



Neubau der A 39, Lüneburg-Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n Abschnitt 3: Bad Bevensen (L 253) – Uelzen (B 71)

Ergebnisprotokoll der 3. Arbeitskreissitzung

Abstimmungsgespräch am: 22.11.2016, 09.30 Uhr

Ort: Kurhaus Bad Bevensen
Dahlenburger Straße 1
29549 Bad Bevensen

Teilnehmer: Siehe Teilnehmerliste (nicht
im Internet veröffentlicht)

Top	Thema
1	Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation
2	Aktualisierung Variantenvergleich Röbbelbach
3	Aktualisierung Variantenvergleich Umverlegung L 254
4	Gradientenabsenkung im Bereich der Bahnstrecke bei Oetzen
5	Überlegungen zur Umstufung und Teilentsiegelung der K 31 und K 45
6	Planungen zur Tank- und Rastanlage Nord bei Riestedt
7	Planungen zum Standort einer Autobahnmeisterei an der B 71
8	Weiteres Vorgehen

TOP	Thema
0.	<p>Vorbemerkung</p> <p>Eine Tischvorlage (Auszug aus der Präsentation) wurde im Vorfeld an die Teilnehmer zur Arbeitskreissitzung versandt, ergänzend dazu lagen Mitnahmeexemplare am Saaleingang aus. Die vollständige Präsentation ist im Internet auf der Seite der Straßenbauverwaltung (www.strassenbau.niedersachsen.de) eingestellt. In dieser Niederschrift sind daher nur ergänzende Informationen sowie erfolgte Wortmeldungen enthalten.</p> <p>Das Ergebnisprotokoll wird im Internet eingestellt.</p> <p>Ziel dieser Arbeitskreissitzung ist eine transparente Planung der A 39 unter Einbeziehung aller Träger öffentlicher Belange.</p>
1.	<p>Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation</p> <p>Siehe Präsentation, S. 4-8</p>
2.	<p>Aktualisierung Variantenvergleich Röbbelbach</p> <p>Siehe Präsentation, S. 9-73</p> <p>Wertungskriterium Verkehrsanlagen</p> <p>Herr Meyer (IBV) erläutert das Planungsgebiet und stellt den Verlauf der Varianten 1, 4 und 5 vor. Da die Variante 1 (Vorzugsvariante 1. AK aus 2011) erhebliche landwirtschaftliche Betroffenheiten auslöst, werden die Varianten 4 und 5 als Alternativen in einem gesamtplanerischen Variantenvergleich u.a. hinsichtlich der FFH-Verträglichkeit, der landwirtschaftlicher Betroffenheiten und möglicher Existenzgefährdungen geprüft. Damit wird der Variantenvergleich aus 2011 unter Einbeziehung der Verkehrsuntersuchung 2015 und der neuen Werte des Umweltbundesamtes für den Stickstoffeintrag aktualisiert.</p> <p><u>Stadtrat Bad Bevensen:</u> Im Zuge eines Gesprächs mit Hr. Minister Lies im Verlauf seiner Sommerreise 2015 in Bad Bevensen hat dieser zugesagt, dass eine Variante zwischen Röbbel und Höver, erneut geprüft wird. Warum wurde diese nicht untersucht? <u>Antwort:</u> Diese Variante ist bereits im Raumordnungsverfahren ausgeschieden. Erneute Betrachtungen bestätigen, dass keine denkbare Variante zwischen Höver und Röbbel gegenüber den Varianten 1, 4 und 5 vorzugswürdig ist. Zur Verdeutlichung wird der Variantenvergleich Röbbelbach um eine entsprechende Untersuchung ergänzt.</p> <p><u>Antwort NLWKN Lüneburg:</u> Erkenntnis aus dem Verfahren zur Linienbestimmung war, dass eine Querung des FFH-Gebietes in diesem Bereich nicht vermeidbar ist und die Variante 1 mit den geringsten Beeinträchtigungen einhergeht.</p> <p><u>AK Bad Bevensen:</u> Warum wurde diese Variante (zwischen Röbbel und Höver) nicht im selben Umfang geprüft und untersucht? Was war die Veranlassung für die Aktualisierung des Variantenvergleiches? <u>Antwort: siehe Folie 13</u></p>

Anhand der Matrix (Folie 15) gibt Herr Meyer eine Übersicht von den Wertungskriterien.

AK Bad Bevensen:

Der Arbeitskreis fragt, ob diese Kriterien üblich in der Planung sind, oder nur bei der A39-Planung Berücksichtigung finden.

Antwort: Die Hauptkriterien sind Bestandteil die RAA (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen).

Des Weiteren wird gefragt, warum das Schutzgut Mensch Bestandteil des Kriteriums Natur und Landschaft ist und nicht das Schutzgut Mensch eigenständig betrachtet wird.

Antwort: Das Schutzgut Mensch wird im Variantenvergleich als Teilkriterium gesondert berücksichtigt.

Die Varianten 1, 4 und 5 werden von Herrn Meyer näher erläutert (Folie 16).

VCD LV Nds.

a) Was sind Richtwerte im Aufriss?

b) Warum ist die Folie nicht Bestandteil der Tischvorlage?

Antwort: zu a) Der Aufriss stellt den Längsschnitt der Trasse dar. Die Richtwerte beinhalten bspw. die maximale Längsneigung, sowie die Kuppen- und Wannenhalmesser. Sie sind wichtig für die Haltesichtweiten und die Entwässerung.

Zu b) Die Tischvorlage enthält eine Auswahl von Folien mit einer Zusammenfassung der Ergebnisse der einzelnen Tagesordnungspunkte.

Jägerschaft Uelzen

Warum wird die Präsentation erst nach der Vorstellung veröffentlicht und nicht davor?

Antwort: Die Tischvorlage beschränkt sich auf die Ergebnisse zur Vorbereitung der Teilnehmer des AK.

Stadt Bad Bevensen:

Die Überschreitung der Maximallänge in der Geraden als Kriterium ist nicht nachvollziehbar. Ist die Geradenlänge als Kriterium gleichwertig mit der Erdmassenbilanz?

Antwort: Die Erdmassen dienen nur der Information und werden im Kriterium Kosten / Wirtschaftlichkeit bewertet.

Bauernverband

Warum sind die Erdmassenbilanzen zwischen den Varianten so unterschiedlich?

Antwort: Die Topografie des Geländes ist bei den Varianten 4 und 5 gegenüber der Variante 1 deutlich bewegter. Eine geländenahe Trassierung ist daher nicht immer zu gewährleisten.

AK Bad Bevensen:

Der Arbeitskreis merkt an, dass die Kriterien nicht nachvollziehbar sind.

Wertungskriterien Natur und Landschaft inkl. Schutzgut Mensch – Teilkriterium Schutzgut Mensch

Siehe Präsentation, S. 18-26

AK Bad Bevensen:

Ist die Damm- und Einschnittslage der jeweiligen Variante berücksichtigt?

Antwort: Ja, ohne Lärmschutzmaßnahmen.

AK Bad Bevensen:

Der Arbeitskreis fragt, ob die Lärmuntersuchung nur für die Autobahn und nicht für die Anschlussstellen und nicht für das untergeordnete Straßennetz unternommen wurde.

Antwort: Ja, dies wird bestätigt. Nur für die durchgehende Strecke der A 39.

AK Bad Bevensen:

Wurde die Ortslage Röbbel bei diesem Kriterium nicht erfasst?

Antwort: Röbbel wurde berücksichtigt. Groß Hesebeck ist unterteilt in östlich und westlich der A39. In den östlichen Teil ist Röbbel eingegliedert.

Es wird ergänzt, dass die östlich liegenden Gebäude zu Röbbel gehören. Darstellung ist daher missverständlich.

Gemeinde Römstedt:

Die Gemeinde Römstedt vermisst die Ortslage Römstedt auf der Karte. Römstedt ist in der Karte darzustellen und in der Tabelle mitaufzuführen. Außerdem stellt er fest, dass das Bauland nicht berücksichtigt wurde. Die Richtigkeit der Ergebnisse wird angezweifelt.

Antwort: In Römstedt gibt es keine Grenzwertüberschreitungen. Die Ortslage ist kartographisch als nicht von Überschreitungen betroffen dargestellt und in der Tabelle eben aus diesem Grund nicht aufgeführt.

Berechnungsverband Römstedt:

Wurde die Windrichtung in der Untersuchung berücksichtigt?

Antwort: Gemäß RLS ist die Mitwindsituation Grundlage für die Untersuchung. Der Wind wird immer von der Quelle zum Ziel berücksichtigt. Es wird die sogenannte Mitwind-Situation berücksichtigt, also immer der ungünstigste Fall.

AK Bad Bevensen:

Die Ortslage Gollern wird in der Untersuchung nicht aufgeführt. Die in der Tabelle aufgeführten Einzelobjekte sind in der Lage nicht nachvollziehbar (zugehörige Ortslage).

Antwort: Die Ortslage Gollern ist nicht von Grenzwertüberschreitungen betroffen und daher in der Tabelle nicht aufgeführt, jedoch diverse Einzelgebäude außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslage. Gollern ist im geltenden B-Plan als Dorfgebiet ausgewiesen, daher sind die Grenzwerte für Mischgebiete anzusetzen, die höher sind als die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete.

AK Bad Bevensen:

Warum sind die Nachtwerte der einzelnen Varianten für Oetzen so unterschiedlich?

Antwort: Hier liegen an mehreren Gebäuden nur sehr geringe Überschreitungen der Grenzwerte von z.B. 0,1 dB(A) oder 0,2 dB(A) vor. Durch die unterschiedlichen Gradientenlagen ergeben sich auch unterschiedliche Beurteilungspegel, die bei einer Differenz von z.B. 0,3 dB(A) zu einer geringen Unterschreitung des Grenzwertes führen.

Gemeinde Römstedt:

Die Gemeinde Römstedt ist der Meinung, dass die lärmtechnische Untersuchung unzureichend ist und die Gebäude falsch benannt sind. Weiterhin fragt er, wann die Untersuchung vor Ort stattfand?

Antwort: Die falsche Benennung der Gebäude wird für Röbbel bestätigt, mit dem Bereich „Groß Hesebeck (östl. A 39)“ ist die Ortslage Röbbel gemeint, der Bereich „Groß Hesebeck (westl. A 39)“ bezieht sich rein auf die Ortslage Groß Hesebeck. Die aufgeführten Einzelgebäude gehören zu Ortslagen und werden zukünftig eindeutig

zugeordnet. Eine Vor-Ort-Begehung hat vor ca. einem Jahr stattgefunden, die Untersuchung / Berechnung wurde vor etwa einem halben Jahr durchgeführt.

Wertungskriterien Natur und Landschaft inkl. Schutzgut Mensch – Teilkriterium Schutzgut Pflanzen / Tiere / Biologische Vielfalt

Siehe Präsentation, S. 27-33

AK Bad Bevensen:

Der Arbeitskreis zweifelt die Begründung an, dass die Variante trotz Brückenbauwerk über den Röbbelbach die bessere Lösung ist und fragt, ob die Untersuchung nach qualitativen oder nach quantitativen Gesichtspunkten erfolgt.

Antwort: Die Untersuchung erfolgt durch qualitative und quantitative Gesichtspunkte – den Biotoptypen. Die Brücke ist positiv bewertet, da das Bauwerk das FFH-Gebiet Röbbelbach überbrückt und nicht zerschneidet. Der Eschenauwald wird in einem schmalen Gürtel gequert. Die Querung erfolgt insofern mit Blick darauf an einer günstigen Stelle.

Stadt Bevensen:

Die Betroffenheiten von 0,68 m², 0,07 m² und 0 m² sind in der Bewertung nicht nachvollziehbar.

Antwort: Die Bewertung wird noch einmal auf Inkonsistenzen hin überprüft und ggf. angepasst. Diesbezüglich kann allerdings bereits angemerkt werden, dass das Endergebnis des Variantenvergleichs über alle Belange hinweg so robust ist, dass Veränderungen von wenigen Einzelaspekten hierauf keinen relevanten Einfluss haben.

VCD LV Nds.

Der VCD meint, die Kriterien sind nicht nachvollziehbar.

VCD LV Nds:

Diese Aussage wird bestätigt und es wird nachgefragt, ob in der Untersuchung die FFH-Verträglichkeit berücksichtigt wurde.

Antwort: Ja, die FFH-Verträglichkeit wurde untersucht.

BUND:

Der BUND fragt, ob die Biotope im Variantenvergleich nochmal untersucht wurden.

Antwort: Ja, es erfolgt eine Überprüfung der Daten aus 2009 im Jahr 2014 durch Luftbildvergleich und anschließender Begehung im Gelände für die Vorzugsvariante.

NLWKN-Lbg:

Das NLWKN fragt, ob auch die Amphibien berücksichtigt wurden.

Antwort: Ja, die Amphibien wurden berücksichtigt, sind aber in der Präsentation versehentlich nicht dargestellt.

Herr Runge stellt die weiteren Artengruppen inkl. der Amphibien nach einer kurzen Pause nochmals vor. (nachrichtlich: Die fehlende Tabelle wurde in der im Internet bereitgestellten Präsentation bereits ergänzt)

AK Bad Bevensen:

Der Arbeitskreis fragt, wie und wann kartiert wurde.

Antwort: Die Erfassung der Biotoptypen zur UVS erfolgte auf ausgewählten Teilflächen innerhalb der Trassenkorridore in 2004, Erfassung zum LBP in 2009, Überprüfung der Daten für die Vorzugsvariante in 2014.

Herr Schlattmann erläutert die Methodik des Variantenvergleichs. Die Beurteilung zwischen dem größten und kleinsten Wert des jeweiligem Unterkriteriums erfolgt

i.d.R. durch Bildung von Klassen gleicher Größe unter Berücksichtigung der Anzahl der zu beurteilenden Varianten. Im vorliegenden Fall drei Klassen (gering, mittel und hoch). Ergänzende qualitative Beurteilung.

BUND:

Der BUND fragt, ob die Vernetzung der Nachtfalter in den Varianten 4 und 5 mituntersucht wurden.

Antwort: Nacht- und Tagfalter wurden strukturell über die Biotoptypen beurteilt.

AK Bad Bevensen:

Der Arbeitskreis fragt, wie das Brückenbauwerk in der Ortslage berücksichtigt wurde.

Antwort: Das Brückenbauwerk wird im Zusammenhang mit dem Landschaftsbild berücksichtigt. Im Zusammenhang mit der ortsnahen Lage stehen beim Schutzgut Mensch stärker die Aspekte der Lärm- und Luftschadstoffbelastung im Vordergrund.

BUND:

Der BUND meint, dass die Stickstoffeinträge noch nicht berücksichtigt wären.

Antwort: Die Stickstoffeinträge sind berücksichtigt und folgen in Folie 34.

Wertungskriterien Natur und Landschaft inkl. Schutzgut Mensch – Teilkriterium FFH-Verträglichkeit

Siehe Präsentation, S. 34-39

BUND:

Der BUND führt zu den UBA-Daten (Vorbelastungsdaten Stickstoff) aus, dass diesen keine lokalen Messstellen / Messwerte zur Grunde liegen, insofern also ungenau sind.

Antwort: Die Vorbelastungswerte des UBA sind richterlich anerkannt und insofern zu berücksichtigen. Der UBA-Datensatz stellt derzeit die beste verfügbare Datengrundlage zur Bestimmung der Vorbelastung in Genehmigungsverfahren dar (s. auch Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz 2012:24).

Die Varianten 4 und 5 führen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Stickstoffeintrag. Die Variante 5 verursacht dagegen im Bereich Masbrock erhebliche Beeinträchtigungen für den LRT 9160.

BUND:

Der BUND weist darauf hin, dass es im Bereich des Röbbelbachs Quellwasser gespeiste Gebiete gibt und fragt wie der Stickstoffeintrag in das Grundwasser einfließt.

Antwort: Untersucht wurde der Stickstoffeintrag über den Luftpfad, womit der Hauptwirkpfad von Straßenverkehrsprojekten erfasst ist. Ein Eintrag über das Quellwasser bzw. Grundwasser ist nicht berücksichtigt und bei Straßenbauvorhaben gegenüber dem Luftpfad auch zu vernachlässigen.

Wertungskriterien Natur und Landschaft inkl. Schutzgut Mensch – Teilkriterium Artenschutz

Siehe Präsentation, S. 40-42

Wertungskriterien Natur und Landschaft inkl. Schutzgut Mensch – Teilkriterium Vernetzung von Lebensräumen

Siehe Präsentation, S. 43-46

Jägerschaft Uelzen

Die Jägerschaft stellt fest, dass mit der Wildbrücke eine Sackgasse für das Rotwild entsteht (Folie 45).

BUND:

Der BUND fragt, ob das Wild unter einer Talbrücke geführt werden kann (Hinsichtlich der Knallgeräusche an den Fahrbahnübergängen)

Antwort: Ja, das Rotwild kann bei entsprechender Bauwerkshöhe unter einer Talbrücke geführt werden.

Beregnungsverband Groß Hesebeck:

Der Beregnungsverband zweifelt an, dass die Talbrücke in Groß Hesebeck als solche auch für das Rotwild funktioniert, insbesondere wegen der Nähe zur Ortslage..

Jägerschaft Uelzen

Die Jägerschaft führt aus, dass die Röbbelbachbrücke keine Funktion für das Rotwild hat und stattdessen, in Abstimmung mit der Jägerschaft, die aufgeweitete Unterführung Silberberg-Höver vorgesehen wird.

Wertungskriterien Natur und Landschaft inkl. Schutzgut Mensch – Zusammenstellung der Teilkriterien

Siehe Präsentation, S. 47

AK Bad Bevensen:

Der Arbeitskreis meint, dass das Schutzgut Mensch im Sinne des sozialen Zusammenlebens in den bisherigen Kriterien nicht dargestellt ist und fragt wie und wo es berücksichtigt ist.

Antwort: Die sozialen Aspekte, die es zweifelsohne gibt, werden in dem Variantenvergleich nicht separat abgebildet. Die Teilkriterien des Schutzgutes Mensch beziehen sich auf die Schallimmissionen, das Wohnumfeld sowie die landschaftsbezogene Erholung.

BUND:

Der BUND meint, dass für die Varianten 1 und 4 eine sehr große Fläche des FFHgebietes beansprucht wird.

Antwort: Für Variante 1 und 4 beträgt die beanspruchte Fläche vom FFH-Gebiet weniger als 1000 m² und ist somit nach der gelten Fachkonvention mit Bezug auf den LRT *91E0 FFH-verträglich.

Wertungskriterien LaWi-Betroffenheiten, LaWi-Existenzgefährdung

Siehe Tischvorlage Präsentation, S. 48-55

Bauernverband NON:

- a) Warum werden die Kompensationsflächen nicht mitberücksichtigt?
- b) Wie groß sind diese Flächen für jede Variante?

Antwort: Die Maßnahmenplanung erfolgt erst nach Abschluss des Variantenvergleichs ausschließlich für die ermittelte Vorzugsvariante. Im Zuge des Variantenvergleichs wurde der Bedarf überschlägig geprüft und festgestellt, dass diese bei allen Varianten etwa gleich groß ist. Insofern ist der Aspekt nicht entscheidungsrelevant.

Gemeinde Weste:

Die Gemeinde Weste fragt, ob die Ausgleichsflächen berücksichtigt werden.

Antwort: Ja, wenn der Variantenvergleich abgeschlossen ist, werden die Ausgleichsflächen / Kompensationsmaßnahmen in die Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse für die Vorzugsvariante einbezogen..

Jägerschaft Uelzen

Die Jägerschaft fragt, ob die Flächen noch berechnungsfähig sind.

Antwort: Ja.

NLWKN-Lgb:

Der NLWKN fragt, ob in der Agrarstruktur neben dem Ackerland auch die Forstflächen berücksichtigt sind und ob auch Waldbetriebe hinsichtlich bestehender Betroffenheiten untersucht wurden.

Antwort: Die Forstwirtschaft wurde mit Blick auf die wirtschaftliche Betroffenheit nicht untersucht. Es gibt keine Anhaltspunkte, dass forstwirtschaftliche Betroffenheiten in dem Sinne ausgelöst werden, dass Betriebe durch den Bau der A 39 nicht mehr existenzfähig sind. Insofern ist dies kein entscheidungsrelevantes Kriterium sondern lediglich eine Frage der Entschädigung.

Berechnungsverband Römstedt:

Der Berechnungsverband fragt, ob die gesamtbewirtschafteten Flächen oder nur die Eigentumsflächen in Betracht gezogen wurden.

Antwort: Es wurden die Gesamtbewirtschaftungsflächen (inkl. Pachtflächen) betrachtet.

BUND:

Der BUND fragt, ob die Gesamtbetroffenheit für forst- und landwirtschaftliche Betriebe betrachtet wurde.

Antwort: Die landwirtschaftliche Betroffenheit wurde betrachtet, die forstwirtschaftliche nicht.

Wertungskriterium Wirtschaftlichkeit / Kosten

Siehe Präsentation, S. 56

VCD LV Nds:

Der VCD fragt, wie hoch die Gesamtkosten der Variante 1 aktuell sind.

Antwort: Die Kosten sind in Bezug auf die aktuelle Planung noch nicht neu ermittelt worden.

AK Bad Bevensen:

Der Arbeitskreis stellt fest, dass viele Kriterien doppelt berücksichtigt sind und die Zusammenfassung in der Tischvorlage (Folie 57) falsch ist.

Hinweis: Die Folie 57 wurde korrigiert.

Bauernverband

Der Bauernverband fragt, ob in der Wirtschaftlichkeitsanalyse auch die Lärmschutzmaßnahmen und die Entschädigung für Landwirte berücksichtigt wurden.

Antwort: Die gesetzlich vorgesehene LS-Maßnahmen und die Entschädigung für Landwirte wurden berücksichtigt.

BUND:

Der BUND fragt nach, ob die Kosten Lärmschutz- und Irritationsmaßnahmen beinhalten, aber nicht die Kosten der Kompensationsflächen.

Antwort: Es sind Kosten für Lärm- und Irritationsmaßnahmen enthalten. Die Kosten für die Kompensationsmaßnahmen sind pauschal über einen durchschnittlichen Preis je Kilometer Autobahntrasse eingeflossen. Die Maßnahmen sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht konkret geplant.

	<p>Ergebnisse der Teiluntersuchung Anschlussstelle L 252 / L 253 Siehe Tischvorlage Präsentation, S. 58-73</p> <p><u>Jägerschaft Uelzen</u> Die Jägerschaft fragt, in welchem Abschnitt die AS L 253 geplant werden wird. <u>Antwort:</u> Die AS L 253 wird in den Planungsabschnitt 2 verlegt.</p> <p><u>AK Bad Bevensen:</u> Der Arbeitskreis zweifelt an, ob nicht die Strecke zwischen der AS L253 über Römstedt nach Röbbel nicht als Schleichweg für den LKW-Verkehr genutzt wird.</p> <p><u>Stadt Bad Bevensen:</u> Die Stadt Bad Bevensen meint, dass es in dem Anschlussstellenkonzept Bad Bevensen aus 2010 einen Vorteil für die AS an der L 252 gab und die Verschiebung der AS verkehrstechnisch in Römstedt problematisch ist. <u>Antwort:</u> Ja, aus dem damaligen Anschlussstellenkonzept gab es Vorteile für die AS an der L 252. Die Untersuchungen beinhalteten allerdings nur die verkehrlichen Aspekte. Da die Aktualisierung des Variantenvergleiches Röbbelbach jedoch die bisherige Vorzugsvariante zwischen Groß Hesebeck und Röbbel bestätigt, die landwirtschaftlichen Betroffenheiten aber sehr stark sind, wurde die Lage der AS nunmehr gesamtplanerisch unter Berücksichtigung aller Kriterien untersucht und nicht nur mit Blick auf die verkehrliche Wirksamkeit. Ergebnis des gesamtplanerischen Variantenvergleiches ist die bisherige Vorzugsvariante mit einer Verschiebung der AS von der L 252 an die L 253.</p> <p><u>VCD LV Nds:</u> Der VCD meint die Argumentation ist nicht nachvollziehbar. Für die Planungsabschnitte 2 und 3 soll es eine gemeinsame Planfeststellung geben.</p> <p><u>Stadt Bad Bevensen:</u> Die Stadt Bad Bevensen fragt, ob laut. B-Plan die DIANA-Klinik berücksichtigt wurde. <u>Antwort:</u> Ja, wurde berücksichtigt. Jede Etage und jede Hausseite wird betrachtet. Die Klinik ist lärmtechnisch von der L 232 und der L 253 betroffen.</p> <p><u>AK Bad Bevensen:</u> Der Arbeitskreis fragt, ob die 64 / 54 db(A)-Werte für eine Geschwindigkeit von 50 oder 30 Km/h berechnet wurden. <u>Antwort:</u> Eine Geschwindigkeit von 50 Km/h ist die Grundlage.</p> <p><u>AK Bad Bevensen:</u> Der Arbeitskreis fragt, ob die L 252 weiterhin abgestuft werden soll. <u>Antwort:</u> Ja, ist weiterhin geplant.</p>
3.	<p>Aktualisierung Variantenvergleich Umverlegung L 254 Siehe Präsentation, S. 74-81</p>
4.	<p>Gradientenabsenkung im Bereich der Bahnstrecke bei Oetzen Siehe Präsentation, S. 82-87</p> <p>Herr Schrameyer erläutert die Veranlassung und die Ergebnisse der Gradientenabsenkung im Bereich der Bahn bei Oetzen.</p> <p><u>BUND:</u> Warum wird das Bauwerk nicht in dem Bereich der Bahn errichtet?</p>

	<p><u>Antwort:</u> Die Faunapassage wird nicht in den Bereich der Bahn versetzt, um nicht in den Lebensraum der dort angesiedelten Zauneidechse einzugreifen.</p> <p><u>VCD LV Nds:</u> Lt. einem Schreiben des Landes Niedersachsen soll die Bahnlinie Uelzen - Dannenberg wieder in Betrieb genommen werden. Der Verkehrsweg soll daher erhalten bleiben und die Kreuzung zwischen Autobahn und Eisenbahn soll nicht niveaugleich erfolgen.</p> <p><u>Antwort:</u> Das Schreiben der Entwidmung von 2014 liegt vor. Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist erfolgt und zwingend bei der Planung der A 39 zu berücksichtigen.</p>
5	<p>Überlegungen zur Umstufung und Teilentsiegelung der K 31 und K 45</p> <p>Siehe Präsentation, S. 88-92</p> <p>Herr Schlattmann erläutert die Vor- und Nachteile einer Umstufung und Teilentsiegelung der K 31 und K 45.</p> <p><u>LK Uelzen:</u> Der LK Uelzen muss noch zustimmen, ob die K 45 als Kompensationsfläche zur Verfügung steht.</p> <p>Für die K 45 muss der verkehrliche Effekt geprüft werden. Bei vollständiger Aufhebung der Strecke würde der Umweg für den Radverkehr 1,6 km betragen. Ein teilweiser Rückbau und Unterbindung des Durchgangsverkehres würde auch dem Radverkehr zugutekommen. Positive verkehrliche Effekte sind für die K 31 auszumachen.</p> <p><u>Gemeinde Weste:</u> Die Gemeinde Weste merkt an, dass die Verknüpfung von Radverkehr und Landwirtschaft mit einer Verbindung von der K 45 verlängert bis Oetzendorf möglich wäre. Hierzu müssen sich der LK Uelzen und die Gemeinde Weste miteinander abstimmen.</p> <p><u>BUND:</u> Der BUND stellt die Maßnahme in Frage, da der Landkreis ggf. eine eigenständige Verpflichtung zur Herbeiführung von Lösungen für Probleme in FFH-Gebieten hat und hier nicht auf Maßnahmen aus anderen Eingriffsvorhaben zurück greifen darf.</p> <p><u>Antwort:</u> Die Maßnahme hat für das FFH-Gebiet Ötzendorfer Teiche sehr positive Folgen, da der Verkehr diesem Gebiet ferngehalten werden soll.</p>
6.	<p>Planungen zur Tank- und Rastanlage Nord bei Riestedt</p> <p>Siehe Präsentation, S. 93-97</p> <p>Ausgehend von der Vorzugsvariante 5.3 aus dem Tank- und Rastanlagenkonzeptes aus 2013 erläutert Herr Meyer (IBV) den aktuellen Planungsstand der Tank- und Rastanlage - TRA Riestedt. Die geltende Planungsrichtlinie für die Anlage sind die Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) . Um die im Speicherbecken bei Stöcken vorkommenden Vögel zu schützen, ist die Anlage auf der Ostseite zur Vermeidung / Reduzierung von Störungen unbewirtschaftet.</p> <p><u>VCD LV Nds:</u> Wie groß ist der Abstand zwischen den Fahrgassen und sind Stellplätze für Lang-LKW vorgesehen?</p>

	<p><u>Antwort:</u> Der Abstand zwischen den Fahrgassen beträgt 18 m, unter der Berücksichtigung des Aufstellwinkels von 50 gon. Für die Anlage gilt die ERS als Regelwerk und danach wurde auch geplant.</p> <p><u>BUND:</u> Die TRA befindet sich zwischen dem Speicherbecken und den Pieperhöfer Teichen. Sie liegt somit in der Flugroute der Brutvögel und sollte nach Norden oder Süden verschoben werden.</p> <p><u>Antwort:</u> Im Tank- und Rastanlagenkonzept wurden die umweltrelevanten Belange betrachtet und berücksichtigt und der gewählte Standort auch mit Blick auf Brutvögel als geeignet erachtet.</p> <p><u>Gemeinde Rätzlingen:</u> Die Gemeinde Rätzlingen fragt, ob für Kühl-LKW Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.</p> <p><u>Antwort:</u> Aufgrund der Abstände zu den Ortslagen ist die Lärmbeeinflussung sehr gering. Der Wirkungen der Autobahn werden die der Kühl-Aggregate insofern überlagern.</p> <p><u>LK Uelzen:</u> Wie ist der Stand bei der K 50 mit der Umstufung?</p> <p><u>Antwort:</u> Ein Gewerbegebiet soll südlich von Riestedt angesiedelt werden. Eine Überführung der K50 über die TRA ist nicht erforderlich. Die K 50 wird abgestuft zu einer Gemeindestraße.</p> <p><u>BUND:</u> Der BUND merkt an, dass die TRA verschoben werden kann. Mit der Ansiedlung eines Gewerbegebietes würde die Nahrungsgrundlage vieler Tiere (z.B.: Käfer und andere Insekten) verloren gehen.</p> <p><u>Antwort:</u> Eine Planung des Gewerbegebietes ist nicht vorangetrieben. Es gibt keine gleichzeitige Planung der Autobahn und des Gewerbegebietes.</p> <p><u>NLWKN-Lbg:</u> Die TRA verursacht nachts eine Lichtverschmutzung. Wird die Abstrahlung berücksichtigt?</p> <p><u>Antwort:</u> Nach jetzigem Stand der Technik werden Leuchten mit LED-Technik verwendet, der Abstrahlwinkel wird berücksichtigt.</p>
7	<p>Planungen zum Standort einer Autobahnmeisterei an der B 71</p> <p>Siehe Präsentation, S. 98-100</p> <p>Frau Quickert erläutert den aktuellen Planungsstand einer Autobahnmeisterei an der B 71. Derzeit ist eine Autobahnmeisterei mit einer Fläche von ca. 6.500* m² im nord-östlichen Quadranten der Anschlussstelle A39 / B71 geplant. * beim Arbeitskreis wurde versehentlich die Zahl 65.000 m² genannt, korrekt sind 6.500 m²</p> <p><u>AK Bad Bevensen:</u> Warum wird die Autobahnmeisterei nicht in den Schleifenrampen der AS vorgesehen oder mit der TRA Riestedt kombiniert? Aus Sicht der Landwirtschaft wird dieser Vorschlag begrüßt. <u>Antwort:</u> Der Gedanke wird aufgenommen und geprüft.</p> <p><u>VCD LV Nds:</u> Wie groß ist der Abstand von der Schleifenrampe der AS bis nach Hanstedt II? <u>Antwort:</u> ca. 740m</p>

8	Weiteres Vorgehen Siehe Präsentation, S. 101-102 Die Kritik und die Anregungen aus dieser Arbeitskreissitzung werden aufgenommen und fließen in die weitere Planung mit ein. Das Protokoll und die vollständige Präsentation werden im Internet veröffentlicht.
	Schlusswort durch Frau Padberg und Ende der Arbeitskreissitzung um ca. 16:00 Uhr.

Aufgestellt, Lüneburg, 19.01.2017

gez. i.A. Horlemann
(Aufsteller)