nicht vorgesehen, insbesondere nicht, wenn es sich um FFH- Gebiete, oder wie beim Öchtringer Bach um Naturschutzgebiete, handelt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 7).

Das Ilmenautal südlich von Jastorf und die Jastorfer Weiher

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Einleitungen in den Bach werden nicht bearbeitet.

Ilmenau- und Kanalüberquerung

Problematisch ist der FFH-Bereich der Ilmenau- und Kanalüberquerung bei Walmstorf. Durch ein hohes Brückenbauwerk würde die Landschaft sehr belastet werden. Hier ist u.a. ein Vorkommen der Wiesenralle und des Schlagschwirrls.

Wipperatal zwischen Molzen und Masendorf

Hier wird eine Feld- und Wiesenlandschaft durchschnitten, die als Rastgebiet im Herbst für längere Zeit von Bedeutung ist. Sie ist auch z. B. Nahrungsbiotop für Kranich, Schwarzstorch, Rotmilan, Rohrweihe. Im Bereich der Wipperau wurde die Wiesenralle in einigen Jahren festgestellt. Das Gebiet befindet sich auf der FFH-Schattenliste. Auf die NABU-Einwände gegen die WEA-Planung für Molzen und Masendorf wird hingewiesen.

Bereich Pieperhöfen Riestedt

Die Trasse kommt bedenklich nahe an das Teichgebiet Pieperhöfen, insbesondere an den Oberteich heran. Dieses Gebiet hat sich zu einem besonderen Naturreservat entwickelt, das als Brut- und Rastbiotop eine hervorragende Rolle spielt. Hier brüten z. B. seit Jahren Kraniche mit Erfolg (2006 bereits 2 Paare), Rohrweihe, Graureiher und zahlreiche Wasservögel. Die Teiche sind Nahrungsbiotop für den Kormoran und den Eisvogel.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

838

Bereich der Trasse 528 und 534

Diese Trasse durchquert das FFH-Gebiet und im RROP als "Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft" (bzw. Vorranggebiete) oder für Erholung ausgewiesen an mehreren Stellen und macht eine Naturschutzplanung zunichte.

Bereich Altenebstorf Stadorf Wittenwater

Hier wird das Schwienatal auf einer weiten Strecke tangiert und überquert und das Große Bruch gestreift. (potentielles NSG im Landschaftsrahmenplan des LK Uelzen)

Bereich Gerdau Barnsen Bohlsen

Hier wird der Eingriff in das FFH-Gebiet besonders deutlich mit der Überquerung des Gerdau und den wertvollen Randbereichen mit Laubwäldern und kleinen Feuchtbiotopen. Hier leben Waldschneepfe, Feldschwirl, Wiesenralle u.a.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

839

Bereich Holxen Holdenstedt

Hier wird der FFH-Bereich erneut an der Hardau mit der Talaue überquert.

Bereich Aßbruch bei Böddenstedt

Die Biotoptypenkartierung ist offenbar auf Luftbildbasis erfolgt unter Einbeziehung der dem Landkreis bekannten 28a-Biotop. Dies ist ein schwer wiegender Mangel, da eine adäquate Bewertung der Lebensräume nur aufgrund von Geländeerfassungen möglich ist. Besonders betrifft dies Grünlandlebensräume, da hier mit Luftbildern nicht zwischen Intensivgrünland (GI) und dem sehr wertvollen Mesophilen Grünland (GM) unterschieden werden kann.

1. Ist die Datengrundlage in keiner Weise transparent und nachvollziehbar dargestellt.

Auch bei einer großen Datenfülle hätten die Ergebnisse der Biotopkartierung kartenmäßig dargestellt werden müssen.

Angesichts dessen, dass nach Aussage des Erläuterungsberichtes eine Luftbildkartierung mit stichprobenhafter Geländekartierung erfolgt ist, muss davon ausgegangen werden, dass diese die absolute Ausnahme darstellt, dass mithin gerade Grünland nicht qualifiziert erfasst worden ist. Die sich auf eine solche Erfassung stützenden Bewertungen sind daher zurück zu weisen.

Das wiegt besonders schwer, als damit gerade die Wirkungen auf einen im Landkreis sehr defizitären Lebensraumtyp nur sehr unzureichend erfasst worden sind.

Konkret ist am Rande des Aßbruches bei Böddenstedt wertvolles

wurden als „landesweit bedeutsames“ Brutgebiet in die UVS eingestellt. Die Jastorfer Weiher wurden als „regional bedeutsames“ Rastgebiet eingestuft (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 1 und Blatt 2). Die genannte besondere Bedeutung wurden damit im Variantenvergleich ausreichend berücksichtigt.

Grundsätzlich sind Brückenbauwerke mit hohen und weiten Brückenfeldern günstiger zu beurteilen als Dammbauwerke mit kleinen Brückenbauwerken. Die Zerschneidung des Landschaftsbildraumes mit hoher Bedeutung bei Walmstorf wurde im Variantenvergleich GP 15-23 berücksichtigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23, Karte II.12.GP15-23, Blatt 1).

Die genannten Arten und die Funktionen der Wipperau zwischen Molzen und Masendorf als Nahrungsgebiet wurden im Rahmen der Potenzialbewertung berücksichtigt. Die Wipperau wurde in diesem Abschnitt als „landesweit bedeutsames“ Brutvogelgebiet charakterisiert (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, und Blatt 2).

Gleiches gilt für das Teich- und Niederungsgebiet östlich von Pieperhöfen. Dieser Bereich erwies sich darüber hinaus im Rahmen der Rastvogelerfassung als „regional bedeutsam“ (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, und Blatt 2).

Das Schwienatal und das Große Bruch werden sowohl hinsichtlich ihrer bedeutenden Biotopstrukturen als ihrer faunistischen Bedeutung in den Schutzgütern Pflanzen und Tiere gewürdigt. Weiterhin sind die Schutzstatus Vorranggebiet für Natur und Landschaft und Naturschutzgebiet als Bewertungskriterien im Schutzgut Pflanzen berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.4, Blatt 2 sowie Karte II.5, Blatt 2). Die Querungen des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ wurden im Hinblick auf erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Gebietes in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung betrachtet (Unterlage 2.2 – FFH-VP für das Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“). Die angesprochenen Sachverhalte wurden somit umfänglich berücksichtigt und die Ergebnisse in den Unterlagen dokumentiert.

Die kartographische Darstellung des Biotoptypenbestandes zeigt flächendeckend Karte II.3 (Unterlage 1 – Raumanalyse, Karte II.3).

Für die Fragen zur Bestandserfassung der Biotoptypen sei zuerst auf die Fläche des Untersuchungsgebietes in einer Größe von über 1.200 km² verwiesen, auf der ca. 50.000 Biotoptypen abgegrenzt wurden. Dass bei dieser Größe des Untersuchungsgebietes und der Anzahl der abgegrenzten Flächen die eine oder andere Fläche falsch eingestuft wird ist nicht auszuschließen. Bezogen auf die Länge der betrachteten Varianten, kann jedoch auch davon ausgegangen werden, dass sich entsprechende Fehler auf alle Varianten gleichermaßen auswirken. In der Praxis von Biotopkartierungen dieser Größenordnung sind Fehlertoleranzen bis zu 5 % kein Mangel (siehe z.B. Günther, Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (2004): Gegenwart und Zukunft der flächendeckenden Biotop- und Nutzungstypenerfassung in Sachsen-Anhalt). Zudem muss an dieser Stelle drauf verwiesen werden, dass im Zuge des Raumordnungsverfahrens nur Korridore für die Autobahn untersucht werden, die im Zuge der weiteren Planungsphasen einer Konkretisierung für die genaue Lage der Trasse unterliegen.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

Feuchtgrünland von der Trasse direkt betroffen, außerdem ein wertvoller feuchter Eichen-Hainbuchenwald. Mittelbar wird es durch Grundwasserbeeinträchtigungen, Zerschneidung und Verlärmung zu einer irreversiblen Schädigung des gesamten Aßbruch-Bereiches kommen.

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU) **190** 840

Bereich Holdenstedt Wrestedt
Hier werden die natürlichen Bachtäler von Bornbach und Eisenbach überquert.
In diesem Bereich leben Schwarzstorch, Waldschnepfe, Kleinspecht, Grünspecht Schwarzspecht, Gebirgsstelze, Braunkehlchen, Neuntöter, Feldschwirl, Eisvogel, Wiesenweihe, Nachtigall u.a.
Sollte eine andere Trassenwahl als die sogenannte Vorzugstrasse erfolgen und oben genannte Gebiete betroffen sein, so fordern wir eingehendere naturschutzfachliche Untersuchungen.

Die angesprochenen Talräume wurden im Rahmen der Potenzialbewertung der Brutvögel als „national bedeutsam“ eingestuft, vor allem aufgrund ihrer Bedeutung als Nahrungs- und Lebensraum für den Schwarzstorch (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.6, Blatt 2). Die genannte besondere Bedeutung wurden damit im Variantenvergleich ausreichend berücksichtigt.
In der Planfeststellung sind für die festzustellende Trasse weitere Erfassungen zu allen relevanten Artengruppen durchzuführen. Darauf aufbauend sind im Rahmen der Eingriffsregelung die Auswirkungen zu ermitteln und die notwendigen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen detailliert zu bestimmen und umzusetzen.

4.10 Variantenvergleich

Landkreis Lüneburg **4** 921

2. Zu den textlichen Aussagen:

ja
ohne Kommentar

Folgende Aussagen der Raumverträglichkeitsuntersuchung im Hinblick auf die Vorzugsvariante können bestätigt werden (im Vergleich auch zu anderen Varianten):

Günstig:

- Sie hat eine gute Anbindungs- und Erschließungsfunktion,
- sie fördert stark die vorhandene und geplante technische Infrastruktur wie Hafen Lüneburg und Flugplatz
- sie unterstützt durch eine gute Verknüpfung die bedeutende Verkehrsinfrastruktur wie Schiene, B 4, B 209 Richtung Norden sowie B 216
- sie behindert - durch geringere Emissionen und geringere Zerstörung des naturräumlichen Potenzials - Standorte für Erholung und Fremdenverkehr deutlich weniger und ist daher eher geeignet, die Entwicklung in diesen Wirtschaftszweigen zu fördern, sie benötigt insgesamt wie auch im Landkreis Lüneburg sowohl zwischen den Anfangs- und Endpunkten Lüneburg und Wolfsburg wie auch bezogen auf die Länge der Neutrassierung im Landkreis Lüneburg die kürzeste Strecke und weist dadurch sowohl volks- und betriebswirtschaftliche (v.a. Kfz- Betriebskosten) als auch umweltfachliche Vorteile auf (geringerer Energie- und Schadstoffverbrauch).

Landkreis Lüneburg **4** 922

Weniger günstig:

ja
ohne Kommentar

- sie liegt etwas ungünstiger zu Gemeinden mit stark positiver Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung (Reppenstedt, Westergellersen, Amelinghausen)
- sie fördert in nicht so starkem Maße die Entwicklung des produzierenden Gewerbes und wirtschaftsnaher Dienstleistungen in den strukturschwachen Gemeinden im Osten des Landkreises wie eine der weiter östlich geführten Varianten,

Landkreis Lüneburg **4** 928

Zur Vorzugsvariante im Einzelnen:

Von Norden beginnend ergeben sich folgende Einschätzungen:

1. Das FFH-Gebiet "Ilmenautal" wird aufgrund der bereits vorhandenen Brücke nicht berührt bzw. aufgrund der Vorbelastung geringer beeinträchtigt als bei Schaffung eines neuen Eingriffs an anderer Stelle.

2. Durch die Neutrassierung kann die alte Ostumgehung zurückgebaut werden und wäre daher eine klassische Ausgleichsmaßnahme in puncto "Entsiegelung". Aus Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege ist die Aufhebung der mittigen Zerschneidung des Lüner Holzes und der Neuen Forst eine weitere sinnvolle Kompensationsmaßnahme. Das geteilte Lüner Holz würde dadurch zum größten Waldgebiet im nördlichen Stadtrandgebiet Lüneburg entwickelt werden können. Gleichzeitig wird das Lüner Holz als historischer Waldstandort mit umfangreichen Laubwaldanteilen mit wichtigen Funktionen (Naherholung, Biotopverbund, Stadtklima) weiterentwickelt. Es

Erhebliche Beeinträchtigungen sind für das FFH- Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen durch die Vorzugsvariante der A 39 nicht zu erwarten (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 46).

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
ergibt sich eine gegenüber der vorhandenen Situation verbesserte Lage.				
Landkreis Lüneburg	4	929	ja	
<p>3. Die Eingriffe in den teilweise sensiblen Bereich zwischen Schlieffenkaserne und Bahnstrecke nach Bleckede östlich des Meisterwegs erfordern hohe Ansprüche an Minimierung und Kompensation, zumal sie in erheblichem Maße eine der Grünachsen des Stadtgebiets in ihrer Funktion weitgehend beeinträchtigen und dadurch auch das geplante Wohngebiet deutlich entwerten (vgl. auch Ziel 3.801 des RROP: "Insbesondere die Zentralen Orte haben (...) die Aufgabe, innerörtliche Grün- und Freizeitflächen weitgehend zu erhalten und in Verbindung mit ortsnahe Erholungsgebieten zu entwickeln."</p> <p>4. Im weiteren Verlauf berührt die Trasse (ehemaliges) Kasernengelände, nutzt mehrere 100 m vorhandener Ostumgehung und erschließt dortige Gewerbe- und Industriegebiete. Eingriffe sind dadurch minimiert.</p>				<p>Die Beeinträchtigungen durch den Variantenabschnitt 502 auf die angesprochenen Flächen sind in den Untersuchungen erfasst und in den gesamtplanerischen Variantenvergleich eingestellt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5 und Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung sowie Erläuterungsbericht, S. 139 ff).</p>
Landkreis Lüneburg	4	930	ja	Vorschlag "A"
<p>5. Diskussionswürdig ist aus Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege der Trassenverlauf zwischen den Gelenkpunkten 7 und 50. Hier weicht die Vorzugsvariante von der gewünschten Bündelung mit dem Elbe-Seiten-Kanal ab und verläuft zum Teil dicht an den südwestlichen Ortsrändern von Volkstorf, Vastorf und Gifkendorf. Zudem wird in Höhe Vastorf eine kleinstrukturierte sehr wertvolle Landschaft zerschnitten und auch der Oberlauf des Vierenbaches, der westlich des Elbe-Seiten-Kanals als FFH-Gebiet ausgewiesen ist, wird beeinträchtigt. Insgesamt ist festzustellen, dass die vorgeschlagene Vorzugsvariante gerade in sehr strukturvielfältigen und durch reliefreiche Landschaften mit hin und her springenden Waldkanten verläuft. Das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion in diesem Bereich werden hier weitestgehend entwertet.</p>				<p>Die Variante GP 7-50/2 mit dem Variantenabschnitt 510 erweist sich sowohl bei der UVS als auch bei den Kosten als die geringfügig günstigere (Erläuterungsbericht, S. 148 ff).</p> <p>Der Bündelungsgedanke ist bei dem Vergleich der Variante GP 7-50/1 und GP 7-50/2 berücksichtigt worden. Im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich erweist sich Untervariante GP 7-50/1 mit dem Abschnitt 580 im Vergleich zu Untervariante GP 7-50/2 als die ungünstigere. Deutliche Nachteile hat sie dabei im Schutzgut Menschen-Erholen. Leichte Vorteile weist sie gegenüber der kanalfürneren Trasse GP 7-50/2 im Schutzgut Menschen-Wohnen auf (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50 und Erläuterungsbericht, S. 148 ff).</p> <p>Die Vorzugsvariante schneidet ein Vorsorgegebiet für die Trinkwassergewinnung und verläuft, im Gegensatz zu Trassenabschnitt 580, außerhalb des Vorranggebietes sowie des Trinkwasserschutzgebietes Zone III. Gebiete mit einer besonderen Empfindlichkeit gegen Schadstoffeinträge werden durch die Abschnitte 579 und 510 der Vorzugsvariante nicht geschnitten. Aus Sicht des Schutzgutes Wasser schneidet die Vorzugsvariante günstiger ab als ein Verlauf über den Abschnitt 580 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50, S. 13 und Karte II.15.GP7-50).</p> <p>RV-LG: Aus Sicht des Schutzgutes Mensch - Wohnen wird mit der Wahl der Abschnitte 579 und 589 eine erneute Zerschneidung der Samtgemeinde und die Verlärmung der Ortschaften Wulfstorf, Vastorf und Gifkendorf vermieden. Da die Variante GP 7-50/1 keine landwirtschaftlichen Flächen berührt und die Trasse sowie die geplanten Bauwerke nicht in der freien Landschaft (an den Waldrändern) verläuft, ist sie zudem sowohl aus Sicht des Landschaftsbildes als auch aus landwirtschaftlicher Sicht günstiger</p>
Landkreis Lüneburg	4	935	ja	
<p>Die Vorzugsvariante ist im Hinblick auf den Lärmschutz insofern günstiger als die anderen untersuchten Varianten, als in den Teilen, in denen sie die Ostumgehung mitnutzt, keine neue Schallquelle erzeugt, sondern lediglich eine bestehende - geringfügig - erhöht und im Bereich des zurückzubauenden Abschnitts diese sogar aufhebt. Allerdings tangiert sie in unterschiedlichem Abstand und mit unterschiedlicher Anzahl tatsächlich oder potenziell (Planungen) eine Reihe von Siedlungsbereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lüne, Stadt Lüneburg - Lüne- Moorfeld, Stadt Lüneburg (im Bereich des Rückbaus Entlastung) - "Schlieffenkaserne" (gepl.) Stadt Lüneburg (tlw. erheblich betroffen) - Barendorf - Volkstorf - Gifkendorf - Wendisch Evren 				<p>Die lärmtechnischen Beeinträchtigungen durch die A 39 sind nach den für die Planung von Straßenbauvorhaben geltenden gesetzlichen Vorgaben (BImSchG und 16. BImSchV) für jeden einzelnen Variantenabschnitt ermittelt und dargestellt worden. Darüber hinaus sind die Beeinträchtigungen durch die A 39 oberhalb des Orientierungswertes nach DIN 18005 ermittelt und dargestellt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 56 f und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und S. 16 ff sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 3 ff).</p>

Ausdrücklich zu begrüßen ist allerdings, dass die Gemeinde Melbeck endlich

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
durch die A 39 vom außerordentlich störenden und gesundheitsschädigenden Durchgangs- und Schwerverkehr entlastet werden wird.				
Landkreis Uelzen	5	438	ja	
6. Schutzgutübergreifender Variantenvergleich GP 15-23				
In der Tabelle 10.1 wird die Entscheidungsrelevanz der Schutzgüter dargestellt. Aus Sicht der UNB fehlt die Berücksichtigung der Schutzgüter - Menschen-Erholen : Bewertung GP 15 - 23/1 mit fünf Kästen (sehr ungünstig) - Boden : Bewertung GP 15 - 23/1 mit drei Kästen (weniger günstig) - Wasser-Oberflächengewässer : Bewertung GP 15 - 23/1 mit vier Kästen (ungünstig) - Landschaft : Bewertung GP 15 - 23/1 mit fünf Kästen (sehr ungünstig)				Die Hinweise und Bedenken des Landkreises wurden bereits in den Kapiteln 4.01 (ID 433), 4.02 (ID 434), 4.03 (ID 435), 4.04 (ID 435) und Kapitel 4.06 (ID 437) kommentiert. Die schutzgutbezogenen Erläuterungen bestätigen den durchgeführten Vergleich und die Variantenentscheidung im Vergleich GP15-23 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23).
Es ergibt sich somit keine klare Präferenz der Variante 1 (GP 15 - 23/1). Dies unterstreicht die ergänzende Bewertung der Beeinträchtigungen beider Varianten in Bezug auf das FFH-Gebiet Ilmenautal mit Nebenbächen. Die Variante 2 kreuzt das Gewässersystem der Ilmenau nur an einer Stelle mit bereits vorhandener Vorbelastung (Kreuzungsbauwerke in hoher Dichte). Zudem tritt hier eine Bündelung von Kreuzungsbauwerken über die Ilmenau und den ESK auf, die zu einer Minimierung der Beeinträchtigung führen würde. Die Brückenbauwerke der Variante 1 beeinträchtigen ökologisch wertvollere Gewässerabschnitte des FFH-Gebietes mit geringerer Vorbelastung. Hier würde statt einer punktuellen Vernichtung von FFH-Lebensraumtypen wie bei der Querung des FFH-Gebietes mit einem Brückenbauwerk bei Walmstorf eine erhebliche Beeinträchtigung von Erlen-Eschenwald in kleinräumiger, also störungsempfindlicherer Ausprägung an zwei räumlich getrennten FFH-Gewässern (Gerdau, Bornbach) sowie dem aus Sicht der UNB naturschutzfachlich gleichwertigen Eisenbach stattfinden. Im Bereich der Variante 1 sind zudem zwei Naturschutzgebiete in der Planung des NLWKN-Betriebsstelle Lüneburg, die das Erfordernis der naturschutzfachlichen Flächensicherung verdeutlichen : - Oberes Gerdautal (grenzt von Westen an die geplante Gerdauquerung heran) - Bornbach (Abgrenzung noch nicht bekannt).				
Die Ergebnisse der UVS für den Untervariantenvergleich GP 15 - 23 können von der UNB nicht nachvollzogen werden und sind bezüglich der obengenannten Argumente zu überprüfen.				
Landkreis Uelzen	5	444	ja	
6. Schutzgutübergreifender Variantenvergleich GP 21 - 36				
Aus Sicht der UNB entfalten die Schutzgüter Pflanzen/Biotop und Landschaft ebenfalls Entscheidungsrelevanz, da entgegen der Darstellung der UVS hier keine Gleichwertigkeit der Varianten gesehen wird. In beiden Schutzgutbewertungen ist die günstigere Variante GP 21-36/1, so dass das Ergebnis der Gesamtrichtung sich wesentlich deutlicher darstellt.				Die Hinweise und Bedenken des Landkreises wurden bereits in den Kapiteln 4.01 (ID 439), 4.02 (ID 440 und 441) und Kapitel 4.04 (ID 471) kommentiert. Die Variante GP 21-36/2 weist lediglich bei 2 der 8 verwendeten Kriterien im Schutzgut Landschaftsbild, nämlich bei den Damm- und Brückenbauwerken, deutlich höhere Beeinträchtigungen auf. Bei 4 der übrigen Kriterien weist sie, auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die B 4, jedoch deutlich geringere Beeinträchtigungen auf (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36, S. 23). Die schutzgutbezogenen Erläuterungen bestätigen den durchgeführten Vergleich und die Variantenentscheidung im Vergleich GP21-36 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36). Da die belangübergreifende Variantenentscheidung dem Ergebnis der UVS folgt (Erläuterungsbericht, S. 174), ist die Diskussion über die Deutlichkeit der Ergebnisse vernachlässigbar.
Landkreis Uelzen	5	445	ja	
B. Untervarianten im Ostkreis Uelzen				
B 1 Untervariantenvergleich GP 7 - 50 (Wendisch-Evern - Solchstorf)				
Der Aspekt der Beeinträchtigung des Vierenbachoberlaufs durch weitgehende Parallellage der Variante 2 fehlt. Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde sind die Untervarianten als gleichwertig anzusehen.				Siehe auch Kommentare in Kapitel 0.5 zur ID 425 - Landkreis Uelzen [5] und ID 931 - LK Lüneburg [4]. Auch wenn die Parallellage der Variante GP 7-50/2 zum Vierenbach in die Variantenbetrachtung mit einbezogen wird, sprechen zahlreiche Schutzgüter gegen eine Gleichbewertung der beiden Varianten (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50, S. 20 f). Im Bereich des Vierenbaches lässt sich die Variante durch Verschiebung nach Südosten noch optimieren, um das Gewässer und das

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				Vorranggebiet für Natur und Landschaft zu meiden.
Landkreis Uelzen	5	446	ja	
B 2 Untervariantenvergleich GP 12 - 17 (Oetzendorf - Oetzen)				Ohne Kommentar
Die Bevorzugung der westlichen Variante ist nachvollziehbar und schlüssig dargelegt.				
Landkreis Uelzen	5	448	ja	
B 4 Untervariantenvergleich GP 9 - 17 (Drögennotorf - Oetzen)				Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planung lag bei Abschluss der Datenrecherche noch nicht vor.
Die Bevorzugung der westlichen Variante ist nachvollziehbar und schlüssig dargelegt.				
Hinweis : Entgegen der textlichen Beschreibung kreuzt die Variante 1 das in Planung befindliche NSG Röbbelbach.				
Landkreis Uelzen	5	452	ja	
4. Schutzgutübergreifender Variantenvergleich 13 - 20				Der formulierte Einwand gibt die Aussage des Gutachters zur Beurteilung der Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes Ostheide nicht korrekt wieder. Aufgrund des Abstandes von mindestens 1,5 km zu den Schutzgebietsgrenzen finden Beeinträchtigungen durch Habitatverlust und Verlärmung innerhalb des Vogelschutzgebiets „Ostheide südlich Himbergen“ nicht statt (Unterlage 2.9 – FFH- VP für das Gebiet „Ostheide südlich Himbergen“).
Die Gesamtreihung ergibt insgesamt eine Bevorzugung der Variante 1 und stellt in den Variantenvergleich auch die Berücksichtigung möglicher Beeinträchtigungen des IBA-Gebietes Ortolan/Heidelerche sowie möglicher Folgewirkungen auf das Vogelschutzgebiet Ostheide bei Himbergen mit ein. Aus Sicht der UNB werden die Wertungen grundsätzlich mitgetragen. Auf große Bedenken stößt allerdings die Schlussfolgerung, dass durch die derzeitige Einstufung des Erhaltungszustandes der Vorkommen von Ortolan und Heidelerche, der mit "Gut" und "Sehr gut" bewertet wurde, alle Beeinträchtigungen wie Habitatverlust und Verlärmung hinsichtlich der Bewertung der Erheblichkeitsschwelle zu vernachlässigen seien. Hier gilt auch bei derzeitigem Erhaltungszustand das Verschlechterungsverbot und die gleichzeitige Gewährleistung von Entwicklungspotenzial hinsichtlich vorhandener Lebensräume als auch einer Wiederbesiedlung von in den 1970er Jahren aufgegebenen, weiter westlich gelegenen Besiedelungsarealen.				
Jedoch werden die Beeinträchtigungen der vorhandenen Habitatstrukturen (kleinräumiger Wechsel zwischen Acker und Gehölzen) für Ortolan und Heidelerche innerhalb des IBA- Gebietes „Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich“ als nicht erheblich für den Erhaltungszustand der Arten im Vogelschutzgebiet „Ostheide südlich Himbergen“ beurteilt. Dies liegt daran, dass der Erhaltungszustand des Ortolans sowohl bezüglich der Habitate als auch der Art innerhalb des Vogelschutzgebiets als „gut“ und der der Heidelerche als „sehr gut“ eingestuft wird, so dass die Populationen im Gebiet selbst, welches mit der FFH-VP zu überprüfen war, dauerhaft gesichert sind.				
Auch werden beide Arten zukünftig weitere Verbreitungsschwerpunkte außerhalb des Vogelschutzgebietes aufweisen, welche die Beeinträchtigungen der Arten durch das Vorhaben relativieren.				
Landkreis Uelzen	5	454	ja	
2. Schutzgutübergreifender Variantenvergleich 20 - 29				Siehe auch Kommentar zur ID 459 - Landkreis Uelzen- [5] in diesem Kapitel.
Die Kriterien Schutzgut Fauna, Oberflächenwasser sowie Landschaft werden in der Auswirkungsprognose hoch bewertet. Die Entscheidungsrelevanz entfaltet sich aufgrund eindeutiger Unterschiede der Varianten 1 und 2. Die hohe Wertigkeit der betroffenen Schutzgüter im Verlauf der Variante 1 begründet sich überwiegend durch die Querung der kleinräumig gegliederten Niederungslandschaft der Bodenteicher Seewiesen.				
Im Hinblick auf das Schutzgut Tiere begründet sich der Vorteil von Variante GP 20-29/2 vor allem aufgrund der Betroffenheiten in den Aspekten Brutvögel und Amphibien (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 12). Bei den Brutvogellebensräumen haben hier die Bodenteicher Seewiesen nur einen kleineren Anteil an der insgesamt hohen Betroffenheit potenziell landesweit und national bedeutsamer Lebensräume. Gleichmaßen ausschlaggebend sind hier die nördlich der Seewiesen gelegenen hohen Potenziale als Ortolan-, und Heidelerchenlebensräume. Auch südlich der Seewiesen sind die Feldflure bedeutsam für Offenlandbewohner unter den Vögeln. Aus diesen Bereich gibt es auch Grauammernachweise. Und natürlich besitzt auch der Bereich um das Langenbrügger Moor, nicht zuletzt aufgrund des Potenzials als Nahrungsraum für den Kranich, eine hohe Wertigkeit.				
Bei den Amphibien dagegen begründet sich der deutliche Nachteil von Variante GP 20-29/1 vor allem mit der Querung des sehr bedeutsamen Amphibienlebensraumes im Bereich des Langenbrügger Moores. Hier konnten insgesamt 9 Amphibienarten nachgewiesen werden, darunter die stark gefährdeten bzw. gefährdeten Arten Laubfrosch, Kammolch, Kreuzkröte, Knoblauchkröte und Moorfrosch. Ein Kammolchgewässer würde bei der gegebenen Trassenführung im Nordbereich verloren gehen. Auch die unmittelbare Querung ist sehr negativ im Hinblick auf die damit einhergehenden Trennwirkungen zu beurteilen. Die Bestände im Bereich der Bodenteicher Seewiesen sind				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Landkreis Uelzen

5

457

ja

3. Schutzgutübergreifender Variantenvergleich 20 - 39

Im Unterschied zum Untervariantenvergleich GP 20-29 wird die Entscheidungsrelevanz der Schutzgüter hier nicht breitgefächert betrachtet, sondern der Schwerpunkt auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere gelegt. Die Konfliktschwere der Schutzgüter Boden, Grundwasser und Landschaft, die im Bereich der Variante 1 besondere Bedeutung besitzen, gehen aus Sicht der UNB unterbewertet in die Gesamtwertung ein. Gerade die Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft mit der stärksten visuellen Überprägung der Landschaft im Vergleichsraum mit über 20 Brückenbauwerken und ca. 3 km langen Dämmen in einem hoch empfindlichen Landschaftsraum durch die Variante 1 sollte hier stärker gewichtet werden. Die UVS nennt auf S. 32 eine Aufnahme der Varianten 1 und 3 für den Teilvariantenvergleich GP 13 - 46. Die Variante 2, die aus Sicht der UNB wesentlich geringere Beeinträchtigungen im Gebiet der Bodenteicher Seewiesen verursachen würde, wird nicht weiterverfolgt, obwohl sie geringere Auswirkungen als Variante 3 bei den entscheidungsrelevanten Schutzgütern Pflanzen und Tiere aufzeigt.

dagegen deutlich weniger bedeutsam. Außer Knoblauchkröte und Moorfrosch wurden nur nicht gefährdete Arten in zumeist kleinen Beständen nachgewiesen.

Die Variante GP 20-39/1 ist im Schutzgut Tiere zwar im Hinblick auf die Betroffenheit von Brutvogelflächen ungünstig einzustufen und ungünstiger als Variante GP 20-39/2. Ansonsten ist sie jedoch bei allen anderen Teilfunktionen im Schutzgut Tiere aufgrund der weitgehenden Führung durch Ackerfluren und der Bündelung mit dem Elbe-Seitenkanal günstiger bzw. deutlich günstiger als Variante GP 20-39/2 einzustufen, vor allem im Hinblick auf Amphibienpopulationen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-39, S. 14 ff). Hinsichtlich der weiteren Schutzgüter ergeben sich unabhängig von deren Gewichtung im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich insbesondere aus der gut 3 km längeren Trassenführung die höheren Betroffenheiten. Die Variantenlänge resultiert daraus, dass die Variante aus der Parallellage des ESK in den Ostkorridor nahezu von West nach Ost verläuft. Unter anderem wurde diese Variantenführung aus diesem Grunde über alle Belange hinweg verworfen und die günstigere Variantenführung im „Mittelkorridor“ über den Vergleich GP 20-37 überprüft (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-37).

Hinsichtlich der Querung der Bodenteicher Seewiesen werden die Anregungen des Landkreises Uelzen aufgegriffen und in einem weiteren Variantenvergleich nochmals überprüft (Variantenvergleich GP 61-62). Dieser Vergleich kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund des Unterschiedes in der UVS infolge der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet durch Variante GP 61-62/1 der optimierten Trasse in Form der Untervariante GP 61-62/2 der Vorzug zu geben ist.

Landkreis Uelzen

5

458

ja

C. Herleitung der Teilvarianten im Landkreis Uelzen

Ohne Kommentar

Im Kreisgebiet Uelzen wurden 9 Untervariantenvergleiche mit 19 Alternativvarianten durchgeführt. Die folgenden Teilstücke wurden wie in folgender Tabelle dargestellt im Rahmen des Untervariantenvergleichs bewertet :

Teilvariante GP 2-17:

Untervariante GP 7-50:
Wertung günstiger: 578/510 (Bestandteile der Teilvariante GP 2-17/1 bzw. GP 13-46/1)
Wertung ungünstiger: 579/580

Untervariante GP 12-17:
Wertung günstiger: 519 (Bestandteil der Teilvariante GP 2-17/1 bzw. GP 13-46/1)
Wertung ungünstiger: 520/521

Untervariante GP 8-17:
Wertung günstiger: 514/515/519 (Bestandteile der Teilvariante GP 2-17/1 bzw. GP 13-46/1)
Wertung ungünstiger: 514/516/521 + 512/518/523

Untervariante GP 9-17:
Wertung günstiger: 517/521 (Bestandteile der Teilvariante GP 2-17/2 bzw. GP 13-46/2)
Wertung ungünstiger: 513/518/523

Teilvariante GP 13-46:

Untervariante GP 15-23:
Wertung günstiger: 528/534/535
Wertung ungünstiger: 527/531/537 (Teilstück 537 sowohl in ungünstigeren Varianten als auch in günstigeren Varianten enthalten gewesen.)

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
------------	------	----	------------------	--------------

Untervariante GP 21-36:
Wertung günstiger: 530/539/548 (539 Bestandteil der Teilvariante GP 2-17/1 bzw. GP 13-46/1)
Wertung ungünstiger: 534/536/546 (Teilstück 546 sowohl in ungünstigeren Varianten als auch in günstigeren Varianten enthalten gewesen.)

Untervariante GP 13-20:
Wertung günstiger: 521/525/531 (521/525 Bestandteile der Teilvarianten GP 2-17/1 und 2 bzw. GP 13-46/1 und 2), (531 Bestandteil der Teilvariante GP 2-17/2 bzw. GP 13-46/2)
Wertung ungünstiger: 522/526/532 (522 und 526 Bestandteile der Teilvariante GP 13-46/3)

Untervariante GP 20-29:
Wertung günstiger: 537/540 (Teilstücke sowohl in ungünstigeren Varianten als auch in günstigeren Varianten enthalten gewesen.)
Wertung ungünstiger: 538/547 (Teilstück 538 sowohl in ungünstigeren Varianten als auch in günstigeren Varianten enthalten gewesen und Bestandteil der Teilvariante GP 2-17/2 bzw. GP 13-46/2.)

Untervariante GP 20-39:
Wertung günstiger: 538/546/557/559 (Teilstücke 538 und 546 sowohl in ungünstigeren Varianten als auch in günstigeren Varianten enthalten gewesen und Bestandteile der Teilvariante GP 2-17/2 bzw. GP 13-46/2.)
Wertung ungünstiger: 537/540/549/552/558/559 + 537/541/544/545/551 (Teilstücke 537 und 540 sowohl in ungünstigeren Varianten als auch in günstigeren Varianten enthalten gewesen. Teilstücke 544, 545 und 551 Bestandteile der Teilvariante GP 2-17/2 bzw. GP 13-46/2.)

Landkreis Uelzen

5 459

ja

Zur Problematik der Untervariantenbewertung im Bereich der Bodenteicher Seewiesen

Die Doppelnennung der Teilstücke 537 - 538 - 540 - 546 zeigt die Schwierigkeit der Untervariantenfindung im Bereich der Bodenteicher Seewiesen auf. Wird das Teilstück 538 (Querungsstrecke) mit gleichlangen Alternativen verglichen, schneidet es in seiner umweltfachlichen Wertigkeit höher ab. In Verbindung zu einem südlichen Anschlusspunkt (GP 39) treten die Schutzgüter der Seewiesenregion in der Gesamtrelevanz in ihrer Bedeutung soweit zurück, dass sie sogar Bestandteil der Teilvariante GP 13 - 46 werden. Die Ergebnisse der Untervariantenprüfung GP 20 - 29 sind in der Untervariantenprüfung GP 20 - 39 nicht zum Tragen gekommen und finden aufgrund dieser Wertung letztendlich Eingang in der Vorzugsvariante. Die einzige Alternative außerhalb der "B 4-Variante" zur Querung der Seewiesen ist die Weiterprüfung der Untervarianten GP 20-39/2 und GP 20-30/3 im Hinblick auf die Zusammensetzung der Teilvarianten. Die Aufnahme der Variante GP 20-39/3 sollte entsprechend der textlichen Beschreibung der UVS in eine Teilvariante aufgenommen werden. Dies trifft mit der Bildung der Teilvariante GP 13 - 46 nur teilweise zu. Der "Knackpunkt" bei einer östlich um die Seewiesen führenden Variante ist die Schwierigkeit der Anbindung an GP 37. Das Verbindungsteilstück 554 führt zu einer Verlärmung des östlichen Wittingen.

Die Untervariante GP 20 - 29/2 mit den günstiger bewerteten Teilstücken 537/540 wird vermutlich deshalb nicht weiterverfolgt. Diese stellt aus Sicht der UNB aber einen geeigneteren Bestandteil einer östlichen Teilvariante dar.

Landkreis Uelzen

5 460

ja

1. Herleitung Teilvariante GP 2 - 17 (nördlicher Ostkorridor Lüneburg - Oetzen)

Die Auswahl der Teilstücke für die Teilvariante 2- 17 ist aus Sicht der UNB nachvollziehbar und schlüssig. Es werden zwei parallel zueinander verlaufende Varianten im Nordosten Uelzens verglichen. Die Ergebnisse der Untervariantenvergleiche sind zu 100 % eingearbeitet worden. Es werden keine Teilstücke, die zu ungünstigeren Untervarianten gehörten, verwendet.

Landkreis Uelzen

5 461

ja

2. Herleitung der Teilvariante GP 13 - 46 (südlicher Ostkorridor Oetendorf - Wolfs- burg)

Die Auswahl der Teilstücke für die Teilvarianten GP 13 - 46/ 1-3 stößt aus Sicht der UNB auf Bedenken. Während die Variante 1 nach obengenanntem Beispiel die Teilstücke der günstigeren Untervarianten mit dem noch nicht beschriebenen Teilstück 529 (Hanstedt II - Holdenstedt - B4) kombiniert, enthält die Variante 2 die ungünstigeren Teilstücke 538 (Seewiesenquerung)

Siehe Kommentar zur ID 391 - Flecken Bad Bodenteich [69] in Kapitel 0.5
Zunächst bleibt festzuhalten, dass die Unterschiede der Varianten GP 20-29/1 und GP 20-29/2 relativ gering sind, insbesondere in den Schutzgutbereichen Tiere und Pflanzen. Gegen die Variante GP 20-29/1 spricht unter anderem auch die dichte Führung am FFH- Gebiet „Kammolchbiotop bei Langenbrügge“ sowie die wasserhaushaltliche Situation, wobei letztere i.d.R. durch die heutigen bautechnischen Möglichkeiten beherrschbar ist (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 20-29, S. 20 ff).
Die Bedeutung der Seewiesen wird daher nicht durch die längeren Variantenabschnitte relativiert. Sie ist auch im kurzen Vergleich GP 20-29 nicht herausragend.

Hinsichtlich der Querung der Bodenteicher Seewiesen werden die Anregungen des Landkreises Uelzen aufgegriffen und in einem weiteren Variantenvergleich nochmals überprüft (Variantenvergleich GP 61-62).

Die genannten Variantenabschnitte sind Bestandteile der Untervariante GP 13-20/2, die im Untervariantenvergleich GP 13-20 ungünstiger abschneidet. Die hier zu der ungünstiger bewerteten Variante gehörenden Abschnitte sind im Teilvariantenvergleich GP 13-46 wiederum Bestandteil der Teilvariante GP 13-46/3, um eine östliche Trassenführung mit einer westlichen und einer mittleren vergleichen zu können. Dabei ist es auch möglich, dass zunächst zu einer ungünstigeren Untervariante gehörende

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>und 546 (ESK-Kanal bei Lüder) und die Variante 3 sogar fünf weitere ungünstiger gewertete Teilstücke (522, 526, 544, 545, 551). Für das Gebiet des Landkreises Uelzen bedeutet diese Teilvariantenzusammenstellung, dass die Teilvariante 3 keine günstigeren Teilstücke enthält und daher keine Alternative zur Teilvariante 2 darstellen kann.</p>				<p>Abschnitte aufgrund der geringeren negativen Auswirkungen innerhalb aller Abschnitte einer Teilvariante die Abschnitte Bestandteil der günstigeren Teilvariante werden können. Das gilt auch für die Abschnitte 544, 545 und 551 als Bestandteile der Untervariante GP 20-39/3 und der Teilvarianten GP 13-46/3.</p>
<p>Landkreis Uelzen</p>	<p>5</p>	<p>462</p>	<p>ja</p>	
<p>3. Abgleich der Wertung der UVS mit den Beeinträchtigungen der Landwirtschaft und der entstehenden Kosten</p>				<p>Siehe auch Kommentar zur ID 391 - Flecken Bad Bodenteich -, Kapitel 0.5</p>
<p>Im Gesamtvergleich der Untervarianten hinsichtlich der UVS, Landwirtschaft und der Kosten wird die Entscheidung über die zu bevorzugenden Untervariante GP 20 - 39 auf den großräumigeren Teilvariantenvergleich GP 13 - 46 verschoben (siehe S. 186 der allgemein verständlichen Zusammenfassung), obwohl die Wertung Landwirtschaft und Kosten klar gegen die Variante 1 und die damit verbundene Seewiesenquerung sprechen. Die beabsichtigte Verschiebung der Entscheidung findet faktisch nicht statt, da - wie in der textlichen Beschreibung dargelegt - nur der nordwestliche Teil von GP 20 - 39/1 und der südöstliche Teil von GP 20 - 39 /3 in die weitere Betrachtung einfließen. Diese Entscheidung widerspricht aus Sicht der UNB der eigentlichen Absicht, die erforderliche Auswahl nicht vorwegzunehmen.</p>				<p>Die Teilvariante GP 13-20/1 wird gesamtplanerisch aufgrund der sehr deutlichen Unterschiede in der UVS gegenüber der Teilvariante GP 13-20/2 bevorzugt (Erläuterungsbericht, S. 177). Die Abschnitte 522 und 526 sind, im Gegensatz zu Abschnitt 532, Bestandteil der Teilvarianten GP 13-46/3, um auch eine östliche Trassenführung unter Berücksichtigung des Abschnittes 533 und der sich daran im Süden anschließenden Abschnitte in die gesamtplanerische Abwägung einstellen zu können. Eine rein landkreisweise Betrachtung von Kreisgrenzen überschreitenden Varianten wird nicht durchgeführt.</p>
<p>Eine ähnliche Variantenfindung trifft bei der Gesamtwertung der Untervariante GP 13 - 20 zu. Obwohl die Belange der Landwirtschaft und die Kosten eindeutig gegen die Vorteile der Variante 1 in der UVS sprechen, wird die Variante 1 bevorzugt. Es ist daher nicht nachzuvollziehen, wieso die Variante 2 dann Teilstück der Teilvariante GP 13 - 46 wird. Die Einbindung in eine großräumigere Teilvariante kann kaum zu einer Aufwertung der bereits getroffenen Ergebnisse führen.</p>				
<p>Landkreis Uelzen</p>	<p>5</p>	<p>463</p>	<p>ja</p>	
<p>D. Teilvariantenvergleiche im Landkreis Uelzen</p>				<p>ohne Kommentar</p>
<p>D 1 Teilvariantenvergleich GP 2 - 17 (nördlicher Ostkorridor Lüneburg - Oetzen)</p>				
<p>Die Bevorzugung der Teilvariante 1 stellt aus Sicht der UNB eine logische Folge der Untervariantenvergleiche dar und wird durch die Wertung im Gesamtvergleich (Landwirtschaft und Kosten) eindeutig bestätigt</p>				
<p>Landkreis Uelzen</p>	<p>5</p>	<p>464</p>	<p>ja</p>	
<p>D 2 Teilvariantenvergleich GP 32 - 46 (West- und Ostkorridore im Süden der Untersuchungskorridore)</p>				<p>Grundsätzlich werden über die Ausführungen des Landkreises die Ergebnisse des Variantenvergleiches bestätigt.</p>
<p>Die Teilvarianten liegen außerhalb des Landkreises Uelzen.</p>				<p>Die jeweiligen Auswirkungen resultieren aus allen Variantenabschnitten, so dass es durchaus möglich ist, dass die Hauptkonflikte nicht von den herausgegriffenen Abschnitten verursacht werden, sondern von den hier nicht angesprochenen.</p>
<p>D 3 Teilvariantenvergleich GP 13 - 46 (Ostkorridor Oetzen - Wolfsburg)</p>				
<p>Der Variantenvergleich GP 13 - 46 wird durch drei Varianten gebildet :</p>				
<p>Teilstücke der Variante 1:</p>				
<p>521, 525: Beide Teilstücke wurden bereits im Untervariantenvergleich als günstigere Variante im Vergleich zu 522/526 (Bestandteil der Teilvariante GP 13-46/3) gewertet.</p>				
<p>529: wurde bisher nicht beschrieben</p>				
<p>539: Teilstück wurde im Untervariantenvergleich GP 21-36 als günstiger gewertet.</p>				
<p>560: B4 ab Sprakensehl nach Süden</p>				
<p>Die Variante 1 wird als ungünstigste Variante beurteilt, da sich folgende Beeinträchtigungen ergeben :</p>				
<p>Vorteile der Variante:</p>				
<ul style="list-style-type: none"> - weitgehende Bündelung der Variante mit der Trasse der B 4 und der Ortsumgehung Uelzen - keine zweite Verlärmungstrasse parallel zur B 4 - geringe Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser 				
<p>Nachteile der Variante:</p>				
<ul style="list-style-type: none"> - Beeinträchtigungen beim Schutzgut Mensch - größte Flächenverluste beim Schutzgut Biotope 				
<p>Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch - Erholen finden überwiegend im Süden der Variante 1 (LK Gifhorn) und im Bereich des</p>				

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Teilstückes 529 (Hardautal, Stederau) statt. Diese Wertung führt zum Ausscheiden dieses Variantenabschnitts bei der Hauptvariantenfindung im Westkorridor.

Die Beeinträchtigung von Biotopen der Wertstufen V und VI (Laub- und Feuchtwälder) finden ebenfalls überwiegend im Teilstück 529 und im LK Gifhorn statt.

Landkreis Uelzen

5

466

ja

Teilstücke der Variante 3:

522, 526 (Die Teilstücke wurden im Untervariantenvergleich BP 13-20/2 bereits als ungünstigere Teilstücke im Vergleich zu den Teilvarianten 1 und 2 bewertet.), 533,542,

544, 545 (Die Teilstücke wurden im Untervariantenvergleich 20-39/3 bereits als ungünstigere Variante gewertet.), 551, 563, 568, 582 (LK Gifhorn).

Die Teilvariante 3 muss zwangsläufig bei bereits überwiegend als ungünstig gewerteten Teilstücken im Untervariantenvergleich als ungünstigere Teilvariante gewertet werden.

Grundsätzlich werden über die Ausführungen des Landkreises die Ergebnisse des Variantenvergleiches bestätigt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 13-20). Dennoch ist anzumerken, dass das Herausgreifen von einzelnen Variantenabschnitten, die bereits Teil eines vorherigen Variantenvergleichs waren und die mit dem Ergebnis jenes Vergleiches zu beurteilen methodisch nicht korrekt ist. Die jeweiligen Auswirkungen resultieren aus allen Variantenabschnitten der jeweiligen Variante, so dass es durchaus möglich ist, dass die Hauptkonflikte nicht von den herausgegriffenen Abschnitten verursacht werden, sondern von den hier nicht angesprochenen.

Landkreis Uelzen

5

467

ja

E. Herleitung und Vergleich der Hauptvarianten im Landkreis Uelzen

Die Hauptvariantenfindung wurde aus Sicht der UNB aus den günstigeren Teilvarianten hergeleitet.

Die Teilvariante 2 hätte nach Wertung der UNB die Untervariante GP 20-39/2 bzw. die Teilstücke 537 - 540 - 549 - 554 enthalten müssen.

Die Hauptvarianten GP 1-46/1 und 2 unterscheiden sich in ihrer Wirkung auf die zu bewertenden Schutzgüter erheblich voneinander. Während die Westvariante GP 1-46/1 die größeren Waldgebiete mit hohem faunistischen Lebensraumpotenzial und wichtigen Rotwildeinstandgebieten beeinträchtigt, zerschneidet die Ostvariante GP 1-46/2 offenlandgeprägte Bereiche mit höherer Bedeutung für Rast- und Brutvögel sowie für Amphibien. Da die Westvariante zudem 10 % länger ist, finden hier größere Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Pflanzen/Biotope statt. Besondere Bedeutung in der Vorzugsvariantenfindung fällt auch der Auswirkungsprognose des Schutzgutes Menschen-Erholen zu. Die Westvariante führt im Vergleich zur Ostvariante zu doppelt zu hohen Beeinträchtigungen von hoch bedeutsamen Landschaftsräumen durch Zerschneidung und Verlärmung.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

Die Ergebnisse der Vergleiche Landwirtschaft, Kosten, Verkehrsuntersuchung und Raumverträglichkeitsuntersuchung unterstützen das Ergebnis der UVS. Das Ergebnis des Hauptvariantenvergleichs ist aus Sicht der UNB insgesamt schlüssig abgeleitet und nachvollziehbar.

Landkreis Uelzen

5

468

ja

Aus Sicht der UNB beinhaltet die Vorzugsvariante für den Landkreis Uelzen folgende Vorteile :

- keine Zerschneidung von Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten
- keine erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten (FFH-/VSG)
- keine Zerschneidung von größeren Laubwaldgebieten

Aus Sicht der UNB beinhaltet die Vorzugsvariante für den Landkreis Uelzen folgende Nachteile :

- Schaffung einer zusätzlichen Verlärmungstrasse im Südkreis neben der B 4
- keine Nutzung von Bündelungseffekten (Anlehnung an ESK im Nordkreis, B 4) und Minimierung der Zerschneidungswirkung
- hohe Beeinträchtigungen des Schutzgutes Oberflächengewässer durch größere Anzahl von Fließgewässerquerungen
- Problematik der Seewiesenquerung mit Zerschneidung eines Vorranggebietes für Natur und Landschaft, hoher Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, hohe Verluste der Brutvogel- und Amphibienlebensräume, Beeinträchtigung eines grundwassergeprägten Gebietes mit hoher Eintragungsempfindlichkeit für Schadstoffe.

Aus Sicht der UNB sind benachbarte Flächen mit einem höheren Vermeidungs- und Verminderungspotenzial (Kiefernforsten) vorhanden. Die Konfliktschwere wurde in der vertiefenden Raumanalyse nicht ausreichend gewürdigt und hätte zum Ausscheiden des Teilstücks aus dem weiteren Variantenvergleich führen müssen.

Die höheren Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern durch die Vorzugsvariante sind im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich explizit benannt und berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 37 ff).

Die Bündelungen mit linearen Vorbelastungen wurden, soweit möglich, geprüft und entsprechend in den relevanten Variantenvergleichen berücksichtigt (siehe z.B. GP 13-46, GP 20-37). Der Variantenvergleich GP 13-46 verdeutlicht allerdings, dass aufgrund der relativ hohen Bedeutung des Raumes parallel zur B 4 die Vorbelastungen hinsichtlich ihrer Entscheidungsrelevanz deutlich hinter den zusätzlich zu erwartenden Umweltauswirkungen zurück bleiben und daher bei der Variantenauswahl unberücksichtigt geblieben sind. Im Variantenvergleich GP 20-37 wurde hingegen die Variante GP 20-37/1, die z. T. parallel zum ESK verläuft, bevorzugt, was u .a. auch mit den geringeren Zerschneidungswirkungen (vor allem Fauna) aufgrund der Vorbelastung zusammen hängt.

Im Hinblick auf das Schutzgut Tiere sind zwar im Bereich der Seewiesen hohe Beeinträchtigung von Brutvogellebensräumen zu verzeichnen. In der Gesamtschau über die gesamten Streckenlängen zeigen sich jedoch deutliche Vorteile in den jeweiligen Variantenvergleichen. Nur im Vergleich GP 20-29 erwies

sich die westliche Trasse als ungünstiger, was aber aus faunistischer Sicht nicht alleine an den Beeinträchtigungen der Bodenteicher Seewiesen liegt, sondern vor allem an der unmittelbaren Querung des Langenbrügger Moores, die aus avifaunistischer Sicht und im Hinblick auf die Amphibienbestände als sehr ungünstig zu bezeichnen ist. Bei der Vorzugsvariante dagegen wird dieser Raum großräumig umfahren. Den Beeinträchtigungen von Amphibienbeständen im Bereich der Bodenteicher Seewiesen ist dagegen deutlich weniger Gewicht beizumessen. Außer Knoblauchkröte und Moorfrosch wurden nur nicht gefährdete Arten in zumeist kleinen Beständen nachgewiesen.

Im Bereich der Bodenteicher Seewiesen werden die Anregungen des Landkreises Uelzen aufgegriffen und in einem weiteren Variantenvergleich (GP 61-62) nochmals überprüft. Dieser Vergleich kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund des Unterschiedes in der UVS infolge der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet durch Variante GP 61-62/1 der optimierten Trasse in Form der Untervariante GP 61-62/2 der Vorzug zu geben ist.

Stadt Lüneburg

35

1056

ja

III. Fehler des Raumordnungsverfahrens - vor allem unzureichende Ermittlung und Bewertung der Belange der Stadt Lüneburg und ihrer Bürger
1. Mängel in der Entscheidungsstruktur des Raumordnungsverfahrens
Die Basis der Auswahl der Vorzugsvariante in den vorgelegten Unterlagen des Raumordnungsverfahrens bildet der Untervariantenvergleich. Unter Beachtung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie, des landwirtschaftlichen Fachbeitrags und der Kostenanalyse werden auf dieser Ebene Untervarianten, die als kleinräumige Alternativen in der Regel nur aus einem Variantenabschnitt bestehen, miteinander verglichen. Resultat dieser Betrachtung war eine zu bevorzugende Untervariante. Im Stadtgebiet Lüneburg wurden im Rahmen des Untervariantenvergleichs GP 2 - 5 direkt miteinander verglichen die Untervarianten GP 2 - 5/1 und GP 2 - 5/2. Dabei wurde die Untervariante GP 2 - 5/1 als Vorzugsvariante ausgewählt. Im Stadtgebiet Lüneburg wurde darüber hinaus die sogenannte "Ebensbergvariante" betrachtet, welche jedoch keinen Eingang in die weitere Festlegung der Vorzugsvariante gefunden hat.

Die so ermittelten Untervarianten wurden in einem nächsten Schritt zu Teilvarianten zusammengesetzt. Diese Teilvarianten wiederum wurden unter Beachtung der Ergebnisse der UVS, des landwirtschaftlichen Fachbeitrages und der Kostenanalyse miteinander verglichen. Die durch diesen Vergleich ermittelten Vorzugsvarianten wurden zu zwei Hauptvarianten zusammengesetzt, welche im Rahmen des Hauptvariantenvergleichs miteinander verglichen wurden. In den Hauptvariantenvergleich fanden neben den Ergebnissen der UVS, des landwirtschaftlichen Fachbeitrages und der Kostenanalyse auch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung Eingang. Aus diesem Hauptvariantenvergleich ist die komplette Vorzugsvariante hervorgegangen. Dieses Vorgehen bedingt, dass für den Bereich der Stadt Lüneburg eine Westumfahrung mit einer Ostvariante unter Querung des Stadtgebietes nie unter allen Gesichtspunkten direkt miteinander verglichen worden ist: Wie GfL, S. 48 f. herausgearbeitet hat, wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung 7 Linienvarianten untersucht und miteinander verglichen. Im direkten Vergleich der Linienvariante 2 (westliche Umfahrung von Lüneburg bis östlich Uelzen, dann Weiterführung im östlichen Korridor) mit der Linienvariante 3 (entspricht im nördlichen Teil der Vorzugsvariante mit Trassenführung durch Lüneburg bis östlich Uelzen, von dort aus identisch mit Linienvariante 2) stellt sich die Linienvariante 2 mit Blick auf die verkehrlichen und städtebaulichen Wirkungen als die günstigste dar. Im Variantenvergleich aus Sicht der Raumverträglichkeitsuntersuchung ist die Korridorvariante 2 nach der Korridorvariante 3 am ehesten geeignet, die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zu verwirklichen. Auf der Ebene der UVS II fällt dagegen auf, dass im nördlichen Bereich zwischen den Gelenkpunkten 1 - 18 östliche und westliche Teilvarianten nicht miteinander verglichen wurden. Ab dem Gelenkpunkt 18 dagegen fand ein Vergleich östlicher und westlicher Variantenabschnitte statt (GfL, S. 48 f.; Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, S. 5).

Darin liegt aus Sicht der Stadt Lüneburg ein erheblicher Mangel der im Raumordnungsverfahren vorgelegten Unterlagen. Nach § 12 Abs. 1 S. 2 NROG schließt das Raumordnungsverfahren die Prüfung vom Träger der Planung oder Maßnahme eingeführter Standort- oder Trassenalternativen ein. Dieser gesetzlichen Anforderung wird durch die vorgelegten Unterlagen nicht konsequent Rechnung getragen. Die Alternativenprüfung hat sich in sämtlichen Prüfungsschritten des Raumordnungsverfahrens auf sämtliche

Die bei Straßenplanungen zu beachtenden gesetzlichen Vorgaben (BlmschG, FFH- und Vogelschutzrichtlinie, UVPG, ROG, NROG, LPIG Sachsen- Anhalt etc.) sind bei der Ermittlung der relativ konfliktarmen Bereiche und der Vorzugsvariante berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 3). Über diese Vorgaben sind auch die Belange der Bürger unter dem Schutzgut Mensch in die Betrachtungen eingeflossen. Die örtlichen Gegebenheiten sind vor Ort im Rahmen von Begehungen betrachtet worden.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung sind Bestandteile zur Ermittlung der Vorzugsvariante aus gesamtplanerischer Sicht und nicht jeweils für sich alleiniges Entscheidungskriterium zur Findung einer Vorzugstrasse, zumal sich hier unterschiedliche Aussagen aus den genannten Untersuchungen ergeben und die Untersuchungen zu dem Ergebnis kommen, dass die Vorzugsvariante im Rahmen der Gesamtabwägung zu ermitteln ist (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 75 f und Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 102 f) und die gegebenen gesetzlichen Vorgaben zu berücksichtigen sind.

Für den Westabschnitt fehlt es aufgrund der Ergebnisse der groben Raumanalyse (Ermittlung der relativ konfliktarmen Bereich, Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, Karte 1.4) an Alternativen bzw. werden nach Osten führende Trassenabschnitte in einzelnen Vergleichen als ungünstiger bewertet (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23 und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36 sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46 und Erläuterungsbericht, S. 137 ff), so dass sich ein direkter Vergleich zwischen Ost- und Westvariante erst zwischen den gemeinsamen Gelenkpunkten 1 und 36 ergibt. Die Kosten sind bei der Ermittlung der Vorzugsvariante neben den Ergebnissen der UVS und der Landwirtschaft sowie der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung ein weiterer Aspekt (Erläuterungsbericht, S. 138). Die hohe Entscheidungsrelevanz des Kostenunterschiedes zwischen zwei (oder mehr) betrachteten Varianten ist nur dann allein ausschlaggebend, wenn die anderen Ergebnisse kein eindeutiges Ergebnis zugunsten einer Variante liefern oder die Unterschiede sehr gering ausfallen. Ein Vergleich zwischen einer westlichen und einer östlichen Variante im Bereich Lüneburg wird durch den Vergleich GP 1-18 unter Beachtung der Aspekte UVS, Landwirtschaft und Kosten

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Alternativen zu beziehen, soweit nicht eine Alternative aus offensichtlichen Gründen ausscheidet, was vorliegend aber nicht der Fall ist. Mit Blick auf die Besonderheiten der beabsichtigten Streckenführung ist es auch angesichts der Größe und Bedeutung der Stadt Lüneburg als Oberzentrum einerseits und angesichts der erheblichen Eingriffe in die Belange der Stadt und ihrer Bürger durch die Vorzugsvariante andererseits geboten, bezogen auf das Gebiet der Stadt Lüneburg die Westumgehung mit der Ostvariante direkt zu vergleichen. Nur auf diesem Wege ist es gewährleistet, dass tatsächlich die vorzugswürdige Trassenführung ausgewählt und den Belangen der Stadt Lüneburg und einer Vielzahl von betroffenen Bürgern Rechnung getragen wird. Eine landesplanerische Feststellung der Vorzugsvariante ohne diesen Vergleich der Westumgehung mit der Osttrasse genügt nicht den Anforderungen des NROG.</p>				
Stadt Lüneburg	35	1121	ja	
<p>2.2.2 Beeinträchtigung durch der städtebaulichen Ziele durch die weiteren Varianten im Stadtgebiet (GP 2 - 512, GP 2 -1712) Die weiteren Varianten im Stadtgebiet führen ebenfalls zu Beeinträchtigungen der städtebaulichen Ziele der Stadt Lüneburg. Diese werden im Folgenden im Wesentlichen bezogen auf Wohnen und Freiraum zusammenfassend dargestellt. Untervariante GP 2 - 5/2 Durch den Ausbau der B 4 zur A 39 wird sich die Immissionsbelastungen in den angrenzenden Siedlungsbereichen erneut verstärken, sowohl die Wohnfunktion wie auch das wohnungsnah Umfeld wird verlärmert werden. Anlagebedingte Lärmschutzmaßnahmen zerstören dabei nachhaltig das Ortsbild. Der Stadtteil wird dauerhaft zerschnitten. Durch die Abflachung des Trassenverlaufes im nördlichen Bereich Moorfeldes werden bestehende Siedlungsbereiche massiv angegriffen und ca. 30 Häuser zerstört. Durch den Verlust der Ortsumgehung sowie von direkten Anschlussmöglichkeiten an das städtische Verkehrsnetz wird der Stadtteil funktionsräumlich vom übrigen Stadtgefüge abgehängt und ist nicht mehr entwicklungsfähig. Die Zerschneidung des Lüner Holzes wird weiter verstärkt. Beidseitig der vorhandenen B 4 werden im Lüner Holz wertvolle Lebensräume verloren gehen.</p>				<p>nachgeholt. Die Belange der Verkehrsuntersuchung und Raumverträglichkeitsuntersuchung sind in den Untervariantenvergleichen aufgrund der Kleinräumigkeit der einzelnen Variantenabschnitte nicht betrachtet worden. Eine signifikanter Unterschied ergibt sich aus diesen Untersuchungen nicht, da diese ein großräumige Betrachtung darstellen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 3 und Anlage 1 sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 12 ff).</p>
Stadt Lüneburg	35	1122	ja	
<p>Teilvariante GP 2 -17/2 (Abschnitt im Stadtgebiet) Bei dem gewählten Trassenverlauf der Teilvariante GP 2 - 17/2 werden Wohnbauentwicklungsflächen der Stadt Lüneburg zwischen Moorfeld und Ebensberg von ca. 100 ha überformt und verlärmert. Der flächenmäßig größte Entwicklungsbereich der Stadt kann nicht mehr entsprechend seinen Potenzialen entwickelt werden. Der Zusammenhang der Siedlungsbereiche mit der im Norden angrenzenden Landschaft wird zerschnitten. Freiräume in diesen Bereichen sind nicht mehr zu erreichen bzw. sind durch Verlärmung beeinträchtigt. Die Teilvariante GP 2 - 17/2 im Stadtgebiet verläuft im Bereich von bewegtem Relief von der Raderbachniederung (16 m NN) steigt das Gelände auf über 40 m NN nordöstlich von Ebensberg. Östlich des Elbeseitenkanals werden Höhen von 60 - 70 m NN erreicht. Die Einbindung einer Autobahntrasse in die Landschaft ist aufgrund dieser Geländebeziehungen besonders schwierig, so dass von erheblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild in diesem Bereich ausgegangen werden muss. - Fazit Die Beeinträchtigungen der vorhandenen Wohngebiete im Bereich Moorfeld und Ebensberg und der wohnungsnahen Freiräume, die Einschränkung der Entwicklungspotenziale im Nordosten der Stadt sowie die erheblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild widersprechen den Zielsetzungen der Stadt Lüneburg. Aus Sicht der städtebaulichen Belange sind die Untervariante GP 2 - 5/2 und die Teilvariante GP 2 - 17/2 (Abschnitt im Stadtgebiet) abzulehnen.</p>				<p>Die angesprochenen Auswirkungen sind vom Grundsatz her im Variantenvergleich angesprochen und berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17). Jedoch sind einige der angesprochenen Sachverhalte nochmals differenzierter anzusprechen. Die städtebaulichen Entwicklungsflächen wurden zwar im Schutzgutbereich Menschen- Wohnen berücksichtigt, da hierdurch aber aufgrund des derzeitigen baurechtlichen Planungsstatus derzeit keine direkten Beeinträchtigungen des Menschen gegeben sind, ist deren umweltfachliche Bedeutung eher nachrangig. Die Einbindung der Variante in das bewegte Relief zwischen Ebensberg und Erbstorf in das Landschaftsbild erfolgt durch deren Führung in Einschnittlage und unter dem ESK hindurch. Richtung Westen verläuft die Trasse weitgehend ebenerdig. Insgesamt ist die Teilvariante GP 2-17/2 im Schutzgut Landschaft als ungünstig eingestuft worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17, S. 25).</p>
Stadt Lüneburg	35	1123	ja	
<p>3. Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse des Untervariantenvergleichs GP 2 - 5 Die Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse wird bezogen auf den Untervariantenvergleich GP 2 - 5 im Stadtgebiet Lüneburg durchgeführt. Der Untervariantenvergleich ist im Aufbau der Variantenvergleiche in der Umweltverträglichkeitsstudie Stufe II der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren Bundesautobahn A 39 Wolfsburg - Lüneburg ein wichtiger Schritt für die Entscheidung zur Findung der Vorzugsvariante auf lokalem Niveau. So werden im Aufbau der Variantenvergleiche zunächst Untervarianten miteinander verglichen. Wird im Untervariantenvergleich eine</p>				<p>ohne Kommentar</p>

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Untervariante ausgewählt, so wird nur diese in die weiteren Betrachtungsebenen der Teilvarianten- und Hauptvariantenvergleiche einbezogen. Die nicht ausgewählte Untervariante ist dann nicht mehr Gegenstand der Betrachtung. Dies macht deutlich, welcher Stellenwert dem Untervariantenvergleich zukommt.

In der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse für den

Untervariantenvergleich wird Folgendes durchgeführt:

- Überprüfung der Argumentation zur Betrachtung der Auswirkungen im Variantenvergleich, in diesem Zuge werden auch die Darstellung der Bestandssituation und -bewertung der Schutzgüter (unter Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse aus den Bestandsaufnahmen zum Bebauungsplan Nr. 129) überprüft und die Ziele der städtebaulichen Entwicklung für die betreffenden Bereiche der betrachteten Untervarianten eingestellt.
- Überprüfung der Bewertung der Varianten im schutzgutbezogenen Vergleich und im schutzgutübergreifenden Vergleich

Stadt Lüneburg

35

1134

ja

Tabelle 1: Untervariantenvergleich GP 2-5, Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Schutzgutübergreifender Variantenvergleich

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Die dargestellten Schutzgüter sind sowohl in ihrer Umweltherheblichkeit wie in ihrer Entscheidungserheblichkeit nicht gleichgewichtig (s. auch Methodik Auswirkungsprognose). Für eine Linienführung im Ballungsraum Lüneburg ist primär die Wohn- und Wohnumfeldfunktion im Schutzgut Mensch relevant. Sowohl die Gebäudelärmzählung als auch die Flächenbilanzierung betroffener Wohnbereiche kommen jedoch zu dem eindeutigen Ergebnis, dass Untervariante GP 2 - 5/1 für die Wohnbereiche und den siedlungsnahen Freiraum im Nordwesten von Lüneburg die günstigere Variantenführung ist.

Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse

Wie in der schutzgutbezogenen Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse deutlich geworden ist, bestehen bei der Ermittlung der Auswirkungen bei jedem Schutzgut Mängel. Hierbei handelt es sich z.B. um unvollständige Bestandsdarstellungen, fehlende Aussagen, nicht korrekte Argumentation zur Nivellierung der Unterschiede zwischen den Untervarianten (Einziehung des nicht abgesicherten Rückbaus der B 4, Definition beider Untervarianten als Neubauvarianten). Die Beurteilung der Untervarianten bezogen auf die Konfliktschwere, wie sie im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich zusammengestellt ist, ist somit als hinfällig anzusehen und muss neu erstellt werden. Vor diesem Hintergrund ist auch fraglich, ob das Schutzgut Mensch im Untervariantenvergleich das einzige Schutzgut bleiben wird, dass eine hohe Entscheidungsrelevanz hat. Denn gemäß der Definition in Kapitel 6.2.2 schutzgutübergreifender Variantenvergleich im Text der Umweltverträglichkeitsstudie: Auswirkungsprognose und Variantenvergleich ist als ein Kriterium für die hohe Entscheidungsrelevanz eines Schutzgutes genannt, dass zwischen den Varianten bezogen auf das betreffende Schutzgut deutliche Unterschiede in der Erheblichkeit / dem Umfang der Umweltauswirkungen bestehen. Nach der Korrektur des schutzgutbezogenen Variantenvergleichs ist es sehr wahrscheinlich, dass für weitere Schutzgüter deutliche Unterschiede zwischen den Untervarianten in der Erheblichkeit der Umweltauswirkungen bestehen. Der schutzgutübergreifende Variantenvergleich wird deutlich anders ausfallen als bisher. Methodisch unklar bleibt, wann der Unterschied zwischen der Erheblichkeit / dem Umfang der Umweltauswirkungen der Untervarianten auf ein Schutzgut so groß ist, dass eine hohe Entscheidungsrelevanz gegeben ist. Dies ist an keiner Stelle dargestellt. Die Einstufung erscheint willkürlich zu sein. Nicht nachvollziehbar ist, welche der genannten Kriterien im Falle des Untervariantenvergleichs zur Ermittlung der Entscheidungsrelevanz herangezogen wurden. Sind die Werte und Funktionen des Schutzgutes von besonderer Seltenheit bzw. geringer Repräsentanz im Untersuchungsgebiet? Sind die Werte und Funktionen des Schutzgutes von sehr hoher, hoher oder besonderer Bedeutung / Empfindlichkeit? Oder bezieht sich die Ermittlung der hohen Entscheidungsrelevanz nur auf die deutlichen Unterschiede in der Erheblichkeit / dem Umfang der Umweltauswirkungen? Dies bleibt unklar und muss erläutert werden. Durch die methodischen Mängel verbleibt bei dem Untervariantenvergleich der Anschein der Willkür.

Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)

Des Weiteren werden mit dem vollständigen Rückbau der B 4 bei Realisierung der Untervariante GP 2 - 5/1 die derzeit durch Lärm und

Die vorgebrachten Bedenken der Stadt Lüneburg sind bereits in den entsprechenden Kapiteln kommentiert worden. Siehe unter Kapitel 4.01 (ID 1124 und 1125), Kapitel 4.02 (ID 1127), Kapitel 4.03 (ID 1128), Kapitel 4.04.2 (ID 1130), Kapitel 4.05 (ID 1131), Kapitel 4.06 (ID 1132) und Kapitel 4.07 (ID 1133).

Der im Variantenvergleich betrachtete Rückbau der B4 im Variantenabschnitt GP2-5/1 ist Bestandteil des Vorhabens ist. Der Rückbau ist als Verminderungsmaßnahme in die Vorhabensplanung integriert und als solche auch im Variantenvergleich mit einzubeziehen. Dementsprechend sind die positiven Wirkungen, die durch den Rückbau der B 4 bei einer zukünftigen A 39 über den Variantenabschnitt 502 entstehen werden, zu berücksichtigen.

Der Vorwurf, die differenzierte Beurteilung der Entscheidungsrelevanz sei in den Unterlagen nicht erläutert, ist zurückzuweisen. Ebenso sollte über die nachfolgenden Ausführungen die Einstufungen im Vergleich GP 2-5 nachvollziehbar sein (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 60 ff). Die unterschiedliche Entscheidungsrelevanz ist wie folgt begründet:

hohe Entscheidungsrelevanz

- Werte und Funktionen des Schutzgutes sind von besonderer Seltenheit bzw. geringer Repräsentanz im Untersuchungsgebiet
- Werte und Funktionen des Schutzgutes sind von sehr hoher, hoher oder besonderer Bedeutung / Empfindlichkeit
- zwischen den Varianten bestehen deutliche Unterschiede in der Erheblichkeit / dem Umfang der Umweltauswirkungen mittlere Entscheidungsrelevanz
- Werte und Funktionen des Schutzgutes sind im Untersuchungsgebiet gleichmäßig gut verteilt
- Werte und Funktionen des Schutzgutes sind von mittlerer oder allgemeiner Bedeutung / Empfindlichkeit
- zwischen den Varianten bestehen geringe Unterschiede in der Erheblichkeit / dem Umfang der Umweltauswirkungen Nachrangige bis keine Entscheidungsrelevanz haben Umweltauswirkungen, die durch beide Varianten in vergleichbarem Umfang oder gar nicht verursacht werden.

Die Gewichtung der Auswirkungskategorien wurde einzelfallbezogen in Abhängigkeit des betroffenen Raumes und der ermittelten Umweltauswirkungen vorgenommen, so dass die Entscheidungsrelevanz der Auswirkungen in den verschiedenen Variantenvergleichen variieren können. Dennoch haben vornehmlich die Schutzgüter Menschen sowie Tiere und Pflanzen eine hohe Entscheidungsrelevanz, sofern die Unterschiede zwischen den jeweils betrachteten Varianten deutlich sind und mindestens eine mittlere Konfliktschwere vorliegt.

Andererseits haben beispielsweise die Schutzgutbereiche Grundwasser und Oberflächengewässer in der Regel nur eine maximal mittlere Entscheidungsrelevanz, da in Verbindung mit dem Vermeidungspotenzial (z.B. Brückenbauwerke, RiStWag- Maßnahmen) die Empfindlichkeit der Schutzgutbestandteile gegenüber dem Vorhaben geringer ist.

Eine verbal argumentative und einzelfallbezogene

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Zerschneidung belasteten Wohnbereiche von Moorfeld entlastet und wieder vollständig miteinander verbunden. Die zentrale Zerschneidung des Lüner Holzes wird in die südwestlichen Randbereiche verlagert und die randliche Zerschneidung der Neuen Forst aufgehoben. Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse</p> <p>Hier wird wiederum die fehlerhafte Argumentation der Einbeziehung einer nicht abgesicherten Maßnahme (Rückbau der B 4) aufgeführt. Im Grunde gelingt es nur mit dieser Argumentation die Untervariante GP 2 - 5/1 als günstiger als die Untervariante GP 2 - 5/2 darzustellen.</p> <p>Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)</p> <p>Beim Schutzgutbereich Mensch - Erholen ist ebenfalls die Untervariante GP 2 - 5/1 deutlich günstiger als Untervariante GP 2 - 5/2, da sie das Lüner Holz nur randlich und die Neue Forst gar nicht beeinträchtigt und zusätzlich mit dem Rückbau der B 4 beide Erholungsräume entlastet. Durch die gleichen Effekte ist die Untervariante GP 2 - 5/1 auch beim Schutzgut Landschaft günstiger als Untervariante GP 2 - 5/2.</p> <p>Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse</p> <p>Bei dieser Darstellung wird völlig außer Acht gelassen, dass es sich bei der Zerschneidung durch Untervariante GP 2 - 5/1 um eine Neuzerschneidung handelt, bei Untervariante GP 2 - 5/2 jedoch eine vorhandene Zerschneidung besteht. Qualitativ sind diese Auswirkungen unterschiedlich zu beurteilen. Bezogen auf die Nicht-Berücksichtigung weiterer wertvoller Bereiche für das Schutzgut Landschaft wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Landschaft verwiesen. Die Beurteilung der Untervarianten ist fehlerhaft.</p> <p>Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)</p> <p>Bei allen weiteren Schutzgütern ist die Untervariante GP 2 - 5/2 günstiger. Mit Ausnahme des Schutzgutbereiches Grundwasser, wo die Unterschiede deutlicher ausgeprägt sind, ist der Vorteil der Untervariante GP 2 - 5/2 eher gering.</p> <p>Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse</p> <p>Die Unterschiede zwischen den Untervarianten fallen deutlicher aus, wenn die fehlerhafte Argumentation (z.B. Definition beider Untervarianten als Neubauvarianten) zur Nivellierung dieser Unterschiede nicht herangezogen wird. Unverständlich ist, warum der Vorteil der Untervariante GP 2 - 5/2 in Bezug auf das Schutzgut Wasser - Grundwasser, trotz deutlich ausgeprägter Unterschiede bei den Untervarianten, eher gering ist. Diese Aussage ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Spalte A: Darstellungen des Untervariantenvergleichs GP2-5 (ARGE Bosch-Baader-Jestaedt, 2006)</p> <p>Aufgrund der hohen Entscheidungsrelevanz und der deutlichen Unterschiede im Schutzgut Menschen ist für das Stadtgebiet Lüneburg die Untervariante GP 2 - 5/1 zu bevorzugen.</p> <p>Spalte B: Ergebnis der Plausibilitätsprüfung und Schwachstellenanalyse</p> <p>Die hohe Entscheidungsrelevanz begründet sich doch wohl aus den deutlichen Unterschieden im Schutzgut Mensch. Das einzige Kriterium für die hohe Entscheidungsrelevanz wird an dieser Stelle doppelt verwendet. Die Einschätzung wird auf Grund unvollständiger Bestandsdarstellungen, fehlender Aussagen, nicht korrekter Argumentation zur Nivellierung der Unterschiede zwischen den Untervarianten nicht geteilt.</p> <p>Spalte C: Fazit, Forderungen und Prüfaufträge</p> <ul style="list-style-type: none">- Der schutzgutübergreifende Variantenvergleich ist auf der Grundlage des korrigierten schutzgutbezogenen Variantenvergleichs erneut durchzuführen.- Die Mängel in der Methodik sind zu beheben.				

Stadt Lüneburg

35

1135

ja

4. Zusammenfassende Anmerkungen zu den Variantenvergleichen
In Kapitel 2.2.2 Verkehr des Erläuterungsberichtes und der allgemein verständlichen Zusammenfassung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren gemäß § 6 UVPG (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 2006) wird dargestellt, dass im Rahmen der Verkehrsuntersuchung sieben Linienvarianten auf die Aspekte:
- Verkehrliche und städtebauliche Wirkungen

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

- Raumordnerische Wirkungen
 - Verkehrswirtschaftlichkeit
- untersucht und miteinander verglichen wurden.

In diesem Rahmen wird die Linienvariante 2 (westliche Umfahrung von Lüneburg bis östlich Uelzen, dann Weiterführung im östlichen Korridor) und Linienvariante 3 (in ihrem nördlichen Teil entspricht sie der Vorzugsvariante mit Trassenführung durch die Stadt Lüneburg bis östlich Uelzen, von dort ist die Trassenführung identisch mit der von Linienvariante 2). Die Unterschiede der Linienvarianten resultieren demzufolge aus den nördlichen Abschnitten bis zum Gelenkpunkt östlich Uelzen. Im Vergleich der Varianten bezüglich der verkehrlichen / städtebaulichen Wirkungen stellt sich Linienvariante 2 als die günstigste dar. Linienvariante 3 fällt bei der Betrachtung der verkehrlichen / städtebaulichen Kenngrößen deutlich hinter die anderen Varianten zurück. Im Vergleich der Linienvarianten hinsichtlich der raumordnerischen Wirkungen haben u. a. die Varianten 2 und 3 deutliche Vorteile gegenüber den anderen Varianten. In der Zusammenfassung beider Bewertungen schneidet Linienvariante 2 am besten ab. Linienvariante 3 fällt mit anderen Varianten demgegenüber ab.

Der Variantenvergleich aus Sicht der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) ergibt das Folgende: Der Korridor 3 unterstützt im Vergleich zu den anderen Varianten die Erreichung der Grundsätze und Ziele des Raumordnung und der Landesplanung. Korridorvariante 2 ist, diejenige, welche nach Korridor 3 am ehesten geeignet ist, die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und der Landesplanung zu erfüllen.

Nach diesen Ergebnissen des Variantenvergleichs auf der Ebene der Verkehrsuntersuchung und der RVU erstaunt das Vorgehen in der UVS, Stufe II. Über zahlreiche Untervariantenvergleiche und Teilvariantenvergleiche werden schließlich zwei Hauptvarianten einander gegenüber gestellt. Auffällig ist hierbei, dass im Rahmen der Untervariantenvergleiche GP 15-23 und GP 21-36 und des Teilvariantenvergleichs GP 32-46 Untervarianten bzw. Teilvarianten des westlichen und östlichen Korridors miteinander verglichen wurden. Für den nördlichen Bereich zwischen den Gelenkpunkten 1 - 18 fehlt ein Teilvariantenvergleich vollständig. Es ist nicht nachvollziehbar aus welchem Grund, mit welcher Begründung ab dem Gelenkpunkt 18 westliche und östliche Unter- bzw. Teilvarianten miteinander verglichen werden, zwischen Gelenkpunkt 1 - 18 eine solche Betrachtung aber unterbleibt. Auf Grund dieses Versäumnisses gibt es keine vergleichende Betrachtung und Bewertung der westlichen und östlichen Teilvarianten zwischen Lüneburg und Uelzen. Die Ermittlung der Vorzugsvariante im Raum zwischen Lüneburg und Uelzen stützt sich also auf eine Betrachtung, die wesentliche Teilvarianten nicht beurteilt hat. Aufgrund dessen kann nicht gesichert behauptet werden, dass es sich bei der Vorzugsvariante im Raum zwischen Lüneburg und Uelzen tatsächlich um die günstigste Variante handelt. Dies stellt einen erheblichen Mangel im Variantenvergleich dar, in dem explizit die Hauptvarianten über die Unter- und Teilvariantenvergleiche entwickelt werden. Fehlt dort ein wesentlicher Vergleich auf der Ebene der Teilvarianten, so kann die die Ermittlung der Vorzugsvariante fehlerhaft sein. Die Bewertungen der Korridorvarianten 2 (dies entspricht der westlichen Variante zwischen Lüneburg und Uelzen) im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und der RVU legen nahe, dass es sich bei der westlichen Teilvariante im Raum zwischen Lüneburg und Uelzen, um eine ebenfalls für eine Vorzugsvariante geeignete Trassenführung handeln kann. Im derzeitigen Hauptvariantenvergleich werden die günstigen Abschnitte der Korridorvariante 2 mit den insgesamt als weniger gut geeigneten Abschnitten der Korridorvarianten 5 und 6 (westlich bzw. südwestlich von Uelzen) zu der Hauptvariante GP 1 - 46/1 verbunden. Die möglichen vorhandenen positiven Aspekte der westlichen Teilvariante im Raum zwischen Lüneburg und Uelzen gehen in der Gesamtbetrachtung auf der Ebene des Hauptvariantenvergleichs verloren.

Der Teilvariantenvergleich GP 1 - 18 (westliche und östliche Variante) ist nachzuarbeiten, um eine gesicherte Entscheidungsgrundlage für die Findung der Vorzugsvariante zu haben.

Gemeinde Reinstorf

39

1338

nein

Die Variante 506 bis 580

- führt durch die Steinhöhe, womit hohe Kosten durch entsprechende Bauwerke und Erdbewegungen verbunden sind;
- führt durch Vorsorgegebiete für Erholung;
- führt durch Vorsorgegebiete für Forstwirtschaft;
- führt durch Vorranggebiete für Natur und Landschaft;
- führt durch Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft;
- wird ohne Bauwerk über die Landwehr geführt, womit ein kulturelles Sachgut zerstört wird;
- zerschneidet und zerstört Waldgebiete;
- führt durch Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung;
- die Anschlussstelle westlich von Neu Wendhausen und Neu Sülbeck zieht die gesamten Verkehre über Nutzfelde aus Scharnebeck, aus Barendorf,

Die genannten Aspekte sind in den Untersuchungen erfasst und in die Vergleiche zur Ermittlung der Vorzugstrasse eingestellt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49, Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 7-50 und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17 sowie Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff). Die detaillierte Gestaltung der Querung der Landwehr zur Minimierung der negativen Auswirkungen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
über und durch Wendhausen sowie aus Lüneburg in beide Fahrtrichtungen an, was zu unzumutbaren Belastungen der Anwohner führt.				
Gemeinde Reinstorf	39	1339	nein	
<p>Die Varianten 505, 507, 511</p> <ul style="list-style-type: none"> - boykottieren Nutzfelde als "Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Ländliche Siedlung"; - führen durch Vorsorgegebiete für Erholung; - führen durch Vorsorgegebiete Landwirtschaft; - führen durch Vorsorgegebiete für Forstwirtschaft; - führen durch Vorranggebiete für Natur und Landschaft; - werden ohne Bauwerk über die Landwehr geführt, womit ein kulturelles Sachgut zerstört wird; - führen durch Vorranggebiete für Natur und Landschaft; - boykottieren Wendhausen und Holzen, die als "Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Ländliche Siedlung" eingeordnet wurden; - belasten durch ihre Ortsnähe die Ortschaften Neu Sülbeck, Neu Wendhausen, Sülbeck, Wendhausen und Holzen, Reinstorf und Horndorf in nicht hinnehmbarer Weise; - boykottieren Reinstorf als "Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung"; - führen durch Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung; - boykottieren das Prinzip des sanften Tourismus und den Erholungswert, indem "Regional bedeutsame Radwanderwege" zukünftig entlang einer BAB führen; - zerstören und zerschneiden Waldgebiete sowie Lauf- und Wanderwege; - trennen das Reinstorfer Schützenhaus von Reinstorf. <p>Die Anschlussstelle am Sülbecker Kreisel (L221) zieht die gesamten Verkehre über Nutzfelde aus Scharnebeck, aus Barendorf, über und durch Wendhausen sowie aus Lüneburg in Richtung Süden an, was zu unzumutbaren Belastungen der Anwohner führt.</p> <p>Eine Anschlussstelle B216 zieht den Verkehr aus Lüneburg in Fahrtrichtung Süden an, wodurch Barendorf eine doppelte Belastung hinnehmen müsste. Dementsprechend würde hier der Verkehr mit Ziel südliches, östliches Lüneburg und nahe liegende Gebiete abfahren. Des Weiteren würde diese Anschlussstelle aus Richtung Neetze, Bleckede durch Holzen und Reinstorf genutzt, wobei Reinstorf als "Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung" eingeordnet wurde.</p>			<p>Durch einen Verlauf der A 39 direkt westlich von Neu Sülbeck und Neu Wendhausen mit einer Anschlussstelle im Zuge der L 221 erhöht sich die Verkehrsbelastung auf der L 221 östlich der Autobahn von 6.000 Kfz/d auf 7.000 Kfz/d (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, Anlagen 13 und 31).</p> <p>Das Gebiet der Gemeinde Reinstorf ist durch die Vorzugsvariante der A 39 nicht betroffen. Eine Betroffenheit ergäbe sich durch die Variantenabschnitte 507 und 508. Die Vorrang- und Vorsorgegebiete sind in den Untersuchungen erfasst und bewertet und in die Variantenvergleiche eingestellt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 37 sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 21 ff). Lärmtechnische Beeinträchtigungen der genannten Ortslagen oberhalb der Grenzwerte nach der 16. BImSchV ergeben sich nicht. Eine Ausnahme hiervon bildet nur das festgesetzte Wohngebiet im Südwesten der Ortslage Reinstorf (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-17, Karte II.11.GP2-17, Blatt1).</p> <p>Die detaillierte Gestaltung der Querung der Landwehr zur Minimierung der negativen Auswirkungen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.</p> <p>Durch eine Trassenführung der A 39 östlich von Barendorf mit einer Anschlussstelle für die B 216 ergeben sich im nachgeordneten Straßennetz Verkehrsentlastungen. Vor allem westlich von Barendorf nimmt die Verkehrsbelastung von 13.000 Kfz/d um 8.000 Kfz/ ab. Östlich von Barendorf beträgt die Entlastung 5.000 bis 7.000 Kfz/d bei einer prognostizierten Belastung im Fall ohne A 39 von 12.000 bis 14.000 Kfz/d. Nur für die L 221 östlich einer geplanten Anschlussstelle an die A 39 ergibt sich eine Steigerung der Verkehrsbelastung um 1.000 Kfz/d auf 6.000 bis 7.000 Kfz/d. Für die Ortslagen Holzen und Reinstorf ergeben sich geringere Verkehrsentlastungen (unter 500 Kfz/d) (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung, Anlagen 13 und 31). Siehe ferner Kommentare zu den Ids 1317 (Kapitel 1.4) und 1338 (Kapitel 4.10).</p>	
Gemeinde Reinstorf	39	1340	nein	508
<p>Die Variante 508</p> <ul style="list-style-type: none"> - wird ohne Bauwerk über die Landwehr geführt, womit ein kulturelles Sachgut zerstört wird; - führt durch Vorsorgegebiete für Erholung; - führt durch Vorsorgegebiete für Forstwirtschaft; - führt durch Vorsorgegebiete für Landwirtschaft; - führt durch Vorranggebiete für Natur und Landschaft; - betrifft die Ortschaften Radenbeck und Bavendorf hinsichtlich der Schadstoffe und Lärmbelastigung im besonderen Maße bei Westwinden; - führt an dem Naturdenkmal der Kalksandsteine in Holzen vorbei, die in Deutschland einmalig sind und durch die BAB bedingten Belastungen in hohem Maße leiden werden. <p>Mit Verwunderung stellen wir fest, dass dieses einmalige Naturdenkmal nicht im Regionalen Raumordnungsprogramm Erwähnung findet, was als ernsthafter Fehler einzuordnen ist.</p> <p>Eine Anschlussstelle an der L 221 erhöht das Verkehrsaufkommen in besonderen Maße in Sülbeck sowie Neu Wendhausen und Neu Sülbeck.</p> <p>Die unmittelbare Ortnähe zu den anliegenden Dörfern, insbesondere Horndorf mit etwa 150 m ist mehr als sehr belastend.</p> <p>Eine Anschlussstelle Horndorf an der B216 zerstört den gesamten dörflichen Charakter und zieht eine hohe Anzahl von Verkehren an, die den Süden Lüneburgs und Umgebung als Ziel haben (und umgekehrt).</p>			<p>Das Gebiet der Gemeinde Reinstorf ist durch die Vorzugsvariante der A 39 nicht betroffen. Eine Betroffenheit ergäbe sich durch die Variantenabschnitte 507 und 508. Lärmtechnische Beeinträchtigungen für die Ortslagen Radenbeck und Bavendorf oberhalb der Grenzwerte nach der 16. BImSchV bzw. der Orientierungswerte nach DIN 18005 ergeben sich infolge eine A39- Trasse mit dem Abschnitt 508 nicht. Siehe ferner Kommentare zu ID 1310 (Kapitel 1.5), zu ID 195 (Kapitel 2.4) und zur ID 1339 in diesem Kapitel.</p>	
Gemeinde Reinstorf	39	1341	nein	
<p>Die Variante 700</p> <ul style="list-style-type: none"> - ist wegen des Umweges zu teuer; - belastet durch ihre Ortsnähe die Ortschaften Sülbeck, Rullstorf, Boltersen, Neu Rullstorf, Moorburg und Bardowick in nicht hinnehmbarer Weise; - bewirkt durch eine Anschlussstelle an der L221 östlich von Sülbeck einen 			<p>Siehe auch Kommentar zur ID 989 - Niedersächsisches Forstamt Unterlüß [149] in diesem Kapitel.</p> <p>Die Anlage von Raststätten oder Parkplätzen ist Bestandteil weitere Planungsschritte und nicht Bestandteil der Linienfindung.</p>	

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>verkehrlichen Anziehungspunkt aus dem östlichen Lüneburg und der südwestlichen Ostheide;</p> <ul style="list-style-type: none"> - beeinträchtigt den Naturraum "Untere Mittelelbeniederung"; - grenzt an Vorsorgegebiete für Forstwirtschaft; - führt durch Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft; - führt durch Vorranggebiete für Natur und Landschaft; - führt durch Vorranggebiete für Erholung; - führt an dem Naturdenkmal der Kalksandsteine in Holzen vorbei, die in Deutschland einmalig sind und durch die BAB bedingten Belastungen in hohem Maße leiden werden. <p>Auch eine zu erwartende Raststätte in der Ostheide zieht zusätzlich Verkehr und Lärm an, was nicht hinnehmbar ist.</p> <p>Des Weiteren liegen keine Störfallbetrachtungen vor; diesbezüglich sind alle Dörfer immens betroffen.</p>				
Gemeinde Natendorf	55	848	nein	
<p>Auf Grund der örtlichen Kenntnisse des Kreisgebietes, insbesondere des Gebietes der Gemeinde Natendorf, und der Darstellung im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Uelzen ist die Gemeinde Natendorf der Auffassung, dass die Führung der A 39 im Osten des Kreisgebietes konfliktärmer als bei anderen Trassenvarianten möglich ist und dass hier die positivsten Auswirkungen für die Kreisentwicklung zu verzeichnen sein werden. Die Gemeinde Natendorf begrüßt daher ausdrücklich die Vorzugsvariante der A 39. Damit soll weder den noch zu erwartenden fachlichen Stellungnahmen der einzelnen Träger öffentlicher Belange vorgegriffen werden, noch sollen eventuelle Vorschläge zur Verschiebung einzelner Trassenabschnitte blockiert werden. Gegen die Führung der A 39 im westlichen Teil des Landkreises Uelzen, wozu die so genannten Hauptvarianten 1, 2 und 6 gehören, sprechen aus Sicht der Gemeinde Natendorf insbesondere folgende Gründe: Die bundespolitisch vorgegebene sinnvolle räumliche Erschließung des Landkreises Uelzen aber auch des strukturschwachen Bereiches des Landkreises Lüchow-Dannenberg sowie des nördlichen Teiles des Landes Sachsen-Anhalt ist am sinnvollsten durch die Realisierung der Vorzugsvariante gewährleistet. Auch der erhebliche finanzielle Mehrbedarf für den Bau einer so genannten Westvariante spricht gegen die Realisierung der Hauptvarianten 1,2 und 6.</p>			Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Dabei sind auch die Erschließungseffekte für die genannten Regionen durch die untersuchten Linienvarianten (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 20 ff und Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung) sowie die Kosten berücksichtigt worden (Erläuterungsbericht, S. 137ff und Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 64 ff).	
Gemeinde Natendorf	55	849	nein	
<p>Derzeit gibt es bei der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf Überlegungen, sich dem geplanten Naturpark Lüneburger Heide, der den westlichen Teil des Landkreises Lüneburg mit umfasst, anzuschließen. Durch den Bau einer Autobahn als Westvariante könnten diese Überlegungen beeinträchtigt werden. Der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf - und somit auch das Gebiet der Gemeinde Natendorf - ist durch das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises die besonderen Entwicklungsaufgaben Erholung und Fremdenverkehr zugewiesen worden. Der Bau einer Westvariante der A 39 könnte diese Entwicklungsaufgabe nachhaltig beeinträchtigen. Aus den vorgenannten Gesichtspunkten begrüßt und unterstützt die Gemeinde Natendorf die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ermittelte Vorzugsvariante der A 39 im Osten des Kreisgebietes.</p>			In den bisher durchgeführten Untersuchungen sind bestehende Naturparks bei der Ermittlung des Raumwiderstandes (Raumwiderstand hoch) berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS- Raumanalyse, S. 37 und S. 61). Die raumordnerischen Festsetzungen für Ebstorf als Erholungsstandort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung sind im Variantenvergleich berücksichtigt (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anlagen 2.9 und A2.9) und Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung.	
Samtgemeinde Suderburg	78	851	nein	
<p>2. Im Interesse des Wirtschaftsraumes Samtgemeinde Suderburg fordert die Samtgemeinde Suderburg einen westlichen Trassenverlauf der A 39 von Holdenstedt bis mindestens Breitenhees parallel zur Bundesstraße 4.</p> <p>3. Die Samtgemeinde Suderburg fordert den zeitgleichen Bau der Querspange B 190n ab Breitenhees zur Landesgrenze.</p> <p>4. Sowohl das Raumordnungsverfahren als auch das Planfeststellungsverfahren für die A 39 und Querspange B 190n von der Bundesstraße 4 bis zur Landesgrenze sind auf jeden Fall zeitgleich durchzuführen.</p>			Text der Stellungnahme identisch mit dem der Gemeinde Suderburg [80], siehe deshalb Kommentar zur ID 846 in diesem Kapitel.	
Samtgemeinde Suderburg	78	852	nein	
<p>B 190n Im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan ist neben den Autobahnen A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg auch die A 14 zwischen Schwerin und Magdeburg enthalten. Diese beiden neuen Autobahnen sollen durch eine neue Bundesstraße verbunden werden. Die ausgearbeitete Vorzugsvariante der Autobahn und der Querspange wird von uns grundsätzlich unterstützt, hat jedoch für uns den Nachteil, dass ein im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan abgesicherter Anschluss der Querspange bis zur B 4 nicht gegeben ist. Deshalb wird von uns gefordert, dass die Querspange von der B 4 bis zur A 39 (weil Querspange A 39 - A 14 ohnehin im Plan ist) in</p>			Text der Stellungnahme identisch mit dem der Gemeinde Suderburg [80], siehe deshalb Kommentar zur ID 847 in diesem Kapitel.	

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Verlängerung der vorhandenen B 191 durchgängig und gleichzeitig errichtet wird.

1. Die vorgeschlagene Vorzugsvariante der Querspange wird entsprechend der vorliegenden Planunterlagen und der Ausführungen dazu ausdrücklich unterstützt, weil

a) diese die optimalste Anbindung an die B 191 und B 4 ist. Damit ist eine optimale wirtschaftliche Erschließung des West-/Südwestkreises Uelzen gegeben. Durch die direkte Anbindung der B 191/B 4 bei Breitenhees an die Querspange B 190n wäre eine durchgängige Verkehrserschließung West - Ost (Hannover - Celle - Berlin) gegeben.

b) die kürzeste Verbindung zur Landesgrenze und damit die kürzeste Verbindung zur A 14 entsprechend der Planunterlagen ist.

c) die kostengünstigste Verbindung zur Landesgrenze ist.

d) diese im schutzgutübergreifenden Vergleich die geringsten Beeinträchtigungen verursacht.

e) als einzige Variante das FFH-Gebiet „Ise mit Nebenbächen“ nicht quert.

f) das kumulative Zusammenwirken der Varianten B 190n/2 mit der A 39 vermieden wird (Bruterfolg im Vogelschutzgebiet „Schweimker Moor und Lüderbruch“).

g) für die Landwirtschaft die günstigste Variantenführung mit den geringsten Beeinträchtigungen ist.

h) im Gesamtvariantenvergleich in allen drei Bereichen am besten abschneidet.

2. Das Raumordnungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren ist weiterhin parallel für die A 39 und die B 190 n von der B 4/191 (Breitenhees) bis zur Landesgrenze durchzuführen.

3. Es müssen rechtzeitig alle rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden (ggfs. Änderung des FstrÄndG) damit ein gemeinsamer Bau von A 39 und B 190n von der B 4/191 in Breitenhees bis zur Landesgrenze möglich ist.

Bei den oben genannten Anregungen wissen wir uns im Einklang mit der derzeit geführten politischen Diskussion. Die MdB Dr. Struck und MdB Otte sowie MdL Voigtländer und MdL Hillmer haben sich ebenfalls für diese Variante ausgesprochen. Außerdem vertreten als größere Kommunen der Landkreis Uelzen, die Stadt Uelzen und der Landkreis Celle sowie die Industrie- und Handelskammer diese Auffassung.

Gemeinde Suderburg

80

846

nein

2. Im Interesse des Wirtschaftsraumes Samtgemeinde Suderburg fordert die Gemeinde Suderburg einen westlichen Trassenverlauf der A 39 von Holdenstedt bis mindestens Breitenhees parallel zur Bundesstraße 4.

3. Die Gemeinde Suderburg fordert den zeitgleichen Bau der Querspange B 190n ab Breitenhees bis zur Landesgrenze.

4. Sowohl das Raumordnungsverfahren als auch das Planfeststellungsverfahren für die A 39 und Querspange B 190n von der Bundesstraße 4 bis zur Landesgrenze sind auf jeden Fall zeitgleich durchzuführen.

Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Demnach ergibt sich eine Trasse außerhalb des Gebietes der Samtgemeinde Suderburg. Die Weiterführung der B 190n nach Westen über die A 39 hinaus ist Bestandteil der Planungen zur A 39. Sie ist jedoch nicht Bestandteil des vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Somit ist eine zur A 39 zeitnahe bauliche Umsetzung der westlichen Verlängerung der B 190n nicht zu erwarten. Eine Aufnahme der gesamten B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist im Rahmen der fünfjährigen Überarbeitung möglich. Eine Aussage über den Zeitpunkt von Planfeststellung und Bau der Maßnahmen ist nicht Bestandteil der Linienfindung.

Gemeinde Suderburg

80

847

nein

B 190n

Im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan ist neben den Autobahnen A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg auch die A 14 zwischen Schwerin und Magdeburg enthalten. Diese beiden neuen Autobahnen sollen durch eine neue Bundesstraße verbunden werden. Die ausgearbeitete Vorzugsvariante der Autobahn und der Querspange wird von uns grundsätzlich unterstützt, hat jedoch für uns den Nachteil, dass ein im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan abgesicherter Anschluss der Querspange bis zur B 4 nicht gegeben ist. Deshalb wird von uns gefordert, dass die Querspange von der B 4 bis zur A 39 (weil Querspange A 39 - A 14 ohnehin im Plan ist) in Verlängerung der vorhandenen B 191 durchgängig und gleichzeitig errichtet wird.

1. Die vorgeschlagene Vorzugsvariante der Querspange wird entsprechend der vorliegenden Planunterlagen und der Ausführungen dazu ausdrücklich unterstützt, weil

a) diese die optimalste Anbindung an die B 191 und B 4 ist. Damit ist eine optimale wirtschaftliche Erschließung des West-/Südwestkreises Uelzen gegeben. Durch die direkte Anbindung der B 191/B 4 bei Breitenhees an die Querspange B 190n wäre eine durchgängige Verkehrserschließung West -

Siehe auch Kommentar zur ID 846 in diesem Kapitel. Bei der Trassenfindung für die B 190n ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 245 ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die nach den Schutzgütern des UVPG insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen nach sich zieht. Daneben sind auch die landwirtschaftlichen Aspekte sowie die Kosten in die Abwägung eingeflossen. Die Variante B 190n/1 schneidet bei allen Punkten insgesamt am günstigsten ab (Erläuterungsbericht, S. 252).

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Ost (Hannover - Celle - Berlin) gegeben. b) die kürzeste Verbindung zur Landesgrenze und damit die kürzeste Verbindung zur A 14 entsprechend der Planunterlagen ist. c) die kostengünstigste Verbindung zur Landesgrenze ist. d) diese im schutzgutübergreifenden Vergleich die geringsten Beeinträchtigungen verursacht. e) als einzige Variante das FFH-Gebiet „Ise mit Nebenbächen“ nicht quert. f) das kumulative Zusammenwirken der Varianten B 190n/2 mit der A 39 vermieden wird (Bruterfolg im Vogelschutzgebiet „Schweimker Moor und Lüderbruch“). g) für die Landwirtschaft die günstigste Variantenführung mit den geringsten Beeinträchtigungen ist. h) im Gesamtvariantenvergleich in allen drei Bereichen am besten abschneidet. 2. Das Raumordnungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren ist weiterhin parallel für die A 39 und die B 190 n von der B 4/191 (Breitenhees) bis zur Landesgrenze durchzuführen. 3. Es müssen rechtzeitig alle rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden (ggfs. Änderung des FstrÄndG) damit ein gemeinsamer Bau von A 39 und B 190n von der B 4/191 in Breitenhees bis zur Landesgrenze möglich ist. Bei den oben genannten Anregungen wissen wir uns im Einklang mit der derzeit geführten politischen Diskussion. Die MdB Dr. Struck und MdB Otte sowie MdL Voigtländer und MdL Hillmer haben sich ebenfalls für diese Variante ausgesprochen. Außerdem vertreten als größere Kommunen der Landkreis Uelzen, die Stadt Uelzen und der Landkreis Celle sowie die Industrie- und Handelskammer diese Auffassung.</p>	84	702	ja	
<p>Gemeinde Wieren</p> <p>Die derzeitige Vorzugsvariante durch den Bereich der Gemeinde Wieren (28.03.: Untervariante GP 13-20/1) ist aus nachfolgend aufgeführten Gründen so nicht akzeptabel. Wir erheben Einwendungen:</p> <p>1. Das Gemeindegebiet wird zwangsweise zu einem Verkehrsdreieck verplant eingekesselt bzw. zerschnitten</p> <p>Die Hauptverkehrsadern und ihre Auswirkungen</p> <p>1. 1 Der Elbe-Seiten-Kanal im Westen - Zuwegungen zum Nachbarort, landw. Nutzflächen und dem Erholungsfreiraum (Wierener Berge) wurden gekappt. - Die sich zwangsläufig anschließende Flurbereinigung hat das Gemeindegebiet und das Gebiet der Jagdgenossenschaft verkleinert (Abgabe der Flächen jenseits des Kanals).</p> <p>1.2 Die Eisenbahn im Süden (Hauptverkehrsstrecke) - Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur DB-Strecke Uelzen-Stendal wurden diverse Bahnübergänge geschlossen (Bollensen, Wieren, Drohe). - In der Folge des geplanten und genehmigten zweigleisigen Ausbaus (mit gleichzeitiger Geschwindigkeitserhöhung) werden alle Bahnübergänge geschlossen und dadurch die Orte Wieren und Könau geteilt, außerdem auch die Gemarkungen in Bollensen, Wieren, Drohe und Könau.</p> <p>1.3 Die BAB A 39 schräg von Nord nach Süd - Durch die jetzt geplante Vorzugsvariante wird die Gemeinde erneut geteilt und weithin sichtbare Barrieren aufgebaut. - Raum Ostedt-Kroetzmühle - Könau: ca. 9 m hohe Bahnüberführung mit entsprechend lang gestreckter Rampe.</p> <p>1.4 Die Landesstraße L 270 - Die L 270 wird zwar nach den Berechnungen der Planung entlastet, bleibt aber wichtige großräumige Straßenverbindung "unterhalb der BAB".</p>	86	680	ja	<p>Zerschneidungswirkungen vorhandener Verkehrswege sowie durch die A 39 wurden bei der Trassenfindung berücksichtigt (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 323 sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich und Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 24 ff).</p> <p>Variantevergleich GP 20-39: Eine endgültige Entscheidung wird in diesem Untervariantenvergleich aufgrund der stark gegenläufigen Ergebnisse der UVS gegenüber der landwirtschaftlichen und Kostenbetrachtung nicht getroffen. Die Entscheidung wird auf den großräumigeren Teilvariantenvergleich GP 13-46 verschoben. In diesem Teilvariantenvergleich ist die aus Sicht der UVS günstigste Untervariante über die Abschnitte 538 und 546 in Teilvariante GP 13-46/2 enthalten. Die aus landwirtschaftlicher und wirtschaftlicher Sicht günstigste Untervariante des Vergleiches GP 20-39 über den Abschnitt 541 ist Bestandteil der Teilvariante GP 13-46/3. Durch die</p>
<p>Landkreis Gifhorn</p> <p>3.3 Variantenvergleich</p> <p>Zunächst wurden im Untervariantenvergleich die Untervarianten miteinander verglichen. Als Resultat ergab sich unter Beachtung der Ergebnisse der UVS, dem landwirtschaftlichen Fachbeitrag und der Kostenermittlung jeweils eine bevorzugte Variante.</p> <p>3.3.1 Untervarianten (siehe Pläne, Skizzen im Anhang 2)</p> <p>GP 20-39 Die westliche Umfahrung von Wittingen ist besser als die östliche bzw. die im Osten</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
GP 28-46 Die Ostvariante (bis Gelenkpunkt 28) ist besser als die östlich der VW-Teststrecke verlaufende Variante.				
GP 36-42 Das Teilstück östlich des VW-Testgeländes ist aber auch schlechter als das westlich verlaufende Teilstück.				
GP 42-46 Auffällig ist, dass zwischen den Gelenkpunkten 4.6 - 4.2 / 4.3 die nördlich verlaufende Variante (nördlich Barwedel) den Vorzug bekommen hat, die südliche Untervariante (GP 42-46/2) aber als Teil der Untervariante GP 28-46/2 mit aufgenommen worden ist, obwohl hier auch die nördliche Variante möglich gewesen wäre.				
Landkreis Gifhorn	86	681	ja	
3.3.2 Teilvarianten				
GP 13-46 In diesem Untervariantenvergleich wird ein großer Teil der Vorzugsvariante mit einem großen Teil der Ostvariante verglichen. Auf Grund der Ergebnisse der Untervariantenvergleiche und der visuellen Auswertung der UVS muss man zu dem Ergebnis kommen, dass die Gründe für das Ausscheiden der Ostvariante im nördlichen Streckenabschnitt liegen.				
Die Untersuchungen der Planunterlagen zur A 39 haben aber deutlich gezeigt, dass der Ostvariante in mehreren Bereichen durchaus der Vorzug gegenüber der Vorzugsvariante gegeben werden könnte (bezogen auf das Kreisgebiet).				
Landkreis Gifhorn	86	682	ja	
3.4 Beurteilungsergebnis				
Wenn es keine deutliche Tendenz zu Gunsten einer der beiden Varianten (Vorzugs- und Ostvariante) auf Kreisgebietsebene gibt, die Ostvariante letztendlich auf Grund von großen negativen Auswirkungen im nördlichen Teilbereich ausscheidet, dann hätte nach Ansicht des Landkreises eine weitere Unterteilung auf der Ebene der Teilvarianten stattfinden müssen (Ostvariante mit Einbindung in die Vorzugsvariante westlich von Wittingen), zumal die Untervarianten in diesem Bereich vorhanden sind und somit auch eine vollständige Datengrundlage für einen solchen Teilvariantenvergleich bereits vorliegt und daher zeitlich auch kurzfristig herzustellen wäre. Eine Berücksichtigung der raumstrukturellen Auswirkungen sollte, wie bereits dargestellt, bei diesem Teilvariantenvergleich berücksichtigt werden.				
Gemeinde Sassenburg	91	797	nein	560
"B4-Trasse": - Die so genannte "B4-Trasse" wird von mir abgelehnt, da diese räumlich zu nah an den Ortschaften Triangel, Dannenbüttel und Westerbeck vorbeiführen würde. Aus Lärmschutzgründen halte ich deshalb diese Trasse für nicht akzeptabel. - Zwischen den Ortschaften Westerbeck und Dannenbüttel befindet sich an der Kreuzung "L289" / "K93" ein großer Schulkomplex mit einer Grundschule sowie einer Haupt- und Realschule. Der Trassenverlauf würde in unmittelbarer Nähe hierzu verlaufen. Dies würde durch die unvermeidliche zusätzliche Lärmbelastigung eine gravierende Beeinträchtigung in der pädagogischen Arbeit bedeuten. Für die Schülerinnen und Schüler ist diese zusätzliche Belastigung nicht hinnehmbar, zumal Lärm nachweislich das Lernverhalten stark negativ beeinträchtigt. - Durch die angrenzenden Landschaftsschutzgebiete „Allertal-Barnbruch“ und "Ost-Heide" sowie des Naturschutzgebietes "Großes Moor" ist eine weitere Entwicklung der Ortschaften Dannenbüttel und Westerbeck nur in den Bereichen möglich, in der die "B4-Trasse" geplant ist. Ferner ist die Ortschaft Westerbeck als "Grundzentrum" nach dem Regionalen Raumordnungsprogramm eingestuft. Es ist beabsichtigt im Rahmen der gemeindlichen Entwicklungsplanung Westerbeck als "Grundzentrum" zu stärken und weiter auszubauen. Dies stellt einen Interessenskonflikt mit der geplanten "B4-Trasse" dar. Um die gemeindliche Entwicklung nicht zu stoppen, lehne ich die "B4-Trasse" auch aus diesen Gründen ab.				
				Vertagung der Entscheidung innerhalb des Untervariantenvergleiches GP 20-39 verbleiben sowohl eine westliche als auch eine östliche Trassenführung als Bestandteil für die weiteren Betrachtungen, so dass an dieser Stelle keine vorzeitige Festlegung zugunsten einer westlichen oder östlichen Trassenführung fällt. Variantenvergleich GP 28-46: Aus dem Untervariantenvergleich GP 43-46 ergab sich Untervariante GP 43-46/2 mit einem Verlauf über die Abschnitte 568 und 582 als die weiter zu verfolgende Variante (Erläuterungsbericht, S. 206). Demzufolge wurde dieses Ergebnis auch für den Variantenvergleich GP 28-46 zugrunde gelegt. Die in diesem Vergleich betrachtete Variante GP 28-46/2 nutzt unter anderem die Abschnitte 568 und 582. Eine Nutzung des Abschnittes 566 ist für die Variante GP 28-46/2 nicht möglich, da sich dieser Abschnitt mit der östlichen Führung der Variante GP 28-46/2 über den Abschnitt 563 verknüpfen lässt. Eine weitere Betrachtung des Abschnittes 566 ist in den einzelnen Vergleichen darüber hinaus nicht vorgesehen. Für den Vergleich GP 41-44 scheidet die Untervariante GP 41-44/ mit dem Abschnitt 566 aus. Variantenvergleich GP 13-46: Siehe Aussagen zu VU und RVU: Es sind nicht nur die Ergebnisse auf einen Landkreis zu betrachten. Für die Gesamtentscheidung ergibt sich die Vorzugsvariante unter Beachtung aller Ergebnisse über den gesamten Untersuchungsraum. Variantenvergleich GP 25-46: Eine Betrachtung der genannten Abschnitte hat teilweise über die Untervariantenvergleiche GP 20-29, GP 20-37 und GP 20-39 sowie über den Teilvariantenvergleich GP 13-46 stattgefunden. Variantenvergleich GP 36-46: Dieser Variantenvergleich ist aufgrund der erheblichen Mehrlänge der vorgeschlagenen östlichen Variante (40,061 km) gegenüber der westlichen (29,650 km) mit den sich daraus ergebenden offensichtlichen negativen Auswirkungen (UVS, Landwirtschaft, Kosten) nicht durchgeführt
				Für die geplante Wohnbebauung im Süden der Ortslage Triangel gibt es mit dem Abschnitt 560 keine lärmtechnische Beeinträchtigung oberhalb des Grenzwertes nach 16. BImSchV. In Westerbeck werden Teile der geplanten Bebauung oberhalb des Grenzwertes nach 16. BImSchV verlärm. Für die bestehende Wohnbebauung gibt es keine lärmtechnische Beeinträchtigung oberhalb des Grenzwertes nach 16. BImSchV. Dannenbüttel wird nicht oberhalb des Grenzwertes nach 16. BImSchV verlärm. In allen drei Ortslagen ergibt sich für vorhandene und geplante Wohnbebauung eine Überschreitung des nächtlichen Orientierungswertes nach DIN 18005 (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 32-46, Karte II.11.GP32-46, Blatt 2). Insgesamt wird die Teilvariante GP 32-46/1, bestehend aus dem Abschnitt 560, im Vergleich zur Teilvariante GP 32-46/2 als ungünstiger beurteilt (Erläuterungsbericht, S. 218 ff). Das genannte Schulgelände ist in den Untersuchungen als Sonderbaufläche erfasst. Es ergibt sich durch den Abschnitt 560 eine lärmtechnische Beeinträchtigung teilweise oberhalb des für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Grenzwertes nach 16. BImSchV sowie für das gesamte

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>- Der derzeitige Linienverlauf verläuft im Bereich der Einmündung der L289 auf die B 188 genau durch die vorhandene Kläranlage und eine erst kürzlich errichtete Biogasanlage. Der Trassenverlauf müsste daher verändert werden. Aufgrund der Nähe zu den Ortschaften Dannenbüttel und Westerbeck dürfte dies aber kaum möglich sein.</p> <p>- In der Gemarkung Dannenbüttel vorhandene landwirtschaftliche Nutzflächen werden zerschnitten und werden dadurch in ihrer Nutzung und Zugänglichkeit stark eingeschränkt. Teilweise ist festzustellen, dass eine Zufahrt zu dann entstehenden Teilflächen nicht mehr möglich ist. Ich gehe davon aus, dass die oben genannten Punkte im Rahmen der noch durchzuführenden "kleinräumigen Verkehrsuntersuchungen" von Ihnen durchleuchtet werden.</p>				
Gemeinde Jembke	95	805	ja	
<p>Fazit: Der schutzgutbezogene Vergleich der Unter- und Teilvarianten im Bereich zwischen den Gelenkpunkten (GP) 37; 39 und 40 im nördlichen Bereich und dem südlichsten Gelenkpunkt 46, dem Ende der derzeitigen Ausbaustrecke, ergibt insgesamt betrachtet keine Vorteile für die ausgewiesene Vorzugsvariante im westlichen Suchraum.</p> <p>Unter Beachtung, Bewertung und Gewichtung der genannten Bedenken, Hinweise und Anregungen ist die östliche Trassenvariante, mindestens unter dem Aspekt der Kosten/Nutzenrechnung sowie der verkehrlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Wirkung, wesentlich günstiger.</p> <p>Die Gemeinde Jembke fordert daher vor der anschließenden Entscheidung über die endgültige Trassenführung mindestens einen weiteren direkten Vergleich der Streckenabschnitte 561, 564 und 575 (GP 33 bis GP 46) mit den Streckenabschnitten 563, 568 und 582 (GP 39 bis GP 46) unter Beachtung der oben ausgeführten Anregungen und Bedenken wobei auch die zu erwartenden immensen Kosten für Entschädigungsleistungen bei einem gegebenenfalls erforderlichen Abbau der oben genannten Windenergieanlagen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Die Gemeinde Jembke möchte hier abschließend nicht den Eindruck des Sankt-Florian-Prinzips entstehen lassen, sondern fordert eine genaue Überprüfung der von uns genannten Punkte.</p>				
Gemeinde Tülow	106	875	nein	
<p>C) Variante des Abschnitts 563 und 568 (Brome)</p> <p>PRO</p> <p>Durch die Trassenführung erfolgt eine ortsnahe Anbindung des strukturschwachen Raumes der Samtgemeinde Brome.</p> <p>Bei den überplanten Flächen handelt es sich um solche mit landwirtschaftlich überwiegend geringem Nutzwert.</p> <p>Im Verhältnis zu den anderen Varianten werden zusammenhängende Waldgebiete nicht betroffen.</p> <p>Die Wohnbebauung hat im Verhältnis zu den anderen Varianten größere Abstände zur realisierbaren Trassenführung.</p> <p>Die Konfliktschwere bezüglich der Raumwiderstände bei den Faktoren „Menschen-Wohnen“, „Menschen-Erholung“, „Landschaft“ und „Pflanzen“ ist im Verhältnis zu den anderen Varianten in der UVS und RVU erheblich</p>				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>geringer begutachtet worden. Für die Gemeinde Tülow mit dem Ortsteil Voitze könnte sich perspektivisch die Vermarktung des vorhandenen sowie die Schaffung weiterer Gewerbegebiete entwickeln. Die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes befindliche Ortsumgehung Brome könnte an die Trasse der A 39 angebunden werden und zu einer weiteren verkehrlichen Entlastung - besonders des Schwerlastverkehrs zur Glunz AG in Nettgau/Sachsen-Anhalt - beitragen. Ebenfalls ein wesentlicher Aspekt ist, dass der erhebliche Durchgangsverkehr aus den Ortslagen Ehra und Voitze herausgehalten wird. Die ansonsten erforderliche Ortsumgehung - Voitze - könnten entfallen. Eine nördliche Weiterführung in den Bereichen der Stadt Wittingen sowie der Samtgemeinde Hankensbüttel eröffnet sämtliche weiteren Untervarianten. Da die Untervariantenvergleiche GP 20-39 und GP 28-46 aus sehr vielen Abschnitten bestehen, ist aus diesen Vergleichen zwar erkennbar, dass bei GP 20-39 die Unterschiede bei den Schutzgütern Pflanzen und Tiere und bei GP 28-46 die Unterschiede bei den Schutzgütern Erholung und Pflanzen lagen und den Ausschlag gaben, jedoch ist nicht erkennbar, in welchem Abschnitt sich die Konfliktschwerpunkte befinden und somit gegen die östlichste Variante sprechen. Hier könnte ggf. ein kleinräumiger (einzelne Abschnitte) Vergleich zu einem anderen Ergebnis führen.</p>				
Gemeinde Tülow	106	876	nein	
<p>KONTRA Die Trasse führt quer durch das Gebiet der Samtgemeinde Brome und "zerschneidet" sie. Es sind doppelt so viele Brückenbauwerke erforderlich, um die vorhandenen Verkehrswege zu sichern. Da es sich um die längste Alternative handelt, wird ein größerer Flächenverbrauch entstehen. Dazu wäre anzumerken, dass landwirtschaftliche Flächen nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen und die Bewirtschaftung der dann noch zur Verfügung stehenden Flächen durch die Trassenführung erheblich erschwert wird.</p>				
Nds. Forstamt Danndorf	145	733		
B Variantenvergleich				Ohne Kommentar
<p>Aus forstfachlicher Sicht ist es aufgrund der vorstehend genannten Gründe ein vorrangiges Ziel Waldverluste zu minimieren, beziehungsweise besonders wertvolle Bereiche (historisch alte Waldstandorte, s.o.) zu umgehen. Grundsätzlich wird anerkannt, dass dieser Ansatz sich auch in den Unterlagen widerspiegelt. Im Folgenden werden insbesondere Punkte aufgeführt, die für eine Walderhaltung an dieser Stelle und eine Änderung der Vorzugsvariante bzw. eine sonstige Änderung der Planung sprechen.</p>				
Nds. Forstamt Danndorf	145	736		
<p>Betroffenheit: Abschnitte 555, 561: Nach den Ausführungen des RROP von 1995 für den Großraum Braunschweig ist der Landschaftsraum nördlich von Gifhorn zwischen der B 4 und der L289/L288 als großräumiges unzerschnittenes und von Lärm unbeeinträchtigtes Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft und das ungestörte Naturerleben vor Zerschneidung durch Verkehrswege zu schützen. Durch den weitgehenden Verlauf der Trasse direkt angrenzend an das VW-Versuchsgelände werden die Folgen der Waldzerschneidung in diesem Bereich aber gering gehalten.</p> <p>Von der Trassenführung werden Waldflächen betroffen, die im RROP für den Großraum Braunschweig als Vorranggebiete für Natur- und Landschaft sowie als Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft ausgewiesen sind. Sofern es hier zu einer Umsetzung der Planungen und damit zur Umwandlung des Waldes zur Durchführung der Baumaßnahmen kommt, würde der Wald in diesem Bereich auch diese Funktion verlieren und auch die angrenzenden Bereiche werden in ihrer Funktion durch die Baumaßnahme erheblich beeinträchtigt. Kompensationsmaßnahmen für den Funktionsausgleich müssten diesem Funktionsverlust besonders Rechnung tragen.</p> <p>Im nördlichen und südlichen Bereich befinden sich Trinkwasserschutzgebiete (Zone III).</p> <p>Für den Bereich sind die Konfliktschwerpunkte 31 und 32 in den Planungsunterlagen genannt.</p> <p>Neben den oben genannten Gründen erscheint besonders die Betroffenheit von historisch alten Waldstandorten (z. B. Abt. 188, 189, 176, 406, 409) bedenklich.</p>				<p>(GP 13-46/2) vor allem im Hinblick auf das Schutzgut Mensch- Wohnen schlechter ab (Erläuterungsbericht, S. 224ff). Die nur geringen Unterschiede zwischen der Variante entlang des Automobil- Versuchsgeländes und der Varianten entlang der Landesgrenze (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anhang A, S. 50) rechtfertigen die Entscheidung zugunsten der westlicheren Teilvariante.</p> <p>Die Zerschneidung des unzerschnittenen verkehrsarmen Raumes westlich des Automobil- Versuchsgeländes ist in die Betrachtungen eingeflossen und in den schutzgutübergreifenden Vergleich eingestellt. Hierbei wurde aber auch die angesprochene Vorbelastung durch die VW-Teststrecke entsprechend gewürdigt. Die Vorranggebiete für Natur und Landschaft sowie für die Erholung sind ebenso wie die historischen Waldstandorte erfasst und berücksichtigt worden. (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 32-46, Teilvariantenvergleich GP 13-46 sowie Hauptvariantenvergleich GP 1-46). Dennoch kommen die aufeinander aufbauenden Variantenvergleiche zu der umweltfachlichen Gesamteinschätzung, dass die Variante parallel zur VW-Teststrecke die vergleichsweise günstigste Führung darstellt.</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
In den südlich gelegenen Offenlandbereichen des Streckenabschnitts wurden avifaunistische wertvolle Bereiche mit ihren Charaktervogelarten dokumentiert, die zusätzlich gegen den Streckenabschnitt 561 sprechen.				
Nds. Forstamt Danndorf	145	738		
2.1.2 Westvarianten				
Abschnitt 501: Diese Variante durchschneidet größere Waldbereiche im Landkreis Lüneburg. Das Waldgebiet "Einemhof" am östlichen Rand, den Wald zwischen Oerzen und Drögnendorf und dann weiter durch den "Süsing". Hier führt die geplante Trasse durch Vorranggebiete für Natur und Landschaft, Vorsorgegebiete für die Erholung und in dem Bereich zwischen Reppenstedt und Kirchgellersen durch ein Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft. Weiter wäre in diesem Bereich der südwestliche Ausläufer des FFH - Gebietes "Ilmenau und Nebenbäche" betroffen. Durch diese geplante Trasse werden Naherholungsgebiete im Wald für Lüneburg und westlich angrenzende Ortschaften zerschnitten. Weiter werden die das Klima ausgleichenden Funktionen des Waldes für den Raum Lüneburg beeinträchtigt. Durch diese geplante Trassenführung werden Lebensräume wildlebender Tiere zerschnitten, ebenso Wanderkorridore des Rotwildes zwischen dem Süsing und der Raubkammer				Unter Beachtung aller Gutachten wird die Variante GP 1-46/1 unter Verwendung des Abschnittes 501 als die ungünstigere im Vergleich zur Variante GP 1-46/2 beurteilt. Dabei sind auch die Vorrang- und Vorsorgegebiete, FFH-Gebiete Naherholungsbereich, Tiere, Rotwildwanderbeziehungen und die Klimaschutzfunktion des Waldes in die Untersuchungen eingeflossen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46).
Nds. Forstamt Danndorf	145	739		
Abschnitt 583: Hier wird ein größeres Waldgebiet als Lebensraum wildlebender Tiere, u. a. des Rotwildes, zerschnitten. Abschnitt 583: Größere Waldflächen werden zwischen Drögnendorf und Südergellersen zerschnitten (ges. Länge 3,6 km).				Siehe auch Kommentar zur ID 738 in diesem Kapitel.
Nds. Forstamt Danndorf	145	740		
Abschnitt 584: Größere Waldflächen werden zwischen Drögnendorf und Südergellersen zerschnitten (ges. Länge 3,1 km).				Siehe auch Kommentar zur ID 738 in diesem Kapitel.
Nds. Forstamt Danndorf	145	741		
Abschnitt 585: Südöstlich von Wettenbostel Zerschneidung einer Waldfläche (0,6 km); neben dem betroffenen Landeswald ist im nördlichen Süsing Privatwald betroffen (0,5 km). Bei diesem Trassenverlauf wird ein bisher zusammenhängendes großes Waldgebiet (Süsing) von N - S zerschnitten. Die ökologisch bedenkliche Einschränkung bzw. Verhinderung von Wander- und Ausbreitungsmöglichkeiten der Arten trifft in diesem Fall besonders auf das Rotwild zu. Dieser Waldteil ist aktuell der einzig nutzbare Korridor zwischen seinen Verbreitungsgebieten im Süsing und den Truppenübungsplätzen im Raum Munster. Nördlich des Süsing liegen 2 Feldgehölze im Bereich der Trassenführung.				Siehe auch Kommentar zur ID 738 in diesem Kapitel. Die Abtrennung des Süsings bezogen auf Wildwechselbeziehung ist erfasst und in die Untersuchungen eingestellt worden (Unterlage 1 .- UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, Karte II.13.GP1-46, Blatt 2).
Nds. Forstamt Danndorf	145	742		
Abschnitt 530: Zerschneidung des Forstortes "Holdenstedter Forst (2,0 km). Kreuzung des FFH - Gebietes Nr. 71 "Ilmenau mit Nebenbächen". Der westliche Teil gehört zum LSG 7 (hier müsste der Name des LSG noch ergänzt werden) und wird angeschnitten. Die Waldflächen östlich der B 4 sind historisch alter Wald. GKS 17 - Vorranggebiet für Natur und Landschaft, FFH Gebiet der Schattenliste GSK 22 - FFH Ilmenau mit Nebenbächen, historisch alter Wald Insgesamt verläuft die B 4 ab dem Abschnitt 530 vornehmlich durch Wald. Bei der B 4 Variante werden zahlreiche Waldfunktionen beeinträchtigt. Der Waldflächenverlust ist erheblich. Insbesondere historisch alte Waldstandorte sind in größerem Umfang betroffen.				Das genannte Landschaftsschutzgebiet sowie die Waldflächen insgesamt bzw. die historischen alten Waldstandorte und das FFH- Gebiet sind in den Untersuchungen erfasst und bewertet worden. Insgesamt ergibt sich die westliche Hauptvariante GP 1-46/1 gegenüber der östlichen Hauptvarianten GP 1-46/2 als die ungünstigere (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46).
Nds. Forstamt Danndorf	145	743		
Abschnitt 534: Zerschneidung des Waldgebietes "Wierener Berge" (3,0 km), südl. von Wrestedt (0,5 km) und südl. von Holdenstedt (0,3 km). Kreuzung des FFH - Gebietes Nr. 71 "Ilmenau mit Nebenbächen".				Der Trassenabschnitt 534 gehört zu der im Untervariantenvergleich GP 21-36 als ungünstiger ermittelten Untervariante GP 21-36/2 und wird nicht weiterverfolgt. Dabei sind auch die Waldflächen sowie das FFH- Gebiet erfasst und bewertet worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36, S. 169 ff).
Nds. Forstamt Danndorf	145	744		
Abschnitt 536: Zerschneidung von Waldflächen im Bereich der "Schlamiusberge" (1,5 km). Kreuzung des FFH - Gebietes Nr. 71 "Ilmenau mit Nebenbächen" (Aue).				Siehe auch Kommentar zur ID 743 in diesem Kapitel.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Nds. Forstamt Danndorf	145	745		
Abschnitt 535: Zerschneidung von Waldflächen im nördl. Bereich der "Schlamiusberge" (0,6 km). Kreuzung des FFH - Gebietes Nr. 71 "Ilmenau mit Nebenbächen" (Aue).				Siehe auch Kommentar zur ID 743 in diesem Kapitel.
Nds. Forstamt Danndorf	145	746		
Abschnitt 539: Hier verläuft die Trasse nahezu ausschließlich durch Wald, der im RROP großflächig als Vorrang- bzw. Vorsorgegebiet für Natur- und Landschaft und als Vorranggebiet zur ruhigen Erholung in Natur- und Landschaft ausgewiesen ist.				Die genannten Aspekte sind in den Untersuchungen erfasst und in die schutzgutübergreifenden Variantenvergleiche eingeflossen. Der Abschnitt 539 gehört zu der im Hauptvariantenvergleich als ungünstiger beurteilten Hauptvariante GP 1-46/1 (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46 und Erläuterungsbericht, S. 234 ff).
Beim Blauen Berg südlich der Kreuzung mit der K4 / K 9 sind 3 Kulturdenkmäler (Nr. 117, 118 , 120) betroffen, östlich der B 4 ein Vorranggebiet für Natur- und Landschaft.				
Bei der Umfahrung von Breitenhees wird ein historisch altes Waldgebiet durch den Trassenverlauf erheblich beeinträchtigt. Wie oben bereits allgemein ausgeführt, ist die Naturnähe dieser Bestände bei der Erfassung für das Schutzgut Pflanzen fehlerhaft ermittelt und damit falsch bewertet; es handelt sich um alte Eichenmischwälder mit beigemischten Nadelbäumen auf Sandstandorten des Flachlandes. Im Bereich von Zittel befindet sich ein Waldschutzgebiet. Dieser Bereich mit alten Eichen ist darüber hinaus ein Gebiet mit besonderer Bedeutung als "Vogelschutzgebiet Südheide".				
Nördlich von Behren liegt ein Vorranggebiet für ruhige Erholung.				
Nördlich Sprakensehl befindet sich historisch alter Wald. Auch dieser gehört zum Vogelschutzgebiet Südheide, ebenfalls im Bereich alter Eichenflächen. Der gesamte Bereich hat nach RROP Bedeutung als Vorrang- bzw. Vorsorgegebiet für Erholung.				
Nds. Forstamt Danndorf	145	747		
Abschnitt 548: Der Maseler Wald ist historisch alter Wald und als Vorranggebiet für Erholung ausgewiesen.				Der Maseler Wald als Vorranggebiet für Erholung und historischer alter Waldstandort wird von der Hauptvariante GP 1-46/1 im Abschnitt 548 südlich umfahren. Die Auswirkungen auf das Gebiet sind ermittelt und in den schutzgutübergreifenden Variantenvergleich eingeflossen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46 und Erläuterungsbericht, S. 234 ff).
Nds. Forstamt Danndorf	145	748		560
Abschnitt 560: Die Trasse schneidet einige große zusammenhängende Waldgebiete. Nach den Ausführungen des RROP von 1995 für den Großraum Braunschweig ist der Landschaftsraum nördlich von Gifhorn zwischen der B 4 und der L282 als großräumiges unzerschnittenes und von Lärm unbeeinträchtigt Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft und das ungestörte Naturerleben vor Zerschneidung durch Verkehrswege zu schützen (D 2.1 04, E 2.1 04, D 3.3 06).				Die genannten Aspekte sind in den Untersuchungen erfasst und in die schutzgutübergreifenden Variantenvergleiche eingeflossen. Der Abschnitt 560 gehört zu der im Teilvariantenvergleich 32-46 als ungünstiger beurteilten Untervariante GP 32-46/1 (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 32-46 und Erläuterungsbericht, S. 219 ff).
Bei der Umfahrung südlich von Sprakensehl ist ein kleiner historisch alter Wald mit naturnaher Ausprägung betroffen und westlich der B 4 Vorranggebiete für Erholung.				
Beim Auerwald bis zur Kreuzung B 244 sind kleine historisch alte Waldreste betroffen, an der Kreuzung Richtung Auermühle ein größerer historisch alter Wald. Ein weiterer historisch alter Wald an der B 244 ist gleichzeitig als landesweit bedeutsames Biotop kartiert. Westlich der B 4 liegen Vorranggebiete für die ruhige Erholung. In dem Bereich wird das FFH-Gebiet "Lachte, Lutter, Aschau mit Nebenbächen" zweimal geschnitten (Kainbach und Jafelbach).				
Bei der Umfahrung von Groß Oesingen Mahrenholz wird ein Vorranggebiet für die ruhige Erholung durchschnitten (südlich B 244 und östl der B 4).				
Südlich von Groß Oesingen verläuft die Trasse der A 39 ca. 100 m westlich parallel zur B 4, was mit zusätzlichen Waldverlusten verbunden wäre und eine Isolierung des dazwischen liegenden Streifens bedeutet. Umfahrung der Streusiedlungen (Wochenendegebiet).				
Westlich der B 4 wird südlich der Abzweigung nach Ummern ein Vorranggebiet für ruhige Erholung durchschnitten.				
Im weiteren Verlauf der B 4 nach Süden befindet sich westlich ein				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Vorranggebiet für ruhige Erholung.				
<p>Der Trassenverlauf schneidet den südlichen Bereich des Forstortes Dragen. Im RROP für den Großraum Braunschweig ist der Bereich als Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft sowie als Vorranggebiet bzw. Vorsorgegebiet für Natur- und Landschaft ausgewiesen. Dieser Bereich wird von der Bevölkerung der Stadt Gifhorn intensiv als Naherholungsgebiet genutzt.</p> <p>Der Forstliche Rahmenplan weist dieses nördlich an Gifhorn angrenzende Waldgebiet als Bereich zur ruhigen Erholung im Wald aus.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Waldflächen liegen im LSG. - Als besonderer Biotop findet sich hier der Auenbereich der Ise (FFH-Gebiet). <p>In der Waldfunktionenkarte ist der Waldbereich als Klima- und Lärmschutzwald sowie als Erholungswald ausgewiesen.</p>				
<p>Aus forstfachlicher Sicht werden die Westvarianten in diesen Bereichen abgelehnt, weil neben der Zerschneidung zusammenhängender Waldgebiete und der Betroffenheit historisch alter Wälder erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Mensch (Erholung) zu erwarten sind.</p>				
Nds. Forstamt Danndorf	145	749		
2.1.3 Ostvarianten				
<p>Allgemein gilt bei den Ostvarianten im Landkreis Lüneburg, dass in erheblichen Umfang Waldflächen betroffen wären bzw. zerschnitten würden, so dass aus hiesiger Sicht die klimaausgleichenden Funktionen des Waldes für den Großraum Stadt Lüneburg erheblich beeinträchtigt werden würden. Bei den östlichen Varianten, in Teilbereichen auch die Vorzugsvariante, werden Wanderkorridore des Rotwildes (Göhrde - Süsing) abgeschnitten.</p>			<p>Die Belange des Klimaausgleiches sind im Schutzgut Klima / Luft erfasst und in den schutzgutübergreifenden Variantenvergleichen berücksichtigt. Die Abschnitte der Vorzugsvariante bewirken in den Vergleichen die geringeren Auswirkungen (Unterlage 1 – UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49, S 19 f sowie Teilvariantenvergleich GP 2-17, S 22 f und Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 39 f sowie Erläuterungsbericht, S. 234 ff).</p> <p>Die Wanderbeziehungen des Rotwildes sind Bestandteil des Schutzgutes Tiere Insgesamt sind die Auswirkungen durch die Hauptvariante GP 1-46/2 deutlich geringer als bei der Hauptvariante GP 1-46/1 (Unterlage 1 - UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Hauptvariantenvergleich GP 1-46, S. 31 ff).</p>	
Nds. Forstamt Danndorf	145	750		506
<p>Abschnitt 506, 507: Dieser Abschnitt verläuft quer durch den Forstort "Bilmer Strauch". Hier wird ein größeres und zusammenhängendes Waldgebiet in Nord - Süd Richtung zerschnitten, gem. RROP in wesentlichen Bereichen als Vorsorgegebiet für die Erholung und Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft. Außerdem ist hier ein Bereich von rd. 3 km als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Hier werden aus hiesiger Sicht die das Klima ausgleichenden Funktionen des Waldes für den Raum Lüneburg beeinträchtigt.</p>				
Nds. Forstamt Danndorf	145	752		
<p>Abschnitt 556, 562, 574: Nach den Ausführungen des RROP von 1995 für den Großraum Braunschweig ist der Landschaftsraum nördlich von Gifhorn zwischen der B 4 und der L289/L288 als großräumiges unzerschnittenes und von Lärm unbeeinträchtigtes Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft und das ungestörte Naturerleben vor Zerschneidung durch Verkehrswege zu schützen. Durch den längeren Verlauf der Trasse direkt angrenzend an das VW-Versuchsgelände werden die Folgen der Waldzerschneidung in diesem Bereich aber gemindert.</p>			Siehe auch Kommentar zur ID 736 in diesem Kapitel.	
<p>Gegen die genannten Abschnitte der östlichen Varianten bestehen z. T. erhebliche Bedenken.</p>				
Nds. Forstamt Danndorf	145	753		700
2.1.4 Nordvariante				
<p>Abschnitt 700: Variante außerhalb des Suchraumes: Durch die geplante Trasse werden in den Forstorten "Bültenmoor", "Buchholzheide" und "Bennerstedt" bedeutende Waldbiotop zerstört; insbesondere wären rd. 8 ha alte Waldstandorte betroffen. Weiter wären umfangreiche Vorsorge und Vorranggebiete für Natur und Landschaft betroffen, ferner sensible Feuchtbiotop und das FFH - Gebiet "Luhe und untere Ilmenau".</p>			<p>Die Nordvariante (Abschnitt 700) wird aus gesamtplanerischer Sicht nicht weiter verfolgt. Die genannten Aspekte sind dabei im Vergleich beachtet (Unterlage 9 - Nordumfahrung Lüneburg).</p>	
<p>Gegen eine nördliche Umfahrung bestehen aus forstfachlicher Sicht erhebliche Bedenken, so dass diese Trassenführung abgelehnt wird.</p>				
Nds. Forstamt Danndorf	145	754		502, 561

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Ergebnis des Variantenvergleichs A 39:				
<p>Nach eingehender Prüfung der verschiedenen Varianten zur Trassenführung der A-39 werden</p> <ul style="list-style-type: none"> - die nördliche Umfahrung Lüneburgs - die Westvarianten - die meisten Teile der östlichen Varianten abgelehnt. 				<p>Siehe hierzu die Kommentare von ID 734 bis ID 738, ID 739, ID 741 bis ID 743, ID 746 bis ID 749 und ID 753 in diesem Kapitel.</p>
<p>Für die Vorzugsvariante wird aus forstfachlicher Sicht eine Veränderung in den Abschnitten 502 und 561 vorgeschlagen. Die Alternativen sind in den vorstehenden Ausführungen benannt und können Eingriffe in den Wald erheblich minimieren.</p>				
Nds. Forstamt Danndorf	145	755		
2.2 Querspange B 190n				
2.2.1 Vorzugsvariante B 190n / 1				
<p>Bei der Anbindung in Breitenhees wird historisch alter Wald mit alten Eichen in Anspruch genommen. Das große zusammenhängende Waldgebiet "Reinsdorfer Heide" wird zerschnitten (2,0 km). Hier ist ein Vorranggebiet für ruhige Erholung betroffen, das zu einem LSG gehört und Trinkwasserschutzzone III ist. Das Gebiet gehört zur FFH Schattenliste.</p>				<p>Aus gesamtplanerischer Sicht ergibt sich die Variante B 190n/1 als diejenige, welche die geringsten negativen Auswirkungen nach sich zieht. Dabei ist vor allem das Schutzgut Mensch - Wohnen ausschlaggebend. Negativ für Variante B 190n/2 wirkt sich aus, dass sie unter anderem eine als Vorranggebiet für Erholung festgelegte Waldfläche durchschneidet (Unterlage 1 - UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n und Erläuterungsbericht, S. 245 ff).</p>
Nds. Forstamt Danndorf	145	756		
2.2.2 Variante B 190n / 2				
<p>Es werden nur kleine Waldflächen angeschnitten (südwestlich von Sprakensehl, östlich von Masel - dort auf der vorhandenen Straße).</p>				<p>Siehe hierzu den Kommentar zur ID 755 in diesem Kapitel.</p>
Nds. Forstamt Danndorf	145	757		
2.2.3 Variante B 190n / 3 - 190n / 4 - 190 / 5				
<p>Waldgebiete zwischen Repke und Hankensbüttel sind betroffen (Vorsorgegebiete für ruhige Erholung).</p>				<p>Siehe hierzu den Kommentar zur ID 755 in diesem Kapitel.</p>
Nds. Forstamt Danndorf	145	758		Vorschlag "R"
2.2.4 Variante B 190n / 5 - 190 / 5.1 - 190n 5/ n 5.1				
<p>Nördlich Emmerholz wird historisch alter Wald tangiert. Der Bereich gehört zu einem Landschaftsschutzgebiet und ist als Vorsorgegebiet für ruhige Erholung ausgewiesen.</p>				<p>Die Variante B 190n/1 weist die günstigste Anbindung nach Westen auf durch den direkten Anschluss an eine bestehende Bundesstraße (B 191 bei Breitenhees), während bei den anderen Varianten eine Verbindung nach Westen über Landesstraßen erfolgt (L 280 bei Sprakensehl und L 282 bei Dedelstorf). Siehe Kommentar zu 4.10, ID 755 Niedersächsisches Forstamt Danndorf</p>
<p>Aus forstfachlicher Sicht stellt die geplante Vorzugsvariante der Querspange den stärksten Eingriff in den Wald dar und wird deshalb abgelehnt. Bei den anderen Varianten ist zu befürchten, dass weitere Eingriffe folgen werden, da die Planungen am westlichen Rand des Suchraums enden und die verkehrliche Anbindung Richtung Westen nicht abgearbeitet ist. Unter dem Vorbehalt der ungeklärten Anbindung nach Westen wird in der bisherigen Planung aus forstfachlicher Sicht die Variante B 190/2 favorisiert.</p>				
Nds. Forstamt Unterlüß	149	975		
Variantenvergleich				
<p>Aus Sicht der betroffenen Forstämter ist es ein vorrangiges Ziel Waldverluste zu minimieren. Grundsätzlich wird anerkannt, dass dieser Ansatz sich auch in den Unterlagen widerspiegelt. Im Folgenden werden insbesondere Punkte aufgeführt, die für eine Walderhaltung an dieser Stelle und eine Änderung der Vorzugsvariante bzw. eine sonstige Änderung der Planung sprechen.</p>				Ohne Kommentar
Nds. Forstamt Unterlüß	149	976		502
1. Varianten der A-39:				
"Vorzugsvariante"				
<p>Abschnitt 502: Der Abschnitt 502 soll durch den Abschnitt 503 ersetzt werden. Der Ausbau als "Stadtautobahn" (mit entsprechender Verkehrsreglung) ist als Variante zu bevorzugen, da so kein weiterer Wald beansprucht wird.</p>				<p>Der Abschnitt 502 ergibt sich unter Beachtung aller Schutzgüter nach UVPG als der günstigere (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-5 sowie Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung) und wird somit bei den weiteren Betrachtungen berücksichtigt.</p>
<p>--> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes wird durch das Forstamt abgelehnt.</p>				
Nds. Forstamt Unterlüß	149	977		
<p>Abschnitt 519: NFA Oerrel, Rfö. Medingen - Abt. 1608 Der Südrand dieser Abteilung wird berührt und der Waldaußenrand könnte je nach Trassenbreite direkt betroffen sein. In jedem Fall ist aber ein ausreichender Abstand zum Wald einzuhalten.</p>				<p>Waldfläche wird durch den Abschnitt 519 im Vergleich zu den Abschnitten 520 und 521 (nicht 524) in etwa gleichem Ausmaß beansprucht. Bei Abschnitt 519 ist dabei in geringem Umfang ein historischer alter Waldstandort</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Abschnitt 519: NFA Oerrel, Rfö. Gohlau - Abt. 2126 Die Abteilung wird durch den Trassenverlauf zerschnitten, was zu Problemen bei der Bewirtschaftung (Zerschneidung der forstl. Infrastruktur) und der ökologischen Entwicklung führen kann. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es sich hier um einen "alten Waldstandort" handelt. Die Möglichkeit, auf den Abschnitt 520 und 524 auszuweichen, sollte überprüft werden.</p>				<p>betroffen (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 12-17, S. 9 und Karte II.11.GP12-17). Entschädigungsfragen, z.B. für Bewirtschaftungerschwernisse, sind nicht Bestandteil der Linienfindung.</p>
<p>Nds. Forstamt Unterlüß</p> <p>Abschnitte 555, 561: NFA Unterlüß, Rfö Malloh Nach den Ausführungen des RROP von 1995 für den Großraum Braunschweig ist der Landschaftsraum nördlich von Gifhorn zwischen der B 4 und der L289/L288 als großräumiges unzerschnittenes und von Lärm unbeeinträchtigt Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft und das ungestörte Naturerleben vor Zerschneidung durch Verkehrswege zu schützen. Durch den weitgehenden Verlauf der Trasse direkt angrenzend an das VW-Versuchsgelände werden die Folgen der Waldzerschneidung in diesem Bereich gemildert. Von der Trassenführung werden Waldflächen betroffen, die im RROP für den Großraum Braunschweig als Vorranggebiete für Natur- und Landschaft sowie als Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft ausgewiesen sind. Sofern es hier zu einer Umsetzung der Planungen und damit zur Umwandlung des Waldes zur Durchführung der Baumaßnahmen kommt, würde der Wald in diesem Bereich auch diese Funktion verlieren und auch die angrenzenden Bereiche werden in ihrer Funktion durch die Baumaßnahme erheblich beeinträchtigt. Kompensationsmaßnahmen für den Funktionsausgleich müssten diesem Funktionsverlust besonders Rechnung tragen. Im nördlichen und südlichen Bereich befinden sich Trinkwasserschutzgebiete (Zone III). Für den Bereich sind die Konfliktschwerpunkte 31 und 32 in den Planungsunterlagen genannt. Im Bereich des Forstortes Malloh (Abt. 188, 189, 176, 406, 409) entlang des Testgeländes ist historisch alter Wald betroffen. Daneben werden südlich angrenzend wichtige Lebensräume seltener und besonders geschützter Vogelarten des Offenlandes erheblich betroffen.</p>	149	978		<p>Siehe hierzu den Kommentar zur ID 736 - Forstamt Danndorf [145] in diesem Kapitel.</p>
<p>Nds. Forstamt Unterlüß</p> <p>„Westvariante“ Abschnitt 585: NFA Oerrel, Rfö. Wetenbostel - Abt. 194, 188, 175 Bei diesem Trassenverlauf wird ein bisher zusammenhängendes großes Waldgebiet (Süsing) von N --> S zerschnitten. Die ökologisch bedenkliche Einschränkung bzw. Verhinderung von Wander- und Ausbreitungsmöglichkeiten der Arten trifft in diesem Fall besonders auf das Rotwild zu. Dieser Waldteil ist aktuell der einzig nutzbare Korridor zwischen seinen Verbreitungsgebieten im Süsing und den Truppenübungsplätzen im Raum Munster. Ein bestehendes Jagdrevier geht verloren (Einnahmeeinbußen). --> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes wird durch das Forstamt abgelehnt.</p>	149	980		<p>585</p> <p>Siehe hierzu den Kommentar zur ID 741 - Forstamt Danndorf [145] in diesem Kapitel. Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der Linienfindung.</p>
<p>Nds. Forstamt Unterlüß</p> <p>Abschnitt 539: NFA Unterlüß, Rfö Hagen, Rfö Behren, Rfö Breitenhees Hier verläuft die Trasse nahezu ausschließlich durch Wald, der im RROP großflächig als Vorrang- bzw. Vorsorgegebiet für Natur- und Landschaft und als Vorranggebiet zur ruhigen Erholung in Natur und Landschaft ausgewiesen ist. Beim Blauen Berg südlich der Kreuzung mit der K4 / K 9 sind 3 Kulturdenkmäler (Nr. 117, 118 , 120) betroffen, östlich der B 4 ein Vorranggebiet für Natur- und Landschaft. Bei der Umfahrung von Breitenhees wird ein historisch altes Waldgebiet durch den Trassenverlauf erheblich beeinträchtigt. Wie oben bereits allgemein ausgeführt ist die Naturnähe dieser Bestände bei der Erfassung für das Schutzgut Pflanzen fehlerhaft ermittelt und damit falsch bewertet; es handelt sich um alte Eichenmischwälder mit beigemischten Nadelbäumen auf Sandstandorten des Flachlandes. Im Bereich von Zittel befindet sich ein Waldschutzgebiet. Dieser Bereich mit alten Eichen ist darüber hinaus ein Gebiet mit besonderer Bedeutung als „Vogelschutzgebiet Südheide“. Nördlich von Behren liegt ein Vorranggebiet für ruhige Erholung. Nördlich Sprakensehl befindet sich historisch alter Wald. Auch dieser gehört zum Vogelschutzgebiet Südheide, ebenfalls im Bereich alter Eichenflächen. Der gesamte Bereich hat nach RROP Bedeutung als Vorrang- bzw. Vorsorgegebiet für Erholung. --> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes wird durch das Forstamt abgelehnt.</p>	149	981		<p>Siehe hierzu den Kommentar zur ID 746 - Forstamt Danndorf [145] in diesem Kapitel.</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Nds. Forstamt Unterlüß	149	982		
<p>Abschnitt 560: NFA Danndorf, Rfö Barnbruch Der Trassenverlauf schneidet den südlichen Bereich des Forstortes Dragen. Der Zugang zu den Waldflächen von Süden her wird dadurch erschwert und es ist mit Schwierigkeiten bei der zukünftigen Bewirtschaftung zu rechnen. Im RROP für den Großraum Braunschweig ist der Bereich als Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft sowie als Vorranggebiet bzw. Vorsorgegebiet für Natur- und Landschaft ausgewiesen. Dieser Bereich wird von der Bevölkerung der Stadt Gifhorn intensiv als Naherholungsgebiet genutzt. Der Forstliche Rahmenplan weist dieses nördlich an Gifhorn angrenzende Waldgebiet als Bereich zur ruhigen Erholung im Wald aus. Die Waldflächen liegen im LSG. Als besonderer Biotop findet sich hier der Auenbereich der Ise (FFH-Gebiet). In der Waldfunktionenkarte ist der Waldbereich als Klima- und Lärmschutzwald sowie als Erholungswald ausgewiesen. --> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes wird durch das Forstamt abgelehnt.</p>		<p>Siehe hierzu den Kommentar zur ID 748 - Forstamt Danndorf [145] in diesem Kapitel.</p>		
Nds. Forstamt Unterlüß	149	983		
<p>"Ostvarianten " Abschnitt 506+576 NFA Sellhorn, Rfö. Barendorf - div. Abt. Bei diesem Streckenverlauf käme es zu einer totalen Zerschneidung des Forstortes von N --> S auf einer Länge von ~ 4,5 km. Nach dem Waldschutzgebiets - Konzept der NLF gehören die Wälder der Abt. 2222 und 2221 zu der Kategorie der "Naturwirtschaftswälder" (NWW). Außerdem ist in der Abt. 2236 ein alter Buchenbestand betroffen. Auch hier wird der beim Abschnitt 505 beschriebene "§ 28a - Biotop" tangiert. Das Kulturdenkmal "Landwehr" wird stärker zerschnitten. --> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes wird durch das Forstamt abgelehnt. oder Abschnitte 506+577: Rfö. Barendorf - div. Abt. - wie vor - Das Kulturdenkmal "Landwehr" wird jedoch noch wesentlich stärker zerschnitten. --> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes wird durch das Forstamt abgelehnt.</p>		<p>Neben dem Wald mit seinen Funktionen für Mensch, Tier- und Pflanzenwelt ist auch die Zerschneidung der Landwehr im Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49). Unter Beachtung aller Schutzgüter sowie der landwirtschaftlichen Belange und der Kosten wird Untervariante GP 2-49/1 ohne die Abschnitte 506 und 576 als die günstigere ermittelt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 2-49 und Erläuterungsbericht, S. 142 ff).</p>		
Nds. Forstamt Unterlüß	149	984		505
<p>505+. "Bilmerstrauch", "Birken", "Vastorfer Holz", div. Abt. Durch diese Streckenführung würden alle 3 Forstorte sehr ungünstig zerschnitten. Neben den direkten Waldverlusten ist mit Beeinträchtigungen der verbleibenden Bestände von den neuen Rändern her zu rechnen. Auf der Trasse befindet sich ein "§ 28a - Biotop" (Abt. 2259 - Sandmagerrasen/ gleichzeitig Sonderbiotop nach WSK). Das "Vastorfer Holz" ist ein bestätigtes Kranichbrutgebiet. Zusätzlich wird hier noch das Kulturdenkmal "Landwehr" zerschnitten. Es entstehen z. T. kleine Waldparzellen, die sowohl ökologisch wie wirtschaftlich problematisch sind. --> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes wird durch das Forstamt abgelehnt.</p>		<p>Die genannten Aspekte sind in den Untersuchungen erfasst und bei der Ermittlung der Vorzugsvariante berücksichtigt worden. Die Teilvariante GP 2-17/2 unter Nutzung des Abschnittes 505 schneidet dabei im Vergleich zur Teilvarianten GP 2-17/1 ungünstiger ab (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17 und Erläuterungsbericht, S. 214 ff).</p>		
Nds. Forstamt Unterlüß	149	985		508
<p>Abschnitt 505+508: NFA Sellhorn, Rfö. Barendorf - "Bilmerstrauch" Abt 2255, 2259 Der Nordteil dieses Forstortes wird auf einer Länge von ca. 1,5 km zerschnitten. Neben den direkten Waldverlusten ist mit Beeinträchtigungen der verbleibenden Bestände von den neuen Rändern her zu rechnen. Auf der Trasse befindet sich ein "§ 28a - Biotop" (Abt. 2259 - Sandmagerrasen/ gleichzeitig Sonderbiotop nach WSK). Der Forstort wird sehr ungünstig zerschnitten. Zusätzlich wird hier noch das Kulturdenkmal "Landwehr" zerschnitten. --> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes wird durch das Forstamt abgelehnt.</p>		<p>Neben dem Wald mit seinen Funktionen für Mensch, Tier- und Pflanzenwelt ist auch die Zerschneidung der Landwehr im Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter berücksichtigt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6). Unter Beachtung aller Schutzgüter sowie der landwirtschaftlichen Belange und der Kosten wird Untervariante GP 4-6/1 ohne den Abschnitt 508 als die günstigere ermittelt (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 4-6 und Erläuterungsbericht, S. 145 ff). Siehe hierzu den Kommentar zur ID 984 - Forstamt Danndorf [145] in diesem Kapitel.</p>		
Nds. Forstamt Unterlüß	149	986		511
<p>Abschnitt 511: NFA Oerrel, Rfö. Bostelwiebeck - "Priors Gehege" (Abt. 3101, 3102), Abt. 1575, 1576 "Wiebeck" (Abt. 1490), Rfö. Medingen -Abt. 1571 Rechtlich ausgewiesene Schutzgebiete (FFH, VSG, NSG) bzw. Wald bestände des Waldschutzgebietskonzeptes (WSK) der NLF sind nicht betroffen. In der Abt. 1576 a1 befindet sich ein gesetzlich geschützter Biotop (§28a NNatG; Wacholderheide). Die Abt. 1571 spielt für die Naherholung eine Rolle (50% Stufe II). Außerdem werden bei dieser Trassenführung die betroffenen Waldteile besonders ungünstig geschnitten. Es entstehen z. T.</p>		<p>Die Wertigkeit der Biotope im Verlauf des Abschnittes 511 ist erfasst und ein Kriterium des schutzgutübergreifenden Variantenvergleiches. Unter Beachtung aller Aspekte schneidet die Teilvariante GP 2-17/2 mit dem Abschnitt 511 ungünstiger ab als GP 2-17/1 (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 2-17 und Erläuterungsbericht, S. 214 ff). Entschädigungsfragen sind nicht Bestandteil der</p>		

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
kleine Parzellen, die sowohl ökologisch wie auch wirtschaftlich negativ zu beurteilen sind. --> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes wird durch das Forstamt abgelehnt.				Linienfindung.
Nds. Forstamt Unterlüß	149	987		518
Abschnitt 518: NFA Oerrel, Rfö. Gohlau - "Wester Sunder" (Abt. 2141, 2142) Es handelt sich hier vermutlich um alte Waldstandorte. In der Abteilung 2141 befindet sich ein über 200jähriger Stileichen -und weitere Laubholzbestände. Dieser Forstort ist im WSK der NLF als NWW (Entwicklungssufe) aufgeführt und dient zu 100% dem Klimaschutz. Mit einer solchen Streckenführung würde dieser kleine Forstort völlig zerstört und der aufgeführten Funktionen beraubt. --> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes wird durch das Forstamt abgelehnt.				Nordwestlich von Weste ist im Zuge des Abschnittes 518 ein historischer alter Waldstandort kartiert (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 9-17, Karte II.11.GP9-17 sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 8-17, Karte II.11.GP8-17). Unter Beachtung aller Aspekte werden die Untervarianten GP 8-17/3 und GP 9-17/2 mit dem Abschnitt 518 als die jeweils ungünstigere ermittelt und in weiteren Vergleichen nicht weiter berücksichtigt (Erläuterungsbericht, S. 153 ff).
Nds. Forstamt Unterlüß	149	988		524
Abschnitt 524: NFA Oerrel, Rfö. Gohlau - "Oetzer Gehege" (Abt 2135) Rechtlich ausgewiesene Schutzgebiete (FFH, VSG, NSG) bzw. Wald bestände des Waldschutzgebietskonzeptes (WSK) der NLF sind nicht betroffen. Über das Vorkommen von gesetzlich geschützten Biotopen (§28 a NNatG) und besonderen Arten ist hier nichts bekannt. Es handelt sich vermutlich um alte Waldstandorte. Der SW-Rand der Abteilung wird geschnitten.				Für den Bereich des Variantenabschnittes 524 ist kein historisch alter Waldstandort kartiert worden.
Nds. Forstamt Unterlüß	149	989		700
Nordumfahrung Lüneburg, Abschnitt 700: NFA Sellhorn, Rfö. Scharnebeck - "Bennerstedt" (Abt. 2303, 2304, 2308), Rfö. Barendorf - "Buchholzheide" (Abt. 2376,2377,2379) Im Forstort "Bennerstedt" wird ein kleiner Waldteil abgetrennt (ökologisch wie wirtschaftlich problematisch). Zudem handelt es sich hierbei um grundwassernahe mit Laubbäumen bestockte Waldbestände. Ein durch den Straßenbau bedingter Eingriff in den Wasserhaushalt hätte für den gesamten Forstort waldökologisch negative Folgen. Durch Absenken des Grundwasserstandes würde sich die Zusammensetzung der Vegetation völlig und unwiederbringlich verändern. Die vorhandene Artenvielfalt ginge verloren. Im Forstort "Buchholzheide" wird neben Nadelholzbeständen ein alter Buchenwald zerstört. --> Der Verlauf dieses Streckenabschnittes wird durch das Forstamt abgelehnt.				Die Nordvariante wird aufgrund der erarbeiteten Ergebnisse im Vergleich mindestens zur Ebensbergvariante, und damit auch zu weiteren Varianten, als ungünstiger eingestuft (Erläuterungsbericht, S. 272 ff sowie Unterlage 9 - Nordumfahrung Lüneburg). Der Raum nördlich von Lüneburg wurde anhand der groben Raumanalyse aufgrund des Raumwiderstandes als nicht geeignet für die Aufnahme einer Autobahntrasse herausgearbeitet (Unterlage 1 - UVS- Raumanalyse, S. 44 ff sowie Karte I.4, Blatt 1).
Nds. Forstamt Unterlüß	149	990		
Ergebnis des Variantenvergleichs A - 39: Nach eingehender Prüfung der verschiedenen Varianten zur Trassenführung der A-39 werden - die nördliche Umfahrung Lüneburgs - die Westvarianten - die meisten Teile der östlichen Varianten aufgrund der erheblichen Betroffenheit einvernehmlich von den o. a. Forstämtern abgelehnt. Für die Vorzugsvariante wird aus forstfachlicher Sicht eine Veränderung in den Abschnitten 502, 520, 524 und 561 vorgeschlagen.				Die vorgebrachten Argumente des Forstamtes Unterlüß sind in den IDs 976 bis 989 in diesem Kapitel kommentiert worden. Der Kommentar zur ID 979 befindet sich im Kapitel 0.5.
Nds. Forstamt Unterlüß	149	991		
Querspange B 190n Aus forstfachlicher Sicht stellt die geplante Vorzugsvariante der Querspange den stärksten Eingriff in den Wald dar und würde erhebliche betriebliche Nachteile nach sich ziehen. Sie wird deshalb abgelehnt. Bei den anderen Varianten ist zu befürchten, dass weitere Eingriffe folgen werden, da die Planungen am westlichen Rand des Suchraums enden und die verkehrliche Anbindung Richtung Westen nicht abgearbeitet ist.				Bei der Trassenfindung für die B 190n ist in einem abgestuften Variantenvergleich diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG verursacht. Weiterhin wurden die landwirtschaftlichen Belange sowie die Kosten in die Betrachtungen einbezogen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77, S. 137ff und S. 248 ff). Die Anbindung der B 190n nach Westen an die B 4 ist Bestandteil der Untersuchungen zur B 190n (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Variantenvergleich B 190n, S. 5 ff sowie Erläuterungsbericht, S. 248 ff). Die Variante B 190n/1 schneidet auf einer Länge von etwa 4 km im Bereich zwischen Breitenhees und Bokel Waldgebiet, das im Westen als historisch alter Waldstandort erfasst ist. Außerdem wird Waldfläche auf einer Länge von ca. 2 km im Bereich der Reinstorfer Heide durchschnitten. Variante B 190n/2 tangiert als historisch alten Waldstandort erfasste Waldfläche auf einer Länge von ca. 2 km westlich

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				<p>von Masel. Die Varianten B 190n/3 bis B 190n/5 durchschneiden Waldfläche nördlich von Dedelstorf und westlich von Hankensbüttel auf einer Länge von insgesamt ca. 6 km. Etwa 1 km ist als historisch alter Waldstandort erfasst. Zusätzlich schneidet Variante B 190n/3 Wald auf einer Länge von ca. 1 km parallel zum Elbe- Seitenkanal. Die Varianten B 190n/4 und B 190n/5 schneiden weiterhin Wald auf einer Länge von ca. 2 km westlich von Waddekath. Variante B 190n/5 schneidet westlich des Elbe-Seitenkanals als historisch alten Waldstandort kartierten Wald auf einer Länge von etwa 1 km.</p>
Industrie- u. Handelskammer Lüneburg - Wolfsburg	175	947		<p>Bei der Trassenfindung für die B 190n ist analog zur A 39 in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG sowie die Landwirtschaft verursacht.</p>
- Aus der Sicht der regionalen Wirtschaft und insbesondere unter dem Gesichtspunkt einer möglichst optimalen Raumschließung durch das Gesamtvorhaben A 14 / A 39 befürwortet die IHK bei der Führung der Querspange die von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vorgestellte Vorzugstrassierung B 190 n / 1 zwischen Breitenhees in Richtung Lagendorf / Bonese. Mit dieser Trassierung wird sowohl die Erschließung des südlichen Landkreises Uelzen und des nördlichen Landkreises Gifhorn gestärkt als auch die Anbindung des Celler Raumes an das überregionale Autobahnnetz verbessert.				
Industrie- u. Handelskammer Lüneburg - Wolfsburg	175	948		<p>Die Raumverträglichkeitsuntersuchung zeigt für Varianten, die östlich des Automobil- Versuchsgeländes verlaufen, Vorteile bezogen auf die Erschließung der im Südosten liegenden Fördergebiete (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 50). Insgesamt sind die Vorteile, die sich aus der Raumverträglichkeit ergeben, nicht geeignet, die Nachteile im gesamtplanerischen Vergleich auszugleichen (Erläuterungsbericht, S. 224 ff).</p>
- Die IHK weist darauf hin, dass im Raum Wolfsburg / Gifhorn auch für einen Trassenverlauf östlich des VW-Testgeländes gute Argumente, insbesondere eine stärkere raumschließende und entlastende Funktion im Hinblick auf Brome, sprechen könnten. Die IHK hält allerdings auch in diesem Teilbereich die Abwägungen der Straßenbauverwaltung für schlüssig, zumal sich das Ergebnis (=Vorzugstrasse) mit den aus Kreisen der Wirtschaft geäußerten Wünschen deckt. Eine andere Beurteilung könnte sich lediglich dann ergeben, wenn weitergehende verkehrliche Untersuchungen zu einer neuen Erkenntnis führen sollten.				
Industrie- u. Handelskammer Lüneburg - Wolfsburg	175	949		<p>Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Dabei sprechen aus Sicht der Verkehrsuntersuchung Argumente für westlich geführte Varianten (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 72 f). Die verkehrlichen/städtebaulichen und großräumigen raumordnerischen Unterschiede der untersuchten Varianten sind dabei nicht so groß, ein alleiniges Entscheidungskriterium darzustellen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 77 f). Aus Sicht der Raumverträglichkeitsuntersuchung ergeben sich Vorteile für östlich geführte Varianten, wobei die östlichste Trassenführung die geringsten positiven Wirkungen nach sich zieht (Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 95 ff sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, Anhang A, S. 43 ff). Aus Sicht der Landwirtschaft ist ein Trassenführung möglichst weit im Osten zu suchen (Unterlage 7 - Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 53).</p>
Zusammenfassend kommt die Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg zu folgendem Ergebnis: Die von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ermittelte Vorzugsvariante wird unter Berücksichtigung der aufgeführten Anmerkungen als Ausgangspunkt für das weitere Planungsverfahren angesehen. Die Vorzugsvariante wird sowohl für die östlichen Landkreise Nordost-Niedersachsens wie auch für den Raum Uelzen die verkehrliche und wirtschaftliche Erschließung nachhaltig verbessern. Vor diesem Hintergrund sind alle anderen östlich gelegenen Trassenführungen der A 39 als weniger zielführend einzustufen. Lediglich als drittbeste Lösung sieht die IHK eine West-Führung der A 39 an. Eine westliche Führung wird einerseits die verkehrsinfrastrukturelle Erreichbarkeit des östlichen IHK-Bezirks weniger positiv beeinflussen und andererseits einen relativ nahen Parallelverlauf von A 39 und A 7 zur Folge haben, für den es aus der Sicht der Wirtschaft keine fachlichen Argumente gibt.				
Aktion Fischotterschutz e.V.	182	1250		<p>Siehe auch Kommentar zur ID 1014 - LBU [187] in diesem Kapitel. Die Vorwürfe zu a) sind eindeutig zurück zu weisen, da in jedem Schutzgut je nach Art und Anzahl der erfassten Auswirkungskategorien eine umfängliche tabellarische Zusammenstellung der quantifizierten Umweltauswirkungen enthalten ist. Für alle quantifizierbaren Beeinträchtigungen handelt es sich mit den in der Tabelle enthaltenen Bilanzierungszahlen um die absoluten Beeinträchtigungen der einzelnen Varianten. Der Aufbau der Tabelle ermöglicht auch die unmittelbare Gegenüberstellung jeder getrennt ermittelten Auswirkung jeder betrachteten Variante. Die Nullplusvariante ist keine Alternative im Sinne des Vorhabens. Die Variantenvergleiche bauen systematisch aufeinander</p>
3 Fehlende oder mangelhafte Untersuchungen				
3.1 Grundsätzliches: Unzureichende Variantenvergleiche				
a) Die Varianten werden nur relativ verglichen, eine absolut quantifizierbare und saldierende Gegenüberstellung nach standardisierten Maßstäben der von dem Vorhaben zu erwarteten Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter wurde nicht vorgenommen. Vergleiche mit der Nullplusvariante fehlen.				
b) Der Westabschnitt ist nur im Kontext eines größeren Planungsabschnittes, nicht aber im vergleichbaren Abschnitt zu Lüneburg (wie Lüne, Ostumgehung, Nord und Ebensberg) untersucht worden.				
Abschnittsbildung für die Planfeststellung Um eine Präjudizierung einzelner Abschnitte durch bereits vorweg				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
planfestgestellter Nachbarabschnitte zu verhindern, ist die gesamte Strecke zu unterteilen in Teilabschnitte, die so gegeneinander abgegrenzt sind, dass grundsätzlich ein Ausweichen auf eine andere Variante möglich wird.				auf. Hinsichtlich einer Variante, die im Westen Lüneburgs beginnt, wurde zunächst u. a. der Untervariantenvergleich GP 15-23 durchgeführt, um zu prüfen, ob aus umweltfachlicher Sicht eine Westvariante eher westlich um Uelzen oder östlich um Uelzen herum zu führen ist. In diesem Vergleich ergab sich eine Bevorzugung der westlichen Trassenführung über Gerdau und Wieren (Erläuterungsbericht, S. 165 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23, S. 24 ff). Darauf aufbauend wurde der Vergleich GP 21-36 durchgeführt, um erneut zu prüfen, ob die umweltfachlich günstigere Variante über Wieren oder erst über Hankensbüttel in den östlich Korridor führt. Auch hier war die westlichere Variante das Ergebnis des umweltfachlichen Variantenvergleichs und des Gesamtvergleiches (Erläuterungsbericht, S. 169 ff sowie Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36, S. 26 ff). Aus der Systematik heraus kann daher auf den geforderten Vergleich GP 1-18 verzichtet werden, da hierüber zwangsläufig höhere Beeinträchtigungen einer Westvariante im Vergleich zur Ostvariante zu erwarten sind als es bereits im Vergleich GP 1-46 der Fall ist. In Relation zum Vergleich GP 1-46 werden die Auswirkungen der Westvariante (GP 1-18/1) ungefähr um den Unterschied zwischen GP 15-23/1 und GP 15-23/2 höher sein als bei der Ostvariante (GP 1-18/2). Um dies nochmals zu bestätigen soll der Vergleich GP 1-18 dennoch nachgereicht werden. Der Austausch von Variantenabschnitten ist nur möglich, wenn die entsprechenden Variantenabschnitte zwei gemeinsame Gelenkpunkte haben. Die in der ROV- Unterlage vorgenommene Differenzierung nach Unter- und Teilvariantenvergleichen ermöglicht den angesprochenen Austausch von Variantenabschnitten mit gemeinsamen Anfangs- und Endpunkten. Die Unterschiede in den Umweltauswirkungen sind den jeweiligen Variantenvergleichen zu entnehmen.
Aktion Fischotterschutz e.V.	182	1251		
3.2 Spezielle Anmerkungen zu den Varianten und Bereichen				
Entlastung der Ortsdurchfahrten Die versprochenen Entlastungen der Ortsdurchfahrten treten selbst nach den angegebenen Zahlen nicht ein, z.B. bliebe die Verkehrsbelastung Melbecks trotz A39 auf dem bisherigen Stand. Eine Lösung bietet hier nur eine Ortsumfahrung und nicht die Autobahn.				Die Erschließungswirkung sowie die Verbesserung der Erreichbarkeiten durch die A 39 sind in die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung sowie Unterlage 5 – Raumverträglichkeitsuntersuchung). Durch die A 39 kommt es in den Ortschaften entlang der B 4 im Vergleich zum Fall ohne A 39 zu Entlastungen. Nördlich von Melbeck beträgt diese Entlastung 9.000 Kfz/d, südlich von Melbeck wird die B 4 um 10.000 Kfz/d entlastet. Eine Aufweitung des Untersuchungsraumes nach Osten wurde aufgrund der an die östliche Untersuchungs- und Suchraumgrenze angrenzenden Bereiche mit voraussichtlich sehr hohem Raumwiderstand (z.B. Ortslagen Neetze, Süttoorf, Thomasburg, Radenbeck, Bavendorf sowie das Mausetal) nicht weiter verfolgt. Außerdem führt eine weiter im Osten verlaufende Trasse zu den mit der zusätzlichen Streckenlänge bedingten negativen Auswirkungen (Flächenverbrauch, geringere Fahrzeiterparnisse etc).
Aktion Fischotterschutz e.V.	182	1254		
Querspange B190n Die Nordvariante der Querspange wird abgelehnt, weil hierbei sehr wertvolle Gebiete tangiert werden. Es muss eine neue Trasse in die Wald- und Heidegebiete nördlich Hankensbüttel geschlagen werden und damit wird die Funktion "Erholung" wesentlich beeinträchtigt. Sanfter Tourismus mit der Autobahn ist nicht möglich. Zusätzlich grenzt die Nordvariante an das NSG "Heideblütental" und zerstört das zusammenhängende Waldgebiet um den Stapelberg. Dazu kommt eine Zerschneidung des Lebensraumes für den Rothirsch.				Bei der Trassenfindung für die B 190n ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 245 ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die nach den Schutzgütern des UVPG insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen nach sich zieht. Daneben sind auch die landwirtschaftlichen Aspekte sowie die Kosten in die Abwägung eingeflossen. Die Variante B 190n/1 schneidet bei allen Punkten insgesamt am günstigsten ab (Erläuterungsbericht, S. 252). Die Weiterführung der B 190n nach Westen über die A 39 hinaus ist Bestandteil der Planungen zur A 39. Sie ist

Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)

185

696

3. Zusammenfassung

3.1 Forderung der Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. nach Prüfung einer Alternativtrasse:

Zwischen Lüneburg und Uelzen-Süd ist in den Unterlagen des Raumordnungsverfahrens eine mögliche Trassenführung mit der Bezeichnung 701 eingezeichnet und als sogenannte „nördliche B4 Variante“ einem entsprechenden Abschnitt der sogenannten Vorzugsvariante gegenübergestellt worden. (Anhang 9).

Diese Trasse 701 ist im Raumordnungsverfahren nur unzureichend gewürdigt.

Diese Trasse zieht alle negativen Auswirkungen einer neuen Trassenführung nach sich mit den entsprechenden Beeinträchtigungen des Naturschutzes. Die Trasse bietet aber eine Ortsumgehung aller bisher von der B4 zwischen Uelzen und Lüneburg durchschnittenen Orte.

Diese Trassenführung bedeutet eine Belastung derer, die hauptsächlich Nutznießer der infrastrukturellen Verbesserung sein wollen. Die Orte, die durch Umgehungen entlastet werden und die Zentren, die glauben wirtschaftliche Vorteile durch den Ausverkauf der freien Landschaft zu erringen.

Sie nutzt vom Seedorfer-Kreuz, bis auf die Ortsumgehungen von Tätendorf und Kirchweyhe, die Trasse der B4 und schließt an der Uelzener Ortsumgehung an, die mangels Aktualität im Kartenmaterial nicht verzeichnet ist.

Einwänden der nicht Eignung der Uelzener Umgehung, muss entgegnet werden, dass eine solche Option seitens der Planung bei einer zukunftsorientierten Ausrichtung, vorausgesehen werden hätte können. Damit wird ein nachträglicher kostenintensiver Ausbau, der machbar ist, nötig.

Südlich von Uelzen kann die B4 Trasse komplett verbreitert und ausgebaut werden, mit den erforderlichen Ortsumgehungen von Breitenhees, Sprakensehl und Gr. Oesingen.

Die bisherigen Feld- und Waldzufahrten der B4, die im Zuge des Ausbaus entfallen, sind durch unbefestigte oder leicht befestigte Wirtschaftswege, nach Möglichkeit durch das Hinterland, zu ersetzen.

Grundsätzlich stellt sich dieses Problem bei jeder Trassenführung in mehr- oder mindergroßem Umfang, so dass dieses kein Argument gegen den direkten Ausbau der B4 sein kann.

Im Norden Gifhorn ist dann wieder eine neue Trasse bis Wolfsburg nötig.

Mit einer entsprechenden Anzahl von Grünbrücken und einer wildgerechten Gestaltung der Grünbrückenkorridore kann diese Variante sogar eine Verbesserung der bestehenden Situation bedeuten.

Die Zahl der Landschaftszerschneidungen, der Barrieren, wird nicht erhöht. Die Zerstörung der Landschaft und Lebensräume durch die weitgehende Nutzung der vorbelasteten bestehenden Trassen minimiert.

Südlich von Uelzen verläuft der Ausbau der B4 weitestgehend auf Flächen der Niedersächsischen Landesforsten, was die Kosten für Ankäufe von Privatland und die Kosten für eventuelle Enteignungsverfahren minimiert. Durch die Nutzung von staatl. Waldflächen sind großräumigere Ausgleichsflächen nötig als bei der Nutzung von Ackerland, dieses stellt zwar einen höheren finanziellen Aufwand dar, bedeutet aber zugleich einen Gewinn für die Lebensräume.

Dieses Zugeständnis der Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. an den Neubau der Teilstrecke 701 und den Ausbau der B4 widerspricht eigentlich deren Satzung als Naturschutzverband, und ist nur in Verbindung mit entsprechenden Ausgleichsflächen und ausreichender Zahl wildgerecht gestalteter Grünbrücken zu tolerieren.

Die Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. fordert gleichzeitig, in diese Überprüfung der Alternativtrasse, die gemeinhin auch als 0+Variante bezeichnet wird, alternative Verkehrskonzepte einzubeziehen, wie z.B. den dreispurigen Ausbau der vorhandenen B4-Trasse durch Umbau mit wechselnden Doppelspuren etc.

Eine zwingende Ausführung der Trasse als Autobahn wird von der Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. weder gefordert, noch ist unser Entgegenkommen und das Verständnis für erforderliche entlastende Ortsumgehungen, stark belasteter Ortsdurchfahrten, als eine Forderung nach

jedoch nicht Bestandteil des Vordringlichen Bedarfes des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Somit ist eine zur A 39 zeitnahe bauliche Umsetzung der westlichen Verlängerung der B 190n nicht zu erwarten. Eine Aufnahme der gesamten B 190n in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ist im Rahmen der fünfjährigen Überarbeitung möglich.

Eine Aussage über den Zeitpunkt von Planfeststellung und Bau der Maßnahmen ist nicht Bestandteil der Linienfindung.

Siehe auch Kommentar zur ID 1016 - Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz [187] in Kapitel 0.5.

Als Kartengrundlage wurde das amtliche Kartenmaterial verwendet, wie es von der LGN - Landesvermessung + Geobasisinformation Niedersachsen sowie dem Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt herausgegeben wird. Neu hinzugekommene Straßenzüge (z.B. B 4 Ortsumgehung Uelzen) sind in den entsprechenden Karten (Unterlage 9.5 – B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen) dargestellt.

Im Falle des Ausbaus der B 4 ist weiterhin eine in weiten Teilen parallele nachgeordnete Straße zur Erschließung der Ortslagen und Grundstücke bzw. Flurstücke erforderlich. Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspange zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt.

Die geforderte Variantenführung südlich von Uelzen wurde im Variantenvergleich GP 13-46 betrachtet. Die hier als GP 13-46/1 bezeichnete Variante wird aus der Sicht des Schutzgutes Pflanzen als die eindeutig ungünstigste Variante betrachtet. Auch beim Schutzgutbereich Wohnen verursacht sie höhere Auswirkungen als die östlich verlaufende Variante GP 13-46/2, was insbesondere mit der Durchfahrung von Gamsen zusammenhängt. Insgesamt wird die Teilvariante GP 13-46/1 als ungünstigste beurteilt (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46).

Die Vorbelastungen der B 4 sind auch bei der Abschätzung der Auswirkungen auf Rotwild mit zu berücksichtigen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Bundesstraße im derzeitigen Ausbauzustand und bei den gegebenen Verkehrsdichten, insbesondere in der Nacht, ein unüberwindliches Hindernis darstellt. Eine Autobahn wird mit den entsprechenden Sicherheitszäunen diese Trennwirkungen deutlich verstärken und eine unüberwindliche Barriere ähnlich wie der Zaun des VW-Testgeländes darstellen. Die Schlussfolgerung, dass durch eine entsprechende Anzahl von Grünbrücken und einer wildgerechten Gestaltung der Grünbrückenkorridore sogar eine Verbesserung eintreten kann, würde nur dann zutreffen, wenn man annimmt, dass die B 4 bereits eine sehr hohe Trennwirkung verursacht. Nur dann wäre mit einem sehr hohen Aufwand eine Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand zu erreichen.

Hierbei muss allerdings auch einbezogen werden, dass im Bereich der B 4 südlich von Uelzen zwischen Holdenstedt und Groß Oesingen große Waldgebiete und Rotwildbestandsgebiete gequert werden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.8). Beeinträchtigungen werden hier nicht alleine durch eine Unterbindung von Rotwildwechseln, sondern auch durch Flächenverluste und zusätzliche Verlärmungen der Einstandsgebiete verursacht. Diese Beeinträchtigungen können durch Grünbrücken aber nicht gemindert werden. Dagegen verläuft die Vorzugstrasse in diesem Abschnitt weitestgehend außerhalb der Rotwildgebiete.

Im Hinblick auf den Grundsatz der Zumutbarkeit und die Verhältnismäßigkeit sind im Rahmen der Linienfindung die Trassen zu ermitteln, welche die geringsten Umweltauswirkungen und den geringsten Bedarf an

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

einer Autobahn zu interpretieren!
Für die Untersuchung der Fernwechselkorridore sind dringend wissenschaftliche Erhebungen nötig, deren Daten eine Aussage über die Zahl, Gestaltung und räumliche Anordnung treffen können. Um Wanderkorridore für den zu beplanenden Raum noch nutzen zu können, müssten dringend telemetrische Daten unter wissenschaftlicher Leitung mit Unterstützung der Jägerschaften im Suchraum erhoben werden. Falsch platzierte Grünbrücken sind erheblich teurer und in ihrer Wirkung unter Umständen katastrophaler, als eine geringere Investition in eine in sich geschlossene Untersuchung des komplexen Themas.

Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen nach sich ziehen. Ansonsten ließe sich prinzipiell jede Trasse verwirklichen.
Unabhängig davon sind im Rahmen der Planfeststellung und der Eingriffsregelung weitere Untersuchungen zum Rotwild durchzuführen, die vor allem die Bedeutung und Lokalisation der wesentlichen Rotwildwechsel zum Ziel haben müssen. Diese sind notwendig, um nach fachlichen und finanziellen Erwägungen die richtigen Maßnahmen planen und lokalisieren zu können. Die grundsätzliche Notwendigkeit von wildgerechten Über- oder Unterführungen, die Art der Maßnahmen, die bauliche Dimensionierung, die Erfordernis und Gestaltung weiterer flankierender Maßnahmen wie die wildgerechte Gestaltung von Leitlinien im Umfeld der Querungsbauwerke, richtet sich hierbei nach den jeweiligen Standortverhältnissen.

Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)

185

697

3.2 Einspruchsbegründung der Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. gegen das laufende Raumordnungsverfahren zur A 39:
Eine detaillierte Planung und Untersuchung der Trasse 701 ist nicht erfolgt!
Die Begründungen für die Nichtuntersuchung der Trasse 701 nach der UVS I ist teilweise eindeutig falsch oder unangemessen.
Der Ausbau der Trasse 701 ist weder in ihrer verkehrlichen, umweltwirksamen, finanziellen Auswirkung noch in ihrer Entlastungsfunktion für Bewohner in den Ortschaften Melbeck, Grünhagen, Bienenbüttel, Jelmstorf, Tätendorf-Eppensen und Kirchweyhe untersucht und bewertet worden.
Der Vergleich der sogenannten 0+Variante mit den entsprechenden Abschnitten der so genannten "Vorzugsvariante" (aber auch der so genannten „Westvariante“) bietet für die 0+Variante erkennbare sowohl raumordnerische als auch umweltrelevante Vorteile und entspricht dem Grundsatz der Raumordnung auf Vermeidung und Verminderung von unnötigen Eingriffen in Natur und Landschaft.
Außerdem würde die 0+Variante die Lärmemissionen in Melbeck, Grünhagen, Bienenbüttel, Jelmstorf, Tätendorf-Eppensen und Kirchweyhe deutlich verringern!

Die SBV folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FStrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen.
Der Bedarf einer Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist bei der Aufstellung des Bedarfsplanes als Bestandteil eines großräumigen Verkehrskonzeptes, bestehend aus den Autobahnen A 14 und A 39 sowie der B 190n als Querspange zwischen diesen Autobahnen ermittelt worden. Sie dient der deutlichen Verminderung bestehender Erreichbarkeits- und Verbindungsdefizite im gesamten betrachteten Untersuchungsraum. Die Bedarfsermittlung fand verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes statt.
Ziel der A 39 ist die Erhöhung der Verbindungsqualität sowie die Verminderung von Erreichbarkeitsdefiziten im gesamten betrachteten Raum. Dabei führt die A 39 zur Anbindung bisher schlechter angeschlossener auch durch besser angebundene Gebiete, um die weniger gut angeschlossenen Gebiete entsprechend anbinden zu können.
Für die B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen kommt es zu einer Entlastung gegenüber dem Fall ohne A 39 von 7.000 Kfz/d bis zu 11.000 Kfz/d (Belastung im Jahr 2015 ohne A 39: 11.000 bis 17.000 Kfz/d; Melbeck 28.000 Kfz/d mit einer Entlastung durch die A 39 in Höhe von 9.000 Kfz/d). Die B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen gehört nicht zu den Strecken mit einer besonderen Auffälligkeit bezogen auf Wildunfälle.
Eine detaillierte Planung von Querungshilfen (Anzahl, Lage, Art, Größe etc) ist Bestandteil der nachfolgenden Planungsschritte.
Das landwirtschaftliche Potenzial der einzelnen Gemarkungen ist Bestandteil der Variantenvergleiche (Erläuterungsbericht, S. 134, S. 138 ff). Eine Querung der im Raum Uelzen verteilten Gemarkungen mit hohem bis sehr hohem landwirtschaftlichen Potenzial durch eine in Nord- Süd- Richtung verlaufende Trasse der A 39 ist nicht zu vermeiden. Untersuchungen zur Optimierung des Trassenverlaufes, auch zur Verminderung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte.
Bei einer Überlagerung der vorgeschlagenen Linie mit dem Datensatz der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume des BfN wird deutlich, dass die Trasse trotz ihrer raumerschließenden Funktion die unzerschnittenen Räume nur in Randbereichen oder in Bündelung mit bereits vorhandenen Zerschneidungen wie z.B. dem Elbe-Seitenkanal oder der VW- Teststrecke durchfährt. Der Elbe-Seitenkanal und die VW- Teststrecke sind im methodischen Ansatz des BfN nicht berücksichtigt worden, da es sich nicht um Autostraßen handelt. Gleichwohl ist es unstrittig, dass es sich um nur schwer bis nicht überwindbare Hindernisse für bodengebundene Tierarten handelt.
Eine nähere Untersuchung der Variante 701 wie in den übrigen durchgeführten Variantenvergleichen ist nach den Ergebnissen der groben Raumanalyse nicht erforderlich. Diese Ergebnisse werden durch die Untersuchungen zur

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)

185

698

3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen einer 701-Trasse:
Der Einwand, es gäbe "zwischen Lüneburg und Uelzen eine so hohe Konfliktdichte (Umweltaspekte und vorhandene Wohnbebauung), dass der Forderung, eine Vielzahl der Beteiligten in der Antragskonferenz" auf Untersuchung einer 0+Variante nicht nachgekommen werden konnte, ist eindeutig falsch.

Im Bereich Lüneburg sind die Auswirkungen einer B4-Variante bis einschließlich Wendisch-Evern gleich der "Vorzugsvariante" bzw. den vorhandenen Vorbelastungen durch die vorhandene B4Ortsumfahrung.

3.3.1 Ortslage Deutsch-Evern:

Die 701 Trasse läuft am Gewerbegebiet Deutsch-Evern vorbei. Wohnbebauung 250 m und mehr entfernt. Aktiver Schallschutz ist nötig

3.3.2 Standortübungsplatz Wendisch-Evern:

Die 701-Trasse kann Gelände des Bundes nutzen und dadurch Finanzmittel des Bundes sparen. Vorhandener Gemeindeverbindungsweg Deutsch-Evern nach Hohenbostel könnte neben der Straße erhalten bleiben.

3.3.3 Querung des FFH- und NSG Dieksbach:

Die Querung des Gebietes verläuft mit der Trasse 701 an der schmalsten Stelle des Gebietes und könnte problemlos durch eine Brücke überquert werden ohne die Ziele des FFH-Gebietes wesentlich zu beeinträchtigen.

3.3.4 Ortslage Hohenbostel:

Abstand zur Wohnbebauung ca. 300 m. Durch die Lage der 701 Trasse im Einschnitt ist die Lärmausbreitung in Richtung Ortslage gering. Außerdem besteht eine Vorbelastung durch Bahnstrecke.

3.3.5 Bienenbüttel:

Entlastung von Lärm- und Abgasbelastung der Neubaugebiete an der 134! Die 701-Trasse verläuft ca. 500 m entfernt im Einschnitt.

3.3.6 Kreuzung des Ilmenautals, FFH Gebiet:

Durch ein Brückenbauwerk auf Stützpfelern über die ca. 300 m breite Talauwe würden die Ziele des FFH-Gebietes und des Überschwemmungsraumes nicht wesentlich beeinträchtigt. Außerdem besteht eine Vorbelastung durch die vorhandene B 4.

3.3.7 Ortslage Neu-Steddorf:

Ca. 1000 m entfernt, wenig betroffen.

3.3.8 Ortslage Steddorf:

Der Abstand beträgt ca. 150 m zur 701-Trasse. Dieses bedeutet sehr starke Beeinträchtigungen! Lösungsmöglichkeiten : Trasse nach Süd-Osten verschieben und aktiver Schallschutz!

3.3.9 Ortslage Bargdorf:

Abstand ca. 500 m von der 701-Trasse entfernt. Im Talraum des Mühlenbaches ist aktiver Schallschutz notwendig.

3.3.10 Ortslage Jelmstorf:

Starke Entlastung der Ortslage von Durchgangsverkehr. Die Entfernung zum Wochenendhausgebiet beträgt ca. 300 m. Aktiver Schallschutz ist notwendig.

3.3.11 Ortslagen Addenstorf und Seedorf:

Der Abstand zur 701-Trasse beträgt ca. 500 bis 600 m. Die 701-Trasse verläuft im Einschnitt. Eine Vorbelastung durch die B 4 ist bereits vorhanden!

3.3.12 Hügelgräberfeld bei Addenstorf:

Von der 701-Trasse nicht betroffen

3.3.13 Ortslage Tätendorf:

Der Abstand zur 701 Ortsumfahrung beträgt ca. 300 m. Entlastung der B4 Ortsdurchfahrt. Aktiver Schallschutz ist notwendig!

3.3.14 Querung FFH-Gebiet Ilmenautal östlich Emmendorf :

Eine Vorbelastung besteht durch die vorhandene B 4! Eine Verbreiterung der Querung ist für die Erreichung der Ziele des FFH-Gebietes unbedeutend.

3.3.15 Ortslage Kirchweyhe:

Eine Entlastung der Ortslage von Durchgangsverkehr! Die Ortsumfahrung nach BWVP erfordert aktiven Schallschutz !

Mitnutzung der B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen bestätigt (Unterlage 9.5 – B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen).

Siehe auch Kommentar zur ID 1016 - Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz [187] in Kapitel 0.5. Die Linienfindung der A 39 basiert auf mehreren aufeinander aufbauenden Planungsschritten. Innerhalb des Suchraumes wurden mit den betroffenen Landkreisen und ehemaligen Bezirksregierungen abgestimmte raumrelevante Flächennutzungen identifiziert und in Raumwiderstandsklassen überführt. Hieraus ergaben sich auf der einen Seite konfliktärmere Bereiche, die eine Trassenführung eher ermöglichen, und Bereiche mit einer hohen Konfliktdichte, die sich durch aneinander reihen und überlagern von hohen Raumwiderständen auszeichnen und eine Trassenführung deutlich erschweren (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 36 ff).

Der Raum zwischen Uelzen und Lüneburg ist im Vergleich zu den ausgewiesenen Untersuchungskorridoren, welche die ausgewiesenen konfliktärmeren Bereiche in weiten Teilen aufgreifen, im Hinblick auf die Schutzgüter nach UVPG (einschl. des Menschen) eindeutig konfliktträchtiger. In diesem Raum sind mit wenigen kleinflächigen Ausnahmen keine konfliktärmeren Bereiche vorhanden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte 1.4, Blatt 1 und Blatt 2).

Die Auflistung der Ortslagen, die nach Aussage des Einwenders aktiven Lärmschutz benötigen, sind ein weiteres eindeutiges Indiz für die hohe Konfliktdichte.

Auf der Grundlage der konfliktärmeren Bereiche und der vertiefenden Raumanalyse wurden Varianten entwickelt und in zahlreichen Vergleichen, die aus umweltfachlicher Sicht, aus Sicht der Landwirtschaft und der Kosten günstigste Trassenführung ermittelt (Erläuterungsbericht, S. 77 ff und S. 137 ff).

Selbst wenn die Trasse mit dem zum Teil angesprochenen hohen technischen Aufwand realisierbar wäre, drängt sich diese Variante vor dem Hintergrund des o. g. gestuften Planungsprozesses nicht auf. Der Vorhabenträger ist auch nicht verpflichtet, alle technisch möglichen Varianten zu untersuchen, insbesondere dann nicht, wenn das hohe Konfliktpotenzial schon erkennbar ist und die Kosten einer Realisierung unverhältnismäßig hoch sind.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
-------------------	-------------	-----------	-------------------------	---------------------

3.3.16 Ortslage Uelzen:
Die Nutzung der vorhandenen Ortsumfahrung B4 um Uelzen ab nördlich Halligdorf scheint möglich, s. Variante 529 des ROV !
Für den Abschnitt zwischen Kirchweyhe und Halligdorf müssen Lösungsmöglichkeiten kreativ entwickelt und untersucht werden!
Die zu dichte Lage von Auf- und Abfahrten auf der vorhandenen B4-Ortsumfahrung Uelzen könnte z.B. beseitigt werden, durch Aufhebung der Zufahrt "Gr. Liedern" und die Anbindung der B 71 mit Ortsumfahrung Gr. Liederns an einen großen Kreisverkehr in Oldenstadt.
Eine Verbreiterung der vorhandenen Uhlenringes um eine zusätzliche Fahrspur erscheint möglich. Mindestens 2 der vorhandenen Brücken weisen bereits jetzt die nötige Weite auf !
Die Behauptung, es gäbe für eine 0+Variante (Trasse 701) eine zu hohe Konfliktdichte für Natur und Menschen ist deshalb nicht überzeugend !

Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)

185 699

3.4 Bewertung der im Raumordnungsverfahren aufgeführten „Konfliktbereiche entlang der nördlichen B4-Variante“ (Anhang 10 a, b, c):
Die Bewertungen der Trasse 701 im Raumordnungsverfahren enthält eindeutige Fehler und Fehlbewertungen!

Siehe auch Kommentar zur ID 1016 - Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz [187] in Kapitel 0.5. und Kommentar zur ID 698 in diesem Kapitel.

Punkte 1,2 : umfassen dieselbe Konfliktlage wie für die sogenannte „Vorzugsvariante“!

Punkt 4 : Ortslage Melbeck ist durch die Trasse 701 nicht betroffen.

Punkt 5 : nur das Dieksbachtal ist „Vorranggebiet für Natur und Landschaft“ der restliche Bereich bis Bienenbüttel ist „Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft“ und „Vorsorgegebiet für Erholung“ (RROP Uelzen).

Punkt 6 : Ortslage Grünhagen und „NSG Schierbruch und Forellenbachtal“ sowie LSG „Süsing“ sind durch die Trasse 701 nicht betroffen.

Punkt 7 : Ortslage Bienenbüttel und Neu-Steddorf würden durch die Trasse 701 nicht zusätzlich be- sondern entlastet!

Punkt 8 : Hügelgräberfeld „Addenstorfer Heide“ sowie die Ortslagen Addenstorf und Seedorf würden durch die Trasse 701 nicht betroffen bzw. entsprechend der vorhandenen Vorbelastung durch die B4 nicht zusätzlich verlämt.

Punkt 9 : Ortslage Barum wäre durch die Trasse 701 nicht betroffen.

Punkt 10 : Ortslage Emmendorf wäre durch die Trasse 701 völlig unbetroffen!

Punkt 11,12 : Die aufgelisteten Bereiche sind bereits durch die vorhandene Ortsumfahrung Uelzen B4 vorbelastet und würden durch eine Variante 701 nicht zusätzlich belastet.

Der sogenannte Variantenvergleich zwischen der „Vorzugsvariante“ und 0+Variante (Trasse 701) enthält Fehler. Die Abwägungen sind unzutreffend. Den Bewertungen mangelt es an der Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen, sowie den Verbesserungen für Wohnbereiche. Auch der Neuverbrauch von wertvollen Ackerstandorten (nur ca. 10 km (Variante 701) zu ca. 25 km ("Vorzugsvariante") im gleichen Abschnitt) wurde nicht berücksichtigt.

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187 998

Der im ROV vorgelegte "Variantenvergleich" lässt wichtige Argumente (Entlastung der Anwohner der B 4 durch Ortsumgehungen, Neuverbrauch von Landschaft, Verbrauch wertvoller landwirtschaftlicher Böden; über 25 km bestes, wertvolles Ackerland werden zerstört!) sowie die Kosten unberücksichtigt. Hier fordern wir eine Nachbesserung!
Die in Erwägung gezogene "Vorzugsstrasse" belastet Mensch und Natur in nicht vertretbarem Ausmaß. Vor allem dem Menschen und seinen Lebensräumen wird hier deutlich zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet. Es geht eher nach der Devise „Wo können wir eben noch durch“. Das ist in einem Landkreis, der immer mehr touristische Bereiche eröffnet, fatal. Wichtige Verkehrswege der Bevölkerung werden zerschnitten, Gemeinschaften zwischen Dörfern zerstört und traditionelle Lebenswelten mit gesundheitsgefährdendem Dauerverkehrslärm überzogen. Die Gesundheit der hier lebenden Bevölkerung muss beachtet und geachtet werden! Durch eine Autobahn wird sich das Leben der Menschen in der Nähe dieses

Siehe hierzu den Kommentar zur ID 997 - LBU [187] und zur ID 215 - Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Forstamt Uelzen [152] in Kapitel 3.03.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Verkehrsbandes grundlegend ändern. Krankheiten können durch Lärm und Abgase entstehen. Hier fehlt klar die Vorsorge, die Bevölkerung vor Krankheiten jeder Art zu schützen!

**Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
Niedersachsen e.V. (LBU)**

187

1014

3.2 Fehlerhafte Variantenfindung
Im Rahmen der Bestimmung der "besten" Variante liegen gravierende methodische Fehler vor:
- Die Findung der Hauptvarianten verlief nicht über eine absolut quantifizierbare und saldierende Gegenüberstellung der Untervarianten und den sich daraus ergebenden Teilvarianten hinsichtlich der von dem Vorhaben zu erwarteten Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter, sondern nur über einem relativen Vergleich.
- Der Westabschnitt wurde nur im Kontext eines größeren Planungsabschnittes, nicht aber in vergleichbaren Abschnitten zu den Varianten im Ostkorridor untersucht.
- Es werden nicht alle Varianten im gewählten direkten Zweivergleich gegenübergestellt. Eine absolute Rangfolge der jeweiligen Variantenart ist damit nicht möglich. Hier besteht ein gravierender Abwägungsmangel, der die Bewertung zur Findung der Hauptvarianten, letztendlich zur Vorzugsvariante, in Frage stellt.
- Ein Vergleich der "Neubauvarianten" mit einer möglichen Null-Plus-Variante (z.B. Ausbau der B 4), wie sie der naturschutzfachliche Planungsauftrag des BVWP fordert, fehlt.
- Ein reiner schutzgutbezogener Variantenvergleich wird nicht durchgeführt.
- Absolutes Entscheidungskriterium für den Ausschluß einer Variante im direkten Vergleich ist die Kostendifferenz von 10 %. Die kostengünstigere Trasse wird gegenüber der für die Schutzgutkriterien sprechenden teureren Variante bevorzugt (Erläuterungsbericht S. 138).
Die Vorgabe des naturschutzfachlichen Planungsauftrages des BVWP 2003, dass sich ein spezifisches Gewicht jedes einzelnen für die Planung angeführten Gesichtspunkts gegenüber den gegen das Vorhaben sprechenden insbesondere naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ableiten lässt, wird durch die gewählte Methodik zum Variantenvergleich und der in den Unterlagen vorzufindenden tatsächlichen Umsetzung der Variantenvergleiche nicht erfüllt. Insbesondere die Kostendifferenz von 10% als Entscheidungsrelevanz für die Auswahl einer Variante ist ein schwerwiegender Mangel.
Es wird deshalb beantragt, dem Vorhabenträger aufzutragen, für die Varianten eine absolut quantifizierbare und saldierende Gegenüberstellung nach standardisierten Maßstäben vorzunehmen. Der naturschutzfachliche Planungsauftrag des BVWP 2003 ist dabei zu berücksichtigen!

Siehe auch die Kommentare zur ID 1005 in Kapitel 0.1 und zur ID 869 - Gemeinde Tülow [106] in Kapitel 4.01.
Für den Westabschnitt fehlt es aufgrund der Ergebnisse der groben Raumanalyse (Ermittlung der relativ konfliktarmen Bereich, Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, Karte I.4) an Alternativen bzw. werden nach Osten führende Trassenabschnitte in einzelnen Vergleichen als ungünstiger bewertet (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 15-23 und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich, Untervariantenvergleich GP 21-36 sowie Unterlage 1 - UVS - Auswirkungenprognose / Variantenvergleich, Teilvariantenvergleich GP 13-46 und Erläuterungsbericht, S. 137 ff), so dass sich ein direkter Vergleich zwischen Ost- und Westvariante erst zwischen den gemeinsamen Gelenkpunkten 1 und 36 ergibt.
Die Kosten sind bei der Ermittlung der Vorzugsvariante neben den Ergebnissen der UVS und der Landwirtschaft sowie der Verkehrsuntersuchung und der Raumverträglichkeitsuntersuchung ein weiterer Aspekt (Erläuterungsbericht, S. 138). Die hohe Entscheidungsrelevanz des Kostenunterschiedes zwischen zwei (oder mehr) betrachteten Varianten ist nur dann allein ausschlaggebend, wenn die anderen Ergebnisse kein eindeutiges Ergebnis zugunsten einer Variante liefern oder die Unterschiede sehr gering ausfallen. Ein Vergleich zwischen einer westlichen und einer östlichen Variante im Bereich Lüneburg wird durch den Vergleich GP 1-18 unter Beachtung der Aspekte UVS, Landwirtschaft und Kosten nachgeholt. Die Belange der Verkehrsuntersuchung und Raumverträglichkeitsuntersuchung sind in den Untervariantenvergleichen aufgrund der Kleinräumigkeit der einzelnen Variantenabschnitte nicht betrachtet worden. Eine signifikanter Unterschied ergibt sich aus diesen Untersuchungen nicht, da diese ein großräumige Betrachtung darstellen (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 3 und Anlage 1 sowie Unterlage 6 - Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 12 ff).

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

818

Die von der damaligen Bezirksregierung Lüneburg (als Genehmigungsbehörde) geforderte (Schreiben vom 27. 05.2004) „Vorlage weiterführender Unterlagen“ zur Ablehnung einer Variante 701 bei Einleitung des Raumordnungsverfahrens“ ist die Straßenbaubehörde durch Anfügung von 10 Seiten (s. Unterlage 9.5) am Ende des Ordners 32 nachgekommen. Die darin aufgeführten Begründungen zur Ablehnung der Variante 701 sind oberflächlich und teilweise falsch.
Der vorgelegte grobe „Variantenvergleich“ mit einem entsprechenden Abschnitt der sogenannten „Vorzugsvariante“ lässt wichtige Argumente (Entlastung von straßenlärmgeplagten Menschen, Neuverbrauch von Landschaft, Verbrauch wertvoller land wirtschaftlicher Böden, vorhandene Vorbelastungen, Kosten) in der Abwägung unberücksichtigt.
Die vorgenommene Abwägung ist deshalb völlig unzulänglich !
c. Es ist (nach UVP-Recht) planerischer Standard, dass Ausbauvarianten sowie 0- und 0+ Varianten geprüft werden müssen.
Anlage 1: Unsere Bewertung der Trasse 701

Eine nähere Untersuchung der Variante 701 wie in den übrigen durchgeführten Variantenvergleichen ist nach den Ergebnissen der groben Raumanalyse nicht erforderlich. Diese Ergebnisse werden durch die Untersuchungen zur Mitnutzung der B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen bestätigt (Unterlage 9.5 - B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen).

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

820

Anlage 1
Bewertung der Umweltauswirkungen einer 701-Trasse
a. Im Bereich Lüneburg sind die Auswirkungen einer B4-Variante bis einschließlich Wendisch-Evern gleich der "Vorzugsvariante" bzw. den vorhandenen Vorbelastungen durch die vorhandene B4-Ortsumfahrung.
b. Ortslage Deutsch-Evern : 701 Trasse läuft am Gewerbegebiet Deutsch-Evern vorbei. Wohnbebauung 250 m und mehr entfernt. Notwendig: Aktiver Schallschutz
c. Standortübungsplatz Wendisch-Evern: 701-Trasse könnte Gelände des Bundes nutzen und dadurch Finanzmittel des Bundes sparen. Vorhandener Gemeindeverbindungsweg Deutsch-Evern nach Hohenbostel könnte neben der Straße erhalten bleiben.

(RV-LG): Der Naturschutzbund Deutschland - Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU), der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), die Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN) und der Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NVN), legten eine identische Liste mit Hinweisen zur Bewertung einer 701-Trasse vor:

Hinweis a: Dieser Hinweis stimmt nicht, da die Auswirkungen einer B4-Variante nicht mit denen der Vorzugsvariante gleich sind, auch wenn sie nahe beieinander liegen. So führen beide Varianten zu Konflikten

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

d. Querung des FFH- und NSG Dieksbach : Die Querung des Gebietes verläuft laut Trasse 701 an der schmalsten Stelle des Gebietes und könnte problemlos durch eine Brücke überquert werden, ohne die Ziele des FFH-Gebietes wesentlich zu beeinträchtigen..

e. Ortstage Hohenbostel : Abstand zur Wohnbebauung ca 300 m . Durch Lage der 701 Trasse etwa 10 m im Einschnitt Lärmausbreitung in Richtung Ortslage gering. Außerdem Vorbelastung durch Bahnstrecke.

f. Bienenbüttel : Entlastung von Lärm- und Abgasbelastung der Neubaugebiete an der B4 ! 701-Trasse verläuft ca. 500 m entfernt im Einschnitt.

g. Kreuzung des Ilmenautals, FFH Gebiet : Durch Brückenbauwerk auf Stützpfählen über die ca. 300 m breite Talauwe würden die Ziele des FFH-Gebietes und des Überschwemmungsraumes nicht wesentlich beeinträchtigt. Außerdem besteht Vorbelastung durch vorhandene B 4 .

h. Ortslage Neu-Steddorf: ca. 1000 m entfernt, wenig betroffen.

i. Ortslage Steddorf : ca. 150 m zu 701-Trasse. Sehr starke Beeinträchtigung! Lösungsmöglichkeiten : Trasse nach Süd-Osten verschieben und Aktiver Schallschutz!

k. Ortslage Bargdorf : ca. 500m von 701-Trasse entfernt. Im Talraum des Mühlenbaches aktiver Schallschutz notwendig.

l. Ortslage Jelmstorf: starke Entlastung der Ortslage von Durchgangsverkehr. Entfernung zum Wochenendhausgebiet ca. 300 m. Aktiver Schallschutz notwendig !

m. Ortslagen Addendorf und Seedorf : Abstand zur 701-Trasse ca. 500 bis 600 m. 701-Trasse verläuft im Einschnitt. Vorbelastung durch B 4 vorhanden!

n. Hügelgräberfeld bei Addendorf : Von 701-Trasse nicht betroffen

o. Ortslage Tätendorf : Abstand zur 701 Ortsumfahrung ca. 300 m. Entlastung der B4 Ortsdurchfahrt. Aktiver Schallschutz notwendig!

p. Querung FFH-Gebiet Ilmenautal östlich Emmendorf : Vorbelastung durch vorhandene B 4! Verbreiterung der Querung für die Erreichung der Ziele des FFH-Gebietes unbedeutend.

q. Ortslage Kirchweyhe : Entlastung der Ortslage von Durchgangsverkehr! Ortsumfahrung nach BVWP erfordert aktiven Schallschutz!

r. Ortslage Uelzen: Nutzung der vorhandenen Ortsumfahrung B4 um Uelzen ab nördlich Halligdorf scheint möglich, s. Variante 529 des ROV ! Für den Abschnitt zwischen Kirchweyhe und Halligdorf müssen Lösungsmöglichkeiten kreativ entwickelt und untersucht werden! Die zu dichte Lage von Auf- und Abfahrten auf der vorhandenen B4-Ortsumfahrung Uelzen könnte z.B. beseitigt werden, durch Aufhebung der Zufahrt „Gr. Liedern“ und die Anbindung der B 71 mit Ortsumfahrung Gr. Liederns an einen großen Kreisverkehr in Oldenstadt. Eine Verbreiterung der vorhandenen OU-Uelzen um eine zusätzliche Fahrspur erscheint möglich. Mindestens 2 der vorhandenen Brücken weisen bereits jetzt die nötige Weite auf ! Die Behauptung, es gäbe für eine 0+Variante (= Trasse 701) eine zu hohe Konfliktdichte für Natur und Menschen ist deshalb nicht überzeugend!

im Bereich Lüneburg- Moorfeld. Die Vorzugsvariante führt zusätzlich zu Konflikten im Bereich "Schlieffen- Park" und Lüneburg Holz. Die B4-Variante führt zu Konflikten im Bereich Lüneburg-Hagen, Lüneburg-Neuhagen und Lüneburg-Kaltenmoor, was für die Vorzugsvariante nicht bzw. in deutlich geringerem Maße zutrifft, da die Vorzugsvariante bereits im Bereich der Anschlussstelle Dahlenburg nördlich der Wohnbauflächen der zuvor genannten Stadtteile nach Osten verschwenkt und von Gewerbegebietsflächen umgeben ist.

Im weiteren Verlauf wird der Trassenverlauf des Abschnittes 701 zwischen dem Gelenkpunkt 5 über die B 4 bis zum Abzweig nach Deutsch Evern, dann an den Ortslagen von Hohenbostel, Bienenbüttel, Steddorf, Bergdorf, Addendorf, Jelmstorf, Seedorf, Barum, Tätendorf-Eppensen, Emmendorf, Kirchweyhe, Uelzen, Halligdorf, Niendorf und Holdenstedt vorbei bis zur Einfädung auf den Abschnitt 529 und von dort bis zum Gelenkpunkt 24 näher betrachtet.

Hinweis b: Die Vorzugstrasse verläuft jeweils in einem erheblich größerem Abstand zur Wohnbebauung von Barendorf (1.200 m), Gifkendorf (500 m), Wulfstorf (700 m), Volkstorf (900 m) und Vastorf (800 m). Aus Sicht des Schutzgutes Mensch ist hier die Vorzugsvariante vorteilhafter. [Anmerkung: mit Wahl des Abschnitts 580 würden sich die Abstände zu Barendorf auf 1.800 m, zu Gifkendorf (2.500 m), zu Vastorf und Volkstorf auf 3.000 m erhöhen. Hinzu käme der Schallschutz durch die zwischen A 39 und Wohnbebauung liegenden Waldflächen. Muss noch diskutiert werden.]

Hinweis c: Während die Vorzugsvariante auf etwa 1.000 m Waldflächen nur randlich beansprucht, geht der Abschnitt 701 bei vergleichbarer Länge durch rd. 4,6 km Waldfläche, die zugleich als Landschaftsschutzgebiet eingestuft ist. Die Vorzugsvariante befindet sich außerhalb eines LSG. Auch in diesem vergleichbaren Abschnitt ist die Vorzugsvariante vorteilhafter.

Hinweis d: Auch wenn das FFH-Gebiet an einer schmalen Stelle auf rd. 150 m gequert wird, so findet bei der Vorzugsvariante dagegen keine Querung statt. Zudem wird das NSG "Dieksbach" auf einer Länge von über 800 m gequert. Aus naturschutzfachlicher Sicht hat die Vorzugstrasse auch hier den Vorrang.

Hinweis e: Hier wird verkannt, dass das FFH-Gebiet "Ilmenau mit Nebenbächen" wiederum auf einer Länge von rd. 400 m gequert werden muss. Während die Wohnbebauung Hohenbostels in einer Entfernung von rd. 300 m liegen würde, befindet sich auf vergleichbarem Abschnitt der Vorzugstrasse keine Wohnbebauung. Aus Sicht der Schutzgüter Mensch und Natur ist hier die Vorzugstrasse günstiger.

Hinweis f: Der Abschnitt 701 würde dennoch erheblich mehr Wohnbevölkerung neu belasten und durchquert zudem auf rund 3.000 m das Landschaftsschutzgebiet "Süsing". Demgegenüber befindet sich im vergleichbaren Bereich der Vorzugsvariante keine Wohnbebauung und kein LSG. Diese Argumente sprechen klar für die Vorzugsvariante.

Hinweis g: Siehe hierzu den Kommentar zu e).

Hinweis h: Die Ortslage befindet sich in einem geringeren Abstand (rd. 700 m) zur Trasse. Im vergleichbaren Abschnitt der Vorzugstrasse liegt der Ort Edendorf in einer Entfernung von rd. 400 m westlich zur Autobahn, allerdings getrennt durch den Elbe-Seiten-Kanal. Durch die Trennung durch den ESK wird die größere Entfernung von Neu-Steddorf relativiert.

Hinweis i: Durch diesen Vorschlag würden ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft beeinträchtigt und das LSG "Hügelgräberfeld bei Addendorf" betroffen sein. Im vergleichbaren Abschnitt der Vorzugstrasse liegen die Ortslagen von Edendorf und Hohnstorf rund 400 bzw. 1.000

m entfernt. Auch in diesem Bereich hat die Vorzugsvariante deutliche Vorteile.

Hinweis k: Im vergleichbaren Abschnitt der Vorzugstrasse befindet sich die Ortschaft Altenmedingen in einer Entfernung von rd. 650 m. Unter dem Aspekt Schutzgut Mensch hat hier keine Trasse einen deutlichen Vorteil.

Hinweis l: Die Vorzugstrasse verläuft ebenfalls in einem geringen Abstand zur Ortslage von Secklendorf (600 m). Wegen der starken Beeinträchtigung des Wochenendhausgebietes hat aus Sicht des Schutzgutes Mensch in diesem vergleichbaren Abschnitt die Vorzugstrasse einen erheblichen Vorteil.

Hinweis m: Von der Vorzugstrasse sind in diesem vergleichbaren Streckenabschnitt die Ortslagen Drögenottorf und Römstedt (jeweils rd. 1.000 m) und Gollern (500 m) neu betroffen, was aus Sicht des Schutzgutes Mensch in diesem Fall für den Abschnitt 701 spricht.

Hinweis n: Die Forderung des NABU nach südöstlicher Verschiebung des Abschnitts 701 (s. Forderung der Beteiligten unter i) würde das Hügelgräberfeld allerdings dann beeinträchtigen.

Hinweis o: Die Vorzugsvariante würde in einer sehr geringen Entfernung zu den Ortslagen von Hesebeck (300 m) und Röbbel (200 m) verlaufen, sowie in rund 1.200 m Entfernung zu Höver liegen. Aus Sicht des Schutzgutes Mensch hat der Abschnitt 701 erkennbare Vorteile. Die Vorzugsvariante quert auf dem bislang beschriebenen Streckenverlauf erstmals das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen auf einer Länge von rd. 250 m. Auch aus Sicht des Schutzgutes Natur ist in diesem vergleichbaren Streckenabschnitt der Variantenabschnitt 701 im Vorteil.

Hinweis p: Während der Variantenabschnitt 701 bereits zum vierten Mal das FFH-Gebiet quert (hier 2 mal jeweils auf rd. 200 m), ist dies bei der Vorzugsvariante bislang nur einmal erforderlich gewesen. Zudem wird vom Variantenabschnitt 701 das LSG "Bobenwald und Sieken" auf rd. 1.000 m gequert. Aus Sicht des Schutzgutes Natur ist auch hier die Vorzugsvariante klar im Vorteil.

Hinweis q: Im vergleichbaren Bereich der Vorzugsvariante sind die Ortschaften Oetzen (300 m), Stöcken (600 m), Riestedt (200 m) und Masendorf (1.400 m) von der Vorzugstrasse betroffen. Aus Sicht des Schutzgutes Mensch hat in diesem Fall der Variantenabschnitt 701 Vorteile.

Hinweis r: Durch die Vorzugsvariante wäre die Ortschaft Rätzlingen in einer Entfernung von rd. 600 m betroffen. Von dem Wechsel auf den Abschnitt 529 wären im vergleichbaren Abschnitt die Ortschaften Groß Liedern (700 m), Halligdorf (200 m) und Uelzen-Hambrock (700 m) betroffen. Diese Option wird von der Stadt Uelzen abgelehnt. Für diesen Bereich halten sich die Vor- und Nachteile die Waage.

Bis zum Gelenkpunkt 24 verlaufen die B 4-Variante und der Rest des Abschnittes 529 auf einer gemeinsamen Linie. Somit sind die Auswirkungen hier deckungsgleich.

Zusammenfassend ist die B 4-Variante (Abschnitt 701) wegen der aus Sicht des Schutzgutes Mensch erforderlichen Ortsumgehungen und damit verbundenen Neutrassierung von rd. 20 km, der viermaligen Querung des FFH-Gebietes (nur eine bei der Vorzugsvariante), der Querung von drei Naturschutzgebieten und von mindestens 12 Landschaftsschutzgebieten (gegenüber zwei durch die Vorzugstrasse) auch aus naturschutzfachlichen Gründen nicht als "zumutbare Alternative" zu betrachten, wie sie von den Beteiligten gefordert wird.

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

3. Die Auflistung der "Konfliktbereiche entlang der nördlichen B4-Variante" s. Unterlage 9.5, S. 10, (12 Punkte) enthält eindeutige Fehler und Fehlbewertungen !
z.B. Punkte 1 und 2 : umfassen dieselbe Konfliktlage wie für die sogenannte "Vorzugsvariante" !
Punkt 4 : Ortslage Melbeck ist durch Trasse 701 n i c h t betroffen .
Punkt 5 : nur das Dieksbachtal ist "Vorranggebiet für Natur und Landschaft" der restliche Bereich bis Bienenbüttel ist "Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft" und "Vorsorgegebiet für Erholung" (RROP Uelzen).
Punkt 6 : Ortslage Grünhagen und "NSG Schierbruch und Forellenbachtal" sowie LSG "Süsing" sind durch Trasse 701 n i c h t betroffen.
Punkt 7 : Ortslage Bienenbüttel und Neu-Steddorf würden durch Trasse 701 nicht zusätzlich be- sondern entlastet !
Punkt 8 : Hügelgräberfeld "Addenstorfer Heide" sowie die Ortslagen Addenstorf und Seedorf würden durch Trasse 701 nicht betroffen bzw. entsprechend der vorhandenen Vorbelastung durch die B4 nicht zusätzlich verlämt.
Punkt 9 : Ortslage Barum wäre durch Trasse 701 n i c h t betroffen.
Punkt 10 : Ortslage Emmendorf wäre durch Trasse 701 völlig unbetroffen !
Punkte 11 und 12 : Die aufgelisteten Bereiche sind bereits durch die vorhandene Ortsumfahrung Uelzen B4 vorbelastet und würden durch eine Variante 701 n i c h t zusätzlich belastet.

**Naturschutzbund Deutschland Landesverband
Niedersachsen e.V. (NABU)**

190

952

Bei der vorliegenden Bewertung scheint es unerheblich zu sein, ob die Straßentrasse westlich oder östlich des VW-Testgeländes verläuft, da in beiden Fällen ein avifaunistisches Gebiet von landesweiter Bedeutung zerschnitten wird. Tatsächlich ist es aber so, dass nur bei der Vorzugsvariante die besonders wertvollen Flächen überbaut würden, während diese bei einer östlichen Variante um das VW-Testgelände erhalten blieben.

Bei der Probefläche 26 südwestlich des Testgeländes handelt es sich um lückige Kiefernwälder, die in engem Verbund mit offenen Heideflächen und weiter südlich auch offenen ehemaligen Moorstandorten stehen. Diese enge Verzahnung offener heideartiger Bereiche und lichter Kiefernwälder und der Strukturreichtum macht das Gebiet artenreich und wertvoll. Östlich des Testgeländes gibt es aufgrund der Freileitungstrassen ebenfalls größere offene Heidebereiche, die für Vogelarten halboffener und heideartiger Bestände, z.B. für Ziegenmelker, einen potenziellen Lebensraum darstellen. Aus diesem Grund wurden beide Bereiche bezogen auf die Brutvögel als landesweit bedeutend eingestuft.
Mit einer unterschiedlichen Einstufung der Bereiche westlich und östlich des Testgeländes bezogen auf die Brutvögel würde der Unterschied zwischen den Untervarianten GP 36-42/1 und GP 36-42/2 geringfügig deutlicher zugunsten der Untervariante GP 36-42/2 ausfallen. Damit würde sich die mittlere Entscheidungsrelevanz des Schutzgutes Tiere jedoch nicht erhöhen. Aufgrund der Vorteile der Untervariante GP 36-42/1 bei den meisten anderen Schutzgütern (mit mittlerer Entscheidungsrelevanz) und des deutlichen Unterschiedes (mit hoher Entscheidungsrelevanz) beim Schutzgut Menschen-Wohnen würde sich die Gesamteinschätzung im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich zugunsten der Untervariante GP 36-42/1 mit einer Trassenführung westlich des Testgeländes nicht ändern.

4.11 Kompensationsbedarf

Landkreis Uelzen

5

469

ja

F. Darstellung des Kompensationsumfangs

Die Aussagen im Rahmen der UVS zu erforderlichen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen werden nicht inhaltlich präzisiert. Es erfolgt nur der Hinweis auf die Anwendung des Arbeitspapier-Entwurfes "Anwendung der Eingriffsregelung beim Aus- und Neubau von Straßen; Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen", Stand 2004.
Die Tabelle 2.3-106 auf S. 245 der allgemein verständlichen Zusammenfassung gibt den Kompensationsbedarf für die Hauptvarianten für die Schutzgüter Biotop und Boden an. Das obengenannte Arbeitspapier stützt die Ermittlung des Eingriffsumfangs ausdrücklich auf die Erfassung der mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen auf Funktionen und Werte der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Dieser Betrachtungsansatz geht über die bloße Flächenberechnung und Addierung von Einzelbeständen des Naturhaushaltes hinaus. Es entsteht also über den in der Tabelle 2.3 -106 genannten Kompensationsbedarf hinaus das Erfordernis, Beeinträchtigungen von Landschaftsbild, Zerschneidungseffekte und vor allem Beeinträchtigungen faunistischer Funktionen zu kompensieren, so dass sich die genannten Flächenangaben nur als grober Hilfsrahmen werten lassen und sich im Laufe der weiteren Planung erheblich verändern können.

Im Rahmen der umweltfachlichen Untersuchungen zum Raumordnungsverfahren können nur überschlägige Angaben zu möglichen Kompensationsumfängen gemacht werden. Da Kompensationsmaßnahmen aber i.d.R. multifunktional für die Beeinträchtigungen verschiedener Schutzgüter wirken, liegt der ermittelte Flächenbedarf (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 70 f) durchaus im Bereich des Möglichen. Zum Beispiel ist die Anlage von Heckenstrukturen eine Kompensation für Biotop, aber auch für Vögel wie den Neuntöter oder die Heidelerche. Darüber hinaus wird das Landschaftsbild hierdurch aufgewertet. Die konkretisierende Entwurfsplanung kann aufgrund von Trassenverschiebungen oder technischen Vermeidungsmaßnahmen, wie z.B. Querungshilfen für Tiere, auch zu geringeren Beeinträchtigungen als derzeit prognostiziert führen und somit auch zu einem veränderten Kompensationsbedarf. Auch kann auf dieser Planungsebene die Art der Maßnahmen und das Aufwertungspotenzial auf der Maßnahmenfläche nicht berücksichtigt werden.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
				Die umfassende und konkrete Maßnahmenplanung ist Aufgabe der landschaftspflegerischen Begleitplanung zur Entwurfsplanung.
Beh. f. Geoinform., Landentwicl. u. Liegensch. Braunsch. Amt für Landentwicl.	139	714		Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte, in denen die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht. Über Flurbereinigungen unter Beteiligung der Landwirte und ihrer berufsständischen Vertretungen sowie der Fachbehörden sollen die Beeinträchtigungen der Landwirtschaft weitestgehend minimiert werden.
Beh. f. Geoinform., Landentwicl. u. Liegensch. Braunsch. Amt für Landentwicl.	139	718		Eine frühzeitige Beteiligung der Landwirtschaft zur Vorbereitung der Flurbereinigungsverfahren wird zugesagt.
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Facilitymanagement	142	892		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Nds. Forstamt Danndorf	145	759		Lage der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie Art und Umfang des Ausgleiches und Ersatzes sind nicht Bestandteil der Linienfindung, sondern nachfolgender Planungsschritte (Planfeststellung). Eine frühzeitige Beteiligung der Forstwirtschaft wird zugesagt. Der Schlüssel zum Ausgleich und Ersatz basiert auf einem von der SBV und dem Niedersächsischen Landesamt für Ökologie einvernehmlich entwickelten Verfahren.
Nds. Forstamt Danndorf	145	760		Lage der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie Art und Umfang des Ausgleiches und Ersatzes sind nicht Bestandteil der Linienfindung, sondern nachfolgender Planungsschritte (Planfeststellung). Eine frühzeitige Beteiligung der Forstwirtschaft wird zugesagt. Der Schlüssel zum Ausgleich und Ersatz basiert auf einem von der SBV und dem Niedersächsischen Landesamt für Ökologie einvernehmlich entwickelten Verfahren.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Nds. Forstamt Unterlüß	149	992		
<p>Waldbilanz und Kompensationsmaßnahmen Für den Verlust von Wald durch Waldumwandlung wird grundsätzlich ein Ersatz durch Begründung von neuem Wald gefordert; für die verloren gegangenen Werte und Funktionen wird aus forstfachlicher Sicht eine weitergehende Kompensation (gem. § 8 (7) NWaldLG) als Wald oder im Wald gefordert. Bei Aufforstungen mit Gehölzen (Bäumen und Sträuchern) für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist auf die Verwendung von herkunftsgesichertem Pflanzenmaterial, bei heimischen Arten einheimische Herkünfte, zu achten. Insbesondere bei Straucharten wäre hierzu im Vorlauf (ca. 2 - 3 Jahre) vor den Gehölzbegründungen eine Kontaktaufnahme mit der Forstsaatgutberatungsstelle in Oerrel hilfreich, damit entsprechende Vorkommen für eine Saatguternte vorgesehen werden können. Der im „Erläuterungsbericht und allgemeinverständliche Zusammenfassung“ (S. 76) der Planungsunterlagen Kompensationsbedarf für Flächenverluste von Wald ist nicht ausreichend (1 : 1 bei Wertstufe III, 1 : 2 bei Wertstufe IV und 1 : 3 bei Wertstufe V). Um eine sachgerechte Kompensation für verloren gehende Waldfunktionen zu erzielen, wird nachstehend ein Modell vorgestellt, das neben dem reinen Flächenersatz die Waldfunktionen berücksichtigt: (Anm.: Die "Vorschläge zum Kompensationsumfang bei Waldumwandlung im Anhalt an die Wertigkeit von Waldflächen" in tabellarischer Form liegen dem Vorhabenträger vor). Durch die zu erwartenden Kompensationsmaßnahmen sollte ein Biotopverbundsystem der betroffenen Regionen gefördert werden.</p>				Siehe Kommentar zur ID 760 - Niedersächsisches Forstamt Danndorf [145] in diesem Kapitel.
Nds. Forstamt Unterlüß	149	993		
<p>Die NLF sind grundsätzlich bereit Flächen zur Verfügung zu stellen, auch um eine weitere Inanspruchnahme der Landwirtschaft zu vermeiden.</p>				
Nds. Landesbet. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. Betriebsstelle Lüneburg	155	795		
<p>Darstellung der grundsätzlichen Realisierbarkeit von Kompensationsmaßnahmen: Gem. der Hinweise und Materialien zur Durchführung von Raumordnungsverfahren, sind neben der Ermittlung des Flächenbedarfs für Kompensationsmaßnahmen auch Aussagen zur grundsätzlichen Realisierbarkeit von Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Dieses fehlt bislang in den Unterlagen. Es wird von hier vorgeschlagen die Kompensationsmaßnahmen in den Natura 2000 Gebieten durchzuführen (bspw. im Bereich des Fließgewässerkomplexes "Ilmenau mit Nebenbächen").</p>				<p>Eine konkrete Ableitung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Aufgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes. Die zu diesem Themenkomplex gewünschten Aussagen im Rahmen der UVS können daher nur den Charakter einer groben und in jedem Fall überprüfungsbedürftigen Einschätzung haben. Grundsätzlich bietet der Untersuchungsraum ein ausreichendes naturschutzfachliches Aufwertungspotenzial, was als erster Anhaltspunkt bereits die Bewertungskarten Biotop (Unterlage 1 – UVS- Raumanalyse, Karte II.4) und Tiere (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.5, Karte II.6 und Karte II.7) erkennen lassen. Sofern die räumlich-funktional erforderlichen Maßnahmen in gleicher Art und Weise innerhalb von NATURA-2000-Gebieten umgesetzt werden können und die Maßnahmen nicht den Erhaltungszielen widersprechen oder bereits Bestandteil von Gebietsmanagementplänen bzw. Schutzgebietsverordnungen sind, ergeben sich durchaus weiterreichende Vorteile im Hinblick auf die Reduzierung von Raumnutzungskonflikten insbesondere mit der Land- und Frostwirtschaft.</p>
Landesverband Niedersachsen - Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V.	188	1172		
<p>5. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sollten neben den Naturschutz- und Landschaftspflegeaspekten auch an Freizeit- und Erholungszwecke angepaßt werden; z.B. Anpflanzungen an Wegen und Gewässern (Randstreifen) als neue Lebensräume und zur Gliederung der Landschaft schaffen, Informationstafeln und Rastplätze einrichten.</p>				Lage der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie Art und Umfang des Ausgleiches und Ersatzes sind nicht Bestandteil der Linienfindung, sondern nachfolgender Planungsschritte.
Nds. Landvolk Kreisverband Lüneburg	206	616		
<p>c) Vorsorglich weisen wir bereits in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die durch den Bau der Autobahn notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht erst im Planfeststellungsverfahren, sondern bereits vorher und zwar frühzeitig geprüft und geplant werden müssen. Damit die Landwirte, die bereits durch die Trasse selbst Nachteile erleiden, nicht auch noch übermäßig durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nachteilig betroffen werden, sollte eine Umsetzung dieser Maßnahmen - soweit möglich - weiträumiger (z.B. mittels eines Flächenpools) erfolgen. Dadurch lassen sich gegebenenfalls auch Doppelleffekte erzielen. Einzelheiten sollten rechtzeitig mit der Landwirtschaftskammer Niedersachsen und den betroffenen Kreislandvolkverbänden abgestimmt werden.</p>				<p>Eine detaillierte Aussage zur Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Bestandteil der nachfolgenden Planungsschritte. Die frühzeitige Beteiligung auch der Landwirte und der berufsständischen Vertretungen zur Findung von Flächen (auch Poolflächen) wird zugesagt.</p>
Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.	207	621		

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Es muss eine frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Landwirten und den zuständigen Behörden im Hinblick auf z. B. eine Anpassung des Wegenetzes, der Bewirtschaftungseinheiten und der Beregnungsstrukturen sowie der frühzeitigen Konzeption von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgen.</p> <p>Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen wird erhebliche Auswirkungen auf die hiesige Landwirtschaft haben. Es ist daher notwendig und unumgänglich, bereits in einem frühen Stadium dem Vorhabenträger aufzuerlegen, geeignete Ersatzflächen bereitzustellen.</p> <p>Gleiches gilt im Hinblick auf die naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen. Hier muss als Folge der zu überprüfenden Raumverträglichkeit festgesetzt werden, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen möglichst weitgehend reduziert wird und eine ausreichende Flexibilität bei der Festlegung von Suchräumen einzuhalten ist.</p>				<p>Eine frühzeitige Beteiligung der Landwirte sowie der berufsständischen Vertretungen der Landwirte in den nachfolgenden Planungsschritten wird zugesagt.</p>
<p>Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.</p> <p>An dieser Stelle sei angeführt, dass in unserem von der Landwirtschaft geprägten Landkreis nicht nachvollzogen werden kann, warum bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Ackerflächen in einem Verhältnis von 1:1, bei Waldflächen aber von mindestens 1:3 Ausgleich bzw. Ersatz geschaffen werden muss.</p> <p>Im Gegensatz zu den Waldflächen sind die landwirtschaftlichen Nutzflächen für die hiesige Region von außerordentlicher Bedeutung. Wie bereits dargestellt, lassen auch sonstige Gründe eine derartige Aufwertung der Waldflächen nicht rechtfertigen.</p> <p>Eine mindestens dreifache Besserstellung von Waldflächen ist nicht zu rechtfertigen, insbesondere dann nicht, wenn durch die vorwiegende Inanspruchnahme von Ackerflächen die Existenzgrundlage vieler Familien und letztlich der von ihnen abhängigen Arbeitskräfte gefährdet wird. Insofern sollten Waldflächen den landwirtschaftlichen Nutzflächen gleichgestellt werden und genauso in Anspruch genommen und genauso ausgeglichen werden.</p>	207	622		<p>Die Eingriffsregelung der Naturschutzgesetzgebung sieht vor, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden, auszugleichen oder gleichwertig zu ersetzen. Je hochwertiger die Landschaftsstrukturen für die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes sind und je länger deren Entwicklungszeit zur Wiederherstellung gleichartiger Strukturen ist, desto größer ist der erforderliche Kompensationsumfang zur Aufwertung der beeinträchtigten Strukturen und Funktionen.</p> <p>Hierbei geht es nicht um das Verhältnis von Wald zu landwirtschaftlichen Nutzflächen. Gleichwohl müssen Kompensationsmaßnahmen nicht zwangsläufig auf Ackerflächen durchgeführt werden. Je nach betroffenen Schutzgütern und Funktionen können auch Aufwertungsmaßnahmen im Wald oder Renaturierungen von Fließgewässern durchgeführt werden.</p> <p>Die umfassende und konkrete Maßnahmenplanung ist Aufgabe der landschaftspflegerischen Begleitplanung zur Entwurfsplanung.</p>
<p>Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.</p> <p>Ziel sollte es in erster Linie jedoch sein, eine qualitative Aufwertung bestehender Lebensräume, z.B. im Rahmen einer Umwandlung von Nadelwald zu Laubwald, vorzunehmen. Da es sich bei den beanspruchten Wäldern in der Regel um Kiefernreinbestände der ersten bis dritten Waldgeneration handelt, deren ökologische Bedeutung gegenüber Laub- und Mischwäldern wesentlich geringer einzustufen ist, sehen wir Ausgleichsmöglichkeiten in der ökologischen Aufwertung bestehender Kiefernwälder durch sog. Voranbau mit standortgerechten Laubbäumen, ohne in landwirtschaftliche Nutzflächen mit Erstaufforstungen ausweichen zu müssen.</p> <p>Sollte eine Kompensation nicht so oder jedenfalls nicht komplett so vorgenommen werden können, so ist zu fordern, dass die hiesige Landwirtschaft nicht auch noch mit weitreichenden Kompensationsmaßnahmen „gestraft“ wird. Die hierfür notwendigen Flächen sollten vielmehr außerhalb des Suchraumes akquiriert werden. Dem steht jedoch nicht entgegen, dass hiesige Landwirte im Rahmen freiwilliger Vereinbarungen kompensierte Flächen zur Verfügung stellen.</p> <p>Auch hinsichtlich der Kompensationsmaßnahmen muss dem Vorhabenträger auferlegt werden, sich rechtzeitig um entsprechende adäquate Flächen zu bemühen.</p>	207	623		<p>Der erforderliche Kompensationsbedarf wurde überschlägig anhand eines zwischen NLÖ und niedersächsischer SBV entwickelten Arbeitspapiers ermittelt (Unterlage 1 – UVS-Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 70 f).</p> <p>Die detaillierte Planung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Lage, Größe, Art) ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.</p>
<p>Nds. Landvolk Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg e.V.</p> <p>Bei der Flächeninanspruchnahme ist nicht nur auf die Trassenführungen abzustellen. Zu berücksichtigen ist auch die Inanspruchnahme durch Nebenanlagen (Auf- und Abfahrten, Böschungen) sowie Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen.</p> <p>Die sich aus dem Vorhaben ergebenden Ausgleichs- und Ersatzflächen sind nach Art und Umfang für die Festlegung des Planungsraumes und damit für die Verwirklichung des Vorhabens von wesentlicher Bedeutung und insbesondere für die Betroffenheit der Landwirtschaft relevant. Aussagen dazu sind aus den uns vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich.</p> <p>Der Umfang des Flächenentzuges, insbesondere für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, ist im Planungsraum grundsätzlich auf ein Mindestmaß zu beschränken. Dabei sollten geeignete und verfügbare Flächen außerhalb des Planungsraumes herangezogen werden. Ziel sollte in erster Linie eine qualitative Aufwertung bestehender Lebensräume sein, wie z.B.</p>	208	1216		<p>Eine einzelbetriebliche oder parzellenscharfe Betroffenheitsanalyse ist zum Zeitpunkt der Linienfindung für die A 39 und die B 190n aufgrund der Maßstäblichkeit nicht zielführend und wurde daher im Rahmen des ROV nicht durchgeführt.</p> <p>Bei der Flächenbilanzierung ist der gesamte erforderliche Trassenkörper, inklusive Böschungen und einer Annahme für den Flächenbedarf von Anschlussstellen, berücksichtigt worden (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 8).</p> <p>Lage der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie Art und Umfang des Ausgleiches und Ersatzes sind nicht Bestandteil der Linienfindung, sondern nachfolgender Planungsschritte (Planfeststellung). Eine frühzeitige Beteiligung der Landwirtschaft zur Ermittlung der Flächen</p>

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Umwandlung von Nadelwald zu Laubwald, Aufforstung qualitativ geringwertiger Flächen mit Laubwald. Vorrangig sind Flächen, die sich in "öffentlicher Hand" befinden, heranzuziehen, wie z.B. der Truppenübungsplatz Ehra-Lessien, der umfangreiche Flächen ausweist.</p> <p>Durch eine weitere Verknappung wird die bereits bestehende Flächenkonkurrenz verschärft. Durch Entzug der Eigentumsflächen und Auswirkungen auf den Pachtmarkt werden Betriebe in ihrer Existenz betroffen sein, bis hin zur Betriebsaufgabe. Ein Flächenausgleich bei Inanspruchnahme von Waldflächen im Verhältnis 1:3 ist in keinster Weise akzeptabel.</p>				
<p>Dachverband der Feldberegnungsverbände im Landkreis Gifhorn</p>	<p>209</p>	<p>1040</p>		
<p>Für die Verwirklichung der Planung werden Kompensationsflächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Umfang von mehreren 100 ha benötigt.</p> <p>Die Aufstellung der Begleitplanung für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat im besonderen Maße die Belange der Feldberegnung zu berücksichtigen.</p> <p>Bei der Planung und Umsetzung sind die Beregnungsverbände zu beteiligen.</p>				

wird zugesagt.

Der Flächenentzug ist über das Schutzgut Boden ein Aspekt in den schutzgutübergreifenden Variantenvergleichen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich).

Das Verhältnis, in dem der Flächenverlust auszugleichen ist, richtet sich nach den entsprechenden Biotopstufen (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 71).

Bei der Ermittlung der Vorzugstrasse sind die Betroffenheiten der Landwirtschaft über die Zerschneidungslängen innerhalb der Betroffenheitsstufen beachtet worden und in die gesamtplanerische Abwägung eingeflossen (Erläuterungsbericht, S. 77 ff, S 123 ff, S. 137 ff).

Das Schutzgut Grundwasser ist im Rahmen der UVS erfasst worden (Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 276 ff und Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S.44 ff).

Die detaillierte Ausgestaltung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen richtet sich nach der tatsächlichen Linienführung und ist somit Bestandteil der weiteren Planungsschritte und zum Zeitpunkt der Linienfindung noch nicht bekannt. Im Hauptvariantenvergleich ist der Bedarf an Kompensationsflächen anhand eines zwischen NLO und niedersächsischer SBV entwickelten Arbeitspapiers ermittelt worden (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 70 f sowie Erläuterungsbericht, S. 244 f).

Die Funktionsfähigkeit von Beregnungsanlagen ist grundsätzlich von der SBV sicher zu stellen.

Die Belange der Beregnung werden in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.