



Neubau der A 39, Lüneburg-Wolfsburg mit niedersächsischem Teil der B 190n

Ergebnisprotokoll der 1. Arbeitskreissitzung für den Abschnitt 5, Bad Bodenteich (L 265) – Wittingen (B 244)

Arbeitskreissitzung am: 21.02.2011, 09:30 Uhr

Ort: Rittersaal der Burg Bad
Bodenteich
Burgstraße 8
29389 Bad Bodenteich

Teilnehmer: s. Teilnehmerliste

Top	Thema
0	Vorbemerkungen
1	Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation
2	Anlass, Zweck und Aufgaben der Arbeitskreissitzung
3	Vorstellung der Vorplanungsergebnisse
4	Diskussion und weiteres Vorgehen
5	Schlussbemerkung

TOP	Thema
0.	Vorbemerkung Die Präsentation zur 1. Arbeitskreissitzung wurde in der 1. Arbeitskreissitzung an alle Teilnehmer verteilt. Sie ist im Internet auf der Seite der Straßenbauverwaltung (www.strassenbau.niedersachsen.de) eingestellt. In der Niederschrift sind daher nur ergänzende Informationen sowie erfolgte Wortmeldungen enthalten. Das Ergebnisprotokoll wird an die Teilnehmer der Arbeitskreissitzung versandt und im Internet eingestellt. Ziel dieser Arbeitskreissitzung ist eine transparente Planung der A 39 unter Einbeziehung aller Träger öffentlicher Belange.



TOP	Thema
	<p>Die vorgestellten Ergebnisse der Vorplanung sind Arbeitsstände. Alle Angaben stehen unter dem Zustimmungsvorbehalt des BMVBS. Das endgültige Einverständnis zu den Planungen gibt das BMVBS erst mit dem „Gesehen-Vermerk“ auf den Vorentwurfsunterlagen.</p>
1.	<p>Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation</p> <p>Nach der Vorstellung der Projektbeteiligten der niedersächsischen Straßenbauverwaltung sowie der beauftragten Ingenieurbüros wurde ein Überblick über die Gesamttrasse und den aktuellen Planungsstrang gegeben.</p> <p>Der Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg mit einer Gesamtlänge von 105 km wurde in 7 Planungsabschnitte unterteilt. Darüber hinaus wurden 2 Planungsabschnitte für den niedersächsischen Teil der B 190n gebildet.</p> <p>Die Abschnitte 1 bis 5 der A 39 sowie die Abschnitte der B 190n werden durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Lüneburg betreut. Die Abschnitte 6 und 7 werden durch den Geschäftsbereich Wolfenbüttel der NLStBV betreut. Für die Gesamtprojektleitung des Neubaus der A 39 und den niedersächsischen Teil der B 190n ist der Geschäftsbereich Lüneburg verantwortlich.</p> <p>Für den Abschnitt 5 fanden die Projektkonferenz und der Scopingtermin am 22.06.2009 statt. Derzeit befindet sich der Abschnitt 5 der A 39 in der Phase 2 (Entwurfsplanung).</p>
2.	<p>Anlass, Zweck und Aufgaben der Arbeitskreissitzung</p> <p>Siehe Tischvorlage Präsentation</p>
3.	<p>Vorstellung der Vorplanungsergebnisse</p> <p><i>Allgemeines</i></p> <p>Im TOP 3 wurden die Vorplanungsergebnisse aus Sicht der Objektplanung Verkehrsanlagen, der immissionstechnischen Untersuchungen und der umweltfachlichen Untersuchungen vorgestellt. Diese sind im Detail in der Tischvorlage (Präsentation) enthalten.</p> <p>Folgende Wortmeldungen wurden beantwortet:</p>



TOP	Thema
3.2	<p><i>Gesamter Trassenverlauf</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V.:</u> Welche Auswirkungen treten im Abschnitt 5 der A 39 auf, wenn statt des Neubaus der B 190n östlich der A 39 die B 71 ausgebaut wird? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die in Abstimmung zwischen Sachsen-Anhalt und Niedersachsen erarbeiteten ergänzenden umweltfachlichen Untersuchungen liegt zur Prüfung beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Prüfung. Das Ergebnis bleibt abzuwarten. Zur Zeit wird davon ausgegangen, dass die B 190n östlich der A 39 liniebestimmt wird.</p>
3.3	<p><i>Variantenvergleich Bodenteicher Seewiesen</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Nabu Uelzen:</u> Das Naturschutzgebiet „Zwergbirkenmoor bei Schafwedel“ kann entwidmet werden, da die Zwergbirken an diesem Standort nicht mehr vorhanden sind.- <u>Antwort des BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Die Auffassung des Nabu in Sachen Zwergbirkenmoor wird nicht geteilt.- <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Status als Naturschutzgebiet ist gesetzlich verankert und muss bei den Planungen zur A 39 berücksichtigt werden.- <u>Niedersächsisches Forstamt Unterlüß:</u> Warum wird die Variante 3 des Variantenvergleiches Bodenteicher Seewiesen, die außerhalb von den Waldgebieten am Schafwedeler Berg verläuft, in dem Kriterium „Natur und Umwelt“ neutral bewertet, während die Variante 4 mit Querung der Waldgebiete am Schafwedeler Berg positiv bewertet wird?- <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> In dem Kriterium „Natur und Umwelt“ sind zahlreiche Argumente neben der Waldinanspruchnahme berücksichtigt worden. Die in der Variante 3 entstehende Inanspruchnahme der Waldrandbereiche ist für die Schutzgüter Flora und Fauna sowie Landschaftsbild ungünstiger zu bewerten als die Waldinanspruchnahme bei der Variante 4.- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Der BUND fordert die Untersuchung einer zusätzlichen Trassenvariante zwischen der Variante 4 und 5, die zum einen den Eingriff in die Bodenteicher Seewiesen minimiert und zum anderen einen aus immissionsschutztechnischer Sicht günstigen Abstand zur Ortslage Schafwedel einhält.



TOP	Thema
	<p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die dargestellte Variante 4 des Variantenvergleiches Bodenteicher Seewiesen beinhaltet bereits genau diese Optimierung zwischen dem Eingriff in die Bodenteicher Seewiesen und der Annäherung an die Ortslage Schafwedel. Daher wurde die Variante 4 als Vorzugsvariante ausgewiesen. Eine Trassenvariante zwischen der Variante 4 und 5 würde deutliche Überschreitungen der schalltechnischen Immissionsgrenzwerte in der Ortslage Schafwedel bewirken.</p>
3.4	<p><i>Variantenvergleich L 270 Neu Lüder</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V.:</u> Wie groß sind die Abstände zwischen der Trasse der A 39 und den benachbarten Gebäuden im Bereich Neu Lüder? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Abstand der Trass der A 39 zu den benachbarten Gebäuden im Bereich Neu Lüder (beidseitig der Trasse) beträgt ca. 100 m.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Beregnungsverband Neu Lüder:</u> Die Gemeinde Lüder hat einen Antrag für eine Absenkung der A 39 unter der Bahnstrecke bei der NLStBV eingereicht. Die Gemeinde Lüder fordert die Einbeziehung einer Troglage der A 39 im Bereich der Bahnstrecke sowie im Bereich Neu Lüder. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Eine Absenkung der A 39 im Bereich der Bahnunterführung sowie im Bereich Neu Lüder ist auf Grund der hohen Grundwasserstände und des ebenen Geländes nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand (umströmtes Trogbauwerk, Pumpenanlage etc.) möglich, daher wurde diese Variante noch nicht detailliert in die Untersuchungen einbezogen. Der Vorhabenträger wird die Untersuchungen der Vorplanung um dieser Variante ergänzen.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Die Variante 4 und 5 des Variantenvergleiches L 270 Neu Lüder ist aus umweltfachlicher Sicht günstig zu bewerten. Die Auswirkungen auf das Grundwasser sind jedoch bei diesen Varianten zu berücksichtigen. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Beeinflussung des Grundwassers wurde im Variantenvergleich berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Gemeinde Lüder:</u> Die Sichtbeeinträchtigungen durch die Anhebung der L 270 und der A 39 im Bereich der Bahnstrecke sind bei der Variante 1 erheblich. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Sichtbehinderungen wurden im Variantenvergleich berücksichtigt, im Ergebnis der Gesamtabwägung erweist sich die Variante 1 dennoch als günstigste Variante.</p>



TOP	Thema
3.5	<p><i>Variantenvergleich Parallelage ESK</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landwirtschaftskammer:</u> Wie groß ist die Fläche, die zwischen der A 39 und dem ESK in der Variante 6 verbleibt? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der aus Sicht der Vernetzung erforderliche Streifen zwischen dem ESK und der A 39 hat eine Breite von ca. 100 m und eine Länge von ca. 2 km, damit ergibt sich eine Fläche von ca. 20 ha. Diese Fläche wird jedoch derzeit schon teilweise forstwirtschaftlich genutzt.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Der Zwischenstreifen zwischen ESK und A 39 sollte nicht aufgeforstet werden, da sonst Grünland verloren geht. Günstiger als eine Aufforstung wäre eine Einhausung der Trasse der A 39. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Grünlandbereiche werden nicht aufgeforstet. Der strukturierte Ruheraum ist im Bereich von aktuell ackerbaulich genutzten Flächen vorgesehen, Grünlandbereiche sind ausgespart. Eine Einhausung der Trasse ist nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landvolk Gifhorn:</u> Die Trasse der A 39 soll so dicht wie möglich an den ESK heran gelegt werden, um die Inanspruchnahme von landwirtschaftlicher Nutzfläche zu minimieren. Weiterhin wird ein separater Arbeitskreis Landwirtschaft zur Erörterung der Belange der Landwirtschaft gefordert. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Eine unmittelbare Parallelage der A 39 entlang des ESK würde eine gemeinsame Grünbrücke über ESK und A 39 erfordern, was aus technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich ist. In der gesamtplanerischen Abwägung wurde die Variante 6 mit der Abrückung der A 39 vom ESK favorisiert. Der Vorhabenträger sagt die Durchführung eines separaten Arbeitskreises Landwirtschaft zu.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Gemeinde Lüder:</u> Ist die Abrückung der A 39 vom ESK in der landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse berücksichtigt worden? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Das Gutachten der Landwirtschaftskammer liegt noch nicht vor, Zwischenergebnisse des Gutachtens wurden im Variantenvergleich berücksichtigt.</p>



TOP	Thema
	<ul style="list-style-type: none">- <u>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V.:</u> Welche Auswirkungen hat der Ruheraum zwischen A 39 und ESK auf den Tourismus? Wird der Bereich gesperrt. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Nein, der Bereich wird nicht gesperrt, es werden keine Beschränkungen für den Tourismus ausgesprochen. <u>Antwort der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung</u> Auch seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung werden keine Sperrungen der Betriebswege des ESK für den Radverkehr ausgesprochen. Die Betriebswege sind und bleiben für den Radverkehr frei befahrbar.- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Aus Sicht des BUND könnte der Konflikt mit der Landwirtschaft durch eine breite Grünbrücke über die A 39 und eine extensive Nutzung des Zwischenraumes zwischen A 39 und ESK als Grünlandbereich bewirken. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Eine Schaffung von Grünland ohne Aufforstung reicht aus Sicht der Vernetzung nicht aus, es ist ein strukturierter Bereich zwischen A 39 und ESK erforderlich. Eine Erhöhung der Nutzbreite der Grünbrücke kann dieses Problem nicht entschärfen.- <u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Wie hoch liegt die Trasse der A 39 im Bereich der Parallelage über dem Gelände? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Im Mittel liegt die Gradienten ca. 1,50 m über dem vorhandenen Gelände.- <u>Stadt Wittingen:</u> Ist eine Verlagerung der Grünbrücke nach Norden in einem Bereich mit einem größeren Abstand zwischen der A 39 und dem ESK möglich? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Nein, das ist aus Vernetzungssicht nicht möglich, da der Wildwechselkorridor im Bereich der geplanten Grünbrücke liegt.



TOP	Thema
3.6	<p><i>Rastanlagenkonzept:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V.:</u> Kann das abschnittsübergreifende Rastanlagenkonzept eingesehen werden? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Ja, derzeit ist im Internet unter www.strassenbau.niedersachsen.de die Präsentation des Rastanlagenkonzeptes vom 14.12.2010 einsehbar. Die gesamte Untersuchung wird nach endgültiger Fertigstellung veröffentlicht.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Stadt Wittingen, Ortsteil Darrigsdorf:</u> Ist die gesamte Trasse der A 39 bewertet worden? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Ja, die gesamte Trasse zwischen der ESK-Querung bei Lüneburg und Wolfsburg wurde anhand der Bewertungsbänder auf die Eignung als Rastanlagenstandort untersucht.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V.:</u> Welche Spielräume können beim Abstand der Rastanlagen berücksichtigt werden? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> In der Richtlinie für die Anlage von Rastanlagen sind Regelwerte für die Anlagenabstände enthalten. Diese betragen bei benachbarten unbewirtschafteten PWC-Anlagen ca. 15 – 20 km und bei bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen ca. 50 – 60 km. Weiterhin sind Ausnahmewerte benannt (bei PWC-Anlagen 25 km, bei T+R-Anlagen 80 km), die nicht überschritten werden sollen. Eine Überschreitung der Ausnahmewerte wurde auch in der Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abgelehnt.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V.:</u> Werden Autohöfe berücksichtigt? <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Nein, Autohöfe werden in dem Rastanlagenkonzept nicht berücksichtigt, da autobahnnahe Autohöfe rein privatwirtschaftliche Einrichtungen sind auf deren Anordnung und dauerhaften Betrieb der Bund keinen Einfluss hat.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landwirtschaftskammer:</u> Die Landwirtschaftskammer hat das Ergebnis des Rastanlagenkonzeptes aus der Zeitung erfahren. <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Vorstellung der Rastanlagenstandorte erfolgt in allen Abschnitten der A 39 in den 1. Arbeitskreissitzungen.</p>



TOP	Thema
	<ul style="list-style-type: none">- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Es besteht aus Sicht des BUND das Problem der parallelen Planung der A 39 und der Rastanlagen. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Nein, das Rastanlagenkonzept war bereits Bestandteil der Linienplanung.- <u>Landwirtschaftskammer:</u> Welche Faktoren sind in dem Kriterium der Flächenverfügbarkeit eingeflossen? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Bewertungen der Flächenverfügbarkeit sind auf Basis der Aussagen der GLL bzw. des beauftragten Büros GfL vorgenommen worden.- <u>Stadt Wittingen:</u> Warum wurde eine Verschiebung der in der Linienbestimmung geplanten T+R-Anlage bei Eutzen in den Abschnitt 5 hinein vorgenommen? Warum wurde dann nicht der Standort Langenbrügge gewählt? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Das Rastanlagenkonzept der Linienbestimmung musste mit dem Erkenntniszuwachs im Rahmen der Entwurfsplanung und auf Grund von Trassenoptimierungen fortgeschrieben werden. Im Bereich Wittingen steht durch die zusätzlich an der L 286 geplanten Anschlussstelle keine ausreichende Fläche unter Beachtung der erforderlichen Abstandsmaße zwischen Anschlussstellen und einer Rastanlage zur Verfügung. Im Bereich Langenbrügge ist durch die Annäherung an bedeutende Rastvogelbrutplätze eine Anlage einer Rastanlage ebenfalls nicht möglich. Im Bereich Wollerstorf liegen in allen Bewertungskriterien günstige Randbedingungen vor. Der bewirtschaftete Teil der Tank- und Rastanlage kann westlich der A 39 in einer Fläche zwischen ESK und A 39 gut integriert werden, daher wurde dieser Standort als Vorzugsstandort ausgewiesen.- <u>Landvolk Gifhorn:</u> Ist ein Standort für eine Tank- und Rastanlage im Bereich des Automobiltestgeländes möglich? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Nein, der Bereich des Automobiltestgeländes ist auf Grund der durch eine Tank- und Rastanlage entstehenden artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände als Standort ungeeignet. Im Bereich des Automobiltestgeländes ist nur eine unbewirtschaftete PWC-Anlage mit einer eingeschränkten Anzahl an Parkständen (ca. 30 LKW-Parkstände je Richtungsfahrbahn) möglich.- <u>Landesforst:</u> Ist in dem Rastanlagenkonzept von einer minimalen oder von einer maximalen Anlagendichte ausgegangen worden?



TOP	Thema
	<p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Es wurde von einer minimalen Anlagendichte ausgegangen. Gegenüber dem Rastanlagenkonzept der Linienbestimmung ist zur Einhaltung der Abstandsanforderungen eine zusätzliche Anlage berücksichtigt worden, die Gesamtstellplatzanzahl wurde dabei jedoch nicht verändert.</p> <p>- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Ist eine Verknüpfung zwischen einer Anschlussstelle und einer Tank- und Rastanlage möglich.</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Auf Grund der Besonderheit der geplanten einseitigen bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen würde die Begreifbarkeit einer solchen Anlage in Kombination mit einer Anschlussstelle nicht mehr gegeben sein, daher ist eine solche Kombination als ungünstig einzustufen.</p> <p>- <u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Ist eine Erweiterung der Anlagengröße bei Zunahme des Verkehrsaufkommens vorgesehen?</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Nein, derzeit ist keine Erweiterung der Anlagen vorgesehen. Die Planungen beruhen auf den Verkehrsprognosen für das Jahr 2025.</p> <p>- <u>Landwirtschaftskammer:</u> Werden bei der geplanten T+R-Anlage bei Wollerstorf Waldflächen in Anspruch genommen?</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Nein, die Anlage liegt nördlich der bestehenden Waldflächen.</p> <p>- <u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Ist eine Brücke zwischen der unbewirtschafteten und der bewirtschafteten Seite vorgesehen? Welche Höhenlage hat die A 39 im Bereich der T+R-Anlage?</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Ja, es ist eine Brücke als Überführung über die A 39 zur Verbindung der bewirtschafteten und der unbewirtschafteten Anlage vorgesehen. Die A 39 liegt im Bereich der T+R-Anlage geländegleich bzw. in leichter Dammlage (ca. 1,50 m – 2,0 m über Gelände).</p> <p>- <u>Gemeinde Wollerstorf:</u> Wir zusätzlich eine Fußgängerbrücke im Bereich der T+R-Anlage über die A 39 vorgesehen?</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Nein, eine separate Fußgängerbrücke im Bereich der T+R-Anlage ist nicht vorgesehen. Zur fußläufigen Querung der A 39 könnte das Bauwerk über die Ise genutzt werden.</p>



TOP	Thema
3.7	<p><i>Darstellung der Linie in Lage und Höhe</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landvolk Gifhorn:</u> Wie wurde die Lage der querenden Wirtschaftswege festgelegt. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die geplanten Änderungen im Wirtschaftswegenetz wurden zunächst mit der GLL abgestimmt. Grundsätzlich werden alle zur Erreichbarkeit von Flurstücken benötigten Wegebeziehungen durch Umverlegungen, Zusammenlegungen und Über- oder Unterführungen aufrecht erhalten. Weiterhin ist ein Flurbereinigungsverfahren mit einem Wege- und Gewässerplan vorgesehen.- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Am Nordrand der Bodenteicher Seewiesen liegt eine West-Ost-Strömung des Grundwassers vor. Dies sollte bei der geplanten Grabenverlegung und der vorgesehenen Dammschüttung beachtet werden. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Grundwasserverhältnisse werden beachtet.- <u>Landwirtschaftskammer:</u> Künftig sollte die Gemarkung und die Flurnummer in Planausschnitten zur Verbesserung der Orientierung dargestellt werden. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorschlag wird berücksichtigt.- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Die Dammschüttung der Gemeindeverbindungsstraße Gannerwinkel – Wierstorf stellt im Zwischenraum zwischen dem ESK und der A 39 eine Barriere dar. Wäre eine Aufständerung der Gemeindeverbindungsstraße denkbar? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Es wird geprüft, ob unter der Gemeindeverbindungsstraße ein Kleintierdurchlass angeordnet werden kann. Eine Aufständerung der Trasse ist aus Sicht der Vernetzung nicht erforderlich.



TOP	Thema
3.8	<p><i>Immissionstechnische Untersuchung</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V.:</u> Wird die Windrichtung berücksichtigt? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Wind wird gemäß der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS) immer mit 3 m/s zum Immissionsort hin bei den schalltechnischen Berechnungen angesetzt.- <u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Welcher Fahrbahnbelag wird angewendet? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Es wird ein Belag mit einer Pegelminderung um 2 dB(A) angesetzt. Dies wird durch z.B. Waschbeton oder Splittmastixasphalt erreicht.- <u>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V.:</u> Werden die tatsächlichen Verhältnisse hinsichtlich Wind, Verkehrsstärke und Geschwindigkeit nicht berücksichtigt? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Das Berechnungsverfahren ist in der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen genau festgelegt. Abweichungen davon sind nicht möglich.- <u>Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V.:</u> Welche Verkehrsprognose wurde zu Grunde gelegt? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Verkehrsuntersuchung zur A 39 aus dem Jahr 2010 beinhaltet den Prognosehorizont 2025.- <u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Wurde in die Lärmberechnungen auch die Tank- und Rastanlage bei Wollerstorf einbezogen? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Tank- und Rastanlage wird in den weiteren Planungsschritten in die schalltechnischen Berechnungen einbezogen.- <u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Sind für Wollerstorf Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die wird derzeit noch geprüft, detaillierte Ergebnisse liegen erst nach Einbeziehung der Tank- und Rastanlage in die schalltechnischen Berechnungen vor.



TOP	Thema
	<ul style="list-style-type: none">- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Sind die schalltechnischen Auswirkungen auf die Fauna, insbesondere im Bereich der Bodenteicher Seewiesen, betrachtet worden? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Ja, dies wurde beachtet.
3.9	<p><i>Umweltfachliche Untersuchungen</i></p> <p>Im Zusammenhang mit der Vorstellung der Vorplanungs- und Kartierungsergebnisse (2009/2010) stellt Herr Prof. Dr. Sporbeck nochmal heraus, dass die Bedeutung der Bodenteicher Seewiesen nicht nur aus der NSG-Ausweisung, sondern auch aus dem Vorkommen von gesetzlich geschützten Biotopen, dem Vorkommen von streng geschützten Pflanzenarten, artenschutzrechtlich relevanten Arten (Brutvögel und Amphibien), sowie FFH-Lebensraumtypen resultiert. Diese Bedeutung wird unter dem Aspekt der Vermeidung durch die geplante Talbrücke über die Seewiesen berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landwirtschaftskammer:</u> Erfolgt eine Untersuchung der Schadstoffeinträge in den Boden infolge der Autobahn? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Ja, es werden Aussagen zum Einfluss der Schadstoffbelastung auf das Grundwasser im Nahbereich der A 39 untersucht.- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Werden beim Bau der Talbrücke insbesondere bei der Gründung der Pfeiler die Standorte der streng geschützten Arten berücksichtigt? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger sichert zu, dass dies im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt wird. Bezüglich der durch Frau Gronewald vorgestellten Bestrebungen zur Maßnahmenplanung wird für den FAK Landwirtschaft festgehalten, dass hier eine nähere Vorstellung von Maßnahmenschräumen erfolgt.- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Es wird gefordert, die Einstufung des Biotoptyps WQT/WQN auf der Südseite des Bauwerks Bodenteicher Seewiesen als besonders geschützter Biotop zu prüfen. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Dem wird nachgegangen.- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Es wird eine Lärmberechnung der Isophone für die Avifauna gefordert. Ferner auch für Heuschrecken und Amphibien.



TOP	Thema
	<p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Für die Avifauna werden die Lärmisophone und die diesbezüglichen Auswirkungen berechnet / betrachtet. Für Auswirkungen des Lärms auf weitere Artengruppen liegen nur sehr eingeschränkt belastbare wissenschaftliche Erkenntnisse vor. Auch der BUND kann hier keine bekannten Untersuchungen benennen.</p> <p>- <u>Landwirtschaftskammer:</u> Wie wird die Bewertung von Biotopen im Hinblick auf deren Bedeutung für Flora und Fauna im Vergleich zu deren Bedeutung für das Landschaftsbild eingestuft? Sind landschaftsbildprägende Strukturen wie Hecken, Baumreihen im Nahbereich der Trasse disponibel?</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Landschaftsbildprägende Strukturen im Trassennahbereich werden soweit wie möglich erhalten. Im Rahmen des Ausgleichs (Flora, Fauna, Landschaftsbild) sind auch neue Hecken und Baumreihen im Trassennahbereich vorgesehen. Diese sind – mit Ausnahme von Gehölzstrukturen, die Funktionen für die Fauna, insbesondere im Hinblick auf artenschutzrechtliche Aspekte, erfüllen – disponibel.</p> <p>- <u>NABU Uelzen:</u> Der NABU weist auf das Vorkommen von Schwarzkehlchen, Wespenbussard, Wachtelkönig, Goldregenpfeifer (bis zu 150 Individuen) im Bereich der Seewiesen hin. Wie ist die vergleichsweise geringe Artendichte in den Seewiesen zu erklären?</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Aussagen sind soweit bekannt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Wachtelkönig konnte bei den avifaunistischen Kartierungen nicht erfasst werden. Die geringe Artendichte ist in erster Linie auf die vergleichsweise hohe Nutzungsintensität zurückzuführen.</p> <p>- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Eventuelle Naturschutzplanungen im Bereich der Bodenteicher Seewiesen sollen die geplante Wiedervernässung der Bodenteicher Seewiesen nicht behindern.</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Planungen zur Wiedervernässung der Bodenteicher Seewiesen werden berücksichtigt.</p>



TOP	Thema
3.10	<p><i>Vernetzungskonzept</i></p> <p>- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Es wird für erforderlich gehalten, Vernetzungsbauwerke mit ergänzenden Maßnahmen wie zuleitende Strukturen und dergleichen zu versehen.</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Im Rahmen der weiteren Planungsschritte wird dies berücksichtigt.</p> <p>- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Die Auswirkungen des Verkehrslärms müssen bei der Festlegung der Vernetzungsbauwerke berücksichtigt werden.</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Dies wird berücksichtigt.</p> <p>- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Die Querung der Ise sollte weiter aufgeweitet werden.</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Querung der Ise ist bereits als 3-Feld-Bauwerk mit einer Lichten Weite von 35 m aufgeweitet worden.</p> <p>- <u>Aktion Fischotterschutz:</u> Sind Überlegungen zum Austausch der Arten vorgenommen worden?</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Es ist ein Zielartenkonzept erarbeitet worden.</p> <p>- <u>Forstbehörde:</u> Worin liegt der Unterschied zwischen Grünbrücken bundesweiter und landesweiter Bedeutung?</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Unterschied begründet sich aus den unterschiedlichen Wanderkorridoren der Tierarten mit bundesweiter oder landesweiter Bedeutung. Grünbrücken mit bundesweiter Bedeutung weisen im Allgemeinen eine größere Nutzbreite auf.</p> <p>- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Grünbrücken sollten nicht in Bereichen mit hoher Dammlage angeordnet werden.</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Dies ist bei der Planung berücksichtigt worden. Die Grünbrücken nördlich und südlich der Bodenteicher Seewiesen liegen jeweils in Bereichen, in denen die A 39 im Einschnitt geführt wird. Bei der Grünbrücke im Bereich der Parallellage zum ESK ist eine Absenkung der Trasse wegen der Grundwassersituation und der zahlreichen querenden Gewässer nicht möglich.</p>



TOP	Thema
	<ul style="list-style-type: none">- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Die verbleibenden Abschnitte der Fulau müssen für Arten besiedelbar bleiben. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Im Bereich der Fulauquerung wird ein Bauwerk mit einer Lichten Weite von ca. 15 m vorgesehen. Damit ist eine Ausbildung von strukturierten Randbereichen möglich.- <u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Gibt es Jagdeinschränkungen im Bereich von Grünbrücken? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Dies wird angestrebt, es liegen jedoch keine gesetzlichen Vorgaben vor.- <u>Landwirtschaftskammer:</u> Sind die im Bereich der Grünbrücken ausgewiesenen Pufferbereiche Bereiche, in denen Aufforstungen stattfinden sollen? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Nein, die Pufferflächen stellen eine Bestandsanalyse dar, keine Maßnahmenflächen.
4.	Diskussion und weiteres Vorgehen Siehe Tischvorlage Präsentation Folgende Wortmeldungen wurden beantwortet: <ul style="list-style-type: none">- <u>Verkehrsclub Deutschland (VCD):</u> Wie lang ist die Frist für Anmerkungen zum 1. Arbeitskreis? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Eine Frist gibt es nicht, es wäre jedoch günstig, wenn die Anmerkungen innerhalb von 4 Wochen dem Vorhabenträger übergeben werden.- <u>BUND, Kreisverband Uelzen:</u> Der BUND möchte zu den Facharbeitskreisen eingeladen werden. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Bitte wird berücksichtigt.- <u>Landwirtschaftskammer:</u> Gibt es auch einen Facharbeitskreis Umwelt? <u>Antwort:</u> Ja, es wird auch einen Facharbeitskreis Umwelt geben.



TOP	Thema
5.	<p>Schlussbemerkung</p> <p>Die Präsentation wird auf der Internetseite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr abgelegt.</p> <p>Die Ergebnisniederschrift wird an die Teilnehmer der Projektkonferenz versandt und ebenfalls in das Internet eingestellt.</p> <p>Es wird darum gebeten, schriftliche Stellungnahmen zu den Themen der Projektkonferenz, zu denen ausdrücklich aufgefordert wird, innerhalb der nächsten vier Wochen einzureichen.</p> <p>Ziel dieser Projektkonferenz und weiterer Termine der Arbeitskreise ist eine transparente Planung der A 39 unter Einbeziehung aller Träger öffentlicher Belange.</p>

Aufgestellt, Lüneburg den 27.04.2011

gez. Vetter