

Kapitel: 0.1	Thema: Allgemeines	Kommentare des Vorhabenträgers bzw. der Landesplanungsbehörde (RV-LG)		
Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
0.1	Allgemeines			
Landkreis Harburg	2	19	nein	
Der Landkreis Harburg hat von der Änderung der Vorzugsvariante im Bereich des Landkreises Uelzen Kenntnis genommen. Da sich keine direkte Betroffenheit des Landkreises durch die veränderte Variante ergibt, gebe ich hierzu keine Anregungen. Ich verweise jedoch auf meine Stellungnahme vom 22.06.06, die sich mit meiner Betrachtung der B 404 und der L 215 auseinandersetzt. Diese hat weiterhin Bestand.				
Gemeinde Vögelsen	20	2	nein	
die Gemeinde Vögelsen hat keine Einwände zur Trassenoptimierung zum nachgemeldeten Abgrenzungsvorschlag für das Vogelschutzgebiet v 25 A "Erweiterungsfläche Ostheide südlich Himbergen".				
Samtgemeinde Scharnebeck	43	22		
Mit Schreiben vom 18.12.2006 unter dem Zeichen R 1.14-0223/1 A 39 ist eine Optimierung der Vorzugsvariante im Bereich des Landkreises Uelzen bekanntgegeben worden. Die Belange der Samtgemeinde Scharnebeck sind durch diese Änderung nicht berührt. Eine weitere Stellungnahme wird daher nicht abgegeben.				
Gemeinde Scharnebeck	51	16		
Da die Belange der Gemeinde Scharnebeck diesbezüglich nicht berührt werden, halte ich eine Stellungnahme meinerseits für entbehrlich.				
Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf	52	1	nein	
bezüglich der Veränderung der Osttrasse im Bereich der Samtgemeinde Bodenteich werden seitens der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf weder Anregungen noch Bedenken vorgebracht.				
Flecken Ebstorf	53	24		
Bezüglich der Veränderung der Osttrasse im Samtgemeindebereich Bodenteich werdenn seitens des Fleckens Ebstorf, weder Anregungen noch Bedenken vorgebracht.				
Gemeinde Emmendorf	62	11	nein	
Nach Prüfung Ihrer Unterlagen haben wir die Streckenführung zur Kenntnis genommen und haben keine Einwände vorzubringen.				
Samtgemeinde Bodenteich	68	45	ja	
Die Samtgemeinde Bodenteich begrüßt und unterstützt die Planung und den Bau der A 39 als 4- spurige Autobahn sowie den auf niedersächsischen Gebiet verlaufenden Teil der Querspange B 190n. Aus Sicht der Samtgemeinde muss die Querspange zwischen der BAB A 14 und A 39 im Westen bis zur Bundesstraße B4 geführt werden. Aus den zum ROV vorgelegten Verkehrsuntersuchungen geht hervor, dass die westliche B 190n täglich mit bis zu 8.000 Kfz belastet ist. Ohne die westlich Verlängerung wäre zu befürchten, dass die Samtgemeinde Bodenteich durch den Verkehr zwischen der hier endenden B 190n und der B4 massiv belastet würde. Das wäre angesichts der örtlichen Verhältnisse und angesichts der Bedeutung der Samtgemeinde Bodenteich für die Entwicklung des Tourismus im südlichen Landkreis nicht vertretbar. Gleichzeitig wäre durch die Verlängerung der B 190n nach Westen eine deutlich bessere Anbindung des östlichen Landkreises Celle an die geplante Autobahnen möglich.				
Samtgemeinde Bodenteich	68	46	ja	
Ich verweise außerdem auf die Stellungnahme der Samtgemeinde vom 25.07.2006. Die Samtgemeinde fordert den Vorhabenträger auf, das Raumordnungsverfahren zügig abzuarbeiten. Aus der sich anschließenden Linienbestimmung und dem Planfeststellungsverfahren ergibt sich dann die notwendige Sicherheit über den Trassenverlauf. Diese Sicherheit benötigen die Samtgemeinde und die Mitgliedgemeinden für ihre künftigen kommunalen Planungen und Investitionen..				
Flecken Bad Bodenteich	69	47	ja	
Der Flecken Bad Bodenteich begrüßt und unterstützt die Planung und den Bau der A 39 als				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
4- spurige Autobahn sowie den auf niedersächsischen Gebiet verlaufenden Teil der Querspange B 190n.				
Der Vorhabenträger hat im Bereich des Landkreises Uelzen eine Optimierung der Trasse mit einem Untervariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten GP 61 und GP 62 vorgenommen. Anlass dafür war die großflächige Nachmeldung des Schutzgebietsvorschlags V 25A „Erweiterungsfläche Ostheide südlich Himbergen“ im Rahmen des Beteiligungsverfahrens für Nachmeldevorschläge von EU-Vogelschutzgebieten und die Optimierung der Trassen im Bereich der Seewiesen. Aufgrund der UVS und des Gesamtvergleichs wird der Untervariante GP 61-62/2 der Vorrang eingeräumt. Dieser Vorschlag nimmt die Forderungen des Fleckens aus der Stellungnahme vom 11.07.2006 für eine Trassenverschiebung nur zum Teil auf. Die nachstehenden Forderungen und Anregungen der v. g. Stellungnahme haben somit weiterhin Bestand:				
Flecken Bad Bodenteich	69	53	ja	
Der Flecken fordert die Einstellung der gesamten Querspange in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Aus Sicht des Fleckens muss die Querspange zwischen der BAB A 14 und A 39 im Westen bis zur Bundesstraße B4 geführt werden. Aus den zum ROV vorgelegten Verkehrsuntersuchungen geht hervor, dass die westliche B 190n täglich mit bis zu 8.000 Kfz belastet ist. Ohne die westlich Verlängerung wäre zu befürchten, dass der Raum um Bad Bodenteich durch den Verkehr zwischen der hier endenden B 190n und der B4 massiv belastet würde. Das wäre angesichts der örtlichen Verhältnisse und angesichts der Bedeutung des Fleckens Bad Bodenteich für die Entwicklung des Tourismus im südlichen Landkreis nicht vertretbar. Gleichzeitig wäre durch die Verlängerung der B 190n nach Westen eine deutlich bessere Anbindung des östlichen Landkreises Celle an die geplante Autobahnen möglich.				
Der Flecken fordert den Vorhabenträger auf, das Raumordnungsverfahren zügig abzuarbeiten. Aus der sich anschließenden Linienbestimmung und dem Planfeststellungsverfahren ergibt sich dann die notwendige Sicherheit über den Trassenverlauf. Diese Sicherheit benötigt der Flecken für seine künftigen kommunalen Planungen und Investitionen.				
Gemeinde Lüder	70	54	ja	
Die Gemeinde Lüder begrüßt und unterstützt die Planung und den Bau der A 39 als 4- spurige Autobahn sowie den auf niedersächsischen Gebiet verlaufenden Teil der Querspange B 190n.				
Gemeinde Lüder	70	58	ja	
Die Gemeinde Lüder fordert die Einstellung der gesamten Querspange in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Aus Sicht der Gemeinde muss die Querspange zwischen der BAB A 14 und A 39 im Westen bis zur Bundesstraße B4 geführt werden. Aus den zum ROV vorgelegten Verkehrsuntersuchungen geht hervor, dass die westliche B 190n täglich mit bis zu 8.000 Kfz belastet ist. Ohne die westlich Verlängerung wäre zu befürchten, dass das Gemeindegebiet durch den Verkehr zwischen der hier endenden B 190n und der B4 massiv belastet würde. Das wäre angesichts der örtlichen Verhältnisse und angesichts der Bedeutung der Samtgemeinde Bodenteich für die Entwicklung des Tourismus im südlichen Landkreis nicht vertretbar. Gleichzeitig wäre durch die Verlängerung der B 190n nach Westen eine deutlich bessere Anbindung des östlichen Landkreises Celle an die geplante Autobahnen möglich.				Das Land Niedersachsen wird beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Antrag zur Aufnahme des westlichen Teiles der B 190n zwischen der A 39 und der B 4 in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes stellen. Für den Fall, dass die Fortführung der B 190n, wie im BVWP 03 vorgesehen, nicht realisiert wird, würden die nördlich und südlich parallel zur B 190n bzw. auf die B 190n zu laufenden Straßenzüge mit Verkehrsmengen bis zu 2.000 Kfz pro Werktag zusätzlich belastet.
Die Gemeinde fordert den Vorhabenträger auf, das Raumordnungsverfahren zügig abzuarbeiten. Aus der sich anschließenden Linienbestimmung und dem Planfeststellungsverfahren ergibt sich dann die notwendige Sicherheit über den Trassenverlauf. Diese Sicherheit benötigt der Flecken für seine künftigen kommunalen Planungen und Investitionen..				
Gemeinde Soltendieck	71	59	ja	
Der Vorhabenträger hat im Bereich des Landkreises Uelzen eine Optimierung der Trasse mit einem Untervariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten GP 61 und GP 62 vorgenommen. Anlass dafür war die großflächige Nachmeldung des Schutzgebietsvorschlags V 25A „Erweiterungsfläche Ostheide südlich Himbergen“ im Rahmen des Beteiligungsverfahrens für Nachmeldevorschläge von EU-Vogelschutzgebieten und die Optimierung der Trassen im Bereich der Seewiesen.				

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>Aufgrund der UVS und des Gesamtvergleichs wird der Untervariante GP 61-62/2 der Vorrang eingeräumt. Die Optimierte Vorzugstrasse wurde den Vertretern der Kommunen am 11.12.06 im Rathaus in Bad Bodenteich vorgestellt.</p>				
<p>Die Gemeinde Soltendieck spricht sich weiterhin für eine Anbindung des LK Uelzen an das Bundesverkehrsnetz aus. Auf die Stellungnahme der Gemeinde zum geplanten Autobahnprojekt vom 19.07.2006 wird verwiesen. Sie stimmt daher weiter der Einstellung der Vorzugsvariante A 39 zwischen den Gelenkpunkten 61-62/1 in die weiteren Betrachtungen uneingeschränkt zu.</p>				
Stadt Uelzen	81	36	ja	
<p>Wir haben seitens der Stadt Uelzen die Optimierung der Vorzugsvariante im Raum Bad Bodenteich zur Kenntnis genommen und tragen keine Bedenken oder Anregungen hierzu vor.</p>				
Landkreis Gifhorn	86	25	ja	
<p>Die Änderung / Optimierung der Vorzugsvariante wurde den betroffenen Gebietskörperschaften in einem gemeinsamen Termin am 24. November 2006 beim Landkreis Uelzen vorgestellt und erörtert. Grundsätzlich bestehen seitens des Landkreises Gifhorn keine Bedenken gegen die geänderte Trassenführung der A 39 im Raum Uelzen, da der weitere Verlauf im Bereich des Landkreises Gifhorn hiervon nicht betroffen ist. Die vorliegende Stellungnahme des Landkreises Gifhorn im Rahmen des laufenden Raumordnungsverfahrens gilt daher unverändert fort.</p>				
Altmarkkreis Salzwedel	88	32	ja	
<p>Der Altmarkkreis Salzwedel hat seine Belange zu o.a. Vorhaben geprüft und festgestellt, dass keine Belange des Altmarkkreises Salzwedel berührt werden.</p>				
Samtgemeinde Hankensbüttel	113	83		
<p>Gegen die geplante Optimierung der BAB im Bereich des LK Uelzen - Bodenteich bestehen seitens der SG Hankensbüttel keine Bedenken.</p>				
Landesverwaltungsamt S-A. - Referat Raumordnung	127	3		
<p>Mit Schreiben vom 18. Dezember 2006 haben Sie mich über die geplante Trassenoptimierung der Vorzugsvariante auf rund 2 km im Bereich des Landkreises Uelzen informiert. Ich teile hierzu mit, dass das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt von dieser Planung weder räumlich, noch sachlich betroffen ist und daher keine gesonderte Stellungnahme erfolgt.</p>				
Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt - Niederlassung Nord	135	33		
<p>Grundsätzlich stimmen wir der geplanten Optimierung zu, verweisen aber nochmals auf die Stellungnahme unseres Hauses vom 28. Juni 2006. Hierin wird darum gebeten, den Anschluss der B 190n an die BAB A 39 vorzuhalten, bis entsprechend der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens für die B 190n in Sachsen-Anhalt die Vorzugslösung festgelegt ist. Eine Durchschrift dieses Schreibens übersende ich der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Lüneburg. Abschließend weise ich darauf hin, dass diese Stellungnahme in Abstimmung zwischen der Hauptniederlassung und der Niederlassung Nord des Landesbetriebes Bau Sachsen-Anhalt erstellt wurde und von dort keine gesonderte Stellungnahme zu erwarten ist.</p>				
Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt	137	20		
<p>Der Verlauf der im Bereich von Bad Bodenteich veränderten Vorzugsvariante betrifft nicht das Gebiet von Sachsen-Anhalt. Es sind keine EU-Vogelschutzgebiete betroffen, die zu Sachsen-Anhalt gehören.</p>				
Beh. f. Geoinform., Landentw. u. Liegensch. Lüneburg Amt	138	17		
<p>Im Hinblick auf die veränderte Vorzugsvariante ist eine erneute Stellungnahme aus den von mir zu vertretenden Belangen nicht erforderlich.</p>				
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Facilitymanagement	142	9		
<p>Gegen das o.a. Teilvorhaben im Rahmen des Raumordnungsverfahrens bestehen aus Sicht der Bundesfinanzverwaltung bzw. der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben keine Bedenken.</p>				
Bundesvermögensamt Hannover Ortsverwaltung Braunschweig	144	15		
<p>Keine Bedenken</p>				
Landwirtschaftskammer Niedersachsen Forstamt Uelzen	152	27		

Einwender:

Nr.:

ID

Vorzugsvariante?

Abschnitt(e)

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens für die geplante BAB A 39 wurde von Ihnen der Variantenvergleich GP 61-62/1-2 zur Stellungnahme vorgelegt. Grund hierfür ist nach Aktenlage die Problematik, dass in diesem laufenden Verfahren das Niedersächsische Umweltministerium das Beteiligungsverfahren zur Ausweisung des Vogelschutzgebietes V25 A - „Erweiterungsflächen Ostheide südlich Himbergen“ - eingeleitet hat und hierdurch die Trassenführung der bisherigen Vorzugsvariante der BAB A 39 in diesem Bereich weitestgehend in Frage gestellt wird. Insofern wird nun eine neue „östliche Variante“, die das geplante Vogelschutzgebiet im Wesentlichen nicht tangiert, der bisherigen -jetzt optimierten - Trassenplanung in diesem Bereich gegenübergestellt und bewertet. Zunächst ist festzustellen, dass die bisher im Laufe des Beteiligungsverfahrens von unserer Seite abgegebenen Stellungnahmen weiterhin Bestand haben. Die folgenden Aussagen beziehen sich somit ausschließlich auf Planungen im Rahmen des Untervariantenvergleichs GP 61-62 vom Dezember 2006.

Amt für Landwirtschaft, Forsten und Flurneuordnung Altmark

154

4

Die untere Forstbehörde erhebt keine Einwände gegen die von der ursprünglichen Vorzugsvariante abweichende Optimierungsvariante der BAB A 39 auf Niedersächsischem Gebiet. Auch bei Verlegung der Trasse so wie vorgesehen in östlicher Richtung, sind auf Sachsen Anhalter Gebiet keine Auswirkungen durch Schadstoffeintragung und Schallimmissionen zu erwarten.

Staatliches Baumanagement Lüneburg

159

14

Nach meinen Feststellungen werden weder von hier aus zu vertretende Bundes- noch Landesbelange von dem vorliegenden Übersichtsplan betroffen. Eine endgültige Stellungnahme zu Bundesbelangen wird gegebenenfalls die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Soltau abgeben.

Wasser- und Schiffsamt Uelzen

164

8

Die entwickelten Variantenabschnitte zwischen den neuen Gelenkpunkten 61 und 62 verlaufen östlich des Elbe-Seitenkanals und erstrecken sich südlich und nördlich der Ortschaft Bad Bodenteich. Von der Änderung der Variantenabschnitte ist das Wasser- und Schiffsamt Uelzen nicht betroffen. Seitens der WSD Mitte erfolgt keine zusätzliche Stellungnahme.

Polizeidirektion Lüneburg

166

23

Die Stellungnahme zur Optimierung der Vorzugsvariante der A 39 im Bereich der Ortschaft Bad Bodenteich erfolgt aufgrund der Zuständigkeit der Polizeiinspektion Lüneburg/Lüchow-Dannenberg/Uelzen für den Landkreis Uelzen von hier.

Aus den hier vorliegenden Unterlagen ergibt sich augenscheinlich keine Notwendigkeit, die einer Erweiterung oder Veränderung der mit Datum vom 14.06.2006 vorgelegten Stellungnahme notwendig erscheinen lässt.

Die vorstehend genannte Stellungnahme wird aufrechterhalten. Gegen die Optimierung der Vorzugsvariante im Bereich Bad Bodenteich bestehen von hier keine Bedenken.

ExxonMobil Production Deutschland GmbH

171

6

Die ExxonMobil Production Deutschland GmbH (EMPG) nimmt die Betriebsführung für die Produktionsaktivitäten einschließlich des Betriebs des Leitungsnetzes und der Untergrundspeicher der BEB Erdgas und Erdöl GmbH (BEB), der Mobil Erdgas-Erdöl GmbH (MEEG) und deren Tochtergesellschaften wahr. Wir schreiben Ihnen im Auftrag der BEB, Transport GmbH & Co. KG und danken Ihnen für die weitere Beteiligung in der o.a. Angelegenheit.

WINGAS GmbH

172

21

Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und im Auftrag des Netzbetreibers WINGAS TRANSPORT GmbH & Co KG. Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Versorgungsanlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Erdgasleitungen nicht betroffen sind.

Gas de France Exploration, Produktion Deutschland GmbH

174

18

Wir teilen Ihnen mit, dass wir von der o.g. Trassenoptimierung nicht betroffen sind. Somit behält unsere Stellungnahme vom 30.05.06 auch weiterhin Gültigkeit.

Industrie- u. Handelskammer Lüneburg - Wolfsburg

175

7

Die Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg hat bezüglich der Optimierung der A 39-Vorzugsvariante im Berich des Landkreises Uelzen gemäß Ihres Schreibens vom 18.12.2006 keine Einwendungen. Im übrigen hält die IHK Lüneburg-Wolfsburg ihre Anmerkungen und Anregungen vom 07. Juli 2006 zur Realisierung der A 39 aufrecht.

Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN)

185

39

Anbei die Kopie der Stellungnahme unserer örtlichen Jägerschaft zu dem oben näher bezeichneten Vorhaben. Wir stimmen damit inhaltlich überein. Für eine Unterrichtung über Ihre weiteren diesbezüglichen Entscheidungen wären wir Ihnen dankbar.

Jägerschaft des LK Uelzen e.V.:

Die geplante Optimierung der „Vorzugsvariante A 39“, bedingt durch die Nachmeldung des Vogelschutzgebietes V 25 A, bestätigt die Bedenken der Naturschutzverbände gegen die grundsätzlichen Methoden der Datenerhebung im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Bewertung der Schutzgutkriterien im Raumordnungsverfahren.

Die Trassenänderung entschärft die von der Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. bisher geäußerten Einwände gegen die Vorzugsvariante der A 39 in keiner Weise.

Die von uns beanstandeten fehlenden wissenschaftlichen Daten zum Schutzgutkriterium Rotwild sind immer noch nicht erhoben und führen den Anspruch einer Bewertung der Auswirkungen der A 39 auf das Schutzgutkriterium Rotwild in „verbal argumentativer Abschätzung“ im ROV ad absurdum.

Aus diesem Grund erneuert die Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. ihre bereits abgegebene Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren A 39 vom 30.05.2006.

Die Daten zum Rotwild wurden aufbauend auf die faunistischen Arbeitskreissitzungen im Wesentlichen von den Kreisjägerschaften bzw. den Hochwildringen und der Rotwild AG zentral abgefragt wurden. Revierinhaber oder Hegeringe vor Ort wurden nicht befragt, was aber aufgrund der Datenlage nicht erforderlich war. Die weitergegebenen Informationen ergaben ein umfassendes Bild sowohl zu den Kerngebieten der Rotwildeinstandsgebiete als auch zu bestehenden und mit hoher Wahrscheinlichkeit zu vermutenden Wechselbeziehungen und Wanderkorridoren. Die Daten beruhen im Wesentlichen auf die Erfahrungen, Beobachtungen und örtlichen Kenntnisse der Jägerschaft und lassen keine wissenschaftlich untermauerten Aussagen zur Anzahl, zur räumlichen Ausdehnung oder zur Frequentierung von Fernwechselkorridoren oder zu genetischen Auswirkungen der Verinselung zu. Aber auch dies ist kein Fehler. Die Sachverhaltsermittlung im Rahmen einer UVP ist unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit auf das vernünftigerweise Vorhersehbare zu begrenzen. Es ist nicht die Aufgabe der UVP, wissenschaftlich unerforschte Sachverhalte und Wirkungszusammenhänge zu klären. Dahinter steht die allgemeine Erkenntnis, dass die Forderung, die Wirkungen bestimmter Veränderungen in einem Ökosystem vollständig zu erfassen, schon wegen der Komplexität der Zusammenhänge nicht nur an praktische, sondern auch an Grenzen des wissenschaftlichen Erkenntnisstands stoßen würde. Die UVP im ROV zielt auf die Ermittlung der erheblichen Umweltauswirkungen und raumbedeutsamen Auswirkungen ab. Die erhobene Datenlage reicht für eine qualifizierte Gefährdungsabschätzung aus. Aus der Kenntnis der Kerngebiete, der Habitatansprüche und der Verhaltensweise des Rotwildes, größere Wanderungen zu unternehmen, lassen sich Schussfolgerungen ziehen, die für eine sachgerechte Planungsentscheidung ausreichen. Diese Schlussfolgerungen wurden in der UVS „verbal-argumentativ“ dargestellt. D.h. es wurden keine quantitativen Flächenbilanzierungen oder rechnerischen Vergleiche angestellt. Vielmehr wurden die jeweiligen Gefährdungsabschätzungen auf der Sachebene verbal, beschreibend und nachvollziehbar begründet. Diese Vorgehensweise ist gängige Praxis in der UVP. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind weitergehende Untersuchungen über die räumliche Lage von Rotwildwechseln durchzuführen, die eine konkrete Planung ermöglichen an welchen Stellen, in welcher Anzahl und in welcher Bauart wildgerechte Grünbrücken, Unterführungen oder andere Gestaltungsmaßnahmen zur Erhaltung der Durchgängigkeit für das Rotwild vorzusehen sind.

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen

190

71

Der NABU hält die bereits vorgebrachten Einwendungen gegen den Bau der A 39 weiterhin. aufrecht. Wir begrüßen, dass die vorliegende Planung die Existenz bisher nicht gemeldete wertvoller Vogellebensräume von herausragender Bedeutung, zumindest in Teilbereichen anerkennt. Dennoch sehen wir diese Variante in ihren Auswirkungen auf den dort vorkommenden Bestand an besonders geschützten Arten gem. Anhang I der Vogelschutzrichtlinie, als nicht vertretbar.

In Ergänzung unserer Stellungnahme vom Juli 2006 nimmt der NABU Niedersachsen in Abstimmung mit dem NABU Uelzen zu den Ergänzungen der UVS wie folgt Stellung:

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) - LV Niedersachs

193

5

Der Kreisverband Lüneburg der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald bearbeitet nur die Vorgänge im Bereich der Landkreise Lüneburg und Lüchow Dannenberg. Zu der geplanten Trassenänderung der A 39 im Bereich des Landkreises Uelzen kann daher keine Stellungnahme abgegeben werden.

Kapitel:**0.1****Thema: Allgemeines****Kommentare des Vorhabenträgers
bzw. der Landesplanungsbehörde
(RV-LG)****Einwender:****Nr.:****ID****Vorzugsvariante?****Abschnitt(e)****DB Service Immobilien GmbH Niederlassung Hamburg****213**

34

Im Zusammenhang mit der vorgenannten Planung verweisen wir auf die Stellungnahme der DB Netz AG - als Träger öffentlicher Belange - vom 04.08.1999 - NNB 1304; LwB 178/99 (BS) - an die Bezirksregierung Braunschweig. Wie fügen diese Stellungnahme, die weiterhin gültig bleibt, in Kopie zu Ihrer Kenntnis bei. Belange anderer Konzernbereiche der Deutschen Bahn AG werden in diesem Verfahren nicht berührt.

Erdgas Verkaufsgesellschaft Münster**225**

13

Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 18.12.2006 und teilen Ihnen mit, dass unsere Belange von der geänderten Planung nicht berührt werden.

LSW LandE-Stadtwerke Wolfsburg**227**

10

In Beantwortung der o.a. Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass der genannte Bereich nicht zu unserem Konzessionsgebiet gehört und wir in diesem Gebiet auch keine Versorgungsleitungen betreiben.

REW Dea Wietze**228**

12

Durch die Optimierung der Vorzugsvariante im Bereich des Landkreises Uelzen bleibt unsere Stellungnahme vom 05.09.2006 unberührt und behält weiterhin ihrer Gültigkeit.

0.2**Unterlagen****Flecken Bad Bodenteich****69**

52

ja

- ergänzende Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie, insbesondere zu den Bewertungskriterien - Verlärmung von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldcharakter, Verlärmung des Erholungsraumes, Verlust von Biotopen, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, - eine nachvollziehbare Darstellung, warum z.B. der Verlauf durch die Seewiesen trotz negativer Beurteilung aus umweltfachlicher Abwägung beim Untervariantenvergleich in die Vorzugsvariante aufgenommen wurde.

Siehe Kommentare zu der Stellungnahme des Fleckens Bad Bodenteich in der Synopse zum Hauptverfahren unter ID 390 - Kapitel 02, ID 391 - Kapitel 05, ID 396 - Kapitel 1, ID 397 - Kapitel 1.6, ID 414 - Kapitel 2.4 und ID 412 - Kapitel 4.01.

Die vorstehenden Forderungen sind in meiner Stellungnahme vom 11.07.2006 ausführlich begründet. Auf eine neuerliche Begründung wird hier verzichtet.

0.4.3**Anschlussstellen****Flecken Bad Bodenteich****69**

51

ja

- die Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsdaten der Samtgemeinde Bodenteich und ihre Wirkung auf das nachgeordnete Verkehrsnetz, insbesondere die Entlastungswirkungen für den Ortskern Bad Bodenteich, - den Erhalt des Kreuzungspunktes mit der Auf- u. Abfahrt an der L 265,

Die in der Stellungnahme vom 11.07.2006 dargestellten Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen der Samtgemeinde Bodenteich stimmen in der Größenordnung mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung der A 39 in der Größenordnung überein (Unterlage 4 – Verkehrsuntersuchung Anlage 13 und Unterlage 5 – Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Anlage 1). Die dargestellten Abweichungen liegen im Bereich der üblichen Toleranzen zwischen klein- und großräumigen Verkehrsuntersuchungen. Eine Feinjustierung der Belastungswerte wird im Rahmen der Planfeststellung vorzunehmen sein.
Der Kreuzungspunkt mit der Auf- und Abfahrt der L 265 ist in der Vorzugsvariante als realisiert unterstellt. Die genaue Anzahl sowie Lage und Ausbildung der Anschlussstellen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

0.4.5**Hinweise (technische) anderer Planungsträger****Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Hannover****140**

67

Aus ingenieurgeologischer Sicht nehmen wir zu der oben genannten Planung wie folgt Stellung: Im Planungsbereich im Bereich der Variante 25 der geplanten BAB A 39 im Raum Bodenteich (Seewiese), muss mit bis zu 11 m mächtigen Weichschichten wie Torf- und Muddeablagerungen gerechnet werden, die Sonderbaumaßnahmen erfordern.

Diese Stellungnahme ersetzt keine Baugrunderkundung nach DIN 4020.

Weitere Anregungen oder Bedenken, speziell aus bergbaulichen Gründen sind aus der Zuständigkeit unseres Hauses nicht vorzubringen.

E.ON Netz GmbH Regionalzentrum Nord**169**

82

Mit Schreiben NE-ZL-TLS-Fh/Gro vom 29. Juni 2006 haben wir Ihnen mitgeteilt, dass durch die Untersuchungsräume für die geplante BAB A 39 Hochspannungsfreileitungen unseres Unternehmens verlaufen. Innerhalb der

Die weitere Beteiligung, auch mit Detailplänen, wird zugesagt.

Untersuchungsraumgrenze für den Variantenvergleich GP 61 - 62 verläuft südlich des GP 61 unsere o.a. Hochspannungsfreileitung (siehe anliegenden Ausschnitt aus Übersichtsplan Maßstab 1:25.000).

Zwecks Beurteilung der Betroffenheit der Hochspannungsfreileitung durch den Baukörper ist die spätere Vorlage von Detailplänen erforderlich.

0.5 Alternativenprüfung

Landkreis Uelzen

5

44

ja

Vorschlag "B"

Aus Sicht der Raumordnung wird wie folgt Stellung genommen: Der neu untersuchte Trassenabschnitt 497 wird raumordnerisch grundsätzlich begrüßt. Durch die Verschiebung der Trasse nach Osten wird die Durchschneidungstrecke durch die Bodenteicher Seewiesen von bislang 1.500 m auf unter 1.000 m reduziert. Zudem ist nur noch der östliche Teilbereich der Seewiesen betroffen. Trotzdem ist dieser Trassenverlauf weiterhin raumordnerisch für den Landkreis Uelzen nur die zweitbeste Lösung. Favorisiert wird wie bislang aus den in der Stellungnahme vom 22.06.2006 angeführten Gründen die Trasse östlich von Schafwedel (Untervariante 20-29/2).

Die Untervariante GP 20-29/2 mit einem Verlauf östlich von Schafwedel weist gegenüber der zunächst zum Vergleich herangezogenen Untervariante GP 20-29/1 eine Vorteil auf aufgrund der Meidung der Seewiesen. Bei den weiterführenden Variantenvergleichen unter Berücksichtigung des Trassenabschnittes 540 (Untervariantenvergleich GP 20-37 und Untervariantenvergleich GP 20-39) kommt es jeweils zum Ausschluss der Untervarianten mit dem Abschnitt 540, da sich im Zuge der nach Süden anschließenden Abschnitte 554 bzw. 552, 558, 559 erhebliche negative Auswirkungen ergeben. Diese übertreffen den bei der optimierten Vorzugsvariante (Abschnitt 497) gegenüber der ursprünglichen Vorzugsvariante (Abschnitt 538) noch verringerten Nachteil durch die Querung der Seewiesen deutlich.

Flecken Bad Bodenteich

69

48

ja

Vorschlag "C" optim.

Der Flecken fordert: anstelle der Vorzugsvariante für die A 39 eine Trassenverschiebung in östliche Richtung, damit das sensible Gebiet der Seewiesen umgangen und um die Ortslage von Bad Bodenteich herum ein größeren Landschaftsraum für Naherholungszwecke beibehalten wird, um die bisherigen Investitionen und die künftige Entwicklung insbesondere des Fleckens nicht zu gefährden. Die vorgeschlagene Variante führt vom GP 61 unter Benutzung der Abschnitte 497 und 540 östlich an Schafwedel vorbei, verschwenkt südlich von Langenbrügge bzw. nördlich des GP 29 nach Westen und wird im Bereich von Gannerwinkel wieder an den Abschnitt 546 der Vorzugsvariante angeschlossen (s. Planskizze). Diese Trasse verschont das Seewiesengebiet und mindert die Zerschneidung der Feldfluren südlich von Bad Bodenteich. Die Entlastungswirkungen wären ähnlich hoch wie bei der Vorzugsvariante. Eine Trassenverschiebung in nordwestlicher Richtung zwischen den Ortsteilen Lüder und Langenbrügge, die näher an die Ortslage von Bad Bodenteich heranrückt, wird abgelehnt.

Mit der Variante GP 61-62/2 kommt es zu einer geringeren Beeinträchtigung der Ortslage Schafwedel, da nur das nordwestliche Wohnumfeld betroffen wird; bei der von den Kommunen vorgeschlagenen Trasse kommt es zu einer Beeinträchtigung des Wohnumfeldes vom Nordosten der Ortslage bis zum Süden (Wochenendhausgebiet) und des dem Wohnen dienenden Gebietes nördlich von Gannerwinkel. Die in der Stellungnahme vorgeschlagene Trasse bedeutet eine wesentlich längere Durchschneidung des um Schafwedel liegenden Vorsorgegebietes für Erholung (11,3 statt 5,2 km). Die Variante GP 61-62/2 führt durch die als Vorranggebiet für Natur und Landschaft festgesetzten Seewiesen (0,7 km) und den Soltendieker Graben (0,6 km). Die in der Stellungnahme vorgeschlagene Trasse führt dagegen nur auf geringer Länge (0,2 km) durch ein festgesetztes Vorranggebiet für Natur und Landschaft (nördlich Waldhof) und auf geringerer Länge durch Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft. Zur Schonung des EU-Vogelschutzgebietes würde auch hier die Führung ab GP 61 angenommen, was ebenfalls die Querung des Soldendieker Grabens auf 0,6 km zur Folge hätte. Die in der Stellungnahme vorgeschlagene Trasse weist eine deutlich geringere Entfernung zum FFH-Gebiet „Kammolch- Biotop nordöstlich Langenbrügge“ auf und führt randlich durch potenziellen Kammolch- Lebensraum. Erhebliche Beeinträchtigungen durch Zerschneidungs- und Barrierewirkungen sowie verkehrsbedingte Mortalität sind hier ebenso wie die Verlärmung nicht auszuschließen. Die Bebauungen Waldhof und Wittinger Berg werden durch den Vorschlag des Fleckens im Vergleich zur Variante GP 61- 62/2 beeinträchtigt. Neu Lüder wird durch Variante GP 61-62/2 beeinträchtigt. Ein Bodendenkmal (Deichlinie nordwestlich von Waldhof) wird durch die in der Stellungnahme vorgeschlagene Trasse durchschnitten. Weitere Bodendenkmale (flächige, punkt- und linienförmige) befinden sich zwischen Schafwedel und Thielitz im Trassenbereich. - Der Trassenvorschlag führt auf größerer Länge (7,7 statt 3,6 km) durch zusammenhängende Waldflächen (Nadelwald) und tangiert östlich von Langenbrügge einen historischen alten Waldstandort. Durch beide Varianten wird der Erholungszielort Landwehr bei Schafwedel beeinträchtigt. Durch die von den Kommunen vorgeschlagene Trasse kommt es darüber hinaus zu einer Beeinträchtigung des touristischen Anziehungspunktes Siemkenmühle sowie des Wochenendhausgebietes südlich von Schafwedel und des

Wohngebietes nördlich von Gannerwinkel (diese sind auch im Schutzgut Menschen- Wohnen als dem Wohnen dienende Fläche berücksichtigt, s. o.). Die in der Stellungnahme vorgeschlagene Trasse führt südöstlich von Schafwedel zwischen nach § 28a NNatG geschützten Biotopen hindurch und quert wie Variante GP 61-62/2 die ebenfalls geschützte Seehalsbeeke. Variante GP 61-62/2 führt insgesamt durch weniger bedeutende Biotope als die in der Stellungnahme vorgeschlagene Trasse. Das Gleiche gilt für die faunistische Grundbewertung, wobei die von den Trassen betroffenen Flächen faunistisch insgesamt nur von geringer bis allgemeiner Bedeutung sind.

Aus Sicht der Avifauna weisen die Trassen nur geringe Unterschiede auf. Bei beiden Trassen werden Brutvogellebensräume mit regionaler bis landesweiter Bedeutung durchschnitten. Allerdings wird durch die von den Kommunen vorgeschlagene Variante ein landesweit bedeutendes Rastvogelgebiet sowie Nahrungsgebiet für den Weißstorch randlich berührt, während die von der Variante GP 61-62/2 randlich durchschnittenen Seewiesen für Rastvögel nur eine geringe Bedeutung haben.

Die in der Stellungnahme vorgeschlagene Trasse führt aufgrund der Nähe zum FFH- Gebiet „Kammolch- Biotop nordöstlich von Langenbrügge“ zu einer geringeren Distanz zu Amphibienlandlebensräumen und -laichgewässern (vor allem nördlich von Waldhof). Hierbei handelt es sich zum Teil um Gewässer mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung. Insgesamt können daraus entstehende erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH- Gebiet nicht ausgeschlossen werden.

Südlich von Waldhof führt die in der Stellungnahme vorgeschlagene Trasse über einen trockenen Bodenstandort mit besonderer Bedeutung.

Variante GP 61-62/2 führt durch die teilweise Lage innerhalb der Seewiesen zu einer Beeinträchtigung grundwassergeprägten Gebietes sowie zu einer Beeinträchtigung von gegen Schadstoffeintrag empfindliches Grundwasser. Durch die in der Stellungnahme vorgeschlagene Trasse kommt es östlich und südöstlich von Schafwedel ebenfalls zu Beeinträchtigungen grundwassergeprägter Gebiete sowie gegen Schadstoffeintragempfindlicher Gebiete. Solche Gebiete werden durch die in der Stellungnahme vorgeschlagene Variante auch nördlich von Gannerwinkel geschnitten. Demgegenüber steht die deutlich größere Zerschneidungslänge grundwassergeprägte Gebiete durch Variante GP 61-62/2 westlich von Langenbrügge. Landwirtschaftliche Flächen (Vorsorgegebiete für Landwirtschaft) werden durch die Variante GP 61-62/2 in größerem Maße beansprucht (12,7 km zu 10 km).

Die Beeinträchtigung von Fließgewässern, vor allem solcher mit besonderer Bedeutung, ist durch Variante GP 61-62/2 ungünstiger, da hier die Gewässer in den Seewiesen betroffen sind.

Die in der Stellungnahme vorgeschlagene Trasse führt zu einer verkehrlich nachteiligen Mehrlänge (rd. 2,4 km bei gleichem Start- und Zielpunkt) mit den sich daraus ergebenden Konsequenzen (höherer Landschafts- und Bodenverbrauch, höherer Treibstoffverbrauch mit den sich daraus ergebenden größeren Emissionen, Erhöhung der Fahrzeiten infolge des größeren Wegeaufwandes).

Aufgrund der vorstehenden Punkte ist die Variante GP 61-62/2 (optimierte Vorzugsvariante) der in der Stellungnahme vorgeschlagenen Variante mit einer Führung östlich von Schafwedel und südlich von Langenbrügge vorzuziehen. Wesentlich sind dabei die geringeren Beeinträchtigungen von Wohngebieten durch Variante GP 61-62/2 sowie die nicht auszuschließenden erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH- Gebiet „Kammolch- Biotop nordöstlich Langenbrügge“.

Bei beiden Varianten sind hauptsächlich Biotope der Wertstufen I bis III betroffen, so dass sich bezogen auf die Kompensation kein unterschiedliches Verhältnis ergibt. Es kann von einem Ausgleich im Verhältnis 1:1 für alle betroffenen Biotope ausgegangen werden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, Karte II.4, Blatt 3 und Blatt 4 sowie

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Lüder	70	55	ja	Vorschlag "C" optim.
<p>Der Vorhabenträger hat im Bereich des Landkreises Uelzen eine Optimierung der Trasse mit einem Untervariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten GP 61 und GP 62 vorgenommen. Anlass dafür war die großflächige Nachmeldung des Schutzgebietsvorschlags V 25A „Erweiterungsfläche Ostheide südlich Humbergen“ im Rahmen des Beteiligungsverfahrens für Nachmeldevorschläge von EU-Vogelschutzgebieten und die Optimierung der Trassen im Bereich der Seewiesen.</p> <p>Aufgrund der UVS und des Gesamtvergleichs wird der Untervariante GP 61-62/2 der Vorrang eingeräumt.</p> <p>Die Optimierte Vorzugstrasse wurde den Vertretern der Kommunen am 11.12.06 im Rathaus in Bad Bodenteich vorgestellt.</p> <p>Die Anregungen und Forderungen der Gemeinde Lüder aus der Stellungnahme vom 14.07.2006 sind in den ergänzenden Untersuchungen nicht berücksichtigt. Es ist zu erkennen, dass sich durch die Veränderung der Trasse für den Bereich der Gemeinde Lüder keine Entlastung ergibt.</p> <p>Die Forderungen und Anregungen der v. g. Stellungnahme haben somit weiterhin Bestand:</p> <p>Seitens der Planer ist offenbar versucht worden, die Vorzugstrasse so wenig wie möglich zu verändern und mit dieser so optimierten Trasse in das Beteiligungsverfahren zu gehen.</p> <p>Im Rahmen der Optimierung wurde nicht nur wegen der Umgehung des Vogelschutzgebietes nordöstlich von Bad Bodenteich eine Trassenveränderung vorgenommen, sondern es wurden in diesem Zusammenhang auch Einwendungen insbesondere aus Bad Bodenteich berücksichtigt, die sich mit dem Gebiet der Seewiesen befassen. Dies wird von der Gemeinde Lüder unterstützt, kann aber nicht isoliert von den Einwendungen der Gemeinde gesehen werden, die in ihrer Stellungnahme vom 14.07.06 erhoben wurden.</p> <p>Wenn schon Einwendungen bei der Optimierung der Trasse im Bodenteicher Raum berücksichtigt wurden, die nicht das Vogelschutzgebiet betreffen, so ist nicht nachvollziehbar, wieso die Einwendungen der Gemeinde Lüder nicht berücksichtigt wurden.</p> <p>Der Grund hierfür scheint vor allem zu sein, dass die Gelenkpunkte GP 61 und GP 62 und daraus resultierend der neu zu untersuchende Raum willkürlich festgelegt wurden.</p> <p>Bei einer Verschiebung des Gelenkpunktes GP 62 weiter nach Süden in den Bereich der Gemeinde Lüder hätte zwanglos die von der Gemeinde vorgeschlagene Alternativtrasse als sogenannte „Östliche Umgehung Schafwede!“ mit ihrem Verschwenk auf die Vorzugstrasse mit in die Untersuchung und Bewertung einfließen können.</p> <p>Diese Variante belastet den Ort Lüder wesentlich weniger als die Vorzugstrasse und trägt allen Schutzgütern, insbesondere aber den Schutzgütern Mensch und Landwirtschaft wesentlich mehr Rechnung als die Vorzugstrasse.</p>	<p>Unterlage 1 – UVS – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 71).</p> <p>Die für das ROV vorgeschlagene Vorzugsvariante verknüpft die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen. Demnach war es Ziel der Optimierung zur Umgehung des Vogelschutzgebietes, eine möglichst geringe Abweichung von dieser Vorzugsvariante mit möglichst wenig zusätzlichen negativen Auswirkungen zu erreichen. Daraus ergab sich die Festlegung der Gelenkpunkte 61 und 62.</p> <p>Der Variantenvergleich GP 61-62 zeigt, dass dieses Ziel mit der optimierten Vorzugsvariante erreicht werden konnte.</p> <p>Bezogen auf das Schutzgut Menschen- Wohnen weist die optimierte Vorzugsvariante durch die geringere Lärmbelastung sowohl von Wohnbereichen als auch von Flächen der innerörtlichen und ortsnahen Erholung einen Vorteil auf.</p> <p>Bezüglich der in der Stellungnahme vorgeschlagenen Trassenführung wird auf den Kommentar zu ID 48 Flecken Bad Bodenteich in diesem Kapitel verwiesen.</p>			
Gemeinde Lüder	70	57	ja	
<p>Eine massive Belastung für das Gemeindegebiet geht von der Zerschneidungswirkung aus, die Planung und Bau der A 39 und B 190n mit sich bringen.</p> <p>Der Ort ist bereits durch den Elbe- Seiten- Kanal und die Bahnlinie Uelzen – Braunschweig erheblich zerschnitten. Durch die geplanten Maßnahmen wird dies in einem Maße verstärkt, das von der Gemeinde nicht mehr hingenommen werden kann.</p> <p>Wenn es zur Verwirklichung der B 190n im Bereich der Gemeinde Lüder entsprechend der Vorzugsplanung kommt, sind die damit verbundenen Eingriffe bereits derart massiv, dass eine weitere Beeinträchtigung der Gemeinde durch die Vorzugstrasse der A 39 nicht mehr hingenommen werden kann. Wenn man berücksichtigt, dass beabsichtigt ist, die Bahnstrecke Braunschweig – Uelzen zu optimieren, ist der Zusammenhang der Gemeinde Lüder überhaupt nicht mehr gegeben.</p> <p>Die alternativ vorgeschlagene Osttrasse führt zu keiner zerschneidenden Wirkung in den Gemeinden und tangiert weder das FFH- Gebiet im Raum Langenbrügge noch die Interessen der Orte im Kreis Gifhorn, insbesondere die der Stadt Wittingen. Die Alternativtrasse wäre allein im Bereich der Samtgemeinde Bodenteich zu verwirklichen.</p> <p>Demzufolge hält die Gemeinde Lüder an ihren Forderungen aus der Stellungnahme vom 14.07.06 fest und kann auch die optimierte Vorzugstrasse in keinem Fall akzeptieren.</p> <p>Die Forderungen und Anregungen der Gemeinde Lüder sind anlässlich eines Erörterungsgesprächs im Hause der Regierungsvertretung am 16.01.2007 ausführlich erläutert. Der Besprechungsvermerk wird dieser Stellungnahme</p>	<p>Die Trennung von Ortsteilen politischer Gemeinden lässt sich aufgrund der ermittelten Raumwiderstände, auch unter Beachtung des Schutzgutes Mensch, infolge der gleichmäßigen Verteilung von Ortschaften im Raum nicht in jedem Fall vermeiden.</p> <p>Die Zerschneidungswirkung von Verkehrsstrassen (Straße, Schiene, Wasserstraße) ist in den Untersuchungen berücksichtigt worden (Unterlage 6 – Raumverträglichkeitsuntersuchung, S. 43 ff) und Bestandteil der gesamtplanerischen Abwägung. Allerdings besteht für Lüder keine raumordnerische Festsetzung als zentraler Ort. Bezüglich des Vergleiches der in der Stellungnahme vorgeschlagenen Trassenführung mit der optimierten Vorzugsvariante wird auf den Kommentar zu ID 48 Flecken Bad Bodenteich in diesem Kapitel verwiesen.</p>			

beigefügt.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt die Gemeinde Lüder, die von ihr und dem Flecken Bad Bodenteich vorgeschlagenen Alternativtrasse „Östliche Umgehung Schafwedel“ (siehe Planskizze) mit in die Untersuchungen und Prüfungen einzubeziehen, da sie nach ihrer Auffassung den Interessen aller Beteiligten und der Anlieger besser gerecht wird als die Vorzugstrasse. [Anm.: hierbei handelt es sich um den Vorschlag „C“]

Sollte aufgrund des Variantenvergleichs die vorgeschlagene Osttrasse nicht den Vorzug erhalten, wäre es aus Sicht der Gemeinde gerade noch vertretbar, wenn die optimierte Vorzugstrasse in einer Entfernung von ca. 300m östlich der Trasse nach Süden weiter geführt würde und in einem Bereich in die Vorzugstrasse mündet, wo dies sich mit dem Elbe Seiten Kanal bündelt. [Anm.: hierbei handelt es sich um den Vorschlag „D“] Eine Trassenverschiebung in nordwestlicher Richtung zwischen den Ortsteilen Lüder und Langenbrügge, wie anlässlich des Erörterungsgesprächs am 16.01.07 besprochen, wird abgelehnt.

Gemeinde Soltendieck

71

65

ja

Alternativvorschlag

Die Gemeinde spricht sich im Falle der Ablehnung der ursprünglich geplanten Einstellung der Vorzugsvariante der A 39 in die weiteren Betrachtungen und der Ablehnung des Ausnahmeantrages auf Querung des Vogelschutzgebietes alternativ für einen bedarfsgerechten Ausbau der B 4 aus. Ein solcher Ausbau der B 4 würde auch den auf Tourismus ausgerichteten Ortsteilen der Samtgemeinde Bodenteich, insbesondere dem Kernort Bad Bodenteich, mit ihren für die Erholung geschaffenen und freigehaltenen Flächen (z. B. der Seewiesen) entgegen kommen. Die damit verbundene Weiterführung der B 190n von der A 14 bis zur jetzigen B 4 würde diesen Raum zusätzlich entlasten und ausweichend an das Bundesfernstraßennetz anbinden.

Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Diese Betrachtung erfolgt in der Bundesverkehrswegeplanung und ist mit dem Beschluss des 5. FStrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen abgeschlossen. Insgesamt ist bei der Trassenfindung, auch bei der Optimierung zur Umgehung des Vogelschutzgebietes, diejenige Trasse ermittelt worden, welche die geringsten negativen Auswirkungen mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft. Dabei sind die Belange der Raumordnung (z.B. Erholung), wie sie in den Raumordnungs- und Entwicklungsplänen dargestellt sind, berücksichtigt worden

Landkreis Gifhorn

86

26

ja

Im Rahmen der o.g. Besprechung wurde allerdings am Rande eine weitere Untervariante angesprochen, die abweichend von der bisherigen Trassenführung, eine östliche Umfahrung der Stadt Wittingen beinhaltet und somit Auswirkungen auf den Landkreis Gifhorn hätte. Hierzu möchte ich nachfolgend einige Anmerkungen machen, mit der Bitte, diese im Rahmen der Gesamtabwägung zu berücksichtigen.

- Durch die östliche Umfahrung von Wittingen ergibt sich eine deutlich schlechtere Anbindung der westlich liegenden Räume (Celle etc.), die über die B 4 / B 244 an die A 39 angebunden werden. Die Anbindung der östlichen Räume wird hingegen auch bei einer Westumfahrung von Wittingen als ausreichend / gut erachtet. Darüber hinaus würde eine östliche Variante zu mehr Durchgangsverkehr in der Ortslage der Stadt Wittingen führen.
- Die östliche Variante führt sehr eng um die Stadt Wittingen herum, so dass die städtebaulichen Beeinträchtigungen bzw. Einschränkungen sehr groß wären.
- Eine optimale Anbindung des Wittinger Hafens wäre bei einer östlichen Trassenführung nicht mehr gegeben.
- Der positive Effekt, durch Bündelung der beiden Verkehrswege A 39 und Elbeseitenkanal, die negativen Auswirkungen von Linienbauwerken (Zerschneidung) zu kompensieren, ginge verloren, bzw. würde durch einen östlichen und einen westlichen Verlauf die Zerschneidungswirkung noch verstärkt.
- Bei einer östlichen Trassenführung ist von einer größeren Zerschneidung der südlich der Stadt Wittingen liegenden Vorranggebiete „Natur und Landschaft“ auszugehen. Hinzu kommt, dass der gesamte östliche Bereich der Stadt Wittingen im Gegensatz zum westlichen Teil ein Vorranggebiet „Trinkwassergewinnung“ darstellt.

1 Überfachliche und fachliche Belange der Raumordnung

Flecken Bad Bodenteich

69

49

ja

Der Flecken Bad Bodenteich fordert weiterhin:
- die Anpassung der Planungen an die Ziele der Raumordnung insbesondere in den Bereichen Naturschutz und Landschaftspflege, Gewerbliche Wirtschaft und Fremdenverkehr sowie im Bereich der Landwirtschaft,

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

1.5 Siedlungsentwicklung, Wohnen, Schutz siedlungsbezogener

Einwender:

Gemeinde Soltendieck

Nr.:

71

ID

Vorzugsvariante?

ja

Abschnitt(e)

Die optimierte Vorzugsvariante zwischen den Gelenkpunkten 61-62/2 durchschneidet die Gemeinde Soltendieck und trennt den Ortsteil Heuerstorf vom Gemeindegebiet vollkommen ab.

Im Bereich westlich von Soltendieck muss zur Querung der Bahntrasse und der Kreisstraße 29 ein das Landschaftsbild zerstörender hoher Damm aufgeschüttet werden. Durch die damit verbundene Anhebung der Fahrbahn der A 39 wird es zu einer weit in das Land wirkenden Ausstrahlung des Verkehrslärms kommen und zu einer nicht hinnehmbaren zusätzlichen Lärmbelastung der Bürger und Gäste der umliegenden Ortschaften, insbesondere des durch die Gemeinde geschaffenen Neubaugebietes nordwestlich von Soltendieck führen. Im Übrigen wird auf Nr. 4 der Stellungnahme vom 19.07.2006 verwiesen.

Durch die Überführung der Bahnstrecke wird der Kernort Soltendieck, die Orte Heuerstorf und Kattien massiv durch Lärm belastet. Die geplante Erweiterung auf ein zweites Bahngleis wird eine weitere Lärmbelastung Soltendiecks nach sich ziehen.

Die Trennung von Ortsteilen politischer Gemeinden lässt sich aufgrund der ermittelten Raumwiderstände, auch unter Beachtung des Schutzgutes Mensch, infolge der gleichmäßigen Verteilung von Ortschaften im Raum nicht in jedem Fall vermeiden.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Damm- und Brückenbauwerke sind in die Betrachtungen eingeflossen (Untervariantenvergleich GP 61-62, S. 18 f und Karte II.12.GP61-62).

Die Ermittlung der lärmtechnischen Beeinträchtigungen ist nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 durchgeführt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Eine Lärmbelastung oberhalb der Orientierungswerte nach DIN 18005 ergibt sich demnach weder für Soltendieck noch für Kattien. Für Heuerstorf ergibt sich eine Überschreitung des nächtlichen Orientierungswertes nach DIN 18005; die Grenzwerte nach der 16. BImSchV werden für Heuerstorf eingehalten (Untervariantenvergleich GP 61-62, Karte II.11.GP61-62). Das Land Niedersachsen wird beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Antrag zur Aufnahme des westlichen Teiles der B 190n zwischen der A 39 und der B 4 in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes stellen.

Für den Fall, dass die Fortführung der B 190n, wie im BVWP 03 vorgesehen, nicht realisiert wird, würden die nördlich und südlich parallel zur B 190n bzw. auf die B 190n zu laufenden Straßenzüge mit Verkehrsmengen bis zu 2.000 Kfz pro Werktag zusätzlich belastet.

Gemeinde Soltendieck

71

62

ja

Öffentliche und private Investitionen im Baugebiet „Rübestücke“ mit dem Erweiterungsgebiet sind wegen der Lärmbelastung und Sichteinschränkungen durch den übermäßig großen Brückenkörper der BAB 39 ad absurdum geführt.

Die Gemeinde wiederholt ihre Forderung aus der Stellungnahme vom 19.07.2006 zur Erstellung eines konkreten Schallschutzgutachtens u. a. für den Kreuzungsbereich BAB 39 mit der Bahnstrecke/Kreisstraße 29.

Die Ermittlung der lärmtechnischen Beeinträchtigungen ist nach dem für die Linienfindung üblichen und anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 durchgeführt worden (Unterlage 1 – UVS - Raumanalyse, S. 57 und Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 10 und 16). Eine detaillierte schalltechnische Untersuchung ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.

Bei der endgültigen Festlegung der Lage der Trasse im Rahmen der Detailplanung werden die topographischen Gegebenheiten zur Minimierung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Sichtbarkeit ausgenutzt.

2.3

Gewässerschutz

Landessportfischerverband Niedersachsen e.V.

186

35

Beide Varianten (GP 61-62/1 und GP 61-62/2) weisen vergleichbare Beeinträchtigungen des Schutzgutes Oberflächengewässer auf.

Wir bitten daher, ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung von Gewässerbeeinträchtigungen (s. unsere Stellungnahme vom 29.06.06) und gewässerbezogene Kompensationsmaßnahmen durchzuführen.

3.02

Landwirtschaft

Flecken Bad Bodenteich

69

50

ja

- die Eingrenzung der Flächenverluste für die Landwirtschaft insbesondere durch eine Reduzierung der Zerschneidungsflächen und die Änderung der Ausgleichskriterien für Natur und Landschaft,

Zur Minimierung der Flächenverluste für die Landwirtschaft durch Zerschneidung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens die Möglichkeit. Außerdem werden durch Flurbereinigungsverfahren die flächenbezogenen Auswirkungen auf die Landwirtschaft minimiert.

Der erforderliche Kompensationsbedarf wurde anhand eines zwischen NLÖ und niedersächsischer SBV entwickelten Arbeitspapiers ermittelt (Unterlage 1 – UVS- Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 70 f).

Gemeinde Lüder

70

56

ja

Die Gemeinde Lüder ist überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Die Verwirklichung der Vorzugstrasse gefährdet mehrere landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz, was bei der Alternativtrasse vermieden würde. Die Belastung der Betriebe und der Verbrauch der landwirtschaftlichen Flächen

Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
<p>ist bei der Alternativtrasse nicht so hoch, da hier im wesentlichen Kiefernwald beeinträchtigt wird. Der Flächenverbrauch aufgrund der Mehrlänge ist nur unwesentlich größer und beschränkt sich im wesentlichen auf Kiefernwald, der anders als der Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen beider Vorzugsvariante leicht wieder zu ersetzen und auszugleichen ist. Durch die optimierte Vorzugsvariante werden in unzumutbarer Weise die Anlagen und Einrichtungen des Beregnungsverbandes zerschnitten, was erhebliche Auswirkungen in Bezug auf durchzuführende Flurneuerungsmaßnahmen und Kosten für die Wiederherstellung der Anlagen zur Folge hat. Zur Verdeutlichung der Bedenken wird ein Bestandsplan des Beregnungsverbandes beigelegt. (Anm.: Straßenbauverwaltung hat den Bestandsplan erhalten.)</p>				<p>Die Möglichkeit zur Optimierung der Trassenführung besteht in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Auch bei Verwirklichung der genannten Alternativtrasse werden Flächen für die notwendigen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen benötigt. Durch die A 39 zerstörte Anlagen und Einrichtungen zur Beregnung sind durch die Straßenbauverwaltung wieder herzustellen. Die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen während der Bauphase ist ebenfalls zu gewährleisten.</p>
Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.	207	78		<p>Untersuchungen zur Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen oder der Annäherung an landwirtschaftliche Betriebsgebäude, vor allem im Hinblick auf eventuelle Existenzgefährdungen, sind Bestandteil der weiteren Planungsschritte und nicht Gegenstand der Linienfindung. Mit Hilfe von Flurbereinigungsverfahren sollen die Flächenverluste weitestgehend minimiert werden.</p>
<p>Durch den nunmehr vorliegenden Trassenverlauf ist unser Mitglied G., Kattien, übergebürlich betroffen. Der Betrieb G. bewirtschaftet ca. 78 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Durch einen möglichen Autobahnbau würden 25 ha dieser Fläche unwiederbringlich verloren gehen. Hierbei sind die Wirtschaftserschwerisse der verbleibenden Flächen noch gar nicht berücksichtigt. Man muss in diesem Fall zweifelsfrei von einer Existenzgefährdung sprechen, die es zu vermeiden gilt. Hinzu kommt, dass der Betrieb G. nordwestlich von Kattien einen Schweinestall betreibt. Dieser Stall würde sich nach den derzeitigen Planungen in unmittelbarer Nähe zur A 39 befinden. Hier muss festgestellt werden, dass dieser Stall in der jetzigen Form nicht weiter betrieben werden könnte. Abgesehen davon, würde der Betrieb G. jeglicher Erweiterungsmöglichkeiten für diesen für ihn so wichtigen Wirtschaftszweig beraubt. Auch diesbezüglich ist eine Existenzgefährdung erkennbar. Wir bitten daher um entsprechende Berücksichtigung.</p>				
Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände Sitz Uelzen	210	79		<p>Flurbereinigungsverfahren sind im Zusammenhang mit der A 39 zur Minimierung oder Vermeidung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft vorgesehen. Durch die A 39 zerstörte Anlagen und Einrichtungen zur Beregnung sind durch die Straßenbauverwaltung wieder herzustellen. Die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen während der Bauphase ist ebenfalls zu gewährleisten.</p>
<p>Der Kreisverband der Wasser- u. Bodenverbände Uelzen, nimmt für seine Mitgliedsverbände, Beregnungsverband Künau, Beregnungsverband Lüder, Wasser- und Bodenverband Seewiesen sowie den Gewässer- und Landschaftspflegeverband Mittlere und Obere Ilmenau wie folgt Stellung:</p> <p>Beregnungsverband Künau Durch die Verschwenkung der Vorzugsvariante südlich des Gelenkpunktes 61 durchschneidet die Trasse nunmehr das Verbandsgebiet diagonal von Nordwest nach Südost. Hierdurch werden die Verbandsanlagen in weitaus größerem Umfang als bisher vorgesehen betroffen sein. Wir weisen hiermit nochmals darauf hin, dass zur Abmilderung der Folgen eine umfangreiche Flurneuerung mit Anpassung der Beregnungsanlagen an die neuen Gegebenheiten erforderlich ist. Des Weiteren sei nochmals darauf hingewiesen, dass ein Betrieb, der Beregnungsanlagen auch während der Bauphase in der Vegetationszeit sichergestellt sein muss, da bereits kurzzeitige Ausfälle zu erheblichen Schäden an den angebauten Feldfrüchten führen.</p>				
Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände Sitz Uelzen	210	80		<p>Die Gewässerquerungen werden nach den jeweiligen Erfordernissen hergestellt. Die detaillierte Planung ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.</p>
<p>Wasser- und Bodenverband Seewiesen und Gewässer- und Landschaftspflegeverband Mittlere und Obere Ilmenau Die beiden Verbände begrüßen die Verlegung der Vorzugstrasse nach Osten, da hierdurch weniger Gewässerquerungen folgen. Jedoch sollten die verbleibenden drei Querungen möglichst große Öffnungen im Bereich der Gewässer aufweisen. Auch hier verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 27.06.2006.</p>				
Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände Sitz Uelzen	210	81		<p>Flurbereinigungsverfahren sind im Zusammenhang mit der A 39 zur Minimierung oder Vermeidung der Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft vorgesehen. Durch die A 39 zerstörte Anlagen und Einrichtungen zur Beregnung sind durch die Straßenbauverwaltung wieder herzustellen. Die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen während der Bauphase ist ebenfalls zu gewährleisten.</p>
<p>Beregnungsverband Lüder Im Bereich des Gelenkpunktes 62 befindet sich der Beregnungsverband Lüder, der durch die Vorzugstrasse ebenfalls diagonal durchschnitten wird. Hier kommt es insbesondere durch den Spitzen Winkel der Querung der Bahntrasse zu erheblichen Flächenverlusten. Desweiteren durchschneidet die B 190n das Verbandsgebiet. Bereits durch den Bau des Elbe-Seitenkanales wurde die Gemarkung Lüder erheblich geschädigt. So wurden die Gemarkungsgebiete östlich von Lüder zu Dauerschadensgebiet erklärt, da hier in erheblichem Umfang Grundwasserabsenkungen erfolgen mussten. Des Weiteren hat der Elbe-Seitenkanal bereits erhebliche Zerschneidungswirkungen für das Dorf gebracht und die Zugänglichkeit der landwirtschaftlichen Nutzflächen erheblich eingeschränkt. Durch die beiden zusätzlichen Straßenquerungen und dem damit verbundenen Flächenverlust sowie der zusätzlichen Zerschneidungswirkung wird in weiten Bereichen der Gemarkung keine landwirtschaftliche Nutzung der Flächen mehr möglich sein. Ein entsprechender Plan der Verbandsanlagen wurde Ihnen vom Vorstandsvorsteher Sauer bereits bei einem gemeinsamen Termin mit der Gemeinde Lüder im Januar d. J. übergeben. Das Verbandsnetz des</p>				

Berechnungsverbandes Lüder erschließt auf der Ostseite des Elbe-Seitenkanals eine Gesamtfläche von rd. 527 ha. Aufgrund des geplanten Autobahnbaus sowie der B 190n ist von einem fast vollständigen Neubau des Verbandsnetzes auszugehen. Zurzeit sind für Neubauten von vergleichbaren Berechnungsanlagen Kosten von 2.000,- bis 2.500,- Euro pro Hektar, entsprechend 1,05 bis 1,32 Mio. Euro für das Verbandsnetz in Lüder, anzusetzen. Der Verband schlägt daher eine weitere Verschwenkung der Vorzugsvariante auch über den Gelenkpunkt 62 hinausgehend nach Osten vor, um die Auswirkungen auf die Gemarkung Lüder in einem erträglichen Rahmen zu halten.

Im Übrigen gilt für den Berechnungsverband Lüder das Gleiche wie für den Berechnungsverband Könau hinsichtlich der Durchführung einer Flächenneuordnung.

Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Brauns

229

68

nein

Infolge eines Nachmeldevorschlags für das Vogelschutzgebiet V 25 A „Erweiterungsflächen Ostheide südlich Himbergen“ werden neue Variantenabschnitte für die A 39 zwischen den Gelenkpunkten 61 und 62 entwickelt und der bisherige Untersuchungsraum aufgeweitet.

Die von der o.g. Optimierung betroffenen Bereiche befinden sich im Landkreis Uelzen und berühren das Dienstgebiet der Bezirksstelle Braunschweig nicht. Zuständig ist hier seitens der Landwirtschaftskammer Niedersachsen die Bezirksstelle Uelzen, von der Ihnen eine Stellungnahme zu den durch die Planänderung berührten landwirtschaftlichen Belange zugehen wird.

3.03

Forstwirtschaft

Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt - Referat 408 - Forst-

128

31

Ohne Kommentar

Die bisherige Vorzugsvariante zwischen den Gelenkpunkten 25 und 20 lt. Planungsstand Februar 2006, Übersichtsplan, Blatt 3 tangiert den Ostrand des 627 ha großen, zur Nachmeldung an die EU vorgesehenen Vogelschutzgebietes V 25 A "Erweiterungsflächen Ostheide südlich Himmelbergen". In diesem Gebiet brüten ca. 25 Brutpaare der Heidelerche und maximal 40 Brutpaare des Ortolans. Zum besseren Schutz dieser Vogelarten des Anhang I (Art. 4 Abs. 1) der EU-Vogelschutzrichtlinie in Niedersachsen wird jetzt die bisherige Vorzugsvariante mit einer völlig neuen Trassenvariante verglichen.

Obwohl die neue Trassenvariante ca. 750 näher an den Waldflächen in der Gemeinde Lagendorf in Sachsen-Anhalt liegt, hat die Obere Forstbehörde keine Einwände gegen einen Verlauf der BAB A 39 auf der neuen Trassenvariante in Niedersachsen. Begründung: Auch bei Verschiebung der Trasse in östlicher Richtung werden in Sachsen-Anhalt

- eine Verschlechterung des Waldzustandes durch erhöhte Konzentration von Luftschadstoffen und
- Beeinträchtigungen des Lebensraums Wald durch Schallimmissionen nicht erwartet. Es wird darum gebeten, nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens die landesplanerische Beurteilung zu übermitteln.

Landwirtschaftskammer Niedersachsen Forstamt Uelzen

152

28

Von beiden Planungsalternativen ist Wald (Privatwald) im Sinne des Niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung vom 21.03.2002 in der derzeit gültigen Fassung betroffen.

Während der Waldflächenverlust durch die westliche Variante 61-62/1 ca. 7 ha beträgt, erreicht er bei der östlichen Variante 61-62/2 mit ca. 20 ha mehr als das Dreifache der Fläche.

Bei den in der letztgenannten Variante betroffenen Waldflächen handelt es sich im Wesentlichen um folgende Bestandesstrukturen:

1. Südöstlich von Abbendorf: □ Vorherrschend Kiefer, II. - III. Altersklasse
2. Nordwestlich von Schafwedel: □ Vorherrschend Kiefer unterschiedlicher Altersklassen, 11. - V. Altersklasse
3. Westlich von Kattien: □ Vorherrschend Kiefer, IV. - V. Altersklasse, randlich tangiert
4. Östlich von Heuerstorf: □ Kiefer mit Eiche im Randbereich, III. Altersklasse
5. Nordöstlich von Heuerstorf: □ Erlen-Bruchwald, III. Altersklasse, ökologisch wertvoll
6. Nördlich von Heuerstorf: □ Kiefer und Birke aus Naturverjüngung, I. Altersklasse (nördlich der Bahnlinie)
7. Östlich von Könau: □ Binnengehölz aus vorherrschend Kiefer, V. - VI. Altersklasse
8. Anschlussstelle 61: □ Ökologisch wertvolle Erlen-Bruchwälder aus Stockausschlag und Naturverjüngung in grundwassernahen Bereichen. (Nähere Angaben zu den Bestandesdaten können in einer späteren Planungsphase erfolgen.) Unabhängig von der Bevorzugung einer Variante kommt es in beiden Fällen zu einem erheblichen Verlust von ökologisch hochwertigen Waldökosystemen. In der Variante 61-62/2 allerdings in

Im schutzgutbezogenen Variantenvergleich zum Schutzgut Pflanzen stellt sich die Variante GP61-62/2 als die vergleichsweise ungünstigere Variante dar, weil unter anderem „die Verluste von Biotopen der Wertstufe IV und III durch Variante GP61-62/2 mit 16,4 ha mehr als vierfach so hoch sind wie bei der bei Variante GP61-62/1“. Als beanspruchte Biotope sind hierbei die in der Stellungnahme aufgeführten Waldbiotope benannt. Auch bezüglich der angesprochenen Grundwasserproblematik wurde die Variante GP61-62/2 als vergleichsweise ungünstiger eingestuft, da „die östlich Variante ... jedoch in größerem Umfang in unmittelbarer Nähe von grundwassergeprägten Biotopen“ verläuft. Andererseits stellen jedoch auch Offenlandbiotope wichtige Lebensräume für Flora und Fauna dar, so dass hier auch weitere Kriterien in Bezug auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen und auch für die anderen Schutzgüter herangezogen werden müssen, um eine in sich schlüssige Bewertung und Abwägung ermöglichen zu können. Im Zuge der weiteren Planungsphasen sind unter Umständen Optimierungen der Trasse möglich, um Waldverluste zu minimieren. Auch wird in diesen Planungsphasen der Ausgleichsbedarf nach Waldgesetz festgelegt.

erheblich größerem Ausmaß.

Wichtige Klimaschutzfunktionen, Lebensräume für Flora und Fauna, Grundwasserspende - und Qualitätssicherung sowie weitere Schutz- und Erholungsfunktionen des Waldes gehen unwiederbringlich verloren oder werden zumindest erheblich beeinträchtigt.

Die forstliche Bewirtschaftung der Flächen durch die Grundeigentümer entfällt völlig.

Unter diesen Aspekten und unter Berücksichtigung der Kernaussagen des Niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung ist der Waldflächenverlust generell so gering wie möglich zu halten, zumal etwaige Ausgleichsmaßnahmen den Verlust ökologischer Werte in der Regel nicht unmittelbar ausgleichen können.

Sollte es zur Umsetzung der Trassenführung nach Variante 61-62/2 kommen, ist ein erheblicher Waldflächenverlust in Größe von 20 ha mit zahlreichen wertvollen Biotopen zu befürchten. Umfangreiche Durchschneidungen von gewachsenen Waldstrukturen lassen neue, labile Waldaußenränder mit der Folge der Disposition der nachgelagerten Bestände für Windwurf und -bruch entstehen.

Weiterhin wird es an den unmittelbaren Bestandesrändern zu Windwurf, Trocknis und ggf. Borkenkäferproblemen kommen.

Landwirtschaftskammer Niedersachsen Forstamt Uelzen

152

29

Der Erhalt der vorhandenen Artenvielfalt ist generell in Frage gestellt. Besonders problematisch erweist sich die Variante 61-62/2 unter der Berücksichtigung, dass wesentliche Teile des Rotwildeinstands- und Durchzugsgebietes durchschnitten werden. Da es sich bei den Rotwildpopulationen in Norddeutschland fast ausschließlich um isolierte Vorkommen geringer Größe handelt, ist eine genetische Isolation des Rotwildes im entsprechenden Bereich und damit eine rückläufige Entwicklung der Population wahrscheinlich. Unter Berücksichtigung aller dargelegten Argumente ist festzuhalten, dass aus forstfachlicher Sicht die Variante 61-62/2 aufgrund des vergleichsweise überproportional hohen Waldflächenverlustes als die ungünstigere angesehen wird und der Alternative 61-62/1 der Vorzug gegeben wird. Es sollte auch jetzt schon berücksichtigt werden, dass die Variante 61-62/2 sicherlich einen hohen Ersatzaufforstungsflächenbedarf nach sich ziehen würde.

Beide Varianten induzieren den Verlust von ökologisch wertvollen Räumen, so dass vor diesem Hintergrund durchaus auch generell alternative Lösungen überdacht werden sollten.

Im momentanen Stadium der Planung halten wir es noch nicht für angebracht, schon jetzt konkrete Aussagen zu entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen für einen eventuellen Waldflächenverlust zu treffen. Dies sollte einer späteren und detaillierteren Phase des Verfahrens vorbehalten bleiben, nachdem eine endgültige Trassenführung festgelegt wurde.

Bei beiden Varianten GP61-62/1 und GP61-62/2 ist davon auszugehen, dass ein Durchzugsgebiet und die Wanderachse zwischen den Einstandsgebieten im Bereich der Wierener Berge und des Lüderbruchs im Westen und denen in Sachsen-Anhalt gequert wird. Diesbezüglich ist kein Unterschied erkennbar. Die östliche Variante schneidet jedoch stärker in Rotwildeinstandsgebiet ein, was auch in den Unterlagen entsprechend berücksichtigt wurde. Ob dies eine genetische Isolation und eine rückläufige Population zur Folge hat, hängt jedoch stark von der Trassengestaltung ab. Verbleibt eine ausreichende Durchgängigkeit, die auch von Rotwild passierbar ist, muss dies nicht zwangsläufig der Fall sein.

Im Rahmen der Planfeststellung sind deshalb weitere Untersuchungen über die Lage von Rotwildwechsellinien und die Bedeutung der Einstandsgebiete durchzuführen, um darauf aufbauend eine konkrete Planung von Durchlässen (Lage, Dimensionen und Bauart wildgerechter Grünbrücken, Unterführungen oder andere Gestaltungsmaßnahmen zur Erhaltung der Durchgängigkeit und der Qualität der Einstandsgebiete für das Rotwild) vornehmen zu können.

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) - LV Niedersachs

193

30

Stellungnahme gleichlautend mit der Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Forstamt Uelzen [152].

siehe Kommentare unter 0.1, ID 27 und unter 3.03, ID 28 und 29

3.06.3 Straßenverkehr

Gemeinde Soltendieck

71

64

ja

Durch die Existenz des Bahnüberganges in Soltendieck wird die Leistungsfähigkeit der Landesstraße 265 als Zubringer zur Autobahn und möglicherweise als Bedarfsumleitung des Autobahnverkehrs bezweifelt.

Die Schutzgüter Leben, Gesundheit, der in dieser Region lebenden und wohnenden Menschen werden im hohen Maße zusätzlich belastet.

Die L 265 erhält im Bereich Soltendieck nach Fertigstellung der A 39 eine Verkehrsbelastung von 4.000 Kfz/d (Steigerung um 1.000 Kfz/d gegenüber dem Prognose-Null-Fall). Die Leistungsfähigkeit der Landesstraße wird damit, trotz des Bahnüberganges, nicht überschritten. Die genaue Planung eventueller Umleitungsstrecken ist nach Vorliegen der landesplanerisch festgestellten Trasse den weiteren Planungsschritten vorbehalten. Bei der Trassenfindung ist in einem abgestuften Variantenvergleich (Unterlage 1 – UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Erläuterungsbericht, S. 77 und S. 137 ff) diejenige Trasse ermittelt worden, die insgesamt die geringsten negativen Auswirkungen (vor allem im Hinblick auf die Schutzgüter des UVPG mit dem Schutzgut Menschen) mit den größtmöglichen positiven Wirkungen verknüpft.

3.11.1 Katastrophenschutz, zivile Verteidigung

Gemeinde Soltendieck

71

63

ja

Es wird darauf hingewiesen, dass Rettungsleistungen der Feuerwehr westlich der BAB 39 bei Brand- und Unfallhilfe nur mit zeitlicher Verzögerung zu gewährleisten sein wird.

Grundsätzlich bleiben nach dem Bau der A 39 alle Straßen- und Wegebeziehungen aufrecht erhalten, so dass sich infolge der A 39 keine negativen Auswirkungen auf die Brand- und Unfallhilfe ergeben.

4.02 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Landkreis Uelzen

5

42

ja

Schutzgut Pflanzen

Durch die neue Variante 497 wird der Abstand zum Naturschutzgebiet Zwergbirkenmoor auf ca. 150 m verkürzt und eine räumliche Trennung des NSG's und der östlich angrenzenden grundwasserabhängigen Biotopen bewirkt. Zudem wird eine bereits seit 2002 durch die ehemalige Bezirksregierung Lüneburg angeregte Erweiterung des Naturschutzgebietes (s. Anlage) durch diese Variante überplant. Aus Sicht der UNB ist daher ein größerer Abstand der Variante zum NSG Zwergbirkenmoor zu wählen und eine Vermeidung der Isolierung des relativ kleinen Birkenbruch-NSG's zu prüfen.

Durch die optimierte Vorzugsvariante GP61-62/2 werden große Teile der Bodenteicher Seewiesen unzerschnitten gelassen. Hierbei bleiben auch große Bereiche der grundwasser-geprägten Biotope im Zusammenhang erhalten, die sich nördlich, östlich und westlich an das Naturschutzgebiet „Zwergbirkenmoor“ anschließen. Zum derzeit bestehenden Naturschutzgebiet weist die Trasse eine Entfernung von ca. 150 m auf. Die seit 2002 geplante Erweiterung des Naturschutzgebietes reicht nach derzeitigem Planungsstand bis auf ca. 70 m an die Trasse heran. Es ist jedoch hier nochmals auf die Ebene der Raumordnung hinzuweisen, die nur eine technische Vorplanung beinhaltet. Eine Optimierung der Trasse in Lage und Gradienten ist den weiteren Planungsphasen vorbehalten. Hier sind auch konkrete Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Grundwasserströme zu planen sowie potenzieller weiterer Maßnahmen zum Schutz des Naturschutzgebietes.

Landkreis Uelzen

5

43

ja

Schutzgut Tiere

In der Unterlage Untervariantenvergleich GP 61-62 wird auf S. 12 aufgeführt, dass im Raum, der östlichen Variante keine Amphibienkartierungen durchgeführt wurden und nur vermutet werden kann, dass Amphibienlaichgewässer und Amphibienlandlebensräume betroffen sein können.

Eine Abfrage der Daten des NCS. Tierartenerfassungsprogramms bei der NLWKN-Betriebsstelle Hannover belegt die hohe faunistische Wertigkeit des Soltendiecker Bahndammes und der angrenzenden Niederung. Bereits 1996 wurde das Gebiet zwischen Heuerstorf und Soltendieck als landesweit wertvoller Bereich für die folgenden Tierarten bewertet :

- Heuschrecken :

Vorkommen von 14 verschiedenen Heuschreckenarten (3 RL-Arten) im Bereich des Bahndammes und dem angrenzenden Komplex aus Grünlandbiotopen, Hecken und Waldrändern

- Reptilien :

Vorkommen einer großen Population der gefährdeten Zauneidechse auf dem trockenen Bahndamm

- Amphibien:

Vorkommen von mehreren Amphibienarten, insbesondere der Knoblauchkröte

Aus Sicht der UNB sind daher die faunistischen Kartierungen im Bereich der neuen Variante im vollen Umfang der bisher im Bereich der Variantentrassen durchgeführten Erhebungen nach zu liefern und um die Tierartengruppen Heuschrecken und Reptilien zu ergänzen. Weiterhin fehlen Aussagen zur Bauausführung des Brückenbauwerkes und der damit einhergehenden Beeinträchtigung von der obengenannten Tierartengruppen sowie der Zerschneidung von Wanderkorridoren. Die Darstellung der faunistischen Grundbewertung hinsichtlich des Verlustes von Tierlebensraumpotenzial auf der Karte 11.14.GP 61-62 ist daher falsch.

Die Beeinträchtigungen von landesweit bedeutsamen Brutvogelgebieten werden durch die neue östliche Variante (Umfahrung des Erweiterungsvorschlagsgebietes des VSG Ostheide südlich Himbergen) gemindert. Inwieweit die neue Variante Auswirkungen auf die Population der wertgebenden Vogelarten haben kann, ist in einer gesonderten FFH-Verträglichkeitsprüfung durch den Vorhabenträger darzustellen. Der Vorschlag der UNB (s. S. 16 der Stellungnahme vom 22.06.2006) eine Querung der Seewiesen durch die Teilstückverbindung 537 - 540 - 549 - 554 zu vermeiden, wurde leider im Rahmen der Optimierung nicht aufgegriffen. Es ergeben sich daher - auch bei einer deutlichen Verringerung der Beeinträchtigungen der Seewiesen - nach wie vor die bereits genannten Konfliktpunkte :

- Überplanung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft

- Zerschneidung der Vogelrast- und Brutgebiete Schweimker Moor, Langenbrügger Moor, Seewiesen

- Beeinträchtigung des einzigen Grauammervorkommens im Landkreis Uelzen bei Neu Lüder

- Verlust von Pufferzonen am NSG Zwergbirkenmoor.

Die UNB hält daher die Stellungnahme vom 22.06.06 im wesentlichen aufrecht und bittet um Berücksichtigung der genannten Beeinträchtigungen der Schutzgüter sowie der Überplanung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft in der abschließenden Abwägung.

Die angesprochene hohe faunistische Bedeutung des Soltendiecker Bahndammes und der angrenzenden Niederung kommen in der vorgenommenen Bewertung gut zum Ausdruck. So wurden die überwiegenden Flächen des Bahndammes als „besonders bis allgemein bedeutsam“ (Wertstufe IV) eingestuft. Dies spiegelt die hohe Verbund- und Lebensraumfunktionen des Bahndammes insbesondere für die Artengruppen Heuschrecken und Reptilien wider. Hinzu kommt die größere Betroffenheit von Waldflächen bei der östlichen Variante. Im Vergleich der beiden Varianten im Hinblick auf das faunistische Grundpotenzial wurde folglich die östliche Variante ungünstiger bewertet. Auch das Potenzial und die Betroffenheit im Hinblick auf Amphibienvorkommen wurde für den östlichen Raum höher eingeschätzt, was sich durch die angesprochenen Vorkommen von Knoblauchkröten bestätigen würde. Die geforderten Kartierungen in diesen Bereichen würden diese Ergebnisse – geht man davon aus, dass sich in den letzten zehn Jahren keine grundsätzlichen Veränderungen ergeben haben, was beim Bahndamm wohl angenommen werden kann - untermauern. Ein grundsätzlich anderes Resultat hinsichtlich des Vergleichs der Varianten ist jedoch nicht zu erwarten.

Generell sind zur Vermeidung von Trennwirkungen im Rahmen der Planfeststellung Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen in Form bestimmter Brückenlösungen denkbar, die auch die Durchlässigkeit im Bereich des Bahndammes gewährleisten können. Bei den Brut- und Rastvogellebensräumen ist die östliche Variante deutlich günstiger zu beurteilen. Zum einen werden die Bodenteicher Seewiesen nur in einem kleinen Umfang betroffen und zum anderen werden die hoch bedeutsamen Lebensräume für Ortolan und Heidelerche umfahren. Trotzdem sind auch bei der östlichen Variante Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Trassenlage stellt diesbezüglich einen Kompromiss dar. Würde die Trasse noch weiter im Osten geführt (vollständig außerhalb der Seewiesen) wären in wesentlich größerem Umfang Waldflächen und andere Niederungen z.B. die Seehalsbeke oder ggf. auch das Langenbrügger Moor betroffen und der Vorteil der Parallelführung der Trasse mit dem Elbe-Seitenkanal im südlichen Bereich könnte nicht mehr realisiert werden. Die Zerschneidungswirkungen wären somit größer.

Einwender:	Nr.:	ID	Vorzugsvariante?	Abschnitt(e)
Gemeinde Soltendieck	71	60	ja	
<p>Aufgrund der nachstehend erläuterten erheblichen Beeinträchtigungen im Gemeindegebiet fordert die Gemeinde Soltendieck den Vorhabenträger auf, beim Niedersächsischen Umweltministerium die ausnahmsweise Zulässigkeit des Vorhabens nach §34c NNatG zu beantragen.</p>				<p>Aufgrund der Flächenverluste der Variante GP61-62/2 innerhalb des Vogelschutzgebietes und dem damit verbundenen Verlust von Bruthabitaten sowie der darüber hinausgehenden Störung weiterer Habitate im direkten Wirkungsbereich der Trasse, wodurch nach derzeitiger Datenlage mindestens 5 von 40 Ortolanrevieren und mindestens 3 von 25 Heidelercherevieren betroffen sein werden. Dies ist jeweils über 10 % und liegt daher deutlich über den gängigen Erheblichkeitsschwellen von 1 bis 3 %, so dass von einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebietes auszugehen wäre.</p> <p>Hinsichtlich des angesprochenen Schutzgutbereiches Wohnen ist die optimierte Variante GP61-62/2 sogar günstiger als die bisherige Vorzugsvariante GP61-62/1. Die Ortslage Soltendieck liegt ausserhalb des Wirkungen des Vorsorgewertes von 45 dB(A) nachts.</p>
<p>Im Übrigen wird auf die Forderungen in der Stellungnahme vom 19.07.2006 verwiesen.</p>				
<p>Begründung</p> <p>Durch die Gebietsvorschläge des Nds. Umweltministeriums zur Nachmeldung von EU-Vogelschutzgebieten ist die Gemeinde Soltendieck durch die Gebietsvorschläge V 25A Erweiterungsfläche Osteide, südlich von Himbergen (nördlich Bad Bodenteich) betroffen. Das laufende Raumordnungsverfahren für das Autobahnprojekt A 39 zeigt, dass die Vorzugstrasse in Teilbereichen durch den Gebietsvorschlag V 25A verläuft. Die Gemeinde hat sich im laufenden Raumordnungsverfahren für die Verwirklichung des Autobahnprojektes auf der Vorzugstrasse ausgesprochen. Daher darf sich der im westlichen Teil der Gemeinde erstreckende Nachmeldevorschlag V 25A die Realisierung der A 39 auf der Vorzugstrasse weder erschweren noch verhindern.</p> <p>Das Vogelschutzgebiet wird durch die Vorzugsvariante nur am Rande betroffen, und zwar in einer Länge von ca. 1.500 m. Diese geringfügige Einschränkung ist hinzunehmen und rechtfertigt aus der Sicht der Gemeinde eine Ausnahme u. a. aus Gründen der Volksgesundheit wegen der Betroffenheit des Ortes Soltendieck durch die optimierte Vorzugsvariante.</p>				
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. B	155	69		
<p>Der neu entwickelte Variantenabschnitt tangiert das Vorschlagsgebiet V 25 A „Erweiterungsflächen Osteide südlich Himbergen“ nicht und führt daher zu deutlich geringeren Beeinträchtigungen des Gebietes. Erhebliche Auswirkungen auf die Brutbestände der wertbestimmenden Arten Ortolan und Heidelerche sind vermutlich nicht zu erwarten.</p>				<p>Das Land Niedersachsen wird beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Antrag zur Aufnahme des westlichen Teiles der B 190n zwischen der A 39 und der B 4 in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes stellen.</p> <p>Für den Fall, dass die Fortführung der B 190n, wie im BVWP 03 vorgesehen, nicht realisiert wird, würden die nördlich und südlich parallel zur B 190n bzw. auf die B 190n zu laufenden Straßenzüge mit Verkehrsmengen bis zu 2.000 Kfz pro Werktag zusätzlich belastet.</p>
<p>Ob es durch die Zerschneidungswirkung der geplanten A 39 zu einer Beeinträchtigung des Austausches zwischen den Teilgebieten kommt und ob die Lärmbelastung zu einem Attraktivitätsverlust der zu besiedelnden Flächen innerhalb des Erweiterungsvorschlags führt, kann derzeit von hier nicht abschließend beurteilt werden, da keine speziellen Untersuchungen zur Störungsempfindlichkeit von Ortolan und Heidelerche vorliegen. Der neu erarbeitete Variantenabschnitt führt weiterhin zu keiner Zerschneidung der landesweit schutzwürdigen Bereiche in den „Seewiesen“ bei Bad Bodenteich. Die Entscheidung im Gesamtvergleich der Variante GP 61-62/2 den Vorzug gegenüber der Variante 61-62/1 einzuräumen, wird daher von hier grundsätzlich begrüßt.</p>				
Nds. Landesbetr. f. Wasserwirtsch., Küsten- und Natursch. B	155	70		
<p>Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass auch die von der Variante 61-62/2 betroffenen Bereiche vergleichsweise hohe Bestandsdichten von Ortolan und Heidelerche aufweisen. Im Rahmen der weiteren Planungen sollten im Zuge der Kompensation speziell Bereiche für diese Arten optimiert werden (bspw. durch Anlage von Saumstrukturen als Singwarten, Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung und damit Verbesserung des Nahrungsangebotes, Förderung des Sommergetreide- und Hackfruchtanbaus).</p> <p>Es wird von hier angeregt, die Maßnahmen im Bereich der angrenzenden Vogelschutzgebiete V 25 und V25A durchzuführen. Damit kann auch das im 2. Absatz beschriebene „Restrisiko“ im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen des Vorschlagsgebietes V25 A minimiert werden.</p> <p>Im Untervariantenvergleich wird die bereits bestehende hohe Trennwirkung des Elbe-Seitenkanals für Rotwild hervorgehoben. Eine Barrierewirkung des Elbe-Seiten-Kanals wäre nur dann gegeben, wenn Spundwände oder sonstige steile und glatte Uferböschungen die Tiere am Ausstieg hindern. Dieses ist im Bereich des Elbe-Seitenkanals überwiegend nicht der gegeben. Die Barrierewirkung des Kanals ist daher anders einzuschätzen, als die einer Autobahn.</p>				<p>Die Anregungen zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Planungen Berücksichtigung finden. Bezüglich der angesprochenen Trennwirkungen des Elbe-Seiten-Kanals für Rotwild ist sicher richtig, dass Passagen des Rotwildes grundsätzlich denkbar sind und dass die Barrierewirkungen einer Autobahn mit entsprechenden Schutzzäunen höher einzustufen ist. Dennoch zeigt sich – untermauert durch Erfahrungen ortskundiger Jäger – dass der Elbe-Seiten-Kanal ein deutliches Hindernis für Rotwild darstellt. So wurde z.B. bestätigt, dass die Rotwildbestände im Großen Moor fast keinen Kontakt haben zum östlich des Kanals gelegenen Waldbereichen und nur sehr vereinzelt hier Rotwild beobachtet wird.</p>
Landvolk Niedersachsen Kreisverband Uelzen e.V.	207	77		
<p>hinsichtlich der nun vorgenommenen Umtrassierung der Vorzugsvariante können wir zunächst mitteilen, dass sich auch in dem nunmehr betroffenen Gebiet dieselben Probleme darstellen, wie wir sie bereits in unserer Stellungnahme vom 26.07.2006 ausführlich dargestellt haben. Aus diesem Grund, aber auch, um Wiederholungen zu vermeiden, machen wir uns die in der o. g. Stellungnahme gemachten Angaben voll inhaltlich auch für diese Stellungnahme zunutze. Zu den Vorteilen der jetzigen Umtrassierung zum</p>				<p>Es wird auf die Kommentare zur Stellungnahme vom 26.07.2006 verwiesen.</p>

ursprünglichen Verlauf der Vorzugsvariante lässt sich wenig sagen. Es mutet jedoch etwas seltsam an, wenn nach neuerlicher, Monate dauernder Feststellung ein potentiell Vogelschutzgebiet umfahren werden soll, ohne das feststeht, dass dieses Gebiet überhaupt diesen Schutzstatus erreicht.

4.09 FFH-Verträglichkeitsstudien

Landkreis Uelzen

5

40

ja

Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) wird zu folgenden Punkten der Linienoptimierung Stellung genommen:

- Prüfung der Belange des Naturschutzes im UVS-Vergleich der Teilstücke 497 und 498

- Prüfung der Belange des Naturschutzes bei der Herleitung von Teilvarianten GP 20 -29 /GP 61 - 62 in bezug auf bereits in der Stellungnahme des Landkreises Uelzen vom 22.06.2006 genannten Bedenken

Die Linienoptimierung für die geplante BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg wurde aufgrund eines großflächigen

Vogelschutzgebietsvorschlages des Nieders. Umweltministeriums im Bereich der Vorzugstrasse erforderlich.

Durch die Feststellung der EU-Kommission in ihrer mit Gründen versehenen Stellungnahme vom 10.04.2006 an die Bundesrepublik Deutschland, dass noch weiterer Meldebedarf von geeigneten Flächen für die Sicherung der Vogelarten Ortolan und Heidelerche besteht, ist die bisherige Meldung des Landes Niedersachsen im IBA-Gebiet Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich als nicht vollständig zu werten und daher das gesamte IBA-Gebiet einschließlich des gemeldeten Vogelschutzgebietes Osteide bei Himbergen als faktisches Vogelschutzgebiet zu betrachten.

Eine abschließende Planungssicherheit für sämtliche Projekte und Bauvorhaben im IBA-Gebiet „Hohe Geest“ wird erst durch die abschließende Meldung der Erweiterungsflächen der Vogelschutzgebiete an die EU-Kommission sowie die daran anschließende förmliche Schutzgebietsausweisung erreicht.

Für die Optimierungstrasse ist nach der Festlegung der Gebietsgrenzen eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Für die nachgemeldete Teilfläche V 25A des Vogelschutzgebietes „Osteide bei Himbergen“ wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kommt, dass mit dem Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu erwarten sind. Das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist im Zuge der weiteren Planungsschritte anhand der konkreten Entwurfsplanung und ggf. geänderter SPA-Gebietsabgrenzung zu überprüfen.

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen

190

72

Wir sehen es als unerlässlich an eine neue FFH-Verträglichkeitsstudie zu erstellen, die ganz konkret auf die Gefährdungen und Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele für das neue Teilgebiet des EU-Vogelschutzgebietes V25-„Osteide südlich Himbergen“ eingeht. Dies ist mit den wenigen Sätzen am Ende der vorliegend Unterlage und der Behauptung es entstehen durch Variante GP61-62/2 geringe Beeinträchtigungen als durch Variante GP61-62/1 nicht abgehandelt. Die vorliegende FFH-Verträglichkeitsstudie handelt lediglich den alten, nördlichen Teil von V25 ab und ist damit für das vorliegende Verfahren wertlos.

Von Bedeutung ist vielmehr die konkrete Intensität der Beeinträchtigungen auf den nunmehr geltenden Bereich des EU-Vogelschutzgebietes insgesamt, einschließlich der Auswirkungen auf die Gesamtpopulation des Raumes; die in der Neuausweisungsfäche ihren Kern hat. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass der nunmehr ausgewiesene Teil des EUVogelschutzgebietes V25 durch die A 39 vollständig von dem übrigen Areal des Ortolans, das sich noch Osten anschließt (vgl. Karte 1), isoliert wird.

Für die nachgemeldete Teilfläche V 25A des Vogelschutzgebietes „Osteide bei Himbergen“ wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kommt, dass mit dem Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu erwarten sind.

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen

190

73

Konkreter eingehen möchten wir auf den letzten Absatz der Seite 22 der Ergänzung zur UVS. Hier wird ausgesagt, dass „Beeinträchtigungen von Brutplätzen der wertgebenden Arten Ortolan und Heidelerche außerhalb des Vogelschutzgebietes (innerhalb des IBA-Gebietes „Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich“), die Auswirkungen auf die Population im Schutzgebiet haben könnten, ebenfalls nicht zu erwarten sind“.

Diese Aussage ist sachlich falsch, wie die Erfassungsdaten, die eigens im Rahmen der Brutvogelerfassung für die A 39 durchgeführt wurden, beweisen. Im nördlich der Esterau angrenzenden Bereich östlich Könnau sind durch jede der Trassenvarianten drei bis vier Brutreviere direkt betroffen. Gleiches ist für den Raum der Variante GP61-62/2 anzunehmen, für den aber keine aktuelle Erfassung vorliegt.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung kommt entgegen des formulierten Vorwurfs nicht zu der Aussage, dass Bruthabitate der Heidelerche und des Ortolans nicht durch die Variante GP61-62/2 betroffen seien. Jedoch haben diese Beeinträchtigungen aufgrund der hohen Bestandsdichte innerhalb der nachgemeldeten Teilfläche V 25A keine erheblichen Beeinträchtigungen auf den günstigen Erhaltungszustand der Population im Gebiet.

Es kann festgestellt werden, dass die Vorzugsvariante nun in Bereiche gelegt wurde, in denen die wertbestimmenden Arten des IBA schlicht nicht untersucht wurden. Auch die Wertigkeit des nunmehr als Erweiterung von V25 ausgewiesenen Südteiles bei Heuerstorf - Overstedt wurde erst durch die genauen Erfassungen im Rahmen der Brutvogelkartierung für die Planung der A 39 erkannt.

Aus Karte 2 ist ersichtlich, inwieweit genauere Erfassungen auch zu

genaueren Ergebnissen führen: Die Punkte stellen Revierstandorte des Ortolan dar. Pinkfarbene und blaue Punkte stammen aus den Jahren 2001 und 2002, als eine Übersichtserfassung mit einem Kartierdurchgang durch den NABU Uelzen (Erfasser: Klaus Pailer) stattfand. Die grünen und türkisfarbenen Punkte stammen aus den Jahren 2005 und 2006, als im Rahmen der Kartierungen zur A 39 (2005) und ergänzenden Erfassungen des NABU Uelzen (Erfasser: Lars Wellmann) genauere Kartierarbeiten stattfanden. Diese führten dann wiederum zur Erweiterung von V25 in diesem Raum (rote Umrandung). Daher sind höhere Revierdichten durchaus auch in den nicht untersuchten Räumen im Bereich der neuen Vorzugsvariante zu erwarten. Das IBA wird mit grauer Schraffur dargestellt.

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen

190

74

Weiterhin wird behauptet, „dass sich die Beeinträchtigungen nicht auf den Erhaltungszustand der Arten im Vogelschutzgebiet auswirken werden. Dies solle daran liegen, dass der Erhaltungszustand des Ortolans sowohl bezüglich der Habitate als auch der Art im Vogelschutzgebiet selbst als „gut“ eingestuft wird, so dass die Populationen im Gebiet dauerhaft gesichert seien“.

Die Aussage, dass sich die Beeinträchtigungen durch die Autobahn nicht auf den Erhaltungszustand auswirken werden, sind nicht durch eine FFH-Verträglichkeitsstudie erwiesen. Weiterhin ist anzumerken, dass die Bewertung des Erhaltungszustandes bereits fast fünf Jahre zu, zurück liegt und seitdem eine rasante Veränderung der Landnutzung (Anbau nachwachsender Rohstoffe auch im EU-Vogelschutzgebiet, Windparks in Randbereichen) erfolgt, die wesentliche zusätzliche Beeinträchtigungen auf Ortolan und Heidelerche verursacht. Auch zum Bestandstrend ist aktuell nichts bekannt, da noch keine vergleichende Bestandserhebung durchgeführt wurde. Die Aussagen aus dem Monitoring dürfen daher nicht als gesicherte wissenschaftliche Daten betrachtet und dargestellt werden. Es ist aktuell schlicht nicht bekannt, ob die Bestände auch ohne zusätzliche Beeinträchtigungen wie die Autobahn stabil sind. Eine dauerhafte Sicherung kann bei einem Bestand von ca. 40 Brutpaaren nicht pauschal prognostiziert werden. Vielmehr können wenige Einflüsse den Bestand durchaus stark verringern.

Für die nachgemeldete Teilfläche V 25A des Vogelschutzgebietes „Osteheide bei Himbergen“ wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kommt, dass mit dem Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu erwarten sind. Für die im Fokus der Betrachtung stehende Teilfläche V25A belegen die Kartierungen zur UVS aus 2005 eine hohe Bestandsdichte, die die Einschätzungen für das Gesamtgebiet (V25 und V25A) durchaus stützen.

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen

190

75

Schließlich wird behauptet, „dass der durch die Gebietserweiterung unter Schutz gestellte Bestand des Ortolans verdoppelt und der Bestand der Heidelerche mehr als verdoppelt wird, wodurch sich auch deren Stabilität im Gebiet deutlich erhöht. Aufgrund der Mobilität der Arten ist der Austausch sowohl zwischen den Teilgebieten des Vogelschutzgebietes „Osteheide südlich Himbergen“ als auch zum Vogelschutzgebiet „Drawehn“ trotz der Autobahn gewährleistet“.

Der Bestand des Ortolan erhöht sich von 44 auf 84 Brutreviere, wobei der Bestand im Erweiterungsgebiet durch das MU sehr hoch eingeschätzt wird, da günstige Bedingungen in Teilbereichen aus zwei aufeinander folgenden Jahren (2005 und 2006) summiert wurden. Aus der Kenntnis des Raumes vermuten wir einen Bestand von nur etwa 30 Rev. Der Bestand der Heidelerche erhöht sich von 61 auf ca. 86 Reviere und verdoppelt sich daher mitnichten.

Es ist auch nicht so, dass vorrangig ein Austausch zwischen den Populationen der beiden Teilgebiete stattfindet, sondern vorrangig findet ein Austausch der Population der Vogelschutzgebiete mit den Beständen in benachbarten, nicht als EU-Vogelschutzgebiet gesicherten, und daher vielfältigen Gefährdungen (u.a. Autobahnbau) ausgesetzten Räumen statt. Die Formulierung in den Unterlagen unterstellt, dass zwischen den Teilgebieten keine wesentlichen Vorkommen bestehen. Im Übrigen ist für Kleinvögel nicht anzunehmen, dass sich ein wesentlicher Populationsaustausch über 15 km (Abstand der Teilflächen von V2S zueinander), einschließlich wesentlicher Hürden, wie Autobahn, Windparks, Siedlungen vollzieht. Genau diese Fragestellungen im Zusammenhang mit der Planung der Autobahn zweifelsfrei zu klären wäre Aufgabe der FFH-Verträglichkeitsstudie. In der Unterlage werden lediglich unbewiesene Behauptungen aufgestellt.

Wir weisen darauf hin, dass das bereits angesprochene IBA „Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich“ solange als „faktisches Vogelschutzgebiet“ gilt, bis die EU-Kommission die nun erfolgte Nachmeldung von Vogelschutzgebieten in Niedersachsen als abschließend beurteilt hat. Dies ist noch nicht erfolgt und muss aus fachlichen Gründen stark angezweifelt werden.

Die aktuelle Vorzugsvariante durchschneidet auf einer Strecke von 6,6 km das IBA und führt mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erheblichen Beeinträchtigungen der wertbestimmenden Brutvogelarten. Die noch immer bestehenden Lücken in der Bestandskartierung und Bewertung zeigen sich auch darin, dass erst nach Benennung der

Grundlage einer FFH-Verträglichkeitsprüfung sind die offiziellen Gebietsdaten der Naturschutzverwaltung sofern sie nicht offensichtliche Mängel aufweisen oder unvollständig sind. Insbesondere auch die im Rahmen der UVS zur A39 durchgeführten avifaunistischen Erhebungen auf ausgewählten Probeflächen verdeutlichen die hohe Bestandsdichte an Ortolan und Heidelerche im Gebiet V25A. Da die Probefläche, wie die Karten zur FFH-VP für das Vogelschutzgebiet verdeutlichen, das nachgemeldete Gebiet nur teilweise abdeckt, ist aufgrund der vorhandenen Strukturen davon auszugehen, dass auch außerhalb der Probefläche, innerhalb des SPA noch weitere Brutreviere von Ortolan und Heidelerche vorhanden sind. Die Kartierungsergebnisse aus 2005 weisen für einen kleineren Teil des Schutzgebietes bereits 24 Brutreviere der Heidelerche und 23 des Ortolans nach. Weiterhin machen die Unterlagen ausreichend deutlich, dass es sich bei den Kartierungen um Probeflächenuntersuchungen handelt, die im Rahmen einer Potenzialbewertung auf vergleichbare Lebensraumkomplexe übertragen wurden. Dementsprechend läuft der Vorwurf fehl, die Unterlage suggeriere, dass zwischen den Teilflächen keine Vorkommen bestehen. Bezogen auf die möglichen Wirkungen durch Zerschneidung/ Barrierewirkung, Tierkollision bzw. Verlärmung ist festzustellen, dass der Ortolan, wie die vorliegenden Zwischenergebnisse aus dem so genannten „Ortolanprojekt“ 2001 bis 2002 (M. DEUTSCH im Auftrag der UNB Lüchow-Dannenberg und des NLWKN) zeigen, die Nähe von stärker frequentierten Verkehrswegen meidet. Andererseits reagieren die Arten Ortolan, Heidelerche und Neuntöter verstärkt auf optische Reize, so dass bei eingegrünten Straßen die Fluchtdistanzen eher geringer sind und sich die relevanten Wirkung des Vorhabens i.d.R. auf die ersten 100 bis 200 m beschränken. Dementsprechend sind einerseits nur geringe Kollisionsrisiken gegeben und andererseits können die Wirkungen der Straße durchaus begrenzt werden. Ein Populationsaustausch der Arten ist daher durchaus weiterhin gewährleistet. Da die Meldung der Vogelschutzgebiete mit den am

besonderen Schutzgebiete nach EU-Vogelschutzrichtlinie, diese auch als national wertvolle Brutvogellebensräume, die nicht unmittelbar durchschnitten und damit zerstört werden dürfen, wie im Rahmen der ehemaligen Vorzugsvariante GP61-62/1 beabsichtigt, berücksichtigt werden.

18.11.2006 veröffentlichten Nachmeldevorschlägen des Niedersächsischen Umweltministeriums grundsätzlich abgeschlossen ist, handelt es sich beim IBA Hohe Geest nicht um ein Faktisches Vogelschutzgebiet, da dieses nicht in die Gebietsmeldungen mit aufgenommen wurde. Gleichwohl ist das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung im Zuge der weiteren Planungsschritte anhand der konkreten Entwurfsplanung und auch ggf. geänderter SPA-Gebietsabgrenzung zu überprüfen.

Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen

190

76

Im weiteren verweisen wir auf das Urteil des EuGH vom 10. Januar 2006 (Rechtssache C98/03) „Vertragsverletzung eines Mitgliedstaats - Richtlinie 92/43/EWG - Erhaltung der natürlichen Lebensräume - Wild lebende Tiere und Pflanzen - Prüfung der Verträglichkeit bestimmter Projekte mit dem Schutzgebiet - Artenschutz“. Durch das Urteil des EuGH wird verdeutlicht, dass die Durchführung einer Maßnahme oder Planung nicht mit dem Artenschutz vereinbar ist, wenn der Erhaltungszustand einer Population einer streng geschützten Art geschädigt wird. Bei dieser Bewertung muss die Bedeutung des einzelnen Individuums zur nachhaltigen Sicherung der gesamten Art besonders stark berücksichtigt werden, so dass hier nicht auf das Vorkommen der Art an anderen Stellen oder die prozentuale Bedeutung in Bezug auf den landesweiten Bestand verwiesen werden kann. Die Umsetzung dieser Planung würde nach unserer Einschätzung eine negative Auswirkung auf den Bestand der hier bestehenden Population bewirken.

Nach der derzeitigen Rechtsprechung des EuGH und der damit ausgelösten fachlichen und juristischen Diskussion ist es unstrittig, dass erst im Rahmen der Planfeststellung die artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungstatbestände zu prüfen und bei der Abwägung zu berücksichtigen sind. Mit den vorliegenden Untersuchungen wurde eine fundierte Grundlage geschaffen, um hinsichtlich der Linienfindung beurteilen zu können, ob für die Planfeststellung der vorgeschlagenen Linie unüberwindbare artenschutzrechtliche Schädigungs- und Störungstatbestände zu erwarten sind, die trotz weiterer Vermeidungsmaßnahmen oder CEF-Maßnahmen auf der Planfeststellungsebene zu einer erheblichen Beeinträchtigung des günstigen Erhaltungszustands der Population der planungsrelevanten geschützten Arten führen, was die Diskussion anderweitiger Lösungsmöglichkeiten erforderlich machen würden. Dies ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

4.10 Variantenvergleich

Landkreis Uelzen

5

41

ja

Untervariantenvergleich GP 61-62
Die Varianten GP 61-61/1 und GP 61-62/2 sollen die Gelenkpunkte 61 (Ostedt) und 62 (Neu Lüder) verbinden. Dies entspricht den ursprünglichen Bezeichnungen GP 20 (Heuerstorf) und GP 25 (Abbendorf).
Die Untervariante GP 20 - 29 wurde bisher wie folgt bewertet:

Untervariante GP 20-29:
- günstig: 537/540 (östlich Schafwedel) / ungünstig: 538/547 (Seewiesenquerung)

Untervariante GP 61-62:
- günstig -- / ungünstig: 498 (Seewiesenquerung) und 497 (Umfahrung VSG und östliche Seewiesenquerung)

Die Optimierung des Teilstückes 538 (neu : 497) greift die in der Stellungnahme des Landkreises Uelzen vom 22.06.2006 genannten Kritikpunkte nur teilweise auf.
Hinsichtlich der auf den Seiten 13 - 16 dieser Stellungnahme aufgeführten Konflikte, insbesondere die Querung des Vorranggebietes für Natur und Landschaft „Seewiesen“ und den damit verbundenen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Landschaft, Fauna, Boden und Wasser ist die Vorzugstrassenverschiebung an den östlichen Gebietsrand der Seewiesen aber grundsätzlich zu begrüßen.

Auch unter Beachtung der Seewiesen zeigt sich die optimierte Vorzugsvariante günstiger im Vergleich zu den in diesem Bereich betrachteten übrigen Varianten. Neben dem Vergleich der Untervarianten GP 20-29/1 und GP 20-29/2 sind auch die sich daran anschließenden Variantenabschnitte zur Ermittlung einer durchgängigen Vorzugsvariante zu betrachten. Bei den weiterführenden Variantenvergleichen unter Berücksichtigung des Trassenabschnittes 540 (Untervariantenvergleich GP 20-37 und Untervariantenvergleich GP 20-39) kommt es jeweils zum Ausschluss der Untervarianten mit dem Abschnitt 540, da sich im Zuge der nach Süden anschließenden Abschnitte 554 bzw. 552, 558, 559 erhebliche negative Auswirkungen ergeben. Diese übertreffen den bei der optimierten Vorzugsvariante (Abschnitt 497) gegenüber der ursprünglichen Vorzugsvariante (Abschnitt 538) noch verringerten Nachteil durch die Querung der Seewiesen deutlich.
Die Auswirkungen auf die Seewiesen werden durch die optimierte Vorzugsvariante gegenüber der ursprünglichen Vorzugsvariante gemindert.