

~~Neubau~~ der ~~Bundesautobahn~~ A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg – Abschnitt 7
~~Ausbau~~ ~~Bundesstraße~~

Von Bau-km 0+530 bis Bau-km 14+730
 Nächster Ort: Wolfsburg
 Baulänge: 14,2 km
 Länge der Anschlüsse: 9,5 km

Straßenbauverwaltung
 des Landes
 Niedersachsen

Planfeststellung

für

den Neubau der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg

mit nds. Teil der B 190n

Abschnitt 7 – von Ehra (L 289) bis Wolfsburg (B 188)

Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens

<p>Aufgestellt: Wolfenbüttel, den 28.08.2014 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – GB Wolfenbüttel</p> <p>im Auftrage</p>	

Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n

Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit
des Gesamtvorhabens

Aufgestellt:

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg



Bearbeitung durch

 bosch & partner

herne • münchen • hannover • berlin

www.boschpartner.de

Auftraggeber: **Nds. Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg** Am Alten Eisenwerk 2d
21339 Lüneburg

Auftragnehmer: **Bosch & Partner GmbH** Kirchhofstr. 2c
44623 Herne

Projektleitung: Dipl.-Geogr. Jörg Borkenhagen

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Jörg Borkenhagen
Dr. Dieter Günnewig

Inhaltsverzeichnis		Seite
0.1	Abbildungsverzeichnis	III
0.2	Tabellenverzeichnis	III
1	Anlass und Aufgabenstellung	1
2	Planungsstand des Gesamtvorhabens A 39	4
3	Gesamtkonzept zum Schutz der Umwelt	6
3.1	Gestufte Umweltverträglichkeitsprüfung im Planungsprozess	6
3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung in der Vorplanung zum Raumordnungsverfahren	8
3.3	Umweltverträglichkeitsprüfung in der Entwurfsplanung zum Planfeststellungsverfahren	11
4	Begründung des Vorhabens und konzeptionelle Alternativen einschließlich der „Null-Plus-Lösung“	13
4.1	Öffentliche Gründe und Planrechtfertigung	14
4.1.1	Bestandteil staatlicher Programme	14
4.1.2	Verbesserung der Erreichbarkeit	14
4.1.3	Verkehrsprognose und Bedarf	15
4.1.4	Behebung unzureichender Verkehrsverhältnisse	16
4.1.5	Fazit: Bewertung der Gewichtung der öffentlichen Interessen gegenüber den hochrangigen Schutzinteressen	19
4.2	Konzeptionelle Alternativen	19
4.2.1	Netzalternativen der VUNO	20
4.2.2	Schienenverbindung Lüneburg-Wolfsburg	21
4.2.3	Null-Plus-Lösung	21
5	Linienplanung, Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung	25
5.1	Linienfindung	26
5.2	Landesplanerische Feststellung	28
5.3	Linienbestimmung	28

6	Schutz des europäischen Netzes Natura 2000	30
6.1	Sicherung von Natura 2000 zum Raumordnungsverfahren	32
6.2	Verträglichkeit des Vorhabens mit Natura 2000	36
6.2.1	Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“	36
6.2.1.1	Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung.....	36
6.2.1.2	Ergebnis der Ausnahmeprüfung	40
6.2.2	Verträglichkeit mit dem Vogelschutzgebiet „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“	48
6.2.3	Verträglichkeit mit dem Vogelschutzgebiet „Schweimker Moor und Lüderbruch“	49
6.2.4	Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Vogelmoor“	50
6.2.5	Zusammenfassung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen	51
6.3	Berücksichtigung der Stellungnahme des BMU zur Linienbestimmung	52
7	Artenschutz	55
7.1	Berücksichtigung der Artenschutzbelange zum Raumordnungsverfahren	56
7.2	Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfungen in den Planungsabschnitten	58
7.2.1	Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 1	58
7.2.2	Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 2	60
7.2.3	Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 3	61
7.2.4	Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 4	62
7.2.5	Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 5	65
7.2.6	Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 6	68
7.2.7	Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 7	68
7.2.8	Zusammenfassung der Artenschutzrechtlichen Prüfungen	69
8	Schutz der weiteren Umweltbelange	71

0.1	Abbildungsverzeichnis	Seite
Abb. 2-1:	Abschnittseinteilung der A 39	5
Abb. 3-1:	Varianten der A 39 zur Linienentscheidung im Raumordnungsverfahren	10
Abb. 4-1	Untersuchte Netzalternativen in der Verkehrsuntersuchung Nordost.....	20
Abb. 6-1	Prozess der Verträglichkeitsprüfungen und Kohärenzsicherung Natura 2000	30
Abb. 6-2:	Westvarianten zur Linienfindung der A 39.....	42
Abb. 6-3:	Ostvarianten zur Linienfindung der A 39	43
Abb. 6-4:	Varianten zur Entwurfsplanung der A 39.....	45

0.2	Tabellenverzeichnis	Seite
Tab. 2-1:	Arbeitsstände der A 39-Abschnitte	4
Tab. 4-1:	Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortslagen für die Netzfälle: Analyse (2010), Prognosenullfall (2025), Bezugsfall ohne A 39 (2025) und Planfall mit A 39 (2025)	17
Tab. 6-1:	Verträglichkeitsuntersuchungen zum Raumordnungsverfahren.....	33
Tab. 6-2:	Zusammenstellung der Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen	51
Tab. 7-1:	Zusammenstellung der Ergebnisse der Artenschutzbeiträge je Abschnitt	69

1 Anlass und Aufgabenstellung

Das Gesamtvorhaben der A 39, bestehend aus 7 Planfeststellungsabschnitten, ist Teil eines länderübergreifenden Verkehrskonzeptes zur Erschließung des nordostdeutschen Raumes zwischen den Autobahnen A 7 im Westen, A 24 im Norden, A 10 im Osten und A 2 im Süden zu dem weiterhin der Neubau der A 14 von Magdeburg über Wittenberge nach Schwerin sowie die B 190n als Verbindung zwischen der A 39 und der A 14 mit Weiterführung bis Neuruppin gehören.

Grundvoraussetzung für die Planfeststellung jeden Abschnittes der A 39 ist eine eingehende Darstellung der Genehmigungsfähigkeit der Trasse über alle Planungsabschnitte des Gesamtvorhabens im Sinne einer „positiven Vorausschau“. Insbesondere ist in vorausschauender Weise der Gebiets- und Artenschutz in jedem Abschnitt derart darzustellen, dass auch bei abschnittsweiser Verwirklichung des Gesamtvorhabens dem Grundsatz einer umfassenden Problembewältigung Genüge getan wird.

Die Abschnittsbildung bei der Planung von Verkehrswegen ist ein richterlich anerkanntes Instrument der planerischen Problembewältigung, da die vielfältigen und detaillierten Aufgaben eines Gesamtkonzeptes häufig nur in Teilabschnitten bewältigt werden können (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.05.1998, 4 A 9.97). Die Teilplanung darf sich allerdings nicht soweit verselbstständigen, dass von der Gesamtplanung ausgelöste Probleme voraussichtlich unbewältigt bleiben.

Dem Vorhaben dürfen insbesondere aus der Bewältigung der durch das Gesamtvorhaben betroffenen Natura 2000-Gebiete sowie der artenschutzrechtlichen Belange keine unüberwindlichen rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen. Auszuwerten sind alle im Streckenverlauf der BAB 39 durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfungen und Artenschutzbeiträge, deren Ergebnisse nachvollziehbar darzulegen sind. Darzulegen sind auch die Angaben für die jeweils erforderliche Anwendung der Ausnahmebestimmungen im Falle prognostizierter erheblicher Beeinträchtigungen maßgeblicher Bestandteile eines oder mehrerer Natura 2000-Gebiete gemäß § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG bzw. im Falle des Eintretens nicht vermeidbarer Verbote gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG. Hinsichtlich des Artenschutzes ist vor allem auszuwerten und darzulegen, inwieweit artenschutzrechtliche Verbote erfüllt werden und eine Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme möglich ist.

Den Folgen des Gesamtvorhabens und den Auswirkungen auf nachfolgende Planungsabschnitte ist im Rahmen der Planfeststellung für einen Teilabschnitt jedoch nicht mit derselben Prüfungsintensität nachzugehen. Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ist eine Vorausschau nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ erforderlich, aber auch ausreichend. Die Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (vgl. u.a. BVerwG Urt. v. 11.07.2011, 11 C 14.00). Die Tatsache, dass die Gesamtrassenführung noch nicht endgültig feststeht, stellt dabei kein unüberwindbares Hindernis der Gesamtplanung dar (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.10.2005, 9 A 33/04, juris Rn. 32 f). Nicht erforderlich ist daher eine derart vertiefende Prüfung, dass jegliches Risiko für die Verwirklichung des Gesamtvorhabens etwa aus Gründen entgegenstehender FFH-Schutzbelange ausgeschlossen werden kann und ein Grad der Gewissheit erreicht wird, dass eine Verzögerung oder auch Scheitern des Gesamtvorhabens – aus welchen Gründen auch immer – ausschließt (vgl. u.a. Urt. v. 30.01.2008, 9 A 27/06, juris Rn 43 f.).

Neben der Dokumentation der prognostischen Planungssicherheit kann der vorliegende Bericht die Anforderungen des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags, der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes) zahlreiche Projekte des Vordringlichen (VB) und Weiteren Bedarfs (WB) mit einem grünen Stern („Öko-Stern“) gekennzeichnet, bedienen. Eine dieser Maßnahmen ist das Großprojekt des geplanten, ca. 105 km langen Lückenschlusses zwischen der BAB 39 bei Lüneburg und bei Wolfsburg.

Das Vorhaben ist für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 als Netzfallkonzept „Hosenträgervariante“ der Verkehrsuntersuchung Nordost (kurz: VUNO; IVV 1995, 2002) gemeinsam mit der A 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin und der B 190n als Querverbindung im Großraum Salzwedel – Seehausen sowie weiterer kleinerer Ergänzungsmaßnahmen in einer komplexen Umweltrisikoeinschätzung (URE) beurteilt worden.

„Für diese besonders gekennzeichneten Vorhaben besteht nach wie vor ein umfassender Planungsauftrag. Die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik ist im Rahmen der üblichen Vorhabenplanung abzuarbeiten. Dabei ist weiterhin zu untersuchen, inwieweit bei den Projekten die bisherigen Planungen oder aber verkehrlich

gleichwertige Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können“¹. Gegenüber der allgemeinen Planungspraxis sind keine besonderen Verfahrensschritte für die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrags erforderlich und vorgesehen.

Die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages erfolgt in den naturschutzfachlichen Planungsbeiträgen (Umweltverträglichkeitsstudie, FFH-Verträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Artenschutzbeitrag). Die fachlichen Ergebnisse werden auf jeder Planungsstufe entsprechend den gesetzlichen und planerischen Vorgaben berücksichtigt, so dass mit dem Erlangen des Baurechts alle naturschutzfachlichen Sachverhalte rechtlich umfassend abgearbeitet sind.

Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der Bundesverkehrswegeplanung und ist mit dem Beschluss des Fünften Fernstraßenausbaugesetzes einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen.

Die besondere Kennzeichnung von „Öko-Stern-Maßnahmen“ im Entwurf des Straßenbauplans dient ausschließlich dazu, das Parlament entsprechend der Begründung des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes über die Abarbeitung des „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags“ zu informieren.

¹ So das BMVBS in einem Schreiben an das Land Sachsen-Anhalt v. 10.10.2006 zum Sachstand der Ökostern-Regelung.

2 Planungsstand des Gesamtvorhabens A 39

Das Gesamtbauvorhaben der A 39 ist mit dem 5. FStrAbÄndG vom 04.10.2004 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit besonderem naturschutz-fachlichen Planungsauftrag in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Die Vor- und Linienplanung begann formal im Jahre 2004 mit der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren und wurde im Jahre 2008 mit der Linienbestimmung durch das BMVBS abgeschlossen. Die Landesplanerische Feststellung erfolgte durch die Regierungsvertretung Lüneburg im Jahr zuvor.

Die weiteren Detailplanungen des Bauentwurfs bis hin zur jeweiligen Planfeststellungsreife erfolgen seitdem in den 7 Verkehrseinheiten (VKE) bzw. Planungsabschnitten (siehe Abb. 2-1). Zum Berichtszeitpunkt sind folgende Arbeitsstände anvisiert bzw. erreicht:

Tab. 2-1: Arbeitsstände der A 39-Abschnitte

Abschnitt	Arbeitsstände / Planungsunterlagen	Planfeststellungsverfahren
1	Planfeststellungsentwurf abgeschlossen	seit Mai 2012
2	RE-Entwurf abgeschlossen (Prüflauf BMVBS)	3. Quartal 2014
3	RE-Entwurf in Bearbeitung bis 2. Quartal 2014	3. Quartal 2015
4	RE-Entwurf in Bearbeitung bis 3. Quartal 2013	4. Quartal 2014
5	RE-Entwurf in Bearbeitung bis 1. Quartal 2014	2. Quartal 2015
6	RE-Entwurf in Bearbeitung bis 3. Quartal 2013	4. Quartal 2014
7	RE-Entwurf abgeschlossen (Prüflauf BMVBS)	3. Quartal 2013

Die Unterlagen wurden im Zuge des Planungsprozesses stets dem aktuellen Stand des Wissens und der Rechtsprechung angepasst.

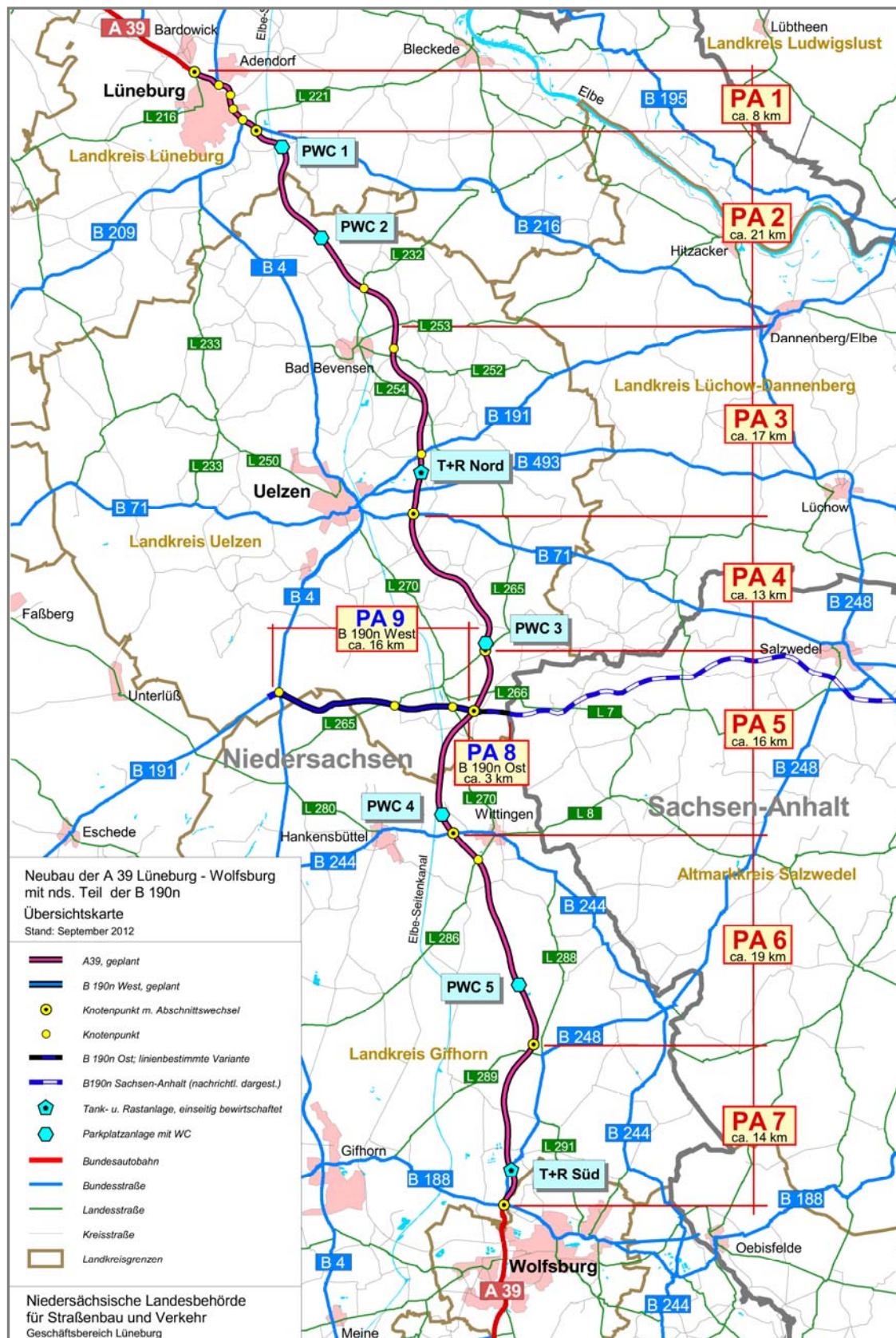


Abb. 2-1: Abschnittseinteilung der A 39

3 Gesamtkonzept zum Schutz der Umwelt

Die nachfolgenden Ausführungen dienen insbesondere im Hinblick auf zulassungsbezogene Rechtfertigungserfordernisse z.B. in FFH-rechtlichen Ausnahmezusammenhängen dazu, dass sich das Ergebnis im einzelnen Planfeststellungsabschnitt aus einem schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozess ergeben hat, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist. Insbesondere die möglichen Rechtsfolgen des Natura 2000-Gebietsschutzes (§ 34 f BNatSchG) und des Artenschutzes (§ 44 f BNatSchG), waren dafür verantwortlich, dass Beeinträchtigungen frühzeitig und so weit als möglich im umfassenden Sinne der Umweltverträglichkeitsprüfung vermieden und gemindert werden konnten. Sollten dennoch Beeinträchtigungen verbleiben, waren sie trotz der durchgeführten Alternativenvergleiche vor dem Hintergrund der Abwägungsentscheidungen nicht zu vermeiden.

3.1 Gestufte Umweltverträglichkeitsprüfung im Planungsprozess

Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte wie im UVPG vorgesehen in zwei aufeinander folgenden Verfahren, denen die jeweils definierten Umweltfachbeiträge zugeordnet sind:

1. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens erfolgte die UVP zur Linienentscheidung, die großräumig über den gesamten Streckenverlauf von Lüneburg bis Wolfsburg betrachtet und unter Einbeziehung sinnvoller alternativer Korridore und Trassenverläufe zahlreiche Umweltkonflikte räumlich vermeidet und so eine weitgehend optimale Variantenauswahl gewährleistet. In dieser Phase der **Vorplanung** findet bereits ein enger fachlicher Austausch zwischen den technischen und den Umwelt-Planern mit dem Ziel statt, bereits frühzeitig die Planungsentscheidungen im Sinne der späteren umweltrechtlichen Zulassungsfähigkeit zu gestalten. Die Ergebnisse der inhaltlichen Bearbeitung wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie dargestellt und durch die Fachbeiträge zur FFH-Verträglichkeitsprüfung ergänzt. Für den Bericht sind darüber hinaus die landesplanerische Feststellung mit den raumordnerischen Maßgaben, soweit umweltrelevant, und die Maßgaben aus der Linienbestimmung unter Berücksichtigung der Stellungnahme des BMU von Belang. Auf die Maßgaben, d.h. deren Erfüllung bzw. das begründete Abweichen, ist dann bei den Darstellungen zur Planfeststellung einzugehen.
2. In der darauf folgenden **Zulassungsplanung** wird die ausgewählte, im Grundsatz schon konfliktminimierte Trasse im Rahmen der Entwurfsplanung optimiert und für den Geneh-

mitigationsantrag aufbereitet. Die UVP erfolgt hier abschließend im Planfeststellungsverfahren für jeden einzelnen der sieben Planungsabschnitte. Die jeweils durchzuführende UVP integriert alle auf den Entwurf ausgerichteten Fachbeiträge, die zur fach- und sachgerechten Gewährleistung der Umweltbelange erstellt werden (insb. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzbeitrag und FFH-Verträglichkeitsprüfung). Die Belange der Gesundheit des Menschen, des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung, des Schutzes von Boden, Wasser, Klima u.a. werden ebenfalls einbezogen, so dass eine koordinierte, auf bestmögliche Optimierung ausgerichtete technische Planung möglich wird. Die Alternativenprüfungen auf dieser Planungsstufe nutzen die Ergebnisse der Variantenvergleiche aus der Vorplanung, beziehen sich aber vor allem auf technische Lösungsmöglichkeiten und auf ggf. erforderliche kleinräumige Veränderungen in der Trassenlage. Alle Angaben zu den Umweltauswirkungen werden entsprechend den Anforderungen des § 6 UVPG und unter Berücksichtigung der im gestuften Prozess abgeschichteten Inhalte im Erläuterungsbericht oder entsprechend gekennzeichneten Dokumenten zusammengeführt.

Die abschließende Bewältigung unvermeidbarer verbleibender Konflikte und Beeinträchtigungen erfolgt im Rahmen der Genehmigungsplanung durch

- Minderungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen nach dem neusten Stand der Wissenschaft und Technik sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, die die ökologischen Funktionen bezogen auf die Beeinträchtigung von Lebensräumen europäisch geschützter Arten vorsorglich durchgängig sichern (CEF-Maßnahmen),
- Kompensationsmaßnahmen, insbesondere Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Funktionsfähigkeit der artenschutzrelevanten Habitatfunktionen (FCS-Maßnahmen) und soweit erforderlich Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Gebietsnetzes Natura 2000 (FFH-Maßnahmen) sowie
- Maßnahmen zur Umweltüberwachung und zum funktionsbezogenen Monitoring (Risikomanagement) in der Bau- und Betriebsphase.

Mit den gestuften Umweltprüfungen und der im Bedarfsfall individuell verfeinerten Untersuchungstiefe wird zum einen ein hohes Maß an fachlich fundierter Projektoptimierung, zum anderen eine kontinuierliche, die Prozessphasen begleitende Qualitätssicherung gewährleistet. Die Anwendung vorsorgeorientierter Bewertungsmaßstäbe gewährleistet dabei eine langfristig tragfähige Projektkonzeption im Sinne einer Risiko minimierenden Strategie.

3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung in der Vorplanung zum Raumordnungsverfahren

Im Rahmen der planerischen Ausarbeitung der Unterlagen und im Raumordnungsverfahren hat die UVP die Aufgabe, die Besonderheiten des Raumes möglichst eindeutig herauszuarbeiten und die technische Variantenentwicklung mit abschließender Linienbestimmung darin zu begleiten, Lösungen zu entwickeln, die eine möglichst hohe Konfliktvermeidung gewährleisten. Die Umweltauswirkungen wurden so weit geprüft, dass innerhalb fachlich abgegrenzter relativ konfliktarmer Planungskorridore ein Variantenvergleich und die Auswahl einer Vorzugslinie erfolgen konnten.

Um im Sinne des § 6 UVPG bzw. Art. 5 UVP-RL die Untersuchungsinhalte der vom Vorhabenträger vorzulegenden Unterlagen festzulegen, wurde eine Antragskonferenz gemäß § 5 UVPG zur Festlegung des Untersuchungsrahmens und -raumes für die spätere raumordnerische UVP durchgeführt (Scoping). Unter Beteiligung der Umwelt- und Naturschutzbehörden wurden die Festlegungen verbindlich für die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) aufgenommen.

Die UVS bündelt seitens der Antragsunterlagen zur Linienentscheidung die umweltfachlichen Angaben nach § 6 UVPG. Der Untersuchungsraum wurde so ausreichend großräumig bemessen, dass unter dem Blickwinkel der Verkehrsstruktur, der Raumordnung und des Naturschutzes alle bedeutsamen Umweltauswirkungen der geplanten Maßnahme in ihren denkbaren räumlichen Alternativen (Linienvarianten) erfasst und beschrieben werden konnten und eine Korridoreingrenzung qualifiziert erfolgen konnte.

Die UVS zum Raumordnungsverfahren wurde zweistufig durchgeführt:

- In der Stufe I erfolgte eine erste grobe Raumanalyse, die über die Ermittlung des großräumig relevanten Raumwiderstandes dazu diente, den Untersuchungsraum derart zu begrenzen, dass bereits frühzeitig gravierende Umweltkonflikte vermieden werden. Unter Berücksichtigung aller Belange wurden Bereiche ermittelt, die sich aufgrund einer besonderen Konfliktdichte (insb. Natura 2000-Gebiete) für eine Autobahnplanung ausschließen, und hierauf aufbauend konfliktärmere Bereiche und Korridore abgegrenzt, in denen eine Autobahn grundsätzlich möglich erscheint. Die relativ konfliktarmen Bereiche wurden unter Berücksichtigung straßenplanerischer Aspekte zu Planungskorridoren verbunden. Dabei wurde versucht, auf der Grundlage der vorhabensspezifischen Trassierungs-

parameter zukünftiger Variantenentwicklungen einen möglichst großen Abstand zu vorhandenen Siedlungsbereichen und zu Natura-2000- Gebieten einzuhalten.

- Innerhalb der Planungskorridore, dem Untersuchungsraum der Stufe II wurden alle Schutzgüter detailliert erfasst und bewertet. Auf dieser Basis wurde das mögliche Variatenspektrum entwickelt, wobei alle sich ernsthaft anbietenden bzw. sich aufdrängenden Linien für die konkrete Trassenführung der A 39 aufgenommen wurden (siehe Abb. 3-1). Die Variantenentwicklung unterlag dabei folgenden Grundsätzen:
 - Konfliktvermeidung mit vorhandenen Nutzungen und Schutzgebieten.
 - Minimierung der Flächenbeanspruchung und Flächenzerschneidung durch Trassenbündelung mit vorhandenen Verkehrswegen und Leitungstrassen.

Die Auswirkungen aller Varianten wurden in Bezug auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft und Kulturgüter ermittelt, bewertet und untereinander abgewogen. Die Ergebnisse der zeitlich parallel durchgeführten Verträglichkeitsprüfungen aller möglicherweise betroffenen Natura 2000-Gebiete und auch der seinerzeit noch relevanten Important Bird Areas (IBA) flossen in die ausführlichen Variantenvergleiche der UVS ein.

Der Vergleich erfolgte für Abschnitte, die zwischen Gelenkpunkten liegen, d.h. eine unabhängige straßenplanerische Fortsetzung im anschließenden Abschnitt war gewährleistet. In Abb. 3-1 sind die zum Raumordnungsverfahren untersuchten Varianten dargestellt.

Für den weiteren Planungsprozess ist von Relevanz, inwieweit sich die Vorrangtrasse der UVS, die in jedem Fall auch der jeweils Natura 2000-verträglichsten, zumutbaren Alternative entspricht, sich auch in den verschiedenen Phasen der Abwägung durchsetzen konnte. Zu berücksichtigen sind dabei die Entscheidungen während der fachplanerischen Abwägung durch die Straßenbauverwaltung sowie die landesplanerische Beurteilung durch die Raumordnungsbehörde und die Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr (siehe Kap. 5). Bei Abweichen von der Vorrangtrasse der UVS sind die wesentlichen Auswahlgründe in der Entscheidung anzugeben.

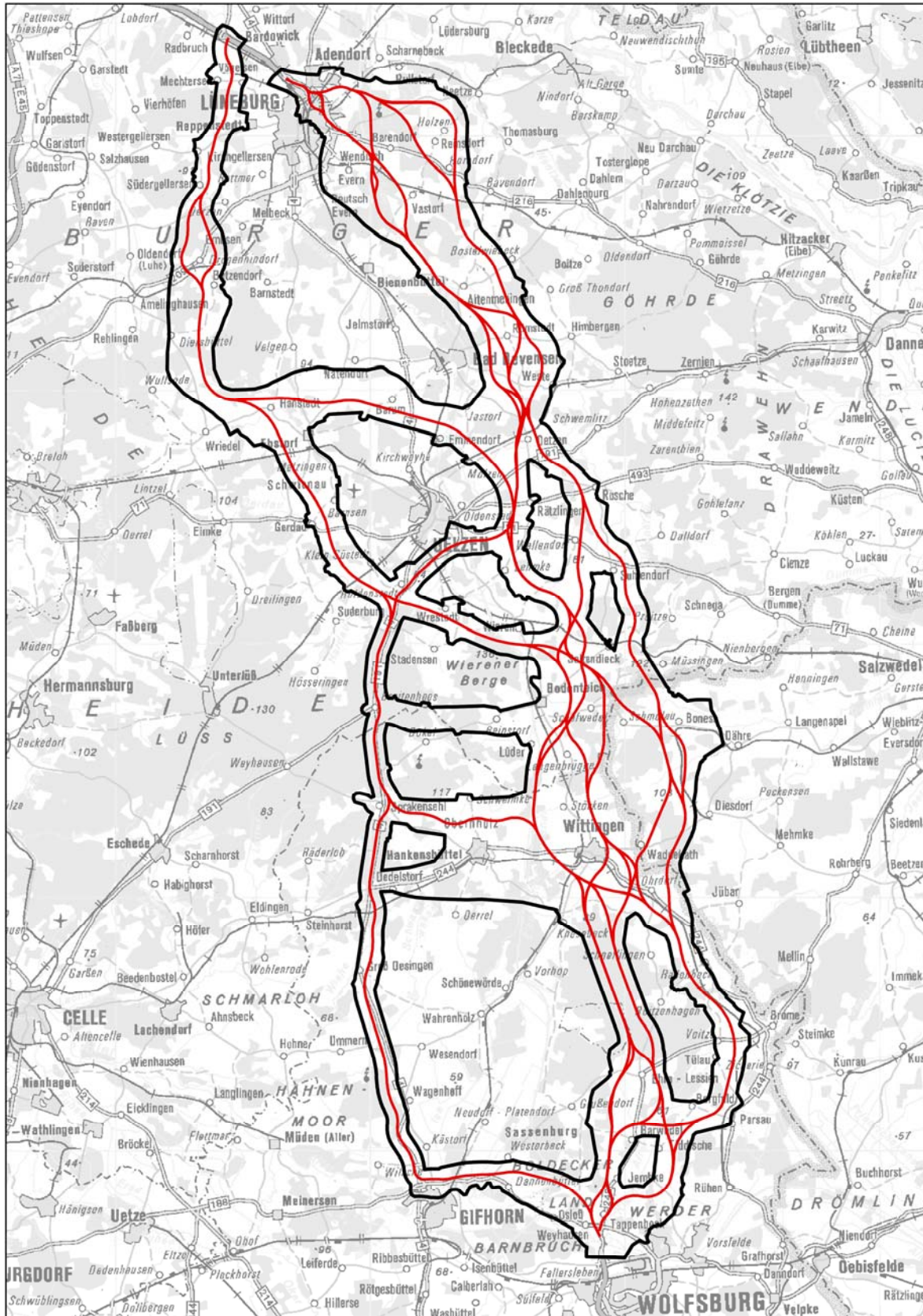


Abb. 3-1: Varianten der A 39 zur Linienentscheidung im Raumordnungsverfahren

3.3 Umweltverträglichkeitsprüfung in der Entwurfsplanung zum Planfeststellungsverfahren

Gemäß § 16 Abs. 2 UVPG sollen die im Raumordnungsverfahren ermittelten, beschriebenen und bewerteten Umweltauswirkungen im nachfolgenden Zulassungsverfahren bei der Entscheidung berücksichtigt werden. § 16 Abs. 3 UVPG sieht eine Beschränkung der UVP im Rahmen der Planfeststellung auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen vor.

Im Zuge der Entwurfsplanung erfolgt innerhalb und für jeden Planfeststellungsabschnitt eine Qualifizierung der raumgeordneten und linienbestimmten Trasse im Sinne ihrer technischen Optimierung, u.a. auch zur Minimierung der umwelt- und naturschutzfachlichen Betroffenheiten. In solchen Fällen wird sichergestellt, dass die für den Variantenvergleich und die getroffene Vorrangentscheidung relevanten Sachverhalte nicht derart verändert werden, dass sich eine neue Vergleichssituation ergibt. Eine kleinräumige Trassenverschiebung oder eine größere technische Veränderung des Projekts wird ggf. über einen abschnittsbezogenen Variantenvergleich mit der linienbestimmten Trasse abgesichert.

Die Vorplanungsergebnisse sind durch die Entwurfsplanungen umweltseitig zu bestätigen. Insbesondere die zwischenzeitlich durch die Rechtsprechung und fachlich-methodische Fortentwicklungen präzisierten Anforderungen an die FFH-Verträglichkeitsprüfung und die Artenschutzbeiträge sind bezogen auf den rechtssicheren Bestand der Entscheidungen aus der Vorplanung zu überprüfen.

Zur Dokumentation der erforderlichen Angaben nach § 6 UVPG wurden für jeden Planfeststellungsabschnitt als wesentliche umweltfachliche Planungsinstrumente zur Genehmigung des Vorhabens ein Landschaftspflegerischer Begleitplan, ein Artenschutzbeitrag nach §§ 42 und 43 BNatSchG und, soweit Natura 2000-Gebiete betroffen waren, eine abschließende FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG erarbeitet. Darüber hinaus sind lärm- und schadstofftechnische Untersuchungen durchgeführt worden.

Für die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ist zwischen den Belangen, die der Abwägung zugänglich sind, wie z.B. die Eingriffsregelung, die UVP, der nationale Gebiets- und Artenschutz oder die privaten Belange, sowie den abwägungsfesten Belangen des europäischen Gebiets- und Artenschutzes zu unterscheiden.

Dem jeweiligen Planfeststellungsabschnitt dürfen insbesondere aus der Bewältigung der durch das Gesamtvorhaben betroffenen Natura 2000-Gebiete (siehe Kap. 6) sowie der artenschutzrechtlichen Belange (siehe Kap. 6.2.5) keine unüberwindlichen rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen.

Im Zusammenhang mit den Ergebnissen zur Zulassung des Vorhabens ist dabei vor allem relevant, ob im Falle erheblich beeinträchtigter Gebiete oder Arten nachgewiesen werden kann, dass die wesentlichen zu prüfenden Alternativüberlegungen korrekt und dem Stand der Technik entsprechend sicher ausgeschieden wurden. Neben den Varianten zur Linienfindung sind ggf. darüber hinausgehende Varianten aus der Entwurfsplanung sowie Trassenoptimierungen zur Vermeidung oder Reduzierung von Beeinträchtigungen dokumentiert.

Grundsätzlich sind die weiteren Umweltbelange der planerischen Abwägung zugänglich und können somit i.d.R. kein unüberwindbares Planungshindernis darstellen. Die Dokumentation besonderer Konfliktschwerpunkte wie z.B. eine schwerwiegende Verlärmung von Siedlungsbereichen, der Verlust von stark gefährdeten/vom Aussterben bedrohten Arten oder Zerstörungsgesetzlich geschützter Biotop nach § 30 Abs. 3 BNatSchG in größerem Umfang dient primär der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der gesamtplanerischen Entscheidung (siehe Kap. 8).

4 Begründung des Vorhabens und konzeptionelle Alternativen einschließlich der „Null-Plus-Lösung“

Für die Zulassung des Abschnittes 3 der A 39 kann auf Grund derzeit noch nicht abschließend auszuschließender erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ eine Ausnahmeprüfung (§ 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG) erforderlich werden. Dies würde nicht nur für den genannten Planfeststellungsabschnitt, sondern auch für das Gesamtvorhaben der A 39 Lüneburg-Wolfsburg den Nachweis erfordern, dass es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Durch den Planfeststellungsabschnitt 3 wird am Röbbelbach möglicherweise der prioritäre Lebensraumtyp *91E0 (Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*) erheblich beeinträchtigt, so dass die strengeren Zulassungsvoraussetzungen gem. § 34 Abs. 4 BNatSchG anzuwenden wären. Da zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nicht im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen oder der öffentlichen Sicherheit geltend gemacht werden können, ist ggf. nach Fertigstellung der FFH-Verträglichkeitsprüfung eine Stellungnahme der EU-Kommission einzuholen.

Neben dem Natura 2000-Gebietsschutz ist auch auf die notwendigen Ausnahmen aufgrund der Verbotstatbestände des Artenschutzrechts (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) in allen Planfeststellungsabschnitten zu reagieren.

Nachfolgend werden die sachbezogenen öffentlichen Gründe dargestellt. Inwieweit diese Gründe des öffentlichen Interesses von ihrem Gewicht her das gemeinschaftliche Interesse am Gebiets- und Artenschutz „überwiegen“, ist das Ergebnis einer spezifischen abwägenden Verhältnismäßigkeitsprüfung, die von der Zulassungsbehörde durchgeführt wird. Das Gewicht, mit dem der Gebiets- und Artenschutz in diese einzustellen ist, hängt dabei entscheidend vom Ausmaß der Beeinträchtigung ab (BVerwG – Urteil v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, Rz. 159). Je höher das Ausmaß der Beeinträchtigungen, umso zwingender müssen die Gründe des öffentlichen Interesses am Vorhaben und umso unzumutbarer mögliche Alternativen sein.

4.1 Öffentliche Gründe und Planrechtfertigung

4.1.1 Bestandteil staatlicher Programme

Die A 39 ist Bestandteil national bedeutsamer Verkehrsprogramme bzw. Pläne der Bundesregierung. Mit dem 5. FStrAbÄndG vom 04.10.2004 wurde der Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Realisierung der A 39 geschaffen und der Bedarf für das Vorhaben für die Planfeststellung gesetzlich festgestellt (§ 1 Abs. 2 FStrAbG). Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Festlegung des Vordringlichen Bedarfs für Bundesfernstraßen dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht. Auch die Dimensionierung des Vorhabens als Autobahn ist damit dem Grunde nach festgelegt (BVerwG – Urteil v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, Rz. 159).

4.1.2 Verbesserung der Erreichbarkeit

Die A 39 soll eine direkte Verbindung der Räume Hamburg / Lüneburg und Braunschweig / Wolfsburg / Salzgitter schaffen.

Mit dem Bau und der geplanten Trassenführung der Bundesautobahn A 39 wird das Ziel verbunden, die Verbindungsfunktionsstufe I, welche die Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg verbindet, über ein entsprechendes hochwertiges Straßensystem zu führen. Gegenwärtig besteht im Autobahnnetz zwischen den Bundesautobahnen A 39 (bei Lüneburg) und A 39 (bei Wolfsburg) eine Lücke.

Die Verkehrsströme werden aktuell vorrangig über die B 4 abgewickelt. Auf dieser Straße verlaufen Fernverkehrs- und Regionalverkehrsströme. In den Innerortsbereichen und den Orten im Trassenverlauf der B 4 überlagern sich Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen. Durch die hohen Verkehrsbelastungen kommt es bereits gegenwärtig zu starken gegenseitigen Beeinträchtigungen.

Durch die neue Autobahntrasse wird eine Entlastung und Funktionsentflechtung auf der Bundesstraße B 4 und auf den mit dieser Bundesstraße verknüpften Bundes- und Landesstraßen erreicht.

Durch die Wahl der Trassenführung in der Peripherie regionaler Entwicklungsstandorte wird zusätzlich zur Entlastung vom Durchgangsverkehr die Nutzungsmöglichkeit für den regionalen Verkehr erschlossen.

Der Neubau der Bundesautobahn A 39 gewährleistet weiterhin eine wesentliche Verbesserung der Verbindungen zwischen den Zentren der Landkreise Lüneburg, Uelzen und Gifhorn und den Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg als Kern des Untersuchungsraumes.

4.1.3 Verkehrsprognose und Bedarf

Der strukturschwache Raum zwischen den Bundesautobahnen A 7, A 24, A 10 und A 2 ist straßenverkehrlich unterdurchschnittlich erschlossen. Das betrifft sowohl die Anbindung an das Fernstraßennetz als auch die Qualität des vorhandenen Straßennetzes. Dies hat zu erheblichen Standortnachteilen für die betroffenen Regionen geführt.

Die weit unterdurchschnittliche Erschließungsqualität ist sicherlich auch auf die fast ein halbes Jahrhundert andauernde Teilung Deutschlands zurückzuführen, die eine angemessene verkehrliche und raumordnerische Entwicklung in diesem Gebiet verhindert hat.

Der betrachtete Raum wird im Wesentlichen geprägt durch das Oberzentrum Lüneburg als Bestandteil des Ordnungsraumes Hamburg/Lüneburg und das Oberzentrum Wolfsburg als Bestandteil des Ordnungsraumes Braunschweig. Gleichzeitig endet das bestehende Bundesautobahnnetz in Lüneburg (A 39) und Wolfsburg (A 39). Die bestehende Lücke im Bundesautobahnnetz wird im Wesentlichen durch die B 4, die den strukturschwachen Raum von Nord nach Süd durchläuft, erschlossen. In Ergänzung zur B 4 haben weitere Bundesfernstraßen (B 209, B 216, B 191, B 493, B 71, B 244, B 248, B 188) und Landesstraßen (L 289, L 270, L 252, L 250, L 216) verkehrliche Bedeutung.

Großen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen haben relevante Verkehrs- und Güterumschlagplätze im Untersuchungsraum. Als überregionale Verkehrsumschlagplätze sind vor allem die Flughäfen Hamburg, Hannover und Braunschweig - Wolfsburg sowie Bahnhöfe mit Fernverkehrsfunktion zu nennen. Weiterhin sind regionale Güterumschlagplätze (GVZ bei Uelzen sowie nördlich des Mittellandkanals bei Wolfsburg) als auch überregionale Güterumschlagplätze (z. B. Lehrte, Hamburg) und Häfen (am Elbe-Seitenkanal östlich von Lüneburg, nördlich von Uelzen und westlich von Wittingen sowie am Mittellandkanal nördlich von Wolfsburg) zu berücksichtigen.

Da die Hauptlast des Personen- und Güterverkehrs auf der Straße erbracht wird, können die vorhandenen Straßen mit ihrem in der Regel zweistreifigen Ausbau, den plangleichen Knotenpunkten und einer Vielzahl von Ortsdurchfahrten den gestiegenen Anforderungen bereits jetzt in keiner Weise mehr gerecht werden. Das erhöhte Verkehrsaufkommen führt an den Knotenpunkten und in den Ortslagen zu ständigen Verkehrsstauungen mit den bekannten negativen Auswirkungen.

Zur Entlastung der unmittelbar Betroffenen und zur Senkung der Kosten aus gesamtwirtschaftlicher Sicht sind dringend wirkungsvolle Maßnahmen notwendig. Eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zwischen den Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg kann mit einer zweistreifigen Bundesstraße wie der B 4 nicht erreicht werden.

Die hohen Verkehrsbelastungen im Straßennetz des Planungsraumes lassen sich auch anhand der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 in Niedersachsen verdeutlichen.

Die Analyse der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung zeigt, dass die vorhandenen Bundesfern- und Landesstraßen im Raum zwischen Lüneburg und Wolfsburg bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt sehr hohe Verkehrsbelastungen aufweisen. Durch vielfältige Überlagerungen von Verkehrsströmen trägt die B 4 die Hauptlast am Verkehrsaufkommen.

Bis zum Prognosejahr 2025 ist mit einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Dadurch verschärfen sich die bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehenden Verkehrskonflikte. Eine spürbare Entlastung im vorhandenen Netz der Bundes- und Landesstraßen ist deshalb nur durch Funktionstrennung, d. h. den Bau einer leistungsfähigen Bundesautobahn zu erreichen. Zusätzlich kann eine siedlungsnaher Bundesautobahn neben dem überregionalen auch den örtlichen Verkehr binden und somit das nachgeordnete Netz teilweise entlasten.

4.1.4 Behebung unzureichender Verkehrsverhältnisse

Die folgende Tab. 4-1 zeigt die Verkehrsbelastungen in den vier Netzfällen Analyse (2010), Prognosenußfall (2025), Bezugsfall ohne A 39 (2025) und Planfall mit A 39 (2025) für ausgewählte Ortslagen, die durch den Bau der A 39 deutliche Veränderungen hinsichtlich der Verkehrsbelastungen erwarten. In der Tabelle sind die jeweiligen Veränderungen zwischen dem Bezugs- und dem Planfall dargestellt.

Im Prognosenullfall sind durch die allgemeine Verkehrsentwicklung in nahezu allen betrachteten Ortslagen Belastungszunahmen zu erwarten. Die größten Zunahmen um etwa 3.000 Kfz/24h gibt es auf der B 71 östlich Uelzen in den Ortslagen Wellendorf und Bergen (Dumme). Auf der B 4 zwischen Melbeck und Uelzen sind nur moderate Veränderungen zu erwarten. Ursache hierfür ist, dass die Belastungen auf der B 4 schon in der Analyse so hoch sind, dass zusätzliche Verkehre auf das parallel verlaufende nachgeordnete Netz verlagert werden, so z.B. auf die L 233 mit der OD Ebstorf (+2.800 Kfz/24h).

Durch die Einführung der Bezugsfall-Maßnahmen (z.B. Vordringlicher Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, vor allem A 14 Wismar - Magdeburg) sind für die Ortslagen im Zuge der Nord-Süd-Achsen (z.B. B 4, L 233 und L 270) keine Entlastungen vom weiträumigen Verkehr zu erwarten. Auf der B 4 und der B 191 nehmen die Belastungen im Vergleich zum Prognosenullfall um bis zu 1.600 Kfz/24h zu. Für sieben der 25 Ortslagen ergeben sich im Bezugsfall Belastungen, die höher als im Prognosenullfall sind.

Im Planfall mit A 39 und B 190n sind für die ausgewählten Ortslagen im Zuge der Nord-Süd-Achsen i.d.R. deutliche Entlastungen zu erwarten. Dies gilt vor allem für die B 4 und die B 248 mit Entlastungen bis zu 7.900 Kfz/24h. Auch in den Ortslagen im Zuge der B 71, der L 233, der L 270 und der K 29 sind deutliche Entlastungen zu erwarten.

Für die Ortslagen an Zubringerstrecken zu den Anschlussstellen gibt es i.d.R. Verkehrszunahmen. Dies gilt z.B. für die Ortslagen Stöcken-West und Bad Bevensen-Ost mit Zunahmen um bis zu 2.700 Kfz/24h. Im Bereich Bad Bevensen gibt es durch die Anschlussstelle A 39 / L 252 eine Verlagerung von der L 254 auf die L 252. Für die Ortslage Eschede im Zuge der B 191 sind aufgrund der Bündelungswirkung der B 190n Zunahmen um 1.400 Kfz/24h zu erwarten.

Tab. 4-1: Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortslagen für die Netzfälle: Analyse (2010), Prognosenullfall (2025), Bezugsfall ohne A 39 (2025) und Planfall mit A 39 (2025)

VQ Nr.	Straße	Ortsdurchfahrt	Ana- lyse (2010)	Prog- nose- nullfall (2025)	Bezugs- fall ohne A 39 (2025)	Plan- fall mit A 39 (2025)	Diffe- renz Bezugs- zu Planfall	Diffe- renz Bezugs- zu Planfall
								[Kfz/24h]
1	B 4	OD Melbeck	16.400	17.000	18.600	13.600	-5.000	-27
2	B 4	OD Jelmstorf	13.500	14.100	15.400	9.200	-6.200	-40
3	B 4	OD Tätendorf	13.400	14.200	15.800	9.900	-5.900	-37

VQ Nr.	Straße	Ortsdurchfahrt	Ana- lyse (2010)	Prog- nose- nullfall (2025)	Bezugs- fall ohne A 39 (2025)	Plan- fall mit A 39 (2025)	Diffe- renz Bezugs- zu Planfall	Diffe- renz Bezugs- zu Planfall
4	B 4	OD Uelzen Nord	20.400	21.700	22.900	16.800	-6.100	-27
5	B 71	OD Wellendorf	6.000	9.100	8.800	5.700	-3.100	-35
6	B 71	OD Bergen (Dumme) West	4.300	7.300	7.100	3.800	-3.300	-46
7	B 191	OD Eschede	7.900	9.600	9.900	11.300	+1.400	+14
8	B 191	OD Stöcken West	4.400	5.200	6.500	9.100	+2.600	+40
9	B 216	OD Barendorf Ost	10.900	13.800	12.300	8.800	-3.500	-28
10	B 244	OD Wittingen-Glüsingen	4.500	5.300	5.300	7.000	+1.700	+32
11	B 244	OD Ohrdorf	5.200	6.700	6.300	2.700	-3.600	-57
12	B 248	OD Ehra Süd	6.900	9.700	8.700	900	-7.800	-90
13	B 248	OD Jembke Nord	12.900	15.100	14.400	6.500	-7.900	-55
14	B 248	OD Tappenbeck Nord	15.300	16.400	15.900	9.100	-6.800	-43
15	L 232	OD Altenmedingen	3.000	3.200	3.100	3.400	+300	+10
16	L 233	OD Ebstorf	7.300	10.100	9.100	6.700	-2.400	-26
17	L 252	OD Bad Bevensen Ost	1.200	1.200	1.100	3.800	+2.700	+245
18	L 253	OD Römstedt	2.500	2.200	2.300	2.200	-100	-4
19	L 254	OD Bad Bevensen Süd- ost	3.400	5.000	4.200	1.500	-2.700	-64
20	L 254	OD Oetzen	3.300	4.700	4.700	2.100	-2.600	-55
21	L 270	OD Bad Bodenteich	3.800	4.300	4.200	1.500	-2.700	-64
22	L 270	OD Wittingen Nord	4.500	5.400	5.100	1.200	-3.900	-76
23	L 289	OD Ehra West	2.900	4.600	3.900	---*)	---	---
24	K 29	OD Knesebeck	1.900	2.800	2.600	500	-2.100	-81
25	K 42	OD Bienenbüttel	2.700	4.000	3.400	2.100	-1.300	-38

*) im Planfall Abstufung zur Gemeindestraße

Großräumige Wirkungen der A 39

Die prognostizierten Belastungen der A 39 liegen im Stadtbereich Lüneburg bis zu 61.300 Kfz/24h, davon mehr als 9.000 Lkw/24h. Südlich Lüneburg sinken die Belastungen auf Werte um 25.000 Kfz/24h. Rund 10.700 Kfz/24h (davon die Hälfte Schwerverkehr) sind Durchgangsverkehr zwischen der A 39 im Norden von Lüneburg und der A 2 bei Wolfsburg im Süden.

Durch die A 39 wird die im Westen etwa parallel verlaufende A 7 Hamburg – Hannover um bis zu 6.800 Kfz/24h entlastet, die östlich gelegene A 14 um bis zu 3.600 Kfz/24h.

4.1.5 Fazit: Bewertung der Gewichtung der öffentlichen Interessen gegenüber den hochrangigen Schutzinteressen

Das Projektziel Verbesserung der Erreichbarkeit steht in Übereinstimmung mit den gemeinschaftsrechtlichen Grundsätzen, die im Einzelfall das Integritätsinteresse des Schutzgebietsystems und seiner Bestandteile Natura 2000 im Falle einer erheblichen Gebietsbeeinträchtigung im sogenannten Abweichungsverfahren begründen können. Die Gründe des öffentlichen Interesses für den Bau der A 39 sind als „zwingend“ anzusehen, da sie sich aus den Gemeinwohlverpflichtungen staatlichen Handelns bzw. aus den grundlegenden Politiken von Staat und Gesellschaft unmittelbar ableiten. Das Projekt A 39 ist im Interesse der Allgemeinheit erforderlich. Das öffentliche Interesse ist zudem von nachhaltiger bzw. langfristiger Natur, so dass eine gleichrangige Abwägung mit den langfristig ausgerichteten ökologischen Erhaltungs- und Entwicklungszielen gemäß FFH- und Vogelschutzrichtlinie möglich ist (vgl. Auslegungsleitfaden Art. 6 Absatz 4 FFH-Richtlinie der EU-Kommission, Stand 2007).

4.2 Konzeptionelle Alternativen

Die nachfolgenden Ausführungen stehen der Vorhabensbegründung näher als der eigentlichen FFH-rechtlichen Alternativenprüfung. Sie begründen, weshalb die in der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO 1995; 2002) untersuchten Netzalternativen keine Projekte bzw. Alternativen sind, die im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG in einen Vergleich einzustellen wären. Derartige konzeptionelle Überlegungen wurden unter Einschluss von Alternativüberlegungen in verschiedenen Phasen der Projektentwicklung jeweils frühzeitig angestellt. Die daraus resultierenden Entscheidungen sind Voraussetzungen für das Planverfahren einer A 39 und können hier nicht in Frage gestellt werden.

Entsprechend wird hier auch das Thema einer möglichen Null-Plus-Lösung unter der Überschrift konzeptionelle Alternativen abgehandelt und nicht in den Alternativenvergleich der FFH-Verträglichkeitsprüfung einbezogen. Nicht zuletzt auf Grund der „Ökostern“-Anforderungen aus den gesetzlichen Bedarfsfestlegungen ist darzulegen, inwieweit untersucht worden ist, dass auch „Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können“ (BVWP 2003). Die Thematik wird an dieser Stelle abgehandelt, da das Fazit aller diesbezüglichen Untersuchungsergebnisse immer in der

mangelnden Planungszielkonformität einer Null-Plus-Lösung mündet, gleichzeitig aber auch die Vorteile aus Umweltsicht äußerst begrenzt sind.

4.2.1 Netzalternativen der VUNO

Im Rahmen der Projektentwicklung für die BAB 39 wurden im Vorfeld der Bedarfsüberprüfung in der BVWP in der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO, 1995/ 2002) Netzalternativen zur Verbesserung der Fernstraßenreichbarkeit im Großraum zwischen den Metropolräumen Berlin, Hamburg und Hannover untersucht. Derartige Konzeptalternativen enthielten neue und auszubauende Autobahnen und Bundesstraßen in unterschiedliche Lage und Verknüpfung und wurden im Hinblick auf ihre verkehrlichen Vor- und Nachteile miteinander verglichen. Umweltbelange wurden ebenfalls aufbereitet und in die Abwägungsentscheidung eingestellt.

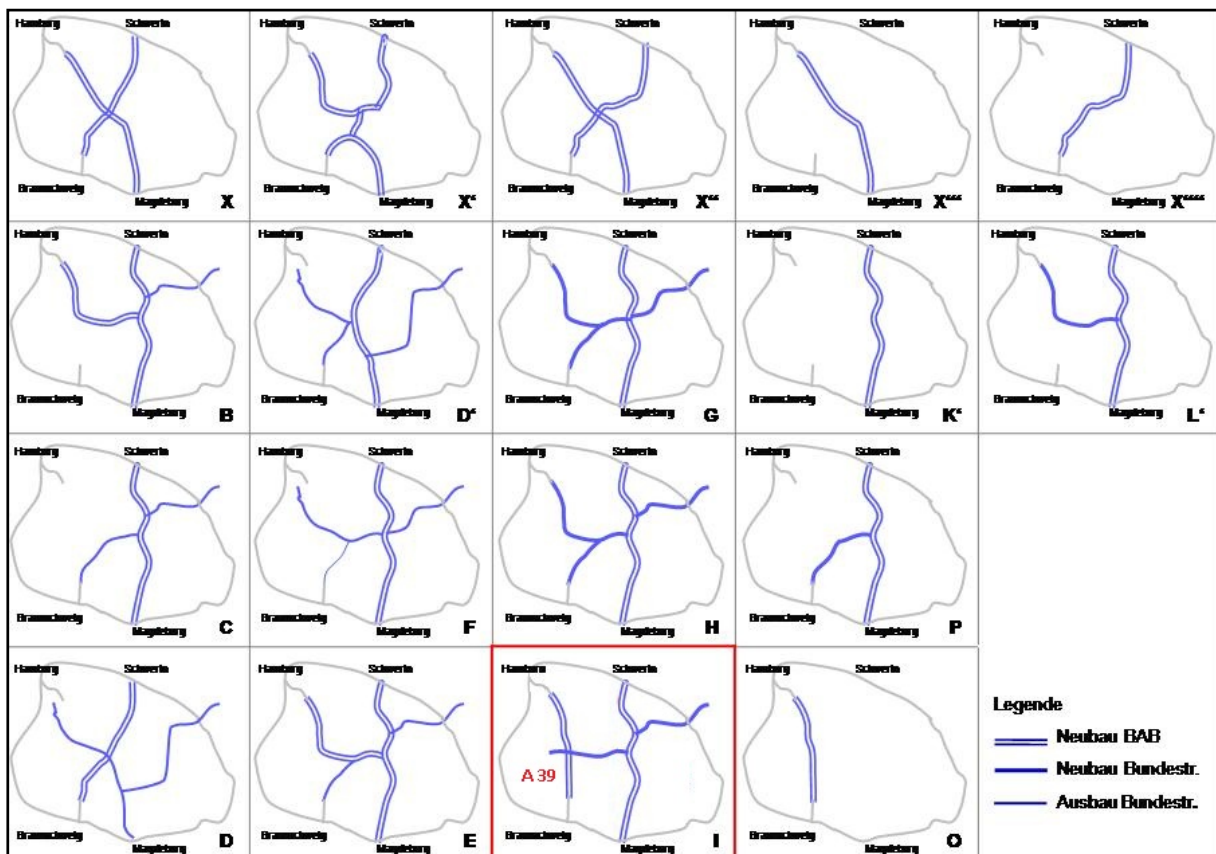


Abb. 4-1 Untersuchte Netzalternativen in der Verkehrsuntersuchung Nordost

Die Umweltrelevanz der Netzkonzeptionen wurde im Rahmen einer Risikoeinschätzung ermittelt und einbezogen. Dabei wurde ebenfalls betrachtet, ob in einem Linienkorridor Natura 2000-Belange berührt werden oder ob ggf. ein Korridor vorliegt, der den Zweck erfüllt und

gleichzeitig Beeinträchtigungen in Natura 2000-Gebieten generell vermeidet. Auf Basis der zum Bearbeitungszeitpunkt bekannten Natura 2000-Kulisse wurde ermittelt, dass keine mit Natura 2000-Belangen konfliktfreie Lösung vorliegt.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der VUNO haben sich im Juli 2002 der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und die Fachminister der Länder Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern auf Netzalternative I (sog. Hosenträgerlösung) mit den Netzelementen A 39, B 190n und A 14 als weiter zu verfolgenden Lösung verständigt. Die einzelnen Netzelemente wurden von den Ländern zur Fortschreibung des 5. Bedarfsplans für Bundesfernstraßen angemeldet und im Rahmen der BVWP 2003 überprüft und bewertet, als Projekte mit Vordringlichem Bedarf in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen übernommen sowie durch das Fernstraßenausbaugesetz 2004 bestätigt.

Die VUNO belegt, dass die Querung des Natura 2000-Korridors der Elbe durch die A 14 maßgeblich für die naturschutzfachliche Beurteilung der denkbaren konzeptionellen Alternativen war und somit die Wahl der Netzalternative bestimmt hat.

4.2.2 Schienenverbindung Lüneburg-Wolfsburg

Im Rahmen der VUNO ergab eine Analyse des Angebotes im Schienenverkehr, dass keine signifikanten Interdependenzen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße zu erwarten sind.

4.2.3 Null-Plus-Lösung

Die Einbeziehung einer Null-Variante in die Planungen bzw. die förmliche UVP ist nicht geboten. Sie kann auf Grund der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers als ausgeschlossen gelten. Insbesondere wenn für das Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses streiten, stellt sich nicht mehr die Frage, ob auf das Vorhaben insgesamt verzichtet werden kann (sog. Nullvariante; BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05; Rn 142). Auch in der FFH-rechtlichen Alternativenprüfung ist sie grundsätzlich nicht näher zu berücksichtigen.

Der Ausbau der vorhandenen B 4 / B 188 zwischen Lüneburg und Wolfsburg zu einem dreistreifigen Querschnitt, der die Betriebsform „2+1“ ermöglicht, wurde ebenfalls nicht in die Untersuchungen einbezogen, da sich mit dieser Variante insbesondere die verkehrlichen Ziele der im Bedarfsplan festgeschriebenen A 39 nicht erreichen lassen. Vielmehr stellt der

dreistreifiger Ausbau der B 4 / B 188 ein anderes Projekt dar, welches in ähnlicher Form (Konzept Ausbau / Neubau der B 4 südlich Lüneburg bis zur A 2) zur Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 gemeldet wurde.

Im Rahmen der Variantenuntersuchungen zur Linienplanung / UVS wurde geprüft, ob auch ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden Bundesstraße B 4 als „Null-Plus-Lösung“ (= konzeptionelle Alternative zu einem Autobahnneubau) die Planungsziele mit einem Autobahnneubau vergleichbar erfüllen könnte. Die vorhandene Infrastruktur wäre dazu mit den entsprechenden Entwurfparametern und Betriebsmerkmalen einer Autobahn als anbaufreie großräumige Fernstraßenverbindung, wie sie zwischen Oberzentren erforderlich ist, auszubauen.

Der Umfang der notwendigen Ausbaumaßnahmen und somit die Rahmenbedingungen für die Alternativenbetrachtung ergeben sich dabei aus den Anforderungen, die an das gesetzlich festgeschriebene Projekt zu stellen waren und wie folgt lauteten:

- Die B 4 soll dazu beitragen, die im Untersuchungsraum vorhandenen Verbindungs- und Erreichbarkeitsdefizite zu beheben. Dies kann nur mit einer Schnellstraße erreicht werden, deren mögliche Fahrgeschwindigkeiten entsprechend hoch sind, die nicht durch starke Querschnittsauslastungen reduziert werden. Es ist deshalb ein Querschnitt zu wählen, der die zu erwartenden Verkehrsmengen bewältigen kann, ohne dass die Fahrgeschwindigkeiten deutlich absinken.

Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die Null-Plus-Lösung gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 39 folgende funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt:

- Kraftfahrstraße (reiner Kfz-Verkehr, vorgeschriebene Mindestfahrgeschwindigkeit),
- Zweibahniger/vierstreifiger Querschnitt,
- planfreie Knotenpunkte.

Im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen konnte die Ertüchtigung der Bundesstraße B 4 zur Autobahn aus naturschutzfachlicher, städtebaulicher und straßenplanerischer Sicht nicht als geeignete Alternative in den Variantenvergleich eingestellt werden. Im Vergleich zur Vorzugsvariante kamen die vergleichenden Untersuchungen zu folgenden Ergebnissen:

- An der vorhandenen B 4 befinden sich die Ortslagen von Lüneburg, Deutsch Evern, Melbeck, Grünhagen, Bienenbüttel, Neu Steddorf, Bargdorf, Jelmstorf, Addenstorf, Seedorf, Barum, Tätendorf, Eppensen, Emmendorf, Kirchweyhe, Uelzen, Halligdorf und Holdenstedt.
- Ein Ausbau der B 4 ist ohne Ortsumgehungen für Melbeck, Grünhagen, Bienenbüttel, Jelmstorf, Tätendorf-Eppensen und Kirchweyhe nicht realisierbar. Eine Variante der A 39 müsste daher zwischen Lüneburg und Uelzen auf rd. 20 km von rd. 42 km Gesamtstrecke neu und abseits der B 4 trassiert werden.
- Das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ würde sechsmal in den Bereichen Häcklingen, Melbeck, Grünhagen, Emmendorf, Oldenstedt und Halligdorf gequert. Hinzu kommen die im untersuchten Raum ausgewiesenen Naturschutzgebiete „Schierbruch und Forellenbachtal“, „Dieksbeck“ und „Der Lohn“, sowie die Landschaftsschutzgebiete „Südliches Ilmenautal und Tiergarten“, „Ilmenautal“, „Melbecker Moor“, „Melbecker und Dewelheide“, „Süsing“, „Waldgebiet zwischen Glüsing und Barnstedt“, „Hügelgräberfeld bei Addenstorf“, „Wipperautal“, „Bobenwald und Sieken“, „Stadtforst Uelzen“, „Unteres Gerdautal“, „Hardautal zwischen Holxen und Holdenstedt“ und „Bornbachtal“.
- Im Bereich der B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen befinden sich keine größeren zusammenhängenden konfliktärmeren Bereiche (Ergebnis der UVS Stufe I), die eine Autobahnplanung aufnehmen könnten. Somit ist die Abgrenzung eines Korridors für den Untersuchungsraum der UVS Stufe II für diesen Bereich nicht erfolgt.
- Zusammenfassend ist eine Null-Plus-Variante zwischen Lüneburg und Uelzen wegen der erforderlichen Ortsumgehungen und der damit verbundenen Neutrassierung von rd. 20 km, der viermaligen Querung des FFH-Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen (nur einmal bei der Vorzugsvariante), der Querung von drei Naturschutzgebieten und von 12 Landschaftsschutzgebieten (gegenüber drei LSG-Querungen durch die Vorzugsvariante) auch aus naturschutzfachlichen Gründen nicht als „zumutbare Alternative“ zu betrachten.

Im südlichen Bereich zwischen Uelzen und Wolfsburg wurde der Um- und Ausbau von Teilabschnitten der B 4 zur Autobahn als zumutbare Alternative in den Variantenvergleich eingestellt. Aufgrund der Ergebnisse der UVS Stufe I wurde ein Korridor parallel zur B 4 ausgewiesen. Im Variantenvergleich wurde die Ausbauvariante aus folgenden Gründen ausgeschlossen:

- Der Vorteil, den die weitgehende Bündelung mit der B 4 und B 188 und der in Teilen vorgesehene Ausbau der B 4 zur Autobahn aus umweltfachlicher Sicht bietet, ist aufgrund

der Mehrlänge der Variante und in einigen Schutzgutbereichen hohen Wertigkeiten des betroffenen Raumes – trotz bestehender Vorbelastung – nicht durchschlagend.

- Die B 4-Variante verursacht die größten Flächenverluste und die umfangreichsten Beeinträchtigungen von wertvollen Biotopen. Zudem quert Variante das Naturschutzgebiet „Obere Lachte, Kainbach, Jafelbach“, welches Teil des FFH-Gebietes „Lutter, Lachte, Aschau (mit einigen Nebenbäche)“ ist.
- Die Betroffenheit von erholungsrelevanten Gebietsausweisungen (Vorranggebiete, Vorsorgegebiete etc.) ist trotz der Vorbelastungen durch die Bundesstraßen bei der Ausbauvariante wesentlich größer.
- Im Wirkungsbereich der B 4 liegen Natura 2000-Gebiete (FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“, Vogelschutzgebiet „Südheide und Aschauteiche bei Eschede“, FFH-Gebiet „Lutter, Lachte, Aschau (und einige Nebenbäche)“, FFH-Gebiet „Ise mit Nebenbächen“), die von der Ausbauvariante potenziell betroffen sind. Erhebliche Beeinträchtigungen wurden jedoch nicht prognostiziert.
- Die Ausbauvariante verursacht um ca. 20 % höhere Kosten.
- Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sprechen aufgrund der Mehrlängen und der ungünstigeren Verbindung zwischen den zentralen Orten ebenfalls gegen die B 4-Variante.

5 Linienplanung, Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung

Die Vorplanungsphase des naturschutzfachlichen Gesamtkonzepts ist im Hinblick auf zulassungsrechtliche Risiken insbesondere unter den Aspekten zu betrachten,

- ob und wie die Ermittlung der Vorzugstrasse in der UVS die Belange des Natura 2000-Gebietsschutzes und des Artenschutzes im Hinblick auf die späteren Rechtsfolgen einer Ausnahmeprüfung in ausreichendem Maße berücksichtigt hat;
- ob die Ermittlung der Vorzugstrasse aus Umweltsicht durch die Abwägungsentscheidung des Raumordnungsverfahrens und der Linienbestimmung bestätigt wurde;
- ob im Falle des Abweichens von der Vorzugstrasse der Umwelt dennoch eine spätere Ausnahmeprüfung ausreichend abgesichert ist.

Die raumordnerische Entscheidung für die Vorzugsvariante ist aus naturschutzfachlicher Sicht nur dann gefährdet, wenn sich aus den Bestimmungen des Habitatschutzes oder des Artenschutzes Hindernisse ergeben, die im Rahmen der jeweiligen Ausnahmebestimmungen zu bewältigen wären. Die geforderte Alternativenprüfung der §§ 34 und 45 BNatSchG muss auf die vorgelagerten Planungsentscheidungen zurückgreifen und den jeweiligen Entscheidungsweg bezogen auf die Natura 2000- und Artenschutzbelange nachvollziehen.

Bestandteil der Umweltprüfungen auf den verschiedenen Projektplanungsebenen ist eine jeweils dem Planungsmaßstab angemessene Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG, inwieweit das kohärente Netz Natura 2000 durch die Projektwirkungen möglicherweise beeinträchtigt wird, welche Projektbestandteile im Zuge einer Realisierung optimiert werden müssen und welche Maßnahmen im Zuge des Projektes ergriffen werden können, um die Kohärenz zu sichern und die Unversehrtheit der einzelnen Gebiete sowie ihrer maßgeblichen Bestandteile zu gewährleisten. Damit konnten bereits in der Vorplanung nach intensiven Vergleichen die Linien identifiziert werden, die keine oder jedenfalls die relativ geringsten Auswirkungen auf die europäischen Schutzgebiete hatten. Gleichzeitig wurden Optionen zur Schadensbegrenzung aufgezeigt, die im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen waren. Auf Grund der weitergehenden Konkretisierung des Straßenentwurfs und des zeitlichen Abstandes zwischen der landesplanerischen Entscheidung in 2007 und der Antragstellung für die Zulassungsverfahren von 2012 bis voraussichtlich 2015 wurden alle FFH-relevanten Entscheidungen, wie nachfolgend aufgezeigt, bezogen auf die Genehmigungstrasse geprüft, aktualisiert und in neuen Verträglichkeitsprüfungen bestätigt:

-
- Verträglichkeitsprüfung im Raumordnungsverfahren für alle gelisteten, gemeldeten und potenziell geeigneten Gebiete für Natura 2000, um vorsorglich die Kohärenz des Netzes sicherzustellen, und Absicherung der Entscheidungen durch Ausnahmeprüfungen im Falle einer nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigung (s. Kap. 6.1).
 - Abschließende Verträglichkeitsprüfung in der Genehmigungsplanung zur Gewährleistung der Zulassungsvoraussetzungen. Ggf. Ausnahmeprüfung bei einer nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigung (s. Kap. 6.2).

Der Schutz der seltenen und gefährdeten Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie der wild lebenden europäischen Vogelarten gemäß Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie erfolgt grundsätzlich auf allen Stufen der Planung im Sinne der Vermeidung von Konflikten, allerdings erst im Rahmen der Artenschutzbeiträge zur Genehmigungsplanung auf der fachlich notwendigen Konkretisierungsstufe (s. Kap. 7). Erst in diesem Planungsstadium hat das Vorhaben die Konkretetheit erreicht, um durch eine Konfliktanalyse und eine daraus resultierende verbindliche Maßnahmenkonzeption die Sicherung der Populationen in einem günstigen Erhaltungszustand zu gewährleisten. Im Falle artenschutzrechtlicher Verbote ist dann darzulegen, dass keine andere zumutbare Lösung zur Vermeidung des Verbots vorhanden ist. Hierzu ist ggf. auch auf den Variantenvergleich der UVS zurückzugreifen.

Bereits in der UVS zur Vorplanung werden Sachverhalte zu Artvorkommen sowie die einschlägigen Konflikte erfasst und bewertet und bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Die in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchgeführten Bestandsaufnahmen, Bewertungen und Auswirkungsprognosen zum Schutzgut Tiere und Pflanzen gaben bereits frühzeitig bezogen auf die Bedeutung von Teilräumen des Plangebietes für den Arten- und Biotopschutz belastbare Hinweise für die Tragweite möglicher Konflikte und auch für die Anwendung von Vermeidungslösungen.

5.1 Linienfindung

Die nachfolgenden Ausführungen werden bestätigen, dass die Umweltverträglichkeit bei den raumordnerischen und autobahnplanerischen Abwägungsentscheidungen zur A 39 ein entscheidendes Gewicht entfalten konnte.

Im Rahmen der Linienfindung steht insbesondere die Vermeidung von Beeinträchtigungen im Vordergrund. Dieser Aspekt ist mit den folgenden Arbeitsschritten der zentrale Bestandteil der UVS:

- Ermittlung relativ konfliktarmer Bereiche zur Abgrenzung der Planungs- und Untersuchungsräume sowie zur Meidung besonderer Konfliktbereiche wie z.B. Natura 2000-Gebiete (UVS Stufe I)
- Vertiefende Raumanalyse zur Identifizierung der sensiblen Bereiche innerhalb des Untersuchungsraumes für die Trassenentwicklung und die Auswirkungsprognose (UVS Stufe II)
- Entwicklung von optimierten Linienführungen in Lage und Gradienten sowie in der Auswahl technischer Bauwerke auf der Grundlage der vertiefenden Raumanalyse
- Vergleich der Trassenvarianten anhand der zu erwartenden Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen und Ermittlung der Vorzugsvariante aus umweltfachlicher Sicht.

Aufgrund der Vielzahl von Variantenabschnitten erfolgt der Variantenvergleich auf mehreren Ebenen. Zunächst werden Untervarianten, die als kleinräumige Alternativen in der Regel nur aus einem oder wenigen Variantenabschnitten bestehen, miteinander verglichen. Die bevorzugten Untervarianten setzen sich in Kombination mit Variantenabschnitten ohne Alternativen zu Teilvarianten zusammen. Die so entstandenen Teilvarianten werden daraufhin miteinander verglichen und die verbliebenen Teilvarianten wiederum zu Hauptvarianten zusammengesetzt, die in einem abschließenden Variantenvergleich als vollständige Trassenführungen zwischen Lüneburg und Wolfsburg betrachtet und beurteilt werden. Endergebnis der aufeinander aufbauenden Vergleiche und insbesondere des abschließenden Hauptvariantenvergleichs ist eine durchgehende Vorzugsvariante aus umweltfachlicher Sicht.

Der Ausschluss von Unter- und Teilvarianten in den Vorvergleichen erfolgt in Abstimmung aller für die Planung relevanten Belange. Dies sind neben der Umwelt insbesondere wirtschaftliche und raumordnerische Aspekte sowie Belange der Land- und Forstwirtschaft. In den durchgeführten Vergleichen konnte immer die umweltfachlich günstigste oder eine gleichwertige Variante weiterverfolgt werden, so dass sich die Vorzugsvariante aus den umweltfachlich günstigsten Teilvarianten zusammensetzt.

Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde die Linie mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen als Vorzugslinie ausgewählt (zur Berücksichtigung der Belange des Natura 2000-Gebietsschutzes und des Artenschutzes siehe auch Kap. 6.1 und Kap. 7.1).

5.2 Landesplanerische Feststellung

Nach Abschluss der erforderlichen Untersuchungen (Verkehrsuntersuchung, Linienplanung sowie Umwelt- und FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen) Anfang 2006 hat die oberste Landesplanungsbehörde ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, in dem die Vorzugslinie der niedersächsischen Straßenbauverwaltung umfänglich überprüft wurde. Das Benehmen mit der Raumordnung (gemäß § 16 (1) FStrG) wurde durch die Landesplanerische Feststellung vom 24.08.2007 hergestellt.

Die Landesplanerische Beurteilung bestätigt die ausgearbeitete Vorzugslösung für die A 39 unter den Maßgaben weiterer Trassenoptimierungen. Aus den in der Landesplanerischen Feststellung benannten allgemeinen Grundsätzen der Eingriffsminimierung sind die Aufrechterhaltung von Biotopverbänden durch ausreichende Querungsbauwerke wie z.B. Grünbrücken sowie die Überspannung der Niederungen und hier insbesondere der FFH-Gebiete durch ausreichend dimensionierte Brücken hervorzuheben.

5.3 Linienbestimmung

Auf der Grundlage der Landesplanerischen Feststellung hat das Land Niedersachsen beim BMVBS einen Antrag auf Linienbestimmung gestellt. Die Linienbestimmung erfolgte per Linienbestimmungserlass am 31.10.2008. Das BMVBS hat unter Beteiligung des BMU die Vorzugslösung der niedersächsischen Straßenbauverwaltung ebenfalls geprüft und unter weiteren bzw. ergänzenden und konkretisierenden Maßgaben bestätigt.

Aufgrund der Umweltverträglichkeitsuntersuchung und der FFH-Verträglichkeitsprüfungen sind für die weitere Planung u.a. folgende Maßgaben zu beachten:

- Entwicklung eines Konzeptes zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen
- Die Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbachen“ sind erheblich. Somit sind im Rahmen der Ausnahmeprüfung andere ernstzunehmende Alternativen zu würdigen. Und es ist sicherzustellen, dass die fachlich erforderlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen ergriffen werden.
- Für das FFH-Gebiet „Vogelmoor“ und das Vogelschutzgebiet „Schweimker Moor und Lüderbruch“ sind im Weiteren erhebliche Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen zur Schadensbegrenzung auszuschließen.

- Die artenschutzrechtlichen Anforderungen sind im Laufe der weiteren Planung besonders sorgfältig einzubringen, um Planungssicherheit zu erlangen.

Außerdem sind die Anmerkungen des BMU in den nächsten Planungsstufen zu beachten (siehe Kap. 6.3).

6 Schutz des europäischen Netzes Natura 2000

Um die Verträglichkeit der A 39 mit der Kohärenz des Netzes Natura 2000 sowie den Erhaltungszielen der FFH- und Vogelschutzgebiete sicherzustellen, wurde über die Raumordnung und Linienbestimmung bis zur Genehmigungsplanung ein gestufter, aufeinander aufbauender Prozess der Vermeidung und Schadensbegrenzung von Beeinträchtigungen durchgeführt.

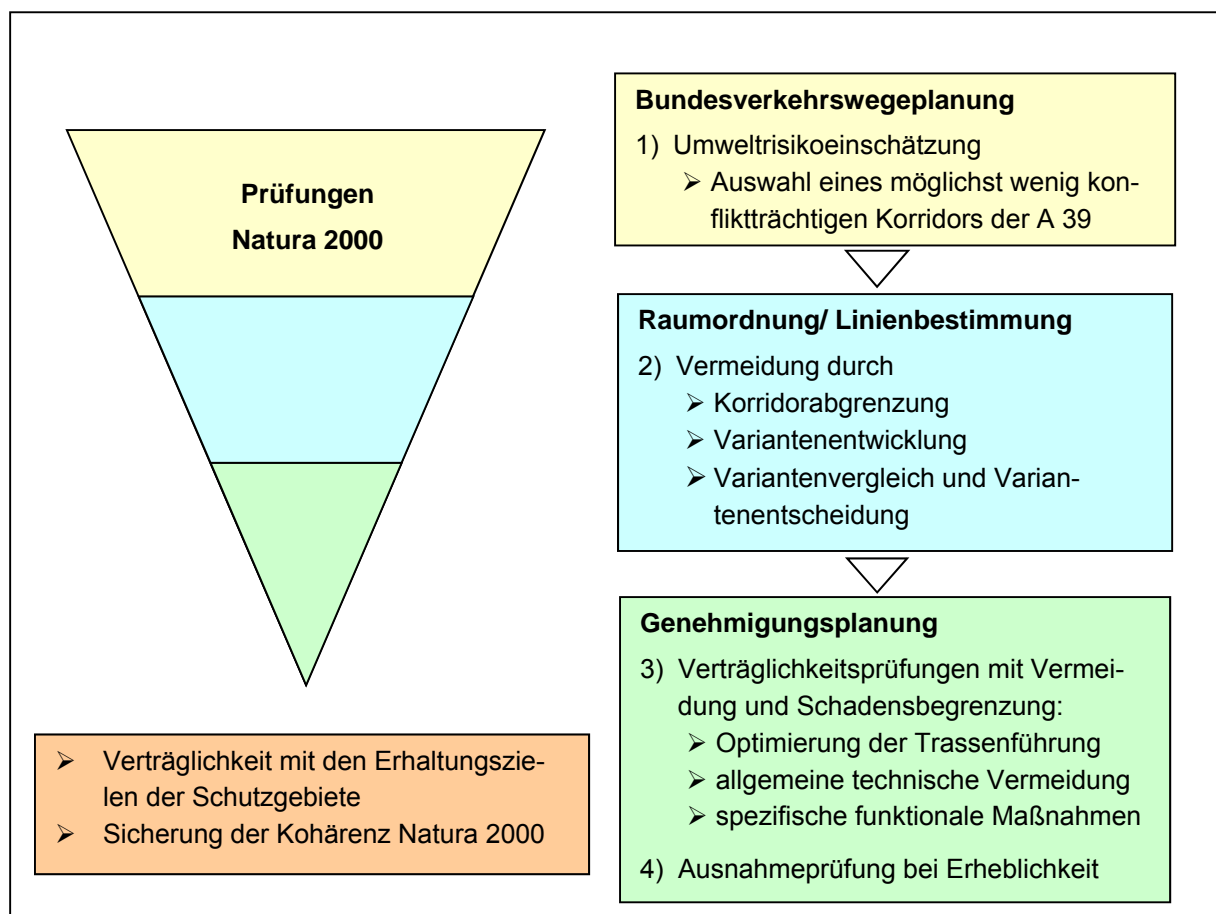


Abb. 6-1 Prozess der Verträglichkeitsprüfungen und Kohärenzsicherung Natura 2000

Bundesverkehrswegeplanung

Bereits auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung wurde eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) durchgeführt. Bestandteil der URE war eine Verträglichkeitseinschätzung, um mögliche Konflikte mit den FFH-Gebieten und Vogelschutzgebieten zu beurteilen. Die A 39 wurde in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Anlage des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes) aufgenommen und angesichts der festge-

stellten Umwelterheblichkeit mit einem „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ versehen. Dies bedeutet, dass bei der Planung der A 39 auf die Bewältigung der möglichen Umweltkonflikte ein besonderes Augenmerk gerichtet wurde.

Raumordnung und Linienbestimmung

Im Zuge Umweltverträglichkeitsprüfung zum Raumordnungsverfahren kam den möglichen Beeinträchtigungen von FFH- oder Vogelschutzgebieten bei der Entwicklung von Varianten, der Variantenvorauswahl und dem Hauptvariantenvergleich ein entscheidendes Gewicht zu.

Im Wesentlichen ging es darum, solche Varianten der A 39 auszuschneiden, die zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der betroffenen Natura 2000-Gebiete führen und umgekehrt solche Varianten zu identifizieren, die per se verträglich sind. Durch die Ableitung konfliktärmerer Planungskorridore konnten 18 von 34 Natura 2000-Gebieten großräumig umfahren werden. Für sechs weitere Gebiete konnten mit FFH-Vorprüfungen erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Im Zuge der Linienoptimierung konnten somit ca. 70 % der potenziell betroffenen Natura 2000-Gebiete aus der weiteren Betrachtung ausgeschieden werden (s. Kap. 6.1). Dies stellt einen ersten entscheidenden Beitrag zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000 dar.

Genehmigungsplanung

Im Rahmen der Genehmigungsplanung der A 39 waren für die FFH-Gebiete „Ilmenau mit Nebenbächen“(betroffen in drei Teilgebieten) und „Vogelmoor“ sowie für die Vogelschutzgebiete „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“ und „Schweimker Moor und Lüderbruch“ Verträglichkeitsprüfungen erforderlich. Für ein FFH-Gebiet ist voraussichtlich eine Ausnahmeprüfung durchzuführen (s. Kap. 6.2).

Für die Verträglichkeitsprüfungen waren im Vergleich zur Vorplanung veränderte Rahmenbedingungen zu beachten. Die bedeutendsten Änderungen bestanden darin, dass

- die Trassenplanung eine exaktere Prognose der Auswirkungen auf die Erhaltungsziele erlaubte,
- auf Grund aktueller Kartierungen die Angaben zu Lebensraumtypen (LRT) und Arten gem. FFH-RL und VSch-RL aktualisiert wurden,
- die Erhaltungsziele auch im Zuge der erlassenen Schutzverordnungen konkretisiert wurden,

- neue wissenschaftliche Erkenntnisse z.B. im Hinblick auf die Betroffenheit von Vögeln und Fledermäusen sowie die Problematik der Stickstoff-Einträge („critical loads“).

Sämtliche FFH-Verträglichkeitsprüfungen orientieren sich an den methodischen Vorgaben des FFH-Leitfadens des BMVBS und berücksichtigen die jeweils aktuelle Rechtsprechung. Entsprechend wurden Untersuchungsräume abgegrenzt, Wirkungsprognosen durchgeführt und die Erheblichkeit von möglichen Beeinträchtigungen ermittelt.

6.1 Sicherung von Natura 2000 zum Raumordnungsverfahren

Die Vermeidungsstrategien und Konfliktlösungen im Zuge der Vorplanung und Variantenentwicklung haben unterschiedliche Schwerpunkte. Eine wesentliche Zielsetzung war sicherzustellen, dass im Zuge der späteren Genehmigung erforderliche FFH-rechtliche Ausnahmeprüfungen die Richtigkeit der gewählten Alternative nicht grundsätzlich in Frage gestellt und damit ein Genehmigungshindernis zeitnah ausgeräumt werden kann.

Die Natura 2000- Gebietskulisse im Planungsraum der A 39 ist geprägt von drei Gebietstypen, denen im Rahmen der Planung unterschiedlich begegnet werden konnte. Die großflächigen Gebiete (z.B. „Großes Moor bei Gifhorn“) wurden bei der Abgrenzung der Planungskorridore möglichst weiträumig gemieden. Die kleinflächigen Gebiete (z.B. „Vogelmoor“) konnten im Rahmen der Variantenentwicklung umfahren werden. Die i.d.R. weit verzweigten langgestreckten Fließgewässersysteme (z.B. „Ilmenau mit Nebenbächen“) waren vielfach nicht zu umgehen. Eine Querung der FFH-relevanten Gewässerläufe war vielfach vom jeweiligen Querungsstandort, der Art der Baudurchführung, den jeweiligen technischen Abmessungen des Bauwerks und sonstigen Regelungen, z.B. zur Ableitung des Straßenabwassers, abhängig. Diese Problematik wurde bereits in der Vorplanung derart vertieft, dass detaillierte Vorgaben zu genannten Punkten ausgearbeitet und auch für die weitere Planung verbindlich festgelegt wurden.

Im Rahmen der Vorplanung wurden die Auswirkungen auf 26 FFH-Gebiete und 8 Vogelschutzgebiete untersucht. Tab. 6-1 gibt eine Übersicht aller geprüften Gebiete und stellt die Bezüge her zu den Planungskorridoren, der Lagebeziehung zu den untersuchten Varianten der A 39 und zum jeweiligen Prüfergebnis.

Tab. 6-1: Verträglichkeitsuntersuchungen zum Raumordnungsverfahren

FFH-Gebiet	Korridor	Lagebeziehung	Vorprüfung	Verträglichkeitsprüfung
2528-331 Elbeniederung zw. Schnackenburg und Geesthacht	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor > 8.000 m 	nein	nein
2628-331 Ilmenau mit Nebenbächen	West, Ost, West-Ost	<ul style="list-style-type: none"> Böhmsholz bei Reppenstedt, Entfernung ca. 950 m Südergellerser Bach, Entfernung ca. 250 m Gerdau-Querung bei Gerdau Bornbach-Querung bei Borne Ilmenau-Querung nördlich Emmendorf Im Sieken westlich Emmendorf, Entfernung ca. 1.000 m Vierenbach, Entfernung ca. 500 m (zwischen Planung und Gebiet liegt der Elbe-Seiten-Kanal) Röbbelbach-Querung Stederau-Querung südlich Uelzen auf der Achse der B 4 Parallellage mit Bornbach auf der Achse der B 4, Entfernung über 750 m Ilmenau-Querung auf der vorhandenen B 4 in Lüneburg 	ja	ja
2929-301 Lohn	West-Ost	<ul style="list-style-type: none"> Streckenverlauf in 1200 m Entfernung 	ja	nein
3021-331 Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker	B 4	<ul style="list-style-type: none"> Querung Allerkanal und unmittelbare Tangierung südöstlich Weyhausen auf bestehender A39 auf ca. 5 km Streckenlänge in Parallellage, Entfernung min. 200 m (Dannenbüttel) 	ja	nein
3031-301 / 3132-301 Landgraben- und Dumeniederung	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor > 1.500 m 	nein	nein
3127-331 Lutter, Lachte, Aschau (mit einigen Nebenbächen)	B 4	<ul style="list-style-type: none"> Querung des Kainbaches auf der Achse der B 4 Querung eines Quellbereichs südlich der B 244, parallel zur B 4 	ja	ja
3129-301 Bullenkuhle	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor ca. 400 m, zur Trasse ca. 1.400 m; Erdfall (130 m Durchmesser) mit Verlandungsmoor (LRT 7140) und Wacholderheide (LRT 5130) auf den Sandhängen, keine Anhang II-Art 	nein	nein

FFH-Gebiet	Korridor	Lagebeziehung	Vorprüfung	Verträglichkeitsprüfung
3231-301 Diesdorfer Wohld	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor ca. 1.200 m, zur Trasse > 2.100 m; Erhaltungsziele: Erlen- und Eschenwälder (LRT 91E0*), Kammolch 	nein	nein
3329-301 Rössenbergheide- Külsenmoor, Heiliger Hain	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor > 2.500 m 	nein	nein
3331-301 Hartauniederung zw. Lüdelsen und Ahlum	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor > 6.500 m 	nein	nein
3331-302 / 3230-331 Ohreaue	Ost	<ul style="list-style-type: none"> Tangierung (ca. 250 m Entfernung) und Querung der Ohre- bzw. Grenzgraben-Niederung nördlich des FFH-Gebietes Ohre-Querung westlich Haselhorst und Parallellage auf ca. 2,8 km, Entfernung 300 – 1.000 m 	ja	ja
3430-301 Vogelmoor	Mitte	<ul style="list-style-type: none"> unmittelbare Tangierung durch Trasse 	ja	ja
2526-332 Elbe zw. Gessthacht und Cuxhaven	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor > 10.000 m 	nein	nein
2627-331 Birken-Eichenwald bei Sangenstedt	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor > 5.000 m 	nein	nein
2727-332 Mausohrwochenstuben Elbeeinzugsgebiet	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor > 5.000 m 	nein	nein
2727-331 Laubwälder am Einemhof und Kranichmoor	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor > 2.500 m 	nein	nein
2830-332 Rotbauchunken- Vorkommen Strothe/ Alm- storf	Ost	<ul style="list-style-type: none"> Zerschneidung auf 400 m Länge, Verlegung der Trasse aus Gebiet prüfen 	ja	ja
2928-331 Bobenwald	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor ca. 250 m, zur Trasse > 1.500 m; Erhaltungsziel: Hainsimsen-Buchenwald (LRT 9110), keine Anh. II-Art 	nein	nein
2929-331 Kammolch-Biotop Mührgehege/ Ötzendorf	Ost	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zur Trasse über 1.000 m 	ja	nein
3031-331 Konau bei Braudel	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> Entfernung zum Planungskorridor > 4.000 m 	nein	nein

FFH-Gebiet	Korridor	Lagebeziehung	Vorprüfung	Verträglichkeitsprüfung
3130-331 Kammolch-Biotop nord-östlich Langenbrügge	Zentral	<ul style="list-style-type: none"> • unmittelbare Tangierung durch Trasse 	ja	ja
3229-331 Ise mit Nebenbächen	Süd-West, B 4	<ul style="list-style-type: none"> • Querung der Ise bei Wentorf • Querung der Ise nördlich von Gifhorn 	ja	ja
3329-331 Teichgut in der Oerreler Heide	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zum Planungskorridor > 2.000 m 	nein	nein
3329-332 Großes Moor bei Gifhorn	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zum Planungskorridor > 1.200 m 	nein	nein
Vogelschutzgebiet	Korridor	Lagebeziehung	Vorprüfung	Verträglichkeitsprüfung
2832-401 Niedersächsische Mittelteelbe	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zum Planungskorridor > 8.000 m 	nein	nein
2930-401 Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich	Ost	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung ca. 1500 m, aber Querung des IBA-Gebietes 	ja	ja
2931-401 Drawehn	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zum Planungskorridor > 9.000 m 	nein	nein
3032-401 / 3132-401 Landgraben- und Dumeniederung	außerhalb	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zum Planungskorridor > 1.500 m 	nein	nein
3227-401 Südheide und Aschauteiche bei Eschede	B 4	<ul style="list-style-type: none"> • nördlich Sprakensehl über 5,5 km in Parallellage zur östl. Gebietsgrenze und B 4, Entfernung 100 - 1.000 m 	ja	ja
3229-401 Schweimker Moor und Lüderbruch	Zentral	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung ca. 800 m (zwischen Planung und Gebiet liegt der Elbe-Seiten-Kanal) 	ja	ja
3429-401 Großes Moor bei Gifhorn	Mitte	<ul style="list-style-type: none"> • geringste Entfernung bei Westerbeck ca. 2.000 m zur Trasse 	ja	nein
3530-401 Barnbruch	B 4	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung nordwestlich Weyhausen über 1.200 m • unmittelbare Tangierung südöstlich Weyhausen auf bestehender A39 	ja	nein

Aufgrund der FFH-Vorprüfungen waren für 10 Natura 2000-Gebiete erhebliche Beeinträchtigungen nicht von vorneherein auszuschließen, so dass eine vertiefende FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wurde.

Im Rahmen der Verträglichkeitsprüfungen wurden für 7 FFH-Gebiete und 3 Vogelschutzgebiete die zu erwartenden Beeinträchtigungen aufgrund des Planungsstandes und der voraussehbaren Vermeidungsmaßnahmen sowie dem Wissenstand der Auswirkungsprognose und -bewertung ermittelt. Hierbei wurden für kein Natura 2000-Gebiet erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele festgestellt.

In die Variantenvergleiche und -entscheidungen der UVS sind die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen eingeflossen.

6.2 Verträglichkeit des Vorhabens mit Natura 2000

In 6 der 7 Bauabschnitte der A 39 sind im Zuge der Entwurfsplanung detailliert ausgearbeitete Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt worden. In den Abschnitten 1, 2 und 3 sind die Beeinträchtigungen unterschiedlicher Gewässer desselben FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ auf ihre Erheblichkeit hin zu untersuchen. In den Abschnitten 4, 5 und 7 ist jeweils ein FFH- bzw. Vogelschutzgebiet ausschließlich im jeweiligen Abschnitt betroffen. Für folgende Natura 2000-Gebiete wurde die Verträglichkeit mit dem Vorhaben untersucht:

- Abschnitt 1: Ilmenau als Teil des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“
- Abschnitt 2: Vierenbach als Teil des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“
- Abschnitt 3: Röbbelbach als Teil des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“
- Abschnitt 4: Vogelschutzgebiet „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“
- Abschnitt 5: Vogelschutzgebiet „Schweimker Moor und Lüderbruch“
- Abschnitt 7: FFH-Gebiet „Vogelmoor“

Da die FFH-Verträglichkeitsprüfung gebietsbezogen und nicht projektbezogen erfolgt, werden die Verkehrseinheiten 1-3 in der nachfolgenden Betrachtung zusammengeführt, dass das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ in Gänze beurteilt werden kann.

6.2.1 Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“

6.2.1.1 Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung

Das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331) ist 5.381 ha groß und deckt ein weit verzweigtes Gewässernetz ab, das von der A 39 in drei Bereichen (Ilmenau, Vierenbach und Röbbelbach) betroffen ist.

Der **Abschnitt 1 der A 39** quert die Ilmenau nördlich von Lüneburg in einem eher naturfernen Bereich. Im Bereich der Querrungsstelle ist ausschließlich das Gewässer mit den Uferböschungen geschützt. Von den zahlreichen Erhaltungszielen des gesamten FFH-Gebiets sind im Vorhabenbereich folgende Lebensraumtypen nach Anhang I und Arten nach Anhang II FFH-RL nachgewiesen oder angenommen:

- LRT 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe“

- Rapfen, Groppe, Bittelling, Flussneunauge und Bachneunauge
- Fischotter

Für die Querung der Ilmenauniederung sind umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Im FFH-Gebiet werden Flächenbeanspruchungen durch Brückenpfeiler und Bauflächen ebenso wie direkte Einleitungen der Fahrbahntwässerung vermieden. Das Niederschlagswasser wird über Regenrückhaltebecken gereinigt und gedrosselt eingeleitet, so dass im Vergleich zur aktuellen Situation eine Verbesserung zu erwarten ist. Das Brückenbauwerk ist ausreichend dimensioniert um die Durchgängigkeit der Niederung zu gewährleisten.

Mit der Erweiterung des Brückenbauwerks werden ca. 120 m² des LRT 6430 überspannt, was deutlich unter dem Orientierungswerte für erhebliche Beeinträchtigungen nach LAMBRECHT ET AL. (2007) liegt.

Hinzu kommt eine etwas erhöhte Verschattung des Gewässers als Lebensraum der Fischarten, wobei ein Lichtspalt zwischen den Brückenteilen hier entgegenwirkt.

Insgesamt sind aufgrund der sehr geringen zusätzlichen Betroffenheiten der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes keine erheblichen Beeinträchtigungen durch den 1. Abschnitt der A 39 zu erwarten.

Der **Abschnitt 2 der A 39** quert den Oberlauf des Vierenbachs in einem Abstand von ca. 260 m zum FFH-Gebiet. Zwischen dem FFH-Gebiet und der A 39 verläuft der Elbe-Seitenkanal (ESK). Der Vierenbach wird mit einem Rohrdurchlass von 1,7 m Durchmesser auf einer Länge von ca. 150 m unter dem Kanal unterführt.

Im potenziellen Wirkungsbereich des Abschnitts 2 der A39 wurden folgende Lebensraumtypen nach Anhang I und Arten nach Anhang II FFH-RL angesprochen:

- LRT 3260 „Flüsse der planaren und montanen bis alpinen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitriche-Batrachion“
- LRT 4030 „Trockene europäische Heiden“
- LRT *91D0 „Moorwälder“
- LRT *91E0 „Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)“

-
- Flussneunauge und Bachneunauge
 - Kammmolch
 - Fischotter

Aufgrund der Entfernung der Trasse zum FFH-Gebiet sind direkte Flächenverluste von den aufgeführten Lebensraumtypen ausgeschlossen. Jedoch wird der critical load für Stickstoffeinträge in den LRT 4030 „Trockene europäische Heiden“ überschritten. Aufgrund der geringen Größe der betroffenen Fläche (300 m²) und der geringen Zusatzbelastung durch die A 39 an der Gesamtbelastung des Lebensraumtyps sind jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen des LRT 4030 zu erwarten.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Arten des Anhangs II FFH-RL Fischotter, Flussneunauge, Bachneunauge und Kammmolch durch Individuenverluste sowie insbesondere bau- und betriebsbedingte Störungen sind unter Einbeziehung von Vermeidungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen (Querungsbauwerk, Entwässerung, Bauausführung) nicht zu erwarten.

Zusammenfassend können erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes durch den 2. Abschnitt der A 39 ausgeschlossen werden.

Der **Abschnitt 3 der A 39** quert den Röbbelbach zwischen den Ortslagen Groß Hesebeck und Röbbel. Um die Eingriffe in den Lebensraumtyp *91E0 zu minimieren, der hier nur als schmaler gewässerbegleitender Saum ausgebildet ist, wurde die Trasse nach Westen an den Ortsrand von Groß Hesebeck herangeschoben.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes des Abschnitts 3 der A 39 treten insbesondere die nachfolgend aufgeführten Lebensraumtypen des Anhangs I FFH-RL und die Arten des Anhangs II FFH-RL auf:

- LRT 3260 „Flüsse der planaren und montanen bis alpinen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitriche-Batrachion“
- LRT 9160 „Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald“
- LRT 9190 „Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit Quercus robur“
- LRT *91E0 „Auenwälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)“

- Groppe
- Kammolch
- Fischotter

Durch die Querung der Röbbelbachniederung gehen ca. 230 m² des prioritären LRT *91E0 verloren. Der geringe Flächenverbrauch ist bezogen auf den Gesamtbestand des LRT im FFH-Gebiet von 600 ha als Bagatelle anzusehen und d.h. unerheblich.

Erhebliche Beeinträchtigungen des LRT *91E0 auf einer Fläche von ca. 2,7 ha und des LRT 9160 auf einer Fläche von ca. 0,7 ha sind jedoch durch den verkehrsbedingten Stickstoffeintrag aufgrund der Überschreitung der Irrelevanzschwelle von 3 % der standortbezogenen critical loads möglich.

Der potenzielle Verlust von Lebensraum des Fischotters unterhalb der Brückenbauwerke liegt weit unter der artspezifischen Bagatellschwelle von 2,6 ha. Zudem gewährleisten die vorgesehenen Brückenbauwerke eine ausreichende Durchlässigkeit für die Art. Insgesamt ergeben sich somit keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Für den Kammolch sind bedingt durch die vorgesehene weiträumige Überbrückung des Röbbelbach keine dauerhaften erheblichen Beeinträchtigungen der Verbundfunktionen und der Eignung als Landlebensräume gegeben.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Groppe aufgrund übermäßiger Sedimenteinträge während der Bauphase sowie relevanter Schadstoffeinträgen im Zusammenhang mit der Regenwassereinleitung werden durch entsprechende Auflagen zur Bauausführung sowie zur Regenwasserrückhaltung vermieden.

Nach aktuellem Planungsstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung im Abschnitt 3 sind aufgrund von kleinflächigen LRT-Verlusten in Verbindung mit erhöhten Stickstoffeinträgen, die zur Überschreitung des critical loads führen, erhebliche Beeinträchtigungen des LRT *91E0 nicht auszuschließen. Ebenso sind erhebliche Beeinträchtigungen des LRT 9160 durch erhöhten Stickstoffeintrag möglich, sofern keine Schadensbegrenzungsmaßnahmen ergriffen werden. Eine Reduzierung des Stickstoffeintrages in die betroffenen Lebensraumtypen unter die Erheblichkeitsschwelle wäre grundsätzlich durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder eine Nutzungsextensivierung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen möglich.

Kumulative Wirkungen

Bei der Beurteilung erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen wurden zahlreiche kumulative Projekte berücksichtigt. Hierbei wurde geprüft welche Erhaltungsziele durch mehre Projekte beeinträchtigt werden könnten. Bei Lebensraumtypen und Arten die ausschließlich in dem detailliert untersuchten Bereich des einen oder anderen Vorhabens vorkommen, sind keine Summationswirkungen zu erwarten.

Erhebliche Beeinträchtigungen der bei mehreren Vorhaben potenziell beeinträchtigten Arten Fischotter, Bachneunauge, Flussneunauge und Groppe sowie der Kammmolch können in Verbindung mit den vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (u.a. aufgeweitete Brückenbauwerke, Entwässerungsplanung, schonende Bauausführung) ausgeschlossen werden.

6.2.1.2 Ergebnis der Ausnahmeprüfung

Ausmaß der erheblichen Beeinträchtigung

Die geplante Vorzugsvariante im Abschnitt 3 der A 39 kann ohne Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen zu erheblichen Beeinträchtigungen der LRT *91E0 „Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*“ und LRT 9160 „Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Hainbuchenwald“ durch verkehrsbedingten zusätzlichen Stickstoffeintrag führen (siehe Kap. 6.2.1.1), der langfristig schleichende Veränderungen in der Zusammensetzung der Lebensgemeinschaft auslösen und infolge dessen zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes führen kann.

Die verkehrsbedingte zusätzliche Stickstoffdeposition liegt im Mittel der gesamten FFH-Fläche bei 0,5 kg N/ha. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn werden max. 10,8 kg N/ha erreicht. Trotz der vergleichsweise geringen zusätzlichen Stickstoffeinträge ist eine Beeinträchtigung nicht auszuschließen.

Betroffen sind ca. 2,7 ha des prioritären LRT *91E0, was einen Anteil von < 0,5 % des Lebensraumtyps im FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ ausmacht. Der LRT 9160 ist auf ca. ca. 0,7 ha durch erhöhten Stickstoffeintrag betroffen, was einen Anteil von ca. 0,5 % des Bestandes spricht.

Alternativenvergleich

Als mögliche Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, wurden zur Linienfindung die nachfolgend dargelegten großräumigen Varianten betrachtet.

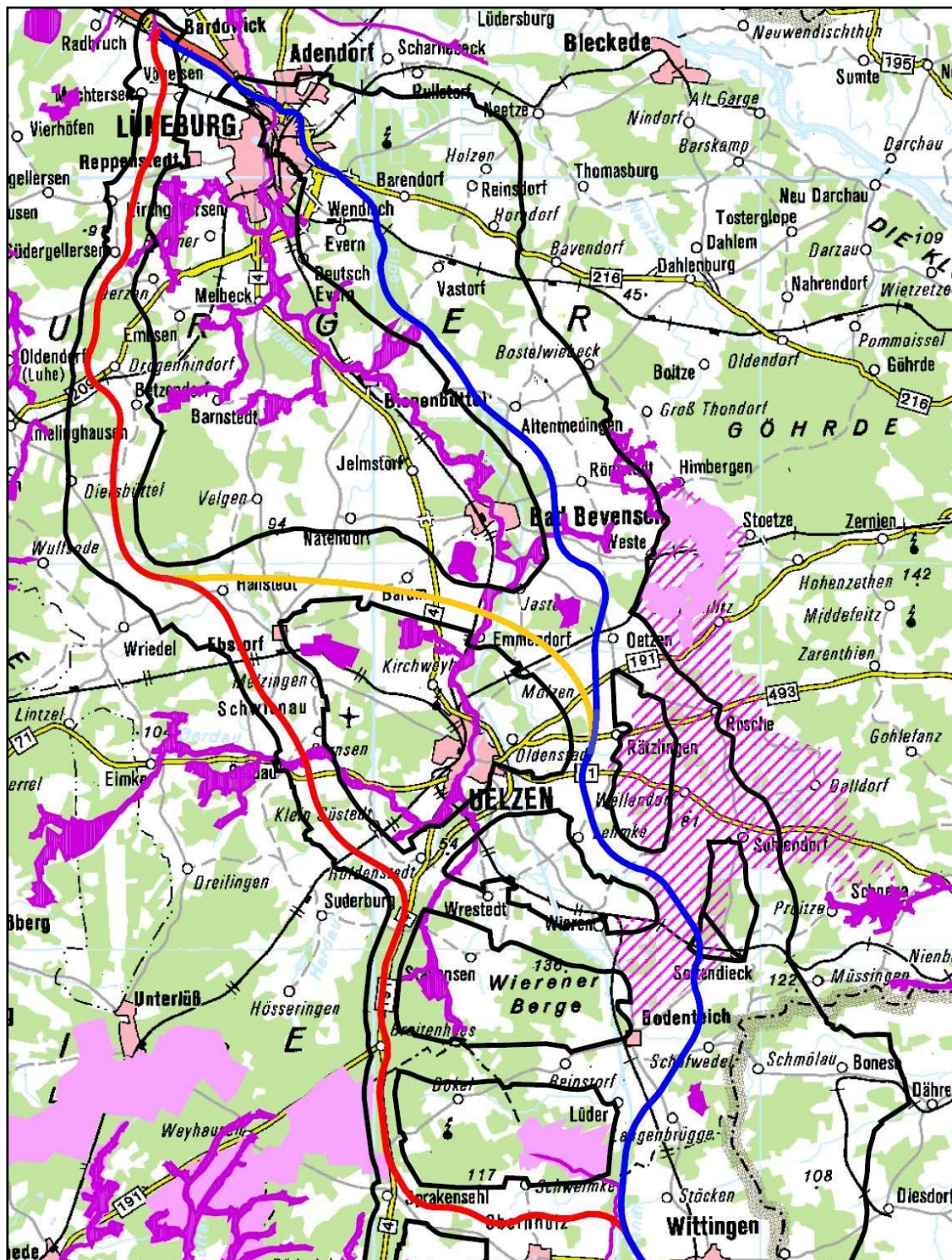


Abb. 6-2: Westvarianten zur Linienfindung der A 39**(GP1-18/1 = Rot/gelb; GP1-46/1 = rot; Vorzugslinie = blau)**

Die westlich von Bad Bevensen und Lüneburg verlaufende Variante GP1-18/1 führt zu höheren Beeinträchtigungen des prioritären Lebensraumtyps *91E0 als die Vorzugsvariante und beeinträchtigt darüber hinaus weitere Lebensraumtypen. Sie bietet damit keinerlei Vorteile für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 und ist auch hinsichtlich weiterer Umweltauswirkungen sowie der Kosten nachteiliger.

Die Variante GP 1-46/1, welche z. T. in Bündelung mit der B 4 westlich von Uelzen und Lüneburg verläuft, führt gleichfalls zu erheblichen, aufgrund der Nichtbetroffenheit von prioritären Lebensräumen allerdings etwas geringer zu wertenden Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes. In allen sonstigen für die Entscheidungsfindung maßgeblichen Belangen, einschließlich der Umweltauswirkungen und der Kosten, weist diese Trassenführung allerdings erhebliche Nachteile auf und wird daher als unzumutbar angesehen.

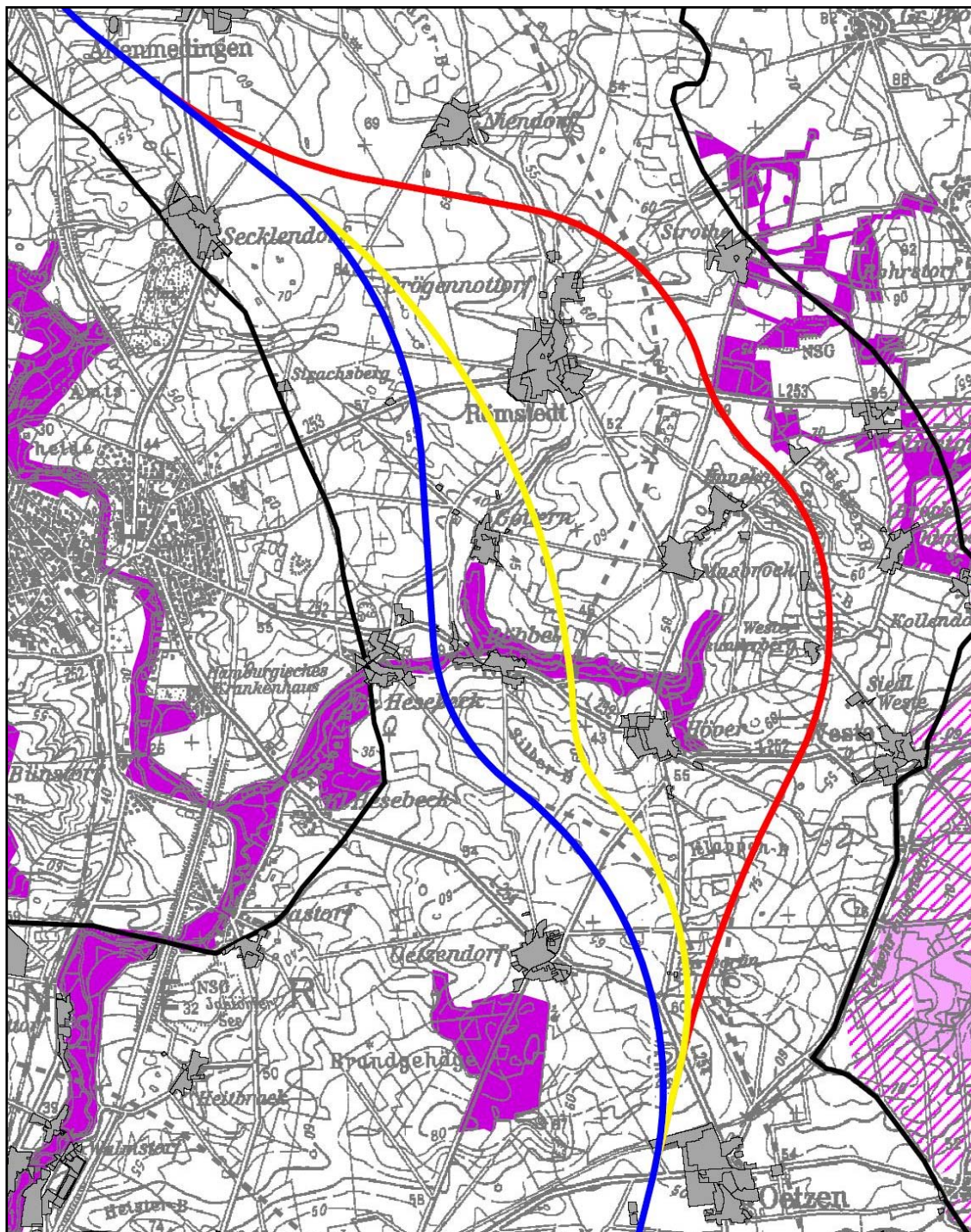


Abb. 6-3: Ostvarianten zur Linienfindung der A 39
(GP8-17/2 = gelb; GP8-17/3 = rot; Vorzugslinie = blau)

Die Variante GP8-17/2 verursacht gleichfalls Verluste des prioritären Lebensraumtyps *91E0, welche nicht wesentlich geringer sind als bei der Vorzugsvariante. Hervorgehoben werden die Entwicklungspotenziale für die Auwaldentwicklung in diesem Bereich, welche mit Realisierung der Variante GP8-17/2 stark eingeschränkt würden. Den vergleichsweise geringen Vorteilen unter FFH-Gesichtspunkten stehen artenschutzrechtliche Nachteile wie die Überbauung eines Kranichbrutplatzes, Nachteile bei den besonders entscheidungserheblichen Schutzgütern Wohnen, Pflanzen und Tiere sowie 5 % höhere Kosten gegenüber, weshalb die Trasse als unzumutbar anzusehen ist.

Variante GP8-17/3 umfährt das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“, tangiert aber das FFH-Gebiet „Rotbauchunken-Vorkommen Strothe/Almstorf. Erhebliche Beeinträchtigungen dieses Gebietes in Folge der Zerschneidung außerhalb gelegener Landlebensräume sowie der Zerschneidung von Funktionsbeziehungen zu Kammmolchvorkommen und Rotbauchunkenvorkommen außerhalb des Gebietes werden nicht ausgeschlossen. Die Variante weist allerdings Nachteile bei den besonders entscheidungserheblichen Schutzgütern Wohnen, Pflanzen und Tiere sowie 11 % höhere Kosten auf und ist damit als unzumutbar anzusehen.

Variante GP1-17/2 durchfährt das FFH-Gebiet an annähernd gleicher Stelle wie Variante GP8-17/2, verläuft dann aber westlich von Römstedt nach Norden. Die Beeinträchtigungen des LRT *91E0 sowie der besonderen Entwicklungspotenziale des betroffenen Bereichs sind somit vergleichbar. Hinsichtlich der weiteren Umweltbelange weist die Variante GP1-17/2 mit Ausnahme des Schutzgutes Kultur- und Sachgüter deutliche Nachteile gegenüber der Vorzugsvariante auf. Zudem liegen die Kosten um rd. 10 % höher. Insgesamt kann die Alternative damit als unzumutbar angesehen werden.

Ergänzend zu den vorstehend beschriebenen Varianten wurden zur Entwurfsplanung weitere Trassenführungen entwickelt, welche geringere Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet bzw. die prioritären Lebensräume erwarten lassen.

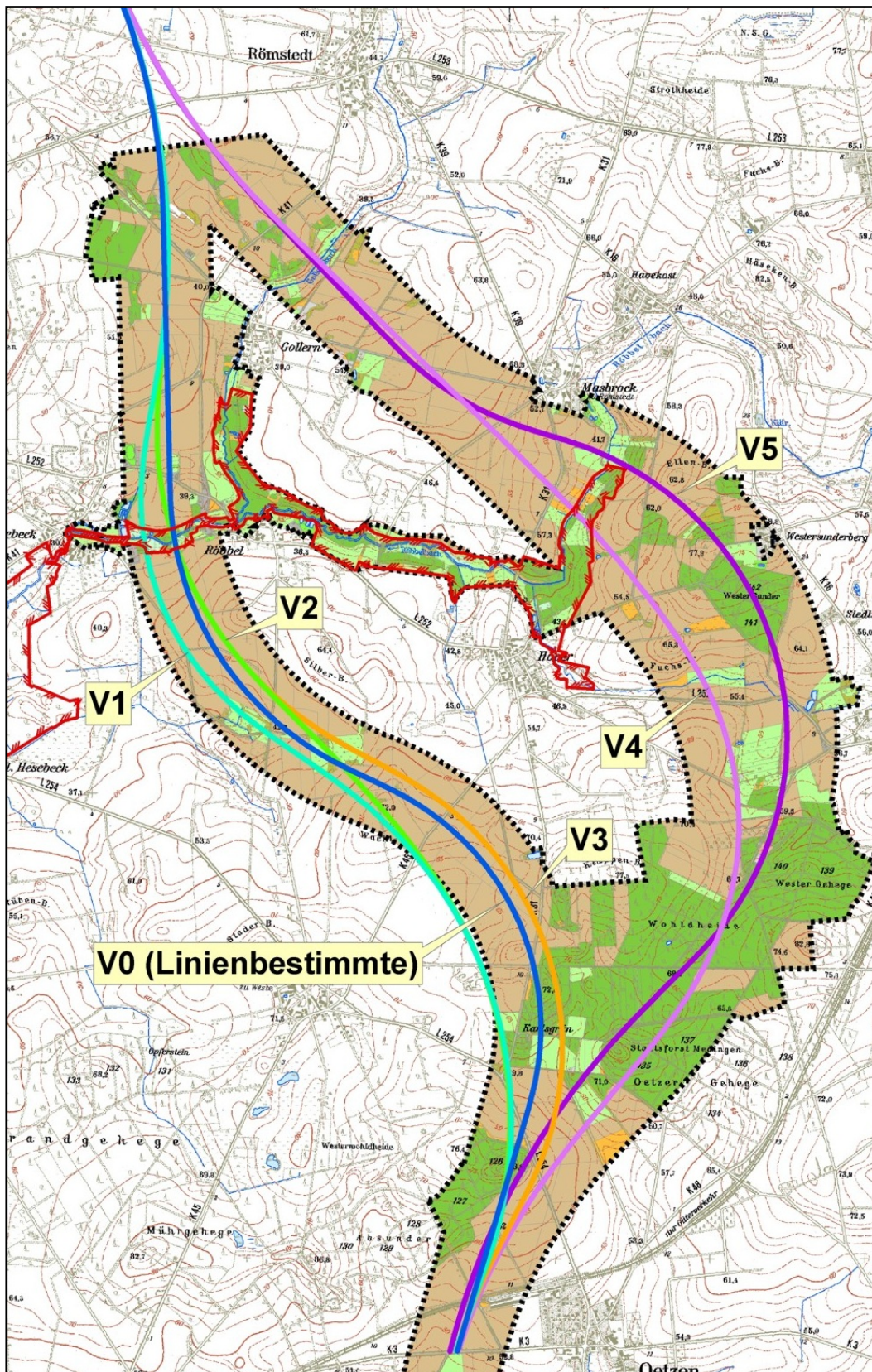


Abb. 6-4: Varianten zur Entwurfsplanung der A 39

Als günstigste Alternative und Vorzugstrasse ist Variante V1 anzusehen. Diese Trassenführung ist mit den geringsten Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen verbunden. Erhebliche Beeinträchtigungen für den prioritären Lebensraumtyp *91E0 und auch für den LRT 9160 könnten sich bei dieser Trassenführung ausschließlich durch den erhöhten Stickstoffeintrag ergeben. Der Umfang, der für die jeweiligen LRT kritisch belasteten Flächen fällt dabei unter allen Varianten am geringsten aus.

Nach derzeitigem Kenntnisstand liegen keine Hinweise vor, dass diese Trassenführung unzumutbar sein könnte, d. h. die Vorteile für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 außer Verhältnis zu den Nachteilen der Variante stehen. Als besonderes Problem sind allerdings die höheren Beeinträchtigungen für die Ortschaft Groß Hesebeck anzusehen, welche insbesondere durch geeignete Maßnahmen der Lärminderung soweit möglich vermindert werden müssen.

Die Ostvarianten (V4 und V5) scheiden aus, da sie gegenüber Variante V1 keine Vorteile für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 aufweisen und darüber hinaus in vielen anderen Aspekten nachteilig sind. Die Westvarianten (V0, V2 und V3) sind aufgrund ihrer als erheblich zu wertenden Flächenverluste des prioritären Lebensraumtyps *91E0 mit den höchsten Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet verbunden und daher nicht vorzugswürdig, da es mit Variante V1 eine Alternative gibt, mit der sich die Planungsziele an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie günstigeren Standort bzw. mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen.

Maßnahmen zur Kohärenzsicherung

Maßnahmen zur Kohärenzsicherung müssen im Regelfall zu dem Zeitpunkt funktionsfähig sein, an dem die Beeinträchtigung des betroffenen Gebiets eintritt. Ausnahmen sind möglich, wenn eine Gleichzeitigkeit aus naturschutzfachlichen Gründen nicht erforderlich ist, um den Beitrag des Gebiets zum Netz Natura 2000 zu sichern. Dies ist gegeben, wenn z.B. eine noch nicht vollständig entwickelte Lebensraumfläche nach einer anzugebenden Zeitspanne die eingetretenen Verluste mit Sicherheit ausgleichen wird und in der Zwischenzeit keine Schäden der Restflächen des Lebensraumtyps zu befürchten sind.

Unter dieser Maßgabe sind Kohärenzmaßnahmen zur Entwicklung von Auenwäldern (LRT *91E0) und Eichen-Hainbuchenwäldern (LRT 9160) angesichts der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Standortbedingungen als gut umsetzbar anzusehen.

Alternativ lassen sich die Stickstoff-Emissionen landwirtschaftlich genutzter Flächen durch Umwandlung von Acker in Naturschutz-Fläche (als Brache bzw. Sukzession) und Umwandlung von Acker in extensive Grünlandnutzung im Bereich des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ unter das Maß der verkehrsbedingten Zusatzbelastungen reduzieren.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Die mit der Vorzugsvariante der Entwurfsplanung verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ resultieren aus verkehrsbedingten Stickstoffeinträgen in den LRT *91E0 „Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*“ und den LRT 9160 „Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Hainbuchenwald“. Durch die Neuentwicklung beider Lebensraumtypen oder durch die Reduzierung landwirtschaftlicher Stickstoffeinträge wird die Kohärenz des ökologischen Netzes Natura 2000 durchgehend sichergestellt bleiben. Eine zeitliche Lücke ist auf Grund der nur langsam einsetzenden Veränderungen durch den zusätzlichen Stickstoffeintrag nicht zu erwarten.

Dem skizzierten Ausmaß der möglichen Beeinträchtigung des Schutzgebietes stehen die in Kap. 4.1 beschriebenen zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses an der A 39 in ihrer Gesamtheit gegenüber. Das Interesse der Allgemeinheit entspricht in seiner Nachhaltigkeit und Langfristigkeit der Zielqualität von Natura 2000. Zur Lösung der verkehrlichen und raumstrukturellen Defizitsituation steht keine andere vergleichbar geeignete Lösung zur Verfügung.

Aus den geschilderten Gründen überwiegt das öffentliche Interesse an dem Vorhaben A 39 und der nachhaltigen Beseitigung der strukturellen Defizitsituation im Planungsraum, zumal die Kohärenz des Netzes Natura 2000 durch die Umsetzung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen gewährleistet bleibt.

Zulässigkeit des Vorhabens im Abschnitt 3

Es wird festgestellt, dass die Vorzugstrasse der Entwurfsplanung der A 39 auch bei erheblicher Beeinträchtigung von zwei Erhaltungszielen im FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ zulassungsfähig ist.

6.2.2 Verträglichkeit mit dem Vogelschutzgebiet „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“

Das insgesamt 1.838 ha große Vogelschutzgebietes V 25 „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“ (DE 2930-401) besteht aus zwei Teilgebieten. Das nördliche Teilgebiet (1205 ha) befindet sich in den Gemeinden Himbergen, Stoetze, Weste, Oetzen und Rosche. 15 Km entfernt liegt das südliche Teilgebiet (633 ha) in den Gemeinden Wrestedt, Bad Bodenteich und Soltendieck. Beide Teilgebiete liegen innerhalb eines trockenen Höhenrückens des durch Grund- und Endmoränen geprägten Naturraums Ostheide. Das Gebiet hat herausragende Bedeutung als Brutgebiet für den Ortolan. Ebenfalls wertbestimmend für das Gebiet ist das Vorkommen der Heidelerche.

Das Vogelschutzgebiet selbst wird durch das Vorhaben der A 39 nicht tangiert, da es sich weit außerhalb des Störradius befindet. Somit können unmittelbare erhebliche Auswirkungen auf die, für die Erhaltungsziele des Schutzgebietes maßgeblichen Bestandteile des EU-Vogelschutzgebietes grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Aufgrund der geographischen Lage der Vorkommen und der besonderen Brutbiologie des Ortolans ist jedoch ein funktionaler Zusammenhang zwischen den im Umfeld der geplanten Trasse vorhandenen Strukturen, die als Lebensstätten für den Ortolan fungieren, und dem Vogelschutzgebiet anzunehmen. Außerhalb des EU-Vogelschutzgebietes werden durch das Vorhaben voraussichtlich 29 Reviere des Ortolans in unterschiedlicher Intensität betroffen sein. Dies entspricht über 15 % des Bestandes, der im Untersuchungsraum der A 39 im 4. Abschnitt nachgewiesen wurde.

Um eine erhebliche Beeinträchtigung des Ortolans im Vogelschutzgebiet zu vermeiden, wurden Schutz- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, die im unmittelbaren Umfeld der betroffenen Reviere die Habitateigenschaften deutlich verbessern und somit geeignet sind, bereits vor dem Eingriffszeitpunkt, in räumlich-funktionalem Zusammenhang entsprechende Lebensraumbedingungen für den Ortolan zu schaffen, so dass ein „Ausweichen“ möglich ist. Die negativen Rückwirkungen auf den Erhaltungszustand der Art im Schutzgebiet lassen sich hierdurch deutlich verringern, so dass keine erblichen Beeinträchtigungen hinsichtlich des Ortolans verbleiben.

Im Umfeld des EU-Vogelschutzgebiets sind derzeit keine weiteren gefestigten Planungen vorhanden, deren Auswirkungen im Zusammenwirken mit dem betrachteten Vorhaben zu berücksichtigen wären.

Insgesamt sind somit mit dem Neubau der A 39 im Planungsabschnitt 4 keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes DE 3229-401 „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“ verbunden. Im Hinblick auf die Belange von Natura 2000 ist das Vorhaben damit zulässig.

6.2.3 Verträglichkeit mit dem Vogelschutzgebiet „Schweimker Moor und Lüderbruch“

Das Zentrum des insgesamt 845 ha großen EU-Vogelschutzgebietes „Schweimker Moor und Lüderbruch“ (DE 3229-401) bildet der weitgehend durch Torfabbau beeinflusste, wiedervernässte Hochmoorkomplex des Schweimker Moores. Das Gebiet ist einer der bedeutendsten niedersächsischen Kranichbrutplätze. Das Schweimker Moor stellt auch ein sicheres Rastgebiet für durchziehende Kraniche dar. Während der Zugzeit rasten große Trupps Kraniche aus Skandinavien und Osteuropa in Niedersachsen.

Das Vogelschutzgebiet selbst wird durch die A 39 nicht tangiert, es wird in einer Entfernung von über 900 m östlich umfahren. Zwischen dem Schutzgebiet und der A 39 verläuft der Elbe-Seiten-Kanal.

Im Wirkungsbereich des Abschnitts 5 der A39 kann ausschließlich der Kranich potenziellen betroffen sein.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Kranichs sind aufgrund der bau- und betriebsbedingten Störungen von Äsungsflächen durch den Abschnitt 5 der A 39 allerdings nicht zu konstatieren. Das Vogelschutzgebiet selbst ist mit seinen wichtigen Brut-, Nahrungs- und Rasthabitaten gar nicht betroffen. Beeinträchtigt werden lediglich einige Äsungsflächen außerhalb des Schutzgebietes, die jedoch keine für dieses Gebiet essenziellen Nahrungsflächen darstellen. Eine Schwächung der brütenden und rastenden Kranichpopulation(en) im Vogelschutzgebiet kann daher vorhabensbedingt ausgeschlossen werden.

Es ergeben sich daher keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes DE 3229-401 „Schweimker Moor und Lüderbruch“. Die Verträglichkeit des Projektes mit den Maßgaben der Vogelschutzrichtlinie ist gegeben.

6.2.4 Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Vogelmoor“

Zwischen Ehra und Barwedel liegt das FFH-Gebiet „Vogelmoor“ (DE 3430-301) mit einer Größe von ca. 273 ha. Im Gebiet sollen naturnahe Birken-Moorwälder im Komplex mit waldfreien Übergangsmoor-Stadien sowie artenreiche Grünland-Komplexe (u.a. mit kalkarmen Pfeifengras-Wiesen und mageren mesophilen Mähwiesen) geschützt und entwickelt werden. Folgende Lebensraumtypen nach Anhang I und Arten nach Anhang II FFH-RL sind im Standarddatenbogen geführt:

- LRT 3110 Oligotrophe, sehr schwach mineralische Gewässer der Sandebenen
- LRT 3160 Dystrophe Seen und Teiche
- LRT 6230 Artenreiche montane Borstgrasrasen (und submontan auf dem europäischen Festland) auf Silikatböden
- LRT 6410 Pfeifengraswiesen auf kalkreichen, torfigen und tonig-schluffigen Böden
- LRT 6510 Magere Flachland-Mähwiesen
- LRT 7140 Übergangs- und Schwinggrasmoore
- LRT 7150 Torfmoor-Schlenken
- LRT 9190 Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*
- LRT 91D0 Moorwälder

- Schwimmendes Froschkraut
- Kammmolch.

Der 7. Bauabschnitt der A 39 umgeht das FFH-Gebiet im Westen mit einem Abstand von mind. 250 m. Die geplante Autobahntrasse verläuft auf Höhe des Vogelmoors größtenteils im Wald und ist somit abgeschirmt.

Bau- und anlagebedingte Flächenbeanspruchungen innerhalb der Abgrenzungen des FFH-Gebietes sind aufgrund der Entfernung des Vorhabens ausgeschlossen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen von FFH-Lebensraumtypen durch Schad- und Nährstoffeinträge über den Luftpfad können aufgrund der Ergebnisse eines speziell zu dieser Fragestellung angefertigten Schadstoffgutachtens ausgeschlossen werden. In diesem Zusammenhang wurden auch mögliche kumulative Wirkungen mit anderen Stickstoff emittierenden landwirtschaftlichen Betrieben, Bauvorhaben, Plänen und Projekten berücksichtigt. Aufgrund

des vorgesehenen Entwässerungskonzeptes sind desweiteren keine Einträge über die Vorflut „Bullergraben“ gegeben.

Bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der wertgebenden Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie sowie der charakteristischen Arten sind wegen der großen Entfernung der Trasse zu den entsprechenden Lebensräumen ebenfalls nicht gegeben.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass die Projektwirkungen durch den Neubau der BAB A 39 keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 3430-301 „Vogelmoor“ verursachen. Damit bleibt die Bedeutung des Gebietes für das europäische Schutzgebietsnetz NATURA 2000 uneingeschränkt erhalten. Die Verträglichkeit des Projektes mit den Maßgaben der FFH-Richtlinie ist gegeben.

6.2.5 Zusammenfassung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen

Eine Übersicht über die Ergebnisse der abschnittsbezogen erarbeiteten FFH-Verträglichkeitsprüfungen gibt die folgende Tabelle.

Tab. 6-2: Zusammenstellung der Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen

FFH-Gebiet	Abschnitt	Lagebeziehung	Ergebnis
2628-331 Ilmenau mit Nebenbächen	Abschnitt 1	Querung Ilmenau	<ul style="list-style-type: none"> • Überbauung von 120 m² des LRT 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren“ Keine erheblichen Beeinträchtigungen aller Erhaltungsziele des FFH-Gebietes
	Abschnitt 2	Abstand >230 m	<ul style="list-style-type: none"> • Stickstoffeintrag auf 300 m² in den LRT 4030 „Trockene europäische Heiden“ Keine erheblichen Beeinträchtigungen aller Erhaltungsziele des FFH-Gebietes
	Abschnitt 3	Querung Röbelbach	<ul style="list-style-type: none"> • Verlust von 270 m² des LRT *91E0 „Auenwälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior“ • Stickstoffeintrag auf 2,7 ha in den LRT *91E0 „Auenwälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior“ • Stickstoffeintrag auf 0,7 ha in den LRT 9160 „Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Hainbuchenwald“ Ggf. erhebliche Beeinträchtigungen der LRT *91E0 und LRT 9160 Keine erheblichen Beeinträchtigungen der weiteren Erhaltungsziele des FFH-Gebietes Vorhaben ist zulassungsfähig, da die Ausnahmegründe (überwiegend öffentliches Interesse, keine zumutbaren Alternativen, geeignete Kohärenzmaßnahmen) vorliegen
3430-301 Vogelmoor	Abschnitt 7	Abstand >250 m	Keine erheblichen Beeinträchtigungen aller Erhaltungsziele des FFH-Gebietes

Vogelschutzgebiet			
2930-401 Ostheide bei Him- bergen und Bad Bodenteich	Abschnitt 4	Abstand >1 km	<ul style="list-style-type: none"> • Beeinträchtigung von Ortolan-Lebensräumen au- ßerhalb des Schutzgebietes Aufgrund von Schutz- und Kompensationsmaß- nahmen im Umfeld der beeinträchtigten Ortolan- Lebensräumen außerhalb des Schutzgebietes keine erheblichen Beeinträchtigungen aller Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes Vorhaben ist zulassungsfähig, da die Ausnahme- gründe (überwiegend öffentliches Interesse, keine zumutbaren Alternativen, geeignete Kohärenz- maßnahmen) vorliegen
3229-401 Schweimker Moor und Lüderbruch	Abschnitt 5	Abstand >900 m	Keine erheblichen Beeinträchtigungen aller Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes

Aufgrund der durchgeführten Verträglichkeitsprüfungen für die von der A 39 betroffenen Natura 2000-Gebiete sowie der zum aktuellen Planungsstand vorsorglichen Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ ist das Vorhaben im Hinblick auf den europäischen Gebietsschutz abschnittsübergreifend zulassungsfähig.

6.3 Berücksichtigung der Stellungnahme des BMU zur Linienbestimmung

Mit Schreiben vom 11.07.2008 hat das BMU im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens für den Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg zu den „FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen“ gegenüber dem BMVBS eine Stellungnahme abgegeben.

Rechtsmethodische Bewertung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen

Die Einschätzungen des BMU beruhten auf dem Planungsstand der Vorplanung und gingen in ihrer Beurteilung von Bewertungsmaßstäben aus, die zur Zeit der Gutachtenerstellung noch nicht vorlagen. Desweiteren sind eine Reihe von Veränderungen zu konstatieren, die zur Überprüfung aller bisherigen Ergebnisse von FFH-Verträglichkeitsprüfungen geführt haben:

- Die Entwurfstrasse ist gegenüber der bisher linienbestimmten Trasse vielfach optimiert worden, im Bereich von Natura 2000-Gebieten in aller Regel zur Verbesserung der Schadensbegrenzung.
- Die Verträglichkeitsprüfungen erfolgten durchweg auf der Grundlage aktualisierter Bestandsaufnahmen zu den Gebieten und ihren Erhaltungszielen, so dass auch die charakteristischen Arten einbezogen werden konnten.

- Die methodischen Vorgehensweisen sind auf Grund der fortschreitenden Rechtsprechung des EuGH und des BVerwG sowie dem wissenschaftlich/technischen Fortschritt angepasst worden, wobei insbesondere die Ermittlung der Betroffenheit von Vögeln durch Verkehrslärm (s. Garniel u.a. 2010) mit neuen Maßstäben durchgeführt und das Thema der Stickstoffeinträge in nährstoffarme Lebensraumtypen als relevanter Wirkfaktor qualifiziert und mit ausreichende immissionstechnischer Datengrundlage hinreichend genau in die Betrachtungen eingeführt wurde.
- Die zur Entwurfsplanung durchgeführten Verträglichkeitsuntersuchungen erfolgten unter Berücksichtigung der Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP (Lambrecht, Trautner 2007).
- Die Verträglichkeitsprüfungen berücksichtigen die aktuell zugelassenen oder planerisch ausreichend verfestigten Pläne und Projekte hinsichtlich möglicher Kumulation von Auswirkungen.

Entsprechend sind auch die nachfolgenden Beurteilungen des BMU zu den FFH-Verträglichkeitsprüfungen neu zu bewerten. Die Bezugnahme an dieser Stelle wird auf solche Aspekte beschränkt, die seinerzeit zu deutlich unterschiedlichen Auffassungen geführt hatten.

FFH-Gebiet DE 2628-331 „Ilmenau mit Nebenbächen“

Entgegen der zur Vorplanung vorgelegten FFH-VP kam das BMU seinerzeit zu der Auffassung, dass von einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes auszugehen sei.

Aus heutiger Sicht ist festzustellen, dass aufgrund der zwischenzeitlichen Etablierung der critical loads als geeignete Beurteilungsgrundlage für eutrophierende Stickstoffeinträge, erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes im Abschnitt 3 noch nicht abschließend auszuschließen sind. Dementsprechend ist eine vorsorgliche Ausnahmeprüfung durchgeführt worden (siehe Kap. 6.2.1.2).

FFH-Gebiet DE 3430-301 „Vogelmoor“

Mit der Verschiebung der Trasse nach Westen können erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes ausgeschlossen werden.

Vogelschutzgebiet DE 3229-401 "Schweimker Moor und Lüderbruch"

Die Verträglichkeitsprüfung bestätigt die Ergebnisse zur Linienbestimmung, dass erhebliche Beeinträchtigungen mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

7 Artenschutz

Gemäß § 44 (1) BNatSchG ist es verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Grundsätzlich ist es die Aufgabe der Entwurfsplanung im Rahmen der Konzentrationswirkung der dort getroffenen Entscheidung die gesetzlichen Anforderungen des speziellen Artenschutzes vollständig und abschließend zu berücksichtigen.

Aufgrund des weichenstellenden Charakters der Variantenentscheidung in Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung, können hieraus unter Umständen erhebliche Risiken für die nachfolgende Planfeststellung resultieren, sofern der Artenschutz in der frühen Planungsphase außer Acht gelassen wird. Die Bestandsermittlung erfolgt in einem der Planungsstufen der Linienfindung angemessenen Maßstab. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass im nachfolgenden Zulassungsverfahren vertiefende Untersuchungen anzustellen sind und die gewählte Linie entsprechend diesen Erkenntnissen noch optimiert werden kann.

Die weiterzuverfolgende Linie soll im Regelfall keine Arten beeinträchtigen, bei denen die Gefahr besteht, dass sich deren Erhaltungszustand trotz vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen projektbedingt verschlechtern wird.

7.1 Berücksichtigung der Artenschutzbelange zum Raumordnungsverfahren

Im Rahmen der Linienfindung zum Raumordnungsverfahren wurden keine einzelartsspezifischen Betrachtungen im Sinne eines Artenschutzbeitrags vorgenommen. Die gewählte Linie der A 39 ist allerdings aus dem stufenweise geführten Planungsprozess der Umweltverträglichkeitsstudie heraus entwickelt worden. Im Rahmen der UVS richtete sich das Hauptaugenmerk der Bestandserfassung auf die Ermittlung der für die lokalen Populationen der (empfindlichen) Arten essenziellen Habitats und Strukturen. Die Belange des Artenschutzes wurden wie folgt berücksichtigt:

- Zunächst wurde eine umfangreiche faunistische Datenrecherche bei den Naturschutzbehörden, den vor Ort aktiven Naturschutzverbänden sowie weiteren Orts- und Gebietskennern durchgeführt und die verfügbare Literatur über den Raum ausgewertet.
- Auf Basis der so ermittelten und verfügbaren Daten wurde zur Schließung von Informationsdefiziten die Durchführung von faunistischen Sonderuntersuchungen für die Artengruppen der Brut- und Rastvögel, der Amphibien und der Libellen im Jahre 2005 mit den Fachbehörden und Verbandsvertretern abgestimmt. Die Untersuchungen konnten auf die Ergebnisse einer im Jahr 2004 flächendeckend durchgeführten Biotoptypenkartierung zurückgreifen.
- Weiterhin erfolgte eine flächendeckende faunistische Grundbewertung, bei der die Bedeutung und das Potenzial des Untersuchungsraumes für Arten und Artengruppen, deren Habitatansprüche gut bekannt sind und deren Vorkommen eng mit bestimmten Biotoptypen korrelieren, abgeleitet wurden. Folgende Tierartengruppen wurden auf der Basis der Biotoptypenkartierung bewertet:
 - 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).

So haben insbesondere naturnahe, extensiv genutzte und strukturreiche Biotoptypen bzw. Biotoptypenkomplexe mit hoher Grenzliniendichte sowie Biotoptypen an extremen Standorten eine sehr hohe Bedeutung für seltene und gefährdete Arten bzw. Artengemeinschaften. Hierzu zählen vor allem trockene Standorte (wie z.B. Heiden, Sandtrockenrasen), nasse Standorte (z.B. Nasswiesen, Moore) und strukturreiche alte bzw. historische Waldstandorte (z.B. Auwälder). Biotoptypen, die stark anthropogen geprägt oder intensiv genutzt werden (z.B. Äcker, Intensivwiesen, Siedlungsbiotope), sind dagegen im Allgemeinen wesentlich strukturärmer, zeigen eine geringe biologische Vielfalt und haben ein wesentlich geringeres Potenzial für das Vorkommen seltener und geschützter Tierarten.

Die Ergebnisse der Untersuchungen sind innerhalb der Raumordnungsunterlagen in getrennten Kartierberichten dokumentiert und ergebnisorientiert in der Bestandsdarstellung und der Auswirkungsprognose der Umweltverträglichkeitsstudie dargestellt.

Mit den Entscheidungen für die jeweils umweltfachlich günstigste Alternative in den Variantenvergleichen zur Linienfindung sowie der Bestätigung der Vorzugslinie durch die landesplanerische Feststellung und die Linienbestimmung (s. Kap. 5) ist fachlich plausibel davon auszugehen, dass auch die Artenschutzkonflikte in der Summe bereits frühzeitig soweit wie möglich vermieden wurden.

Über das Schutzgut Tiere sind die artenschutzrechtlichen Belange unmittelbar in die Variantenvergleiche und -entscheidungen der UVS eingegangen. Bei einer hohen Konfliktdichte und entscheidungserheblichen Unterschieden zwischen den verglichenen Varianten ist stets die Alternative mit den geringeren Beeinträchtigungen im Schutzgut Tiere weiterverfolgt worden.

7.2 Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfungen in den Planungsabschnitten

Zur planungsrechtlichen Abhandlung des besonderen Artenschutzes wurde in jedem Planungsabschnitt ein Artenschutzbeitrag nach einheitlicher Methodik erstellt. Mit dem Artenschutzbeitrag wird für jede vom Vorhaben betroffene europäisch geschützte Art (Arten nach Anhang IV FFH-RL und europäischen Vogelarten nach Art. 1 VSchRL)² festgestellt, ob die einschlägigen Verbotstatbestände erfüllt werden. Bei der fachlichen Prüfung der sog. Zugriffsverbote werden Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (A_{CEF}) einbezogen. Ist im Hinblick auf die europäisch geschützten Arten ein Verstoß gegen die Verbotstatbestände nicht zu vermeiden und nicht vorgezogen auszugleichen, sind die artenschutzrechtlichen Verbote im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu überwinden. Die aus artenschutzrechtlicher Sicht erforderlichen Vermeidungs- oder vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen werden über die Einbindung in den LBP planfestgestellt.

Die Artenschutzbeiträge liegen in den einzelnen Abschnitten vor oder sind in Bezug auf die Prüfung der Verbotstatbestände soweit fortgeschritten, dass die Ergebnisse hinreichend sicher den Schluss zulassen, dass aus artenschutzrechtlicher Sicht dort keine unüberwindbaren Hindernisse zu erwarten sind.

7.2.1 Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 1

Bei der artenschutzrechtlichen Prüfung im Abschnitt 1 ist zu beachten, dass die A 39 ein Ausbau der stark befahrenen 4-streifigen B 4 darstellt. Eine Neubelastung erfolgt somit nur auf dem letzten km dieses Abschnittes, wo die geplante A 39 von der vorhandenen Bundesstraße abschwenkt.

Insbesondere aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen kann das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für den Großteil der Arten ausgeschlossen werden.

² Hinweis: Da eine Rechtsverordnung gemäß § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht vorliegt, beziehen sich die artenschutzrechtlichen Betrachtungen auf die europäisch geschützten Arten nach Anhang IV der FFH-RL und die europäischen Vogelarten nach Art. 1 der VSchRL.

Für den Neuntöter und den Haussperling werden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) umgesetzt, mit denen geeignete Bruthabitate ohne zeitliche Funktionslücke neu zur Verfügung gestellt. Die Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte bleibt so im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Ausschließlich für den Baumpieper, die Feldlerche, die Heidelerche und die Nachtigall kann das Eintreten der Schädigungs- und Störungsverbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden.

Im Bereich der Illmenau-Brücke werden zwei Reviere der Nachtigall baubedingt in Anspruch genommen. Von Heidelerche und Baumpieper werden je ein Revier an der geplanten Anschlussstelle mit der B 216 beansprucht. Die Feldlerche ist mit einem Revier im Bereich der AS Lüneburg-Nord sowie mit drei Revieren im Bereich der AS B 216 betroffen.

Für die Feldlerche, die Heidelerche und die Nachtigall sind Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population vorgesehen (FCS-Maßnahmen), da eine Umsetzung von CEF-Maßnahmen im räumlichen Umfeld nicht möglich ist. Bei der Nachtigall kommt hinzu, dass eine zeitliche Funktionslücke bei der Herrichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht auszuschließen ist. Für den Baumpieper kann aufgrund der derzeit günstigen Bestandssituation auch ohne die Umsetzung von FCS-Maßnahmen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population im Naturraum ausgeschlossen werden.

Die Ausnahmeprüfung kommt unter Berücksichtigung der vorgesehenen FCS-Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass sich der Erhaltungszustand der Arten nicht verschlechtert, zumutbare Alternativen aufgrund der Variantenvergleiche zur Linienfindung sowie der Untersuchungen zur Ausbaurichtung im Rahmen der Entwurfsplanung nicht vorliegen und zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind.

Hinsichtlich des Baumpiepers, der Feldlerche, der Heidelerche und der Nachtigall können daher die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG dargelegt werden.

7.2.2 Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 2

Im Abschnitt 2 der A 39 kann das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für den Großteil der Arten nicht konstatiert werden, so dass eine Ausnahmeprüfung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG entbehrlich ist.

Für den Baumpieper, den Pirol und den Schwarzspecht werden die Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt. Insbesondere die verkehrsbedingten Störungen führen zu einer mittelbaren Beschädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Aufgrund der umgebenden Habitatausstattung sowie der in Bezug zu der jeweiligen Nachweisdichte im Untersuchungsraum relativ hohen Betroffenheitsumfänge kann ein Ausweichen auf andere Bereiche (Wahrung der Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG) nicht mit hinreichender Sicherheit prognostiziert werden.

Für den Baumpieper können vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nicht in ausreichender Fläche zur Verfügung gestellt werden, da eine Kartierung ausgewählter Maßnahmensuchräume ergeben hat, dass zahlreiche der für CEF-Maßnahmen geeigneten Flächen durch den Baumpieper bereits besiedelt sind, da dieser im Untersuchungsraum ein weit verbreiteter Brutvogel in teils hohen Siedlungsdichten ist. In den offenen, landwirtschaftlich genutzten Flächen würden weitere Schutzmaßnahmen für den Baumpieper zudem Zielkonflikte in Bezug auf andere (gefährdete) Vogelarten wie Feldlerche und Kiebitz auslösen.

Für den Pirol und den Schwarzspecht können Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der langen Entwicklungsdauer nicht ohne zeitliche Funktionslücke durchgeführt werden. Somit ist eine Beschädigung / Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Baumpiepers, des Pirols und des Schwarzspechtes gegeben.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen FCS-Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Populationen des Baumpiepers und des Pirols, die Lebensräume für die Arten aufwerten, bzw. schaffen, wird davon ausgegangen, dass sich der aktuelle Erhaltungszustand der Populationen im Naturraum nicht verschlechtert. Für den Schwarzspecht kann aufgrund der derzeit sehr günstigen Bestandssituation auch ohne die Umsetzung von FCS-Maßnahmen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population im Naturraum ausgeschlossen werden.

Die Ausnahmeprüfung kommt weiterhin zu dem Ergebnis, dass zumutbare Alternativen aufgrund der Variantenvergleiche zur Linienfindung sowie der Trassenoptimierungen im Rahmen der Entwurfsplanung nicht vorliegen und zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind.

Durch keine der zur Planfeststellung untersuchten und verworfenen Varianten hätten die Verbotstatbestände für den Baumpieper, den Pirol und den Schwarzspecht vermieden werden können, so dass die Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für die genannten Arten dargelegt werden können.

7.2.3 Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 3

Im Abschnitt 3 ergeben sich artenschutzrechtliche Konflikte im Wesentlichen mit Vogelarten der Feldfluren, des Halboffenlandes, der Niederungen sowie im geringen Umfang des Waldes. Weitere artenschutzrechtlich relevante Arten(gruppen) sind Fledermäuse, Amphibien sowie Fischotter, Schlingnatter, Zauneidechse und Grüne Keiljungfer.

Die meisten Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen vermieden.

Sofern eine Ausnahme bei waldbewohnenden Arten erforderlich sein sollte, da deren Habitate ggf. schwieriger wiederherzustellen sind, ergeben sich aufgrund der durchgeführten Trassenoptimierungen zur Minimierung der Waldinanspruchnahme keine zumutbaren Alternativen.

Trotz vorgesehener Habitatverbesserungen beiderseits der Trasse kann aufgrund von Zerschneidungseffekten die Erforderlichkeit einer Ausnahme für Kammmolch und Laubfrosch derzeit noch nicht ausgeschlossen werden. Da die Trassenführung so gelegt wurde, dass besondere räumliche Konzentrationsbereiche der Vorkommen umgangen werden, ergibt sich auch hieraus keine alternative Trassenführung.

Grundsätzlich wird es möglich sein den Zauneidechsenkonflikt durch CEF-Maßnahmen soweit zu minimieren, so dass eine artenschutzrechtliche Ausnahme ggf. nur aufgrund des Tötungsrisikos bei der Baufeldräumung erforderlich werden könnte.

Die Zerschneidungseffekte bei den Fledermäusen werden mit den vorgesehenen Maßnahmen soweit minimiert, dass keine Verbotstatbestände eintreten.

Vor dem Hintergrund der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind im Abschnitt 3 der A 39 keine artenschutzrechtlichen Konflikte absehbar, welche das Vorhaben in Frage stellen oder zu einer anderen Trassenalternative mit Auswirkungen auf andere Planungsabschnitte führen.

Aufgrund des Betroffenheitsumfangs und der vorzusehenden FCS-Maßnahmen bei den ggf. verbleibenden unvermeidbaren Verbotstatbeständen einzelner Arten kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes deren Populationen zum jetzigen Zeitpunkt ausgeschlossen werden.

7.2.4 Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 4

Im Abschnitt 4 der A 39 sind für 31 Vogelarten, für 13 Fledermausarten und den Fischotter, für drei Amphibienarten (Kammolch, Kreuzkröte und Laubfrosch) sowie die Zauneidechse die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG artbezogen überprüft worden.

Von besonderer Bedeutung aufgrund der hohen Betroffenheit ist der **Ortolan**.

Im Zuge der Erarbeitung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren wurde festgestellt, dass der in Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie geführte Ortolan (*Emberiza hortulana*) in den Planungsabschnitten 3, 4, 5 und 9 in unterschiedlichem Maß vom Vorhaben durch Verlust und Beeinträchtigung seiner Lebensstätten betroffen sein wird.

Hieraus resultieren sowohl Konflikte im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Vorschriften gemäß §§ 44 BNatSchG als auch im Hinblick auf den Gebietsschutz des EU-Vogelschutzgebietes „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“ (DE 2930-401), für dessen Erhaltungsziele die Art maßgeblicher Bestandteil ist (vgl. Kap. 6.2.2).

Das Vorhaben quert den geschlossenen Bestand des Ortolans am westlichen Rand des Verbreitungsgebietes der Art. In Kombination mit der besonderen Biologie des Ortolans, wird in einer gesonderten Unterlage die Bewältigung der hieraus resultierenden naturschutzfachlichen Problematik dargestellt.

Neben der Darstellung des Bestandes des Ortolans im Planungsraum des Vorhabens und der daraus abzuleitenden Konfliktlage beinhaltet die Unterlage vor allem die Planung von Maßnahmen, mit denen sowohl das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen abgewendet als auch sichergestellt werden kann, dass es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes kommt.

Für die Planungsabschnitte 3, 4, 5 und 9 wurde ein übergreifendes Maßnahmenkonzept entwickelt, in dem grundsätzlich geeignete Maßnahmentypen beschrieben sind. Aufgrund der besonderen Situation des Ortolans im Planungsraum wurde die in der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ (BMVBS) dargestellte Methode zur Eingriffsermittlung und Maßnahmenableitung ergänzt und weiter entwickelt.

Die konkrete Eingriffsermittlung und Maßnahmenplanung erfolgt abschnittsbezogen und liegt für Planungsabschnitt 4 Uelzen (B 71) – Bad Bodenteich (L 265) vor. Dabei erfolgt die Eingriffsermittlung nach der Standard-Methode gem. BMVBS 2010 bezogen auf zuvor abgegrenzte Bereiche mit geeigneten Habitatstrukturen und homogener Siedlungsstruktur des Ortolans. Für diese Bereiche wurde anhand der vorliegenden Kartierdaten aus den Jahren 2009/2010 und 2012 ermittelt, wie groß der Ortolanbestand voraussichtlich bei optimaler Ausprägung der Habitatrequisiten sein könnte. Aus der Differenz dieser Einschätzung und dem tatsächlich kartierten Bestand pro Bereich wurde das Potenzial für zusätzlich neu zu etablierende Reviere ermittelt. Diese bilden die Grundlage der Maßnahmenplanung. Für den Planungsabschnitt 4 wurde ermittelt, dass einem Ausgleichsbedarf von 22 Brutrevieren (29 durch das Vorhaben beeinträchtigte bzw. verloren gehende Brutreviere) ein Potenzial an 45 neu zu etablierenden Revieren gegenüber steht.

Pro Bereich wurde die Maßnahmenplanung so aufgebaut, dass sich die zu kompensierenden Reviere möglichst im unmittelbaren Umfeld wieder neu etablieren können. Es kommt also zu einer Verlagerung der betroffenen Brutreviere in angrenzende besser ausgestattete Bereiche. Ziel ist es, nahe der Eingriffsorte die Voraussetzung für die dauerhafte Ansiedelung von stabilen Ortolangemeinschaften mit mind. rund 8 Brutrevieren bzw. mit mind. der vor dem Eingriff bestehenden Anzahl an Revieren zu schaffen.

Die vorgesehenen Maßnahmen zielen daher im Wesentlichen auf die Optimierung von Ortolanhabitaten ab. Es kommen vor allem die Anlage von sog. „Ortolanstreifen“ in einer Breite von 24 m, die in Anlehnung an das Kooperationsprogramm Naturschutz Teilbereich Acker, 2. Abschnitt „Vogel und sonstige Tierarten der Feldflur“ (FM-Nr. 432) bewirtschaftet werden, zum Einsatz. Für diese Maßnahme wurde der Nachweis der Wirksamkeit im Rahmen der Durchführung des Kooperationsprogrammes erbracht.

Im Ergebnis konnte für den PA 4 nachgewiesen werden, dass ein Ausgleich für die vorhabenbedingt beeinträchtigten oder verloren gehenden Ortolane durch die vorgesehenen Maßnahmen geschaffen werden kann. Damit ist auch der Fortbestand der Fortpflanzungs- und

Ruhestätten der Art im räumlichen Zusammenhang gewährleistet und die Verbote des § 44 BNatSchG kommen nicht zum tragen.

Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen kann das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für einen Großteil der weiteren Arten ebenfalls ausgeschlossen werden.

Für einige Arten wird eine Ausnahme erforderlich werden, da die Verbotstatbestände nicht vermeidbar und die erforderlichen Ausweichhabitate nicht kurzfristig durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen herstellbar sind. Dies betrifft die Arten Pirol, Raufußkauz, Schwarzspecht und Waldlaubsänger, das Braune Langohr sowie die Zauneidechse. Der günstige Erhaltungszustand der Arten wird durch populationsstabilisierende Maßnahmen (FCS-Maßnahmen), die für zwei Arten mit einem habitatbezogenen Monitoring verknüpft sind, gewährleistet. Für alle Arten kann damit eine projektbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population ausgeschlossen werden.

Die großräumigen Variantenvergleiche zur Linienfindung sowie die kleinräumigen Trassenoptimierungen der Entwurfsplanung zeigen keine zumutbaren Alternativen zur Vorzugstrasse auf, da eine vollständige Meidung der jeweiligen Vorkommen nicht möglich ist bzw. die Lebensräume der Arten bei den denkbaren Varianten in vergleichbarer Weise betroffen wäre. Beispielsweise ist eine Vermeidung der Beeinträchtigung der Zauneidechse durch kleinräumige Alternativen kaum möglich, da eine Umfahrung des Verbreitungsschwerpunktes zu direkten Betroffenheiten von Ortslagen wie Kattien, Heuerstorf oder Soltendieck führt oder vergleichbare Beeinträchtigungen der Population verbleiben würden. Ebenso verbleiben beim Braunen Langohr die Verbotstatbestände bei kleinräumigen Alternativen, da eine vollständige Umfahrung des Waldes bei Heuerstorf nicht möglich ist und der Lebensraum der Art bei allen denkbaren Varianten in gleicher Weise betroffen wäre.

In Verbindung mit den zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses sind die Ausnahmegründe für den 4. Abschnitt der A 39 gegeben.

7.2.5 Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 5

Artenschutzrechtlich relevante Arten im Abschnitt 5 der A 39 gehören im Wesentlichen den Artengruppen Vögel und Fledermäuse an. Darüber hinaus sind vier Amphibienarten, zwei Libellenarten (Asiatische und Grüne Keiljungfer) sowie der Fischotter und die Zauneidechse von den Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG potenziell betroffen.

Aufgrund der starken Gefährdung und der großen Empfindlichkeit gegenüber straßenbedingten Beeinträchtigungen ist der **Wachtelkönig** von besonderer Relevanz.

Bei den vorhandenen Lebensraumstrukturen in der Osthälfte der Bodenteicher Seewiesen kann von einer relativ kontinuierlichen Besiedlung durch den Wachtelkönig ausgegangen werden. Über die im Jahr 2012 nachgewiesenen drei bzw. vier Revierzentren hinaus ist von einem potentiellen Wachtelkönig-Habitat in einer Flächengröße von etwa 170 ha auszugehen. Die Bodenteicher Seewiesen besitzen damit insgesamt eine hohe Bedeutung für diese Art.

Für den sehr lärmempfindlichen Wachtelkönig wurde ein Variantenvergleich durchgeführt, um die Beeinträchtigung der stark gefährdeten Art soweit wie möglich zu minimieren. Im Rahmen der Variantenuntersuchung zur Trassenoptimierung wurde die Variante 4C als Vorzugsvariante bestimmt. Diese Variante weist Minimum-Abstände zum westlichen Ortsrand von Schafwedel als Gemischte Baufläche von ca. 400 m und zum Rand des östlichsten Wachtelkönig-Revierzentrums von ca. 330 m auf. Der Abstand der Trasse zum östlichen Rand des potentiellen Wachtelkönig-Habitates beträgt im Minimum ca. 60 m.

Durch die Vorzugsvariante 4C ist eine Überschreitung der Schallimmissionen von 47 dB(A) nachts in 10 m Höhe über Grund im Bereich des östlichsten Revierzentrums des Wachtelkönigs gegeben. Ohne Schallschutz ist davon auszugehen, dass die 47 dB(A)-Isophone nachts einen Abstand von durchschnittlich gut 600 m vom Fahrbahnrand der A 39 aufweist. Damit werden ca. 5 ha des östlichsten Revierzentrums und weitere ca. 30 ha des potentiellen Habitates mit mehr als 47 dB(A) nachts in 10 m Höhe über Grund verlärm.

Durch eine ca. 1.500 m lange (von südlich der L 266 bis zum Heldweg im Waldgebiet des Schafwedeler Berges) und überwiegend 9 m hohe (über Gradienten) Schallschutzwand lassen sich die Schallimmissionen derartig vermindern, dass die 47 dB(A)-Isophone nachts unmittelbar am östlichen Rand des potentiellen Habitates in ca. 60 m Abstand zum Fahrbahnrand bereits erreicht und im weiteren Abstand unterschritten wird. Durch eine ca. 940 m lan-

ge (von südlich der L 266 bis nördlich der Verbindungsstraße Schafwedel - Schostorf) und 4,00 m hohe Schallschutzwand ist es zumindest möglich, die 47 dB(A)-Isophone nachts am östlichen Rand des östlichen Revierzentrums einzuhalten. Mit dieser Schallschutzwand werden aber noch ca. 16 ha des potentiellen Habitats mit mehr als 47 dB(A) nachts in 10 m Höhe über Grund verlärm.

Für diese Beeinträchtigungen ist es möglich, in der gleichen Größenordnung vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) im Westteil der Bodenteicher Seewiesen (vorzugsweise unmittelbar westlich des Verbindungsweges zwischen Abbendorf und Schostorf) zu realisieren (s. u.). Die Maßnahmen des Schallschutzes sind als Vermeidungsmaßnahmen anzusehen. Durch die Maßnahmenkombination 940 m lange und 4,00 m hohe Schallschutzwand und CEF-Maßnahmen in einem Flächenumfang von ca. 16 ha ist davon auszugehen, dass die durch die A 39 hervorgerufenen Störungen den Erhaltungszustand der lokalen Population des Wachtelkönigs nicht verschlechtern. Für die Ortslage Schafwedel sind kaum Änderungen in der schallmäßigen Belastung durch die Installation einer Schallschutzwand auf der Westseite der Variante 4C zu erwarten.

Als zu prüfende Alternative ist die Variante 5C* anzusehen, die im Bereich der Bodenteicher Seewiesen und südlich davon maximal ca. 230 m weiter östlich als die Variante 4C verläuft und damit Minimal-Abstände von den Rändern des potentiellen Habitats und des östlichen Revierzentrums von ca. 290 m bzw. 560 m aufweist. Die Variante 5C* muss jedoch vor dem Hintergrund einer u. a. schallimmissionsmäßigen Beeinträchtigung des westlichen Teils der Ortslage von Schafwedel (Gemischte Baufläche) gesehen werden. Der Abstand der Trasse zum westlichen Ortsrand von Schafwedel als Gemischte Baufläche beträgt minimal ca. 190 m. Es kommt hier ohne Schallschutz bzw. mit einer westseitigen Schallschutzwand zu einer Überschreitung des Orientierungswertes der DIN 18005-1 von 50 dB(A) nachts, so dass gegen den Planungsgrundsatz des § 50 BImSchG („Lärmschutz durch Planung“) verstoßen wird.

Aus der Zusammenschau wird die Variante 4C mit der 940 m langen und 4,00 m hohen Schallschutzwand auf der Westseite der Trasse für die weitere Entwurfsplanung favorisiert. In diesem Zusammenhang sollen für die verbleibenden Beeinträchtigungen des potentiellen Wachtelkönig-Habitats ca. 16 ha vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Westteil der Bodenteicher Seewiesen umgesetzt werden.

Diese vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zielen darauf ab, sowohl die bereits als potentiell Habitat fungierenden östlichen Bereiche der Bodenteicher Seewiesen (soweit nach Realisierung des Vorhabens mit Schallschutz außerhalb der 47 dB(A)-Isophone nachts liegend) hinsichtlich der Habitatqualität weiter zu optimieren, als auch die Voraussetzungen für ein neues Bruthabitat westlich des Verbindungsweges Schostorf – Abendorf durch die Extensivierung der Grünlandnutzung mit einer jährlich alternierenden Nutzungsverteilung zu schaffen. Nach Flade (1994) sollte eine optimale Habitatfläche mit Revierzentren für mehrere Brutpaare des Wachtelkönigs eine Größe von etwa 200 ha aufweisen. Diese Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall im Bereich der Bodenteicher Seewiesen erfüllt. Das außerhalb der 47 dB(A)-Isophone nachts verbleibende und neu zu schaffende Habitat mit Brutzentren weist danach eine Größe von mindestens ca. 170 ha auf.

Insgesamt kann aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für den Großteil der Arten ausgeschlossen werden.

Nach aktuellem Stand der artenschutzrechtlichen Prüfung kann für einige Arten eine Ausnahme erforderlich werden. Dies betrifft die Arten Kranich, Mäusebussard, Laubfrosch, Zauneidechse, Asiatische und Grüne Keiljungfer.

Durch populationsstabilisierende Maßnahmen (FCS-Maßnahmen) würde sich der Erhaltungszustand der o.g. Arten nicht verschlechtern. Die Variantenvergleiche und Trassenoptimierungen zeigen keine zumutbaren Alternativen zur Vorzugstrasse auf.

Für den sehr lärmempfindlichen Wachtelkönig, der in der Osthälfte der Bodenteicher Seewiesen relativ kontinuierlich siedelt, wurde ein Variantenvergleich durchgeführt, um die Beeinträchtigung der stark gefährdeten Art soweit wie möglich zu minimieren. Durch ein Abrücken der Trasse von den bedeutenden Lebensräumen in Verbindung mit Schallschutzmaßnahmen sowie den vorgesehenen CEF-Maßnahmen zur Optimierung und Neuanlage von Bruthabitaten ist davon auszugehen, dass die durch die A 39 hervorgerufenen Störungen den Erhaltungszustand der lokalen Population des Wachtelkönigs nicht verschlechtern.

7.2.6 Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 6

Im Abschnitt 6 waren eine Vielzahl an Vogelarten und Fledermausarten sowie vier Amphibienarten (Kammolch, Laubfrosch, Wechselkröte und Moorfrosch), zwei Reptilienarten (Zauneidechse und Schlingnatter) und der Fischotter artenschutzrechtlich zu prüfen.

Die meisten Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen vermieden.

Nach Abschluss der artenschutzrechtlichen Prüfung ist für die Zauneidechse eine Ausnahme erforderlich. Durch populationsstabilisierende Maßnahmen (FCS-Maßnahmen) verschlechtert sich der Erhaltungszustand der Arten jedoch nicht. Die Variantenvergleiche und Trassenoptimierungen zeigen keine zumutbaren Alternativen zur Vorzugstrasse auf.

Zur Vermeidung der Verluste von einer Wochenstube des Großen Abendseglers sowie zwei Quartieren der Zwergfledermaus wurde die Trasse im Bereich der Stackmannsmühle um ca. 120 m nach Osten verschoben.

7.2.7 Artenschutzrechtliche Prüfung im Abschnitt 7

Trotz der Vielzahl der artenschutzrechtlich relevanten Tierarten aus den Gruppen der Vögel, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien kann im Abschnitt 7 der A 39 für den Großteil der Arten das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Für insgesamt 10 Vogelarten (Feldlerche, Heidelerche, Kleinspecht, Mäusebussard, Neuntöter, Pirol, Raubwürger, Rebhuhn, Schwarzspecht, Waldlaubsänger), sowie die Schlingnatter ergeben sich Beeinträchtigungen, die eine Ausnahmeprüfung (nach § 45 (7) BNatSchG) erforderlich machen. Dabei ist zu betonen, dass auch für diese Arten entsprechende geeignete Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen geplant sind.

Da für einen Teil der Arten vorrangig Biotop- und Lebensräume mit vergleichsweise langen Entwicklungszeiten (Wälder, Hecken, Gehölze) erforderlich sind, ist der Eintritt einer „timmelag-Situation“ bezüglich Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht immer sicher auszuschließen. Vor dem Hintergrund der Gefährdungssituation bzw. dem als ungünstig einzustufenden

Erhaltungszustand der Populationen in Niedersachsen sind für einige Arten vorsorglich über den Weg der Ausnahmeregelung weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Erhaltungszustandes (FCS-Maßnahmen) vorgesehen. Mit Durchführung dieser Maßnahmen wird gewährleistet, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht verschlechtert.

Im Rahmen der Ausnahmenprüfung wird dargelegt, dass es keine zumutbare, verträglichere Alternative zum geplanten Trassenverlauf gibt. Aufgrund der großen Lebensraumansprüche bzw. der Ausdehnung der als Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Arten geeigneten Biotopstrukturen wäre es letztlich durch jede lokale Trassenoptimierung zu Beeinträchtigungen entsprechender Lebensräume dieser Arten (oder anderer artenschutzrechtlich relevanter Arten) gekommen.

Da weiterhin die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, sind die Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für die genannten Arten dargelegt.

7.2.8 Zusammenfassung der Artenschutzrechtlichen Prüfungen

Eine Übersicht über die wesentlichen Ergebnisse der abschnittsbezogen erarbeiteten Artenschutzbeiträge gibt die folgende Tabelle.

Tab. 7-1: Zusammenstellung der Ergebnisse der Artenschutzbeiträge je Abschnitt

Abschnitt	CEF-Maßnahmen erforderlich	Ausnahme erforderlich für	FCS-Maßnahmen erforderlich	Ausnahme zulässig
Abschnitt 1	Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Baumpieper • Feldlerche • Heidelerche • Nachtigall 	nein ja ja ja	ja
Abschnitt 2	ja	<ul style="list-style-type: none"> • Baumpieper • Pirol • Schwarzspecht 	ja	ja
Abschnitt 3	ja	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. einzelne Brutvogelarten • ggf. Kammmolch • ggf. Laubfrosch • Zauneidechse 	ja	ja
Abschnitt 4	ja	<ul style="list-style-type: none"> • Pirol • Raufußkauz • Schwarzspecht • Waldlaubsänger • Braunes Langohr • Zauneidechse 	ja	ja

Abschnitt	CEF-Maßnahmen erforderlich	Ausnahme erforderlich für	FCS-Maßnahmen erforderlich	Ausnahme zulässig
Abschnitt 5	ja	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. Kranich • ggf. Mäusebussard • ggf. Laubfrosch • ggf. Asiatische Keiljungfer • ggf. Grüne Keiljungfer • Zauneidechse 	ja	ja
Abschnitt 6	ja	<ul style="list-style-type: none"> • Zauneidechse 	ja	ja
Abschnitt 7	ja	<ul style="list-style-type: none"> • Feldlerche • Heidelerche • Kleinspecht • Mäusebussard • Neuntöter • Pirol • Raubwürger • Rebhuhn • Schwarzspecht • Waldlaubsänger • Schlingnatter 	ja	ja

Aufgrund der für jeden Abschnitt der A 39 durchgeführten Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG sowie der Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist das Vorhaben im Hinblick auf den europäischen Artenschutz abschnittsübergreifend zulassungsfähig.

8 Schutz der weiteren Umweltbelange

Im Gegensatz zum europäischen Gebiets- und Artenschutz (siehe Kap. 6 und 7) sind die weiteren Umweltbelange grundsätzlich der planerischen Abwägung zugänglich und können somit i.d.R. kein unüberwindbares Planungshindernis darstellen. Deren Betrachtung dient primär der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der gesamtplanerischen Entscheidung. Nachfolgend werden besondere Konflikte dokumentiert, die im Planungsprozess die Trassenführung und die Ausgestaltung des Vorhabens mit bestimmt haben.

Die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes in Verbindung mit den Bundesimmissionsschutzverordnungen sind in allen Planungsabschnitten bewältigt.

Weiterhin werden in allen Planungsabschnitten nach dem Bundesnaturschutzgesetz die unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen oder ersetzt.

Abschnitt 1

Keine über die grundsätzliche Vermeidung von Umweltauswirkungen hinausgehenden planungsrelevanten Umweltbelange.

Abschnitt 2

Zum Raumordnungsverfahren wurden verschiedene Varianten geprüft, die im Abschnitt 2 zu einer Vorzugslinie durch den Mehdingen Forst in Parallellage zum Elbe-Seitenkanal führten. Darüber hinaus wurde im Linienbestimmungsverfahren festgelegt, dass die Vernetzung von Lebensräumen durch Querungshilfen aufrecht erhalten werden soll und im Bereich der Bündelung auch der Elbe-Seitenkanal in die Planung einzubeziehen ist.

Der 2. Abschnitt verläuft zwischen der Querung des Elbe-Seitenkanals und der PWC Anlage Solchstorf über 8,5 Kilometer in Parallellage zum Elbe-Seitenkanal. Während der Elbe-Seitenkanal von den meisten Arten schwimmend überwunden werden kann (auch wenn solche Ereignisse selten zu erwarten sind) wird die A 39 unüberwindbar sein.

Im Rahmen des Vernetzungskonzeptes wurden eine enge Parallellage, die eine gemeinsame Grünbrücke über Elbe-Seitenkanal und A 39 erfordert, und eine abgerückte Trasse mit einem Abstand von ca. 100 m zum Kanal, der bei optimaler Gestaltung den meisten Tierar-

ten im Raum zwischen den Verkehrswegen eine Wanderung ermöglicht, und zwei Grünbrücken über die A 39 untersucht.

Die naturschutzfachlich bessere Lösung mit einer Grünbrücke über die A 39 und den Elbe-Seitenkanal wurde aus technischen Gründen und aus Kostengründen unter dem Aspekt der Verhältnismäßigkeit verworfen.

Die abgerückte Variante mit einem Zwischenraum von 100 m und 2 Grünbrücken und einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit an der Talbrücke über den Vierenbach im Abstand von jeweils ca. 2 km bietet aber ebenfalls eine zufriedenstellende Vernetzung. Funktion der Grünbrücken ist in erster Linie die Großsäugerkorridore aufrecht zu erhalten. Darüber hinaus eröffnen die Grünbrücken die Möglichkeit für Fledermäuse, Reptilien und Wirbellose die Straße sicher zu queren.

Der Zwischenraum kann als Trittstein auch von den sehr störungsempfindlichen Arten wie Rothirsch und Wolf insbesondere während der nächtlichen Ungestörtheit durchwandert werden, so dass die Tiere nach Überquerung eines Verkehrsweges eine geeignete Passage am zweiten Verkehrsweg suchen können.

Abschnitt 3

Keine über die grundsätzliche Vermeidung von Umweltauswirkungen hinausgehenden planungsrelevanten Umweltbelange.

Abschnitt 4

Keine über die grundsätzliche Vermeidung von Umweltauswirkungen hinausgehenden planungsrelevanten Umweltbelange.

Abschnitt 5

Der 5. Abschnitt verläuft zwischen Langenbrügge und Darrigsdorf auf einer Länge von 3,5 Kilometer parallel zum Elbe-Seitenkanal. Im Rahmen des Vernetzungskonzeptes wurde eine enge Parallellage mit gemeinsamer Grünbrücke über Elbe-Seitenkanal und A 39 und eine um ca. 100 m vom Kanal abgerückte Trasse hier mit einer Grünbrücke über die A 39 untersucht. Analog zum Abschnitt 2 wurde die abgerückte Variante mit einer Grünbrücke als zufriedenstellende Lösung zur Aufrechterhaltung der Vernetzung weiter verfolgt (Die fachlichen Erläuterungen zum Abschnitt 2 sind übertragbar).

Am Ziegeleigraben bei Darrigsdorf wurde die bundesweit vom Aussterben bedrohte Libellenart Vogel-Azurjungfer festgestellt. Die Vogel-Azurjungfer ist eine Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie, deren Erhaltungszustand in der atlantischen biogeographischen Region (Untersuchungsraum) von Niedersachsen als schlecht und darüber hinaus in der kontinentalen Region als unzureichend bewertet wird. Der aktuelle Fund der Vogel-Azurjungfer stellt derzeit den einzigen gesicherten Nachweis mit Reproduktion dieser Art in der atlantischen Region Niedersachsens dar. Alle anderen bekannten Nachweise liegen entweder in der kontinentalen Region (Landgraben-Dumme-Niederung in Lüchow-Dannenberg) oder sind vermutlich erloschen (Raum Osnabrück). Der Fortbestand dieser Art in der atlantischen Region Niedersachsens kann daher nach aktuellem Kenntnisstand nur in dem vorliegenden Bereich sichergestellt werden. Die FFH-Gebietskulisse in Niedersachsen gilt zwar als ausreichend und abgeschlossen, weist jedoch kein FFH-Gebiet für diese Art auf. Auch ist in keinem ausgewiesenen Schutzgebiet die Vogel-Azurjungfer als Erhaltungsziel benannt. Da es sich bei dem Vorkommen am Ziegeleigraben um ein über mehrere Jahre stabiles, reproduzierendes Vorkommen handelt, ist dieser Bereich als potentiell FFH-Gebiet anzusehen. Für potentielle FFH-Gebiete ist nach aktueller Rechtsprechung zumindest sicherzustellen, dass keine Maßnahmen durchgeführt werden dürfen, die dazu führen könnten, dass eine Schutzgebietsausweisung nach Realisierung der Maßnahme unmöglich gemacht wird. Dementsprechend erfolgte eine Verschiebung der Vorzugsvariante nach Osten um den Lebensraum Vogel-Azurjungfer zu meiden.

Abschnitt 6

Die ausgedehnten Waldbereiche zwischen der K 109 bei Hagen und der L 289 bei Ehra besitzen eine besondere Bedeutung insbesondere für Fledermäuse und Großsäuger. Es sind essentielle Jagdhabitats sowie Wochenstuben und Balzquartiere mehrerer Fledermausarten dort vorhanden. Die strukturgebunden fliegenden Arten nutzen vor allem Wege als Leitlinien. Hinsichtlich der Austauschbeziehungen von Großsäugern kommt den Bereichen nördlich und südlich des Automobiltestgeländes (Barrierewirkung des Zaunes) eine besondere Bedeutung zu.

Durch die Bündelung der A 39 mit dem Automobiltestgelände wird die Neuzerschneidung durch die Autobahn deutlich minimiert. Darüber hinaus sind ein sehr langes Talbauwerk über den Knesebach sowie zwei Grünbrücken südlich und nördlich des Testgeländes vorgesehen, die eine Querung der Trasse ermöglicht.

Zur weiteren Aufrechterhaltung der Fledermausfunktionsbeziehungen sind in den Waldbereichen zwei Fledermausbauwerke sowie zwei naturschutzfachlich optimierte Wegeüberführungen vorgesehen. In Verbindung mit Leit- und Kollisionsschutzpflanzungen, Kollisionsschutzzäunen sowie Irritationsschutzwänden an den Bauwerken und an der PWC-Anlage werden die Störungen der Fledermausflugrouten und -lebensräume gemindert.

Abschnitt 7

Keine über die grundsätzliche Vermeidung von Umweltauswirkungen hinausgehenden planungsrelevanten Umweltbelange.