

**Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum,
Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
- Regierungsvertretung Lüneburg -**

Landesplanerische Feststellung

**Raumordnungsverfahren
mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung**

**für die Bundesautobahn A 39 Wolfsburg – Lüneburg
und den niedersächsischen Teil
der Bundesstraße B 190 n**

**Planungsträger:
Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg**

Lüneburg, 24. August 2007

Landesplanerische Feststellung	1
1. Ergebnis der Landesplanerischen Feststellung.....	7
1.1 Feststellung	7
1.2 Maßgaben.....	8
1.2.1 Allgemeines	8
1.2.2 Immissionsschutz.....	8
1.2.3 Naturschutz.....	9
1.2.4 Landschaftsbild, Ortsbild	10
1.2.5 Land- und Forstwirtschaft.....	10
1.2.6 Wasserwirtschaft.....	10
1.2.7 Bodenschutz	11
1.2.8 Verkehr	11
1.2.9 Denkmalschutz	12
1.2.10 Kompensationsmaßnahmen	12
2. Sachverhalt.....	12
2.1 Rechtscharakter des Raumordnungsverfahrens	12
2.2 Verfahrensunterlagen.....	13
2.3 Projektbeschreibung (Gegenstand des Verfahrens) einschl. Projektänderungen während des Verfahrens	15
2.4 Verfahrensablauf.....	16
2.4.1 Bekanntgabe der Planungsabsicht	16
2.4.2 Antragskonferenz	17
2.4.3 Einleitung des Verfahrens	18
2.4.4 Beteiligungsverfahren	19
2.4.4.1 Kreis der Beteiligten	19
2.4.4.2 Anhörung der Öffentlichkeit	20
2.4.5 Erörterungstermin	39
2.4.6 Nicht weiter optimierte Varianten.....	40
2.4.6.1 „Nordvariante“	40
2.4.6.2 „B4-Variante“ von Lüneburg bis Uelzen	41
3. Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Raum -	
Raumverträglichkeitsuntersuchung -	47
3.1 Methodik	47
3.1.1 Allgemeines	47
3.1.2 Methodik Raumverträglichkeitsuntersuchung.....	48
3.1.3 Beschreibung der zu vergleichenden Korridore der A 39	49
3.1.4 Vorschläge von Trassenalternativen aus dem Beteiligungsverfahren und der Öffentlichkeitsanhörung	49
3.1.5 Nicht näher geprüfte Trassenalternativen.....	52
3.1.6 Trassenvarianten der B 190 n.....	56
3.1.7 Im Unter- und Teilvariantenvergleich ausgeschiedene Variantenabschnitte.....	58
3.2 Grundsätze, Ziele und sonstige Erfordernisse der Raumordnung	60
3.2.1 Allgemeines	60
3.2.2 Raumordnungsprogramme	60
3.3 Überfachliche Belange der Raumordnung	61
3.3.1 Raumstruktur	61
3.3.1.1 Programmaussagen	61
3.3.1.2 Darstellung der Auswirkungen.....	61
3.3.1.3 Bewertung der Auswirkungen.....	62
3.3.2 Ländliche Räume	63
3.3.2.1 Programmaussagen	63
3.3.2.2 Darstellung der Auswirkungen.....	64
3.3.2.3 Bewertung der Auswirkungen.....	64
3.3.3 Ordnungsräume	65
3.3.3.1 Programmaussagen	65
3.3.3.2 Darstellung der Auswirkungen.....	66
3.3.3.3 Bewertung der Auswirkungen.....	67
3.3.4 Siedlungsentwicklung, Wohnen, Schutz siedlungsbezogener Freiräume.....	68
3.3.4.1 Programmaussagen	68
3.3.4.2 Darstellung der Auswirkungen	70
3.3.4.3 Bewertung der Auswirkungen.....	70
3.3.5 Zentrale Orte, zentralörtliche Funktionen, Standorte mit bes. Funktionen	71

3.3.5.1	Programmaussagen	71
3.3.5.2	Darstellung der Auswirkungen.....	73
3.3.5.3	Bewertung der Auswirkungen.....	74
3.3.6	Naturräume	76
3.3.6.1	Programmaussagen	76
3.3.6.2	Darstellung und Bewertung der Auswirkungen	77
3.3.7	Vorranggebiete und Vorrangstandorte	78
3.3.7.1	Programmaussagen	78
3.3.7.2	Darstellung und Bewertung der Auswirkungen	80
3.3.8	Vorsorgegebiete.....	80
3.3.8.1	Programmaussagen	80
3.3.8.2	Darstellung der Auswirkungen.....	80
3.3.9	Umweltschutz allgemein.....	80
3.3.9.1	Programmaussagen	80
3.3.10	Naturschutz und Landschaftspflege.....	82
3.3.10.1	Programmaussagen	82
3.3.10.2	Darstellung der Auswirkungen.....	86
3.3.10.3	Bewertung der Auswirkungen.....	87
3.3.11	Bodenschutz	93
3.3.11.1	Programmaussagen	93
3.3.11.2	Darstellung der Auswirkungen.....	94
3.3.11.3	Bewertung der Auswirkungen.....	95
3.3.12	Gewässerschutz.....	99
3.3.12.1	Programmaussagen	99
3.3.12.2	Darstellung der Auswirkungen.....	102
3.3.12.3	Bewertung der Auswirkungen.....	103
3.3.13	Luftreinhaltung, Lärm- und Strahlenschutz	109
3.3.13.1	Programmaussagen	109
3.3.13.2	Darstellung und Bewertung der Auswirkungen	110
3.3.14	Schutz der Erdatmosphäre, Klima	111
3.3.14.1	Programmaussagen	111
3.3.15	Schutz der Kulturlandschaften und kulturellen Sachgüter	112
3.3.10.1	Programmaussagen	112
3.3.15.2	Darstellung und Bewertung der Auswirkungen	113
3.4	Fachliche Belange.....	114
3.4.1	Gewerbliche Wirtschaft, Fremdenverkehr	114
3.4.1.1	Programmaussagen	114
3.4.1.2	Darstellung der Auswirkungen.....	115
3.4.1.3	Bewertung der Auswirkungen.....	116
3.4.2	Landwirtschaft, Fischerei.....	118
3.4.2.1	Programmaussagen	118
3.4.2.2	Darstellung der Auswirkungen.....	121
3.4.2.3	Bewertung der Auswirkungen.....	122
3.4.3	Forstwirtschaft, Jagd	126
3.4.3.1	Programmaussagen	126
3.4.3.2	Darstellung der Auswirkungen.....	129
3.4.3.3	Bewertung der Auswirkungen.....	130
3.4.4	Rohstoffgewinnung	134
3.4.4.1	Programmaussagen	134
3.4.4.2	Darstellung der Auswirkungen.....	135
3.4.4.3	Bewertung der Auswirkungen.....	135
3.4.5	Energie	138
3.4.5.1	Programmaussagen	138
3.4.5.2	Darstellung der Auswirkungen.....	138
3.4.5.3	Bewertung der Auswirkungen.....	138
3.4.6	Verkehr allgemein	140
3.4.6.1	Programmaussagen	140
3.4.6.2	Darstellung der Auswirkungen.....	142
3.4.6.3	Bewertung der Auswirkungen.....	143
3.4.7	Schienenverkehr	143
3.4.7.1	Programmaussagen	143
3.4.7.2	Darstellung und Bewertung der Auswirkungen	144

3.4.8 Straßenverkehr	145
3.4.8.1 Programmaussagen	145
3.4.8.2 Darstellung der Auswirkungen	148
3.4.8.3 Bewertung der Auswirkungen	148
3.4.9 Schifffahrt, Luftfahrt	149
3.4.9.1 Programmaussagen	149
3.4.9.2 Darstellung der Auswirkungen	150
3.4.9.3 Bewertung der Auswirkungen	150
3.4.10 Fußgänger- und Fahrradverkehr	151
3.4.10.1 Programmaussagen	151
3.4.10.2 Darstellung der Auswirkungen	152
3.4.10.3 Bewertung der Auswirkungen	152
3.4.11 Information und Kommunikation	153
3.4.12 Bildung, Kultur und Soziales	153
3.4.12.1 Programmaussagen	153
3.4.12.2 Darstellung und Bewertung der Auswirkungen	153
3.4.13 Erholung, Freizeit, Sport	154
3.4.13.1 Programmaussagen	154
3.4.13.2 Darstellung der Auswirkungen	157
3.4.13.3 Bewertung der Auswirkungen	158
3.4.14 Wasserversorgung	163
3.4.14.1 Programmaussagen	163
3.4.14.2 Darstellung der Auswirkungen	165
3.4.14.3 Bewertung der Auswirkungen	165
3.4.15 Abwasserbehandlung	169
3.4.15.1 Programmaussagen	169
3.4.15.2 Darstellung der Auswirkungen	169
3.4.15.3 Bewertung der Auswirkungen	169
3.4.16 Hochwasserschutz	170
3.4.16.1 Programmaussagen	170
3.4.16.2 Darstellung der Auswirkungen	171
3.4.16.3 Bewertung der Auswirkungen	172
3.4.17 Siedlungsabfall, Altlasten	173
3.4.17.1 Programmaussagen	173
3.4.17.2 Darstellung der Auswirkungen	174
3.4.17.3 Bewertung der Auswirkungen	174
3.4.18 Katastrophenschutz, Militärische Verteidigung	175
3.4.18.1 Programmaussagen	175
3.4.18.2 Darstellung der Auswirkungen	175
3.4.18.3 Bewertung der Auswirkungen	175
4. Umweltrelevante Auswirkungen auf die Schutzwerte gem. § 12 Abs. 2 Satz 2	
NROG (Umweltverträglichkeitsprüfung)	177
4.1 Methodik	177
4.1.1 Allgemeines	177
4.1.2 Umweltrelevante Wirkungen des Vorhabens	178
4.1.4 Beschreibung der Variantenvergleiche	180
4.1.4.1 Teilvariantenvergleich GP 1 - 18	180
4.1.4.2 Hauptvariantenvergleich GP 1 - 46	182
4.2 Schutzwert Mensch	183
4.2.1 Mensch „Wohnen“	184
4.2.1.1 Darstellung der Auswirkungen	186
4.2.1.2 Bewertung der Auswirkungen	187
4.2.2 Mensch „Erholen“	204
4.2.2.1 Darstellung der Auswirkungen	204
4.2.2.2 Bewertung der Auswirkungen	205
4.3 Schutzwert Pflanzen	215
4.3.1 Darstellung der Auswirkungen	215
4.3.2 Bewertung der Auswirkungen	216
4.4 Schutzwert Tiere	224
4.4.1 Darstellung der Auswirkungen	224
4.4.2 Bewertung der Auswirkungen	224
4.5 Schutzwert Boden	241

4.5.1 Darstellung der Auswirkungen	241
4.5.2 Bewertung der Auswirkungen	241
4.6 Schutzgut Wasser	246
4.6.1 Darstellung der Auswirkungen	246
4.6.2 Bewertung der Auswirkungen	247
4.7 Schutzgut Luft / Klima	255
4.7.1 Darstellung der Auswirkungen	255
4.7.2 Bewertung der Auswirkungen	256
4.8 Schutzgut Landschaft.....	258
4.8.1 Darstellung der Auswirkungen.....	258
4.8.2 Bewertung der Auswirkungen.....	259
4.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	265
4.9.1 Darstellung der Auswirkungen.....	266
4.9.2 Bewertung der Auswirkungen.....	266
4.10 Wechselwirkungen	269
4.11 FFH- und EU-Vogelschutzgebiete	270
5. Raumordnerische Gesamtabwägung (einschl. Begründung der raumordnerischen Entscheidung)	273
6. Begründung der Maßgaben	291
6.1 Allgemeines:	291
6.2 Immissionsschutz:.....	292
6.3 Naturschutz.....	292
6.4 Landschaftsbild, Ortsbild	293
6.5 Land- und Forstwirtschaft.....	293
6.6 Wasserwirtschaft.....	294
6.7 Bodenschutz	294
6.8 Verkehr	294
6.9 Denkmalschutz	294
6.10 Kompensationsmaßnahmen	294
7. Hinweise	295
7.1 Rechtswirkung des Raumordnungsverfahrens.....	295
7.2 Befristung der Geltungsdauer der Landesplanerischen Feststellung	295
7.3 Kostenfestsetzung.....	295
Anlagen	
Anlage 1: Übersichtsplan im Maßstab 1 : 100.000	
Anlage 2: Landesplanerisch festgestellte Trassen der A 39 und der B 190 n im Maßstab 1 : 25.000	
Anlage 3: Übersichtsplan der Trassenoptimierungen	

1. Ergebnis der Landesplanerischen Feststellung

1.1 Feststellung

Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird festgestellt, dass die in der **Anlage 2** im Maßstab 1 : 25.000 zeichnerisch dargestellten Straßen, die geplante Bundesautobahn A 39 und die geplante Bundesstraße B 190 n, mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung einschließlich der Belange des Umweltschutzes und der raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen der betroffenen Planungsträger vereinbar sind, wenn die im Folgenden genannten Maßgaben beachtet werden.

Die landesplanerische Feststellung der B 190 n steht unter dem Vorbehalt, dass in dem in Sachsen-Anhalt noch abzuschließenden Raumordnungsverfahren für den in Sachsen-Anhalt verlaufenden Teil der B 190 n der Anschluss auf der niedersächsisch/sachsen-anhaltinischen Grenze bestätigt wird.

Mit der geplanten Maßnahme wird die Erreichbarkeit der Zentralen Orte verbessert und eine Bündelung des überregionalen Verkehrs erzielt. Die Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf die Schutzgüter sind umfassend analysiert, bewertet und auf ihre Vereinbarkeit mit den Belangen der Raumordnung und Landesentwicklung geprüft worden. Die im Trassenverlauf dargestellten Anschlussstellen bieten im Grundsatz die Gewähr für eine an den Erfordernissen der Raumordnung ausgerichtete, nachhaltige Raumerschließung.

Die landesplanerisch festgestellte Trasse der BAB A 39 beginnt an der Anschlussstelle A 250/B 404 und verläuft ca. 11,3 km auf der Trasse der vorhandenen A 250 und der B 4. Auf Höhe der B 216 verlässt die Trasse die B 4, verläuft ein kurzes Stück parallel zur B 216, quert diese anschließend, um südlich des Industriegebiets Lüneburg-Hafen den Elbe-Seitenkanal zuqueren. Die Trasse verschwenkt nach Südwesten und verläuft parallel zum Elbe-Seitenkanal. Nach Querung des Vierenbachs westlich der Ortslage Wulfstorf sowie Durchfahrung des Waldbereichs Grambecksgrund (Staatsforst Medingen) verlässt die Trasse die Parallelführung zum Elbe-Seitenkanal westlich von Altenmedingen. In ihrem südlichen Verlauf passiert die Trasse Seckendorf östlich, führt westlich an Römstedt vorbei, um zwischen den Ortslagen Groß Heßebeck und Röbbel den Röbbelbach zuqueren. Oetzendorf wird östlich und die Ortslagen Oetzen, Stöcken, Rätzlingen und Hanstedt II werden westlich umfahren. Der weitere Trassenverlauf liegt zwischen Lehmke und Kahlstorf, zwischen Emern und Groß Pretzier sowie zwischen Könau und Ostedt. Danach verläuft die Trasse zwischen Heuerstorf und Soltendieck. Sie bleibt westlich von Kattien, um ebenfalls westlich von Schafwedel die Bodenteicher Seewiesen zuqueren. Die Trasse quert nördlich von Langenbrügge die L 270 und verläuft auf etwa 4 km parallel zum Elbe-Seitenkanal, bis die Parallelführung westlich von Wollerstorf verlassen wird. Die Trasse quert die B 244 westlich von Glüsing und verläuft östlich von Eutzen und Knesebeck um dann auf einer Streckenlänge von ca. 12 km westlich parallel zur VW-Teststrecke zu verlaufen. Am Ende der Teststrecke verschwenkt die Trasse in südwestliche Richtung, verläuft zwischen Lessien und Ehra und westlich am Vogelmoor vorbei, bleibt westlich von Barwedel und Jembke und verläuft östlich von

Tappenbeck bis zum Endpunkt (Anschluss an die bestehende A 39) östlich von Weyhausen.

Die landesplanerisch festgestellte Trasse der B 190n/1 (Querspange) beginnt bei Breitenhees mit der Anbindung an die B 191 und B 4 und quert in ihrem östlichen Verlauf die Waldgebiete „Welloh“ und „Reinstorfer Heide“. Der Elbe-Seitenkanal wird nördlich der Ortslage Lüder gequert. Der niedersächsische Teil der Trasse verläuft zwischen Abbendorf und Neu Lüder und endet südlich von Schafwedel an der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt.

1.2 Maßgaben

Die Maßgaben dienen der Sicherung der festgestellten Vereinbarkeit der Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung und der Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen.

1.2.1 Allgemeines

1. Bei der weiteren Planung ist eine aktualisierte Verkehrsprognose zu Grunde zu legen, die auf einen realistischen Planungshorizont ausgerichtet ist und die die absehbaren Konsequenzen des demografischen Wandels einbezieht.
2. Die weitere Planung ist in enger Abstimmung mit den örtlich und regional zuständigen Dienststellen und Fachbehörden, insbesondere den Städten, Gemeinden und Landkreisen, vorzunehmen. Dabei ist in Lüneburg insbesondere für die Gewerbe- und Industriegebietsplanung Bilmer Berg I und II eine Trassenoptimierung zu prüfen.
3. In den Parallellagen der Autobahn zum Elbe-Seiten-Kanal ist eine Bündelung mit dem Kanal anzustreben, die für die Unterhaltung und Sicherung sowohl des Elbe-Seiten-Kanals, als auch der Autobahn A 39 genügend Abstand zwischen beiden Verkehrswegen belässt. Dazu ist ebenso wie für die bei Wendisch Evern und bei Lüder vorgesehenen Überführungsbauwerke der A 39 bzw. der B 190 n eine enge Abstimmung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erforderlich.
4. Bei der weiteren Planung ist der Zusammenhang zwischen A 39, B 190 n und A 14 zu Grunde zu legen und zu wahren.
5. Bei der weiteren Planung der B 190 n ist bei der Anbindung an die B 191 bei Breitenhees zu prüfen, inwieweit eine Trassenführung sinnvoll umsetzbar ist, die das nördlich von Bokel befindliche Wildgehege nördlich umgeht.

1.2.2 Immissionsschutz

1. Die von der Autobahn ausgehenden Lärm- und Feinstaubemissionen sind entsprechend den Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes soweit abzumindern, dass Gefahren, Nachteile und erhebliche Belästigungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes für die

Wohnbevölkerung ausgeschlossen werden. Die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte sind einzuhalten.

2. Die erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind den Belangen des Orts- und Landschaftsbildschutzes anzupassen.

1.2.3 Naturschutz

1. Für das Vorhaben ist ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) aufzustellen. Im LBP sind auf der Grundlage geeigneter Untersuchungen insbesondere auch die Auswirkungen auf die berührten und die möglicherweise beeinträchtigten FFH- und EU-Vogelschutzgebiete darzulegen. Der LBP ist in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden zu erarbeiten. Im LBP sind die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festzulegen.
2. Die Trasse ist im Rahmen der Detailplanung so zu trassieren, dass Eingriffe in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild so gering wie möglich gehalten werden.
3. Während der Bauphase ist der Schutz der trassennahen Biotoptflächen vor allen direkten und indirekten Beeinträchtigungen sicher zu stellen. Dem Biotopschutz ist auch durch zeitliche Festlegung geeigneter Bauphasen Rechnung zu tragen.
4. Bei Kreuzung von Biotopverbünden ist sicher zu stellen, dass deren Funktionen und Durchgängigkeit durch geeignete Maßnahmen aufrecht erhalten bleiben. Dazu gehören insbesondere ausreichend dimensionierte Querungsbauwerke (z.B. Grünbrücken) in ausreichender Anzahl. Erfordernis und Gestaltung der Querungsbauwerke sind im LBP eingehend zu untersuchen und darzulegen.
5. Die Niederungen der FFH-Gebiete und der Flüsse, die von der Trasse gequert werden, sind mit ausreichend dimensionierten Brücken zu überspannen. Eine Einengung des Querschnittes der Niederungen durch Dammbauten ist unzulässig. Die Gradienten und die technische Ausgestaltung des Brückenbauwerkes sind so zu wählen, dass die Funktion der Fließgewässer und der Niederungen als Lebensraum und Ausbreitungsweg für Tier- und Pflanzenarten in vollem Umfang gewahrt bleibt.
6. Bei der weiteren Planung der Querung der Seewiesen in Bad Bodenteich ist dem besonderen Charakter der Landschaft durch entsprechende Einfügung der Autobahn in die Landschaft und genügender Durchlässigkeit des querenden Baukörpers Rechnung zu tragen.
7. Die entlang des VW-Testgeländes berührten Vorranggebiete für Natur und Landschaft sind soweit wie möglich zu schonen.

1.2.4 Landschaftsbild, Ortsbild

1. Im Rahmen der Trassenoptimierungen zum Planfeststellungsverfahren sind auch bauliche und gestalterische Maßnahmen zu prüfen, um die Auswirkungen auf die Freiraumstrukturen zu minimieren. Dazu sind im gesamten Trassenbereich die Dammhöhen und Einschnittstiefen zu überprüfen und zu optimieren. Aufschüttungen und Einschnitte sind geländeangepasst zu modellieren.
2. Zum Planfeststellungsverfahren sind Optimierungen des Trassenverlaufs in Lage und Höhe zu prüfen mit dem Ziel, unter Berücksichtigung von Zwangspunkten und Trassierungsparametern einen größtmöglichen Abstand zu Siedlungsbereichen zu gewährleisten, um damit Beeinträchtigungen auf bestehende Siedlungsstrukturen und geplante Siedlungsentwicklungen auszuschließen. Das trifft insbesondere zu auf die Bereiche Lüneburg, Uelzen, Groß Hesebeck, Röbel, Neu Lüder, Schafwedel und Hanstedt II.

1.2.5 Land- und Forstwirtschaft

1. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen ist sowohl für die Bauphase als auch für die Anlage auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen. Einschränkungen bei der Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlicher Flächen sind möglichst gering zu halten.
2. Zur Beseitigung und Verminderung von Durchschneidungsschäden und zur Neuregelung des landwirtschaftlichen Wegenetzes sind, soweit erforderlich, Flurneuordnungsverfahren durchzuführen. Dabei ist die Funktionsfähigkeit der vorhandenen Feldberegnung und Abwasserverregnung nach Möglichkeit zu erhalten oder wieder herzustellen.
3. Die Unterbrechung land- und forstwirtschaftlicher Erschließungswege ist durch Errichtung von Überführungs- bzw. Unterführungsbauwerken möglichst zu vermeiden. Unvermeidbare Eingriffe in das Wegenetz sind durch die Anlage von Ersatzwegen auszugleichen.
4. Eingriffe in Waldflächen sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Ersatzaufforstungen sind in funktionsgleichem Wert möglichst vor Ort bzw. in engem räumlichen Zusammenhang zu den betroffenen Waldstandorten anzustreben. Die Auswahl geeigneter Aufforstungsflächen ist in Abstimmung mit den zuständigen Forstdienststellen vorzunehmen.

1.2.6 Wasserwirtschaft

1. Im Bereich von Gewässerkreuzungen und bei Querungen von Wasserschutzgebieten sind Maßnahmen vorzusehen, die bei Unfällen mit Wasser gefährdenden Stoffen eine Verunreinigung von Grundwasser und Oberflächengewässern ausschließen. Bei der weiteren Planung ist die rechtzeitige Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden erforderlich.

2. Kreuzungsbauwerke bei Gewässern sind so zu bemessen, dass Hochwasser schadlos abfließen kann.
3. Zur Querung der Wasserschutzgebiete müssen geeignete Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers und zur Aufrechterhaltung der Wasserversorgung dargestellt, geprüft und umgesetzt werden. Dazu ist eine enge Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden erforderlich.

1.2.7 Bodenschutz

1. Bodenaushub ist, soweit möglich, für Maßnahmen des Schallschutzes und der Landschaftsgestaltung zu verwenden. Nicht verwertbares Überschussmaterial ist fachgerecht zu entsorgen.
2. Höherwertige Böden dürfen nicht mit geringwertigem Bodenmaterial überschüttet werden.
3. Die Flächenversiegelung durch den Bau der Autobahn ist so gering wie möglich zu halten.

1.2.8 Verkehr

1. Das Anschlussstellenkonzept ist unter Berücksichtigung des Erfordernisses der einzelnen Anschlussstellen und der daraus potenziell resultierenden Verkehrsbelastungen für das nachgeordnete Straßennetz zu überprüfen.
 - Dabei ist im Raum Lüneburg die Funktionsfähigkeit der Autobahn in ihrer verkehrlichen Bedeutung für den Stadtverkehr der Stadt Lüneburg zu berücksichtigen.
 - Im Raum Bad Bevensen ist unter Berücksichtigung des Kurortstatus von Bad Bevensen zu prüfen, ob eine Anschlussstelle an der L 253 den Verkehrserfordernissen genügt.
 - Die Frage der Anschlussstellen an den Bundesstraßen ostwärts von Uelzen (B 191, B 493 und B 71) ist im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung eingehend darauf zu prüfen, wie viele und welche Anschlussstellen zur verkehrlich sinnvollen Bewältigung der Verkehrsströme erforderlich sind. Dabei ist besonders die Erschließungsfunktion der A 39 für Nordostniedersachsen und für das Mittelzentrum Lüchow zu berücksichtigen. Ebenso ist dabei zu berücksichtigen, inwieweit sich die Funktion der B 71 aufgrund des Baus der B 190 n verändert.
 - Im Raum Wittingen ist zu prüfen, ob und inwieweit eine Anschlussstelle an eine zu verlegende B 244 (Ortsumgehung Wittingen) berücksichtigt werden kann.
2. Vorhandene Wegeverbindungen sind möglichst zu erhalten. Bei der Kreuzung von Straßen und Wegen ist in jedem Einzelfall in Abstimmung

mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger zu prüfen, ob und in welcher Form vorhandene Verbindungen wiederherzustellen sind.

1.2.9 Denkmalschutz

1. Kulturgut, das im Zuge der Baumaßnahmen nicht erhalten werden kann, ist vorab durch die zuständige Denkmalschutzbehörde durch Ausgrabung zu dokumentieren. Dies gilt auch für bisher unbekannte Bodendenkmale, die bei Prospektionsmaßnahmen oder bei dem Trassenbau entdeckt werden.

1.2.10 Kompensationsmaßnahmen

1. Der noch detailliert zu ermittelnde Kompensationsflächenbedarf ist grundsätzlich durch Zusammenlegung von Kompensationsflächen zu größeren Maßnahmegebieten umzusetzen.

2. Sachverhalt

2.1 Rechtscharakter des Raumordnungsverfahrens

Der geplante Bau der Bundesautobahn A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg erfordert nach § 1 Nr. 8 der Verordnung zu § 15 des Raumordnungsgesetzes (Raumordnungsverordnung – RoV) vom 19.12. 1990; (BGBl. I S. 2766), zuletzt geändert durch Artikel 2b des Gesetzes v. 18.06.2002 (BGBl. I S. 1914), wegen seiner Raumbedeutsamkeit und seiner überörtlichen Bedeutung die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens gem. § 12 des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG) vom 18.05.2001 (Nds. GVBl. S 301), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 26.04.2007 (Nds. GVBl. S. 223).

Das Raumordnungsverfahren wurde nach diesen Rechtsgrundlagen durchgeführt.

Gemäß § 12 NROG ist der Zweck eines Raumordnungsverfahrens, festzustellen, ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen (Vorhaben) mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können. Diese Raumverträglichkeitsprüfung schließt die Prüfung von Standort- oder Trassenalternativen ein.

Das Raumordnungsverfahren schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genannten Schutzgüter (Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und Sachgüter) entsprechend dem Planungsstand ein. Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist somit integrierter Bestandteil des Raumordnungsverfahrens, sie beschränkt sich auf die im Raumordnungsverfahren zu prüfenden Belange.

Das Ergebnis eines förmlichen landesplanerischen Verfahrens wie des Raumordnungsverfahrens ist nach § 3 Ziff. 4 des Raumordnungsgesetzes (ROG) ein sonstiges Erfordernis der Raumordnung. Sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind von öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in der Abwägung oder Ermessensausübung nach Maßgabe des § 4 ROG zu berücksichtigen.

Dies gilt auch für Genehmigungen, Planfeststellungen und sonstige behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen von Personen des Privatrechts. Weitergehende Bindungswirkungen des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens auf Grund von Fachgesetzen bleiben unberührt.

Das Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens ersetzt keine Genehmigungen, Planfeststellungen oder sonstige behördliche Entscheidungen nach anderen Rechtsvorschriften.

Das Raumordnungsverfahren konnte nicht innerhalb von sechs Monaten nach Einleitung des Verfahrens abgeschlossen werden. Die Gründe dafür sind: Mehreren Beteiligten wurden Fristverlängerungen zur Abgabe der Stellungnahmen eingeräumt. Im Herbst 2006 war eine Nachbeteiligung für eine modifizierte Teilstrecke im Raum Bad Bodenteich/Soltendieck erforderlich, weil ein erweitertes EU-Vogelschutzgebiet für Orlolan und Heidelerche neu festgelegt wurde. Die Unterlagen für eine Trassenmodifizierung im Raum Lüneburg, mit der ein Ausbau der bestehenden Ostumgehung im Zuge der B 4 zur Autobahn vorgeschlagen wurde, wurden im März 2007 mit der Einladung zur Erörterung des Vorhabens vorgelegt. Ein jeweiliger Abbruch und die anschließende erneute Durchführung des Raumordnungsverfahrens wären nicht zweckmäßig gewesen, weil sich die Änderungen nur auf zwei relativ kleine Teilstrecken des Vorhabens erstrecken.

2.2 Verfahrensunterlagen

Die für das Raumordnungsverfahren erforderlichen Unterlagen wurden nach vorheriger Abstimmung in der für das Beteiligungsverfahren erforderlichen Anzahl von der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen (Vorhabenträger) an die Regierungsvertretung Lüneburg übergeben. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Erläuterungsbericht und allgemein verständliche Zusammenfassung [Ordner 01]
- Umweltverträglichkeitsstudie (Stufe I) – Raumanalyse (Text und Pläne im Maßstab 1 : 50.000) [Ordner 02 bis 03]
- Umweltverträglichkeitsstudie (Stufe II) – Raumanalyse (Text und Pläne im Maßstab 1 : 25.000) [Ordner 04 bis 08]
- Umweltverträglichkeitsstudie (Stufe II) – Auswirkungsprognose / Untervariantenvergleiche (Text und Pläne im Maßstab 1 : 10.000 bzw. 1 : 25.000) [Ordner 09 bis 15]
- Umweltverträglichkeitsstudie (Stufe II) – Teilvariantenvergleiche (Text und Pläne im Maßstab 1 : 25.000) [Ordner 16 bis 19]

- Umweltverträglichkeitsstudie (Stufe II) – Hauptvariantenvergleich (Text und Pläne im Maßstab 1 : 25.000) [Ordner 20 bis 21]
- Umweltverträglichkeitsstudie (Stufe II) – Variantenvergleich B 190n (Text und Pläne im Maßstab 1 : 25.000) [Ordner 22]
- FFH-Vorprüfungen – gebietsbezogen – (Text und Pläne im Maßstab 1 : 50.000 bzw. 1 : 5.000) [Ordner 23 bis 26]
- Faunistische Fachbeiträge – Brut- und Rastvogelkartierungen, Amphibien- und Libellenkartierungen (Text und Pläne in den Maßstäben 1 : 7.500 bis 1 : 12.500) [Ordner 27 bis 28]
- Verkehrsuntersuchung A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg (Text und Karten) [Ordner 29]
- Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) (Text und Pläne im Maßstab 1 : 250.000) [Ordner 30]
- Landwirtschaftlicher Fachbeitrag (Text und Karten) [Ordner 31]
- Schalltechnische Untersuchung (Text und Pläne im Maßstab 1 : 5.000 bzw. 1 : 10.000) [Ordner 31]
- Beurteilung der Nordumfahrung Lüneburg (Text und Pläne im Maßstab 1 : 25.000) [Ordner 32]
- B4-Variante zwischen Lüneburg und Uelzen (Text und Karten) [Ordner 32]

Den Beteiligten wurden alle aufgeführten Verfahrensunterlagen zudem in elektronischer Form (6 CD-ROM und 1 DVD) zur Verfügung gestellt. Außerdem hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die vollständigen Unterlagen im Internet zugänglich gemacht.

Landesweit erstmalig wurde für die Träger öffentlicher Belange zusätzlich eine Online-Beteiligung per Internet eingerichtet.

Für das erneute Beteiligungsverfahren wegen des nachgemeldeten Abgrenzungsvorschlages für das Vogelschutzgebiet V 25 A „Erweiterungsflächen Ostheide südlich Himbergen“ hat der Vorhabenträger die nachfolgenden Unterlagen erarbeitet und zur Verfügung gestellt:

- 1 Übersichtsplan
- Untervariantenvergleich GP 61 – 62 (Text und Pläne im Maßstab 1 : 25.000)

Im März 2007 wurden vom Vorhabenträger weitere Unterlagen vorgelegt, die den Beteiligten zur Vorbereitung auf die Erörterungstermine übersandt wurden. Es handelt sich um folgende Unterlagen:

- Schalltechnische Untersuchung zum Variantenvergleich im Bereich Lüneburg
- Luftschatstoffgutachten
- Umweltverträglichkeitsstudie, Untervariantenvergleich GP 2-5 neu
(Die vorgenannten Unterlagen behandeln die Trassenmodifizierung im Bereich der Stadt Lüneburg für den Ausbau der bestehenden Ostumgehung im Zuge der B 4 zur Autobahn.)
- FFH-VP zum nachgemeldeten Vogelschutzgebiet „Ostheide südlich Himbergen“
- Umweltverträglichkeitsstudie, Teilvariantenvergleich 1-18

2.3 Projektbeschreibung (Gegenstand des Verfahrens) einschl. Projektänderungen während des Verfahrens

Gegenstand des Verfahrens ist der Bau einer Bundesfernstraße von Lüneburg nach Wolfsburg, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Lüneburg – als BAB A 39 geplant wird.

Mit der Einstellung der A 39 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 ist die verkehrliche und raumordnerische Notwendigkeit begründet. Damit verbunden ist der gesetzliche Auftrag für die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, diese Bundesfernstraße als vierstreifige Autobahn sowie den auf niedersächsischem Gebiet liegenden Teil der B 190n zu planen und zu bauen.

Der Bundestag hat die „Hosenträgervariante“, deren Bestandteil die A 39 ist, mit der Verabschiedung des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes (5. FStrAbÄndG) am 04.10.2004 in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. In Kraft getreten ist das Gesetz am 16.10.2004.

Die „Hosenträgervariante“ ist ein Gesamtverkehrskonzept für den nordostdeutschen Raum. Dieses Konzept besteht aus den Bundesautobahnen A 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und A 39 Wolfsburg – Lüneburg sowie der Bundesstraße 190n als verbindende Querspanne. Ziel dieses gesamten Verkehrskonzeptes ist die Erschließung des strukturschwachen Raumes zwischen den Autobahnen A 7 im Westen, A 24 im Norden, A 10 im Osten und A 2 im Süden. Dieser größte autbahnhfreie Raum in der Bundesrepublik Deutschland hat, auch durch die jahrzehntelange deutsche Teilung, erhebliche Standortnachteile infolge einer unzureichenden verkehrlichen und raumordnerischen Entwicklung.

Die Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen den Räumen Braunschweig / Wolfsburg / Salzgitter und Hamburg / Lüneburg stellt eine konsequente Weiterentwicklung des Fernstraßennetzes dar. Sie schafft in großräumigem Maßstab eine zusätzliche Verbindung der Wirtschaftsräume in Süd- und Ost- Deutschland an die Nordsee sowie nach Skandinavien. Im regionalen Maßstab verbessert die A 39 die Standortqualitäten in den bisher benachteiligten Regionen des Uelzener Beckens und der Randbereiche der Lüneburger Heide sowie des Wendlandes und des westlichen Teils des Altmarkkreises Salzwedel.

Mit dem Neubau der A 39 sind mehrere Ziele verbunden. So führt die Entlastung der hoch frequentierten und Stau gefährdeten Nord- Süd- Verbindung A 7 zu einer Verbesserung der weiträumigen Verbindungen. Ferner wird eine bessere Anbindung der Oberzentren Wolfsburg und Lüneburg sowie der Mittelpunkte Gifhorn, Lüchow, Salzwedel, Uelzen und Wittingen durch eine hochwertige Netzerweiterung geschaffen, die zum Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten im gesamten Raum führt.

Auch im untergeordneten Straßennetz wird der Bau der A 39 zur Entlastung von Ortsdurchfahrten durch eine Verminderung der täglichen Verkehrsmengen führen. Weitere Effekte sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Minderung von Unfallrisiken.

Als Zwangspunkt ergibt sich für die A 39 der Anschluss an die zur Zeit nördlich von Wolfsburg endende A 39. Für den Raum Lüneburg ist der Anschluss an die bestehende A 250 Lüneburg – Hamburg vorgesehen.

2.4 Verfahrensablauf

2.4.1 Bekanntgabe der Planungsabsicht

Erste Vorgespräche mit dem damaligen Straßenbauamt Lüneburg (Vorhabenträger) und den ehemaligen Bezirksregierungen Braunschweig und Lüneburg fanden bereits im Dezember 2002 statt. Unter anderem wurde hier erstmals der Suchraum für die A 39 vorgestellt. Auf Wunsch der Raumordnungsbehörden wurde dieser erste Suchraum nach Westen ausgedehnt, um die Möglichkeit einer Westumfahrung von Lüneburg prüfen zu können. Ebenso wurde der Suchraum nach Norden bis zur Elbe vergrößert.

Der Projektabschnitt der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg berührt die Zuständigkeitsbereiche der damaligen Bezirksregierungen Lüneburg und Braunschweig, wobei der größere Streckenabschnitt im (früheren) Regierungsbezirk Lüneburg verläuft. Mit Erlass vom 17.12.2002 hat die Niedersächsische Staatskanzlei gemäß § 25 Abs. 2 Satz 2 NROG (Fassung vom 18.05.2001) die Bezirksregierung Lüneburg als die für das Raumordnungsverfahren zuständige Behörde bestimmt.

Am 14.01.2003 wurden die Landkreise Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Uelzen, Gifhorn, der Zweckverband Großraum Braunschweig und der Altmarkkreis Salzwedel, sowie das Regierungspräsidium Magdeburg zu einer Informationsveranstaltung in die Bezirksregierung Lüneburg eingeladen. Neben der Unterrichtung über die grobe Zeitschiene und über die vorgesehene Arbeitsweise wurde den Beteiligten erstmals die Abgrenzung des Suchraums vorgestellt.

Eine vom Landkreis Lüchow-Dannenberg geforderte östliche Erweiterung des Suchraumes wird vom Altmarkkreis Salzwedel abgelehnt und auch aus raumordnerischer Sicht für nicht sinnvoll gehalten, vor allem, weil damit eine Vergrößerung des Suchraums um mindestens 700 km² verbunden wäre.

Länderübergreifende Abstimmungsgespräche mit Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern fanden am 17.07.03 in Magdeburg, am 23.10.03 in Potsdam und am 04.03.04 in Schwerin statt.

Zur Methodik der UVS Stufe I – Grobe Raumanalyse, speziell die Raumwiderstandseinstufungen der Erfassungskriterien, fanden Abstimmungen am 06.10. und 07.10.2003 statt, zu denen alle betroffenen Landkreise eingeladen wurden. Weitere Arbeitstreffen fanden am 10.12. und 15.12.03 statt.

2.4.2 Antragskonferenz

Zweck der Antragskonferenz ist die Festlegung des Untersuchungsrahmens analog § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und zur Bestimmung des Umfangs, Inhalts und der Methode der für den gesamten Planungsraum zu erstellenden Umweltverträglichkeitsstudie (UVS).

Im Januar 2004 legte das Straßenbauamt Lüneburg die Entwurfsfassung der Unterlagen zur Antragskonferenz der Bezirksregierung Lüneburg mit der Bitte um Prüfung auf Eignung und Vollständigkeit vor. Nach vielfältigen Abstimmungsgesprächen zwischen der oberen Landesplanungsbehörde, den verschiedenen Fachdezernaten der Bezirksregierung Lüneburg und der Straßenbaubehörde wurde am **20.02.2004** eine Antragskonferenz in Uelzen durchgeführt.

Zu dieser Veranstaltung waren neben dem Vorhabenträger die von der Planung zu diesem Zeitpunkt erkennbar betroffenen Träger öffentlicher Belange und die nach § 59 Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Naturschutzverbände eingeladen.

Am 25.02. und 27.02.04 fanden in Lüneburg bzw. Gifhorn Arbeitstreffen zum Thema floristische und faunistische Untersuchungen statt. Teilnehmer waren die unteren Naturschutzbehörden der Landkreise Lüneburg, Uelzen, Lüchow-Dannenberg und Gifhorn, die Stadt Wolfsburg, der Altmarkkreis Salzwedel und das Regierungspräsidium Halle sowie die oberen Naturschutzbehörden bei den Bezirksregierungen Lüneburg und Braunschweig.

Das Ergebnisprotokoll der Antragskonferenz wurde den Beteiligten mit Erlass vom 11.03.2004 zugeschickt.

Im Rahmen der Antragskonferenz wurde seitens der Teilnehmer ein weiterer Informationsbedarf festgestellt, dem die Straßenbauverwaltung mit Informationsveranstaltungen am 16.03.04 (Lüneburg), am 17.03.04 (Uelzen) und am 18.03.04 (Gifhorn) nachkam.

Die im Rahmen der Antragskonferenz vorgebrachten Forderungen und Anregungen, ergänzt um die zahlreichen nachträglich eingegangenen relevanten Hinweise, wurden an den Vorhabenträger weitergeleitet und sind in den sachlichen und räumlichen Untersuchungsrahmen für die UVS II und die Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) aufgenommen worden, sofern sie nicht bereits durch den Anforderungskatalog des Nds. Innenministeriums abgedeckt waren. Ein Ergebnis war unter anderem die Abgrenzung des Untersuchungsraumes (von ursprünglich ca. 2.800 km² Suchraum für die grobe Raumanalyse auf ca. 1.200 km² Untersuchungsraum für die vertiefende Raumanalyse).

Nach intensiven Abstimmungen mit den oberen Naturschutzbehörden wurde dem Vorhabenträger und den Beteiligten mit Erlass vom **27.05.04** die Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen zugeschickt.

2.4.3 Einleitung des Verfahrens

Am 07.04.05 fand ein Abstimmungsgespräch zwischen dem Ministerium für Bau und Verkehr Sachsen-Anhalt und dem Landwirtschaftsministerium Niedersachsen über mögliche Trassenvarianten auf dem Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt statt.

In drei Arbeitskreissitzungen am 11.04.05 in Uelzen, am 12.04.05 in Gifhorn und am 14.04.05 in Lüneburg, stellte die Straßenbauverwaltung die Varianten den betroffenen Landkreisen und Verbänden vor. Ergänzend zu diesen Arbeitskreissitzungen fand am 09.05.05 eine sog. „Verkehrskonferenz“ auf Einladung der IHK in Lüneburg statt, in der erneut die Varianten vorgestellt wurden. Um zu gewährleisten, dass alle Träger öffentlicher Belange den gleichen Informationsstand haben, führte die Straßenbauverwaltung im Anschluss an diese Veranstaltung eine weitere Informationsveranstaltung in der Regierungsvertretung Lüneburg durch. Zur Unterrichtung der Öffentlichkeit wurde außerdem eine „Bürgerinformation“ ins Internet gestellt.

Die in dem Erlass vom 27.05.04 (Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen) gegebenen Hinweise und Festlegungen entfalten keine eigene Rechtswirkung. Der Vorhabenträger hat in eigener Zuständigkeit die gegebenen Hinweise auszuwerten und die für das Raumordnungsverfahren erforderlichen Unterlagen vorzulegen. Die für das Raumordnungsverfahren zuständige Behörde hat vor Einleitung des Raumordnungsverfahrens lediglich zu prüfen, ob die vorgelegten Unterlagen für die Durchführung des Verfahrens ausreichen. Zur Vervollständigung und Abstimmung der Verfahrensunterlagen hat es einen regelmäßigen Austausch zwischen Raumordnungsbehörde und Vorhabenträger gegeben.

Nach Auflösung der Bezirksregierung ist seit dem 01.01.2005 das Niedersächsische Ministerium für den Ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz als oberste Landesplanungsbehörde für die Durchführung von Raumordnungsverfahren für Vorhaben von übergeordneter Bedeutung zuständig. Der Referatsteil 303 des Ministeriums am Standort der Regierungsvertretung Lüneburg nimmt diese Aufgabe wahr.

Mit Schreiben vom **23.03.06** beantragte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die Einleitung des Raumordnungsverfahrens für die BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg einschließlich des auf niedersächsischem Gebiet verlaufenden Teils der Querspange B 190n.

Nachdem die Unterlagen im Februar 2006 vollständig vorlagen, wurden sie von der Raumordnungsbehörde einer abschließenden Prüfung unterzogen. Diese Prüfung umfasste die Vollständigkeit der Unterlagen und die Plausibilität der Darlegungen, ohne jedoch das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens einschließlich der Umwelt- und der FFH-Verträglichkeitsprüfung vorweg zu nehmen.

Am **27.03.06** wurden das Raumordnungsverfahren durch die oberste Landesplanungsbehörde eingeleitet und die Unterlagen an die Beteiligten verschickt. Die Beteiligten erhielten Gelegenheit, ihre schriftlichen

Stellungnahmen bis zum **30.06.2006** abzugeben, bzw. über die Internet-Beteiligung an die Raumordnungsbehörde zu senden.

Zur Information der politisch Verantwortlichen der Region (MdEP, MdB, MdL, Landräte und Bürgermeister/OB) und sowie Trägern öffentlicher Belange lud die Straßenbauverwaltung zu Terminen in Uelzen (28.03.06), Lüneburg (09.05.06) und in Wittingen (10.05.06) ein. In diesen Informationsveranstaltungen, die nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens sind, wurden die Teilnehmer über die Ergebnisse der einzelnen Gutachten und die Vorzugsvariante aus Sicht der Straßenbauverwaltung unterrichtet.

2.4.4 Beteiligungsverfahren

2.4.4.1 Kreis der Beteiligten

Neben fachlich berührten Behörden, Ämtern, den nach dem Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Stellen wurden die unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften einbezogen. Neben den Landkreisen und den Verwaltungsgemeinschaften bzw. Einheitsgemeinden wurden zusätzlich die berührten Gemeinden direkt informiert.

Gemäß § 15 Abs. 2 NROG haben die Verfahrensbeteiligten zwei Monate Zeit zur Abgabe ihrer Stellungnahme. Aufgrund der Größenordnung des Vorhabens und des damit verbundenen Umfangs der Verfahrensunterlagen wurde diese Frist von der obersten Landesplanungsbehörde um einen Monat bis zum 30.06.06 verlängert. Auf Wunsch einiger Beteiligter (u.a. Landkreis und Stadt Lüneburg, BUND) wurde diese Frist bis zum **31.07.2006** ausgedehnt.

Im Rahmen der sog. Trägerbeteiligung sind über 160 zum Teil sehr umfangreiche Stellungnahmen eingegangen, von denen der Vorhabenträger jeweils eine Kopie zur Bearbeitung erhalten hat.

Während der Vorbereitung auf die Erörterung leitete das Niedersächsische Umweltministerium das Beteiligungsverfahren für Nachmeldevorschläge für EU-Vogelschutzgebiete ein. Für das Raumordnungsverfahren zur A 39 relevant ist der nachgemeldete Abgrenzungsvorschlag für das Vogelschutzgebiet V 25 A „Erweiterungsflächen Ostheide südlich Himbergen“. Dieser großflächige Schutzgebietsvorschlag liegt nördlich von Bad Bodenteich im Landkreis Uelzen.

Weil durch diesen Vorschlag sowohl die Vorzugsvariante als auch Alternativtrassen betroffen waren, wurde eine Überprüfung der bisherigen Vorzugstrasse in diesem Bereich erforderlich.

Im Zuge der vom Vorhabenträger durchgeföhrten Trassenoptimierungen musste die veränderte Vorzugsvariante auf rd. 2 km durch bisher nur im Rahmen des Suchraums der UVS I untersuchtes und beplantes Gebiet verschwenkt werden. Für den erweiterten Untersuchungsraum wurden die vorhandenen Unterlagen ergänzt. Neue Beteiligte traten dadurch nicht hinzu.

Für die neu entwickelten Variantenabschnitte zwischen den neuen Gelenkpunkten 61 und 62 wurde für die Vorzugsvariante und die optimierte Vorzugsvariante ein Variantenvergleich entsprechend der bisherigen Vorgehensweise durchgeführt. Die oberste Landesplanungsbehörde hat aus gegebenem Anlass ein erneutes Beteiligungsverfahren am 18.12.2006 durchgeführt, in dem alle bislang Beteiligten Gelegenheit zur Abgabe ihrer Stellungnahme bis zum 28.02.2007 erhielten.

Die Zusammenfassungen der Stellungnahmen zu beiden Beteiligungsverfahren, sortiert nach den Gliederungspunkten des Landes-Raumordnungsprogramms und ergänzt um die Kommentare der Straßenbauverwaltung und der Regierungsvertretung Lüneburg, sind allen Beteiligten zur Vorbereitung auf die Erörterung am 19. und 20. April 2007 übersandt worden.

Eine Aufstellung der am Raumordnungsverfahren Beteiligten ist dem beigefügten Verteiler zu dieser Landesplanerischen Feststellung zu entnehmen.

2.4.4.2 Anhörung der Öffentlichkeit

Die gemäß § 15 Abs. 3 NROG geforderte Unterrichtung und Anhörung der Öffentlichkeit wurde durch die öffentliche Auslegung der vollständigen Antragsunterlagen für einen Monat in den betroffenen Samtgemeinden, Einheitsgemeinden und Landkreisen – nach vorhergehender ortsüblicher Bekanntmachung – sowie durch Information durch die Presse sichergestellt.

Zudem hatte jedermann die Möglichkeit, die vollständigen Unterlagen im Internet einzusehen.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsanhörung sind rd. 15.000 Einzelstellungnahmen, darunter rd. 5.000 in Unterschriftenlisten, abgegeben worden. Diese Stellungnahmen sind zum Teil über die Gemeinden, zu großen Teilen aber direkt an die Regierungsvertretung Lüneburg abgegeben worden. Wegen des sehr erheblichen Aufwandes ist im Allgemeinen auf die Abgabe von Eingangsbestätigungen und Antworten auf die Stellungnahmen verzichtet worden. Diese sind nach in den Vorschriften des NROG zum Raumordnungsverfahren nicht vorgesehen.

Die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsanhörung wurden durchgesehen, gemeindeweise nach Schwerpunktthemen ausgewertet und dem Vorhabenträger bzw. den beauftragten Planungsbüros zur Berücksichtigung übermittelt.

Für die durch das nachgemeldete EU-Vogelschutzgebiet notwendig gewordene Optimierung der Vorzugsvariante zwischen den neuen Gelenkpunkten 61 und 62 wurde von der Regierungsvertretung Lüneburg eine erneute Anhörung ab 18.12.2006 durchgeführt.

Die Anhörung der Öffentlichkeit wurde über die räumlich betroffenen Samtgemeinden Bodenteich und Wrestedt mit der Auslegung der Unterlagen sichergestellt.

Die Bedenken und Hinweise aus der Information und Anhörung der Öffentlichkeit werden an dieser Stelle zusammengefasst und kommentiert:

Allgemeines, Hinweise zum Verfahren, Unterlagen

- *Beklagt werden die zu kurzen Fristen zur Auslegung und zur Abgabe der Stellungnahmen:*

Die Verfahrensbeteiligten haben gemäß § 15 Abs. 2 NROG zwei Monate Zeit zur Abgabe ihrer Stellungnahme. Aufgrund der Größenordnung des Vorhabens und des damit verbundenen Umfangs der Verfahrensunterlagen wurde diese Frist von der obersten Landesplanungsbehörde im voraus um einen Monat bis zum 30.06.06 verlängert. Auf Wunsch einiger Beteiligter (Landkreis und Stadt Lüneburg, BUND u.a.) wurde diese Frist letztmalig bis zum 31.07.2006 verlängert.

- *Unzureichende Information der Bürger durch die Planungsbehörden (z.B. keine vollständigen Angaben zu realen Trassenausmaßen inkl. Lärmschutzwänden, Böschungen, Gräben, Bauwerksausmaßen):*

Im Raumordnungsverfahren geht es um die Findung einer groben Linie für die A 39 im Maßstab 1:25.000. Dementsprechend wird in den Plänen der Auswirkungskarten nur unterschieden zwischen Trassenlagen auf Dämmen höher 4 m über Gelände sowie Einschnitten größer 4 m unter Gelände und dem Zwischenbereich. Der in diesem Maßstab relevante Flächenbedarf (einschließlich Kompensation) ist über das Schutzgut Boden in die Betrachtungen eingeflossen. Der exakte Flächenverbrauch ist erst im Planfeststellungsverfahren feststellbar und relevant.

Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sind nach dem anerkannten überschlägigen Verfahren nach RLS-90 ermittelt worden. Die genaue Beschreibung der Dimensionierung und Ausführung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ist im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich und somit Bestandteil der weiteren Planungsschritte (Planfeststellung). Für die Stadtgebiete von Lüneburg und Gifhorn wurden zusätzlich detaillierte schalltechnische Untersuchungen durchgeführt und unter Beachtung der genauen Gradientenlage erforderliche Lärmschutzmaßnahmen grob dimensioniert.

Die genaue Ausbildung von Bauwerken inkl. ihrer Abmessungen ist ebenfalls Gegenstand der weiteren Planungsschritte (Planfeststellung, Bauentwurf).

- *Allgemein wird die Empfangsbestätigung bzw. eine Rückantwort vermisst:*

Rechtlich ist dies bei der Anhörung und Information der Öffentlichkeit nicht vorgesehen und aufgrund des Umfangs der eingegangenen Stellungnahmen nicht möglich.

- *Die raumordnerischen Zielaussagen in den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise werden nicht beachtet.:*

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

Die raumordnerische Beurteilung und die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung ist letztlich Aufgabe der für das Raumordnungsverfahren zuständigen Landesplanungsbehörde.

- *Es ist nicht erkennbar, wie der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag („Öko-Stern“) geprüft und abgearbeitet wurde:*

Bei „Öko-Stern-Maßnahmen“ ist davon auszugehen, dass alle naturschutzfachlichen Sachverhalte durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen und Prüfungen der sonstigen naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH-Verträglichkeitsprüfung, mit dem Erlangen des Baurechts rechtlich umfassend abgearbeitet sind. Gegenüber der allgemeinen Planungspraxis sind keine besonderen Verfahrensschritte für die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages erforderlich und vorgesehen.

Durch besondere Kennzeichnung von „Öko-Stern-Maßnahmen“ im Entwurf des Straßenbauplans erhält das Parlament entsprechend der Begründung des 5. Fernstraßenbauänderungsgesetz - 5. FstrAbÄndG - rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des "besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages" zu informieren. Die Art und Weise der Abarbeitung bzw. die Begründung für die Aufhebung wird in einem zusammenfassenden Bericht dargestellt.

Die Öffentlichkeit wird nach dem UVPG auf den Ebenen des Raumordnungsverfahrens und des Zulassungsverfahrens angehört bzw. beteiligt. Das Ergebnis der Abarbeitung der naturschutzfachlichen Problematik wird mit der Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht. Informationen werden gemäß UIG und Informationsfreiheitsgesetz erteilt. (Auszug aus der Drucksache 16/1743 des Dt. Bundestages vom 02.06.2006)

Die in der URE aufgezeigten naturschutzfachlich problematischen NATURA 2000-Gebiete waren ein Kriterium bei der Festlegung des Suchraumes für

die grobe Raumanalyse und bei der Entwicklung möglicher Trassenabschnitte. Die in der URE für das Gesamtprojekt genannten Bereiche in Niedersachsen werden durch die gewählte Trasse der A 39 entweder weiträumig umgangen (Drömling, Landgraben-Dumme-Niederung, Barnbruch) oder es entstehen durch die A 39 voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der FFH-Richtlinie (Vogelmoor, Ilmenau mit Nebenbächen, Ostheide südlich Himbergen: Unterlage 2 - FFH-Beiträge).

Durch die landesplanerisch festgestellte Vorzugsvariante kann davon ausgegangen werden, dass die A 39 nicht die negativen Auswirkungen verursacht, wie sie in der Umweltrisikoeinschätzung (URE) ermittelt worden sind. Zwei der vier in der URE genannten FFH-Gebiete werden durch die festgestellte Vorzugstrasse weiträumig umgangen (Drömling, Landgraben-Dumme-Niederung). Für das Vogelmoor ergibt die FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind (Unterlage 2 - FFH-VP Vogelmoor). Für das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen werden ebenfalls keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet (Unterlage 2 - FFH-VP Ilmenau mit Nebenbächen); im Einzelnen ist die Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen FFH-Verträglichkeitsprüfung erst Aufgabe des Planfeststellungsverfahrens. Die vier genannten Vogelschutzgebiete werden durch die Vorzugstrasse umgangen, so dass auch hier die in der URE genannten Auswirkungen nicht entstehen.

- *Den Planern wird vorgeworfen, über 10 Jahre altes Kartenmaterial verwendet zu haben. Daraus wird gefolgert, dass die gesamten Unterlagen auf falschen Erhebungen basieren.:*

Als Kartengrundlage wurde von den Gutachtern das amtliche Kartenmaterial verwendet, wie es von der LGN - Landesvermessung und Geobasisinformation Niedersachsen sowie dem Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt herausgegeben wird. Um seit der letzten Überarbeitung der verwendeten Karten vorgenommene Änderungen im Bestand (z.B. neue Wohngebiete) erfassen und darstellen zu können, fand im Rahmen der Aufstellung der Verfahrensunterlagen eine Abfrage bei den Kommunen statt. Die Ergebnisse dieser Abfrage sind in den von Trassenvarianten betroffenen Bereichen (z.B. über die flächenhafte Darstellung in den Karten zur Auswirkungsprognose) dargestellt. Auch neu hinzugekommene Straßenzüge (z.B. B 4 Ortsumgehung Uelzen) sind in den entsprechenden Karten (z.B. als Vorbelastungen) dargestellt. Für die Erarbeitung der Gutachten ist der aktuelle Bestand zu Grunde gelegt worden.

- *Bei den Planungen sind die demographischen Entwicklungen nicht angemessen berücksichtigt worden.:*

Die demographische Entwicklung ist bei der Ermittlung der Verkehrsmengen durch die Verwendung der aktuellen Daten des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik (Prognose für das Jahr 2015) berücksichtigt worden. Dabei bleibt die Bevölkerungszahl im Untersuchungsraum, im Gegensatz zur gesamten Bundesrepublik, bis zum

Prognosejahr 2015 in etwa konstant. Die Verkehrsnachfrage nimmt bis zum Jahr 2015 weiter zu (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 27 ff sowie S. 32 ff). Bei der weiteren Planung werden die Daten aktualisiert.

- *Die Zahlen der Verkehrsprognose werden in Zweifel gestellt.*

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

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

- *Es wird gefordert, die vom Planungsbüro Dr. Hartlik und Partner erstellte UVS-begleitende Qualitätssicherung zur Verfügung zu stellen.:*

Bei der die Umweltverträglichkeitsstudie begleitenden Qualitätssicherung handelt es sich um die Prüfung der vom Auftragnehmer vorgelegten Unterlagen auf Vollständigkeit, Plausibilität und Verwendbarkeit im Verfahren. Es geht dabei um Vertragsangelegenheiten zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer, die nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens sind.

- *Abweichungen von den Bauleitplänen (fehlende Gebäude) bemängelt.*

Grundsätzlich wurden die im Rahmen der UVS erhobenen Baunutzungsdaten den Gemeinden in 2005 zur Überprüfung nochmals zur Verfügung gestellt. Bei gemeldeten Änderungen konnten Baunutzungen aber nur dann als Bestand dargestellt werden, wenn die Bebauung vorhanden war oder ein rechtskräftiger Bebauungsplan besteht. Angaben aus Flächennutzungsplänen (auch rechtskräftige Flächennutzungsplanänderungen) wurden als Planungsabsicht dokumentiert.

- *In den Unterlagen wird festgestellt, dass es keine konfliktarmen Bereiche für eine Trassierung der A39 gibt. Nach dieser Feststellung müssten alle Varianten in der Gesamtreihe der Konfliktschwere zumindest als "ungünstig" eingestuft werden. Dieses ist aber nicht geschehen. Insofern beruhen die Wertungen insgesamt auf einer falschen Basis und sind als geschönt anzusehen.*

Die Entscheidung, ob das Vorhaben mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung vereinbar ist oder nicht, trifft die Landesplanungsbehörde im Raumordnungsverfahren. Die Straßenbauverwaltung hat eine aus ihrer

Sicht umsetzungsfähige Trasse ausgewählt, welche die geringsten negativen Wirkungen mit den größten positiven Wirkungen verbinden soll. In die Variantenvergleiche wurden alle als erheblich ermittelten Umweltauswirkungen eingestellt. Bei der Einteilung von sehr günstig bis sehr ungünstig handelt es sich um eine relative Beurteilung der betrachteten Varianten in Abhängigkeit von der Konfliktschwere (Unterlage 1 – UVS-Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 60 ff).

Bedarf, Nutzen-Kosten-Faktor

- *Grundsätzlich wird der Bedarf angezweifelt und mit Hinweis auf die gegen einen Autobahnbau sprechenden Ergebnisse der von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen VUNO wird die Planung als unsinnig bezeichnet.:*

Die SBV folgt mit der Planung der A 39 als Autobahn den Vorgaben des Bedarfsplanes (Anlage zum 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz - 5. FStrAbÄndG) zur Planung einer vierstreifigen Autobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Der grundsätzliche Bedarf ist über das 5. FstrAbÄndG ermittelt und nachgewiesen. Im Rahmen der Aufstellung dieses Bedarfsplanes wurde, auf Grundlage der VUNO 95, die sogenannte Hosenträgerlösung („I-Lösung“) entwickelt.

Zur Beseitigung der bestehenden Defizite im Untersuchungsraum der VUNO 95 zwischen den Autobahnen A 7, A 24, A 10 und A 2 sollte zunächst eine zusätzliche Autobahn das Bundesfernstraßennetz erweitern (VUNO 95, S. 138).

In Abstimmungen des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit den betroffenen Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt wurde im Juni 2002 Einigung erzielt, das Autobahnnetz um eine weitere Autobahn, die A 39, zu ergänzen, um so auch die im westlichen Bereich des Untersuchungsraumes bestehenden Defizite beseitigen zu können.

Die in der VUNO bevorzugte Lösung G erfordert neben einer Autobahn Magdeburg – Ludwigslust weitere Ergänzungen des bestehenden Straßennetzes. Aufgrund der in der VUNO ermittelten Verkehrsbelastungen sind auf diesen zügig geführten vierstreifigen Bundesstraßen westlich der A 14 die Regelquerschnitte RQ 26 und abschnittsweise RQ 20 nach RAS-Q anzuwenden. Bei der Hosenträgerlösung kommt neben dem RQ 29,5 für die A 39 für die B 190n der Regelquerschnitt RQ 15,5 zur Anwendung. Die G- Variante der VUNO weist gegenüber der Hosenträgerlösung westlich der A 14 die größere Länge auf; die G-Variante weist weder eine direkte Verbindung von Lüneburg nach Wolfsburg noch von Lüneburg oder Wolfsburg nach Salzwedel auf. Die in der VUNO vorgeschlagenen Netzergänzungen im Zuge von Bundesstraßen sind auf kompletter Länge neu zu trassieren; sie befinden sich nicht im Zuge vorhandener Straßen.

- *Der wirtschaftliche Nutzen wird nicht gesehen bzw. für viel zu gering gehalten und deshalb eine Kosten-Nutzen-Berechnung für die A 39 gefordert.:*

Im Rahmen der Untersuchungen zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 wurden Bewertungen von mehreren VUNO -Varianten vorgenommen und die dazugehörigen Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) ermittelt. Zur Aufnahme in den BVWP 2003 wurde die Variante „I“ vorgeschlagen, die als Gesamtprojekt ein Nutzen-Kosten- Verhältnis (NKV) von 3,4 aufweist. Dieses NKV bezieht sich auf das gesamte Maßnahmenpaket der Variante VUNO I, bestehend aus A 39, B 190n und A 14.

Bei der Verkehrsuntersuchung eines einzelnen Teilprojektes im Netz stellt sich dessen verkehrliche Wirksamkeit durch die im untersuchten Raum vorherrschenden spezifischen Randbedingungen anders dar, als bei der Betrachtung eines Maßnahmenpaketes auf der Ebene des BVWP. So stellt das NKV des Maßnahmenpaketes nicht die Summe der projektbezogenen Einzeluntersuchungen dar. Ferner kann aus den Ergebnissen der projektbezogenen Einzeluntersuchungen nicht auf das Ergebnis des Maßnahmenpaketes oder auch umgekehrt geschlossen werden.

Die Ermittlung des NKV wird für die A 39 nach Beendigung des Raumordnungsverfahrens mit der landesplanerisch festgestellten Vorzugsvariante durchgeführt. Erst dann steht die Trasse mit den exakten Daten für diese Ermittlung zur Verfügung.

- *Die relativen Investitionskosten pro Variante allein reichen nicht aus. Unter Bezug auf §3(1) Nr.6 ROG sind alle öffentlichen Finanzmittel zu berücksichtigen. :*

Die Investitionskosten für die A 39 sind im Rahmen der Erstellung der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren hinreichend genau ermittelt worden und waren ein Bestandteil der Variantenvergleiche zur Findung der Vorzugstrasse (Erläuterungsbericht, S. 134 ff). Zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsuntersuchung waren nur überschlägige Ermittlungen der Kosten auf Grundlage der für die Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegten sieben Linienvarianten möglich (Unterlage 4 - Verkehrsuntersuchung, S. 66).

Die Legaldefinition in § 3 ROG definiert raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen. Sie bestimmt nicht, dass die Kosten raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen generell in die raumordnerische Abstimmung einbezogen werden sollen. Sie stellt nur sicher, dass nicht nur die Planung und Maßnahmedurchführung den Bindungswirkungen der Erfordernisse der Raumordnung unterliegen, sondern auch deren Finanzierung. Die Vorschrift soll dafür sorgen, dass für Planungen und Maßnahmen, die gegen Ziele der Raumordnung verstößen, keine öffentlichen Finanzmittel bereitgestellt werden.

- *Die Industriegebiete um Hamburg und Wolfsburg sind bereits so gut erschlossen, dass eine weitere teure Autobahn keinen Gewinn bringen wird.:*

Die A 39 bringt eine bessere Verbindung zwischen diesen beiden Standorten, sie dient aber nicht ausschließlich zur Anbindung der

genannten Industriestandorte, sondern der Erschließung des nordostniedersächsischen Raumes. Außerdem schafft die A 39 eine zusätzliche Verbindung von Süd- und Ostdeutschland Richtung Nordsee und Skandinavien.

- *Die Gelder sollten besser in den Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs sowie die kulturelle und soziale Entwicklung unserer Region investiert werden.*

Die Straßenbauverwaltung ist nicht für den Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs sowie die soziale und kulturelle Entwicklung einer Region zuständig. Über die Verwendung der öffentlichen Gelder des Bundes entscheidet der Bundestag und hat dieses mit dem 5. FStrAbÄndG grundsätzlich getan. Die Straßenbauverwaltung führt diesen gesetzlichen Planungsauftrag aus.

„Nullvariante“ und „Null-Plus-Variante“

- *Vielfach wird die Prüfung der „Nullvariante“ (keine A 39) bzw. der „Null-Plus-Variante“ (Ausbau / Ertüchtigung der B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen mit Ortsumgehungen) gefordert.:*

Die "Nullvariante" ist nur eine methodische Variante, die dazu dient, die Auswirkungen des Vorhabens festzustellen. Ergebnis des ROV kann also nicht die Nullvariante sein (weil der Vorhabenträger diese auch nicht zur Prüfung beantragt hat); Ergebnis eines ROV kann sein, dass die vorgeschlagene Variante nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist.

Der gesetzliche Auftrag für die Straßenbauverwaltung Niedersachsens ist die Planung einer Autobahn von Lüneburg nach Wolfsburg. Die B 4 verbindet Lüneburg mit Gifhorn und im weiteren Verlauf mit Braunschweig. Dementsprechend ist eine Verbindung von der B 4 Richtung Wolfsburg in die Untersuchungen einzubeziehen gewesen. Der Ausbau der B 4 zur Autobahn zwischen Uelzen und Gifhorn ist Bestandteil der detaillierten Untersuchungen Raumordnungsverfahrens (Unterlage 1 - UVS - Auswirkungsprognose / Variantenvergleich sowie Unterlage 9 - B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen).

Im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen ist der Ausbau der B 4, auch als Bundesstraße mit Ortsumgehungen, aufgrund der hohen Konfliktdichte (vorhandene Wohnbebauung, FFH- Gebiet und andere ausgewiesene Schutzgebiete) nicht in gleicher Weise und nur unter erheblichen Beeinträchtigungen von Mensch und Natur möglich. Eine Trasse müsste auf etwa der Hälfte der Strecke (ca. 20 km bei etwa 42 km Gesamtstrecke zwischen der Ilmenau nördlich Lüneburg und der Stederau südlich Uelzen) neu und abseits der vorhandenen B 4 trassiert werden. Der Bündelungsgedanke lässt sich somit zwischen Lüneburg und Uelzen nicht umsetzen.

- *Es wird der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes (Bundes- und Landesstraßen) statt eines Autobahnneubaus gefordert:*

Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der Bundesverkehrswegeplanung und ist mit dem Beschluss des 5. FstrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen.

Kulturdenkmale

- *Allgemein wird die Beeinträchtigung von Baudenkmälern, insbesondere die Gefährdung der historischen Bausubstanz Lüneburgs (u.a. Kloster Lüne) durch Erschütterungen, Erd- und Grundwasserabsenkungen befürchtet.:*

Eine Gefährdung der historischen Bausubstanz der Innenstadt Lüneburgs und des Klosters Lüne infolge von Senkungen und Erschütterungen ist aufgrund der Entfernung der Vorzugsvariante auszuschließen.

- *Die Autobahn hat erhebliche Auswirkungen auf den Jahrhunderte alten Klosterbrunnen in der historischen Eingangshalle des Kloster Lüne:*

Der genaue Umgang zur Sicherung der Brunnenversorgung mit Wasser ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Mit Wahl der Vorzugstrasse (Abschnitt 586) ist eine Beeinträchtigung der Brunnenversorgung des Klosters ausgeschlossen.

- *Die Autobahn zerstört die historische Landwehr bei Wendisch Evern:*

Die Zerschneidung der Landwehr hat in der gesamtplanerischen Abwägung Berücksichtigung gefunden. Im durch die Vorzugsvariante betroffenen Bereich gibt es bereits eine erhebliche Beeinträchtigung der Landwehr durch die B 216, die K 40, den Elbe-Seitenkanal und durch die Bahnstrecke.

Wohnen, Siedlung

- *Der Belang des Schutzwesens Mensch wird nach Ansicht der Öffentlichkeit viel zu gering beachtet. Es werden u.a. eine erhöhte Belastung der Wohngebiete durch Lärm und Immissionen bei Tag und Nacht, einhergehend mit nur noch eingeschränkter Nutzung des Außenwohnbereichs (Terrassen, Balkone, Gärten) befürchtet. Dies sind massive Einbußen bei der Lebensqualität.:*

Von Seiten des Vorhabenträgers ist die Einhaltung der für den Bereich gültigen Immissionsgrenzwerte über entsprechende Maßnahmen sicherzustellen.

- *Erkrankungen durch Lärm und Schadstoffe (Feinstaub) bei Kindern, vor allem in der nahe gelegenen Grundschule, dem Kindergarten und der Außenstelle des Johanneums in Lüneburg werden befürchtet.:*

Durch entsprechende Schutzmaßnahmen sind die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte (Lärm, Schadstoffe) einzuhalten. Eine Berücksichtigung überschlägig ermittelter Lärmschutzmaßnahmen hat bei

der Erarbeitung der Vorzugsvariante, vor allem im Bereich Lüneburg durch die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung), stattgefunden. Die Ergebnisse der Forschungen über lärmbedingte Gesundheitsstörungen, insbesondere von Herz-Kreislauferkrankungen, sind z. T. widersprüchlich. Allgemein kann als Ergebnis festgehalten werden, dass die vorliegenden Arbeiten nicht geeignet sind, die Hypothese einer kausalen Verknüpfung zwischen Lärm und Gesundheitsschäden zu verifizieren oder zu falsifizieren. Die Vermutung, dass das Risiko der Hypertonie oberhalb eines äquivalenten Pegels von 70 dB (A) ansteigt (zwischen 6 bis 22 Uhr) und das Risiko ischämischer Herzerkrankungen oberhalb von 65 bis 70 dB (A) ansteigt, kann nicht zurückgewiesen werden. Die Präventivmedizin fordert deshalb, zwischen 6 und 22 Uhr einen äquivalenten Dauerschallpegel von 65 dB(A) nicht zu überschreiten. (Vgl. dazu Kloepfer, M. et al.: Leben mit Lärm? Risikobeurteilung und Regulation des Umgebungslärms im Verkehrsbereich. Berlin, Heidelberg 2006, S. 165ff., hier S. 168f.) Der geforderte Wert wird aufgrund der Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes beim Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen eingehalten.

Die zu erwartenden Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen sind im Rahmen der Straßenplanung über Prognoseverfahren zu ermitteln. Die luftschadstofftechnischen Berechnungen der Gesamtbelastung nach dem Berechnungsprogramm gemäß Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02) haben keine gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen ergeben. Für alle Schadstoffe werden die Grenz- und Zielwerte gemäß 22. BlmSchV bzw. TA Luft (2002) bereits im Fahrbahnrandbereich eingehalten. Die Zusatzbelastungen nehmen mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand weiter ab. Allein im Bereich der Spritzwasserzone (bis 10 m vom Fahrbahnrand) ist mit einer erhöhten Schadstoffkonzentration zu rechnen. Diese befindet sich jedoch vollständig im Bereich des Arbeitsstreifen bzw. Böschungsbereiches. Siehe auch Luftschadstoffgutachten zum Neubau der A 39 im Raum Lüneburg vom Februar 2007.

- *Die fehlende bzw. unzureichende Betrachtung der Luftschadstoffe wirkt sich auf die Bewertung des Schutzgutes "Mensch" aus.*

Der angesprochene Sachverhalt wird in der UVS behandelt (Unterlage 1 – UVS – Auswirkungsprognose / Variantenvergleich, S. 18 ff). Ein Vergleich mit den von der EU und den deutschen Regelwerken zur Luftreinhaltung (22. BlmSchV) definierten Grenzwerten ergibt, dass diese durchweg eingehalten werden. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Frage, in welchem Maße die menschliche Gesundheit durch bestimmte Luftschadstoffe betroffen ist und welches Maß hinnehmbar ist, erfolgte bei der Festlegung der Grenzwerte und kann nicht Gegenstand einer einzelprojektbezogenen UVP sein.

- *Es wird eine vollwertige Lärmuntersuchung entlang der gesamten Trasse analog zu den Untersuchungen in Lüneburg und Gifhorn gefordert. Es wird die Anwendung der DIN 18005 gefordert.:*

Die durchgeführten überschlägigen lärmtechnischen Berechnungen nach RLS-90 reichen für die grobe Linienfindung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens aus. Für die Bereiche der Städte Lüneburg und Gifhorn sind darüber hinaus detaillierte schalltechnische Berechnungen (Unterlage 8 – Schalltechnische Untersuchung) durchgeführt worden, um die damit dimensionierten Lärmschutzmaßnahmen und deren Wirkungen in den Varianten vergleichen berücksichtigen zu können.

- *Die vorgenommene Schallerhebung ist unvollständig, weil nur Hochrechnungen angenommen und keine direkten Messungen vorgenommen wurden. In den Brückenzonen und bei den Anschlussstellen ist die Schallentwicklung gesondert zu erfassen.*

Bei Straßenplanungen sind die lärmtechnischen Auswirkungen nach § 3 der 16. BlmSchV mittels eines vorgegeben Verfahrens zu berechnen. Messungen sind zum Zeitpunkt der Planung nicht möglich. Die Höhenlage der Trasse (u.a. zur Berücksichtigung der Lage bei Brücken) ist Bestandteil des Berechnungsverfahrens. Die lärmtechnischen Auswirkungen von Anschlussstellen werden im Rahmen der Linienfindung nicht berücksichtigt, da ihre genaue Lage und Ausbildung für die Linienfindung nicht von Bedeutung ist. In den weiteren Planungsschritten findet, wie gefordert, eine detaillierte Betrachtung auch unter dem Aspekt der Minimierung von lärmtechnischen Beeinträchtigungen statt.

- *Unter Hinweis auf die Richtlinie 2002/49 EG des Europäischen Parlaments über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wird die Anfertigung weiterer Gutachten zu den Lärmschutzemissionen nach geltendem EU-Recht gefordert.:*

Im Gegensatz zum bestehenden nationalen Recht bietet die EG-Umgebungslärmrichtlinie keine ordnungsrechtlichen Instrumente an. Ebenso erwächst aus ihr kein unmittelbarer Rechtsanspruch. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie und die zu erwartenden nationalen Vorschriften (Gesetze und Verordnungen) zu ihrer Umsetzung sind kein Ersatz oder eine Ergänzung zu den vorhandenen Aussagen des BlmSchG und der BlmSchV. Sie stehen nicht in Konkurrenz zu deren Aussagen, sondern ergänzen diese um einen europaweiten strategischen Ansatz zur Lösung des Umgebungslärms. Insoweit hat diese Richtlinie mit der rechtlichen Würdigung einer Lärmproblematik, die nach den bestehenden Gesetzen im Rahmen bspw. einer Planfeststellung zu behandeln ist, nichts zu tun.

Ein Vergleich eventueller Lärmberechnungsergebnisse nach der Umgebungslärmrichtlinie mit den Ergebnissen nach der Berechnung nach RLS-90 (für Straßenbauvorhaben verpflichtend) verbietet sich aus verschiedenen Gründen:

- die Richtlinie fordert die Erfassung der vorhandenen Lärmsituation „Zustandsdaten“ (Verkehrsmengen des Vorjahres), im Planfeststellungsverfahren wird dagegen der Verkehr prognostiziert.
- die Richtlinie beinhaltet keine Grenzwerte, sondern Lärmindizes als Maß für den Grad der Belästigung, im Rahmen der Planfeststellung müssen

dagegen Grenzwerte („nachkommastellengenaue Beurteilungspegel“) nach der 16. BlmSchV eingehalten werden.

Jede Art der Lärmberechnung basiert auf einem unterschiedlichen Berechnungsmodell. Bis ein europaweites Berechnungsverfahren gefunden und in den Mitgliedsstaaten zur Berechnung des Umgebungslärms nach der Richtlinie eingeführt wird, sind übergangsweise nationale Berechnungsverfahren zugelassen, wenn hierbei bestimmte Bedingungen (nach Anhang II der Richtlinie) erfüllt werden. Das deutsche Modell für die Berechnung des Straßenverkehrslärms nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie ist noch nicht veröffentlicht. Es wird eine Methode in Anlehnung an die zurzeit existierende RLS-90 erwartet. Eine unmittelbare Vergleichbarkeit der Berechnungsergebnisse wird aufgrund der inhaltlichen Veränderungen nicht mehr möglich sein. Die in der EG-Umgebungslärmrichtlinie enthaltenen Aussagen zum Berechnungsverfahren sind durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bei der Anpassung des nationalen Berechnungsverfahrens nach der RLS-90 berücksichtigt worden.

- *Die Einbeziehung der Vorbelastungen (vorhandener Straßen- und Bahnverkehr, Standortübungsplatz in Wendisch Evern, Fluglärm) in die Untersuchungen wird vermisst. Zusätzlicher Reflexionslärmb bei Schnittpunkten mit Brücken oder Abfahrten wurde nicht berücksichtigt.:*

Kumulative Lärmbelastungen durch unterschiedliche Verkehrsträger (Straße, Schiene) oder verschiedene Straßen sind bei der lärmtechnischen Betrachtung eines einzelnen Projektes nicht anzusetzen und wurden demnach nicht berücksichtigt (Unterlage 8 - Schalltechnische Untersuchung, S. 8). Gleichwohl ist die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte nach 16. BlmSchV durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten. Die detaillierte Ausgestaltung der Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Kumulative Lärmbelastungen sind lediglich im Falle einer möglichen direkten Gesundheitsgefährdung zu betrachten, was im Fall der A 39 ausgeschlossen werden kann.

- *Es wird für neue Autobahnen, die nicht in einem Tunnel verlaufen, ein Mindestabstand von 500 m zu Wohngebieten gefordert:*

Eine gesetzliche Grundlage für Mindestabstände von neu zu bauenden Straßen zu vorhandener Bebauung gibt es nicht. Es besteht für den Vorhabenträger lediglich die Pflicht zur Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte.

Die Aussage zu dem Abstand von 500 m kommt aus den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren (Erläuterungsbericht, S. 38 sowie Unterlage 1 - UVS - Raumanalyse, S. 55). Dort ist durchgängig die Trassierung unter Beachtung der Ortslagen durchgeführt worden, um möglichst große Abstände und damit möglichst geringe Beeinträchtigungen erreichen zu können. Der gewählte Abstand von 500 m zu Siedlungsbereichen ermöglicht die Berücksichtigung eines einheitlichen Freiraumes im siedlungsnahen Umfeld.

- *Die Lärmemissionsbestimmung mit Hilfe der gesonderten Schallschutzermittlung und die Berücksichtigung von Lärmspitzenwerten durch fehlende Hindernisse und die Berücksichtigung der vornehmlichen Windrichtung wurden vermisst.:*

Das angewandte Berechnungsverfahren nach RLS-90 geht von einem durchschnittlichen Lärmpegel aus. Spitzenwerte werden in diesem Verfahren nicht gesondert ausgewiesen. Die Schallausbreitung wird unter Auslassung von natürlichen Hindernissen, die eine lärmindernde Funktion haben können (z. B: Wald), berechnet. Die Windrichtung sowie weitere die Schallausbreitung fördernde Faktoren werden im Berechnungsverfahren zu ungünsten des Immissionsortes angesetzt. Dabei wird mit Windgeschwindigkeiten von 3 m/s (leichter Wind) gerechnet.

Erholung, Tourismus

- *Das Naherholungsgebiet längs des Elbe-Seiten-Kanals wird zerstört.:*

Mit der Lage in Parallelage zum Kanal wird der Forderung zur Bündelung der Autobahntrasse mit bestehenden Verkehrstrassen nachgekommen. Die randliche Zerschneidung des Vorsorgegebietes für Erholung ist bei der Abwägung mit anderen Belangen berücksichtigt worden.

- *Das Naherholungsgebiet „Lüner Holz“, gleichzeitig Vorranggebiet für Erholung in Lüneburg wird zerstört.:*

Mit Wahl der Vorzugsvariante (Abschnitt 586) bleibt die Neubautrasse auf der vorhandenen Ostumgehung. Eine Neuzerschneidung findet nicht statt.

- *Naherholungsgebiete werden durch Zerschneidung bzw. Verlärmung entwertet bzw. zerstört.:*

Bei der Auswahl der Trasse sind Vorrang- und Vorsorgegebiete für Erholung ebenso wie Wald mit Erholungsfunktion bzw. Erholungswald berücksichtigt und in die gesamtplanerische Abwägung mit eingestellt worden. Vorranggebiete sind, bis auf wenige begründete Ausnahmen, von einer Trassenquerung ausgeschlossen worden.

- *Erhebliche Beeinträchtigung der Seewiesen (Vorranggebiet für Natur und Landschaft) bei Bad Bodenteich.*

Die optimierte Vorzugsvariante quert die Seewiesen nur noch randlich und zum Naturschutzgebiet - einschließlich der geplanten Vergrößerung - wird ein ausreichender Abstand eingehalten. Die randliche Inanspruchnahme der Seewiesen ist mit der Vorrangfunktion hinsichtlich naturschutzfachlicher Aspekte vereinbar. Dadurch, dass die A 39 in der vorhandenen Gehölzkulisse verschwindet, ist die optimierte Variante auch mit Blick auf das Landschaftsbild mit der Vorrangfunktion vereinbar.

- *Die niedersächsische Mühlenstraße wäre als touristische Attraktion zerstört.*

Durch die Vorzugsvariante kommt es bei zwei Mühlen der Niedersächsischen Mühlenstraße zu Beeinträchtigungen. Die Oetzmühle erfährt eine lärmtechnische sowie die Stackmannsmühle eine visuelle und lärmtechnische Beeinträchtigung. Diese Beeinträchtigungen sind in der Abwägung berücksichtigt und müssen im Interesse des Gesamtvorhabens hingenommen werden.

- *Vorhandene Rad-, Wander- und Reitwege werden unterbrochen.*

Vorhandene Wegebeziehungen bleiben erhalten. In einigen Fällen kann es aber zu zumutbaren Umwegen kommen.

- *Die historische Altstadt Lüneburgs würde ihre touristische Attraktivität verlieren und damit die Bewerbung der Stadt als Weltkulturerbe verschlechtern.*

Eine lärm- oder schadstofftechnische Beeinträchtigung der historischen Innenstadt Lüneburgs ist durch den Verlauf der Trasse auf der vorhandenen Ostumgehung nicht gegeben. Die Grenzwerte für Luftschadstoffe werden bereits direkt neben der Fahrbahn eingehalten; die Lärmgrenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung werden in einer Entfernung von 200 bis 400 Metern eingehalten. Eine Gefährdung historischer Bausubstanz der Innenstadt ist aufgrund der Entfernung zur Autobahn auszuschließen.

- *Die Autobahn behindert den Fremdenverkehr:*

Ein negativer Einfluss der A 39 auf Fremdenverkehr oder Tourismus ist nicht belegbar. Gleiches gilt für eine positive Entwicklung durch die bessere Erreichbarkeit der Erholungszielpunkte und -gebiete möglich.

Wertverlust von Immobilien

- *Durch die Bauarbeiten und den Betrieb der Autobahn werden Schäden an der Gebäudesubstanz (Erschütterungen, Grundwasserabsenkung, Luftschadstoffe) befürchtet, die einen enormen Wertverlust bedeuten.*

Im Rahmen der Linienfindung werden keine Untersuchungen zu den Auswirkungen auf die Bausubstanz durchgeführt. Ein Beweissicherungsverfahren wird vor Baubeginn zur Feststellung des Zustandes von Immobilien durchgeführt. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, im weiteren Planungsverfahren durch bauliche Maßnahmen, vor allem in der Bauphase, mögliche Beeinträchtigungen auszuschließen bzw. zu minimieren. Der Einfluss einer evtl. erforderlichen Grundwasserabsenkung auf Gebäude ist nicht Bestandteil der Linienfindung. Technisch sind die eventuell auftretenden Probleme lösbar.

- *Durch die erhöhte Luftverschmutzung und Verlärming von Wohngebieten wird ein genereller Wertverlust befürchtet (Mieteinnahmen, Altersvorsorge). In diesem Zusammenhang wird oftmals auf die Verletzung des Grundrechts auf Eigentum nach Art. 14 GG hingewiesen.*

Mit dem Bau einer Autobahn werden verschiedene Ziele verfolgt, darunter vor allem die Schaffung überregionaler Verkehrsverbindungen und die Entlastung regionaler Straßen und Ortsdurchfahrten. Mit dem Bau einer Autobahn sind deshalb sowohl positive, als auch negative Wirkungen verbunden. Die negativen Folgen, die durch die Durchführung des Planungsverfahrens entstehen, müssen durch die Betroffenen in Kauf genommen werden. Das folgt aus der im Grundgesetz in Artikel 14 festgelegten Sozialpflichtigkeit des Eigentums.

Natur, Landschaft

- *Es werden grundsätzliche Bedenken zum Schadstoffeintrag in Boden, Elbe-Seitenkanal und andere Gewässer vorgetragen.*

Die luftschadstofftechnischen Berechnungen der Gesamtbelastung nach dem Berechnungsprogramm gemäß Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02) für das Prognosejahr 2020 hat keine gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen ergeben. Für alle Schadstoffe werden die Grenz- und Zielwerte gemäß 22. BImSchV bzw. TA Luft (2002) bereits im Fahrbahnrandbereich eingehalten. Die Zusatzbelastungen nehmen mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand weiter ab.

Im Bereich der Spritzwasserzone (bis 10 m vom Fahrbahnrand) ist mit einer erhöhten Schadstoffkonzentration zu rechnen. Diese befindet sich jedoch vollständig im Bereich des Arbeitsstreifen bzw. Böschungsbereiches, so dass diese Flächen als vollständiger Verlust betrachtet werden. Eine Beeinträchtigung des Elbe- Seitenkanals und anderer Gewässer ist aufgrund der Entfernung zum Fahrbahnrand ausgeschlossen bzw. im Fall von Querungen durch technische Maßnahmen zu verhindern.

- *Vorhandene Wildwechsel werden unterbrochen, ökologische Austausch- und Wechselbeziehungen werden unterbunden, die Artenvielfalt geht verloren.*

Beeinträchtigungen sind überwiegend im unmittelbaren Trassenbereich der A 39 zu erwarten. Wildwechsel und der ökologische Austausch werden durch die Anlage entsprechender Querungsmöglichkeiten (Grün- oder Wildbrücken) in ausreichendem Umfang ermöglicht.

Land- und Forstwirtschaft

- *Die Planer haben das Fachgutachten der Landwirtschaftskammer missachtet. Die Hauptaussage dieses Gutachtens, die beste Lösung aus Sicht der Landwirtschaft sei keine A 39, spiele keine Rolle. Ferner wird den Planern vorgeworfen, den Wert fruchbarer Böden missachtet zu haben.:*

Die Ergebnisse des landwirtschaftlichen Fachbeitrages sind auf die einzelnen Variantenabschnitte übertragen und in die durchgeföhrten Variantenvergleiche eingestellt worden (Erläuterungsbericht, S. 134 und S. 137 ff). Die natürliche Ertragsfähigkeit der Böden ist über die Ertragstmesszahl EMZ in die Ermittlung des landwirtschaftlichen

Potenzielles eingeflossen (Unterlage 7 – Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, S. 23 ff sowie 28 ff).

- *Geplante Brücken und Unterführungen sind für die modernen landwirtschaftlichen Maschinen oftmals viel zu schmal und zu niedrig, was zu längeren Umwegen zwingt.:*

Die detaillierte Ausgestaltung der Querungen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte, wobei die landwirtschaftlichen Belange berücksichtigt werden.

- *Große Umwege verteuern die Bewirtschaftung von landwirtschaftlichen Betrieben.*

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass alle bestehenden Wegebeziehungen aufrecht erhalten werden. Eine Neustrukturierung des Wegenetzes ist im Rahmen der weiteren Planungsschritte, auch zur Vermeidung von Umwegen, möglich. Sofern dennoch Umwege entstehen, wird voraussichtlich eine Umwegentschädigung gezahlt.

- *Die Zerschneidung von Ackerflächen, Bewässerungssystemen und von Drainagen, einhergehend mit Ertragseinbußen, führt zu Wertverlusten, mindert die Pachteinnahmen und gefährdet die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe.:*

Ziel der im Zusammenhang mit der A 39 durchzuführenden Flurneuordnungsverfahren ist es, den Flächenverlust für die Landwirtschaft und die Zerschneidungsverluste durch neue Zuteilungen zu minimieren. Eine Aussage zu Wert- und Pachtentwicklung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Die Vermeidung von Existenzgefährdungen ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für Kompensationsmaßnahmen ist auf das notwendige Maß zu beschränken und wird mit den Interessenvertretungen der Landwirtschaft besprochen.

Investive Maßnahmen wie Beregnungs- und Drainageanlagen werden berücksichtigt. Deren Funktionsfähigkeit ist während der Bau- und Betriebsphase der Autobahn durch die Straßenbauverwaltung zu gewährleisten. Die technische Ausgestaltung ist dagegen nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens und bleibt den weiteren Planungsschritten vorbehalten.

- *Der höhere Schadstoffeintrag auf die Felder führt zur Qualitätsminderung der landwirtschaftlichen Produkte. Diese Produkte können nicht mehr vermarktet werden.:*

Die Spritzwasserzone wird vornehmlich in einer Entfernung bis zu 10 m vom Fahrbahnrand im Bereich von Böschungen und Gräben, eventuell Wirtschaftswegen, liegen. Eine zusätzliche Beeinträchtigung der Feldfrüchte durch die Autobahn ist somit nicht gegeben.

- *Die A 39 führt zur Trennung zahlreicher betrieblicher Kooperationen und zu Folgewirkungen, die nicht zu entschädigen sind. Hofnahe Futter- und Weideflächen werden von den Milchviehbetrieben abgeschnitten.*

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass alle bestehenden Wegebeziehungen aufrecht erhalten werden. Eine Neustrukturierung des Wegenetzes ist im Rahmen der weiteren Planungsschritte, auch zur Vermeidung von Umwegen, möglich. Betriebliche Kooperationen sind demnach nicht erheblich betroffen.

- *Der Kostenvergleich enthält weder die Kosten für die zu erwartenden Kompensationsmaßnahmen noch die Kosten für die notwendig werdenden Maßnahmen zur Verringerung der agrarstrukturellen Nachteile im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren.*

Die Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie für Flurbereinigungsmaßnahmen sind in den angesetzten Durchschnittswerten zur Kostenermittlung enthalten (Erläuterungsbericht, S. 135).

- *Durch die Lärmbelastung wird sich das Wild zurückziehen, die Artenvielfalt verloren gehen und Tierwanderungen auf alten Wildwechseln werden unterbrochen.*

Beeinträchtigungen im unmittelbaren Trassenbereich sind durch die A 39 zu erwarten. Wildwanderbeziehungen werden durch die Anlage entsprechender Querungsmöglichkeiten (Grün- oder Wildbrücken) ermöglicht.

- *Es kommt zu finanziellen Einbußen bei der Ausübung des Jagdrechts.*

Finanzielle Auswirkungen bei der Ausübung des Jagdrechts sind nicht belegbar und nicht Bestandteil der Linienfindung. Ggf. können sie Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein.

Trennwirkungen / Verkehrsaufkommen auf Zubringern

- *Zerstörung intakter Beziehungen zwischen den gewachsenen Ortschaften durch Zerschneidung und Unterbrechung von Wegebeziehungen Eine Trennung bzw. Zersplitterung gewachsener Kirchengemeinden wird befürchtet.:*

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass alle bestehenden Wegebeziehungen aufrecht erhalten werden. Eine Neustrukturierung des Wegenetzes ist im Rahmen der weiteren Planungsschritte, auch zur Vermeidung von Umwegen, möglich.

- *Es wird zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf Nebenstrecken durch Zubringer-, Ausweich- und Suchverkehr kommen.:*

Die Verkehrsbelastung der A 39 ergibt sich im Wesentlichen auch aus regionalen Verkehren. Sie führt damit zu einer wesentlichen Entlastung von Ortsdurchfahrten im nach geordneten Straßennetz. In einigen

Straßenabschnitten in der Nähe von Anschlussstellen kommt es dagegen zu zusätzlichen Belastungen. Das trifft besonders für die B 244 zwischen der A 39 und Wittingen sowie die B 71 Uelzen - Hanstedt II zu.

- *Wenn die B 190 n nicht bis an die B 4 anschließen wird, wird es zur Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf Nebenstrecken führen.*

Die B 190 n und die A 39 sollen im gleichen Zeitraum in Betrieb genommen werden.

- *Es wird die Zerschneidung des großräumigen unzerschnittenen verkehrsarmen Raumes im Landkreis Gifhorn kritisiert.*

Im Landkreis Gifhorn ist die Bündelung mit der vorhandenen VW-Teststrecke die beste Lösung. Die Bündelung mit einer bereits bestehenden Zerschneidung ist in jedem Fall besser, als eine neue Zerschneidung des sich über den gesamten Landkreis erstreckenden Gebietes zwischen Hankensbüttel und Gifhorn. Die verbleibenden Trennwirkungen werden durch Kompensationsmaßnahmen teilweise beseitigt. Die bestehen bleibenden Trennwirkungen können durch die positiven raumstrukturellen Funktionen gerechtfertigt werden.

Sonstiges

- *In den betroffenen Gemeinden müssen mehr Rettungskräfte, Feuerwehren und Feuerwehrleute bereitgestellt werden, die materielle Ausstattung wird nicht mehr ausreichen.*

Diese Frage ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.

- *Eine Erhöhung der Kriminalitätsrate wird befürchtet, weil schnelle Fluchtmöglichkeiten geschaffen werden.*

Der Polizei liegt keine Erhebung mit signifikanten Kriminalitätssteigerungen in Verbindung mit erreichbaren Autobahnen vor. Ggf. ist diesem Problem mit repressiven und präventiven polizeilichen Maßnahmen zu begegnen.

- *Die langjährige Planung verursacht eine Planungsunsicherheit bis hin zum Stillstand der infrastrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung bei kommunalen, privaten und betrieblichen Vorhaben.:*

Eine Veränderungssperre greift zu diesem Zeitpunkt weder aus raumordnerischer, noch aus straßenbaulicher Sicht. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist als sonstiges Erfordernis der Raumordnung zu berücksichtigen. Die Straßenbauverwaltung kann deshalb in Baugenehmigungsverfahren nur Hinweise zu der jeweiligen Planung geben. Die Entscheidung obliegt der Baugenehmigungsbehörde.

- *Es kann zu einer zeitlichen Verzögerung der sinnvollen und evtl. gebotenen Lärmsanierung an der Lüneburger Ostumgehung im Zuge der B 4 kommen:*

Eine evtl. zeitliche Verzögerung der Lärmsanierung ist nicht ausschlaggebend für die Bestimmung einer auf Dauer zu bauenden Autobahn. Evtl. sind Lärmsanierungsmaßnahmen bereits vor dem Autobahnbau technisch durchführbar.

- *Durch den Bau der Autobahn kann die Statik des Elbe-Seiten-Kanals beeinträchtigt werden bis hin zu Dammbrüchen bei Unter- oder Überführungen.:*

Eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Kanals ergibt sich im Zusammenhang mit dem Bau der A 39 nicht. Das Nähere wird im Planfeststellungsverfahren geregelt.

- *Es werden mehr Unfälle befürchtet, einhergehend mit großen Staus und nicht ausreichend vorhandenen Umleitungsstrecken.*

Grundsätzlich sind Unfälle als Sonderfälle anzusehen und spielen bei der verkehrlichen Betrachtung im Rahmen der Linienfindung keine Rolle. Im Falle eines (schweren) Unfalles ist eine weiträumige Umleitung des Verkehrs über das klassifizierte Straßennetz möglich. Die genaue Planung eventueller Umleitungsstrecken ist den weiteren Planungsschritten vorbehalten.

Insgesamt betrachtet sind Autobahnen die sichersten Straßen mit der geringsten Anzahl an Unfällen. Durch die Vorzugsvariante der A 39 lassen sich im nach geordneten Straßennetz jährlich rd. 1.500 Unfälle verhindern (Unterlage 5 / Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, S. 6).

- *Es wird Kaufkraft aus der Region abgezogen mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Einzelhandel der Innenstädte.*

Es ist auch der gegenteilige Effekt möglich, dass die Innenstädte durch die bessere Erreichbarkeit Kaufkraft in die Region ziehen.

- *Handwerksbetriebe mit Billiglöhnen können schneller vor Ort sein und die vor Ort ansässigen Handwerksbetriebe zur Aufgabe zwingen.*

Eine Prognose der zukünftigen Entwicklung der Wirtschaftsstruktur ist weder möglich noch Bestandteil der Linienfindung. Die Vorzugstrasse der A 39 ist grundsätzlich geeignet, im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen die in den Raumordnungsprogrammen dargestellten Ziele und Grundsätze zu unterstützen.

- *Die Ertüchtigung und intensivere Nutzung des Elbe-Seiten-Kanals wurde nicht berücksichtigt.*

Verkehrskonzeptionelle Alternativen werden bei der Realisierung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen nicht geprüft. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erfolgt in der BVWP und ist mit dem Beschluss des 5. FStrAbÄndG einschließlich Bedarfsplan abgeschlossen.

Bei den aufgeführten Bedenken aus der Anhörung und Information der Öffentlichkeit handelt es sich um einen repräsentativen Auszug. Einige Bedenken finden sich auch in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wieder.

Die in den Stellungnahmen vorgetragenen Argumente und Einzelfragen zu örtlichen Besonderheiten und Gegebenheiten wurden, soweit sie von raumordnerischer Bedeutung waren, im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Sofern Hinweisen, Anregungen und Bedenken nicht gefolgt wurde, ist dies damit zu begründen, dass im Abwägungsprozess anderen Erfordernissen der Raumordnung ein höheres Gewicht beizumessen war.

Die vielfach vorgetragenen Fragen zur Wertminderung und eventuellen Entschädigungen sowie kleinmaßstäbliche Einwände und fachtechnische Detailfragen sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens, sie werden erst im Planfeststellungsverfahren behandelt.

Aus der Öffentlichkeitsanhörung stammen folgende Trassenvorschläge:

- Nutzung der vorhandenen Ostimgehung
- Bündelung der A 39 mit dem Elbe-Seitenkanal im Bereich Bilmer Strauch
- Östlicher Schwenk im Bereich Oetzendorf über die Abschnitte 520 und 521 statt über Abschnitt 519
- Östliche Verschwenkung im Bereich der Seewiesen bei Bad Bodenteich
- Großräumige Umgehung der Seewiesen bei Bad Bodenteich
- Östlicher Schwenk zwischen Wieren und Ostendt
- Variante im Bereich der Seewiesen zwischen Schostorf und Langenbrügge
- Trassierung der A 39 über den Standortübungsplatz Wendisch Evern

Die Trassenvorschläge werden unter 3.1.4 und 3.1.5 näher behandelt.

2.4.5 Erörterungstermin

Um allen Beteiligten im Sinne des § 15 Abs. 2 NROG die Möglichkeit zu geben, auf die eingegangenen Stellungnahmen und auf die in kleinen Bereichen veränderte Planung einzugehen, fanden am 19.04.2007 und am 20.04.2007 Erörterungen in Uelzen statt.

Der Einladung an alle Verfahrensbeteiligten zu diesen Terminen waren die Zusammenfassung der im Beteiligungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen einschließlich Kommentaren der Straßenbauverwaltung, der Gutachter und der Regierungsvertretung Lüneburg beigelegt. Zusätzlich erhielten die Beteiligten, je nach räumlicher und sachlicher Betroffenheit, noch die Untersuchungen im Bereich der Gelenkpunkte 2 - 5 (Schalltechnische Untersuchung, Luftschaadstoffgutachten, UVS Untervariantenvergleich 2-5neu, Gesamtvergleich 2-5neu), die Unterlagen zum Teilvariantenvergleich GP 1-18 (Gesamtvergleich, Umweltverträglichkeitsstudie) und die Unterlagen zur Nachbeteiligung für die nachgemeldete Erweiterungsfläche zum Gebiet „Ostheide südlich Himbergen, Vorschlag V 25A“, Variantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 61 - 62 (UVS-Untervariantenvergleich 61-62,

Gesamtvergleich 61-62, Synopse der Stellungnahmen, FFH-Verträglichkeitsprüfung).

Das Ergebnisprotokoll über die Erörterungen wurde mit der Landesplanerischen Feststellung an die Beteiligten übersandt.

2.4.6 Nicht weiter optimierte Varianten

2.4.6.1 „Nordvariante“

Im Rahmen der Antragskonferenz am 20.02.2004 wurde vor allem von der Stadt Lüneburg die Untersuchung einer nördlichen Umfahrung Lüneburgs (von der Anbindung an die B 404 bis zum Anschluss an den Untersuchungsraum östlich Lüneburgs) gefordert. Diese Forderung wurde vom Straßenbauamt Lüneburg und von der Bezirksregierung Lüneburg eingehend geprüft.

Mit der Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen, Verfügung vom 27.05.2004, wurden alle Beteiligten darüber informiert, dass die Forderungen der Stadt Lüneburg und des Landkreises Lüneburgs vor allem aus naturschutzfachlicher, städtebaulicher, raumordnerischer und straßenplanerischer Sicht als nicht zielführend verworfen wurde.

Der Kreistag des Landkreises Lüneburg forderte in seiner Resolution vom 20.06.2005 die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr auf, den Untersuchungsraum im Landkreis Lüneburg nach Norden und Osten über den jetzigen Untersuchungskorridor hinaus auszudehnen. Der Kreistag war der Auffassung, „dass diese Untersuchung notwendig ist, um die verkehrliche und wirtschaftliche Situation im Osten des Landkreises zu verbessern sowie dem vorrangigen ‚Schutzwert Mensch‘ einen entsprechenden Stellenwert einzuräumen.“ Der Rat der Stadt Lüneburg stellte in seiner Resolution vom 15.07.2005 die gleiche Forderung.

Diese Forderungen nach einer Nordumfahrung Lüneburgs wurden auch den Behördenleitungen des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (16.08.05, 29.08.05) und des Niedersächsischen Ministeriums für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (08.09.05) vorgetragen. Als Ergebnis dieser Gespräche hat der Vorhabenträger den an Lüneburg nördlich angrenzenden Raum eingehend untersucht und eine Untersuchung zu einer möglichen nördlichen Umfahrung Lüneburgs als Variante für einen Variantenvergleich vorgelegt. Der Suchraum für die Festlegung der Untersuchungskorridore wurde dabei nicht verlassen und somit nur bislang schon beteiligte Gemeinden von der Nordvariante betroffen.

Für die Einstellung der „Nordvariante“ (Abschnitt 700) in den Variantenvergleich wurden die Ergebnisse der UVS Stufe I herangezogen und eine FFH-Verträglichkeitsprüfung für die Querung des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ bei Bardowick durchgeführt.

Mit Erlass vom 05.10.05 wurden die Beteiligten über die Ergänzung des festgelegten Untersuchungsrahmen um die Variantenuntersuchung nördlich

Lüneburgs unterrichtet. Dem Erlass waren zwei Kartenausschnitte und eine fachliche Beurteilung der Nordvariante beigefügt.

Aufgrund des zur Zeit der Forderung fortgeschrittenen Planungsstands wurde die so genannte „Nordvariante“ in einem qualifizierten Variantenvergleich mit der so genannten „Ebensbergvariante“ in die Verfahrensunterlagen mit einbezogen und betrachtet.

Beide Varianten beginnen auf der bestehenden A 250 im Bereich der bestehenden Anschlussstelle Handorf/Geesthacht und enden nordöstlich von Holzen an der Kreisstraße K 16. Die Länge der Ebensbergvariante beträgt rd. 19,6 km, wovon rd. 7 km bereits auf der A 250 verlaufen und somit keine baulichen Veränderungen erforderlich sind. Auf weiteren rd. 2 km kann die vorhandene B 4 (Ostumgehung) genutzt werden. Gegenüber rd. 11 km, die bei der Ebensbergvariante neu trassiert werden müssten, wären es bei der Nordvariante auf der gesamten Länge rd. 22,3 km.

Bei dem Vergleich zum Schutzwert Mensch-Wohnen schneidet die Nordvariante durch die Verlärzung von innerörtlichen Sport-, Freizeit-, Freiflächen sowie von siedlungsnahen Freiräumen erheblich schlechter als die Ebensbergvariante ab. Vor allem bei der Verlärzung von Vorranggebieten für die Erholung liegt die Nordvariante um ein Vielfaches höher als die Ebensbergvariante.

Auch bei der Beeinträchtigung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft schneidet die Nordvariante erheblich schlechter ab. Hinzu kommen die Querung des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ auf rd. 900 m und die zweimalige Querung des FFH-Gebietes „Gewässersystem der Luhe und Unterer Neetze“ auf insgesamt 100 m. Insgesamt kommt es durch die Nordvariante im Schutzwert Pflanzen zu deutlich höheren Beeinträchtigungen.

Auch beim Schutzwert Boden liegt der Verlust von Boden durch Versiegelung bei der Nordvariante doppelt so hoch wie bei der Ebensbergvariante, was darin begründet liegt, dass die Ebensbergvariante nur halb so viel Neutrassierungslänge erfordert.

Bei der Querung von Oberflächengewässern und Waldflächen liegen die Beeinträchtigungen bzw. Verluste durch die Ebensbergvariante deutlich geringer.

Lediglich beim Schutzwert Wasser / Grundwasser schneidet die Nordvariante erheblich besser als die Ebensbergvariante ab.

Der qualifizierte Variantenvergleich hat somit gezeigt, dass die raumordnerische Entscheidung gegen die Nordvariante gerechtfertigt ist. Die Nordvariante wurde deshalb nicht in den allgemeinen Variantenvergleich zur Ermittlung der Vorzugsvariante einbezogen.

2.4.6.2 „B4-Variante“ von Lüneburg bis Uelzen

Bereits in der Antragskonferenz und im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde von einigen der Beteiligten die Prüfung der Ertüchtigung der

Bundesstraße B 4 einschließlich notwendiger Ortsumgehungen zwischen Lüneburg und Gifhorn gefordert. Unterstützt wurden diese Forderungen von einer großen Anzahl von Befürwortern aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Im südlichen Abschnitt zwischen Halligdorf (südlich von Uelzen) und Gifhorn wurde dieser Forderung nachgekommen und eine entsprechende Variante (Abschnitte 529, 539 und 560) in den Variantenvergleich eingestellt.

Im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen konnte dieser Forderung nach Einstellung in den Variantenvergleich aus naturschutzfachlicher, städtebaulicher und Straßenplanerischer Sicht nicht nachgekommen werden.

Als Begründung wurde angeführt, dass zur Eingrenzung des Untersuchungsraumes für die Planung der A 39 zunächst in einer groben Raumanalyse (UVS Stufe I) innerhalb des Suchraumes die sog. konfliktärmeren Bereiche aus umweltrelevanter Sicht ermittelt wurden. Daneben mussten auch städtebauliche und raumordnerische Aspekte sowie die verkehrliche Wirksamkeit und die technische und wirtschaftliche Vertretbarkeit für potenzielle Trassenführungen berücksichtigt werden.

Innerhalb des Suchraums wurden für die Ertüchtigung der Bundesstraße B 4 einschließlich notwendiger Ortsumgehungen im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen parallel zur vorhandenen B 4 ebenfalls größere konfliktärmere Bereiche gesucht. Ausgehend von der vorhandenen B 4 befinden sich an der Bundesstraße die Ortslagen von Lüneburg, Deutsch Evern, Melbeck, Grünhagen, Bienenbüttel, Neu Steddorf, Bargdorf, Jelmstorf, Addenstorf, Seedorf, Barum, Tätendorf, Eppensen, Emmendorf, Kirchweyhe, Uelzen, Halligdorf und Holdenstedt.

Aus Sicht des Schutzwesens Mensch ist ein Ausbau der B 4 ohne Ortsumgehungen für Melbeck, Grünhagen, Bienenbüttel, Jelmstorf, Tätendorf, Eppensen und Kirchweyhe nicht realisierbar. Eine Variante der A 39 müsste daher zwischen Lüneburg und Uelzen auf rd. 20 km von rd. 42 km Gesamtstrecke neu und abseits der B 4 trassiert werden.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist zu bedenken, dass das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ in den Bereichen Häcklingen, Melbeck, Grünhagen, Emmendorf, Oldenstedt und Halligdorf sechs mal gequert würde. Hinzu kommen die im untersuchten Raum ausgewiesenen Naturschutzgebiete „Schierbruch und Forellenbachtal“, „Dieksbeck“ und „Der Lohn“, sowie die Landschaftsschutzgebiete „Südliches Ilmental und Tiergarten“, „Ilmental“, „Melbecker Moor“, „Melbecker und Dewelheide“, „Süsing“, „Waldgebiet zwischen Glüsingen und Barnstedt“, „Hügelgräberfeld bei Addenstorf“, „Wipperautal“, „Bobenwald und Sieken“, „Stadtforst Uelzen“, „Unteres Gerdautal“, „Hardautal zwischen Holzen und Holdenstedt“, und „Bornbachatal“.

Für die Ertüchtigung der Bundesstraße B 4 einschließlich notwendiger Ortsumgehungen im nördlichen Bereich zwischen Lüneburg und Uelzen konnte vor allem aus den oben genannten Gründen kein größerer zusammenhängender konfliktärmerer Bereich gefunden werden. Somit ist die

Abgrenzung eines Korridors für den Untersuchungsraum der UVS Stufe II für diesen Bereich nicht erfolgt.

Aufgrund der Forderungen seitens der Beteiligten wurde dem Vorhabenträger mit der Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen von der Landesplanungsbehörde jedoch aufgegeben, zur näheren Begründung weiterführende Ausführungen den Unterlagen für das Raumordnungsverfahren beizufügen.

Der Vorhabenträger überprüfte daraufhin einen möglichen Trassenverlauf zwischen dem Gelenkpunkt 2 mit dem Verlauf über die B 4 bis zum Abzweig nach Deutsch Evern, dann an den Ortslagen von Hohenbostel, Bienenbüttel, Steddorf, Bargdorf, Addenstorf, Jelmstorf, Seedorf, Barum, Tätendorf-Eppensen, Emmendorf, Kirchweseyhe, Uelzen bis hin zum Anschluss an den Variantenabschnitt 529 südlich Uelzen im Bereich Halligdorf und Niendorf II.

Diese Variante mit der Bezeichnung 701 wurde mit der Vorzugsvariante zwischen den Gelenkpunkten 2 und 18 und dem oben bezeichneten Anschluss an den Abschnitt 529 verglichen.

Die vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen wurden vor allem vom Naturschutzbund Deutschland – Landesverband Niedersachsen e.V. (NABU), dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), der Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. (LJN) und vom Naturschutzverband Niedersachsen e.V. (NVN), sowie aus der Öffentlichkeitsbeteiligung als zu oberflächlich und fehlerhaft kritisiert. Es wurde eine ausführliche Untersuchung als Alternative zu anderen Varianten gefordert. Alle genannten Beteiligten legten eine identische Liste mit Hinweisen zur Bewertung einer 701-Trasse vor (kursiv), auf die hier zum besseren Verständnis der Entscheidung näher eingegangen werden soll.

Hinweis a: Die Auswirkungen einer B 4-Variante sind im Bereich Lüneburg bis einschließlich Wendisch Evern gleich der Vorzugsvariante bzw. der vorhandenen Vorbelastungen durch die vorhandene B 4-Ortsumfahrung.

Dieser Hinweis trifft nicht zu, da die Auswirkungen einer B4-Variante nicht mit denen der Vorzugsvariante gleich sind, auch wenn sie nahe beieinander liegen. So führen beide Varianten zu Konflikten im Bereich Lüneburg-Moorfeld. Die Vorzugsvariante führt zusätzlich zu Konflikten im Bereich „Schlieffen-Park“ und Lüner Holz. Diese Konflikte werden durch die landesplanerisch festgestellte Variante minimiert. Die B4-Variante dagegen führt zu Konflikten im Bereich Lüneburg-Hagen, Lüneburg-Neuhagen und Lüneburg-Kaltenmoor, was für die Vorzugsvariante nicht bzw. in deutlich geringerem Maße zutrifft, da die Vorzugsvariante bereits im Bereich der Anschlussstelle B 216 Dahlenburger Landstraße nördlich der Wohnbauflächen der zuvor genannten Stadtteile nach Osten verschwenkt und von Gewerbegebietssflächen umgeben ist.

Im weiteren Verlauf wird der Trassenverlauf des Abschnittes 701 zwischen dem Gelenkpunkt 5 über die B 4 bis zum Abzweig nach Deutsch Evern, dann an den Ortslagen von Hohenbostel, Bienenbüttel, Steddorf, Bergdorf, Addenstorf, Jelmstorf, Seedorf, Barum, Tätendorf-Eppensen, Emmendorf, Kirchweseyhe, Uelzen, Halligdorf, Niendorf und Holdenstedt vorbei bis zur

Einfädelung auf den Abschnitt 529 und von dort bis zum Gelenkpunkt 24 näher betrachtet.

Hinweis b: Die Variante 701 verläuft im Bereich der Ortslage Deutsch Evern etwa 250 m an Wohnbebauung vorbei. Hier wird aktiver Schallschutz gefordert.

Die Vorzugstrasse verläuft jeweils in einem erheblich größerem Abstand zur Wohnbebauung von Barendorf (1.200 m), Gifkendorf (500 m), Wulfstorf (700 m), Volkstorf (900 m) und Vastorf (800 m). Aus Sicht des Schutzwesens Mensch ist hier die Vorzugsvariante vorteilhafter. Mit Wahl des Abschnitts 580 erhöhen sich die Abstände zu Barendorf auf 1.800 m, zu Gifkendorf (2.500 m), zu Vastorf und Volkstorf auf 3.000 m. Hinzu kommt der Schutz durch die zwischen A 39 und Wohnbebauung liegenden Waldflächen.

Hinweis c: Nutzung des Standortübungsplatzes Wendisch Evern erscheint vorteilhafter:

Während die Vorzugsvariante auf etwa 1.000 m Länge Waldflächen nur randlich beansprucht, geht der Abschnitt 701 bei vergleichbarer Länge durch rd. 4,6 km Waldfläche, die zugleich als Landschaftsschutzgebiet eingestuft ist. Die Vorzugsvariante befindet sich außerhalb eines LSG. Auch in diesem vergleichbaren Abschnitt ist die Vorzugsvariante vorteilhafter. Durch die landesplanerisch festgestellte Trasse wird dieser Vorteil relativiert; sie führt auf 2,8 km durch ein LSG und auf rd. 6,8 km durch Wald (relativ strukturärmer Kiefernforst entlang des Elbe-Seitenkanals).

Hinweis d: Die Querung des NSG „Dieksbeck“ und des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ verläuft an der schmalsten Stelle des Gebietes und könnte problemlos durch eine Brücke überquert werden, ohne die Ziele des FFH-Gebietes wesentlich zu beeinträchtigen.

Auch wenn das FFH-Gebiet an einer schmalen Stelle auf rd. 150 m gequert wird, so findet bei der Vorzugsvariante dagegen keine Querung statt. Zudem wird das NSG „Dieksbeck“ auf einer Länge von über 800 m gequert. Aus naturschutzfachlicher Sicht hat die Vorzugstrasse hier den Vorrang.

Hinweis e: Der Abstand zur Ortslage Hohenbostel beträgt ca. 300 m. Durch die Lage der B 4-Variante in einem 10 m tiefen Einschnitt ist die Lärmausbreitung in Richtung Ortslage gering. Zusätzlich wird auf Vorbelastung durch die Bahnstrecke verwiesen.

Hier wird verkannt, dass das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ wiederum auf einer Länge von rd. 400 m gequert werden muss. Während die Wohnbebauung Hohenbostels in einer Entfernung von rd. 300 m liegen würde, befindet sich auf vergleichbarem Abschnitt der Vorzugstrasse keine Wohnbebauung. Aus Sicht der Schutzwesens Mensch und Natur ist hier die Vorzugstrasse günstiger.

Hinweis f: Der Abschnitt 701 würde Neubaugebiete Bienenbüttels an der B 4 entlasten und würde in einer Entfernung von rd. 500 m in einem Einschnitt verlaufen.

Der Abschnitt 701 würde dennoch erheblich mehr Wohnbevölkerung neu belasten und durchquert zudem auf rund 3.000 m das Landschaftsschutzgebiet „Süsing“. Demgegenüber befindet sich im vergleichbaren Bereich der Vorzugsvariante keine Wohnbebauung und kein LSG. Diese Argumente sprechen klar für die Vorzugsvariante.

Hinweis g: Die Kreuzung des 300 m breiten Ilmenautals und des FFH-Gebiets „Ilmenau mit Nebenbächen“ würde durch ein Brückenbauwerk auf Stelzen vermutlich keine wesentliche Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebietes und der Schutzziele des FFH-Gebietes bedeuten.

Siehe hierzu den Kommentar zu e).

Hinweis h: Die Ortslage von Neu-Steddorf ist rd. 1.000 m entfernt und nur wenig betroffen.

Die Ortslage befindet sich in einem geringeren Abstand (rd. 700 m) zur Trasse. Im vergleichbaren Abschnitt der Vorzugstrasse liegt der Ort Edendorf in einer Entfernung von rd. 400 m westlich zur Autobahn, allerdings getrennt durch den Elbe-Seiten-Kanal. Durch die Trennung durch den ESK wird die größere Entfernung von Neu-Steddorf relativiert.

Hinweis i: Die starke Beeinträchtigung Steddorfs (ca. 150 m) wird erkannt. Deshalb wird vorgeschlagen, diese durch eine südöstliche Verschiebung des Abschnitts 701 zu verringern.

Durch diesen Vorschlag würden ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft beeinträchtigt und das LSG „Hügelgräberfeld bei Addenstorf“ betroffen sein. Im vergleichbaren Abschnitt der Vorzugstrasse liegen die Ortslagen von Edendorf und Hohnstorf rund 400 bzw. 1.000 m entfernt. Auch in diesem Bereich hat die Vorzugsvariante deutliche Vorteile.

Hinweis k: Die Ortslage Bargdorf liegt etwa 500 m vom Abschnitt 701 entfernt. Im Talraum des Mühlenbaches ist aktiver Schallschutz notwendig.

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

Hinweis l: Die Ortslage Jelmstorf (600 m zum Abschnitt 701) wird durch den Abschnitt 701 stark entlastet, das Wochenendhausgebiet in 300 m Entfernung würde allerdings aktiven Schallschutz benötigen.

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

Hinweis m: Der Abschnitt 701 verläuft in einem Abstand von 500 bis 600 m zu den Orten Addenstorf und Seedorf in einem Einschnitt und teilweise auf der B 4, wodurch eine Vorbelastung vorhanden ist.

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

Hinweis n: Das Hügelgräberfeld bei Addenstorf ist nach Ansicht des NABU nicht betroffen.

Im Rahmen der Detailplanung kann dies vermutlich verhindert werden. Die Forderung des NABU nach südöstlicher Verschiebung des Abschnitts 701 (s. Forderung der Beteiligten unter i) würde das Hügelgräberfeld beeinträchtigen.

Hinweis o: Die B 4-Ortsdurchfahrt von Tätendorf würde durch den Abschnitt 701 entlastet. Die geringe Entfernung des Abschnittes 701 zu Tätendorf (300 m) erfordert nach Ansicht der Beteiligten einen aktiven Lärmschutz.

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

Hinweis p: Nach Ansicht der Beteiligten ist die Querung des FFH-Gebietes östlich Emmendorfs durch die Vorbelastung der B 4 für die Erreichung der Ziele des FFH-Gebietes unbedeutend.

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

Hinweis q: Nach Ansicht der Beteiligten entlastet der Abschnitt 701 die Ortslage von Kirchweyhe vom Durchgangsverkehr, erfordert allerdings aktiven Schallschutz.

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

Hinweis r: Die Beteiligten halten die Nutzung der vorhandenen dreispurigen Ortsumfahrung Uelzens einschl. Verbreiterung um eine Spur und die Nutzung der B 4 ab Halligdorf bis zum Anschluss an den Abschnitt 529 für möglich.

Durch die Vorzugsvariante wäre die Ortschaft Rätzlingen in einer Entfernung von rd. 600 m betroffen. Von dem Wechsel auf den Abschnitt 529 wären im vergleichbaren Abschnitt die Ortschaften Groß Liedern (700 m), Halligdorf

(200 m) und Uelzen-Hambrock (700 m) betroffen. Diese Option wird von der Stadt Uelzen abgelehnt. Für diesen Bereich halten sich die Vor- und Nachteile die Waage.

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

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

3. Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Raum - Raumverträglichkeitsuntersuchung -

3.1 Methodik

3.1.1 Allgemeines

Die Leitvorstellung der Raumordnung und Landesentwicklung zur Erfüllung ihrer Aufgabe ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt. Die Abstimmung der Planung mit den Erfordernissen der Raumordnung erfolgt unter überörtlichen Gesichtspunkten. Die raumordnerische Prüfung bündelt, prüft und bewertet fachliche Details, um festzustellen, ob die überörtlichen Wirkungen der geplanten Maßnahme mit den übergeordneten Grundsätzen der Raumordnung nach § 2 Abs. 2 ROG vereinbar sind. Die Prüfung der Auswirkungen der Maßnahme auf die ökologischen Ansprüche an den Raum erfolgt im Rahmen der raumordnungsbezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sowie einer dem Planungsstand entsprechenden Flora-Fauna-Habitat - Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP).

Grundlage für die Raumverträglichkeitsprüfung ist die Ermittlung der von der Maßnahme betroffenen überfachlichen und fachlichen Belange der Raumordnung. Auf dieser Grundlage erfolgt die Darstellung der möglicherweise raumbedeutsamen Wirkungen nach Bau- und Betriebsphase. Die Auswirkungen während der Bauphase sind vor allem als zeitlich und räumlich begrenzt anzusehen, während die Auswirkungen der Betriebsphase langfristiger und z. T. großräumiger Natur sind.

Die Beschreibung der Auswirkungen der geplanten Maßnahme erfolgt nach dem jeweiligen Belang. Die raumbedeutsamen Auswirkungen unterscheiden

sich in raumbeanspruchende (unmittelbare) oder raumbeeinflussende (mittelbare) Wirkungen, die sich erheblich und überörtlich auf einzelne Belange der Raumordnung auswirken. Zur Beurteilung der Auswirkungen werden sowohl die Verfahrensunterlagen, als auch die Ergebnisse aus der Beteiligung herangezogen.

Für die Beurteilung der Überörtlichkeit einer Auswirkung ist zu prüfen, ob sie über den relativ eng begrenzten Trassenverlauf hinausreicht bzw. ob sie für die Ordnung des Raumes bedeutsam ist. Die Erheblichkeit einer Auswirkung misst sich an der Nachhaltigkeit und dem Einfluss auf die Erfordernisse der Raumordnung und an den soweit vorhandenen entsprechenden Grenz- und Richtwerten auf fachgesetzlicher Grundlage.

Nicht raumbedeutsame Auswirkungen werden im Raumordnungsverfahren nicht untersucht.

Die Ergebnisse der Raumverträglichkeitsuntersuchung bilden gemeinsam mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung und der FFH-Verträglichkeitsprüfung die Grundlage für die raumordnerische Gesamtabwägung. Bei der Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen werden diese insgesamt mit den Erfordernissen der Raumordnung verglichen und im Ergebnis festgestellt, ob die Auswirkungen mit ihnen vereinbar sind. Sind die raumbedeutsamen Auswirkungen nur in Verbindung mit bestimmten Maßgaben vereinbar, so werden diese aufgezeigt.

Die vom Vorhabenträger in das Raumordnungsverfahren eingebrachten Trassenvarianten werden gleichberechtigt betrachtet, eine Präjudizierung auf die vom Träger der Maßnahme benannte Vorzugsvariante erfolgt nicht.

3.1.2 Methodik Raumverträglichkeitsuntersuchung

Zur Untersuchung der raumstrukturellen Auswirkungen des Vorhabens wurde vom Vorhabenträger ein Ansatz gewählt, der eine Bestandsaufnahme aller relevanten fachlichen und überfachlichen Belange der Raumordnung und Regionalplanung sowie die Untersuchung der Effekte und Impulse auf diese als Beitrag zur Beurteilung der Maßnahmen und zu ihrer optimierten Ausgestaltung im Raum ermöglicht. Die vom Autobahnbau potenziell zu erwartenden Wirkungen werden, je nach überfachlichen und fachlichen Belang der Raumordnung, hinsichtlich der Wirkung auf die Ziele der Raumordnung als fördernd / entlastend bzw. hemmend / belastend eingestuft. Es wurde zwischen direkten Vorhabenswirkungen (Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung) und indirekten Wirkungen (Anbindung, Erschließung, Bündelung, Emissionen) unterschieden.

Um die vielseitigen Wirkungen der geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahme aufzuzeigen zu können, wurden die raumstrukturell fördernden und die entsprechenden hemmenden Wirkungen des Vorhabens in ihrer Erheblichkeit erfasst und dargestellt.

Zu diesem Zweck hat der Vorhabenträger in seiner vorgelegten Raumverträglichkeitsuntersuchung insgesamt 9 Korridore vergleichend untersuchen lassen, um den Korridor zu ermitteln, der den Zielen der Landes-

und Regionalplanung am besten entspricht, d.h. bei dessen Umsetzung die meisten positiven / fördernden Effekte und die wenigsten negativen / hemmenden Effekte auf die Raumstruktur der Region zu erwarten sind.

Der Untersuchungsraum für die Raumverträglichkeitsuntersuchung orientiert sich an der Lage der Korridore. Der Untersuchungsraum wird nach Norden hin durch den Ballungsraum Lüneburg und die in diesem Bereich verlaufende BAB A 250 sowie nach Süden hin durch den Ballungsraum Wolfsburg mit dem Anschluss der bestehenden BAB A 39 an die BAB A 2 abgegrenzt. Die seitliche Begrenzung des Untersuchungsraumes orientiert sich grob an einem angesetzten Wirkraum von ca. 10 km der jeweils westlichsten und östlichen Korridorverläufe, wobei hier die jeweiligen Gemeindegrenzen den Verlauf der östlichen und westlichen Suchraumgrenze darstellen.

Insofern unterscheidet sich der für die Raumverträglichkeitsuntersuchung definierte Untersuchungsraum von dem Suchraum (UVS I) und dem Untersuchungsraum (UVS II) der Umweltverträglichkeitsstudie.

3.1.3 Beschreibung der zu vergleichenden Korridore der A 39

Die Korridorvarianten 8 und 9 entsprechen den vom Vorhabenträger vorgelegten Hauptvarianten aus den Umweltuntersuchungen der UVS II sowie den Gesamtvergleichen. Der östliche Korridor 8 beginnt bei der B4 / B209 südlich von Adendorf, verläuft östlich von Lüneburg und quert den Elbe-Seiten-Kanal westlich von Barendorf. Der Korridor verläuft westlich an Vastorf, Altenmedingen und Römstedt vorbei in Richtung Süden und führt östlich an Uelzen und westlich an Wittingen entlang. Südlich Wittingens verläuft der Korridor westlich des VW-Testgeländes und passiert auch Ehra, Barwedel und Jembke auf der westlichen Seite. Südlich von Tappenbeck endet der Korridor mit der Anbindung an die bestehende A 39. Korridor 8 folgt somit dem Verlauf der Vorzugsvariante (GP 1-46/2).

Ausgangspunkt des Korridors 9 ist die BAB A 250 südlich der Anschlussstelle Handorf (B404). Der Korridor verläuft westlich von Lüneburg zwischen Mechtersen und Vögelsen in Richtung Süden, verläuft dabei östlich von Südergellersen und westlich von Betzendorf, schwenkt westlich von Hanstedt und Ebstorf nach Südwesten ab. Östlich von Gerdau verläuft der Korridor zwischen Holxen und Holdenstedt weiter nach Süden, bis er östlich von Sprakensehl nach Osten schwenkt, Hankensbüttel nördlich passiert und anschließend den Elbe-Seiten-Kanal quert. Westlich von Wittingen trifft der Korridor 9 auf den Korridor 8 und folgt dessen Verlauf. Der Korridor 9 stimmt demnach mit dem Verlauf der Westvariante (GP 1-46/1) überein.

3.1.4 Vorschläge von Trassenalternativen aus dem Beteiligungsverfahren und der Öffentlichkeitsanhörung

Die Trassenalternativen sind in der Anlage 3 in einer Übersichtsskizze dargestellt.

- **Vorschlag „Q“** - (Nutzung der vorhandenen Ostumgehung in Lüneburg): Aus dem Beteiligungsverfahren kam die Forderung, die Nutzung der bereits vorhandenen Ostumgehung (Abschnitt 503) noch einmal zu prüfen.

Dies ist mit dem Untervariantenvergleich GP 2-5 neu erfolgt. Die Variante GP 2-5/2 neu (Abschnitt 586, Vorschlag „Q“) beginnt im Norden Lüneburgs am Gelenkpunkt 2 und endet westlich des Zentrums im Stadtteil Neu Hagen am Gelenkpunkt 5. Der Vorschlag „Q“ ist mit 3,5 km Länge etwa 200 m länger als die Variante GP 2-5/1.

Der Vorschlag „Q“ (Untervariante GP 2-5/2 neu, Abschnitt 586) verläuft vollständig auf der bestehenden B 4. Die B 4 wird durch beidseitige Verbreiterung um einen Standstreifen und die Aufweitung der Fahrspuren auf den Regelquerschnitt der A 39 von 29,5 m ausgebaut. Hierbei werden das Lüner Holz, der Stadtteil Moorfeld sowie die Neue Forst auf der vorhandenen Trasse durchfahren. Im Stadtteil Neu Hagen trifft die Variante GP 2-5/2 neu dann auf den Gelenkpunkt 5.

Der Verlauf der vorhandenen Ostumgehung Lüneburgs (Abschnitt 586) wurde in dem Untervariantenvergleich GP2-5 neu untersucht und ist Bestandteil der Vorzugsvariante.

- **Vorschlag „A“** - (Bündelung der Autobahntrasse mit dem Elbe-Seiten-Kanal):

Bereits im Untervariantenvergleich GP 7-50 wurden diese Abschnitte von den Gutachtern untersucht und abgearbeitet. Von einer großen Anzahl Beteiligter und aus der Öffentlichkeit, sowohl im Beteiligungsverfahren, als auch im Erörterungstermin wird die Bündelung mit dem Elbe-Seiten-Kanal gefordert.

Der Vorschlag „A“ (Variante GP7-50/1) beginnt unmittelbar östlich des Elbe-Seiten-Kanals und ca. 1,5 km westlich der Ortslage Barendorf am Gelenkpunkt 7 und endet ca. 2,5 km südlich der Ortslage Wulfstorf am Gelenkpunkt 50. Der Vorschlag „A“ (Variante GP7-50/1, Trassenabschnitte 579 und 580) ist mit 8,6 km etwa 100 m länger als die Vorzugsvariante.

Der Vorschlag führt von seinem Ausgangspunkt unmittelbar östlich des Elbe-Seiten-Kanals westlich der Ortslage Barendorf in Richtung Südosten, quert die Landwehr auf Höhe der Ortslage Wendisch Evern und verläuft dann auf ca. 7 km parallel zum Elbe-Seiten-Kanal. Hierbei werden die Ohle Heide sowie der Staatsforst Medingen durchfahren. Südlich der Ortslage Wulfstorf wird schließlich der Gelenkpunkt 50 erreicht.

Dieser Vorschlag wird raumordnerisch bevorzugt und ist Bestandteil der landesplanerisch festgestellten Trasse.

- **Vorschlag „F“** - (Östlicher Schwenk im Bereich Oetzendorf):

Diese Abschnitte wurden bereits im Untervariantenvergleich GP 12-17 von den Gutachtern untersucht und abgearbeitet. Aus dem Beteiligungsverfahren stammt die Forderung, statt der Vorzugstrasse (Abschnitt 519) auf die Abschnitte 520 und 521 auszuweichen.

Der Vorschlag (Variante GP 12-17/2) beginnt am Gelenkpunkt 12 ca. 1,5 km nördlich von Oetzendorf und endet westlich der Ortslage Oetzen am Gelenkpunkt 17. Der Vorschlag „F“ (GP 12-17/2, Trassenabschnitte 520,

521) hat eine Länge von 5,3 km und ist somit rd. 800 m länger als die Vorzugsvariante.

Der Vorschlag „F“ (Variante GP 12-17/2) verläuft von seinem Ausgangspunkt nördlich von Oetzendorf in südöstlicher Richtung und passiert die Ortslage von Oetzendorf weiter östlich als die Vorzugsvariante. Nachdem der Staatsforst Medingen auf einer kurzen Strecke im westlichen Randbereich durchfahren wird, trifft die Variante südwestlich der Ortslage Oetzen den Gelenkpunkt 17.

Dieser Vorschlag wird raumordnerisch bevorzugt und ist Bestandteil der landesplanerisch feststellten Trasse.

- **Vorschlag „D“** - (Verschwenkung im Bereich Neu Lüder / Langenbrügge): Aus dem Flecken Bad Bodenteich und aus der Öffentlichkeitsbeteiligung kam der Vorschlag, die Vorzugstrasse ab dem Gelenkpunkt 20 zu verlassen, den Trassenabschnitt 537 zu wählen und dann ab dem Gelenkpunkt 23 die Trasse jeweils östlich von Flinten und Schostorf und westlich von Schafwedel verlaufen zu lassen. Die Vorschlagstrasse schwenkt dann in westliche Richtung, verläuft zwischen Neu Lüder und Langenbrügge, um dann südwestlich von Langenbrügge wieder an die Vorzugstrasse (Abschnitt 546) anzuknüpfen. Bedingt durch die Nachmeldung des EU-Vogelschutzgebietes „Ostheide südlich Himbergen“ V 25A wurde ein erneuter Untervariantenvergleich (GP 61-62) für diesen Bereich erforderlich. Die daraus resultierende optimierte Vorzugsvariante GP 61-62/2 (Abschnitt 497) nähert sich dem Vorschlag streckenweise an. Weil der Vorschlag „D“ mit dem Start ab Gelenkpunkt 20 weiterhin durch das EU-Vogelschutzgebiet verlaufen würde, wird für den Vorschlag „D“ ein Parallelverlauf mit der optimierten Vorzugsvariante (Abschnitt 497) ab dem Gelenkpunkt 61 bis etwa in Höhe des Gelenkpunktes 25 östlich von Abbendorf angenommen (rd. 9,3 km). Dort verlässt der Vorschlag den gemeinsamen Verlauf und schwenkt in südöstliche Richtung ab. Der Vorschlag verläuft östlich des Gelenkpunktes 62 mit zunehmendem Abstand zur Vorzugsvariante (Abschnitt 546), bis auf der Höhe von Neu Lüder der größte Abstand zur Vorzugsvariante von etwa 500 m erreicht ist. Von dort nähert sich der Vorschlag wieder der Vorzugsvariante und trifft südöstlich von Langenbrügge auf Höhe des Wittinger Berges wieder auf die parallel zum Elbe-Seiten-Kanal verlaufende Vorzugsvariante. Mit etwa 5,4 km ist der Vorschlag „D“ etwa 100 m kürzer als die Vorzugsvariante zwischen den beiden Verknüpfungen.

Diese kleinräumige Trassenoptimierung wird in die Landesplanerische Feststellung übernommen.

- **Vorschlag „C“** - (östliche Umfahrung Schafwedels): Analog zum Vorschlag „D“ soll auch hier die Vorzugstrasse ab dem Gelenkpunkt 20 verlassen und stattdessen sollen die Trassenabschnitte 537, 540 gewählt werden. Nördlich von Waldhof soll der Vorschlag den Trassenabschnitt in westlicher Richtung verlassen. Aus dem gleichen Grund wie beim Vorschlag „D“ wird auch für den Vorschlag „C“ ein Parallelverlauf mit der optimierten Vorzugsvariante (Abschnitt 497) ab dem Gelenkpunkt 61 bis zum Treffpunkt mit dem Abschnitt 540 südlich von

Kattien angenommen. Der Vorschlag verlässt nördlich von Waldhof den Abschnitt 540 und schwenkt in westliche Richtung, verläuft am nördlichen Rand des Wittinger Berges und trifft nordwestlich von Gannerwinkel wieder auf die Vorzugsvariante (Abschnitt 546). Mit etwa 18,5 km ist der Vorschlag „C“ etwa 2,2 km länger als die Vorzugsvariante zwischen den gemeinsamen Verknüpfungspunkten.

- **Vorschlag „B“** - (jeweils östliche Umfahrung von Schafwedel und Wittingen):
Der Vorschlag „B“ wurde bereits im Untervariantenvergleich GP 20 - 37 von den Gutachtern untersucht und abgearbeitet. Vom Landkreis Uelzen und aus der Öffentlichkeitsbeteiligung kam der Vorschlag, die Vorzugstrasse zwischen den Gelenkpunkten 20 und 37 zu verlassen und stattdessen die großräumige Umfahrung der Seewiesen (GP 20-37/2) noch einmal zu prüfen. Aus dem gleichen Grund wie bei den Vorschlägen „C“ und „D“ wird auch für den Vorschlag „B“ ein Parallelverlauf mit der optimierten Vorzugsvariante (Abschnitt 497) ab dem Gelenkpunkt 61 bis zum Treppunkt mit dem Abschnitt 540 südlich von Kattien angenommen. Der Abschnitt 540 verschwenkt auf der Höhe der Ortslage Thielitz in südliche Richtung, passiert die Ortslage Schafwedel im Osten und läuft dann auf ca. 4 km im Nahbereich der Seehalsbeke. Die Ortslagen Lüben und Erpensen werden daraufhin im Westen, die Stadt Wittingen im Osten umfahren. Nach einer erneuten Verschwenkung in Richtung Südwesten nördlich von Kakerbeck trifft der Vorschlag (GP 20-37/2) im Staatsforst Knesebeck - östlich der Ortslage Knesebeck - auf den Gelenkpunkt 37. Der Vorschlag „B“ ist mit rd. 27 km etwa 1,3 km kürzer als die Vorzugsvariante.
- Verlegung der Anschlussstelle Uelzen-Ost (Vorschlag „J“):
Die Stadt Uelzen schlägt die Verlegung der Anschlussstelle Uelzen-Ost um rd. 500 m nach Westen vor, um den Abstand der Autobahn zur Ortslage von Hanstedt II von 500 auf rd. 1.000 m zu vergrößern. Es sprechen keine wesentlichen umweltfachlichen Gründe gegen eine kleinräumige Verschiebung. Die kleinräumige Trassenoptimierung wird in die Landesplanerische Feststellung übernommen. Aufgrund der einzuhaltenden Entwurfsradien und hieraus ggf. entstehender Folgewirkungen kann der Abstand zur Ortslage Hanstedt II allerdings nur um rd. 300 m vergrößert werden.
- **Vorschlag „Y“** - Verschiebung der Vorzugsvariante (Querspange) nach Norden:
Aus dem Beteiligungsverfahren wird eine nördliche Verschiebung der Vorzugsvariante der Querspange (B 190n /1) ab Breitenhees bis zur Ortslage Reinstorf an die Grenze des Suchraums gefordert.

3.1.5 Nicht näher geprüfte Trassenalternativen

- Westlicher Schwenk im Bereich Oetzendorf (Vorschlag „I“):
Die Samtgemeinde Rosche und die Gemeinde Oetzen schlagen vor, die Vorzugstrasse (Abschnitt 515) bei Röbbel in südlicher Richtung zu verlassen, westlich von Oetzendorf über das „Brandgehege“ und das „Mührgehege“ zu gehen und zwischen Riestedt und Stöcken auf der Höhe der B 191 wieder die Vorzugstrasse (Abschnitt 525) aufzunehmen.

Begründung: geringere Immissionsbelastung der Gemeinde Oetzen. Diese Alternative wurde nicht näher geprüft, weil sich die Lärmbelastungen für die Ortslage Oetzen durch Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der gesetzlichen Vorgaben (16. BlmSchV) minimieren lassen.

Schwerwiegender ist allerdings, dass die vorgeschlagene Trassenführung das FFH- Gebiet Kammmolchbiotop Mührgehege / Oetzendorf sowie bei Masendorf ein mit hoch bewertetes Vorranggebiet für Natur und Landschaft durchschneidet bzw. erheblich beeinträchtigt. Bei anzunehmenden erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes wäre im Rahmen der Ausnahmeprüfung zu belegen, dass keine zumutbaren Alternativen für diese Trassenführung existieren. Dies ist mit der vorgeschlagenen Variante widerlegt.

- Östlicher Schwenk zwischen Wieren und Ostedt (Vorschlag „Z2“):
Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung kommt der Vorschlag, den Abschnitt 531 der Vorzugstrasse im Bereich des Wellendorfer Baches in südlicher Richtung zu verlassen, den Ort Drohe östlich zu passieren und nördlich von Bomke wieder an die Vorzugstrasse (Abschnitt 538) anzuknüpfen.
Begründung: kürzere Trassenlänge und Schonung des Friedhofs bei Ostedt. Diese Alternative kommt aus verschiedenen Gründen nicht in Betracht. Ein östlich von Drohe liegendes Vorranggebiet für Natur und Landschaft würde auf einer Länge von mehr als 1.000 m gequert, Wald auf einer Länge von ebenfalls mehr als 1.000 m in Anspruch genommen und zudem das nachgemeldete EU-Vogelschutzgebiet „Erweiterungsflächen Ostheide südlich Himbergen“ nahezu mittig durchschnitten.
- Verschiebung eines kurzen Stücks des Abschnittes 509 (Vorschlag „G“):
Nordwestlich des Gelenkpunktes 7 soll ein kurzer Teilabschnitt des Abschnittes 509 um ca. 400 m nach Norden verschoben werden. Die Befürworter (Nds. Landvolk - Kreisverband Lüneburg -, Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen) begründen diesen Vorschlag mit der Schonung wertvollen Ackerlandes und eines über hundert Jahre alten Eichen- und Buchenwaldbestandes. Wenn die erforderlichen Kurvenradien es zulassen, wird im Rahmen der Planfeststellung die Feintrassierung auf diesen Vorschlag eingehen.
- Östlicher Schwenk im Bereich Bomke (Vorschlag „E“):
Der aus Bad Bodenteich kommende Vorschlag, die Vorzugsvariante (Abschnitt 538) unterhalb des Gelenkpunktes 20 östlich um Bomke zu verschwenken und anschließend wieder an die Vorzugstrasse (Abschnitt 538) anzuknüpfen, ist durch die Nachmeldung des EU-Vogelschutzgebietes „Erweiterungsflächen Ostheide südlich Himbergen“ nicht mehr sinnvoll.
- Variante zwischen Schostorf und Langenbrügge (Vorschlag „Z1“):
Aus der Öffentlichkeitsanhörung kam der Vorschlag, die Vorzugsvariante (Abschnitt 538) nördlich der Seewiesen östlich von Schostorf zu verlassen und geradlinig in südliche Richtung bis zum Anschluss an den Abschnitt 547 östlich von Langenbrügge verlaufen zu lassen. Begründung: deutlich kürzerer Streckenverlauf und Einsparung einer Bahnquerung. Diese Alternative ist aus mehreren Gründen nicht sinnvoll. Der Streckenverlauf würde zwei Vorranggebiete für Natur und Landschaft auf insgesamt über

2,5 km queren. Bei diesen Vorranggebieten handelt es sich um die Bodenteicher Seewiesen (1,4 km) und das Gebiet im Bereich des Kammmolch-Biotops (1,1 km). Hinzu käme die erhebliche Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes „Zwergbirkenmoor bei Schafwedel“, die Querung des FFH-Gebietes „Kammmolch-Biotop nordöstlich Langenbrügge“ auf rund 1,1 km und die Inanspruchnahme von Waldflächen auf rd. 2 km.

- Westlicher Schwenk im Bereich Barwedel - Jembke (Vorschlag „H“):
Vom Dachverband der Beregnungsverbände im Landkreis Gifhorn und vom Nds. Landvolk - Kreisverband Gifhorn-Wolfsburg wird gefordert, im Bereich Barwedel / Jembke die Vorzugstrasse (Abschnitt 564) in Höhe des Waldgebietes „Großer Wolfsberg“ zu verlassen, einen großen westlichen Bogen bis an den Rand des Untersuchungsraums zu schlagen und die Vorzugstrasse (Abschnitt 575) südwestlich von Jembke an der B 248 wieder zu treffen. Begründung: Schonung des Verregnungsgebietes des Abwasserverbandes Wolfsburg, geringere Beeinträchtigungen der Wohnbebauung und des FFH- und geplanten Naturschutzgebietes „Vogelmoor“. Der Vorschlag kann aus mehreren Gründen nicht umgesetzt werden. Neben der kürzeren Länge von 6,6 km (Vorschlag „H“ 7,3 km) und der geringeren Querung von Forstflächen von 2,6 km (Vorschlag „H“ 3,8 km) durch die Vorzugstrasse kommt beim Vorschlag „H“ erschwerend hinzu, dass ein Vorranggebiet für ruhige Erholung bei Birkenhof auf rd. 1 km und Vorsorgegebiete für Erholung auf insgesamt 3,6 km gequert würde. Durch die Autobahn werden etwa maximal 20 ha landwirtschaftliche Fläche für die Abwasserverregnung entzogen. Das sind rd. 1,4 % der vom Abwasserverband genutzten landwirtschaftlichen Fläche. Eine grundlegende Beeinträchtigung der Möglichkeiten der Abwasserverregnung ist damit nicht gegeben. Die Einzelheiten technischer Verregnungsmaßnahmen und entsprechender Schutzmaßnahmen (Bepflanzung) werden im Planfeststellungsverfahren geklärt.
- Abfahrt im nördlichen Bereich von Ehra:
Die Gemeinde Ehra-Lessien wünscht eine direkte Abfahrt an die B 248 im nördlichen Bereich von Ehra mit Anbindung an das VW-Testgelände. Begründung: Verringerung der erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen von Ehra und Lessien durch Schwerlastverkehr. Nach Angaben des Vorhabenträgers sind der Bau von Ortsumgehungen bzw. bauliche Umgestaltungen in der Gemeinde Ehra-Lessien zur Zeit nicht vorgesehen.
- Großräumige Umgehung Wittingens (Vorschlag „N“):
Die Stadt Wittingen favorisiert die Vorzugsvariante, schlägt aber bei Nichtverwirklichung neben der Aktion Fischotterschutz eine Lösung vor, die zwischen den Gelenkpunkten 20 und 42 über die Abschnitte 537, 541, 544, 550, 572, 574 und 562 verläuft. Begründung: Eine, bezogen auf die westlich der VW-Teststrecke verlaufende Trasse, geringere Zerschneidungswirkung auf Wildtierarten, sowie eine geringere negative Auswirkung auf die Stadtentwicklung Wittingens. Die Vorzugsvariante, von der Stadt Wittingen und dem Landkreis Gifhorn favorisiert, hatte sich im Variantenvergleich gegen die weiter östliche Variante überzeugend durchsetzen können.

- Trassenführung am östlichen Suchraumrand (Vorschlag „O“):
Die Gemeinde Jembke und die Samtgemeinde Boldecker Land favorisieren die östlichste Trassenführung über die Abschnitte 582, 568 und 563. Das Forstamt Danndorf favorisiert ebenfalls den Abschnitt 563. Begründung: nachhaltige Entwicklung des ehemaligen Zonenrandgebietes, geringere Waldverluste. Diese Abschnitte sind in den Untervariantenvergleichen GP 42-46, GP 43-46 und GP 28-46 sowie im Teilvariantenvergleich GP 13-46 mit untersucht und dargestellt. Eine Trassenführung über die östlichen Abschnitte 582, 568 und 563 hat den Nachteil einer sehr umwegigen Trassenführung. Die Schutzgüter Mensch-Wohnen, Pflanzen und Tiere werden stark beansprucht. Die raumstrukturelle Wirkung ist wegen der langen Trassenführung nicht optimal. Dazu tritt eine starke Beanspruchung der landwirtschaftlichen Flächen, so dass eine nähere Betrachtung dieser Abschnitte als eigenständige Trassenführung entbehrlich ist. Im Zusammenhang des Teilvariantenvergleichs GP 13-46 ist der mittleren Variante, d. h., der Führung von Oetzen über Bad Bodenteich, westlich Wittingen und westlich des VW-Testgeländes der Vorzug gegeben worden, weil dabei die Schutzgüter Mensch-Wohnen und Tiere weniger stark negativ betroffen sind. Für das Schutzgut Mensch-Wohnen hat die Trassenveränderung im Raum Soltendieck noch eine etwas günstigere Bewertung erbracht. Außerdem ist die mittlere Variante wegen ihrer zügigeren Trassenführung und ihrer Nähe zu den Mittelpunkten Uelzen und Wittingen sowie ihrer Nähe zu den Häfen in Uelzen und Wittingen aus raumstruktureller Sicht als erheblich günstiger zu bewerten. Deshalb sind die Trassenabschnitte 582, 568 und 563 auch im Rahmen des Teilvariantenvergleichs als ungünstiger eingestuft worden.
- Anschluss der A 39 an das Kreisstraßennetz in Höhe Vastorf/Volkstorf:
Vom Landkreis Lüneburg kam der Vorschlag, die A 39 an das Kreisstraßennetz in Höhe von Vastorf / Volkstorf anzuschließen.
Begründung: Verbesserung der gewerblichen Entwicklungsflächen in den Gemeinden Vastorf und Dahmenburg. Im Rahmen des Untervariantenvergleichs wurden diese Variantenabschnitte vom Vorhabenträger ausgeschlossen. Die Anzahl und die genaue Lage der Anschlussstellen wird im weiteren Planfeststellungsverfahren bestimmt.
- Trassierung über den Standortübungsplatz Wendisch Evern (Vorschlag „T“):
Von der Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Bezirksstelle Uelzen - und aus der Öffentlichkeitsbeteiligung kam der Vorschlag, nach Nutzung der Ostumgehung Lüneburgs zwischen Deutsch Evern und Wendisch Evern in östliche Richtung zu verschwenken, um dann, nach Querung des Standort-Übungsplatzes den Elbe-Seiten-Kanal zu kreuzen. Begründung: aus landwirtschaftlicher Sicht und aus Kostengründen günstiger. Dieser Vorschlag wurde aus mehreren Gründen nicht weiter verfolgt. Neben der mittigen Zerschneidung des zur Zeit für eine Überplanung nicht zur Verfügung stehenden Standortübungsplatzes würde das in diesem Bereich befindliche Naturschutzgebiet „Dieksbeck“ beeinträchtigt. Nach den vorgelegten Unterlagen ist der Bereich östlich des Elbe-Seitenkanals konfliktärmer.

- Großräumiger Verlauf von Tappenbeck bis zum Gelenkpunkt 41 (Vorschlag „Z“):

Der Abwasserverband Wolfsburg fordert einen Verlauf ab dem Abschnitt 570 nordwestlich von Tappenbeck nach Norden bis zur westlichen Grenze des Untersuchungsraums. Die Alternative soll dem Grenzverlauf nach Norden folgen bis zur Anbindung an die Vorzugsvariante beim Gelenkpunkt 41 (Abschnitt 561). Begründung: Vermeidung der Zerschneidung des Verregnungsgebietes. Diese Variante wäre erheblich länger und würde stark in Wald eingreifen. Die Beeinträchtigung des Abwasserverregnungsgebietes ist teilweise ausgleichbar und muss im Interesse des Gesamtvorhabens hingenommen werden.

3.1.6 Trassenvarianten der B 190 n

Die B 190 n verbindet die A 14 mit der A 39. Da die westlichste der betrachteten Varianten der A 39 im Zuge der B 4 verläuft, sind Hauptvarianten der B 190 n bis zu dieser westlichsten Variante der A 39 untersucht worden. Die Hauptvarianten der B 190 n binden so an den Raum Celle über die B 191 oder die L 282 an. Da mehrere Varianten der A 39, darunter auch die Vorzugsvariante, östlich abgesetzt von der B 4 verlaufen, und die volle Verkehrswirksamkeit der Querspange B 190 n nur bei ihrer Durchbindung bis zur B 4 erzielt wird, verlaufen alle Hauptvarianten der B 190 n in jedem Fall bis zur B 4 und z. T. wegen der örtlichen Gegebenheiten etwas darüber westlich hinaus. Das Land Niedersachsen strebt an, den Teil der B 190 n, der zwischen der A 39 und der B 4 liegt, formell durch den Bundesverkehrswegeplan absichern zu lassen.

Für die Durchführung von Raumordnungsverfahren sind die Länder je für ihr Landesgebiet zuständig. Das Raumordnungsverfahren für den in Sachsen-Anhalt verlaufenden Abschnitt der B 190 n ist mit Datum vom 02.07.2007 durch das Landesverwaltungsamt, Halle (Saale), eingeleitet worden. Das Raumordnungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Die drei Varianten, die in dem durch Sachsen-Anhalt durchgeföhrten Raumordnungsverfahren behandelt werden, schließen an die im niedersächsischen Raumordnungsverfahren behandelten Hauptvarianten an. Die nördliche der in dem Raumordnungsverfahren behandelten Varianten wird als (sachsen-anhaltinische) Vorzugsvariante bezeichnet. Da sich die Varianten nach Westen zu fünf Varianten verzweigen, werden aus Gründen der Vergleichbarkeit Teilstücke der in Sachsen-Anhalt liegenden Varianten mit in den Variantenvergleich einbezogen. Damit liegt der im niedersächsischen Raumordnungsverfahren betrachtete östliche Endpunkt für alle fünf Teilvarianten etwa auf einer gleichen Nord-Süd-Linie. Da die drei in Sachsen-Anhalt liegenden Varianten nach Osten bis in den Raum Salzwedel, wo die drei Varianten in einem Punkt zusammenlaufen, immer räumlich getrennt verlaufen, ohne ihre räumliche Anordnung von Nord nach Süd zu ändern, ist diese Betrachtungsweise methodisch unproblematisch. Die landesplanerische Feststellung erfolgt jedoch nur für den in Niedersachsen liegenden Teil der B 190 n.

Die fünf Hauptvarianten der B 190 n sind:

Variante B 190 n/1 bindet westlich von Breitenhees an die B 191 an, endet zwischen Markau und Bonese und ist 24,119 km lang.

Variante B 190 n/2 bindet westlich der Ortslage Sprakensehl an die L 280 an, endet nordöstlich von Dülseberg und ist 27,689 km lang.

Variante B 190 n/3 beginnt nordwestlich von Dedelstorf an der B 4, verläuft zunächst rd. 1,2 km auf der Trasse der bestehenden B 244, verläuft nach nördlicher Umgehung von Repke für rd. 2,5 km wieder auf der B 244, führt rd. 4 km parallel zum Elbe-Seitenkanal, entspricht im weiteren Verlauf nach Osten der Variante B 190 n/2 und ist 29,295 km lang.

Variante B 190 n/4 verläuft bis kurz vor der Querung des Elbe-Seitenkanals wie Variante B 190 n/3, verläuft nördlich von Wittingen, endet südwestlich von Diesdorf und ist 25,953 km lang.

Variante B 190 n/5 verläuft bis südlich von Hankensbüttel wie die Varianten B 190 n/3 und n/4, umgeht Wittingen südlich, endet ebenfalls wie Variante B 190 n/4 südwestlich von Diesdorf und ist 26,227 km lang.

Da es bei einer aus dem Raum Sprakensehl bis in den Raum Wittingen in west-östlicher Richtung verlaufenden Variante der A 39 nicht erforderlich ist, die B 190 n bis zur B 4 durchzubinden, sind drei Teilvarianten der B 190 n untersucht worden, die dieser Variantenkonstellation Rechnung tragen. Die Teilvarianten sind Teile der drei südlich gelegenen Hauptvarianten.

Die drei Teilvarianten sind:

Teilvariante B 190 n/3.1 beginnt nordöstlich der Ortslage Wentorf, endet östlich von Dülseberg und ist 14,598 km lang.

Teilvariante B 190 n/4.1 beginnt westlich der Ortslagen Darrigsdorf und Glüsingen, endet südwestlich von Diesdorf und ist 11,445 km lang.

Teilvariante B 190 n/5.1 beginnt nordöstlich der Ortslage Eutzen, endet südwestlich von Diesdorf und ist 9,490 km lang.

Die drei Teilvarianten binden nicht an die Vorzugsvariante des Raumordnungsverfahrens für die B 190 n in Sachsen-Anhalt an. Für einen Anschluss wäre eine zusätzliche Trassenführung von mindestens rd. 3 km bei B 190 n/3.1 bis zu mindestens rd. 12 km bei Varianten B 190 n/4.1 und /5.1 erforderlich. Dadurch würden sich auf jeden Fall die negativen Aspekte dieser Teilvarianten erheblich verstärken. Da dazu jedoch keine Untersuchungen vorliegen, muss es im Rahmen der Gesamtbewertung und –abwägung bei einer groben Abschätzung dieser Auswirkungen bleiben

3.1.7 Im Unter- und Teilvariantenvergleich ausgeschiedene Variantenabschnitte

Vom Vorhabenträger wurden aus den Variantenabschnitten, die im Untersuchungsraum als sinnvoll zu untersuchende Abschnitte ermittelt worden sind, im Zuge eines iterativen Verfahrens mittels Paar- und Triovertgleichs zwischen Untervarianten Teilvarianten ermittelt, aus denen schließlich mit der West- und Ostvariante zwei durchgehende Hauptvarianten gegenüber gestellt wurden. Um die Durchsichtigkeit des Entscheidungsprozesses zu gewährleisten, werden im Folgenden die Variantenabschnitte aufgeführt, die im Unter- und Teilvariantenvergleich ausgeschieden wurden. Ausführliche Beschreibungen dieser Varianten mit ihren Auswirkungen finden sich in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren.

Variantenabschnitt zwischen GP 2 und GP 49 über GP 3 („Ebensbergtrasse“)

Dieser Variantenabschnitt verlässt die Ostuferumgehung von Lüneburg im Zuge der B4 nördlich des Ortsteils Moorfeld und führt südöstlich von Erbstorf über den Elbe-Seitenkanal, um östlich entlang des Kanals nach Süden zu schwenken. Er bringt sehr große Eingriffe in die Schutzgüter Mensch-Wohnen, Mensch-Erholen und Pflanzen mit sich.

Mit diesem Variantenabschnitt sind zwei erhebliche Lärmquellen, nämlich die vorhandene Ostuferumgehung im Zuge der B 4 und die neue A 39, im Stadtgebiet von Lüneburg verbunden. Auf 5 km wird in das Naherholungsgebiet Bilmer Strauch eingegriffen. Außerdem ist mit diesem Variantenabschnitt eine Mehrlänge von rd. 2 km verbunden, so dass er als ungeeignet angesehen werden muss.

Varianten zwischen GP 3 und GP 16 bzw. GP 17 über die GPe 4, 6 und 9

Diese Variantenabschnitte verlaufen am östlichen Rand des nördlichen Teils des Untersuchungsraums über die Räume Reinstorf, Rohorst, Aljarn, Niendorf und Höver bis in den Raum Oetzen. Alle Abschnitte bringen sehr große Belastungen für die Schutzgüter Tiere, Boden, Klima/Luft und Landschaft mit sich, was zu einem großen Teil auf ihre relativ siedlungsferne Führung durch eine weitgehend unbelastete Landschaft zurückzuführen ist.

Insbesondere sind mit diesen Variantenabschnitten erhebliche Eingriffe in bedeutende Vogellebensräume verbunden. Darüber hinaus weisen diese Abschnitte Mehrlängen gegenüber der landesplanerisch festgestellten Trasse von rd. 3 km bis 4 km auf. Verkehrlich erbringen sie wegen ihrer Mehrlänge und von größeren Siedlungen entfernten Lage keine Vorteile. Eine Einbringung dieser Variantenabschnitte in die nähere Darstellung und Abwägung ist deshalb entbehrlich.

Variantenabschnitte zwischen GP 13 bzw. GP 14 und GP 46 über die GPe 19, 26, 29, 39 und 40

Bei diesen Variantenabschnitten handelt es sich um die östlich der landesplanerisch festgestellten Trasse liegenden Abschnitte. Sie beginnen östlich von Oetzen, führen westlich und östlich von Soltendieck nach Süden,

führen in verschiedenen Kombinationen von Unterabschnitten durch den Raum zwischen Wittingen und Diesdorf, und schließlich östlich des VW-Testgeländes über die Räume Bergfeld und Tiddische nach Weyhausen zum Anschluss an die bestehende A 39.

Der am weitesten ostwärts verlaufende Variantenabschnitt hat erhebliche Nachteile in Bezug auf die Schutzgüter Mensch-Wohnen, Tiere und Wasser. Insbesondere bringt dieser Abschnitt erhebliche Nachteile für Amphibien, Vögel und Wild mit sich. Raumstrukturell liegt diese Variante entfernt von den Siedlungsschwerpunkten Uelzen, Bad Bodenteich und Wittingen. Dadurch und wegen einer Mehrlänge von rd. 7 km ist diese Trassenführung als erheblich weniger günstig zu bewerten.

Mehrere Variantenabschnitte führen in Kombination mit verschiedenen anderen nördlich und südlich anschließenden Abschnitten am östlichen Ortsrand von Wittingen entlang. Aufgrund der negativen Auswirkungen auf die bestehenden Wohngebiete und die Behinderung der möglichen Stadtentwicklung eignen sich diese Abschnitte nicht für eine sinnvolle Trassenführung. Außerdem führen die nördlichen Anschlüsse stark durch Wald.

Der östlich entlang des VW-Geländes entlang führende Variantenabschnitt weist bei einer Führung von Westen aus dem Bereich Wittingen her kommend eine sehr starke Beeinträchtigung der nördlich des VW-Testgeländes liegenden Wohnsiedlungen auf. Außerdem greift dieser Abschnitt sehr stark in Biotope ein.

Die Variantenabschnitte südlich des VW-Testgeländes, die nördlich von Barwedel und östlich von Tiddische verlaufen, sind gegenüber der in diesem Raum landesplanerisch festgestellten Trasse so stark umwegig und greifen in bedeutsame Biotope ein, dass sie für eine nähere Darstellung und Prüfung nicht in Betracht kommen.

Aus den dargelegten Gründen werden die im mittleren und südlichen Teil des Untersuchungsraums befindlichen Trassenabschnitte, die östlich der landesplanerisch festgestellten Trasse verlaufen, nicht in die nähere Darlegung und Prüfung einbezogen.

Variantenabschnitte zwischen GP 15 bzw. GP 18 und GP 46 über Gifhorn

Bei diesen Abschnitten handelt es sich um Variantenabschnitte, die – sowohl von einer möglichen Westvariante, als auch von einer möglichen Ostvariante kommend – über einen Ausbau der vorhandenen B 4 zur Autobahn und über den Raum Gifhorn zum Anschluss an die bestehende A 39 bei Weyhausen führen.

Nachteile dieses Variantenabschnittes sind die starken Eingriffe in bedeutsame Waldbiotope entlang der B 4, die etwas umwegige Trassenführung, die entfernte Lage von den bedeutsamen Zentren Bad Bodenteich und Wittingen, sowie – bei einer von Westen kommenden Führung – die entfernte Lage von Uelzen. Besonders negativ ins Gewicht fällt die Neudurchquerung eines Wohngebietes in Gifhorn. Dieser Abschnitt kommt

deshalb sowohl als südliche Weiterführung einer westlichen Variante, als auch als westliche Weiterführung einer im nördlichen Bereich des Untersuchungsraums im Osten verlaufenden Variante nicht in die nähere Darlegung und Betrachtung.

3.2 Grundsätze, Ziele und sonstige Erfordernisse der Raumordnung

3.2.1 Allgemeines

Grundsätze der Raumordnung sind allgemeine Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Die Grundsätze erhalten mit den konkreteren Zielen der Raumordnung verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbaren textlichen und zeichnerischen Festlegungen in den Raumordnungsprogrammen. Diese Ziele wurden vom Träger der Landes- oder der Regionalplanung abschließend abgewogen.

Während das Landes-Raumordnungsprogramm 1994 (LROP) in Teil I die angestrebte räumliche und strukturelle Entwicklung des Landes in Grundsätzen darlegt und Ziele zur allgemeinen Entwicklung des Landes anführt, erfolgt in Teil II die beschreibende Darstellung der Ziele der Raumordnung.

Die Regionalen Raumordnungsprogramme (RROP), die aus dem LROP zu entwickeln sind, stellen in Konkretisierung der Zielvorgaben des LROP die angestrebte räumliche Entwicklung des jeweiligen Landkreises dar.

Die Bewertung der Auswirkung auf die Erfordernisse der Raumordnung im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung erfolgte auf der Grundlage des geltenden Landes-Raumordnungsprogramms (LROP) 1994 und der Regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise Lüneburg, Uelzen und des Zweckverbandes Großraum Braunschweig.

Als sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind die derzeit in Aufstellung befindlichen Ziele der Raumordnung heran zu ziehen. So findet zur Zeit die Neuaufstellung des LROP statt. Ebenso wird das RROP für den Zweckverband Großraum Braunschweig neu aufgestellt.

3.2.2 Raumordnungsprogramme

Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) 1994 - Teil I - mit Ergänzungen von 1998 und 2002 (Gesetz vom 02.03.1994 (Nds. GVBI. S. 130 ff.) geändert/ergänzt durch Gesetz vom 23.02.1998 (Nds. GVBI. S. 269) und Gesetz vom 23.10.2002 (Nds. GVBI. S. 738)).

Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) 1994 - Teil II – mit Ergänzungen von 1998 und 2002 (Verordnung vom 18.07.1994 (Nds. GVBI. S. 317) geändert/ergänzt durch Verordnung vom 19.03.1998 (Nds. GVBI. S. 270) und Verordnung vom 28.11.2002 (GVBI. S. 739)).

Regionales Raumordnungsprogramm 2003 für den Landkreis Lüneburg, wirksam seit dem 16.06.2003. Regionales Raumordnungsprogramm für den

Landkreis Uelzen 2000, wirksam seit dem 20.03.2001. Regionales Raumordnungsprogramm für den Zweckverband Großraum Braunschweig 1995, wirksam seit dem 01.09.1996.

Im Folgenden werden die wesentlichen Grundsätze und Ziele der Raumordnung aus der beschreibenden Darstellung des LROP sowie aus den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise bzw. des Zweckverbandes Großraum Braunschweig dargestellt, soweit sie für das Raumordnungsverfahren von Belang sind. Die in Klammern gesetzten Ziffern beziehen sich auf die Systematik des LROP („C“) bzw. der Regionalen Raumordnungsprogramme („D“). Die Ziele der Raumordnung zur allgemeinen Entwicklung des Landes aus dem LROP Teil I Abschnitt „B“ werden insoweit aufgeführt, wie sie so hinreichend konkret sind, dass sie bei der Abwägung mit einzubeziehen sind.

Die in den Entwürfen des LROP und des RROP für den Zweckverband Großraum Braunschweig formulierten Zielaussagen sind in *kursiver Schrift* als sonstige Erfordernisse der Raumordnung kenntlich gemacht.

3.3 Überfachliche Belange der Raumordnung

3.3.1 Raumstruktur

3.3.1.1 Programmaussagen

Die räumliche Struktur des Landes soll unabhängig von Verwaltungsgrenzen und unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung, der natürlichen Gegebenheiten, der Erfordernisse des Umweltschutzes sowie der wirtschaftlichen, infrastrukturellen, sozialen und kulturellen Zusammenhänge und Erfordernisse mit dem Ziel entwickelt werden, in allen Teilen des Landes gleichwertige Lebensbedingungen herzustellen. (B 1 01).

Raumwirksame Planungen und Maßnahmen zur Entwicklung des Landes sollen fachpolitikübergreifend auf Regionen ausgerichtet werden; dabei sollen die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und eine hohe Umwelt- und Lebensqualität in den Regionen des Landes gesichert und entwickelt werden. (B 2 01)

Vor allem ist eine eigenständige Regionalentwicklung durch Mobilisierung und Bündelung der regionsspezifischen Entwicklungspotentiale anzustreben und zu fördern. (B 2 02)

Als Beitrag zur Entwicklung des norddeutschen Raums sollen insbesondere in den an Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein grenzenden Teirläumen Maßnahmen zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, zur Verbesserung der Infrastruktur und zum Flächenmanagement unterstützt werden.. (LROP – Entwurf 2006 – 1.2 [01])

3.3.1.2 Darstellung der Auswirkungen

In seinen Ausführungen geht der Planungsträger davon aus, dass die Erschließung des strukturschwachen Raumes zwischen den Autobahnen A 7

im Westen, der A 24 im Norden, der A 10 im Osten und der A 2 im Süden verbessert wird. Es wird eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen den Räumen Braunschweig / Wolfsburg / Salzgitter und Hamburg / Lüneburg zur Stärkung der bisher benachteiligten Regionen des Uelzener Beckens, der Randbereiche der Lüneburger Heide sowie des Wendlandes geschaffen.

3.3.1.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Während der Bauphase sind aufgrund der relativ engen zeitlichen Begrenzung und der Strukturierung in mehrere räumlich abgegrenzte Bauabschnitte keine nachhaltigen raumbedeutsamen Auswirkungen auf das System der Zentralen Orte sowie die Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur zu erwarten.

In der Raumverträglichkeitsuntersuchung wurden die Korridorvarianten hinsichtlich der Auswirkungen auf die technische Infrastruktur untersucht. So wurden am Beispiel des Faktors Verkehrsinfrastruktur die Standorte mit Verkehrsknotenpunkten und Umschlagsplätzen für Güter als betroffen angesehen, wenn durch eine Korridorvariante eine gegenüber dem derzeitigen Stand deutlich verbesserte Anbindung und Erschließung zu erwarten ist. Verkehrstrassen wurden demgegenüber als betroffen eingestuft, wenn durch eine Korridorvariante zumindest abschnittsweise eine Bündelung mit der geplanten Autobahntrasse möglich ist oder im Fall von Hauptverkehrsstraßen eine Anbindung über die geplante Autobahn möglich wird. Im Verlauf der Korridorvariante 8 (neben 3 und 7) sind insgesamt deutlich mehr Fernverkehrsbahnhöfe (Lüneburg, Bad Bevensen und Uelzen) und Binnenhäfen (Lüneburg, Uelzen, Wittingen) sowie das Güterverkehrszentrum Uelzen betroffen, als vom Korridor 9. Bei dem Aspekt der Bündelungseffekte liegt der Korridor 8 durch die teilweise Bündelung mit dem Elbe-Seiten-Kanal im Bereich der hohen Betroffenheit. Der Korridor 9 kann, neben den Korridoren 4, 5, 6 und 7, durch die Bündlungspotentiale aufgrund des geplanten Verlaufs entlang der B 4 etwas aufholen.

Als Ergebnis stuft die RVU den Korridor 8 (neben den östlichen Korridoren 3 und 7), hinsichtlich der Anbindungs- und Erschließungsfunktion der BAB A 39 für raumordnerisch ausgewiesene Verkehrsinfrastruktur-Standorte (Bahnhöfe, Häfen, Umschlagplätze) und der Bündelungsfunktion mit vorhandenen, raumbedeutsamen Verkehrstrassen, als stark fördernd ein. Der Korridor 9 dagegen wird dagegen mit einer vergleichsweise mittleren Förderung (neben den westlichen Korridoren 1 und 2) eingestuft.

Diesen fördernden Wirkungen der BAB A 39 stehen hemmende Zerschneidungswirkungen gegenüber, wenn Verkehrstrassen wie Schienenwege oder Wasserstraßen durch die Korridorvarianten gekreuzt werden und hier mit gegenseitigen Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Bei dem Korridor 8 (neben den östlichen Korridoren 3 und 4) sind diese hemmenden Wirkungen als gering einzustufen.

Hinsichtlich der Erfüllung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zum Faktor „Verkehrsinfrastruktur“ kommt die RVU insgesamt zu dem Ergebnis, dass für den Korridor 8 die stärksten positiven Effekte

(neben den östlichen Korridoren 3 und 7) und die geringsten negativen Effekte (neben den östlichen Korridoren 3 und 4) zu erwarten sind.

B 190 n

Die Hauptvarianten der B 190 n unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Raumstruktur nicht erheblich. Die südlicher gelegenen Varianten binden die Räume Wittingen und Hankensbüttel besser in das übergeordnete Straßennetz ein. Die nördliche Variante (Vorzugsvariante) bindet den Raum Bad Bodenteich besser in das übergeordnete Straßennetz ein. Die nördliche Variante hat darüber hinaus den Vorteil der zügigeren Verbindung zur westlich anschließenden B 191 als Weiterführung der Querspanne zwischen A 14 und A 39 bis in den Raum Celle.

Die Teilvarianten der B 190 n entsprechen im Zusammenhang mit der darauf bezogenen Trassenführung der A 39 den drei südlichen Hauptvarianten der B 190 n.

Gesamtbewertung

Das Vorhaben hat eine hohe positive Bedeutung für die Raumstruktur.

Weil sich die Raumstruktur aus mehreren Komponenten ergibt, die in dieser landesplanerischen Feststellung im Einzelnen dargestellt werden, soll in diesem Unterkapitel nur der Bezug auf die allgemeinen raumstrukturellen Ziele genommen werden. Danach ist eine östliche Trassenführung der A 39 zusammen mit der B 190 n/1 etwas besser als eine westliche Trassenführung geeignet, Entwicklungsimpulse für Nordostniedersachsen auszulösen und Erreichbarkeitsnachteile zu beheben.

3.3.2 Ländliche Räume

3.3.2.1 Programmaussagen

Für die Ländlichen Räume sind folgende Maßnahmen vorrangig durchzuführen:

- Erhaltung und Schaffung außerlandwirtschaftlicher Erwerbsmöglichkeiten durch Erschließung und Förderung des vorhandenen Entwicklungspotentials und Schaffung neuer Entwicklungsmöglichkeiten durch eine aktive Regionalpolitik
- Stärkung der Zentralen Orte durch Sicherung und Ausbau einer den regionalen Gegebenheiten entsprechenden und leistungsfähigen Infrastruktur.
- Erhaltung und Entwicklung des ländlichen und landschaftstypischen Charakters, des Gemeinwesens und der soziokulturellen Eigenart der Dörfer und Siedlungen.
- Erhaltung und Entwicklung eines funktional und räumlich zusammenhängenden Systems naturnaher Flächen in ausreichender Ausdehnung. (C 1.3 02)

Die ländlichen Regionen sollen als Lebens- und Wirtschaftsräume mit eigenem Profil erhalten und wettbewerbsfähig weiter entwickelt werden. Sie

sollen durch die überregionalen Verkehrsachsen erschlossen und an die Verkehrsknoten und Wirtschaftsräume angebunden sein. (LROP – Entwurf 2006 – 1.1 [04])

Nach dem Landesraumordnungsprogramm umfasst der Ländliche Raum des Landkreises Lüneburg folgende Gemeinden/Samtgemeinden: Amelinghausen, Amt Neuhaus, Bleckede und Dahlenburg. (RROP LK Lüneburg, D 1.3 01)

Der Landkreis Uelzen liegt mit seinem gesamten Planungsraum im Ländlichen Raum. (RROP LK Uelzen, D 1.3 01)

Zum Ländlichen Raum im Großraum Braunschweig zählen die Stadt Wittingen sowie die Samtgemeinden Hankensbüttel und Wesendorf im Landkreis Gifhorn (nördlicher Ländlicher Raum) . . .(RROP Zweckverband Großraum Braunschweig [ZGB] D 1.3 04)

Die für den im Landkreis bestehenden Wohn- und Erholungswert wesentlichen natürlichen Grundlagen, wie ein weitgehend intaktes Landschaftsbild, ein leistungsfähiger Naturhaushalt und geringe Umweltbelastungen, sind zu sichern und zu verbessern. (RROP LK Uelzen, D 1.3 05)

3.3.2.2 Darstellung der Auswirkungen

Durch den Bau der Autobahn können die Entwicklung und Erhaltung des ländlichen und landschaftstypischen Charakters in einigen Bereichen nachhaltig gestört werden. Der Bau der Autobahn kann die Entwicklung eines funktional und räumlich zusammenhängenden Systems naturnaher Flächen im Ländlichen Raum empfindlich stören. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wird mehrfach die Zerstörung der soziokulturellen Eigenart der Dörfer und Siedlungen befürchtet.

Sowohl durch die A 39, als auch durch die B 190 n werden die ländlichen Räume besser in das übergeordnete Straßennetz eingebunden.

3.3.2.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Im Landkreis Lüneburg befinden sich die Gemeinden / Samtgemeinden Amelinghausen, Amt Neuhaus, Bleckede und Dahlenburg im Ländlichen Raum. Während die Samtgemeinde Amelinghausen durch die Variante 1-46/1 beansprucht wird und die Samtgemeinde Dahlenburg nur randlich im Untersuchungskorridor für die Variante 1-46/2 liegt, befinden sich die anderen Gemeinden außerhalb der Untersuchungskorridore für die A 39. Der Landkreis Uelzen ist in seiner Gesamtheit dem Ländlichen Raum zugeordnet und im Großraum Braunschweig sind dies nur die Stadt Wittingen sowie die Samtgemeinden Hankensbüttel und Wesendorf im Landkreis Gifhorn.

Während der Bauphase sind die Auswirkungen auf den Ländlichen Raum insgesamt aufgrund der relativ engen zeitlichen Begrenzungen und räumlich abgegrenzten Bauabschnitte relativ gering. Mit dem Bau der Autobahn wird die geforderte nachhaltige Stärkung der Entwicklungspotentiale und der

wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit verbessert. Die im LROP geforderte Funktionsstärkung der Mittel- und Grundzentren im Ländlichen Raum wird durch die verbesserte Anbindung und Erschließungsfunktion der Autobahn erfüllt. Sie verbessert die Raumerschließung und sorgt für einen effizienteren Güteraustausch. Infolgedessen erhöht sich die Lagegunst der ländlichen Räume nicht nur für potentielle Investoren zur Nutzung vorhandener und weiterzuentwickelnder Wirtschaftspotentiale sondern auch hinsichtlich der Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen.

Die Befürchtung einer „Zerstörung“ der soziokulturellen Eigenart der Dörfer und Siedlungen wird nicht geteilt, da bestehende Wegeverbindungen aufrecht erhalten werden.

B 190 n

Die Haupt- und Teilvarianten der B 190 n unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Ländlichen Raum nicht erheblich. Den negativen Auswirkungen durch Beeinträchtigung des ländlichen und landschaftstypischen Charakters des betroffenen Raums stehen jeweils die positiven Auswirkungen der verbesserten Verkehrsinfrastrukturausstattung gegenüber.

Weil der Ländliche Raum stark mit der Siedlungsentwicklung und dem zentralörtlichen System korreliert, siehe hierzu auch die Ausführungen unter 3.3.4 (Siedlungsentwicklung) und unter 3.3.5 (Zentrale Orte, zentralörtliche Funktionen). Mit der Autobahn A 39 und der B 190 n überwiegen die positiven raumbedeutsamen Auswirkungen auf den Ländlichen Raum.

Gesamtbewertung

Das Vorhaben hat eine mittlere Bedeutung für die Entwicklung der Ländlichen Räume, weil für die Ländlichen Räume neben der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse eine ganze Reihe weiterer Entwicklungsziele gelten.

In der Gesamtbewertung müssen positive und negative Aspekte zusammen gefasst werden. Es sind dann sowohl für die Westvariante, als auch für die Ostvariante leicht positive Wirkungen anzunehmen, die sich vor allem durch die Verbesserung der Verkehrsanbindung und –erschließung ergeben.

3.3.3 Ordnungsräume

3.3.3.1 Programmaussagen

Die Ordnungsräume sind in ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu stabilisieren und so zu entwickeln, dass sie

- als wirtschaftliche Leistungszentren ihre überregionale Bedeutung behalten und im nationalen und internationalen Wettbewerb mit anderen Wirtschaftsräumen eine konkurrenzfähige Position erreichen,
- ihre überregionale Anziehungskraft zur Bindung von Arbeitsplätzen und Arbeitskräften sichern und verbessern. (B 4 01)

In Ordnungsräumen sind insbesondere solche Maßnahmen vorrangig durchzuführen, die

- die Leistungsfähigkeit der Ober- und Mittelzentren als Wirtschafts- und Dienstleistungszentren erhalten und verbessern,
- für die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen - auch über die Ordnungsräume hinaus - sowie für die Sicherung und Schaffung zukunftsbeständiger Arbeitsplätze wesentliche Bedeutung haben
- der Sicherung und Entwicklung des Freiraumes und der Erhaltung oder Schaffung eines angemessenen Freiflächenanteils dienen,
- der umwelt- und sozialverträglichen Nutzung von gewerblichen Bauflächen und der Schaffung von geeigneten Standortvoraussetzungen, insbesondere für Klein- und Mittelbetriebe, in den vom Strukturwandel besonders betroffenen Oberzentren dienen. (C 1.4 01)

In den Metropolregionen . . . Hamburg und . . . sollen die Innovationsfähigkeit und internationale Wettbewerbsfähigkeit, die internationalen Verkehrs- und Kommunikationsknotenpunkte, die Arbeitsmarktschwerpunkte und die Zentren der Wissenschaft, Bildung und Kultur gestärkt werden. In den Metropolregionen sollen dazu gemeinsame Entwicklungsstrategien erarbeitet werden; in den Metropolregionen Hamburg . . . sollen dazu verbindliche, landesgrenzenübergreifende Regelungen geschaffen werden. Die Vernetzung der Metropolregionen mit den übrigen Teilräumen des Landes soll ausgebaut und optimiert werden. . (LROP – Entwurf 2006 – 1.1 [05])

Nach dem LROP umfasst der Ordnungsraum Hamburg/Lüneburg im Landkreis Lüneburg folgende Gemeinden/Samtgemeinden: Adendorf, Bardowick, Gellersen, Ilmenau, Lüneburg, Ostheide und Scharnebeck. Das Oberzentrum Lüneburg bildet als Knotenpunkt der Verkehrsachsen Autobahn A 250 und DB-Strecken den Kristallisierungspunkt für die regionale Streckenentwicklung im Ordnungsraum. (RROP Landkreis Lüneburg D 1.4 01)

. . . Im Verbandsgebiet gehören dazu die kreisfreien Städte Braunschweig, . . . und Wolfsburg (oberzentraler Bereich); in den Landkreisen folgende Städte und Gemeinden: Landkreis Gifhorn: Samtgemeinde Brome, Stadt Gifhorn, . . . Gemeinde Sassenburg, Samtgemeinde Boldecker Land. . . (RROP ZGB D 1.4 03)

3.3.3.2 Darstellung der Auswirkungen

Durch den Bau der Autobahn könnte die Forderung des LROP nach Sicherung und Entwicklung der Freiräume und der Erhaltung bzw. Schaffung von angemessenen Freiraumanteilen in einigen Bereichen gestört werden.

Die Leistungsfähigkeit der in den Ordnungsräumen liegenden zentralen Orte wird durch ihre bessere Einbindung in das übergeordnete Straßennetz gestärkt.

Die B 190 n berührt keine Ordnungsräume.

3.3.3.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Im Ordnungsraum Hamburg/Lüneburg sind im Landkreis Lüneburg durch das Vorhaben die Gemeinden / Samtgemeinden Adendorf, Bardowick, Gellersen, Ilmenau, Lüneburg, Ostheide und Scharnebeck betroffen. Während die Samtgemeinden Bardowick, Ilmenau und Gellersen durch den Untersuchungskorridor der Westvariante betroffen sind, liegen die Stadt Lüneburg, die Gemeinde Adendorf und die Samtgemeinde Ostheide im Verlauf der Untersuchungskorridore der Vorzugsvariante und der östlichen Untervarianten. Die Samtgemeinden Scharnebeck und Ilmenau werden vom Untersuchungskorridor der Vorzugsvariante nur randlich betroffen.

Der Landkreis Uelzen liegt außerhalb des Ordnungsraumes Hamburg/Lüneburg.

Der Landkreis Gifhorn liegt im Verbandsgebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig mit der Stadt Gifhorn, der Gemeinde Sassenburg und den Samtgemeinden Brome und Boldecker Land im Ordnungsraum. Die Stadt Gifhorn und die Gemeinde Sassenburg befinden sich dabei im Untersuchungskorridor der Westvariante.

Für die Ordnungsräume gelten die zeitlich und räumlich eng begrenzten geringen Auswirkungen während der Bauphase analog zum Ländlichen Raum.

Die im LROP geforderte Stabilisierung und Entwicklung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Ordnungsräume, um die überregionale Bedeutung als wirtschaftliche Leistungszentren im nationalen und internationalen Wettbewerb erhalten zu können, wird mit einer Autobahnbindung unzweifelhaft unterstützt.

Zu den ferner geforderten Maßnahmen, die die Leistungsfähigkeit der Ober- und Mittelpunkte als Wirtschafts- und Dienstleistungszentren erhalten und verbessern, ist ebenfalls der Bau einer Autobahn zu rechnen.

Im Entwurf des LROP wird u.a. der Ausbau und die Optimierung der Vernetzung der Metropolregionen mit den übrigen Teilläufen des Landes gefordert. Der Bau einer Autobahn unterstützt diese Forderung durch die Verbesserung der Raumerschließung und die Verbesserung des Güter austausches nachhaltig.

Die Ostvarianten der A 39 und insbesondere die Vorzugsvariante mit der Führung über die bestehende Ostumgehung von Lüneburg im Zuge der B 4 minimieren die Eingriffe in den Freiraum am besten.

Im Ordnungsraum sind die Wechselwirkungen mit der Siedlungsentwicklung und dem zentralörtlichen System stark ausgeprägt. Siehe deshalb hierzu auch die Ausführungen unter 3.3.4 (Siedlungsentwicklung) und unter 3.3.5 (Zentrale Orte, zentralörtliche Funktionen). Die Programmaussagen des LROP zum Aspekt Ordnungsraum werden durch das Vorhaben weitestgehend unterstützt.

Gesamtbewertung

Für die Entwicklung der Ordnungsräume hat das Vorhaben eine mittlere Bedeutung, weil die betroffenen Ordnungsräume bereits über relativ gute Verkehrsanbindungen verfügen.

Obwohl die Ostvariante etwas weniger in den Freiraum eingreift und damit einem wichtigen für die Ordnungsräume geltenden Ziel entgegen kommt, ist der Unterschied der Varianten in Bezug auf Entwicklung und Belastung der Ordnungsräume nicht so deutlich, dass den Varianten ein unterschiedliches Gewicht zugemessen werden kann. Sowohl West-, als auch Ostvariante ist insgesamt gesehen eine leicht positive Wirkung für die Entwicklung der Ordnungsräume zuzumessen.

3.3.4 Siedlungsentwicklung, Wohnen, Schutz siedlungsbezogener Freiräume

3.3.4.1 Programmaussagen

Die Siedlungsentwicklung der Städte und Gemeinden ist so zu gestalten, dass ihre besondere Eigenart erhalten bleibt. Insbesondere gewachsene, das Orts- und Landschaftsbild oder die Lebensweise der Einwohner prägende Strukturen sind zu erhalten und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Erfordernisse weiterzuentwickeln. (C 1.5 01)

Der landesweite Freiraumverbund ist zur Erfüllung seiner vielfältigen Funktionen insbesondere bei der Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen, dem Erhalt der Kulturlandschaften, der landschaftsgebundenen Erholung sowie der Land- und Forstwirtschaft weiter zu entwickeln. Die Funktionsvielfalt der Freiräume ist zu erhalten. . (LROP – Entwurf 2006 – 3.1.1 [01])

Die weitere Inanspruchnahme von Freiräumen für die Siedlungsentwicklung, den Ausbau von Verkehrswegen und sonstigen Infrastruktureinrichtungen ist zu minimieren. Bei der Planung von raumbedeutsamen Nutzungen im Außenbereich sind möglichst große unzerschnittene und von Lärm unbeeinträchtigte Räume zu erhalten, naturbetonte Bereiche auszusparen und die Flächenansprüche und die über die direkt beanspruchte Fläche hinausgehenden Auswirkungen der Nutzung zu minimieren. (LROP – Entwurf 2006 – 3.1.1 [02])

Charakteristische Ortsbilder sind zu erhalten. . . Typische Übergänge von bebauten Ortslagen zur Landschaft sind zu erhalten bzw. bei abschließenden Siedlungserweiterungen zu berücksichtigen. . (RROP ZGB D 1.5 01)

...Freiräume sind nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für Bebauung jeglicher Art in Anspruch zu nehmen. Insbesondere sind auch ökologisch- und erholungswirksame Freiflächen im Siedlungsbereich mit Verbindung zur freien Landschaft, in funktional ausreichendem Umfang dauerhaft vor Überbauung und Zertrennung sichern und zu entwickeln. . . (RROP ZGB D 1.5 02)

Siedlungsbezogene Freiräume mit besonderen ökonomischen, ökologischen oder sozialen Funktionen, insbesondere für die großräumige ökologische Vernetzung, als klimaökologisch bedeutsamer Freiraum, zur ortsübergreifenden Gliederung des Siedlungsraums und zur wohnungs- und siedlungsnahen Erholungsnutzung sind zu sichern und zu entwickeln. In der Zeichnerischen Darstellung sind sie als „Vorranggebiete Freiraumfunktionen“ festgelegt. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen müssen mit der vorrangigen Freiraumfunktion vereinbar sein. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.2 [4])

Unter Beachtung der standörtlichen Voraussetzungen sollen in den Gemeinden, insbesondere an den zentralörtlichen Standorten wohnnahe Arbeits- und Ausbildungsplätze gesichert und – soweit möglich – geschaffen werden. (RROP LK Lüneburg D 1.5 05)

Den unterschiedlichen Erfordernissen der räumlichen Struktur des Landes und seiner Teilräume entsprechend, sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festzulegen:

- Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Erholung“ innerhalb von Gemeinden, wenn die natürliche Eignung der umgebenden Landschaft für Erholung und Freizeit, die Umweltqualität, die Ausstattung mit Erholungsinfrastruktur sowie das kulturelle Angebot vorhanden und zu sichern sowie weiterzuentwickeln sind.
- Erholungsstandorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“ innerhalb von Gemeinden mit herausragender Fremdenverkehrsbedeutung, wenn Einrichtungen des Fremdenverkehrs besonders gesichert, räumlich konzentriert und entwickelt werden sollen. An diesen Standorten sollen andere Nutzungen frühzeitig mit dem Fremdenverkehr so in Einklang gebracht werden, dass sie langfristig die Sicherung und Entwicklung des Fremdenverkehrs unterstützen.
- „Vorranggebiete für Freiraumfunktionen“ in und zwischen dicht besiedelten und stark beanspruchten Gebieten von Ordnungsräumen.
- Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Ländliche Siedlung“ innerhalb von Ordnungsräumen, wenn diese überwiegend landwirtschaftlich geprägt und vorrangig als ländliche Wohn-, Betriebs- und Produktionsstandorte gesichert werden sollen. (C 1.5 07)

Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Ländliche Siedlung“ sind: Barförde, Dachtmissen, Dahlem, Lemgrabe, Mechtersen, Nutzfelde, Oerzen und Süttorf, Barnstedt, Gienau, Gifkendorf, Heiligenthal, Kolkhagen, Neestahl, Oldendorf/Göhrde, Pommoissel, Radenbeck, Wendhausen und Wennekath. (RROP Landkreis Lüneburg D 1.5 10)

Die Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung bzw. Tourismus erfolgen unter Kapitel 3.4.13.

Zu Mensch „Wohnen“ und Mensch „Erholen“ siehe unter 4.2.1.2 und 4.2.2.2

Die Darstellung und Bewertung der unzerschnittenen Räume findet sich unter 4.8.

3.3.4.2 Darstellung der Auswirkungen

Baubedingte Auswirkungen

Potenziell baubedingte Projektwirkungen sind u.a. die Flächeninanspruchnahme durch Baustreifen, Baustelleneinrichtungen, Schadstoffemissionen und Lärmemissionen durch Baumaschinen und Baustellenverkehr sowie Trennwirkungen und Zerschneidungen.

Anlage- und Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch die Fahrbahn mit Böschung kommt es in einigen Siedlungsbereichen zum Verlust von Siedlungsflächen, zur Zerschneidung siedlungsnaher Freiräume und zur Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch Verlärung und Schadstoffemissionen. Hinzu kommen visuelle Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräumen (höhengleiche oder Dammlage).

3.3.4.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Während der Bauphase sind aufgrund der relativ engen zeitlichen Begrenzung und der Strukturierung in mehrere räumlich abgegrenzte Bauabschnitte keine nachhaltigen negativen raumbedeutsamen Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung, das Wohnen und die siedlungsbezogenen Freiräume zu erwarten.

In der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) hat der Vorhabenträger die Betroffenheit der Siedlungs- /Entwicklungsachsen durch die jeweiligen Korridore davon abhängig gemacht, wie häufig oder wie lang ein zu betrachtender Korridor auf einer Siedlungs- /Entwicklungsachse liegt oder der Verlauf eines Korridors der entsprechenden raumordnerischen Zielsetzung (Verbindung der Zentralen Orte auf einer Siedlungs- /Entwicklungsachse) entspricht. Er kommt zu dem Schluss, dass für den Korridor 8 (neben 3 und 7) die relativ höchste großräumige Betroffenheit gilt. Diese Korridore folgen weitgehend der überregionalen Siedlungs- /Entwicklungsachse zwischen Hamburg – Winsen – Lüneburg und Uelzen mit der Anbindung der Zentralen Orte Bienenbüttel und Bad Bevensen. Beim Korridor 9 (neben 1 und 2) sind nur einzelne Abschnitte in jeweils geringem Umfang betroffen. Die RVU kommt zu dem Ergebnis, dass der Korridor 8 (neben den östlichen Korridoren 3, 4 und 7 sowie teilw. Korridor 5) in größeren Bereichen dem Verlauf von in den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise Lüneburg und Uelzen dargestellten Siedlungs-/Entwicklungsachsen entspricht und deshalb die raumordnerische Zielsetzung fördert.

Zu dem Aspekt der siedlungsbezogenen Gebiete für Freiraumfunktionen ist anzumerken, dass in den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise Lüneburg und Uelzen keine Gebiete für Freiraumfunktionen ausgewiesen sind. Die in dem Regionalen Raumordnungsprogramm für den Zweckverband Großraum Braunschweig ausgewiesenen Vorranggebiete für Freiraumfunktionen befinden sich südöstlich von Gifhorn und südlich von

Wolfsburg und liegen in einer Entfernung zur Vorzugsvariante, bei der von keiner Betroffenheit durch die BAB A 39 auszugehen ist.

B 190 n

Die nördliche Hauptvariante der B 190 n (Vorzugsvariante) greift aufgrund ihrer etwas geringeren Länge und ihrer relativ siedlungsferneren Führung am wenigsten in die Siedlungsstrukturen und in die mögliche Siedlungsentwicklung ein. Die nördliche Variante bewirkt als einzige keinen Verlust von Siedlungsflächen und greift mit 3,1 km nur relativ geringfügig in das siedlungsnahe Wohnumfeld ein. Die nächst günstigere Variante in dieser Hinsicht ist die südlichste Variante mit einer Zerschneidungslänge von 8,7 km. Hauptnachteil der Nordvariante ist die Inanspruchnahme von 0,6 ha eines Freizeitparks südöstlich von Breitenhees.

Teilvariante B 190 n/5.1 hat wegen ihrer sehr kurzen Führung die geringsten Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur und die Freiräume. Die beiden anderen Teilvarianten sind durch ihre größere Zerschneidungslänge und größeren Verlärmmungsräume als deutlich schlechter zu bewerten.

Gesamtbewertung

Das Vorhaben hat für die Siedlungsentwicklung und den Freiraumschutz aufgrund der unvermeidlichen Eingriffe, die mit dem Bau einer Autobahn und einer Bundesstraße verbunden sind, eine hohe Bedeutung.

Da die Teilespekte zur Siedlungsentwicklung und zu den Freiräumen unter anderen Teilkapiteln im Einzelnen behandelt werden, wird hier nur auf die großräumigen Aspekte eingegangen.

Aufgrund der erheblich kürzeren Trassenführung der Ostvariante greift sie im Verbund mit der B 190 n/1 geringer in die Siedlungsentwicklung und in den Freiraum ein als die Westvariante. Dazu trägt bei, dass die Ostvariante im Raum Lüneburg auf den bereits bestehenden Trassen der A 250 und der Ostumgehung von Lüneburg im Zuge der B 4 geführt wird.

3.3.5 Zentrale Orte, zentralörtliche Funktionen, Standorte mit bes. Funktionen

3.3.5.1 Programmaussagen

Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist auf das zentralörtliche System auszurichten. Zentrale Orte sind als Standorte innerhalb der Gemeinden mit zentralörtlichen Funktionen festzulegen und so zu bestimmen, dass in allen Teilen des Landes die zentralen Einrichtungen entsprechend dem Bedarf in zumutbarer Entfernung angeboten werden. (B 6 01)

Es ist von folgender zentralörtlicher Stufung auszugehen: Oberzentren, Mittelzentren, Grundzentren. Oberzentren sind... Lüneburg, Wolfsburg...(B 6 02)

Oberzentren sind in den Städten . . . Celle, Lüneburg und Wolfsburg. (LROP – Entwurf 2006 – 2.2 [04])

Mittelzentren sind: ...Uelzen, Gifhorn, Wittingen...(C1.6 01) und (D 1.6 01 jeweils RROP Lüneburg, Uelzen und Zweckverband Großraum Braunschweig)

Mittelzentren sind in den Städten . . . Uelzen, Gifhorn, Wittingen, . . . (LROP – Entwurf 2006 – 2.2 [05])

Die Standorte der Grundzentren sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festzulegen. (C 1.6 02)

Zentrale Orte sind Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren. Die Funktionen der Ober-, Mittel- und Grundzentren sind zum Erhalt einer dauerhaften und ausgewogenen Siedlungs- und Versorgungsstruktur in allen Landesteilen zu sichern und zu entwickeln. (LROP – Entwurf 2006 – 2.2 [01])

Die zentralörtliche Aufgabe eines Grundzentrums nehmen im Landkreis Uelzen die Gemeinden Bad Bevensen, Bienenbüttel, Bad Bodenteich, Ebstorf, Rosche, Suderburg und Wrestedt (RROP LK Uelzen D 1.6 02), im Landkreis Lüneburg Adendorf, Amelinghausen, Bardowick, Barendorf, Bleckede, Dahlenburg, Embsen/Melbeck, Neetze, Neuhaus, Reppenstedt und Scharnebeck (RROP LK Lüneburg D 1.6 02) wahr.

Ergänzende Funktionen haben im Landkreis Lüneburg: Brietlingen, Handorf, Hohnstorf, Kaarßen, Kirchgellersen, Radbruch, Rullstorf, Tripkau und Vögelsen. (RROP LK Lüneburg D 1.6 03)

Unterhalb der grundzentralen Ebene sollen folgende Standorte grundzentrale Teifunktionen übernehmen: Suhlendorf, Wieren und Wriedel. (RROP LK Uelzen D 1.6 03)

Als Standorte mit der „Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten“ sind im Landkreis Uelzen festgelegt: Uelzen, Bad Bevensen, Bienenbüttel, Bad Bodenteich, Ebstorf, Rosche, Suderburg und Wrestedt. (RROP LK Uelzen D 1.6 06). Im Landkreis Lüneburg sind dies Adendorf, Bardowick und Reppenstedt. (RROP LK Lüneburg D 1.6 05).

Als Standorte mit der „Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ sind im Landkreis Uelzen festgelegt: Uelzen, Bad Bevensen, Bienenbüttel, Bad Bodenteich, Ebstorf, Suderburg, Suhlendorf und Wieren. (RROP LK Uelzen D 1.6 07).

„Schwerpunktaufgaben für die Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ haben im Landkreis Lüneburg die Grundzentren Adendorf, Bardowick und Scharnebeck sowie die Standorte Bahnhof Melbeck (Gemeinden Embsen und Melbeck) und Vastorf aufgrund besonderer Standortvorteile in der Nachbarschaft zum Oberzentrum Lüneburg erhalten. (RROP LK Lüneburg D 1.6 05)

Darüber hinaus haben die „Schwerpunktaufgabe für die Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ aufgrund einer regionalen Sondersituation die Grundzentren Bleckede, Dahlenburg und Neuhaus erhalten. (RROP LK Lüneburg D 1.6 05)

Als Standorte mit der „Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten und Arbeitsstätten“ sind festgelegt ...die Mittelzentren mit Oberzentraler Teilfunktion ...Wolfsburg, sowie die Mittelzentren Gifhorn....und Wittingen.

Grundzentren im Verflechtungsbereich von Ober- oder Mittelzentren sind im Landkreis Gifhorn die Ortsteile Brome und Hankensbüttel sowie die Gemeinden Isenbüttel und Weyhausen. (RROP ZGB D 1.5 03)

Mittelzentren sind . . . Gifhorn, . . . und Wittingen. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.1.1 [6])

Standorte der Grundzentren sind im Landkreis Gifhorn: die Ortsteile Brome, Hankensbüttel . . . Wesendorf, und Weyhausen. Aufgrund der funktionalen und städtebaulichen Verflechtungen gehören zum Grundzentrum Brome die Ortsteile Brome und Altendorf. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.1.1 [6])

Die Standorte der Grund-, Mittel- und Oberzentren sind räumlich funktional abschließend abgewogen und in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.1.1 [8])

Unterhalb der grundzentralen Ebene sollen folgende Ortsteile/Ortschaften grundzentrale Teilfunktionen übernehmen: Landkreis Gifhorn: . . . Groß Oesingen, Rühen, Steinhorst, Wahrenholz... (RROP ZGB D 1.6 03)

3.3.5.2 Darstellung der Auswirkungen

Alle Auswirkungen sind in der Regel sachgebietsübergreifend sowie zeitlich und räumlich so weit verzweigt, dass sie nicht exakt bestimmbar sind. Es kann nicht generell von einer gleichmäßig verteilten Wirkung im Raum ausgegangen werden. So reduzieren sich die direkten Auswirkungen mit zunehmender Entfernung vom konkreten Trassenverlauf. Die Folgewirkungen hingegen erstrecken sich weit reichend auf einen größeren Raum.

Zur Darstellung der Auswirkungen hat der Vorhabenträger in der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) alle im Suchraum befindlichen Zentralen Orte und Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen aufgelistet. Zur Einstufung der Erheblichkeit wird in der RVU davon ausgegangen, dass bei diesen Gemeinden hinsichtlich des Aspektes Anbindung und Erschließung Auswirkungen bis zu 5 km Entfernung (Luftlinie) zur nächsten Anschlussstelle angenommen werden. Zur Differenzierung der Varianten wird die Anzahl der deutlich besser angebundenen Grundzentren bzw. Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen herangezogen.

Wenn durch das Vorhaben die Anbindung der Städte und Gemeinden mit zentralörtlicher Funktion und der Gemeinden mit den Schwerpunktaufgaben für die Sicherung und Entwicklung von „Wohnstätten“ und „Arbeitsstätten“ an

das überregionale Straßennetz verbessert wird, wird dies in der Raumverträglichkeitsuntersuchung als fördernd angesehen. Werden vorhandene und geplante Siedlungsflächen eines zentralen Ortes innerhalb eines „Wirkkorridors“ von 1 km Breite in Bezug zur Trassenvariante in Anspruch genommen, so wird dieser Aspekt der Zerschneidung als hemmend gesehen.

3.3.5.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Der Vorhabenträger hat die Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) um zwei Korridore erweitert, wobei der Korridor 8 entsprechend der Vorzugsvariante verläuft und der Korridor 9 den Verlauf der Westtrasse darstellt.

Von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sind neben den beiden Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg die Mittelzentren Uelzen, Gifhorn und Wittingen. Die für den Korridor 8 negativ angeführten stark hemmenden Zerschneidungswirkungen auf das Oberzentrum Lüneburg relativieren sich durch die Mitnutzung bzw. den Ausbau der bestehenden Ostumgehung und führen zu einer Minimierung des Nachteils von Korridor 8 gegenüber dem Korridor 9 in Bezug auf diesen Belang. Diese Bewertung ist auch in Kenntnis der Stellungnahme der Stadt Lüneburg aufrecht zu erhalten, weil die Autobahn im Bereich der Stadt Lüneburg nach den Verkehrsprognosen noch keine Überlastung aufweist, die Anschlussstellendichte durch entsprechende verkehrstechnische Maßnahmen beherrscht werden kann und weil durch die A 39 keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das nach geordnete Straßennetz in der Stadt Lüneburg zu erwarten sind.

Nach Aussage der RVU ist eine weitere Differenzierung der Varianten vor allem durch die zu erwartenden Wirkungen bei der Zahl der deutlich besser angebundenen Grundzentren, den Orten mit grundzentraler Teilfunktion und den Orten mit besonderen Gemeindefunktionen möglich. Ausgehend von den Annahmen des Vorhabenträgers, erfahren folgende Grundzentren und Gemeinden mit den Schwerpunktaufgaben für die Sicherung und Entwicklung von „Wohnstätten“ und „Arbeitsstätten“ eine verbesserte Anbindung und Erschließung:

Im Verlauf der Vorzugstrasse (GP 1-46/2, Korridor 8) sind dies im Landkreis Lüneburg Barendorf, Scharnebeck, Neetze, im Landkreis Uelzen Bad Bevensen, Wieren, Bad Bodenteich, und im Landkreis Gifhorn Hankensbüttel und Weyhausen. Obwohl die Gemeinden Bardowick, Adendorf und Reppenstedt innerhalb dieses 5-km-Radius liegen, wurden sie nicht in die Aufstellung übernommen, da bereits eine gute Anbindung an die vorhandene BAB A 250 besteht und die geplante A 39 keine signifikante Verbesserung bringt.

Im Verlauf der „Westtrasse“ (GP 1-46/1, Korridor 9) sind dies im Landkreis Lüneburg Amelinghausen, im Landkreis Uelzen Ebstorf, Suderburg und Wrestedt.

Vergleicht man die Vorzugstrasse mit der „Westtrasse“, so wird deutlich, dass im Verlauf der Vorzugsvariante erheblich mehr Gemeinden mit zentralörtlichen

Funktionen und Schwerpunktaufgaben eine verbesserte Anbindung und Erschließung erhalten und somit eine Stärkung der zentralörtlichen Funktion bzw. der jeweiligen Schwerpunktaufgaben erfolgt.

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass hinsichtlich der Erfüllung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zum Faktor Besondere Gemeindefunktionen die stärksten positiven Effekte für den Korridor 8 (neben 1, 3 und 7) und die geringsten negativen Effekte ebenfalls für den Korridor 8 (neben 2, 3 und 4) zu erwarten sind.

Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt die im Rahmen der Beteiligung geforderte gesonderte Betrachtung der Trassen zwischen den Gelenkpunkten 1 und 18. Im westlichen Verlauf der Trasse bis zum Gelenkpunkt 18 befinden sich in der angenommenen Erreichbarkeit die Grundzentren und Gemeinden mit Schwerpunktaufgaben Amelinghausen, Bad Bevensen und Ebstorf. Im Verlauf der Vorzugsvariante bis zum Gelenkpunkt 18 sind dies Scharnebeck, Barendorf, Neetze und Bad Bevensen.

B 190 n

Da die südlich liegenden Haupttrassen der B 190 n das Mittelzentrum Wittingen und das Grundzentrum Hankensbüttel besser in die Querspanne zwischen A 14 und A 39 einbinden, entsprechen sie kleinräumig gesehen besser den Zielen zur Förderung des zentralörtlichen Systems. Die Nordvariante hat dagegen den Vorzug der zügigeren Verknüpfung von A 14, A 39 und dem weiter westliche gelegenen Straßennetz (B 4, B 191).

Die Teilvarianten der B 190 n sind wegen ihrer Nähe zum Mittelzentrum Wittingen ebenfalls gut geeignet, die zentralörtlichen Strukturen zu stärken.

Gesamtbewertung

Das Vorhaben hat eine hohe Bedeutung für die Entwicklung und Stärkung der zentralörtlichen Strukturen und die Standorte mit besonderen Funktionen.

Da die zentralörtliche Struktur stark mit der Raumstruktur korreliert, sind die Auswirkungen des Vorhabens sehr ähnlich. Auch wenn man für die östliche Trassenführung negative Auswirkungen für Lüneburg einbezieht, ergeben sich für diese Trassenführung im Verbund mit der B 190 n/4 aufgrund der Nähe zu den Mittel- und Oberzentren und mehreren bedeutenden Grundzentren sowie der kurzen Trassenführung und damit der relativ kurzen Verbindung dieser zentralen Orte erhebliche positive Wirkungen bei der Verwirklichung des Vorhabens. Insbesondere sind dabei die positiven Wirkungen für die weiter östlich liegenden Mittelzentren Lüchow und Salzwedel einzubeziehen.

Solche Wirkungen können einer Westtrasse ebenfalls zugebilligt werden. Wegen der umwegigen Trassenführung und der von einigen bedeutsamen Zentralen Orten, wie Lüneburg und Bad Bevensen abgesetzten Trassenführung, werden einer Westvariante zusammen mit der Teilvariante B 190 n/4.1 etwas geringere positive Wirkungen für die Stärkung der zentralörtlichen Strukturen beigemessen.

3.3.6 Naturräume

3.3.6.1 Programmaussagen

In den Naturräumen sind die typischen, naturbetonten Ökosysteme in einer solchen Größenordnung, Verteilung im Raum und Vernetzung zu sichern, dass darin die charakteristischen Pflanzen- und Tierarten und -gesellschaften in langfristig überlebensfähiger Population bestehen können und die Eigenart und volle natürliche Leistungskraft des Naturraumes gewahrt bleiben oder wiederhergestellt werden. (C 1.7 01)

In Naturräumen mit intensiver Fremdenverkehrsnutzung ist im Hinblick auf die begrenzte Belastbarkeit der Ökosysteme eine stärkere Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes erforderlich; dieses gilt insbesondere für Teilbereiche der Räume

- . . .
- Lüneburger Heide und Wendland...
- Weser-Aller-Flachland...(C 1.7 02)

Für die Naturräume gelten folgende Ziele:

Naturraum „Lüneburger Heide und Wendland“

Im westlichen Bereich dieses Naturraumes der Lüneburger Heide haben besondere Priorität

- die Erhaltung der Sandheiden und -magerrasen
- der Schutz der naturnahen Heidebäche und -flüsse
- der Schutz der naturnahen Hochmoore und Moorheiden, insbesondere der quelligen Heidemoore
- der Schutz der Quellsümpfe, der nährstoffarmen Weiher und Teiche
- der Schutz der naturnahen Laubwälder
- die Umwandlung von Teilen der ausgedehnten Kiefernforsten in naturnahe Wälder. (C 1.7 03 03.5)

Naturraum „Weser-Aller-Flachland“

Im westlichen Teil des Weser-Aller-Flachlandes sind vorrangig schützenswert

- die Erlen- und Birkenbruchwälder
- die Flüsse einschließlich ihrer Altwässer
- die naturnahen Hochmoore einschließlich der regenerierenden Torfstichgebiete.

Im stärker kontinental geprägten, östlichen Teil dieses Naturraumes sind vorrangige Ziele der Schutz und die Entwicklung

- der Erlen- und Birkenbruchwälder sowie der Feuchtwiesen, insbesondere im Bereich des Drömlings,
- der naturnahen großflächigen Wälder, u.a. der Eichen-Hainbuchenwälder mittlerer Standorte. (C 1.7 03 03.6)

Für den Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt und das Landschaftsbild wertvolle Gebiete und Landschaftsbestandteile sind zu erhalten und zu entwickeln. (LROP – Entwurf 2006 – 3.1.2 [01])

Der Planungsraum liegt vollständig im Naturraum „Lüneburger Heide und Wendland“. Besondere Priorität haben der Erhalt der Sandheide bzw. deren Wiederherstellung, der Schutz des Fließgewässersystems der Ilmenau und der Erhalt der in der freien Landschaft vorhandenen Kleinstrukturen. (RROP LK Uelzen D 1.7 01)

Die verbliebenen Heideflächen sind zu schützen und zu pflegen. Ihre Erweiterung ist anzustreben. Außerhalb der Waldgebiete kommt den Feldgehölzen (z.B. Baumreihen, Einzelbäume, Hecken) große Bedeutung für die ökologische Vernetzung und das Bild der Landschaft zu. Vegetationsformen dieser Art sind zu erhalten, zu pflegen und je nach Landschaftscharakter durch Neuanpflanzungen zu ergänzen. (RROP LK Lüneburg D 1.7 02)

3.3.6.2 Darstellung und Bewertung der Auswirkungen

A 39

Die Varianten der A 39 verlaufen fast nur im Naturraum „Lüneburger Heide und Wendland“ und im Südteil auf einem kurzen Teilstück im Naturraum „Weser-Aller-Flachland“. Die Darstellung und die Bewertung der möglichen Auswirkungen auf die Biotoptypen der betroffenen Naturräume findet in den Kapiteln 3.3.10 (Naturschutz und Landschaftspflege) 3.3.11 (Bodenschutz), 3.3.12 (Gewässerschutz), 3.4.3 (Forstwirtschaft), 4.3 (Schutzgut Pflanzen), 4.4 (Schutzgut Tiere), 4.5 (Schutzgut Boden) 4.6 (Schutzgut Wasser), 4.7 (Schutzgut Luft, Klima) und 4.8 (Schutzgut Landschaft) statt.

Die für den Naturraum Lüneburger Heide prioritären Biotoptypen werden von den Varianten der A 39 nur in geringem Umfang in Anspruch genommen. Da die Hauptvariante Ost weniger in naturbetonte Bereiche und in Erholungsräume eingreift, ist sie besser als die Hauptvariante West mit dem Naturraum Lüneburger Heide vereinbar.

B 190 n

Alle 5 Hauptvarianten verlaufen im Naturraum „Lüneburger Heide und Wendland“ und greifen in einem Umfang von rd. 18 ha (B 190 n/2) bis rd. 36 ha (B 190 n/5) in Biotope durch Flächenbeanspruchung und betriebsbedingte Nährstoffanreicherung ein. Nur bei einem kleinen Teil dieser Biotope handelt es sich dabei um Biotoptypen, die für diesen Naturraum Priorität haben. Dabei handelt es sich um Eingriffe in artenarmen Heide- und Magerrasen (südöstlich Schmölau, Sachsen-Anhalt), naturnahe Laubwälder (nordwestlich Bokel am Stapelberg und östlich Waddekath, Sachsen-Anhalt), Sand-/Silikat-Zwergstrauchheiden (nördlich Repke). Da die Teilvarianten Teile der Hauptvarianten sind, gelten die Aussagen für die Hauptvarianten in geringerem Umfang auch für die Teilvarianten.

Da es sich in allen Fällen um geringe Flächeninanspruchnahmen handelt, besteht über die Einstellung dieser Inanspruchnahmen im Abschnitt 4.3.2 hinaus keine Entscheidungserheblichkeit.

Gesamtbewertung

Da es sich bei den beiden betroffenen Naturräumen um sehr großräumige Gebiete handelt, kommt dem Vorhaben trotz seiner Eingriffstiefe nur eine mittlere Bedeutung zu. Im Einzelnen werden Eingriffe in Biotope im Kapitel 4.3 behandelt.

Alle Varianten beeinträchtigen die durchfahrenen Naturräume erheblich. Die für die Naturräume spezifischen Biotoptypen werden dabei allerdings nur in geringem Umfang beeinträchtigt. Aufgrund der relativ langen Führung durch einen bisher wenig belasteten Naturraum sind die negativen Auswirkungen durch die Weststrasse als sehr hoch zu bewerten. Die negativen Auswirkungen der Oststrasse sind etwas weniger schwerwiegend. Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten bei der Oststrasse sind dabei nicht in erheblichem Umfang gegeben.

3.3.7 Vorranggebiete und Vorrangstandorte

3.3.7.1 Programmaussagen

Als Gebiete oder Standorte, die auf Grund raumstruktureller Erfordernisse eine Aufgabe vorrangig vor anderen Aufgaben zu erfüllen haben, sind festzulegen: Vorranggebiete

- für Rohstoffgewinnung,
- ...
- für Erholung,
- für Natur und Landschaft,
- für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung,
- für Freiraumfunktionen,
- für Trinkwassergewinnung,
- für Siedlungsentwicklung,
- Vorranggebiete für Hochwasserschutz,
- Vorrangstandorte für Ver- und Entsorgungsanlagen... (B 1.8 01)

In diesen Gebieten und an diesen Standorten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der jeweils festgelegten vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein; dieses gilt auch für räumliche Entwicklungen in der näheren Umgebung. (B 8 02)

Die Vorranggebiete für Rohstoffgewinnung, Natur und Landschaft, Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung, Trinkwassergewinnung und hafenorientierte industrielle Anlagen, sind in der Zeichnerischen Darstellung generalisiert festgelegt. Sie sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen räumlich näher festzulegen und um weitere für die Entwicklung des Landes bzw. für die Entwicklung der regionalen Planungsräume bedeutsame Vorranggebiete nach Ziffer B 8.01 des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen - Teil I - (LROP I) zu ergänzen. (C 1.8 01)

Eine Überlagerung von Vorranggebieten für Trinkwassergewinnung mit anderen Vorranggebieten, Vorrangstandorten oder Verkehrswegen ist nur

dann möglich, wenn der Vorrang der Trinkwassergewinnung dadurch nicht beeinträchtigt wird. (C 1.8 05)

In der Zeichnerischen Darstellung werden Vorranggebiete für Natur und Landschaft, ruhige Erholung in Natur und Landschaft und Trinkwassergewinnung festgelegt. (RROP LK Uelzen D 1.8 01)

In der Zeichnerischen Darstellung werden Vorrangstandorte für „Siedlungsabfalldeponie Borg“, „Bauschuttdeponie Nassennottorf“, „Hafen Uelzen“, „Güterverkehrszentrum Uelzen“, „Schleuse Uelzen“, „Landeplatz Barnsen (Uelzen)“, „Sportboothäfen“, „zentrale Kläranlagen“, „Umspannwerke ab 110 kV“, „Wasserwerke“ und „Windenergiegewinnung“ festgelegt. (RROP LK Uelzen D 1.8 02)

In diesen Gebieten und an diesen Standorten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der jeweils festgelegten vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein; dies gilt auch für die räumliche Entwicklung in der näheren Umgebung. (RROP LK Uelzen D 1.8 03).

Die Vorranggebiete und Vorrangstandorte sind in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Beide dienen der vorrangigen Erfüllung einer besonderen Aufgabe; alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen müssen daher mit der jeweils festgelegten Zweckbestimmung vereinbar sein. (RROP LK Lüneburg D 1.8 01)

Die in der Zeichnerischen Darstellung festgelegten „Vorranggebiete für Natur und Landschaft“ sind vor Beeinträchtigungen zu schützen, soweit erforderlich, naturschutzrechtlich zu sichern und ggf. durch Pflege zu erhalten oder zu entwickeln.

Als überregional und regional bedeutsame Bestandteile des Biotopverbundes sind insbesondere die als „Vorranggebiete für Natur und Landschaft“ festgelegten Fließgewässer und ihre Auenbereiche in einem naturnahen Zustand zu sichern oder in einen solchen zu entwickeln. (RROP ZGB D 2.1 10)

Für den Naturschutz wertvolle Gebiete von internationaler, nationaler, landesweiter und regionaler Bedeutung sind in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorranggebiet Natur und Landschaft“ festgelegt. In diesen Gebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. An „Vorranggebiete Natur und Landschaft“ angrenzende oder ergänzende ökologisch relevante Landschaftsteile, die für räumliche Entwicklung der Gebiete sowie für den Naturschutz und für die großräumige ökologische Vernetzung von besonderer regionaler Bedeutung sind, sind in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorranggebiet Natur und Landschaft“ festgelegt. (RROP ZGB - Entwurf 2007 - 1.4 [6])

3.3.7.2 Darstellung und Bewertung der Auswirkungen

Die Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf die jeweilige vorrangige Zweckbestimmung des Vorranggebietes bzw. Vorrangstandortes findet in den entsprechenden Fachkapiteln statt.

3.3.8 Vorsorgegebiete

3.3.8.1 Programmaussagen

In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind festzulegen:

- Vorsorgegebiete für Landwirtschaft
- Vorsorgegebiete für Forstwirtschaft
- Vorsorgegebiete für Rohstoffgewinnung
- Vorsorgegebiete für Erholung
- Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft
- Vorsorgegebiete für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung
- Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung.

Es sind Gebiete festzulegen, die für die räumliche und strukturelle Entwicklung des Landes und der regionalen Planungsräume besonders bedeutsam sind.
(C 1.0 01)

An Fließgewässern, die in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft“ oder „Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft - mit linienhafter Ausprägung“ festgelegt sind, ist - unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen - ein ökologisch funktionsfähiger beidseitiger Gewässerrandstreifen zu erhalten oder zu entwickeln.

Die Fließgewässerauen der Altenau und im Bereich der oberen Schunter, die in der Zeichnerischen Darstellung als Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft festgelegt sind, sind auf lange Sicht von Nutzungen, insbesondere einer Bebauung und von Verkehrsanlagen, freizuhalten, die die angestrebte Renaturierung des Gewässers und seiner Aue verhindern oder erschweren können. (RROP ZGB D 2.1 11)

3.3.8.2 Darstellung der Auswirkungen

Die Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf die jeweilige Zweckbestimmung des Vorsorgegebietes findet in den entsprechenden Fachkapiteln statt.

3.3.9 Umweltschutz allgemein

3.3.9.1 Programmaussagen

Ökologische und ökonomische Erfordernisse sind unter Berücksichtigung auch mittel- und langfristiger Gesichtspunkte zum Ausgleich zu bringen. Bei fortbestehenden Zielkonflikten ist den Erfordernissen des Umweltschutzes Vorrang einzuräumen, wenn Gefährdungen für die Gesundheit der

Bevölkerung oder für die dauerhafte Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen anzunehmen sind. (C 2.0 01)

Die Situation des Landkreises Uelzen hinsichtlich der Belastungen seiner Umwelt ist derzeit, vor allem im Vergleich mit den Ballungsräumen, als gut anzusehen. Alle raumbeanspruchenden bzw. raumbeeinflussenden Planungen oder Maßnahmen dürfen nicht dazu führen, dass dieser Vorteil verloren geht. (RROP LK Uelzen D 2.0 01).

Der Großraum Braunschweig strebt eine dauerhaft-umweltgerechte Regionalentwicklung an. Die zukünftige wirtschaftliche und siedlungsstrukturelle Entwicklung der Region hat im Einklang mit den natürlichen Lebensgrundlagen zu stehen und die begrenzte Belastbarkeit des Naturhaushalts zu berücksichtigen. (RROP ZGB D 2.0 01)

Für Naturgüter und Funktionen, denen wegen ihrer besonderen Qualität, Gefährdung und großen ökologischen Bedeutung in der Abwägung mit anderen Nutzungsansprüchen Vorrang einzuräumen ist, sind Vorranggebiete festzulegen. (C 2.0 02)

Sind bei Vorhaben trotz der Nutzung technischer Möglichkeiten zur Minderung von Emissionen erhebliche Immissionen vorhanden oder zu erwarten, ist insbesondere durch räumliche Ordnung der Nutzungen sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und auf Vorranggebiete für Natur und Landschaft sowie für Erholung vermieden werden. Einem Heranwachsen von Wohngebieten an emittierende Anlagen ist entgegenzuwirken. (C 2.0 03)

Im Interesse einer wirksamen Umweltvorsorge sind bei allen Planungen und Maßnahmen schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden, zu vermindern oder auszugleichen. (C 2.0 04)

Bei Planungen und Maßnahmen ist im Rahmen der jeweiligen Planungs- bzw. Genehmigungsverfahren eine Minimierung möglicher Umwelteinwirkungen zu fordern sowie nach den gegebenen Umständen erforderlich und möglich. (RROP LK Lüneburg D 2.0 03).

Großflächige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen von Einzelvorhaben, wie z.B. des Straßen- oder Eisenbahnbaues, sowie im Rahmen der Bauleitplanung dargestellte bzw. festgesetzte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und gemeindliche Schwerpunktträume für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen („Flächenpools“) sollen – soweit fachlich und rechtlich möglich – unter Berücksichtigung raumordnerischer Ziele in überörtliche Planungen zur Sicherung und Entwicklung von Natur und Landschaft, wie z.B. in den regionalen Biotopverbund, eingebunden werden. (RROP ZGB D 2.1 12)

Die zum Umweltschutz allgemein in den Raumordnungsprogrammen enthaltenen Zielaussagen dienen der Minimierung von schädlichen Umweltauswirkungen, der Schonung von Vorrangfunktionen und geben Vorgaben für die Gestaltung von Kompensationsmaßnahmen. Diese Festlegungen werden deshalb bei der Bewertung der einzelnen Schutzgüter und vor allem bei der Gesamtabwägung berücksichtigt.

3.3.10 Naturschutz und Landschaftspflege

3.3.10.1 Programmaussagen

Für den Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt und das Landschaftsbild besonders wertvolle Gebiete und Landschaftsbestandteile sind durch Abwendung von Beeinträchtigungen, ggf. naturschutzrechtliche Sicherung und - soweit erforderlich - durch Pflege zu erhalten, zu entwickeln oder zu nutzen. (C 2.1 01)

Bei der Planung von wesentlichen raumbeanspruchenden Nutzungen - insbesondere von Verkehrswegen, größeren Siedlungsgebieten, gewerblichen und Energieversorgungsanlagen - im Außenbereich sind möglichst große unzerschnittene und von Lärm unbeeinträchtigte Räume zu erhalten, naturbetonte Bereiche auszusparen, die Flächenansprüche und die über die direkt beanspruchte Fläche hinausgehenden Auswirkungen der Nutzung zu minimieren. (C 2.1 04)

Zur nachhaltigen Sicherung von heimischen Tier- und Pflanzenarten und deren Populationen einschließlich ihrer Lebensräume und Lebensgemeinschaften sowie zur Bewahrung, Wiederherstellung und Entwicklung funktionsfähiger ökologischer Wechselbeziehungen ist ein landesweiter Biotopverbund aufzubauen. (LROP – Entwurf 2006 – 3.1.2 [02])

Bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die Schutzerfordernisse der folgenden Gebiete zu berücksichtigen: Gebiete mit landesweit bedeutsamen Biotopen, Gebiete von gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung für den Naturschutz, Gebiete mit landesweiter Bedeutung für den Moorschutz, Gebiete mit landesweiter Bedeutung für den Fließgewässerschutz.

Die Gebiete sind nach Abwägung ihrer Schutzerfordernisse in den Regionalen Raumordnungsprogrammen räumlich festzulegen und entsprechend ihrer naturschutzfachlichen Bedeutung als Vorranggebiet oder Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft oder als Vorranggebiet oder Vorbehaltsgebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung zu sichern.

Nationalparke, Biosphärenreservate und Naturschutzgebiete sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen gemäß den rechtlichen Vorgaben und entsprechend ihrer jeweiligen naturschutzfachlichen Bedeutung als Vorranggebiet oder Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft zu sichern. (LROP – Entwurf 2006 – 3.1.2 [05])

Der Bestand an naturnahen Gebieten, Brachflächen aber auch Flächen extensiver Nutzungsformen ist im Landkreis gering. Die vorhandenen Gebiete sind daher zu erhalten und stellen in der Regel die Vorranggebiete für Natur und Landschaft dar. . . . Raumbedeutsame Nutzungen sind in diesen Gebieten nur dann zulässig, wenn sie dem Vorrang „Natur und Landschaft“ nicht widersprechen. (RROP LK Uelzen D 2.1 02)

Großflächig geprägt wird der Landkreis durch Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft. Sie bestehen im wesentlichen aus den vorhandenen Landschaftsschutzgebieten und, nach Abwägung mit anderen Belangen, aus

den in der Beikarte des Landes-Raumordnungsprogramm dargestellten wertvollen Landschaftsteilen. Alle in diesen Gebieten vorgesehenen oder bestehenden Nutzungen dürfen das Gebiet in seiner Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigen. (RROP LK Uelzen D 2.1 03)

Besondere Bedeutung im Landkreis haben die in der feien Landschaft vorhandenen Kleinstrukturen wie Hecken, Wegeseitenräume, Feldgehölze, Kleingewässer oder Brachflächen. Ihr Erhalt ist gerade in intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebieten vorrangig. (RROP LK Uelzen D 2.1 04)

Größere, ausgeräumte Bereiche, in denen Kleinstrukturen und naturnahe Wegeseitenräume weitgehend fehlen, stellt das Regionale Raumordnungsprogramm als Gebiet zur Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushalts dar. Diese größeren Landschaftsbereiche sollen durch ökologische und landschaftsgestalterische Maßnahmen aufgewertet werden und bieten sich daher auch als Flächen für Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung an. (RROP LK Uelzen D 2.1 06)

Waldflächen haben für die Natur und Landschaft im Kreisgebiet aufgrund ihrer Großflächigkeit eine besondere Bedeutung. Der Waldanteil ist daher zu erhalten. Besondere Bedeutung haben hier standortheimische Waldgesellschaften wie z.B. Stieleichen-Birkenwälder, Rotbuchenwälder und Erlenbruchwälder sowie historische Waldnutzungsformen (z.B. Hutewälder). Eine Verringerung des Defizits an naturnahen Waldgesellschaften sollte durch allmählichen Umbau vorhandener Wälder unter Berücksichtigung der standörtlichen Besonderheiten erfolgen. Leitbild ist der ungleichaltrige, vielfältig mosaikartige strukturierte Wirtschaftswald aller Altersphasen aus Baum- und Straucharten der jeweiligen natürlichen Waldgesellschaft mit sich entwickelndem angemessenen Alt- und Totholzanteil. (RROP LK Uelzen D 2.1 07)

Das das Planungsgebiet prägende Fließgewässersystem der Ilmenau und ihrer Nebengewässer ist von landes- und europaweiter Bedeutung und wird daher auf Grundlage des Landes-Raumordnungsprogramm mit ihren Auen als Vorranggebiet dargestellt. Dabei bedürfen besonders die sommerkalten Bäche im Westen und Süden des Kreisgebietes eines besonderen Schutzes. Ihre Schutzbedürftigkeit liegt vor allem in der hohen Gewässergüte, in der naturnahen Gewässermorphologie, im mäandrierenden Verlauf und im großen Arteninventar. Noch naturnahe Fließgewässer und Gewässerabschnitte sind zu erhalten; renaturierungsbedürftige Bereiche sind zu verbessern. Dazu muss auch der Schutz der zu den Gewässern gehörenden Niederungsbereiche mit den daran gebundenen Kleinstrukturen vor störenden Nutzungen gehören. (RROP LK Uelzen D 2.1 08)

Im Landkreis gibt es eine Vielzahl von Kleinstmooren, die aufgrund ihres Pflanzen- und Tierbestandes von großer Bedeutung für Natur und Landschaft sind. Gerade hier bestehen aber oft akute Beeinträchtigungen aus der Umgebung. Diese Moore sind daher zu sichern, vor allem Entwässerungsmaßnahmen sind zu vermeiden. Das „Schweimker Moor“ ist das einzige Hochmoor im Landkreis Uelzen. Teilbereiche liegen im Landkreis Gifhorn. (RROP LK Uelzen D 2.1 11)

Die Landschaft des Kreisgebietes ist nicht nur Lebens- und Wirtschaftsraum für die ansässige Bevölkerung, sondern sie erfüllt auch Ausgleichsfunktionen für die Menschen aus der Metropolregion Hamburg. Durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, die Nutzbarkeit der Naturgüter, die Tier- und Pflanzenwelt sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft nachhaltig zu sichern. (RROP LK Lüneburg D 2.1 01)

Bei allen Maßnahmen, die in den Bestand von Natur und Landschaft eingreifen, ist die Sicherung und Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes zu beachten. Bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen oder Schädigungen von Natur und Landschaft sind regulierende Maßnahmen zur Minderung von Belastungen bzw. zur Bewahrung oder Neugestaltung des Landschaftsbildes unter Beachtung der naturräumlichen Gegebenheiten zu ergreifen. (RROP LK Lüneburg D 2.1 02)

Als Vorranggebiete für Natur und Landschaft werden neben den vorhandenen Naturschutzgebieten weitere für den Naturschutz wertvolle Gebiete in der Zeichnerischen Darstellung generalisiert festgelegt. Dabei handelt es sich um für das Kreisgebiet besonders kennzeichnende, gefährdete oder seltene Landschaftselemente. Sie sind vor störenden Einflüssen oder Veränderung zu schützen und – soweit es der Schutzzweck erfordert – von Erholungsverkehr freizuhalten. (RROP LK Lüneburg D 2.1 06)

Als Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft werden neben den vorhandenen Landschaftsschutzgebieten weitere in der Regel großflächige Gebiete in der Zeichnerischen Darstellung generalisiert festgelegt. (RROP LK Lüneburg D 2.1 07)

Natürliche Überschwemmungsgebiete sind in Abwägung mit den Erfordernissen des Hochwasserschutzes als notwendige Lebensräume für zahlreiche bestandsbedrohte Tier- und Pflanzenarten zu erhalten oder wiederherzustellen und zu entwickeln. Dies gilt insbesondere für das international bedeutsame Deichvorland der Elbe, aber auch für die Niederungen von Ilmenau, Neetze, Lopau, Luhe, Sude, Rögnitz und Krainke. (RROP LK Lüneburg D 2.1 08)

Im besiedelten und unbesiedelten Bereich sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Interesse der Sicherung und Entwicklung gesunder Lebensgrundlagen für Menschen, Tiere und Pflanzen so gering wie möglich zu halten und ggf. durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren.

Seltene und in ihrem Bestand gefährdete Tier- und Pflanzenarten sowie deren Lebensgemeinschaften sind in ökologisch funktionsfähigem Zusammenhang zu erhalten und zu sichern. . .

Überregional und besonders wertvolle Gebiete und Landschaftsbestandteile, welche des besonderen Schutzes, der Pflege und Entwicklung bedürfen, sind insbesondere die in der Zeichnerischen Darstellung festgelegten „Vorsorge- und Vorranggebiete für Natur und Landschaft“ und „Vorranggebiete für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung“. (RROP ZGB D 2.1 01)

Als großräumige unzerschnittene und von Lärm unbeeinträchtigte Gebiete mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft und das ungestörte Naturerleben sind im Großraum Braunschweig insbesondere die Landschaftsräume nördlich von Gifhorn zwischen der B 4 und der L289/L288 sowie der L282 und der B4, weiterhin der Drömling und die geschlossenen Waldgebiete des zentralen Lappwaldes, des Elms, des Oderwaldes....vor Zerschneidung durch Verkehrswege und Freileitungen und der Ansiedlung lärmemittiger oder sonstiger beeinträchtigender Betriebe im Außenbereich zu schützen. (RROP ZGB D 2.1 04)

Die Gebiete des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ sind entsprechend den jeweiligen Erhaltungszielen zu sichern. (LROP – Entwurf 2006 – 3.1.3 [01])

In den Vorranggebieten Natura 2000 sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen nur unter den Voraussetzungen des § 34 c des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes (NNatG) zulässig. Vorranggebiete Natura 2000 sind die Gebiete, die in die Liste nach Artikel 4 Abs. 2 Unterabschnitt 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. Nr. L 206 S. 7) in der jeweils geltenden Fassung eingetragen sind (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung), der Europäischen Kommission nach Artikel 4 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG benannt sind (FFH-Vorschlagsgebiete) oder nach § 34 a Abs. 2 NNatG unter Bezug auf Artikel 4 Abs. 1 oder 2 der EG-Vogelschutzrichtlinie zu Europäischen Vogelschutzgebieten erklärt worden sind.

. . . Die Vorranggebiete Natura 2000 sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen räumlich festzulegen. (LROP – Entwurf 2006 – 3.1.3 [02])

. . . und das Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaue“ (Großschutzgebiete) sind gemäß den jeweils festgesetzten rechtlichen Vorgaben zu erhalten und zu entwickeln. (LROP – Entwurf 2006 – 3.1.4 [01])

Aufgrund ihrer internationalen Bedeutung sind die Gebiete des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ entsprechend den jeweiligen Erhaltungszielen als "Vorranggebiete Natura 2000" festgelegt. Die "Vorranggebiete Natura 2000" sind gemäß der an die Europäische Union gemeldeten Gebietskulisse in der Zeichnerischen Darstellung dargestellt. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sind in den "Vorranggebieten Natura 2000" nur unter den Voraussetzungen des § 34 c NNatG zulässig. . (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.3 [1])

Lineare Gebiete des europäischen Netzes Natura 2000 sind in der Zeichnerischen Darstellung als "Vorranggebiete Natura 2000- mit linienhafter Ausprägung" festgelegt. Die Gebietsabgrenzungen der "Vorranggebiete Natura 2000- mit linienhafter Ausprägung" ergeben aus den Gebietsmeldungen des Landes Niedersachsen zum europäischen Netz Natura 2000. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sind in den "Vorranggebieten Natura 2000 - mit linienhafter Ausprägung" nur unter den Voraussetzungen des § 34 c NNatG zulässig. . (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.3 [2])

Für den Naturschutz wertvolle Gebiete von internationaler, nationaler, landesweiter und regionaler Bedeutung sind in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorranggebiete für Natur und Landschaft“ festgelegt. In diesen Gebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. An „Vorranggebiete für Natur und Landschaft“ angrenzende oder ergänzende ökologisch relevante Landschaftsteile, die für räumliche Entwicklung der Gebiete sowie für den Naturschutz und für die großräumige ökologische Vernetzung von besonderer regionaler Bedeutung sind, sind in der Zeichnerischen Darstellung entsprechend festgelegt. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.4 [6])

Grünlandgebiete mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz und die Landschaftspflege sind in der Zeichnerischen Darstellung als "Vorranggebiete für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung" festgelegt. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen müssen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.4 [7])

Die naturnahen Hochmoore, Moorheiden und quelligen Heidemoore im Bereich der südlichen Lüneburger Heide sowie die naturnahen Hochmoore einschließlich der sich regenerierenden Torfstichgebiete des Weser-Aller-Flachlandes sind als "Vorranggebiete für Natur und Landschaft" in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen müssen mit der vorrangigen Freiraumfunktion vereinbar sein. Die Renaturierung des Großen Moores im Landkreis Gifhorn ist zu sichern. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.4 [8])

Für den Naturschutz wertvolle Gebiete mit linienhafter Ausprägung von internationaler, nationaler, landesweiter und regionaler Bedeutung, die für die großräumige ökologische Vernetzung von besonderer Bedeutung sind, sind in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorranggebiete für Natur und Landschaft - mit linienhafter Ausprägung“ festgelegt. In diesen Gebieten und ihren Randbereichen müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. . (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.4 [10])

3.3.10.2 Darstellung der Auswirkungen

Das Schutzgut Landschaft wird über das Landschaftsbild und die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume ($> 100 \text{ km}^2$) beschrieben und bewertet. Die Kriterien für die Landschaftsbildqualität sind die Eigenart (Unverwechselbarkeit der Landschaft), die Vielfalt (Verschiedenartigkeit und kleinräumiger Wechsel der das Landschaftsbild prägenden Elemente) und Naturnähe (sinnlich wahrnehmbarer Eindruck des scheinbar vom Menschen unbeeinflussten ursprünglichen Landschaftsbildes).

Die Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume werden ausführlich unter dem Aspekt Schutzgut Landschaft in Kapitel 4.8 behandelt.

Die bau- und anlagebedingte Flächenbeanspruchung von Biotopen durch Versiegelung und Überbauung, die Flächenbeanspruchung von gesetzlich

geschützten Biotopen und die betriebsbedingte Beeinträchtigung von Biotopen durch Nährstoffanreicherung werden ausführlich unter dem Aspekt Schutzgut Pflanzen in Kapitel 4.3 behandelt.

Aussagen zu den natürlichen Überschwemmungsgebieten finden sich in Kapitel 3.4.16.

Die Beeinträchtigungen der Vorranggebiete für Natur und Landschaft ergeben sich durch die negative Beeinflussung der jeweils festgelegten vorrangigen Zweckbestimmung, durch den Verbrauch und die Zerschneidung von Vorranggebietsflächen sowie durch die Verlärzung dieser Gebiete. Gleiches gilt für die Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft.

3.3.10.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Teilvariantenvergleich vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Die Westvariante (GP 1-18/1) beeinträchtigt in ihrem Verlauf drei Vorranggebiete für Natur und Landschaft. So wird mit der Querung des Osterbachs bei Mariengarten das Vorranggebiet zwischen Reppenstedt und Kirchgellersen auf etwa 150 m mittig gequert, südöstlich von Wettenbostel werden der Oechtringer Bach und gleichzeitig das Vorranggebiet auf ca. 250 m gequert. Nördlich von Emmendorf wird die Ilmenau gequert und damit das Vorranggebiet auf rd. 250 m.

Die anlagebedingte Beeinträchtigung von Vorranggebieten beträgt bei der Variante GP 1-18/1 insgesamt rund 0,7 km (reine Querungslänge).

Die Ostvariante (GP 1-18/2) berührt in ihrem Verlauf bis zum gemeinsamen Gelenkpunkt 18 ebenfalls drei Vorranggebiete für Natur und Landschaft. Die Ilmenau wird auf der vorhandenen Ostumgehung gequert und gleichzeitig das im RROP des Landkreises Lüneburg dargestellte Vorranggebiet auf rd. 100 m. Der Vierenbach wird östlich von Wulfstorf gequert und das Vorranggebiet dadurch zuerst randlich auf einer Länge von rd. 500 m tangiert und dann auf einer Länge von rd. 150 m gequert. Zwischen Groß Hesebeck und Röbbel erfolgt eine Querung auf etwa 150 m (Röbbelbach).

Die anlagebedingte Beeinträchtigung von Vorranggebieten beträgt bei der Variante GP 1-18/2 insgesamt rund 0,9 km, wovon rund 500 randlich tangiert werden.

Deutlicher wird der Unterschied bei den Querungslängen von Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft. Hier zerschneidet die westliche Variante (GP 1-18/1) rd. 17 km gegenüber rd. 6 km bei der Ostvariante (GP 1-18/2).

Das im Zuge der Ostvariante gequerte Vorranggebiet für Natur und Landschaft im Bereich der vorhandenen Ostumgehung bedeutet keine Neuzerschneidung eines Vorranggebietes. Es ist lediglich ein geringer Eingriff seitlich der bestehenden Straße erforderlich. Das Vorhaben ist deshalb mit der

Vorrangfestlegung dieses Gebietes als Vorranggebiet für Natur und Landschaft vereinbar. Bei den weiteren gequerten Vorranggebieten handelt es sich um das großflächige Fließgewässersystem der Ilmenau mit ihren Nebenbächen. Eine Umfahrung ist in vielen Fällen nicht sinnvoll bzw. unverhältnismäßig. Durch eine entsprechende Gestaltung des Baukörpers der Autobahn kann die für den jeweiligen Schutzzweck erforderliche Durchlässigkeit gewährleistet werden, so dass die Vereinbarkeit des Vorhabens mit der Vorrangfestlegung dieser Gebiete gegeben ist. Vor diesem Hintergrund ist der verbleibende Unterschied bei der Querung von Vorsorgegebieten so deutlich, dass aus raumordnerischer Sicht die Ostvariante (GP 1-18/2) die günstigere ist.

Die Variante GP 7-50/1 (Vorschlag „A“) liegt bei der anlagebedingten Zerschneidung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft mit 0,3 km gegenüber 0,8 km bei der Vorzugsvariante etwas günstiger. Bei den Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft ist die anlagebedingte Zerschneidung mit 2,6 km (Vorschlag „A“) gegenüber 1,3 km durch die Vorzugsvariante deutlich länger. Im Rahmen des Erörterungstermins am 19.04.07 wies der Landkreis Lüneburg darauf hin, dass es sich bei dem Vorsorgegebiet für Erholung östlich des Elbe-Seitenkanals um ein Landschaftsschutzgebiet aus dem Jahre 1959 handelt, für das eine Ausweitung nach Osten vorgesehen ist. Demnach würde auch die Vorzugsvariante auf mindestens gleicher Länge das Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft queren. Durch diesen Hinweis des Landkreises Lüneburg relativiert sich der sonst gegebene Unterschied.

Durch die Variante GP 12-17/2 (Vorschlag „F“) werden keine Vorrang- bzw. Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft gequert.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-46:¹

Die Westvariante (GP 1-46/1) berührt in ihrem Verlauf elf Vorranggebiete für Natur und Landschaft. So wird mit der Querung des Osterbachs bei Mariengarten das Vorranggebiet zwischen Reppenstedt und Kirchgellersen auf etwa 150 m mittig gequert, südöstlich von Wettenbostel werden der Oechtringer Bach und gleichzeitig das Vorranggebiet gequert (ca. 250 m), das Vorranggebiet westlich von Wittenwater wird am äußersten östlichen Rand tangiert (ca. 100 m), östlich von Gerdau werden die Gerdau und ein Vorranggebiet auf rd. 350 m gequert und auf etwa 200 m randlich tangiert. Östlich von Holxen werden die Hardau und ein Vorranggebiet auf etwa 350 m gequert. Im Bereich der Kreuzung der B 4 mit der K 9 wird ein großes Vorranggebiet im Bereich des Bornbusches am äußersten östlichen Rand auf etwa 300 m tangiert, östlich von Wentorf wird mit dem Gosebach ein Vorranggebiet auf ca. 150 m gequert.

In dem gemeinsamen Verlauf der West- und Ostvariante ab dem Gelenkpunkt 36 werden entlang der VW-Teststrecke zwei Vorranggebiete für Natur und Landschaft jeweils am äußersten östlichen Rand tangiert. Hierbei handelt es sich um ein Gebiet südlich von Knesebeck (2,2 km) und um ein Gebiet nördlich von Ehra (1,1 km). Ein weiteres Vorranggebiet, ebenfalls nördlich von

¹ Bei der Betrachtung der östlichen Hauptvariante sind die Veränderungen im Bereich Lüneburgs (GP 2-5-neu) und der Seewiesen (optimierte Variante GP 61-62/2) generell berücksichtigt worden.

Ehra, wird von der gemeinsamen Trassenführung auf rd. 1,1 km gequert. In dem Vorranggebiet südlich von Knesebeck ist als Biotoptyp großflächig „Nadelwald-Jungbestand“ kartiert. Allerdings wird auch ein kleinflächiger „Laubwald-Jungbestand“ auf etwa 500 m von der Trasse tangiert. Auch bei dem nachfolgend beanspruchten Vorranggebiet sind überwiegend die Biotoptypen „Nadelwald-Jungbestand“ und „sonstiger Nadelforst“ von der Planung betroffen. Der gemäß Naturschutzgesetz geschützte Biotoptyp „Sand-Silikat-Zwergstrauchheide“ wird randlich geschnitten.

In dem Vorranggebiet nördlich von Ehra befinden sich Flächen mit erhöhtem Wert für das Tierlebensraumpotenzial vor allem im Bereich westlich „Bombarischer Berg“. Der besondere Wert dieses Gebietes liegt in seiner kleinteiligen Gliederung in trockene und feuchtere Wald-, Halboffenland- und Offenlandbiotope. Durch die landesplanerisch festgestellte Trassenoptimierung in diesem Bereich (östliche Verschiebung an das VW-Gelände) werden die geschützten Biotope in einem wesentlich größeren Abstand umfahren. Der Forderung des Landkreises Gifhorn wird insofern entsprochen.

Dem Vorhabenträger wird aufgegeben, die Trasse an den östlichen Rand des Vorranggebietes zu verlegen, wodurch dieses Vorranggebiet nur noch randlich tangiert wird, die gesetzlich geschützten Biotope weniger stark betroffen sind und die Berührungsänge des Vorranggebietes auf rd. 800 m reduziert werden kann.

Im letzten Abschnitt wird zwischen Tappenbeck und Brackstedt ein Vorranggebiet auf rd. 1,5 km gequert. In diesem kleinteilig strukturierten Vorranggebiet werden größtenteils Ackerflächen und artenarmes Intensivgrünland in Anspruch genommen. Gesetzlich geschützte Biotoptypen werden nicht gequert.

Die anlagebedingte Beeinträchtigung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft beträgt bei der Westvariante insgesamt 7,5 km, wovon etwa 4,7 km nur randlich tangiert werden.

Die Ostvariante (GP 1-46/2) berührt in ihrem Verlauf neun Vorranggebiete für Natur und Landschaft. Die Ilmenau wird auf der vorhandenen Ostumgehung gequert und gleichzeitig das im RROP des Landkreises Lüneburg dargestellte Vorranggebiet auf rd. 100 m. Der Vierenbach wird östlich von Wulfstorf gequert und das Vorranggebiet dadurch randlich auf einer Länge von rd. 500 m tangiert und auf einer Länge von rd. 150 m gequert. Zwischen Groß Hesebeck und Röbbel erfolgt eine Querung auf etwa 150 m (Röbbelbach). Hier ist die Festlegung eines Naturschutzgebietes geplant. Mit einer entsprechenden Gestaltung des erforderlichen Brückenbauwerks lässt sich die Durchgängigkeit der Bach begleitenden Aue erhalten. Das Gebiet zwischen Ostedt und Könau (Kroetzmühle) wird am östlichen Rand umfahren, während der Soltendiecker Graben auf einer Länge von etwa 250 m gequert und auf etwa 150 m von der in diesem Bereich optimierten Vorzugsvariante randlich tangiert wird. Die Seewiesen bei Bad Bodenteich werden durch die Vorzugsvariante auf einer Länge von rund 800 m (ursprüngliche Vorzugsvariante - Abschnitt 538 - ca. 1,4 km) gequert, wobei durch die

optimierte Vorzugsvariante die Querung an den östlichen Rand des Vorranggebietes verlagert wurde.

Mit dem gemeinsamen Verlauf der West- und Ostvariante ab dem Gelenkpunkt 36 müssen die bereits oben getroffenen Aussagen in die Bilanzierung der Ostvariante einfließen.

Die anlagebedingte Beeinträchtigung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft beträgt bei der Ostvariante insgesamt 7,8 km, wovon etwa 4,8 km nur randlich tangiert werden.

Deutlicher wird der Unterschied bei den Querungslängen von Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft. Hier zerschneidet die westliche Variante (GP 1-46/1) rd. 25,8 km gegenüber etwa 10,8 km bei der Ostvariante (GP 1-46/2).

Die unter dem Teilvariantenvergleich 1-18 ausgeführten Hinweise zu dem Fließgewässersystem der Ilmenau mit ihren Nebenbächen treffen auch bei diesem Hauptvariantenvergleich zu.

Vorschlag „A“ (Variante GP 7-50/1) verringert die randliche Beeinträchtigung des Vorranggebietes im Bereich des Vierenbachs durch die Vorzugsvariante um etwa 500 m, erhöht allerdings die Beeinträchtigung von Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft um rd. 2,6 km. Siehe hierzu auch die Ausführungen zum Teilvariantenvergleich 1-18.

Durch den Vorschlag „F“ (Variante GP 12-17/2) werden keine Vorrang- bzw. Vorsorgegebiete gequert.

Im Vergleich der Vorzugsvariante mit dem optimierten Vorschlag „B“ zerschneidet dieser in seinem Verlauf die Vorranggebiete westlich von Soltendieck (Soltendiecker Graben) und nördlich von Waldhof, während die Vorzugsvariante den Soltendiecker Graben und die Seewiesen quert. Die anlagebedingte Zerschneidung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft beträgt bei der Vorzugsvariante rd. 1,1 km und beim Vorschlag „B“ rd. 0,5 km. Bei den Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft stehen 2,4 km Zerschneidungslänge bei der Vorzugsvariante rd. 3,6 km bei dem Vorschlag „B“ gegenüber.

Bei dem Aspekt der Querung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft ist vor allem die Querung der Seewiesen genauer zu betrachten. Bei einer Länge von rd. 3 km und einer durchschnittlichen Breite von rd. 1,3 km hat das Vorranggebiet für Natur und Landschaft Seewiesen eine Flächengröße von rd. 390 ha. Gegenüber der ursprünglichen Vorzugsvariante quert die optimierte Vorzugsvariante die Seewiesen nunmehr nur noch auf rd. 800 m. Bei dieser Länge und einer Breite von rd. 50 m für die geplante Autobahn entsteht eine direkte Flächeninanspruchnahme von rd. 4 ha, das sind rd. 1 % der Fläche der Seewiesen. Damit ist eine nur geringfügige direkte Flächeninanspruchnahme gegeben. Für die Bedeutung der Seewiesen wesentliche Biotope werden nicht in Anspruch genommen. Gesetzlich geschützte Biotoptypen werden nicht berührt, der Trassenverlauf führt über artenarmes Intensivgrünland. Eine Erweiterung des bestehenden Naturschutzgebietes ist möglich. Die Funktion

der Seewiesen für die Landschaft wird wegen der peripheren Lage der Autobahn in den Seewiesen nicht in starkem Maße berührt. Durch eine entsprechende Gestaltung des Baukörpers der Autobahn kann die für die Naturschutzfunktion erforderliche Durchlässigkeit gewährleistet werden. Die Durchquerung der Seewiesen mit der A 39 ist deshalb mit der Vorrangfunktion der Seewiesen für Natur und Landschaft vereinbar.

Beim Vorschlag „C“ werden die Vorranggebiete westlich von Soltendieck (Soltendiecker Graben) und nördlich von Waldhof zerschnitten, während die Vorzugsvariante den Soltendiecker Graben und die Seewiesen quert. Die anlagebedingte Zerschneidung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft beträgt bei der Vorzugsvariante rd. 1,1 km und beim Vorschlag „C“ rd. 0,5 km. Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft werden von der Vorzugsvariante auf rund 0,5 km randlich, vom Vorschlag „C“ auf rd. 1,5 km mittig zerschnitten.

Vorschlag „D“ beeinträchtigt, wie auch die Vorzugsvariante in diesem gemeinsamen Abschnitt, kein Vorranggebiet für Natur und Landschaft. Die Veränderungen hinsichtlich der Querung von Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft sind marginal.

Der deutliche Unterschied bei den Querungslängen von Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft bleibt auch durch die Einbeziehung der Veränderungen im Bereich der Stadt Lüneburg (+ 0,2 km), im Bereich der optimierten Variante bei den Seewiesen (-0,3 km) und bei Berücksichtigung des Vorschlags „A“ (+ 2,6 km) und der Vorschläge „D“ und „F“ (keine Veränderung) bestehen. Im Ergebnis zerschneidet die westliche Variante (GP 1-46/1) rd. 25,8 km gegenüber etwa 13,3 km bei der Ostvariante (GP 1-46/2).

Vergleicht man die beiden Varianten unter dem Aspekt der Inanspruchnahme von Vorranggebieten für Natur und Landschaft, so beträgt die anlagebedingte Beeinträchtigung bei der Westvariante (GP 1-46/1) insgesamt 8,5 km, wovon die Vorranggebiete auf rd. 3,8 km gequert und auf etwa 4,7 km randlich tangiert werden.

Die anlagebedingte Beeinträchtigung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft beträgt bei der Ostvariante einschließlich der Optimierung im Bereich der Seewiesen insgesamt 8 km, wovon etwa 4 km nur randlich tangiert werden. Durch die Parallelführung mit dem Elbe-Seitenkanal (Vorschlag „A“) und durch die Trassenoptimierung im Bereich Ehra kann die Querungslänge auf rd. 2,9 km und die randliche Tangierungslänge auf rd. 4,2 km verringert werden. Die Gesamtbeeinträchtigung reduziert sich somit auf 7,1 km.

Die Vorranggebiete südöstlich von Knesebeck und nordwestlich von Ehra, alle am westlichen Rand des VW-Testgeländes gelegen, sind bereits durch die Emissionen aus dem Testgelände und die vorhandene Verbindungsstraße entlang des Testgeländes vorbelastet.

Zur Verringerung der Beeinträchtigung des Vorranggebietes für Natur und Landschaft nordwestlich von Ehra wird dem Vorhabenträger aufgegeben, die Vorzugstrasse an den östlichen Rand des Vorranggebietes zu verlegen. Somit

wird auch dieses Vorranggebiet nur noch randlich tangiert und die Berührungsstrecke auf rd. 800 m reduziert.

Aufgrund der Bündelung der Autobahn mit der vorhandenen Teststrecke, der nur randlichen Beeinträchtigung der Vorranggebiete und ihrer Gebietscharakteristik ist die Querung der Vorranggebiete mit der jeweiligen Vorrangfunktion vereinbar.

B 190 n

Alle Varianten der B 190 n nehmen in erheblichem Umfang Biotope durch Versiegelung, Überprägung und betriebsbedingte Nährstoffanreicherung in Anspruch. Dabei ist die südlich gelegene Hauptvariante B 190 n/5 die ungünstigste Variante, die sehr hohe Flächenverluste gesetzlich geschützter Biotope und die größte Beeinträchtigung von Biotopen durch Nährstoffanreicherung und die höchsten Verluste wertvoller Biotope aufweist.

Die Variante B 190 n/2 ist die günstigste Lösung, da sie bei allen Beurteilungskriterien die geringsten Verluste bzw. Beeinträchtigungen aufweist. Insbesondere zerschneidet diese Variante keine Vorranggebiete für Natur und Landschaft.

Bei den verbleibenden drei Varianten weist die Nordvariante B 190 n/1 etwas geringere Beeinträchtigungen und vor allem die geringste Zerschneidungslänge von Vorranggebieten für Natur und Landschaft (0,3 km) auf, so dass sie in Bezug auf die Biotopbeeinträchtigung als zweitgünstigste Lösung eingestuft wird. Die Querung des Vorranggebietes für Natur und Landschaft betrifft die Aue nördlich von Lüder (SG Bodenteich) in der Nähe des Elbe-Seitenkanals. Die Querung ist mit der Vorrangfestlegung vereinbar, wenn ein entsprechend durchlässig gestaltetes Bauwerk errichtet wird.

In Bezug auf das Schutzgut Tiere ist Variante B 190 n/4 die günstigste. Sie quert nur wenige sensible Bereiche und liegt im ersten Abschnitt auf der Trasse der bestehenden B 244.

Alle anderen Hauptvarianten weisen nur geringe Unterschiede auf und erfahren über alle Teilespekten der faunistischen Grundbewertung, der Brut- und Rastvögel, der Amphibien und für Rotwild eine mehr oder weniger einheitlich ungünstige Bewertung. Variante B 190 n/5 ist wegen der relativ günstigen Situation in Bezug auf Beeinträchtigung der Rastvögel und des Rotwildes als etwas günstiger einzustufen.

Von den Teilvarianten ist Teilvariante B 190 n/5.1 in Bezug auf die Beeinträchtigung von Biotopen wegen der Inanspruchnahme von 0,2 km Durchquerung von Vorranggebieten und von 4,4 km Vorsorgegebieten für Natur und Landschaft als ungünstig zu bewerten. Die beiden anderen Varianten beanspruchen ebenfalls Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft und in geringerem Umfang als Teilvariante B 190 n/5.1 Biotope von allgemeiner bis besonderer Bedeutung, so dass sie als etwas weniger ungünstig einzustufen sind.

Bei der Beanspruchung von Tierlebensräumen ist die Teilvariante B 190 n/3.1 insbesondere wegen ihrer erheblichen Beanspruchung von Lebensräumen für Brut- und Rastvögel als ungünstig zu bewerten. Die beiden anderen Varianten sind als etwas weniger ungünstig einzustufen.

Gesamtbewertung

Das Vorhaben hat für den Aspekt „Naturschutz“ wegen seiner umfangreichen und vielfältigen negativen Auswirkungen eine hohe Bedeutung.

Alle Varianten greifen sehr erheblich in Naturschutzbelaenge ein. Im Einzelnen wird dies unter 4.3 dargestellt. Was die raumordnerischen Zielsetzungen betrifft, so sind die Inanspruchnahmen von Vorranggebieten für Natur und Landschaft bei beiden Hauptvarianten etwa gleich groß. Da die Westvariante (zusammen mit der Teilvariante B 190 n/4.1) allerdings in sehr viel größerem Umfang in Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft eingreift, wird sie sehr negativ bewertet. Die landesplanerisch festgestellte Ostvariante zusammen mit der Hauptvariante B 190 n/4 ist in dieser Beziehung als erheblich weniger negativ zu bewerten.

Die weiter östlich liegenden Varianten im Abschnitt GP 2-17 haben in Bezug auf Vorrang- und Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft erheblich größere negative Auswirkungen, als die landesplanerisch festgestellte Variante. Das Gleiche gilt für die östliche Variante im Abschnitt GP 13-20 bzw. mit dem neuen südlichen GP 62. Hier sind insbesondere die negativen Auswirkungen auf die Avifauna von erheblicher Bedeutung.

3.3.11 Bodenschutz

3.3.11.1 Programmaussagen

Der Boden ist als

- Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen,
- Teil des Naturhaushalts,
- prägendes Element von Natur und Landschaft zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln. (C 2.2 01)

Stoffliche Belastungen durch Eintrag von festen, gelösten oder gasförmigen Schadstoffen sind zu verhindern oder zu vermindern. Eingetretene Belastungen sind möglichst zu beseitigen. (C 2.2 02)

In Gebieten mit erheblichen Bodenbelastungen sind weitere bodenbelastende Nutzungen und der Eintrag problematischer Stoffe zu vermeiden oder zu vermindern. (C 2.2 03)

Böden mit geringer Filter- und Pufferkapazität sind grundsätzlich nur in Anspruch zu nehmen, wenn vertretbare Alternativen nicht zur Verfügung stehen. (C 2.2 04)

Die Flächeninanspruchnahme für Siedlung und Infrastruktur ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken und nach Möglichkeit durch geeignete Maßnahmen der Entsiegelung auszugleichen. (C 2.2 05)

Schäden an der Struktur des Bodens durch Verdichtung oder Erosion sind möglichst zu vermeiden. Bodenabgrabungen sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. (C 2.2 06)

Beeinträchtigungen oder Veränderungen des Bodenwasserhaushalts sind möglichst zu vermeiden. (C 2.2 07)

Böden mit einer hohen natürlichen Ertragsfähigkeit sind vor weiterer Inanspruchnahme zu schützen und möglichst für eine werterhaltende landwirtschaftliche oder gärtnerische Nutzung zu sichern. (C 2.2 08)

Die Flottsandböden im Nordwesten des Uelzener Beckens sind aufgrund ihrer hohen natürlichen Ertragsfähigkeit vorrangig einer ordnungsgemäßen Landbewirtschaftung vorbehalten. (RROP LK Uelzen D 2.2 01)

Bei der Waldbewirtschaftung sind die günstigen Wirkungen des Waldes auf Klima, Boden und Wasserhaushalt zu sichern und zu fördern. Bei unumgänglicher Inanspruchnahme von Waldflächen sind Ersatzaufforstungen in funktionsgleichem Wert im engeren räumlichen Bereich durchzuführen. (C 2.2 09)

Bodenbelastungen durch Industrie und Gewerbe, Verkehr, Siedlung und Freizeit, Abfall und Abwasser, Land- und Forstwirtschaft, Wasserwirtschaft und Bodenabbau sind zu vermeiden oder zumindest zu verringern. (RROP ZGB D 2.2 02)

Auf stark belasteten Böden, insbesondere an Straßen, ist unter Beachtung des Verursacherprinzips die Bodenbelastung zu vermindern. (RROP ZGB D 2.2 10)

Der Boden ist als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, Teil des Naturhaushaltes und prägendes Element von Natur und Landschaft zu pflegen und zu entwickeln. Boden ist flächensparend in Anspruch zu nehmen. (RROP ZGB - Entwurf 2007 - 1.7 [1]).

3.3.11.2 Darstellung der Auswirkungen

Die gravierendsten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ergeben sich anlagebedingt durch den Flächenverbrauch. Dabei gehen im Bereich der Fahrbahnen und der Standstreifen sämtliche Bodenfunktionen dauerhaft verloren. Erheblich beeinträchtigt werden die Bodenfunktionen im Bereich von Dammbauwerken oder Seitengräben. Baubedingt kommt es temporär zur Flächeninanspruchnahme durch den Arbeitsstreifen von 10 m beidseitig der Trasse. In empfindlichen Bereichen wird der Arbeitsstreifen auf 5 m reduziert. Diese temporären Beeinträchtigungen können jedoch insbesondere im Bereich von grundwassergeprägten und verdichtungsempfindlichen Böden zu längerfristigen Störungen führen. Aufschüttungen und Abgrabungen beanspruchen den gewachsenen Boden und verändern die Oberflächenform. Während des Baubetriebes kann es zu Bodenverdichtungen kommen, unter Umständen auch zu Verunreinigungen des Bodens durch Schadstoffimmissionen (Abtropfverluste, Schadgase, Stäube etc.).

Eingriffe in das Bodenprofil bzw. Bodengefüge sowie in die Bodenchemie wirken sich auch auf den Bodenwasserhaushalt aus. Dabei sind Wechselwirkungen mit dem Wasserhaushalt und Tier- und Pflanzenlebensräumen möglich.

Die betriebsbedingten Auswirkungen einer Straße bestehen in erster Linie aus dem Eintrag von Schadstoffen in die Böden entlang der Trasse, verursacht durch Luftschatzstoffemissionen des Straßenverkehrs, den Abrieb von Straßenbelägen, Reifen, Bremsen usw. und den Einsatz von Tausalzen im Straßenwinterdienst.

3.3.11.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Die Hauptbelastung der Böden entlang von Straßen sind, nach dem nahezu vollständigen Wegfall bleihaltiger Kraftstoffe, Zink, Kupfer, Cadmium und Salze, wobei die stärksten Beeinträchtigungen von Böden im Bereich bis zu 10 m beiderseits der Straße stattfinden, da hier der Abfluss- und Spritzwasseranteil am größten ist. Weil die Spritzwasserzone mit dem erhöhten Schadstoffeintrag vollständig innerhalb des Arbeitsstreifens (je 10 m) bzw. im Böschungsbereich liegt, werden diese Flächen mit vollständigem Funktionsverlust für den Boden gewertet.

Außerhalb der 10-m-Zone erfolgt der Schadstoffeintrag ausschließlich über trockene Deposition. Die Schadstoffeinträge nehmen hier deutlich ab. Es sind zwar Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen zu erwarten, sie bleiben aber unterhalb der Vorsorgewerte.

Vergleich der Korridore vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Mit Blick auf den Verlust von natürlichen Bodenfunktionen werden durch die Variante 1-18/1 rd. 144,3 ha versiegelt und rd. 263,0 ha überprägt. Im Gegensatz dazu erfolgt im Zuge der Variante 1-18/2 eine Neuversiegelung von rd. 91,2 ha und etwa 159,5 ha werden neu überprägt. Diese Differenz ergibt sich unter anderem aus der kürzeren Trassenlänge und daraus, dass bei der Variante GP 1-18/2 auf einer Strecke von ca. 11,3 km die vorhandene A 250 und die B 4 genutzt bzw. ausgebaut werden.

Die Variante 1-18/1 beansprucht auf einer Fläche von etwa 47,1 ha Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion. Dieser Wert liegt deutlich höher als bei vergleichsweise ähnlich langen Trassenstrecken, weil die Variante 1-18/1 mit dem Abschnitt 527 einen relativ großen zusammenhängenden Bereich mit Böden dieser Funktion zwischen Wessenstedt und Emmendorf durchquert. Dagegen beträgt bei der Variante 1-18/2 diese Fläche nur 3,0 ha.

Auch bei den Verlusten von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial feuchter Standorte mit 2,6 ha (Variante 1-18/1) und 3,5 ha (1-18/2) und bei den Verlusten von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte mit 102,4

ha (Variante 1-18/1) zu 81,8 ha (1-18/2) ist der Unterschied zwischen den Varianten zum Teil erheblich.

Dieser deutliche Unterschied zeigt sich auch bei den Verlusten von Böden mit einer besonderen Bedeutung als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte. Hier werden durch die Variante 1-18/1 mit 15,6 ha zu 3,5 ha bei der Variante 1-18/2 erheblich mehr Flächen beansprucht. Hier sind vor allem Plaggen westlich und südwestlich von Betzendorf durch die Abschnitte 583 und 585 betroffen.

In dem bereits durchgeführten Untervariantenvergleich 7-50 wurden die Variante 7-50/1 (Vorschlag „A“) und die Variante 7-50/2 (Vorzugsvariante) miteinander verglichen. Der Vorschlag „A“ als landesplanerische Trassenoptimierung erhöht den Verlust von Böden durch Versiegelung um 0,4 und durch Überprägung um 1,4 ha. Bei Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion mit jeweils 0,5 ha Verlust ergeben sich keine Veränderungen.

Vorschlag „A“ verringert dagegen bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Strandorte den Verlust um 10,3 ha.

Vorschlag „F“, bereits im Untervariantenvergleich GP 12-17 überprüft und als landesplanerische Trassenoptimierung akzeptiert, erhöht den Verlust von Böden durch Versiegelung um 1,0 ha und durch Überprägung um 0,6 ha. Vorschlag „F“ verringert den Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte um 0,3 ha. Auch bei den Böden mit besonderer Bedeutung für die Ertragsfunktion verringert sich der Verlust um 2,5 ha.

Vergleicht man die Varianten bis zum gemeinsamen Gelenkpunkt 18, so zeichnet sich aufgrund der eindeutigen Unterschiede hinsichtlich der Versiegelung und Überprägung von natürlichen Bodenfunktionen ein deutlicher Vorteil für die Variante 1-18/2 ab. So versiegelt die Variante 1-18/1 eine Fläche von rd. 144 ha und überprägt eine Fläche von 263 ha (Gesamtfläche von rd. 407 ha). Dem gegenüber versiegelt die Variante 1-18/2 unter Berücksichtigung der o.g. landesplanerischen Optimierungen rd. 93 ha und überprägt rd. 162 ha (Gesamtfläche rd. 255 ha).

Sehr deutlich ist auch der Unterschied bei der Beanspruchung von Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion. Hier stehen dem Flächenverlust bei der Westvariante mit etwa 47 ha nur 0,5 ha bei der Ostvariante gegenüber.

Bis auf den Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial feuchter Standorte (2,6 zu 3,5 ha) schneidet die Variante GP 1-18/1 im Teilvariantenvergleich 1-18 in allen Punkten ungünstiger ab. Deshalb wird die Variante GP 1-18/2 (Ostvariante) unter dem Aspekt Bodenschutz aus raumordnerischer Sicht bevorzugt. Die UVS kommt im Teilvariantenvergleich GP 1-18 zum Schutzgut Boden zu dem gleichen Ergebnis.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1- 46:

Westvariante (GP 1-46/1)

Im Verlauf der Hauptvariante 1-46/1 werden durch die Autobahntrasse Böden im Umfang von 279,6 ha versiegelt und 482,3 ha überprägt, was einen Gesamtverlust von 761,9 ha ergibt.

Bei den Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion beansprucht die Westvariante 24,5 ha (1,0 ha ergeben sich aus der B 190n) vor allem im Bereich des Abschnittes 528 (westlich Hanstedt und Ebstorf), des Abschnittes 548 (nordöstlich Masel), des Abschnitts 539 (nördlich Sprakensehl) und des Abschnitts 555 (südwestlich Wittingens).

Bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte kommt es im Verlauf der Westvariante zu einem Verlust von rd. 123 ha. Dies erfolgt vor allem in den Bereichen von Mechtersen bis Südergellersen (Abschnitt 501), Drögennindorf (Abschnitt 583), zwischen Tellmer und Arendorf (Abschnitt 585), bei Hanstedt und Schwienau (Abschnitt 528), im Bereich von Holdenstedt (Abschnitt 530) und auf großer Länge zwischen Knesebeck und Lessien im Abschnitt 561.

Bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial feuchter Standorte betragen die Verluste 7,9 ha und bei Böden mit besonderer Bedeutung als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte rd. 21 ha. Hier sind vor allem Plaggenesche zwischen Betzendorf und Tellmer in den Abschnitten 583 und 585 zu nennen.

Ostvariante (GP 1-46/2)

Bei der Betrachtung der Ostvariante werden die Abschnitte 586 im Bereich der Stadt Lüneburg und 497 im Bereich der Seewiesen berücksichtigt.

Der Verlust von Böden durch Versiegelung und Überprägung beträgt bei der Ostvariante rd. 247 ha bzw. 400 ha, womit der Gesamtverlust 647 ha beträgt.

Bei den Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion gibt es Verluste von insgesamt 6,3 ha in den Abschnitten 519 (nördlich von Oetzen) und ebenfalls im Abschnitt 555 (südwestlich von Wittingen).

Bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte summieren sich die Verluste durch die Ostvariante auf rd. 130 ha. Diese erfolgen hauptsächlich in den Bereichen nördlich und östlich von Wendisch Evern (Abschnitt 509), zwischen Barendorf und Vastorf (Abschnitte 578 und 510), westlich von Altenmedingen (Abschnitt 581), westlich von Römstedt (Abschnitt 515), zwischen Oetzendorf und Oetzen (Abschnitte 519 und 525) und auf großer Länge auf dem gemeinsamen Abschnitt zwischen Knesebeck und Lessien im Abschnitt 561.

Sowohl von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial feuchter Standorte, als auch von Böden mit

besonderer Bedeutung als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte gehen jeweils etwa 6,7 ha verloren.

Der Vorschlag „A“ erhöht den Verlust von Böden durch Versiegelung um 0,4 ha und durch Überprägung um 1,4 ha, reduziert dagegen bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Strandorte den Verlust um 10,3 ha.

Vorschlag „F“, bereits im Untervariantenvergleich GP 12-17 überprüft und im Raumordnungsverfahren als landesplanerische Trassenoptimierung akzeptiert, erhöht den Verlust von Böden durch Versiegelung um 1,0 ha und durch Überprägung um 0,6 ha. Vorschlag „F“ verringert den Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte um 0,3 ha. Auch bei den Böden mit besonderer Bedeutung für die Ertragsfunktion verringert sich der Verlust um 2,5 ha.

Der (Vorschlag „D“) nimmt auf großer Länge den Verlauf der optimierten Vorzugsvariante (Abschnitt 497) auf. Die landesplanerisch akzeptierte Trassenoptimierung im Raum Lüder ist insgesamt etwa 100 m kürzer als die nahezu parallel verlaufende Vorzugsvariante. Die Unterschiede hinsichtlich des Aspektes Bodenschutz sind dementsprechend so gering, dass sie nicht entscheidungsrelevant sind.

Der Vorschlag „B“ ist mit rd. 27,2 km Streckenlänge etwa 1,1 km kürzer als die Vorzugsvariante. Bei der Überprägung natürlicher Bodenfunktionen liegt der Vorschlag „B“ mit 107,7 ha rd. 4,5 ha über der Vorzugsvariante. Bei dem Verlust von Böden durch Versiegelung und bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte gibt es keine relevanten Unterschiede zwischen den betrachteten Varianten. Der Vorschlag „B“ hat einen geringeren Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung für die Ertragsfunktion (3,4 ha zu 4,1 ha).

Der Vorschlag „C“, wegen des EU-Vogelschutzgebietes vom Gelenkpunkt 61 ausgehend betrachtet, ist bis zum vergleichbaren Treffpunkt mit dem Abschnitt 546 etwa 2,2 km länger als die optimierte Vorzugsvariante (plus 20 %), wodurch die Auswirkungen auf die Belange des Bodenschutzes entsprechend größer ausfallen.

Beim Vergleich der Hauptvarianten zeichnet sich ein deutlicher Vorteil der Ostvariante (GP 1-46/2) hinsichtlich der Versiegelung und Überprägung natürlicher Böden ab. Ebenfalls ein sehr deutlicher Unterschied zeigt sich bei den Böden mit besonderer Bedeutung für die Ertragsfunktion, bei der die Westvariante 25,5 ha beansprucht, gegenüber rd. 4 ha durch die Ostvariante. In einem ähnlichen Verhältnis steht der Unterschied zwischen den Varianten bei den Verlusten von Böden mit besonderer Bedeutung als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte (rd. 21 ha zu rd. 7 ha). Allein bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Strandorte liegen die Verluste bei beiden Hauptvarianten mit rd. 123 ha (Westvariante) zu rd. 120 ha (Ostvariante) annähernd gleich hoch.

Die raumordnerischen Ziele hinsichtlich der Verminderung stofflicher Belastungen der Böden, der Schonung von Böden mit geringer Filter- und

Pufferkapazität, die Beschränkung der Flächeninanspruchnahme auf das unvermeidbare Maß sind durch die Wahl der Trasse mit der geringsten Neubaustrecke erfüllt. Durch die Wahl der Ostvariante werden Böden mit einer hohen natürlichen Ertragsfunktion in deutlich geringerem Ausmaß beansprucht. So erfüllt die Variante GP 1-46/2 die Forderungen des RROP des Landkreises Uelzen bezüglich der Schonung von Böden mit hoher natürlicher Ertragsfähigkeit im Bereich des Uelzener Beckens.

B 190 n

Die grundlegenden Aussagen zur Bodeninanspruchnahme finden sich unter 4.5.2.

Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion werden in geringem Umfang nur durch die Hauptvariante B 190 n/2 und in etwas größerem Umfang von jeweils rd. 3 ha durch die Hauptvarianten B 190 n/4 und B 190 n/5 in Anspruch genommen. Aufgrund der geringsten Bodeninanspruchnahme ist Hauptvariante B 190 n/4 als günstigste anzusehen, was auch durch die Inanspruchnahme von Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion nicht aufgehoben wird.

Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion werden durch Teilvariante B 190 n/3.1 nicht, durch B 190 n/4.1 mit 1,0 ha und durch B 190 n/5.1 mit 2,1 ha in Anspruch genommen. Die geringste Bodeninanspruchnahme insgesamt weist wegen ihrer geringeren Länge Teilvariante B 190 n/5.1 auf, was allerdings bei einer Wahl der nördlichen Variante der B 190 n in Sachsen-Anhalt durch die dann noch erforderliche Verbindung relativiert wird.

Die übrigen Zielaussagen der Raumordnungsprogramme sind Vorgaben für die Abwägung und sind bei der Gesamtabwägung entsprechend berücksichtigt.

Gesamtbewertung

Das Vorhaben hat wegen seiner erheblichen direkten Bodeninanspruchnahme und seiner erheblichen Bodenbeeinflussung hohe Bedeutung für den Boden.

Aufgrund der erheblich größeren Länge und der Durchquerung von größeren Bereichen mit wertvollen Böden sind die Inanspruchnahme und die negativen Auswirkungen auf den Boden durch die Westvariante (zusammen mit Teilvariante B 190 n/5.1) als erheblich größer zu veranschlagen, als durch die Ostvariante der A 39 zusammen mit der Hauptvariante B 190 n/4.

3.3.12 Gewässerschutz

3.3.12.1 Programmaussagen

Zur Erhaltung ihrer ökologischen Funktionen sind ober- und unterirdische Gewässer insbesondere als Lebensgrundlage für den Menschen und als Lebensraum für Pflanzen und Tiere, als klimatischer Ausgleichsfaktor und als prägender Landschaftsbestandteil nachhaltig zu schützen. (C 2.3 01)

Der Eintrag von Fremd- und Schadstoffen in die Gewässer ist zu vermeiden oder so weit wie möglich zu verringern. (C 2.3 02)

Die weitgehend natürlichen oder naturnahen Gewässer sind so zu schützen, dass ihre Gewässergüte sich nicht verschlechtert. In den übrigen Gewässern ist die Gewässergüte so zu verbessern, daß eine Annäherung an die ursprünglich vorhandenen Gegebenheiten, wie sie vor nachhaltiger menschlicher Beeinflussung herrschten, stattfindet. Das entspricht überwiegend der Gewässergütekasse II (gering belastet). (C 2.3 03)

Verbesserungswürdig ist insbesondere die Gewässergüte in großen Teilabschnitten der Wipperau (Gütekasse II – III) mit ihren Nebenbächen und in Teilabschnitten des Bienenbütteler Mühlenbaches mit seinen Nebenbächen (Gütekasse II – III). Durch geeignete Maßnahmen ist darauf hinzuwirken, dass in diesen Gewässerabschnitten zumindest die Gewässergütekasse II erreicht wird. (RROP LK Uelzen D 2.3 01)

Der Reinhaltung von Gewässern kommt als einer der Hauptaufgaben des Umweltschutzes wachsende Bedeutung zu. Soweit oberirdische Gewässer im Landkreis gering belastet (Gütekasse I-II) sind, sind sie in diesem Zustand zu erhalten. Mindestens ist anzustreben, die Gütekasse II (mäßig belastet) wiederherzustellen und in den Oberläufen der Gewässer eine stabile Gütekasse I-II zu erreichen.

... Der Eintrag von Bodenbestandteilen im Fließgewässersystem ist zu vermeiden und soweit wie möglich zu verringern. (RROP LK Lüneburg D 2.3 01)

Die biologischen, speziell die ökologischen Funktionen der Gewässer mit ihren Wechselbeziehungen zum terrestrischen Bereich der Aue sind wiederherzustellen. Dazu sind als Pufferzone gegen die angrenzenden Nutzungen und als gewässerabhängiger Lebensraum nicht bewirtschaftete Gewässerrandstreifen mit standortgerechtem Bewuchs anzulegen; vorhandene naturnahe Gewässerrandstreifen sind zu erhalten.

Natürliche Rückstau- und Überschwemmungsbereiche sind zu erhalten oder wiederherzustellen und zu entwickeln. Auf eine Rücknahme der Ackernutzung in diesen Bereichen ist hinzuwirken. (C 2.3 04)

Die Sicherung eines ökologisch funktionsfähigen Wasserhaushaltes und die Wasserversorgung erfordern eine weitere Verbesserung der Gewässerqualität und des Grundwasserschutzes im Landkreis Uelzen. Art und Intensität der Bodennutzungen sind mit den Erfordernissen des Gewässerschutzes abzustimmen. (RROP LK Uelzen D 2.3 02)

Für einen flächenhaften Gewässerschutz im Landkreis Uelzen sind die Ziele und Maßnahmen, die das Nieders. Fließgewässerschutzprogramm für die Gerdau / Ilmenau und ihre Nebengewässer vorsieht, zu verwirklichen. Dazu gehört vorrangig die Wiederherstellung der Durchgängigkeit der Fließgewässer durch Rückbau von ökologischen Sperren oder die Anlage von Fischwegen. (RROP LK Uelzen D 2.3 03)

Das Grundwasser ist unabhängig von der Nutzung flächendeckend vor nachteiliger Veränderung der Beschaffenheit zu schützen; die Grundwasserneubildung ist zu fördern. (C 2.3 08)

Das Grundwasser ist hinsichtlich seiner Qualität und Menge besonders zu schützen. Schneller oberflächlicher Abfluss des Regenwassers ist am Entstehungsort durch Rückhaltemaßnahmen und Staus zu verhindern, um den Grundwasserstand bei größeren Flurabständen anzuheben. ... Der Erhalt bzw. die Wiederherstellung der Durchgängigkeit von Fließgewässern sind zu berücksichtigen. (RROP LK Lüneburg D 2.3. 03)

Die Grundwasserneubildung ist im Großraum Braunschweig zu fördern, indem die Gewässerauen wieder ihrer natürlichen Funktion als Hochwasserrückhaltegebiet zugeführt werden. Flächenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu reduzieren, Entsiegelungen vorzunehmen und Regenwasser möglichst vor Ort zu versickern. (RROP ZGB D 2.3 08)

Die naturnahen Still- und Fließgewässer sowie Erholungsseen sind vor Verunreinigungen zu schützen. (RROP LK Uelzen D 2.3 04)

Der Schadstoffeintrag in die Gewässer, insbesondere der Nährstoffeintrag bzw. die Versalzung und die Belastung mit sauerstoffzehrenden Substanzen, Schwermetallen und chlorierten Kohlenwasserstoffen, ist zu verringern. (RROP ZGB D 2.3 02)

Die Fließgewässer der Güteklassen I und II sind vor weiteren Beeinträchtigungen zu schützen, so dass ihr Gütezustand erhalten bleibt. . . (RROP ZGB D 2.2 03)

Die Salzbelastung der Gewässer ist zu verringern. Dies gilt insbesondere für die kritische Salzbelastung der Fuhse. Auch im Bereich der Aller, der Erse-Aue und des Mittellandkanals, die gering bis mäßig mit Salzen belastet sind, ist der Eintrag von Salzen zu verringern. (RROP ZGB D 2.3 07)

Die naturnahen Hochmoore, Moorheiden und quilligen Heidemoore im Bereich der südlichen Lüneburger Heide sowie die naturnahen Hochmoore einschließlich der sich regenerierenden ehemaligen Torfstichgebiete des Weser-Aller-Flachlandes sind vorrangig zu schützen. Das Schweimker Moor und das Große Moor des Landkreises Gifhorn sind zu renaturieren. . . (RROP ZGB D 2.3 05)

Die Grundwasserneubildung soll im Großraum Braunschweig gefördert werden. Hierzu sollen die Gewässerauen grundsätzlich wieder ihrer natürlichen Funktion als Hochwasserrückhaltegebiet zugeführt werden; Flächenversiegelungen sollen auf das notwendige Maß reduziert, Entsiegelungen vorgenommen und Regenwasser soll möglichst vor Ort versickert werden. (RROP ZGB - Entwurf 2007 - 2.5.2 [6])

Die Wasserversorgung wird unter 3.4.14 behandelt.

3.3.12.2 Darstellung der Auswirkungen

Grundwasser

Grundsätzlich ist beim Schutz des Grundwassers zwischen bau- und anlagebedingten sowie betriebsbedingten Auswirkungen zu unterscheiden. Die Freilegung des Grundwassers durch Oberbodenabtrag kann, neben der Gefahr des Schadstoffeintrags durch Abwasser oder Unfälle, zu Veränderungen der Grundwasserqualität führen. Ein bau- oder anlagebedingter Stau oder eine Absenkung des Grundwassers kann zu Veränderungen des Grundwasserstandes und der Grundwasserdynamik führen.

Beim baubedingten Anschneiden von grundwasserführenden Schichten in Einschnitts- oder Hanganschnittlagen kann es zu Grundwasseraustritten kommen. Dies kann zu Veränderungen des Grundwasserstandes bzw. der Grundwasserdynamik führen. Durch bau- oder anlagenbedingten Bodenabtrag kann die Filterwirkung von Niederschlagswasser gemindert werden

Eine anlagebedingte dauerhafte Versiegelung von Infiltrationsflächen mit einhergehender Erhöhung des Oberflächenabflusses führt zu einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate.

Während der Betriebsphase sind Beeinträchtigungen des Grund- bzw. Trinkwassers durch Schadstoffimmissionen (Abrieb, Streusalz etc.) möglich. Hinzu kommen potenzielle Beeinträchtigungen des Grund- bzw. Trinkwassers durch Unfälle während der Betriebsphase.

Oberflächengewässer und Auen

Während des Baues der Autobahntrasse können Staub- und Schadstoffimmissionen durch Fahrzeuge und Maschinen zu einem Eintrag von Sedimenten und Schadstoffen in Oberflächengewässer und somit zur Beeinträchtigung der Gewässergüte von Fließ- und Stillgewässern führen.

Vorhabenbedingt kann es zu Verfüllungen von Stillgewässern kommen, die baubedingt nur zeitweise, anlagebedingt aber dauerhaft zum Verlust von Stillgewässern führen würden.

Es kann bau- und anlagebedingt zu einem Aufstau von Fließgewässern kommen, der zu einer zeitweisen bzw. dauerhaften Änderung des Wasserstandes von Fließ- und Stillgewässern führt. Eine eventuell notwendige Verrohrung oder Verlegung von Fließgewässern führt zur Beeinträchtigung von Fließgewässern. Baubedingt wären die Beeinträchtigungen nur zeitweise, anlagebedingt wären sie dauerhaft.

Wird die Verlegung von Baustraßen durch Auen erforderlich, können dadurch Hochwasserprobleme und Beeinträchtigungen der sensiblen Auenbereiche auftreten. Es kann zu einer zeitweisen Beeinträchtigung der Retentionsfunktionen der Auen, verbunden mit einer Änderung der Gestalt von Fließgewässern kommen.

Anlagebedingt kann die Absenkung des Grundwasserspiegels oder die Versiegelung der Infiltrationsfläche eine Veränderung des Wasserstandes oder der Abflussmenge angrenzender Oberflächengewässer zur Folge haben.

Während der Betriebsphase sind Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer durch Schadstoffemissionen (Abrieb, Pflegemittel, Tausalze) möglich. Hinzu kommen potenzielle Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern durch Unfälle, die während der Bauphase und der Betriebsphase denkbar sind.

Während der Betriebsphase kann die Einleitung abfließenden Oberflächengewässers zu Veränderungen der Oberflächenwassermenge führen.

3.3.12.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Vergleich der Korridore vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Grundwasser

Im Verlauf der Variante 1-18/1 gehen die Gutachter bei den möglichen Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels durch Absenkung / Stau in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser von rd. 6,2 km gegenüber rd. 5,3 km bei der Variante 1-18/2 (Ostvariante) aus. Bezuglich der Beeinträchtigung von Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser ermitteln die Gutachter bei der Variante 1-18/1 1,1 km gegenüber 1,2 km bei der Variante 1-18/2.

Beeinträchtigungen durch Stau oder Absenkung bei Variante 1-18/2 im Bereich des Abschnitts 586 sind nach Angaben der Gutachter aber nicht zu erwarten, da dieser Abschnitt auf der vorhandenen Trasse der B 4 verlaufen soll.

Die Wahl des Vorschlags „A“ (Elbe-Seiten-Kanal) bringt bei der potenziellen Beeinträchtigung des Grundwasserspiegels durch Absenkung / Stau in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser nur geringe Vorteile (rd. 300 m gegenüber 500 m). Bei der Beeinträchtigung von Bereichen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser schneidet er mit einer Querung von rd. 200 m gegenüber keiner Querung bei der Vorzugstrasse dagegen schlechter ab.

Vorschlag „F“ hat keine relevanten Auswirkungen auf die Bilanzierung im Grundwasserbereich im Variantenvergleich 1-18.

Auch mit den geringfügigen Unterschieden beim Vorschlag „A“ hat, mit Blick auf den Aspekt Gewässerschutz / Grundwasser, keine Variante entscheidungserhebliche Vorteile für sich aufzuweisen.

Im Gegensatz hierzu siehe aber die Ausführungen zum Aspekt Wasserversorgung in Kapitel 3.4.14 und zum Schutzgut Wasser in Kapitel 4.6.

Oberflächengewässer

Nach Angaben des Vorhabenträgers werden Verluste von Stillgewässern mit besonderer Bedeutung durch Überbauung nur für die Variante 1-18/1 angenommen. Hierbei handelt es sich um naturnahe nährstoffreiche Kleingewässer nordwestlich von Drögennindorf und nordöstlich von Holthusen. Jedoch können zusätzliche Beeinträchtigungen von jeweils einem Stillgewässer von besonderer Bedeutung durch beide Varianten aufgrund der Lage unter einer Brücke nicht vollständig ausgeschlossen werden. Hierbei handelt es sich bei der Variante 1-18/1 um ein Gewässer in der Aue der Ilmenau nördlich von Emmendorf und bei der Variante 1-18/2 um einen Teich in der Röbbelaue bei Röbbel.

Im Verlauf der Variante 1-18/1 werden 4 Fließgewässer von besonderer Bedeutung (Osterbach, Ilmenau, Wipperau und Kleiner Liederner Bach) und 10 Fließgewässer von allgemeiner Bedeutung (Südergellerser Bach, Oechtinger Bach, Bienenbüttler Mühlenbach, Elbe-Seitenkanal und sechs namenlose Gräben) gequert. Nach jetzigem Planungsstand werden nach Angaben des Vorhabenträgers für alle Fließgewässer mit besonderer Bedeutung sowie den Elbe-Seitenkanal und einen namenlosen Graben Brückenbauwerke vorgesehen.

Die Variante 1-18/2 quert bis zum Gelenkpunkt 18 vier Fließgewässer von besonderer Bedeutung (Kleiner Liederner Bach, Höhnkenbach, Wipperau und Röbbelbach) und 7 von allgemeiner Bedeutung (Raderbach, Vierenbach mit 2 Querungen, Elbe-Seitenkanal, Wohbeck und zwei namenlose Gräben). Abgesehen von dem Raderbach (dieser wird bereits unter der bestehenden B 4 durchgeführt) sieht die Straßenbaubehörde auch für diese Variante für alle gequerten Fließgewässer mit besonderer Bedeutung Brückenbauwerke vor. Zudem sind Brücken für Wohbeck, Elbe-Seitenkanal, Vierenbach und einen namenlosen Graben vorgesehen.

Der Vorschlag „F“ (Abschnitte 520 und 521) beinhaltet keine Veränderungen hinsichtlich Gewässerquerungen, potentieller Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels bzw. von Bereichen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintragungen.

Der Vorschlag „A“ bringt keine Veränderungen hinsichtlich der Querung von Fließgewässern.

Auch hinsichtlich der Querung von Überschwemmungsgebieten lassen sich nach Angaben der Gutachter keine entscheidungserheblichen Unterschiede dokumentieren. Beide Varianten beeinträchtigen Überschwemmungsgebiete der Ilmenau, wobei die Variante 1-18/1 mit einem großen Brückenbauwerk die Ilmenau in der Nähe der Ortslage Emmendorf überquert und die Variante 1-18/2 am Rande des Überschwemmungsgebietes der Ilmenau im Stadtgebiet von Lüneburg auf der Trasse der vorhandenen B 4 verläuft.

Aus raumordnerischer Sicht unter dem Aspekt Gewässerschutz / Oberflächengewässer ergibt sich für keine Variante ein entscheidungserheblicher Unterschied. Allein unter dem Aspekt der Überbauung von Stillgewässern von besonderer Bedeutung und der Querung von Fließgewässern allgemeiner Bedeutung lassen sich leichte Vorteile für die Variante 1-18/2 ablesen.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1 - 46:

Grundwasser

Nach Angaben des Vorhabenträgers sind potenzielle Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels durch Absenkung bzw. Stau in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser für die Variante GP 1 - 46/1 auf rd. 16,2 km zu erwarten. Hierbei handelt es sich vor allem um die Bereiche im Bardowicker und Eulenbruch nördlich von Vögelsen sowie zwischen Hankensbüttel und Wittingen.

Bei der Variante 1 - 46/2 sind die oben genannten potenziellen Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels auf rd. 21,6 km Länge zu erwarten. Hier sind es vor allem Bereiche in der Ilmenau-Niederung auf Lüneburger Stadtgebiet, im Niederungsbereich der Esterau, des Wellendorfer und Kroetzer Baches, in den Bodenteicher Seewiesen und entlang des Elbeseitenkanals zwischen Langenbrügge und Wittingen.

Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser werden von der Variante GP 1 - 46/1 auf rd. 3,6 km und von Variante GP 1 - 46/2 auf rund 6,1 km durchschnitten. Für beide Varianten sind hier vor allem die Niederung der Kleinen Aller östlich Tappenbeck und für Variante GP 1 - 46/2 zusätzlich die Bodenteicher Seewiesen zu nennen.

Mit der Entscheidung für eine Trassenführung auf der vorhandenen Ostumgehung (Abschnitt 586) verringern sich die potenzielle Beeinträchtigung des Grundwasserspiegels und die Querung von Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser auf Lüneburger Stadtgebiet um jeweils rund 1 km auf 20,6 km bzw. 5,1 km.

Eine Führung entlang des Elbe-Seiten-Kanals (Vorschlag „A“) hat keine Veränderungen der Längenbilanz zur Folge. Dies gilt auch für den Vorschlag „F“.

Die optimierte Variante im Bereich des EU-Vogelschutzgebietes zwischen den Gelenkpunkten 61 und 62 verringert die potenzielle Beeinträchtigung des Grundwasserspiegels um 0,7 km. Die „alte“ Vorzugsvariante schneidet ungünstiger ab, da sie mit der Niederung der Esterau und den Bodenteicher Seewiesen zwei große grundwassergeprägte Bereiche durchschneidet. Die optimierte Vorzugsvariante (61 - 62/2) quert hingegen die Bodenteicher Seewiesen nur noch randlich. Bei den sensiblen Bereichen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen verringert sich die Querungslänge um 0,4 km.

Der Vorschlag „D“ nimmt auf großer Länge den Verlauf der optimierten Vorzugsvariante auf. Zum Aspekt des Gewässerschutzes gelten hier die Aussagen zur Variante 61 - 62/2.

Der Vorschlag „C“ würde im Verlauf des Abschnittes 540 und dem östlichen Schwenk in Richtung Elbe-Seiten-Kanal auf annähernd gleicher Länge Bereiche mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen queren. Lediglich die potenzielle Beeinträchtigung des Grundwasserspiegels in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser entlang des Elbe-Seitenkanals würde um rd. 1 km verringert werden.

Der im Beteiligungsverfahren eingebrachte Vorschlag „B“, der im Verlauf der Abschnitte 537, 540, 549 und 554 eine östliche Umfahrung Wittingens beinhaltet, wurde im Untervariantenvergleich GP 20 - 37 untersucht und abgearbeitet. Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass die Variante GP 20 - 37/2 (Vorschlag „B“) auf rund 5,9 km die Trinkwasserschutzzone III des Wasserschutzgebietes „Wittingen“, gleichzeitig Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung, quert. Demgegenüber kommt es zu keiner Querung seitens der Vorzugsvariante (GP 20-37/1).

Potenzielle Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels durch Absenkung / Bau in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser sind für die Vorzugsvariante auf 8,1 km vor allem im Bereich der Bodenteicher Seewiesen (einschl. der optimierten Vorzugsvariante GP 61 - 62/2) gegenüber 4,2 km Länge (Vorschlag „B“) in verschiedenen Niederungsbereichen zu erwarten. Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser werden von der Vorzugsvariante auf 0,9 km und vom Vorschlag „B“ auf rd. 1,2 km durchschnitten.

Im Ergebnis sprechen sich die Gutachter im Untervariantenvergleich für die Variante 20 - 37/1 (Vorzugsvariante) und gegen die Variante 20 - 37/2 (Vorschlag „B“) aus.

Bei dem Vergleich der Varianten schneidet die Westvariante hinsichtlich der potenziellen Beeinträchtigung des Grundwasserspiegels durch Absenkung bzw. Stau in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser mit 16,2 km deutlich besser ab als die Ostvariante, die einschließlich der Optimierungen im Bereich der Seewiesen und der Vorschläge „A“, „D“ und „F“ auf 19,9 km kommt.

Auch bei der potenziellen Beeinträchtigung von Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser liegt die Westvariante mit 3,6 km eindeutig unter den 4,7km Querungslänge seitens der Ostvariante.

Generell kann davon ausgegangen werden, dass durch den Bau der Autobahn Flächen für die Grundwasserneubildung verloren gehen. Weil sich die Versiegelungsfläche als relativ schmales Band großräumig verteilt und die jährlichen Niederschlagsmengen in dieser Region für die Grundwasserneubildung ausreichen, kann dieser Verlust als vernachlässigbar angesehen werden.

Oberflächengewässer

Beim Bau der Variante GP 1-46/1 (Westvariante) kommt es zum Verlust von Stillgewässern nordwestlich von Drögennindorf und östlich von Holthusen I. Im weiteren Verlauf werden ferner acht Fließgewässer mit besonderer Bedeutung (Osterbach, Schwienau, westlich Wittenwater, Gerdau, Hardau, Kakerbeck, Knesebach, Buttergraben und Strufkenheidebach) und zwölf Fließgewässer mit allgemeiner Bedeutung (Südergellerser Bach, Schwienau westlich Hanstedt, Emmer Bach, Ise, Elbe-Seiten-Kanal, Ziegeleigraben, Fulau, Isebeck und vier namenlose Gräben, davon drei im Eulenbruch nördlich Vögelsen) gequert.

Bei der Variante GP 1-46/2 (Ostvariante) kann nach Angabe des Vorhabenträgers die Beeinträchtigung im Bereich des Röbbelbaches unter der geplanten weitlumigen Brücke gelegenen Stillgewässers nicht vollständig ausgeschlossen werden. Weiterhin quert die Variante 13 Fließgewässer besonderer Bedeutung (Raderbach, Höhnken Bach, Röbbelbach, Wipperau, Klein Liederner Bach, Esterau, Seehals, Schöpfwerkskanal, Seehalsbeeke, Kakerbeck, Knesebach, Buttergraben und Strufkenheidebach) und 19 Fließgewässer von allgemeiner Bedeutung (Elbe-Seiten-Kanal, Vierenbach, Wohbeck, Blanker Teichgraben nördlich Rätzlingen, Teichgraben östlich Lehmke, Wellendorfer Bach, Nördlicher Randgraben, Langenbrügger Moorgraben, Ise, Ziegeleigraben, Fulau, Isebeck sowie 7 namenlose Gräben). Östlich von Tappenbeck verlaufen beide Varianten auf rd. 2 km Länge parallel zur Kleinen Aller innerhalb ihrer Niederung.

Die Vorschläge „A“ und „F“ bringen keine Veränderungen hinsichtlich der Querung von Fließgewässern.

Der im Beteiligungsverfahren eingebrachte Vorschlag „B“, der bereits im Untervariantenvergleich GP 20 - 37/2 untersucht und abgearbeitet wurde, würde fünf Fließgewässer von besonderer Bedeutung (Seehals, Schöpfwerkskanal, Seehalsbeeke, Kakerbeck und Knesebach) und 7 Fließgewässer von allgemeiner Bedeutung (Nördliche Randgraben, Langenbrügger Moorgraben, Ise, Ziegeleigraben, Fulau, Isebeck und einen namenlosen Graben) queren. Die Variante 20 - 37/1 würde vier Fließgewässer von besonderer Bedeutung (Scharfenbrücker Bach, Kakerbeck, Esterau und Knesebach) und vier von allgemeiner Bedeutung (Ise, Beeke, die Esterau und einen namenlosen Graben) queren. Durch die optimierte Variante im Bereich des EU-Vogelschutzgebietes zwischen den Gelenkpunkten 61 - 62 (Abschnitt 497) entfallen die Querungen des Schöpfwerkskanals und der Esterau (Fließgewässer mit besonderer Bedeutung).

Vorschlag C würde die Seehalsbeeke (südlicher Randgraben) nur in einem Bereich queren, der als Fließgewässer von allgemeiner Bedeutung eingestuft ist.

Der Vorschlag „D“ nimmt auf großer Länge den Verlauf der optimierten Vorzugsvariante auf. Zum Aspekt des Gewässerschutzes gelten hier die obigen Aussagen zur Variante 61 - 62/2.

Hinsichtlich der Querungen von Überschwemmungsgebieten ragt nur die Variante GP 1-46/2 auf dem Gebiet der Stadt Lüneburg randlich in das Überschwemmungsgebiet der Ilmenau hinein, wobei sie allerdings auf der Trasse der vorhandenen B 4 verläuft.

Im Vergleich der Hauptvarianten quert die Variante 1-46/1 insgesamt 8 Fließgewässer mit besonderer Bedeutung und 12 mit allgemeiner Bedeutung. Die Variante 1-46/2 hingegen quert (einschließlich der optimierten Variante im Bereich der Seewiesen) 11 Fließgewässer mit besonderer bzw. 20 mit allgemeiner Bedeutung.

Unter dem Aspekt Gewässerschutz / Oberflächengewässer wird die Hauptvariante 1-46/1 als die günstigere angesehen, da diese Variante eine deutlich geringere Anzahl von Fließgewässern sowohl besonderer als auch allgemeiner Bedeutung quert und darüber hinaus vollständig außerhalb von Überschwemmungsgebieten verläuft.

Weiterführende Ausführungen zum Aspekt Wasserversorgung siehe in Kapitel 3.4.14 und zum Schutzwert Wasser in Kapitel 4.6.

B 190 n

Die grundlegenden inhaltlichen Aussagen dazu finden sich unter 4.6.2. Diese Aussagen sind geeignet, den unter 3.3.12.1 dargestellten raumordnerischen Festlegungen zum Gewässerschutz in der Bewertung und Gesamtabwägung entsprechend Geltung zu verschaffen.

Gesamtbewertung

Die Bewertung unterscheidet zwischen Grundwasser und Oberflächengewässern. Wegen der möglichen negativen Auswirkungen auf das Grundwasser wird die Bedeutung des Vorhabens unter Berücksichtigung der technischen und baulichen Maßnahmen für den Grundwasserschutz als mittel bewertet. Oberflächengewässer können bei der Wahl entsprechender Brücken- und Durchlassparameter ohne Probleme für den Wasserabfluss und das Hochwassergeschehen gequert werden. Die Bedeutung des Vorhabens für Oberflächengewässer wird deshalb mit gering bewertet.

Die Ostvariante der A 39 zusammen mit der Hauptvariante B 190 n/1 wird aufgrund ihrer erheblich größeren Querung von Gebieten mit hohem Grundwasserstand und von Gebieten mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen als erheblich problematischer bewertet, als die Westvariante der A 39 zusammen mit der Teilvariante B 190 n/3.1.

Da die Gewässerquerungen technisch beherrscht werden können und ebenso durch bauliche und technische Maßnahmen beim Bau die Belastung der Oberflächengewässer gering gehalten werden kann, werden beide Varianten als neutral hinsichtlich einer Oberflächengewässerbeeinträchtigung bewertet.

3.3.13 Luftreinhaltung, Lärm- und Strahlenschutz

3.3.13.1 Programmaussagen

Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, die Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter und die Atmosphäre sind vor schädlichen Luftverunreinigungen zu schützen. Dem Entstehen von Luftverunreinigungen ist entgegenzuwirken. Vorhandene Luftverunreinigungen sind abzubauen. (C 2.4 01)

Die Schadstoffbelastung der Luft ist in besonders belasteten Regionen laufend zu überwachen. Die Ergebnisse gebietsbezogener Immissionsuntersuchungen von Luftverunreinigungen sind bei raumbedeutsamen Planungen zu berücksichtigen. (C 2.4 04)

Die für den Kaltluftzufluss und daher für die Frischluftzufuhr bedeutsamen Täler des Fließgewässersystems der Ilmenau und die siedlungsnahen, windstärkeren Freiflächen sind von Bebauung oder Aufforstung freizuhalten. (RROP LK Uelzen D 2.4 02)

Die Bevölkerung ist vor schädlichem Lärm zu schützen. Einem weiteren Anwachsen der Lärmbelästigung ist entgegenzuwirken, bestehende Lärmbelastungen sind zu vermindern. Hierzu sind Lärmminderungspläne von den Gemeinden - soweit erforderlich - aufzustellen und bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. (C 2.4 05)

Die Bevölkerung des Landkreises ist vor schädlichem Lärm zu schützen. (RROP LK Lüneburg D 2.4 04)

Die Lärmminderung an der Lärmquelle (aktiver Lärmschutz) hat grundsätzlich Vorrang vor anderen Lärmschutzmaßnahmen (passiver Lärmschutz). Reichen Lärmschutzmaßnahmen nicht aus, sind Lärmquellen, soweit möglich, zu bündeln und die Belastungen auf möglichst wenige Bereiche zu reduzieren. Zwischen Lärmquellen und lärmempfindlicher Nutzung sind ausreichende Abstände einzuhalten. In den Siedlungszentren, insbesondere in Ordnungsräumen, sind Zonen geringer Lärmbelastung anzustreben. (C 2.4 06)

Verkehrswege und andere lärmerezeugende Anlagen sind so zu planen, dass davon ausgehende Lärmbelastungen, insbesondere der Wohnbereiche und der Bereiche mit besonderer Erholungsfunktion, weitgehend vermieden werden. Wo im Bereich vorhandener Anlagen die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse durch lärmindernde Maßnahmen nicht gewahrt werden können, ist der Bau neuer Wohnungen oder anderer lärmempfindlicher Einrichtungen zu verhindern. (C 2.4 07)

Bei der Planung von Verkehrswegen und anderen lärmerezeugenden Anlagen ist auf wirksamen Schallschutz zu achten. Die Lärmbelästigung ist durch ausreichende Abstände oder andere geeignete Maßnahmen, wie Führung von Verkehrswegen im Einschnitt oder Anordnung von Lärmschutzwällen oder anderen lärmindernden Maßnahmen, möglichst gering zu halten. (RROP LK Lüneburg D 2.4 05)

Bei der Ausweisung neuer Wohngebiete und der Planung von Verkehrswegen ist auf wirksamen Lärmschutz zu achten. Die Lärmbelästigung ist durch ausreichende Abstände oder andere geeignete Maßnahmen wie Führung von Verkehrswegen im Einschnitt oder Anordnung von Lärmschutzwällen möglichst gering zu halten. Bei Wohngebieten, die durch Lärm belastet werden, sind geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung zu treffen; bei Verkehrslärm kommen hier vor allem Maßnahmen der Verkehrslenkung und -beruhigung in Frage. Auf lärmindernde Maßnahmen ist vor allem im Zuge der Ortsdurchfahrten der Bundes- und Landesstraßen und der Strecken der Deutschen Bahn AG hinzuwirken. Bei der Planung von Ortsumgehungen und von Eisenbahnstrecken ist dem Lärmschutz Rechnung zu tragen. (RROP LK Uelzen D 2.4 03)

. . . Wenn eine Vermeidung der Emissionen nicht möglich ist, sind zwischen Emittenten (Anlagen, Straßen etc.) und der Wohnbebauung ausreichende Abstände einzuhalten bzw. geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen. . . (RROP ZGB D 2.4 03)

Vorhandene Belastungen der Bevölkerung durch Verkehrslärm sollen durch technische Maßnahmen an Fahrzeugen bzw. Fluggeräten und durch verkehrslenkende bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahmen gesenkt werden. An stark lärmelasteten Verkehrswegen sind Maßnahmen zur Lärmsanierung anzustreben. (C 2.4 08)

Zur wirksamen Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit den Belangen lärmzeugender Nutzungen, darunter insbesondere der Verteidigung, sowie zur Lenkung der Bauleitplanung sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen Lärmbereiche und Siedlungsbeschränzungsbereiche festzulegen. Lärmbereiche umfassen die Gebiete mit störenden Wirkungen vorhandener Lärmemissionen. Siedlungsbeschränzungsbereiche umfassen diejenigen Gebiete, in denen eine weitere Wohnbebauung auszuschließen ist.

Lärmbereiche oder Siedlungsbeschränzungsbereiche sind insbesondere festzulegen

- an stark lärmelasteten Straßen und Schienenwegen. . . .
Von der Festlegung als Siedlungsbeschränzungsbereich können gewachsene Siedlungsbereiche ausgenommen werden, wenn die weitere bauliche Entwicklung innerhalb der Gemeinde nur dort möglich ist. (C 2.4 09)

3.3.13.2 Darstellung und Bewertung der Auswirkungen

Die grundlegenden inhaltlichen Aussagen dazu finden sich unter 3.3.4.3, 4.2.1.2 und 4.2.2.2. Diese Aussagen sind geeignet, den unter 3.3.13.1 dargestellten raumordnerischen Festlegungen zur Luftreinhaltung, Lärm- und Strahlenschutz in der Bewertung und Gesamtabwägung entsprechend Geltung zu verschaffen.

Durch die Trassenwahl und mit Hilfe technischer Schallschutzmaßnahmen wird sichergestellt, dass die Grenzwerte der BlmSchV eingehalten werden.

Insofern wird das im LROP formulierte raumordnerische Ziel, die Bevölkerung vor schädlichem Lärm zu schützen, eingehalten.

Die Forderung des LROP, Lärmquellen so weit wie möglich zu bündeln um die Belastungen auf möglichst wenige Bereiche zu reduzieren, ist mit der Nutzung der vorhandenen Ortsumgehung und teilweiser Bündelung mit dem Elbe-Seitenkanal ebenfalls erfüllt. Mit Wahl der Westvariante würde die Lärmbelastung in einem bislang unbelasteten Gebiet stark anwachsen.

Gesamtbewertung

Wegen der erheblichen Lärm- und Schadstoffemissionen beim Betrieb einer Autobahn bzw. einer Bundesstraße ist die Bedeutung der Vorhaben für diese Belange hoch.

3.3.14 Schutz der Erdatmosphäre, Klima

3.3.14.1 Programmaussagen

Klimarelevante Emissionen im Verkehrsbereich sind insbesondere durch

- Verlagerung von Verkehrsleistungen im Straßen- und Flugverkehr auf Schiene und Wasserstraße,
- Verlagerung des individuellen auf den öffentlichen Personenverkehr,
- Herabsetzung der Verkehrsleistungen durch Verkehrsvermeidung,
- technische Energieeinsparungen an Verkehrsmitteln zu vermindern.

(C 2.5 01)

In dicht besiedelten Gebieten sind Freiräume zur Aufrechterhaltung des vertikalen und horizontalen Frischluftaustausches und eines gesunden Stadtklimas zu erhalten. In windreichen Regionen soll die Schutzfunktion des Waldes zur Verbesserung des Kleinklimas besiedelter Gebiete beitragen.
(C 2.5 05)

Freiflächen, die für die Durchlüftung eines Ortes von besonderer Bedeutung sind, sind zu sichern. Deshalb sollten die windstärkeren Freiflächen im Ilmenautal, entlang des Elbe-Seitenkanals zwischen Bad Bevensen und Uelzen und die Tallagen südlich und östlich von Bad Bodenteich als solche erhalten bleiben. Ein weiterer Schwerpunkt hohen Freiflächenschutzes sind die Talsysteme im Osten von Uelzen, das Wipperautal und die südlich davon liegenden kleineren Täler, in denen hauptsächlich die Hanglagen besonders zu sichern sind und der meist im Kaltluftstau liegende Talgrund einen geringen Sicherungsgrad erhält. Im Westen des Planungsraumes trifft dies auch für den Talbereich zwischen Wriedel und Ebstorf zu. (RROP LK Uelzen, D 2.5 02).

3.3.14.2 Auswirkungen und Bewertung

Die klimarelevanten Freiflächen im Landkreis Uelzen bleiben durch das Vorhaben weitgehend unbeeinträchtigt. Dabei wird davon ausgegangen, dass geringe Dammlagen der Autobahn keine wesentlichen Einflüsse auf die Durchlüftung haben. Soweit im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen Baumpflanzungen und Waldbestockung vorgenommen werden sollen, müssen

die für die Durchlüftung relevanten Freiflächen entsprechend freigehalten werden.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen von Verkehrsemissionen auf das globale Klima sind bei den z. Zt. hauptsächlich eingesetzten Treibstoffen erheblich. Die durch das Vorhaben zusätzlich verursachten klimarelevanten Emissionen sind allerdings in globalem Maßstab nicht erheblich. Da in Zukunft aufgrund technischen Fortschritts mit erheblichen Abnahmen des Einsatzes klimarelevanter Treibstoffe zu rechnen ist, kann eine Bewertung der Vorhaben hinsichtlich dieses Aspekts unterbleiben. Eine Differenzierung zwischen den einzelnen Varianten ist wegen der geringen Unterscheide nicht sinnvoll.

Weil bei Waldinanspruchnahmen Ersatzpflanzungen vorzunehmen sind, ist hinsichtlich des Klimaaspekts des Waldes ebenfalls eine Bewertung und Differenzierung entbehrlich.

Klimarelevante Auswirkungen ergeben sich in erster Linie als kleinklimatische Auswirkungen durch die Inanspruchnahme von Wald und Klimaschutzwald.

Die entsprechende Bewertung findet sich deshalb unter 3.4.3 und 4.7.2.

3.3.15 Schutz der Kulturlandschaften und kulturellen Sachgüter

3.3.10.1 Programmaussagen

Kulturlandschaften sind so zu erhalten und zu pflegen, dass historische Landnutzungsformen und Siedlungsstrukturen sowie prägende Landschaftsstrukturen und Naturdenkmale dauerhaft erhalten bleiben. Gestaltungs-, Nutzungs- und Pflegemaßnahmen sollen dem Erhalt der Kulturlandschaften dienen. (C 2.6 01)

Kulturelle Sachgüter, dazu zählen u. a. historische Bausubstanz, historische Gärten und Parkanlagen, einzelne Kultur- und Bodendenkmale sowie historisch wertvolle Gegenstände, sind nach Möglichkeit im Ensemble, an ihrem ursprünglichen Standort und in ihrem Kulturzusammenhang zu sichern und zu erhalten. (C 2.6 02)

Der Landkreis Uelzen ist einer der vor- und frühgeschichtlich fundreichsten Landkreise in Norddeutschland und weist daher viele frühgeschichtlich bedeutsame Bodendenkmale auf. Hier ragen vor allem die Königsgräber Haaßel, das Hügelgräberfeld bei Addenstorf und die frühgeschichtliche Burg in Bode heraus. Die Funde und die Fundstätten sind zu schützen und zu erhalten. Zur Förderung des Kulturtourismus sind sie für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. (RROP LK Uelzen D 2.6 01)

Durch die jahrhundertlange Siedlungstätigkeit des Menschen im Gebiet des heutigen Landkreises Uelzen, die durch die Eiszeiten bedingte Vielgestaltigkeit und die Bewirtschaftung der Landschaft hat sich im Plangebiet eine unverwechselbare Kulturlandschaft herausgebildet. Sie ist in

ihrer besonderen Eigenart und als Grundlage für die Entwicklung des Gebietes zu sichern und zu bewahren. (RROP LK Uelzen D 2.6 03)

Als Zeugen historischer Landnutzungsformen sind die Heideflächen im Landkreis Uelzen zu erhalten und an geeigneten Stellen neu anzulegen. (RROP LK Uelzen D 2.6 04)

Die Erhaltung der Vielzahl von Kulturdenkmalen im Landkreis ist weiterhin zu unterstützen und zu fördern. Dabei handelt es sich zum einen um Baudenkmale als Einzelobjekte oder Ensemble aus baulichen und landschaftlichen Anlagen, zum anderen um Bodendenkmale, wie Grab- und Wallanlagen.

Besonders zu nennen sind hierbei die weitere Entwicklung des Buckelgräberfeldes Boltersen, die Totenstatt Oldendorf sowie die Marschhufendorfer Konau und Popelau, Dom- und Ortskerngebiet Bardowick, Burgruine Neuhaus, Kirche und Burg bei Thomasburg, mittelalterliches Gräberfeld am westlichen Ortsrand Bavendorfs, Großsteingräber im Forstgebiet Scharnhop, Ausgrabungsstätte auf dem Kronsberg bei Rullstorf sowie Klosterkirche Scharnebeck. (RROP LK Lüneburg D 2.6 01)

Als Zeugen historischer Landnutzungsformen sind im Großraum Braunschweig zum Beispiel insbesondere die Heiden in der naturräumlichen Region der Lüneburger Heide, extensiv bewirtschaftete (Feucht-) Grünländer in den naturräumlichen Regionen der Lüneburger Heide und des Weser-Aller-Flachlandes, die Sanddeckkulturen (Moordammkulturen) im niedersächsischen Drömling sowie die Halbtrockenrasen in den naturräumlichen Regionen der Böden und des Weser- und Leinebeberglandes bzw. die Steppenrasen-Relikte im Bereich der Böden zu schützen und dauerhaft zu erhalten. (RROP ZGB D 2.6 01)

Historisch gewachsene und erhaltene Siedlungskerne sind inklusive ihrer siedlungsbildprägenden Freiräume, wie Hofräume, Bauerngärten etc. zu erhalten und insbesondere in den ländlichen Bereichen der Ordnungsräume durch eine behutsame Entwicklungsplanung vor Überformung zu bewahren. (RROP ZGB D 2.6 03)

Regional bedeutsame kulturelle Sachgüter, dazu zählen u.a. historische Bausubstanz, historische Gärten und Parkanlagen, einzelne Kultur- und Bodendenkmale sowie historisch wertvolle Gegenstände, sind an ihrem ursprünglichen Standort und in ihrem Kulturrzusammenhang zu sichern und zu erhalten. Sie sind als Ziel der Raumordnung in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen müssen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.5 [2])

3.3.15.2 Darstellung und Bewertung der Auswirkungen

Die Auswirkungen auf die Kulturlandschaften und kulturellen Sachgüter sind unter 4.9.2 dargestellt.

Bei allen Varianten muss beim Bau mit bedeutsamen Bodenfunden gerechnet werden.

Gesamtbewertung

Da dieses Thema in gleicher Weise in der UVS behandelt wird, findet sich die Bewertung unter 4.9.

3.4 Fachliche Belange

3.4.1 Gewerbliche Wirtschaft, Fremdenverkehr

3.4.1.1 Programmaussagen

Auf den Abbau wirtschaftsstruktureller und standortbedingter Schwächen der Wirtschaft ist - insbesondere in den Ländlichen Räumen - hinzuwirken.

Wirtschaftsstrukturdefizite sind durch Ansiedlung neuer und ergänzender Betriebe zu mindern. (C 3.1 02)

Standortdefizite sind soweit wie möglich durch standortspezifische Bündelung leistungsfähiger, wirtschaftsnaher Infrastruktur, insbesondere der Informations-, Kommunikations-, Transport- und Umwelttechnik, auszugleichen.

Regions- und standortspezifische Vorteile, wie

- . . .

- Lage an Schnittstellen überregionaler Verkehrssysteme
- Nähe zu Großbetrieben mit umfangreichem und differenziertem Zulieferbedarf
- Nähe zu Forschungseinrichtungen,
sind gezielt zu nutzen und zu sichern. (C 3.1 03)

Der Fremdenverkehr ist in seiner regionalwirtschaftlichen Bedeutung zu erhalten und in den Teilläufen zu stärken, die besondere Voraussetzungen für eine umwelt- und sozialverträgliche Intensivierung des Fremdenverkehrs bieten.

In den Teilläufen, in denen bereits Überlastungerscheinungen und Beeinträchtigungen der natürlichen Lebensgrundlagen und wertvoller Landschaftsteile bestehen oder zu befürchten sind, ist der Fremdenverkehr im Sinne eines sanften Tourismus so umweltverträglich umzustrukturen, dass er als wirtschaftliche Erwerbsgrundlage und Einkommenserzielung für die Bevölkerung in der Region erhalten werden kann und der Schutz und die Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen berücksichtigt werden. (C 3.1 07)

Der fehlende unmittelbare Autobahnanschluss des Landkreises wirkt sich beständig als standortbedingte Schwäche gerade durch die Lage im Ländlichen Raum aus. Dieser Mangel kann gemindert werden durch einen zügigen, bedarfsgerechten Ausbau der vorhandenen Bundes- und Landesstraßen sowie durch die Optimierung der Schienen- und Wasserwege. (RROP LK Uelzen D 3.1 07)

. . . Vorrangiges Ziel der Regionalplanung ist es, Wohn- und Arbeitsstätten so anzurichten, dass Verkehr möglichst vermieden wird. Für den dennoch erforderlichen Verkehr ist ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr anzustreben und ein gut ausgebautes Straßennetz vorzuhalten. (RROP LK Uelzen D 3.1 07)

Fremdenverkehrseinrichtungen und sonstige fremdenverkehrsbezogene Freizeitprojekte sollen dazu beitragen, die Lebens- und Erwerbsbedingungen der ansässigen Bevölkerung zu verbessern, den Fremdenverkehr einer Region zu stärken und die traditionellen Formen des Fremdenverkehrs und des Städtetourismus zu ergänzen und zu beleben. . . Ihre räumliche und infrastrukturelle Anbindung an entsprechend leistungsfähige Zentrale Orte ist anzustreben. Die besonderen Standortvorteile des Landkreises Lüneburg durch die Lagegunst in der Metropolregion Hamburg, der überregionalen Verkehrswege und die hohe Landschafts- und Lebensqualität sind für die wirtschaftliche Entwicklung zu nutzen. Die wirtschaftliche Entwicklung ist auf diese Standortvorteile auszurichten. (RROP LK Lüneburg D 3.1 02)

Die Industrie- und Gewerbegebiete im Osten Lüneburgs und Flächen im näheren Einzugsbereich, und zwar in den Gemeinden Adendorf, Bardowick, Embsen, Melbeck, Neetze und Vastorf, sind für die Ansiedlung neuer Betriebe aufgrund ihrer guten Anbindung an das großräumige Verkehrsnetz (Elbe-Seiten-Kanal, Schienennanschluss, Ostumgehung, Bundesautobahn A 250, B 404) zu sichern und zu entwickeln. Weitere Industrie- und Gewerbegebiete sind insbesondere in Bleckede, Dahlenburg, Neuhaus und Scharnebeck zu entwickeln. (RROP LK Lüneburg D 3.1 03)

„Vorranggebiete für industrielle Anlagen“ sind für die Standorte Peine, Salzgitter und Wolfsburg festgelegt und bedürfen dort einer weiteren, differenzierten planerischen Ausgestaltung in Anlehnung an die vorhandenen Strukturen. Dies schließt eine weitere industrielle Entwicklung in den übrigen zentralen Standorten nicht aus. (RROP ZGB D 3.1 06)

3.4.1.2 Darstellung der Auswirkungen

A 39

Zu den Grundsätzen der Raumordnung gem. § 2 Abs. 2 ROG gehört u.a., in Räumen, in denen die Lebensbedingungen in ihrer Gesamtheit im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt wesentlich zurückgeblieben sind oder ein solches Zurückbleiben zu befürchten ist (strukturschwache Räume), die Entwicklungsvoraussetzungen bevorzugt zu verbessern. Dazu gehört u.a. die Verbesserung der Infrastrukturausstattung. Ferner ist zu einer räumlich ausgewogenen langfristig wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstruktur beizutragen. Zur Verbesserung der Standortbedingungen für die Wirtschaft sind in erforderlichem Umfang die wirtschaftsnahe Infrastruktur auszubauen sowie die Attraktivität der Standorte zu erhöhen.

Während der Bauphase sind aufgrund der relativ engen zeitlichen und räumlichen Begrenzung der Bauabschnitte keine raumbedeutsamen Auswirkungen auf die Strukturen der gewerblichen Wirtschaft und des Fremdenverkehrs zu erwarten.

Mit dem Neubau der A 39 wird es temporär zur Stärkung der Bauwirtschaft kommen.

Grundsätzlich werden durch den Bau der geplanten Autobahn raumbedeutsame Auswirkungen auf die Sicherung und Entwicklung der Wirtschaftsstruktur und den Fremdenverkehr im Planungsraum erwartet. Betriebsbedingte raumbedeutsame Auswirkungen sind unmittelbar verknüpft mit der Anzahl und der Lage der Anschlussstellen, weil nur von diesen Punkten aus eine tatsächliche Raumerschließung stattfindet. Mit der verbesserten Anbindung der gesamten Region durch den Neubau der A 39 wird die Voraussetzung für die Entwicklung von bestehenden und zusätzlichen Gewerbe- und Industriestandorten geschaffen.

3.4.1.3 Bewertung der Auswirkungen

Gemeinden mit zentralörtlichen Funktionen und Schwerpunktaufgaben (hier vor allem „Arbeitsstätten“ und „Fremdenverkehr“) erhalten durch den Bau einer Autobahn eine verbesserte Anbindung und Erschließung (siehe hierzu Kapitel 3.3.5.3 und 3.4.13.3).

Vergleich der Varianten vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18

Im Verlauf der Westvariante erhalten neben dem Oberzentren Lüneburg drei Gemeinden mit der Schwerpunktaufgabe für die Sicherung und Entwicklung von „Wohnstätten“ und „Arbeitsstätten“ eine verbesserte Erschließung durch die Autobahn. Mit dem Bau der Ostvariante sind dies vier Gemeinden mit diesen Schwerpunktaufgaben. Auch das im RROP des Landkreises Uelzen dargestellte Güterverkehrszentrum in Uelzen erhält durch die Ostvariante eine bessere Anbindung

Die großen Gewerbegebiete der Stadt Lüneburg erhalten eine durchgehende Autobahnbindung.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-46

Im Verlauf der Westvariante erhalten neben den Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg fünf Gemeinden mit der Schwerpunktaufgabe für die Sicherung und Entwicklung von „Wohnstätten“ und „Arbeitsstätten“ eine verbesserte Erschließung durch die Autobahn. Mit dem Bau der Ostvariante sind dies sieben Gemeinden mit diesen Schwerpunktaufgaben. Auch das im RROP des Landkreises Uelzen dargestellte Güterverkehrszentrum in Uelzen erhält durch die Ostvariante eine bessere Anbindung.

Hervorzuheben ist der Aspekt, dass die beiden Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg eine direkte Autobahnverbindung erhalten. Während die Stadt Lüneburg eine direkte Anbindung ihrer großen Gewerbegebiete an der Ostumgehung erhält, werden die „Vorranggebiete für industrielle Anlagen“ der Stadt Wolfsburg angebunden.

Im Verlauf beider Hauptvarianten werden fünf Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“ besser erschlossen.

Im Vergleich der Varianten zeigt sich ein deutlicher Vorteil für die Ostvariante, da durch diese bedeutend mehr Zentrale Orte und Gemeinden mit Schwerpunkttaufgaben eine bessere Anbindung erhalten. Die Forderungen des Landkreises Uelzen nach Beseitigung des fehlenden unmittelbaren Autobahnanschlusses werden erfüllt. Die Zielaussagen des Landkreises Lüneburg zur Sicherung und Entwicklung der Industrie- und Gewerbegebiete im Osten der Stadt und weiteren Gemeinden im Landkreis werden durch die Ostvariante wesentlich stärker unterstützt.

Der besondere Standortvorteil der Stadt und des Landkreises Lüneburgs bezüglich der Lagegunst in der Metropolregion Hamburg wird durch den Anschluss der Ostvariante nachhaltig gestärkt.

Die weiteren Planungen der Stadt Lüneburg (Gewerbegebiet Bilmer Berg I und II sowie die Hafenerweiterung am Elbe-Seitenkanal) werden durch die Ostvariante nicht beeinträchtigt. Es bedarf aber weiterer Abstimmungen zwischen der Stadt und der Straßenbauverwaltung.

B 190 n

Die B 190 n ist geeignet, die Verkehrsinfrastruktur als eine grundlegende Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung im südlichen Landkreis Uelzen und im nördlichen Landkreis Gifhorn erheblich zu verbessern. Dazu trägt vor allem ihre Einbindung in das Gesamtkonzept aus A 14, A 39 mit der B 190 n als verbindender Querspange bei.

Kleinräumig sind die südlichen Varianten aufgrund ihrer Nähe zum Mittelzentrum Wittingen, zum Grundzentrum Hankensbüttel und zum Hafen Wittingen am besten für eine Stärkung der wirtschaftsnahen Infrastruktur geeignet. Durch die Verknüpfung zwischen B 190 n und A 39 sind die Erreichbarkeitsunterschiede allerdings nicht erheblich. Die nördliche Variante B 190 n/1 hat dagegen den Vorzug der zügigeren Führung und Verbindung über die B 191 in den Raum Celle.

Der von den Varianten der B 190 n durchquerte Raum ist in erheblichem Umfang für den Tourismus geeignet. Die Varianten greifen dabei z. T. in Vorrang- und Vorsorgegebiete für Erholung und in Erholungszielpunkte negativ ein. Diese Auswirkungen sind unter 4.2.2.2 beschrieben. Die sich daraus ergebende Einstufung der Variante B 190 n/1 als aus Sicht der touristischen Erholung neben Variante B 190 n/5 am wenigsten geeignete Variante, wird durch die Nähe zu Bad Bodenteich etwas relativiert, da zwar mit der Variante B 190 n/1 Belastungen des Freiraums verbunden sind, zugleich aber auch die Anbindung von Bad Bodenteich verbessert wird.

Gesamtbewertung

Als wesentliche wirtschaftsnahe verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen haben der Bau der A 39 und der B 190 n eine hohe Bedeutung für die Wirtschaft. Diese Bedeutung liegt in der Verbesserung der Erreichbarkeit und der Vergrößerung der Aktionsradien der betroffenen Betriebe und Einrichtungen sowie in der Eröffnung neuer Entwicklungsmöglichkeiten.

Durch ihre zügige Verbindung des Oberzentrums Lüneburg mit den Grund- bzw. Mittelzentren Bad Bevensen, Uelzen, Bad Bodenteich, Wittingen und dem Oberzentrum Wolfsburg hat die Ostvariante der A 39 im Verbund mit der Hauptvariante B 190 n/1 erhebliche Vorteile für die wirtschaftliche Entwicklung. Dazu trägt ihre dichte Lage zu den Industrie- und Gewerbegebieten sowie den Häfen in Lüneburg, Uelzen und Wittingen bei. An allen drei Orten ergeben sich so durch räumlich enge Verknüpfung der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße erhebliche Entwicklungsimpulse für die regionale Wirtschaft. Hinzu kommen positive Wirkungen für die Räume Lüchow/Dannenberg und Salzwedel. Bei der Anbindung der Kurorte Bad Bevensen und Bad Bodenteich sind neben den positiven Aspekten durch eine erheblich verbesserte Erreichbarkeit negative Aspekte einer Beeinträchtigung des Umfeldes der Kurorte zu berücksichtigen. Aufgrund des relativ großen Abstands der Autobahn und der B 190 n zu den Kurbereichen im engeren Sinne überwiegen die positiven Aspekte. Die Ostvariante kann deshalb für die Wirtschaft einschließlich des Tourismus große Entwicklungsimpulse erbringen.

Durch die Westvariante der A 39 zusammen mit der Teilvariante B 190 n/4.1 können ebenfalls solche Impulse erwartet werden, die allerdings wegen ihrer etwas weiter entfernt von den Hauptorten liegende Trasse als nicht so groß eingeschätzt werden.

Grundsätzlich sind für die Inwertsetzung der mit der Autobahn gegebenen wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten weitere Maßnahmen erforderlich, wie Schaffung von neuen Gewerbe- und Industriegebieten, Zusammenarbeit von Betrieben, Abstimmung der Verkehrsträger und logistische Initiativen.

3.4.2 Landwirtschaft, Fischerei

3.4.2.1 Programmaussagen

Die Landwirtschaft ist in allen Landesteilen als raumbedeutsamer und die Kulturlandschaft prägender Wirtschaftszweig zu erhalten und in ihrer sozio-ökonomischen Funktion zu sichern. Dabei ist eine flächengebundene, bäuerlich strukturierte Landwirtschaft, die wirtschaftlich effektiv und umweltgerecht produziert und eine artgerechte Nutztierhaltung betreibt, in besonderem Maße zu fördern. Sie hat Vorrang vor in anderen Formen ausgeübter Landwirtschaft. (C 3.2 01)

Gebiete mit einer relativ hohen natürlichen Ertragsqualität des Bodens sind als Grundlage einer gesunden landwirtschaftlichen Produktion zu sichern. Sie sollen in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden. (C 3.2 02)

Im überregionalen Vergleich ist die Landwirtschaft im Landkreis Uelzen von weit überdurchschnittlicher Bedeutung. Ihre besonderen Funktionen für den Planungsraum sind vorrangig die Wertschöpfungsfunktion, die Beschäftigungs- bzw. Erwerbsfunktion, die ökologische Funktion, die Kreislauf- bzw. Verwertungsfunktion, die Raumfunktion und die soziale und kulturelle Funktion. Diese nachhaltigen Funktionen stellen das Leitbild für die

landwirtschaftliche Entwicklung im Landkreis dar und sind zu sichern und zu fördern. (RROP LK Uelzen D 3.2 01)

Die landwirtschaftliche Flächennutzung soll auf der Grundlage der "Leitlinien Ordnungsgemäße Landbewirtschaftung" erfolgen. Dies schließt im Einzelfall eine Extensivierung landwirtschaftlicher Flächen und einen Nutzungsverzicht nicht aus. Soweit Maßnahmen die ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bewirtschaftung einschränken oder mit zusätzlichen Kosten belasten, ist hierfür ein angemessener Ausgleich vorzusehen. (RROP LK Uelzen D 3.2 02)

Zur Erhaltung bzw. Verbesserung der landwirtschaftlichen Betriebseinkommensstruktur sind landwirtschaftlich wertvolle Flächen möglichst der landwirtschaftlichen Nutzung vorzubehalten, Zuschnittverschlechterungen der Flächen sind zu vermeiden. Möglichkeiten einer Zuschnittsverbesserung sollen genutzt werden. Ein außerlandwirtschaftlicher Bedarf, insbesondere an Siedlungs-, Verkehrs- und Versorgungsflächen, soll deshalb im Rahmen des Möglichen auf Flächen außerhalb der Vorsorgegebiete für Landwirtschaft umgelenkt werden. Bei der Ausweisung neuer Siedlungsflächen dürfen landwirtschaftliche Betriebe nicht beeinträchtigt werden; ihre Entwicklungsmöglichkeiten sind zu erhalten. . . (RROP LK Uelzen D 3.2 04)

Die Landwirtschaft im Landkreis Lüneburg wird überwiegend auf der Grundlage guter Böden und einer mit Vergleich zu anderen Räumen besseren Struktur betrieben... In diesen Gebieten mit vorherrschend günstiger und entwicklungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebs- und Produktionsstruktur soll eine gesunde Agrarstruktur unter besonderer Berücksichtigung der Bestandspflege gesichert und entwickelt werden...

Die für die landwirtschaftliche Bodennutzung besonders gut geeigneten Böden sollen nur in dem notwendigen Umfang von anderen raumbeanspruchenden Planungen und Maßnahmen, die für die angestrebte regionale und überregionale Entwicklung erforderlich sind, in Anspruch genommen werden. Die Nachteile aus unvermeidbarer Bodenbeanspruchung sollen im Rahmen von Flurneuordnungsverfahren auf möglichst viele Betriebe verteilt werden. Der Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche für Siedlung und Infrastruktur und damit auch die erforderliche, sich aus der Beanspruchung ergebende Kompen-sationsmaßnahme sollte Nutzflächen sparend erfolgen. (RROP LK Lüneburg D 3.2 01)

Im Landkreis ... soll die Landwirtschaft eine strukturell und vor allem räumlich gesehen besondere Bedeutung behalten. Die flächengebundene bäuerliche Landwirtschaft ist im besonderen Maße zu schützen und zu fördern. ... (RROP LK Lüneburg D 3.2 02)

Die landwirtschaftliche Feldberegnung ist in großen Teilen des Kreises Voraussetzung für die landwirtschaftliche Ertragssicherung und die vom Nahrungsmittelsektor geforderten Qualitätsstandards. Ihr Umfang ist unter Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher und ökologischer Rahmenbedingungen zu sichern. (RROP LK Uelzen D 3.2 06)

Auf den überwiegend leichten, sandigen Böden der Geest ist zur Sicherung des Ernteertrages und der Erntequalitäten auch weiterhin die Feldberegnung

erforderlich. Um die Funktionsfähigkeit oberirdischer Gewässer nicht nachhaltig zu schädigen, sollten diese – Fließgewässer vor allem wegen häufig zu geringer Niedrigwasserführung – nicht mehr in Anspruch genommen werden. Die Entnahme von Wasser aus der Elbe ist zu vermeiden. Alle beregnungsbedürftigen Flächen sind damit künftig grundsätzlich auf Grundwasser angewiesen. Dabei sind die Grundwasservorräte unter Berücksichtigung der Witterungsverhältnisse sparsam zu nutzen... Durch die Förderung von standortgemäßer Nutzung und den Wiederaufbau von Hecken soll der Umfang der Feldberegnung verringert werden. (RROP LK Lüneburg D 3.2 03)

Die Vorsorgegebiete sind für eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Produktion zur Versorgung der Bevölkerung mit rückstandsarmen, qualitativ hochwertigen Produkten sowie zur Gewährleistung der Existenz der bäuerlichen Betriebe zu sichern. (RROP ZGB D 3.2 02)

Zum Schutz einer nachhaltigen Landbewirtschaftung sind Gebiete mit einem mittleren bis hohen Ertragspotential als "Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft – aufgrund hohen, natürlichen, standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotentials" in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.1 [6])

In Gebieten, in denen die Landwirtschaft besondere Funktionen für den Naturhaushalt, die Landschaftspflege, die Erholung und die Gestaltung und Erhaltung des Ländlichen Raumes hat, sind diese landwirtschaftlichen Funktionen bei allen raumbeanspruchenden Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen, wenn möglich zu unterstützen und langfristig zu sichern.

Dies gilt insbesondere für die Grünlandwirtschaft in den Vorranggebieten und Vorsorgegebieten für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung und für die landwirtschaftliche Nutzung im Randbereich von Ober- und Mittelzentren. (C 3.2 03)

Im Verbandsgebiet gilt dies insbesondere für die Grünlandwirtschaft und für die landwirtschaftliche Nutzung im Randbereich. . der Mittelzentren Gifhorn, ... Wittingen, sowie für die Geestböden im nördlichen Großraum. Die Grünlandwirtschaft ist besonders in Trinkwassereinzugsgebieten und im Bereich der Fließgewässer zu sichern und zu entwickeln. (RROP ZGB D 3.2 03)

Zur Darstellung und zur Sicherung ihrer Funktionen für die Kulturlandschaftspflege, den Bodenschutz auf Immissionsflächen, die Abwasserverregung, die Produktion auf Beregnungsflächen für die regionale Verarbeitung und die Direktvermarktung sind landwirtschaftliche Gebiete als „Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft - aufgrund besonderer Funktionen für die Landwirtschaft“ in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.1 [7])

Die Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte soll möglichst unmittelbar in den Schwerpunkten der landwirtschaftlichen Erzeugung erfolgen, die überregionale Vermarktung niedersächsischer Erzeugnisse ist zu unterstützen. Die Vermarktung von Produkten aus umwelt- und tiergerechter Erzeugung soll verstärkt gefördert werden. (C 3.2 04)

Die Funktionalität ländlicher Wirtschaftswege für den landwirtschaftlichen Verkehr ist sicherzustellen, sie sind den landwirtschaftlichen Erfordernissen anzupassen. Aufgrund des zukünftig stärkeren Ausbaus dieser Wege bedingt durch Gewicht und Größen der landwirtschaftlichen Maschinen ist eine Mehrfachnutzung anzustreben und die Abstimmung zwischen möglichen Planungsträgern zu aktivieren. (RROP LK Uelzen D 3.2 11)

Die Möglichkeiten Ackerflächen sparernder Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind zu nutzen bei gleichzeitiger Förderung nicht flächenintensiver Schaffung von kleinen Strukturen in der Kulturlandschaft. Ortschaften mit der Entwicklungsaufgabe ländliche Siedlung sind im Plan dargestellt. (RROP LK Lüneburg D 3.2 05)

Die in der Zeichnerischen Darstellung ausgewiesenen Vorsorgegebiete für Landwirtschaft sind generalisiert festgelegt. (RROP LK Lüneburg D 3.2 06)

Um die Fischerei weiterhin zu erhalten, sind ihre Belange bei allen raumbedeutsamen Maßnahmen, vor allem im Watten- und Küstenmeer, zu beachten. (C 3.2 06)

3.4.2.2 Darstellung der Auswirkungen

Allgemeines

Zur sachgerechten Bewertung und Gewichtung aller maßgeblichen Belange wurden die raumrelevanten Aspekte der Landwirtschaft in einem Landwirtschaftlichen Fachbeitrag ermittelt. Ausgewertet wurden u.a. die Gemarkungsgrößen, die Bodenwertzahlen, die Landnutzung, der Anteil an Hackfrüchten sowie die Sonderkulturen und die Beregnungsflächen. Diese Basisdaten wurden gewichtet und für die Ermittlung des landwirtschaftlichen Potentials herangezogen. Der Raumwiderstand wurde in fünf Rangstufen (geringe bis höchste Betroffenheit) eingeteilt.

Der Landwirtschaftliche Fachbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass die Böden im Bereich des Planungsraums überwiegend Ertragsmesszahlen (EMZ) nach der Reichsbodenschätzung zwischen 30 und 50 Punkten aufweisen. Während vor allem im Bereich nördlich von Uelzen sowie im Raum Wittingen / Hankensbüttel auch Böden mit einer EMZ mit mehr als 50 Punkten anstehen, sind im Bereich nördlich von Gifhorn und Wolfsburg Böden mit geringeren Werten als 30 Punkte anzutreffen.

Nach Aussagen des Landwirtschaftlichen Fachbeitrages steht im Untersuchungsraum ein Großteil der landwirtschaftlichen Flächen mit einer durchschnittlichen Dichte von weit über 80 % unter Beregnung. Die Beregnung, gespeist aus dem Elbe-Seiten-Kanal, dem Grundwasser und Abwasser / Prozesswasser, erfolgt, bis auf wenige Ausnahmen

(Amelinghausen/Betzendorf, Hohenbünstorf, Barum, Tätendorf/Eppensen, Molzen und Masendorf für den Westkorridor und Barendorf, Vastorf, Altenmedingen und Römstedt für den Ostkorridor) nahezu durchgehend über alle Untersuchungskorridore, weshalb die Beregnungsflächen für die Entscheidung für oder gegen eine Variante nicht herangezogen werden können. Darüber hinaus lassen sich die Beregnungsanlagen in aller Regel wieder herstellen, wenn sie durch den Bau der Autobahn oder der B 190 n beeinträchtigt werden.

Bau-, betriebs- und anlagebedingte Auswirkungen

Die Landwirtschaft wird in ihrer Struktur (Verteilung der zu einer Betriebsstätte gehörenden Flächen, Flächendurchschneidung, Zerschneidung von Beregnungsinfrastrukturen, Wegeführung) durch die Anlage der Autobahntrasse so stark beeinträchtigt, dass für die von der Trassenführung betroffenen Gebiete Flurneuordnungsverfahren durchgeführt werden müssen. Durch die Anlage wird landwirtschaftliche Fläche in großem Umfang in Anspruch genommen. Durch die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen werden weitere landwirtschaftliche Flächen benötigt. Forstwirtschaftliche und andere Flächen können dafür vermutlich nur in geringem Umfang herangezogen werden. Der genaue Flächenbedarf für die Kompensationsmaßnahmen lässt sich im derzeitigen Planungsstadium noch nicht ermitteln. Es ist davon auszugehen, dass die durch Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommenen Flächen, insbesondere, soweit es sich um Grünland handelt, nicht vollständig für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung verloren gehen.

Beim Bau der Autobahn bzw. der Bundesstraße können darüber hinaus weitere landwirtschaftliche Flächen und das landwirtschaftliche Wegenetz vorübergehend in Anspruch genommen und beeinträchtigt werden und es kann zu vorübergehenden Umwegen auf dem landwirtschaftlichen Wegenetz kommen.

Beim Bau der Autobahn und der B 190 n können bei der Querung von Fließgewässern Beeinträchtigungen der Fischerei entstehen.

3.4.2.3 Bewertung der Auswirkungen

Die auftretenden baubedingten Auswirkungen sind temporärer Natur mit nur lokalen Auswirkungen. Sie werden zu keinen nachhaltigen Veränderungen der landwirtschaftlichen Gesamtstruktur führen. Auch während der Betriebsphase sind keine nachhaltigen raumbedeutsamen Auswirkungen auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft, die betriebliche Strukturierung oder die Nutzungsfunktion des ländlichen Raumes zu erwarten.

Gleichwohl kann der Flächenentzug für einige Landwirte schwerwiegende wirtschaftliche Folgen haben. Das geplante Vorhaben ist aus diesem Grunde nur mit der Maßgabe vereinbar, wenn im Bereich der Landwirtschaft unverhältnismäßige wirtschaftliche Beeinträchtigungen, insbesondere einzelbetriebliche Betroffenheiten, ausgeschlossen werden. Dies ist weitestgehend nur durch eine Flurneuordnung möglich.

Als weiterer Aspekt müssen jahreszeitlich bedingte Restriktionen im Bereich landwirtschaftlich genutzter Flächen in der Bauablaufplanung Berücksichtigung finden.

Die möglichen Beeinträchtigungen der Fischerei können durch geeignete Maßnahmen minimiert werden und werden in ihrer Größenordnung als geringfügig eingestuft.

A 39

Vergleich der Korridore vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Stellt man die Querung von Vorsorgegebieten für die Landwirtschaft, dargestellt in den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise Lüneburg und Uelzen, gegenüber, so summieren sich diese bei der Variante GP 1-18/1 (Westvariante) bis zum Gelenkpunkt 18 auf eine Länge von insgesamt etwa 42 km. Bei der Ostvariante (GP 1-18/2) kommen mit nur rund 26 km erheblich weniger Querungskilometer zusammen.

Mit Wahl der Parallelführung der Autobahn mit dem Elbe-Seiten-Kanal („Vorschlag „A“) verringern sich die Querungen von Vorsorgegebieten für die Landwirtschaft um rd. 1,4 km. Der Vorschlag „F“ verursacht keine Veränderungen hinsichtlich der Querungslängen.

Als weiteres Kriterium für den Variantenvergleich kann das Potential der landwirtschaftlichen Nutzung herangezogen werden, wobei die Gemarkungen mit der hohen und höchsten Betroffenheit betrachtet werden. Die Variante GP 1-18/1 quert bis zum Gelenkpunkt 18 neun Gemarkungen mit hoher Betroffenheit (Holthusen, Arendorf, Wessenstedt, Ebstorf, Vinstedt, Heitbrack, Molzen, Masendorf und Rätzlingen), die Variante GP 1-18/2 (Ostvariante) dagegen vier (Seckendorf, Röbbel, Oetzen und Rätzlingen).

Von den Gemarkungen mit der höchsten Betroffenheit quert die Variante GP 1-18/1 sechs (Brauel, Hohenbünstorf - nur randlich -, Barum, Tätendorf-Eppensen, Woltersburg und Riestedt), die Variante 1-18/2 dagegen nur drei (Oetzendorf, Riestedt und Stöcken).

Zieht man die Ertragsmesszahlen hinzu, so zeigt sich auch hier, dass die Westvariante (GP 1-18/1) mit der Querung der Gemarkungen Hohenbünstorf, Barum, Tätendorf-Eppensen und Walmstorf vier Bereiche mit über 50 Bodenpunkten quert, die Ostvariante dagegen nur ein Gebiet randlich (Stöcken) mit dieser hohen Ertragsmesszahl. Diese Variante schont somit am besten die Gemarkungen mit dem höchsten landwirtschaftlichen Potential des Uelzener Beckens und die in dem landwirtschaftlichen Fachbeitrag ausgewiesenen landwirtschaftlichen Konfliktpunkte bei Mechtersen (intensive Viehhaltung) und bei Bardowick (intensiver Feldgemüseanbau).

Während die raumordnerisch akzeptierte Alternative entlang des Elbe-Seiten-Kanals in der Samtgemeinde Ostheide (Vorschlag „A“) in dieser Hinsicht keine Veränderungen mit sich bringt, wird bei dem aus der Gemeinde Weste kommenden Vorschlag „F“ die Ostvariante noch einmal günstiger. Während die Vorzugsvariante (Abschnitt 519) Oetzendorf als Gemarkung mit höchster

Betroffenheit quert, wird sie durch den Vorschlag „F“ (Abschnitte 520 und 521) nur noch randlich tangiert. Der Vorschlag „F“ verläuft stattdessen über die Gemarkung Höver (hohe Betroffenheit).

Aus raumordnerischer Sicht schneidet die Variante GP 1-18/1 (Westvariante) mit der erheblich längeren Querungsstrecke von Vorsorgegebieten für die Landwirtschaft deutlich schlechter ab. Dies ist auch das Ergebnis des landwirtschaftlichen Fachbeitrages, der aus landwirtschaftlicher Sicht die Westvariante ausschließt.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1 - 46:

Auf der Gesamtstrecke von rd. 116 km quert die Variante 1-46/1 rd. 73 km Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft, die Variante 1-46/2 auf rd. 104 km etwa 75 km und liegen bei der Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen in etwa gleich.

Während die Parallelführung der Autobahn mit dem Elbe-Seiten-Kanal „Vorschlag „A“) die Querungen von Vorsorgegebieten für die Landwirtschaft um rd. 1,4 km verringert, verursacht der Vorschlag „F“ keine Veränderungen hinsichtlich der Querungslängen.

Die optimierte Vorzugsvariante zwischen den Gelenkpunkten 61 und 62 (Seewiesen) verringert die Inanspruchnahme von Vorsorgegebieten für die Landwirtschaft um 1,3 km. Der Vorschlag „C“ (großräumige Umfahrung der Seewiesen) würde rd. 3,1 km weniger Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft queren. Der Vorschlag „D“ verringert die Querungslänge noch einmal um etwa 0,3 km.

Der Vorschlag „B“ (östliche Umfahrung Wittingens) würde die Querungslängen um rd. 2,6 km verringern.

Diese Verringerungen bedeuten allerdings in allen Fällen eine erhebliche Erhöhung der Waldbeanspruchung.

Im Verlauf von Norden nach Süden quert die Variante 1-46/1 bis zum gemeinsamen Treffpunkt der beiden Varianten nördlich des Gelenkpunktes 36 elf Gemarkungen mit hoher Betroffenheit (Holthusen, Arendorf, Altenebstorf, Steddorf, Gerdau, Hamerstorf, Nienwohlde, Masel, Wettendorf, Wierstorf und Wellerstorf) und zehn Gemarkungen mit höchster Betroffenheit (Brauel, Wittenwater - randlich -, Bohlsen, Holthausen, Böddenstedt, Holxen, Holdenstedt, Wentorf, Darrigsdorf und Glüsing). In Kilometern sind dies bei der höchsten Betroffenheit etwa 16,6 und bei der hohen Betroffenheit etwa 23.

Bei der Variante 1-46/2 sind dies bis zum gemeinsamen Treffpunkt beim Gelenkpunkt 36 acht Gemarkungen mit hoher Betroffenheit (Seckendorf, Röbbel, Oetzen, Rätzlingen, Hanstedt II, Lehmke, Lehmke-Emern und Wellerstorf) und sechs Gemarkungen mit höchster Betroffenheit (Ötzendorf, Stöcken - randlich -, Riestedt, Kahlstorf - randlich -, Darrigsdorf und Glüsing). In Kilometern sind dies bei der höchsten Betroffenheit etwa 8,0 km und bei der hohen Betroffenheit etwa 19,5 km.

Mit Blick auf die Gemarkungen mit einer Ertragsmesszahl über 50 Punkten quert die Westvariante (GP 1-46/1) die Gemarkung Wentorf und die Ostvariante (GP 1-46/2) die Gemarkung Stöcken - randlich -.

Im weiteren Verlauf der gemeinsamen Trassenvariante ab dem Gelenkpunkt 36 bis zum Endpunkt (GP 46) werden keine Gemarkungen mit hoher und höchster Betroffenheit bzw. mit Ertragsmesszahlen über 50 Punkten gequert.

Die Trassierung entlang des Elbe-Seiten-Kanals in der Samtgemeinde Osthede (Vorschlag „A“) bringt keine Veränderungen hinsichtlich der Betroffenheiten.

Durch den Vorschlag „F“ wird die Gemarkung Oetzen (höchste Betroffenheit) nicht mehr gequert, sondern nur noch randlich tangiert.

Die optimierte Vorzugsvariante zwischen den Gelenkpunkten 61 und 62 bei Bad Bodenteich (Seewiesen, EU-Vogelschutzgebiet) verläuft auch nach der Optimierung nicht durch Gemarkungen mit hoher und höchster Betroffenheit. Auch bei den Ertragsmesszahlen ändert sich nichts. In dem Gebiet zwischen den Gelenkpunkten 61 und 61 befinden sich großflächig nur Gemarkungen mit Ertragsmesszahlen unter 35 Bodenpunkten. Aus diesem Grunde würden auch die Vorschläge „C“ und „D“ bei allen vorgenannten Aspekten keine Veränderungen mit sich bringen.

Durch die vom Landkreis Uelzen und anderen Beteiligten vorgeschlagene großräumige Umfahrung der Seewiesen (Vorschlag „B“) würde die Gemarkung Wittingen mit einer Ertragsmesszahl über 50 Bodenpunkten auf etwa 2,5 km ab dem Gelenkpunkt 30 durch den Abschnitt 554 gequert. Die Vorzugsvariante nimmt kein Gebiet mit dieser hohen Wertigkeit in Anspruch.

Die Vorschläge „B“ und „C“ würden die Querungen im Bereich der Ostvariante um 2,6 km bzw. um 3,1 km verringern.

Hinsichtlich der Querung von Vorsorgegebieten für die Landwirtschaft, dargestellt in den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise bzw. des Zweckverbandes, wird der geringe Unterschied von 73 km (Westtrasse) zu 75 km (Osttrasse) durch die Vorschläge „A“ und „D“ und die optimierte Vorzugsvariante im Bereich der Seewiesen (nunmehr nur 72 km) mehr als ausgeglichen. Der Umfang der beanspruchten landwirtschaftlichen Fläche beträgt bei der Westvariante 365 ha gegenüber 360 ha bei der Ostvariante.

Aus raumordnerischer Sicht sind die Unterschiede zwischen den beiden Varianten, allein bezogen auf die Querung von Vorsorgegebieten für die Landwirtschaft, nicht so deutlich. Aus Sicht des landwirtschaftlichen Fachbeitrages werden die Unterschiede allerdings deutlicher. So ist die Durchschneidung von Gemarkungen mit höchster landwirtschaftlicher Betroffenheit bei der Variante GP 1-46/1 mit rund 17 km mehr als doppelt so hoch wie bei der Ostvariante (GP 1-46/2). Aus diesem Grunde und wegen der oben aufgeführten deutlichen Unterschiede wird eine westliche Trassenführung aus landwirtschaftlicher Sicht ausgeschlossen.

B 190 n

Bei Betrachtung des niedersächsischen Anteils der B 190 ist die Hauptvariante B 190 n/1 mit rd. 7 km Zerschneidung von Vorsorgegebieten für die Landwirtschaft als günstigste Trasse zu bewerten. Am ungünstigsten ist Hauptvariante B 190 n/2 mit rd. 17 km Zerschneidungslänge zu bewerten. Die drei anderen Trassen zerschneiden 12 km bis 14 km Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft.

Die Teilvarianten nehmen rd. 5,5 km (B 190 n/5.1) bis rd. 7,5 km (B 190 n/3.1) Zerschneidungslänge auf, so dass sich kein eindeutiger Vorteil für eine Variante ergibt.

Bei entsprechenden Vorsorgemaßnahmen beim Bau der B 190 n sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Fischerei gegeben.

Gesamtbewertung

Alle Varianten der A 39 und der B 190 n greifen in erheblichem Umfang in landwirtschaftliche Flächen und Strukturen ein. Die Westvariante der A 39 ist dabei als sehr ungünstig zu bewerten. Die Ostvariante der A 39 zusammen mit der Hauptvariante B 190 n/1 ist als etwas weniger ungünstig zu bewerten, weil sie zusammen in etwas geringerem Umfang Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft und in erheblich geringerem Umfang Gemarkungen mit höchster landwirtschaftlicher Betroffenheit durchschneidet.

3.4.3 Forstwirtschaft, Jagd

3.4.3.1 Programmaussagen

Der Wald ist zu erhalten; seine Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen sind durch nachhaltige Forstwirtschaft zu sichern und weiter zu entwickeln. (C 3.3 01)

Der Landkreis Uelzen zählt mit einem Waldanteil von 35 % zu den überdurchschnittlich bewaldeten Regionen Niedersachsens. Aufgrund dieser hohen Bewaldung hat der Wald als wichtiges raumbedeutsames Landschaftselement große Bedeutung. Auf seine Erhaltung, Pflege und Entwicklung ist bei allen Planungen und Maßnahmen mit Nachdruck hinzuwirken... (RROP LK Uelzen D 3.3 01)

Der Wald ist aufgrund der zukünftig noch zunehmenden Bedeutung seiner Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen, die in der Regel gleichrangig sind und auf den gesamten Waldflächen gleichzeitig erfüllt werden sollen, in seiner vielfältigen Ausformung vom großen geschlossenen Wald bis zu kleinflächigen Feldgehölzen ein bedeutsamer Bestandteil der naturräumlichen Landschaft. Er ist in seinem gegenwärtigen Ausmaß und in seiner heutigen räumlichen Verteilung zu sichern und – wo möglich und nötig – zu mehren. (RROP LK Lüneburg D 3.3 01)

Waldumwandlungen und Waldzerschneidungen sind zu vermeiden. Die Vitalität des Waldes ist nicht durch äußere Einflüsse, wie Bodenabbau oder

Grundwasserstandsänderungen zu beeinträchtigen. Immissionsbedingte Waldschäden sind durch Einflussnahme auf die Verursacher zu minimieren. (RROP ZGB D 3.3 01)

Auf die Erhaltung und Förderung der natürlichen Artenvielfalt und eine Vermehrung stabiler, standortgerechter Mischwaldbestände ist hinzuwirken. Die Wildhege hat sich diesen Zielen unterzuordnen. Waldränder sollen von störenden Nutzungen und von Bebauung grundsätzlich freigehalten werden. (C 3.3 02)

Sämtliche Waldränder, einschließlich einer Übergangszone in ausreichender Tiefe (in der Regel 100 m), sind grundsätzlich von jeder Bebauung und störenden Nutzung freizuhalten, um die Schutzwirkung des Waldes nicht zu gefährden, das Landschaftsbild nicht zu beeinträchtigen und diesen ökologisch besonders wichtigen Grenzbereich zwischen Wald- und Freifläche nicht zu belasten. Innerhalb dieses Bereiches darf im Einzelfall eine Bebauung nur erfolgen, wenn die Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion nicht beeinträchtigt wird, städtebauliche Gründe diese Bebauung rechtfertigen und die Ziele der Raumordnung nicht entgegenstehen. (RROP LK Uelzen D 3.3 03).

Wald sowie sämtliche Waldränder einschließlich einer Übergangszone sind grundsätzlich von Bebauung freizuhalten. Da die Bebauung in diesen Bereichen stets eine erhebliche Einschränkung der Waldfunktionen nach sich zieht, darf sie nur erfolgen, wenn die übrigen Ziele der Raumordnung und städtebauliche Gründe dies zwingend erfordern. ... (RROP LK Lüneburg D 3.3 04)

Der Wald sowie die Waldränder sind aufgrund ihrer wichtigen ökologischen Funktionen und ihrer Bedeutung für die Erholung, der Notwendigkeit des freien Zugangs und der ungehinderten Sicht auf landschaftsprägende Waldbestände sowie aufgrund des Brandschutzes in einer ausreichenden Pufferzone von Bebauung freizuhalten. (RROP ZGB D 3.3 02)

Die Waldränder und ihre Übergangszonen sollen aufgrund ihrer ökologischen Funktionen und ihrer Erlebnisqualitäten grundsätzlich von Bebauung und sonstigen störenden Nutzungen freigehalten werden. Hinsichtlich der Bebauung und anderer konkurrierender Nutzungen soll zu den Waldrändern möglichst ein Mindestabstand von 100 m eingehalten werden. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.2 [3])

Unvermeidbare Eingriffe sind durch gleichwertige Ersatzaufforstungen auszugleichen. Wald soll durch Verkehrs- und Versorgungstrassen möglichst nicht zerschnitten werden. (C 3.3 06)

Wald soll durch Verkehrs- und Versorgungstrassen nicht zerschnitten werden. Waldränder sollen von störenden Nutzungen und von Bebauung freigehalten werden. (LROP – Entwurf 2006 – 3.2.1 [03])

Wald soll von anderen Flächen beanspruchenden Nutzungen nur in unvermeidbarem Umfang in Anspruch genommen werden. Eingriffe in den Bestand des Waldes, insbesondere in den Gebieten mit besonderer

Bedeutung für Natur und Landschaft, für Erholung und für Wassergewinnung sowie in erosionsgefährdeten Bereichen, sind auf das unvermeidliche Maß zu beschränken. Besonderen Schutz genießen großflächig zusammenhängende Waldgebiete. Vor allem die Bauleitplanung, aber auch die übrigen raumbedeutsamen und raumbeanspruchenden Planungen haben dies zu berücksichtigen und den Fortbestand des Waldes in einer für die jeweiligen Naturräume typischen Größe und Verteilung zu sichern.

Unvermeidbare Waldinanspruchnahmen sind je nach ökologischer Wertigkeit durch Ersatzaufforstungen in ein- bis mehrfachem Flächenumfang auszugleichen. Dies gilt insbesondere für Gemeinden mit unterdurchschnittlicher Bewaldung. (RROP LK Lüneburg D 3.3 06)

. . . Alte Waldstandorte sind für den Naturschutz sowie für die Waldforschung von herausragender Bedeutung. Sie sind zu erhalten. Ihre Inanspruchnahme für andere als forstwirtschaftliche Nutzung muss ausgeschlossen bleiben. . . . (RROP LK Uelzen D 3.3 04)

. . . Wegen der Seltenheit sollte der Anteil der Auewälder im Elbtal und auf anderen geeigneten Standorten erhöht werden. Alte Waldstandorte, die seit eh und je mit Wald bestanden sind, sind aufgrund ihrer langen ungestörten Entwicklung für die Forstwirtschaft, aber auch den Umwelt- und Naturschutz von besonderer Bedeutung; die natürlich gewachsene Struktur von Humuskörper und Mineralboden sollte daher nicht nachhaltig verändert werden. (RROP LK Lüneburg D 3.3 05)

Größere zusammenhängende Waldgebiete haben erhebliche Bedeutung für Waldfunktionen wie ruhige Erholung, Trinkwasserschutz und die ungestörte Entwicklung von Waldlebensgemeinschaften und sind daher vor Inanspruchnahme durch Dritte besonders zu schützen. Diese Wälder, aber auch alle anderen, sollen durch Verkehrs- und Versorgungstrassen möglichst nicht weiter zerschnitten werden. (RROP LK Uelzen D 3.3 08)

Waldverlust und eine weitere Zerschneidung auch kleinerer Wälder durch Verkehrs- und Versorgungstrassen sind zu vermeiden. Wertvolle naturnahe Wälder und die unzerschnittenen Räume im Norden des Verbandsgebietes sind dabei besonders zu berücksichtigen, insbesondere solche auf alten, historischen Waldstandorten.

Unumgängliche Waldverluste sollen zeit- und ortsnah durch funktionsgleiche, standortgerechte Ersatzaufforstungen möglichst im Anschluss an bestehende Wälder ausgeglichen werden. (RROP ZGB D 3.3 06)

In Vorsorgegebieten für Forstwirtschaft sind die Voraussetzungen zur Stärkung der Leistungsfähigkeit forstwirtschaftlicher Betriebe zu erhalten und zu verbessern. (C 3.3 08)

Waldflächen im Bereich der Sperrgebiete müssen trotz der vorrangigen militärischen Nutzung wegen ihrer überörtlichen Bedeutung, z.B. für das Klima, den Erosions- und Immissionsschutz und für die Pflege der Grundwasservorräte, bestmöglich geschont und erhalten werden... (RROP LK Uelzen D 3.3 12; RROP LK Lüneburg D 3.3 07)

Zur Sicherung und Entwicklung ihrer ökologischen, ökonomischen und sozialen Funktionen sind im Großraum Braunschweig alle regional bedeutsamen Waldflächen größer einer Fläche von 2,5 ha in der Zeichnerischen Darstellung als "Vorbehaltsgebiete Wald" festgelegt. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.2 [4])

Waldschutzgebiete gemäß Waldfunktionenkarte oder Waldflächen mit einer besonderen Schutzfunktion als Klimaschutzwald oder für den Lärm- oder Immissionsschutz sollen wegen ihrer besonderen Schutzfunktion erhalten und möglichst als Dauerwald bewirtschaftet werden. Sie sind als "Vorbehaltsgebiete besondere Schutzfunktionen des Waldes" in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung nicht beeinträchtigt werden. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.2 [9])

Waldflächen, die für die Erholung bedeutsam sind, sind je nach Gewichtung als „Vorranggebiete ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ oder als „Vorbehaltsgebiete Erholung“ festgelegt. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung nicht beeinträchtigt werden. . (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.2 [10])

3.4.3.2 Darstellung der Auswirkungen

Unmittelbare Auswirkungen auf die Forstwirtschaft durch das geplante Vorhaben entstehen insbesondere durch den direkten Flächenentzug infolge der Flächeninanspruchnahme durch Trasse und Sicherheitsstreifen beiderseits der Trasse, durch die Zerschneidung von Waldparzellen und die Zerschneidung von Forstabfuhrwegen. Durch die Flächenteilungen können unwirtschaftliche Splitter- und Restflächen entstehen. Weitere forstwirtschaftliche Flächen werden durch Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme wird voraussichtlich nicht so umfangreich sein wie die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen. Der genaue Flächenbedarf für die Kompensationsmaßnahmen lässt sich im derzeitigen Planungsstadium noch nicht ermitteln. Außerdem wird in der Regel auf den Kompensationsflächen weiterhin Forstwirtschaft betrieben werden können.

Während der Bauphase können weitere forstwirtschaftliche Flächen und das forstwirtschaftliche Wegenetz vorübergehend in Anspruch genommen und beeinträchtigt werden und es kann zu vorübergehenden Umwegen auf dem forstwirtschaftlichen Wegenetz kommen. Der Baustellenverkehr einschließlich der Massentransporte sowie der Betrieb der Baustelleneinrichtungen bringt zusätzliche verkehrliche Beeinträchtigungen und Emissionen mit sich. Aufgrund der relativ engen zeitlichen Begrenzung und der Strukturierung in mehrere räumlich abgegrenzte Bauabschnitte sind dadurch jedoch keine nachhaltigen raumbedeutsamen Auswirkungen auf die Belange der Forstwirtschaft zu erwarten.

Es wird zu wirtschaftlichen Einbußen durch vorhabenbedingtes Einschlagen noch nicht schlagreifen Holzes und Schäden in Folge neu gebildeter Bestandsränder durch Windwurf und Temperaturextreme kommen.

3.4.3.3 Bewertung der Auswirkungen

Grundsätzlich widerspricht eine Inanspruchnahme von Waldflächen den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung bezüglich der Sicherung des Waldes mit seinen Schutz- und Erholungsfunktionen. Dies gilt vor allem für waldarme Naturräume.

A 39

Der Vorhabenträger kommt in der RVU zu dem Ergebnis, dass, bis auf den Korridor 3 (von Lüneburg bis Bad Bodenteich nahezu identisch mit Korridor 8, danach östlichster Korridor über das Gebiet Sachsen-Anhalts), die Forstwirtschaft von allen Korridoren großflächig betroffen ist.

Durch die Korridorvarianten 5 und 6 werden insbesondere die als Vorsorgegebiet für die Forstwirtschaft ausgewiesenen Waldgebiete im Westen des Untersuchungsraums (RVU) auf längerer Strecke durchquert (B 4), zudem größere Waldgebiete im Bereich Lüneburgs. Der Korridor 9 quert größere Waldgebiete im Westen des Untersuchungsraums, der Korridor 8 erheblich weniger im Osten des Untersuchungsraums. Die Korridore 8 und 9 queren zudem gemeinsam größere Waldgebiete südlich von Wittingen.

Vergleich der Korridore vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Bis zum Gelenkpunkt 18 quert der Korridor 9 im Landkreis Lüneburg den Staatsforst Busschewald, die Wälder bei Böhmsholz, nördlich Südergellersen (Abschnitt 501) und nördlich Drögennindorf (Abschnitt 583). Im Landkreis Uelzen wird der Staatsforst Ebstorf „Süsing“ durch den Abschnitt 585 gequert.

Der Korridor 8 quert im Landkreis Lüneburg das Lüner Holz (Abschnitt 586 auf vorhandener Ortsumgehung) und den Bilmer Strauch durch die Abschnitte 509 und 578. Im Landkreis Uelzen quert der Korridor 8 den Staatsforst Medingen (Abschnitt 510) und das Waldgebiet „Mührgehege“ (Abschnitt 519, randlich).

Der Abschnitt 586 verläuft vollständig auf der vorhandenen Trasse der B 4 und führt deshalb zu keiner Neuzerschneidung des Lüner Holzes. Die Waldinanspruchnahme verringert sich deshalb um 0,4 km.

Vergleicht man den westlichen Korridor 9 und den östlichen Korridor 8 vom Start bis zu dem gemeinsamen Gelenkpunkt 18, so beansprucht der Korridor 9 mit insgesamt 7,7 km deutlich mehr Waldfläche als der Korridor 8 mit 4,9 km Durchschneidungslänge.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde vom Landkreis Uelzen, der Landwirtschaftskammer, dem Nds. Landvolk, dem Nds. Heimatbund und anderen Beteiligten vorgeschlagen, im Bereich Barendorf eine Parallelführung der Autobahn an den Elbe-Seiten-Kanal zu prüfen (Vorschlag „A“). Bereits im

Rahmen des Untervariantenvergleichs GP 7 - 50 wurden die Abschnitte 580 und 510 miteinander verglichen. Die Straßenbauverwaltung gab dem Abschnitt 510 den Vorzug. Vorschlag „A“ führt zu einer deutlichen Verbesserung hinsichtlich des Schutzwertes Mensch - Wohnen und auch hinsichtlich des Verbrauchs landwirtschaftlicher Flächen. Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Kapitel 3.3.2. Im Rahmen der Erörterungstermine bevorzugte auch die Samtgemeinde Ostheide den Vorschlag A“.

Der Vorschlag „A“ führt auf etwa 3,9 km mehr durch forstwirtschaftliche Flächen als die Vorzugstrasse. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich bei den Waldflächen entlang des Elbe-Seiten-Kanals nur um relativ strukturarme Kiefernwälder handelt. Zudem entstehen zum Aspekt der Rotwildwanderungen keine neuen großräumigen Trennwirkungen. Die Vorzugsvariante würde dagegen eine neue Barrierewirkung entfalten. Vorschlag „A“ ist Bestandteil der landesplanerisch festgestellten Trasse.

Ein weiterer Vorschlag aus der Gemeinde Weste und aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Schonung der Landwirtschaft reduziert zwischen den Gelenkpunkten 12 und 17 im Bereich der Gemeinde Oetzen (Vorschlag „F“) den Waldverlust geringfügig. Während der Abschnitt 519 das Waldgebiet Mührgehege auf rd. 500 m randlich tangiert, wird durch das Ausweichen auf die Abschnitte 520 und 521 das Mührgehege weitestgehend verschont, dafür aber das „Karlsgrün“ auf etwa 300 m randlich tangiert.

Vergleicht man die Querung bzw. Beeinträchtigung von historischen alten Waldstandorten, so beansprucht die Westvariante mit 2,6 km Länge bedeutend mehr als die Ostvariante mit 0,9 km.

Gegenüber einer Gesamtlänge von 7,7 km benötigter Forstflächen durch den westlichen Korridor 9 nimmt der östliche Korridor 8 einschließlich der Vorschläge „A“ und „F“ rd. 8,6 km Waldfläche in Anspruch. Gemessen an der Gesamtlänge liegt der Westkorridor geringfügig vorn. Betrachtet man allerdings die Qualität der betroffenen Wälder, so relativiert sich der Vorteil. Aus forstlicher Sicht liegen die beiden Korridore annähernd gleich, aus raumordnerischer Sicht wird der Ostkorridor favorisiert.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1 - 46:

Der westliche Korridor 9 quert im Landkreis Lüneburg den Staatsforst Busschewald, die Wälder bei Böhmsholz, nördlich Südergellersen (Abschnitt 501) und nördlich Drögennindorf (Abschnitt 583). Im Landkreis Uelzen quert der Korridor 9 neben kleineren Waldflächen u.a. den Staatsforst Ebstorf „Süsing“ (Abschnitt 585), den Holdenstedter Forst (Abschnitt 530) und den Staatsforst Medingen (Abschnitte 530 und 539). Im Landkreis Gifhorn werden der Staatsforst Sprakensehl (Abschnitt 539) und der Maseler Wald (Abschnitt 548) gequert. Ab dem Gelenkpunkt 36 ist der Verlauf der Korridore 9 und 8 im Landkreis Gifhorn identisch. In diesem Streckenverlauf werden der Staatsforst Knesebeck (Abschnitte 555 und 561), der Bundesforst Munster Heide und eine Waldfläche westlich von Lessien und Barwedel auf größerer Länge von den Abschnitten 561, 564 und 575 gequert.

Der östliche Korridor 8 quert im Landkreis Lüneburg das Lüner Holz (Abschnitt 586 auf vorhandener Ortsumgehung) und den Bilmer Strauch durch die Abschnitte 509, 578 und 510. Im Landkreis Uelzen quert der Korridor 8 den Staatsforst Medingen auf größerer Länge im Abschnitt 510, kleinere Waldbereiche des Staatsforstes Medingen in den Abschnitten 581, 514 und 515, und das Waldgebiet „Mührgehege“ (Abschnitt 519, randlich). Kleinere Waldgebiete im Bereich der Bad Bodenteicher Seewiesen sind durch den Abschnitt 497 (ehemals die Abschnitte 531, 538 und 546) betroffen. Im Landkreis Gifhorn werden im Anschluss kleinere Waldgebiete durch den Abschnitt 546 beansprucht. Ab dem Knotenpunkt 36 stimmt der Streckenverlauf mit dem des Korridors 9 überein (siehe oben).

Durch das nachgemeldete EU-Vogelschutzgebiet nördlich der Seewiesen bei Bad Bodenteich wurde eine Optimierung der Vorzugsvariante zwischen den neuen Gelenkpunkten 61 und 62 notwendig. Zwischen diesen neuen Gelenkpunkten werden durch die optimierte Vorzugsvariante (Abschnitt 497) rd. 3,1 km Waldflächen gequert gegenüber nur rd. 0,7 km im Verlauf der alten Vorzugstrasse.

Ausgehend von den Aussagen des Vorhabenträgers, beansprucht der westliche Korridor 9 auf einer Gesamtstrecke von 116 km mit rund 40,2 km Länge erheblich mehr Waldfläche als der östliche Korridor 8 mit rd. 24,4 km auf einer Gesamtstrecke von rd. 110 km.

Der Vorschlag „A“ entlang des Elbe-Seitenkanals verbraucht auf etwa 3,9 km Länge mehr forstwirtschaftliche Flächen als die Vorzugstrasse. Siehe hierzu die weiter oben gemachten Ausführungen.

Der vom Flecken Bad Bodenteich und aus der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachte Vorschlag „D“ kann aufgrund des EU-Vogelschutzgebietes nicht beim Gelenkpunkt 20 beginnen, sondern startet aufgrund der Vergleichbarkeit ab dem Gelenkpunkt 61, verläuft deckungsgleich mit der optimierten Vorzugsvariante (Abschnitt 497) auf rund 9,3 km und verlässt den Abschnitt 497 bis zum gemeinsamen Treffpunkt am Elbe-Seitenkanal. Der Vorschlag „D“ beansprucht bei annähernd gleicher Länge mit der Vorzugsvariante etwa 0,2 bis 0,3 km mehr Waldfläche.

Der Vorschlag „F“ bei Oetzen reduziert die Inanspruchnahme von Wald um rd. 300 m.

Die vom Flecken Bad Bodenteich und der Gemeinde Lüder vorgeschlagene großräumige Umgehung der Seewiesen (Vorschlag „C“) würde bei einer Mehrlänge des Abschnittes von rd. 2,3 km auf erheblich größerer Länge (8,3 km statt 3,6 km) durch zusammenhängende Waldflächen (Nadelwald) führen und östlich von Langenbrügge einen historisch alten Waldstandort tangieren. Aus diesem und weiteren Gründen ist die optimierte Vorzugsvariante diesem Vorschlag vorgezogen worden.

Vom Landkreis Uelzen und anderen Beteiligten wurde eine großräumige Umfahrung der Seewiesen, verbunden mit einer östlich von Wittingen gelegenen Trassierung, vorgeschlagen (Vorschlag „B“). Aus dem gleichen Grund wie beim Vorschlag „D“ musste dieser Vorschlag beim Gelenkpunkt 61

beginnen, rund 4 km dem Verlauf der optimierten Vorzugsvariante folgen, um dann über die Abschnitte 540, 549 und 554 bis zum Gelenkpunkt 37 zu verlaufen. Dieser Vorschlag ist zwar mit 27,1 km kürzer als die optimierte Vorzugstrasse (28,4 km), beansprucht aber im Gegensatz zur Vorzugstrasse (4,2 km) deutlich mehr Waldfläche (6,1 km). Schon allein aus forstlicher Sicht ist diesem Vorschlag nicht zugestimmt worden.

Unter Berücksichtigung der landesplanerisch festgestellten Trassenoptimierungen (Vorschläge „A“, „D“ und „F“), bleibt der deutliche Unterschied von rd. 40 km Waldquerungen durch den Korridor 9 zu rd. 28 km für den Korridor 8 bestehen.

Hierbei ist zudem zu berücksichtigen, dass es im westlichen Korridor - bis auf die Bündelung mit der B 4 - zu Neuzerschneidungen von Waldflächen kommt, beim Korridor 8 durch die Bündelung mit dem Elbe-Seiten-Kanal eine Zerschneidung auf rund 7 km bereits als Vorbelastung vorgegeben ist.

Dies gilt auch für das im gemeinsamen Trassenverlauf randlich geschnittene Waldgebiet südlich von Wittingen, das durch das VW-Testgelände bereits stark vorbelastet ist.

Vergleicht man die Querung bzw. Beeinträchtigung von historischen alten Waldstandorten, so beansprucht die Westvariante mit 9 km Länge bedeutend mehr als die Ostvariante mit 1,5 km. Bei der Ostvariante wird der historische alte Waldstandort in Lüneburg aber durch die Vorzugstrasse auf der vorhandenen Ostumgehung nicht neu zerschnitten.

Im gemeinsamen Verlauf der beiden Varianten im Bereich der VW-Teststrecke werden noch einmal rd. 4 km historisch alter Wald randlich geschnitten. Hierbei kann die Vorbelastung durch die VW-Teststrecke als eingriffsmindernd angesehen werden.

Einer östlichen Trassenführung ist wegen der deutlich geringeren Waldquerungen und der erheblich geringeren Beeinträchtigung von historisch alten Waldstandorten aus Sicht der Forstwirtschaft und der Jagd der Vorzug zu geben. Die Trassenführung im Einzelnen ergibt sich in Abwägung mit anderen Belangen.

B 190 n

Die erheblichen negativen Auswirkungen auf die Forstwirtschaft ergeben sich vor allem durch die Waldinanspruchnahme. Die Auswirkungen sind unter 4.7.2 beschrieben. Danach nehmen die Varianten B 190 n/1 und B 190 n/5 jeweils rd. 25 ha Wald in Anspruch und sind somit als ungünstig zu bewerten.

Günstigste Variante ist B 190 n/2 mit nur rd. 3 ha Waldinanspruchnahme.

Die Teilvarianten nehmen Wald nur in geringem Umfang in Anspruch.

Variante B 190 n/1 ist in Bezug auf die Jagd, für die repräsentativ die Inanspruchnahme von Rotwildeinstandsgebiet betrachtet wird, die ungünstigste Variante, weil sie auf rd. 16 km Rotwildeinstandsgebiet

durchquert. Variante B 190 n/2 folgt mit rd. 14 km Durchquerungslänge. Die drei südlichen Varianten queren das sehr große Rotwildeinstandsgebiet in Sachsen-Anhalt und tangieren das Rotwildeinstandsgebiet bei Hankensbüttel nur randlich, so dass diese drei Varianten günstiger zu bewerten sind.

Gesamtbewertung

Aufgrund der Flächenverluste und z. T. Strukturproblemen, die mit einem Eingriff durch Straßenbaumaßnahmen in Wald verbunden sind, wird die Bedeutung des Vorhabens für Wald und Jagd als hoch bewertet.

Alle Varianten der A 39 greifen in erheblichem Umfang in Wald und in jagdliche Belange ein. Bei einigen Varianten der B 190 n sind diese Eingriffe nicht so stark ausgeprägt.

Die Westvariante der A 39 zusammen mit den Teilvarianten B 190 n/4.1 oder n/5.1 ist als sehr negativ in Bezug auf die Waldinanspruchnahme und die Beeinträchtigung jagdlicher Belange zu bewerten. Die Ostvariante der A 39 zusammen mit der Teilvariante B 190 n/2 ist in dieser Hinsicht etwas weniger ungünstig zu bewerten.

3.4.4 Rohstoffgewinnung

3.4.4.1 Programmaussagen

Oberflächennahe und tief liegende Rohstoffvorkommen sind wegen ihrer aktuellen und künftigen Bedeutung als Produktionsfaktor der Wirtschaft und als Lebensgrundlage und wirtschaftliche Ressource für nachfolgende Generationen zu sichern. . . . (C 3.4 01)

Die Aufsuchung, Erschließung und Gewinnung gesamtwirtschaftlich bedeutsamer oberflächennaher und tiefer liegender Rohstoffe sind zur Deckung des künftigen Rohstoffbedarfs und für die Energieversorgung langfristig zu sichern und nach Möglichkeit bedarfsnah abzubauen. . . . (RROP LK Lüneburg D 3.4 01)

Bei Planungen mit räumlicher Auswirkung ist auf oberflächennahe und im tieferen Untergrund befindliche oder vermutete nutzbare Lagerstätten Rücksicht zu nehmen, um die künftige Erschließung und Nutzung zu gewährleisten. Das gilt auch für mögliche unterirdische Speicherstätten, insbesondere im Steinsalz. (RROP LK Lüneburg D 3.4 03)

Nutzungen, welche die Erschließung und Gewinnung bedeutsamer Rohstoffvorkommen gänzlich verhindern oder erheblich erschweren, sollen weitestgehend verhindert werden. (RROP ZGB D 3.4 01)

Die in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorranggebiete für Rohstoffgewinnung“ festgelegten oberflächennahen . . . Rohstoffvorkommen sind wegen ihrer besonderen überregionalen und regionalen volkswirtschaftlichen Bedeutung zu sichern.

Die in der Zeichnerischen Darstellung festgelegten „Vorranggebiete für Rohstoffgewinnung – für längerfristige Inanspruchnahme“ stehen wegen anderweitiger planerischen Nutzungszuweisungen oder der besonderen Empfindlichkeit des Landschaftshaushaltes für eine kurzfristige Inanspruchnahme nicht zu Verfügung. Diese Gebiete sind von Nutzungen, die einen Abbau erheblich erschweren oder verhindern könnten, langfristig freizuhalten. (RROP ZGB D 3.4 05)

Landesweit und regional bedeutsame oberflächennahe Rohstoffvorkommen sind in der Zeichnerischen Darstellung als "Vorranggebiete Rohstoffgewinnung" festgelegt. In diesen Gebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.3 [3])

Regional bedeutsame oberflächennahe Rohstoffvorkommen für den längerfristigen Abbau (Erweiterungen und Neuaufschlüsse) sind in der Zeichnerischen Darstellung als "Vorbehaltsgebiete Rohstoffgewinnung" festgelegt. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung nicht beeinträchtigt werden. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.3 [4])

3.4.4.2 Darstellung der Auswirkungen

Unmittelbare Auswirkungen durch das geplante Vorhaben können vor allem durch den direkten Flächenentzug bzw. durch Flächenzerschneidung entstehen. Während der Bauphase sind in Folge des erhöhten Rohstoffbedarfs (Sand, Kies etc.) auch Auswirkungen auf den Belang der Rohstoffgewinnung nicht auszuschließen. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass der Bedarf an Sand, Kies und Bodenmaterial regional, auch durch Austausch zwischen Einschnitt- und Dammlagen, gedeckt werden kann.

3.4.4.3 Bewertung der Auswirkungen

In der Raumverträglichkeitsuntersuchung des Vorhabenträgers wird die Einordnung der Betroffenheit raumordnerisch bedeutsamer Gebiete für die Rohstoffgewinnung über die Lage in dem betrachteten Korridor betrachtet und eingeordnet. So werden Gebiete für die Rohstoffgewinnung als fördernd betroffen angesehen, wenn durch eine Korridorvariante eine deutlich verbesserte Anbindung / Erschließung zu erwarten ist. Es wurde eine Luftlinie von maximal 5 km angenommen. Direkte Flächeninanspruchnahme und Zerschneidungen durch eine Korridorvariante werden als hemmend betroffen eingestuft.

Neben den Stellungnahmen der kommunalen Gebietskörperschaften ist die Stellungnahme des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie für die Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen von besonderer Bedeutung. Das Landesamt hat in seiner Stellungnahme aus bergbaulicher und lagerstättenkundlicher Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht.

A 39

Vergleich der Korridore vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Vorranggebiete für die Rohstoffgewinnung werden weder von dem West-, noch von dem Ostkorridor direkt betroffen. Ein direkt betroffenes Vorsorgegebiet für die Rohstoffgewinnung befindet sich im westlichen Korridor 9 im Abschnitt 501 südlich von Vögelsen. Das im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg dargestellte Vorsorgegebiet für Rohstoffgewinnung „Sand“ wird auf rd. 0,7 km gequert. Im östlichen Korridor 8 wird im Abschnitt 510 ein Vorsorgegebiet für Rohstoffgewinnung „Kies“ westlich von Gifkendorf auf rund 0,5 km gequert.

Vorrang- und Vorsorgegebiete für Rohstoffgewinnung, für die eine deutlich verbesserte Anbindung bzw. Erschließung auf Grund der relativ geringen Entfernung zur geplanten Autobahn zu erwarten ist, liegen im Verlauf des westlichen Korridors 9 im Abschnitt 501 nördlich von Reppenstedt (Vorsorgegebiet „Ton“) südlich von Reppenstedt (Vorsorgegebiet „Sand“), südlich von Kirchgellersen (zwei Vorranggebiete „Ton“ und ein Vorsorgegebiet „Ton“), westlich von Rettmer (Vorsorgegebiet „Ton“), südwestlich Südergellersen (Vorsorgegebiet „Sand“), und im Abschnitt 527 südlich von Hohenbünstorff (Vorsorgegebiet „Sand“).

Im Verlauf des östlichen Korridors 8 sind dies im Abschnitt 510 das Vorranggebiet („Kies“) südlich von Barendorf und das Vorsorgegebiet („Kies“) westlich von Gifkendorf. Im Abschnitt 581 befinden sich drei Vorsorgegebiete westlich von Altenmedingen („Sand“ und „Kies“), und eins südöstlich von Bienenbüttel („Sand“).

Durch die Parallelführung der Autobahn mit dem Elbe-Seiten-Kanal (Vorschlag „A“ aus dem Beteiligungsverfahren) wird die Querung des Vorsorgegebietes bei Gifkendorf vermieden.

Der im Beteiligungsverfahren eingebrachte Vorschlag „F“, bereits im Untervariantenvergleich GP 12-17 untersucht, hat keinen Einfluss auf das Ergebnis.

Im direkten Vergleich der Korridore bis zum Gelenkpunkt 18 würde nur noch durch den westlichen Korridor 9 die Querung eines Vorsorgegebietes für Rohstoffgewinnung erfolgen. Dieser Korridor begünstigt allerdings die Ausbeutung zweier Vorranggebiete und sechs Vorsorgegebiete gegenüber einem Vorranggebiet und fünf Vorsorgegebieten im östlichen Korridor 8.

Vergleich der Korridore zwischen den Gelenkpunkten 1 - 46:

Durch den geplanten Verlauf des westlichen Korridors 9 werden für die folgenden Vorsorgegebiete verbesserte Anbindungs- bzw. Erschließungseffekte angenommen: Im Abschnitt 501 nördlich von Reppenstedt („Ton“) südlich von Reppenstedt („Sand“), südlich von Kirchgellersen „Ton“, (zusätzlich zwei Vorranggebiete „Ton“), westlich von Rettmer („Ton“), südwestlich Südergellersen („Sand“), südlich Uelzen im Abschnitt 530 („Sand“), nordöstlich von Sprakensehl im Abschnitt 539 („Sand“)

und nordöstlich von Schweimke im Abschnitt 548 („Ton“). Ab dem Gelenkpunkt 36 ist der Verlauf der Korridore 9 und 8 im Landkreis Gifhorn identisch. In diesem Streckenverlauf liegen in erreichbarer Nähe die Vorsorgegebiete nördlich von Ehra („Sand“), südlich Lessien („Sand“), südlich Bergfeld („Sand“) und nördlich von Weyhausen („Sand“).

Für den östlichen Korridor 8 sind dies im Abschnitt 510, neben dem Vorranggebiet („Kies“) südlich von Barendorf, die zwei Vorsorgegebiete („Kies“) westlich von Gifkendorf. Im Abschnitt 581 befinden sich drei Vorsorgegebiete westlich von Altenmedingen („Sand“ und „Kies“), und eins südöstlich von Bienenbüttel („Sand“). Im Bereich des Abschnitts 519 liegt ein Vorsorgegebiet („Sand“) bei Schwemlitz. Die ab dem Gelenkpunkt 36 in erreichbarer Nähe liegenden Vorsorgegebiete sind bereits im Verlauf des Korridors 9 beschrieben.

Die optimierte Vorzugsvariante im Bereich von Bad Bodenteich und die Vorschläge „D“ und „F“ haben keinen Einfluss auf das Ergebnis.

Durch den Vorschlag „A“ wird die Querung des Vorsorgegebietes bei Gifkendorf vermieden.

Vergleicht man die Korridore miteinander, so ergibt sich für den Korridor 9 hinsichtlich der verbesserten Anbindung von Vorrang- und Vorsorgegebieten für Rohstoffgewinnung ein kleiner Vorteil mit 2 Vorranggebieten gegenüber einem beim Korridor 8 und 12 Vorsorgegebieten (11). Allein bei dem Aspekt der Querung von Vorsorgegebieten liegt der Korridor 8 vorn, da er, im Gegensatz zum Korridor 9, keine Querung verursacht.

Die im Beteiligungsverfahren eingebrachten Vorschläge „B“ und „C“ hätten keinen Einfluss auf das Ergebnis..

Da die Inanspruchnahme von Rohstoffgewinnungsgebieten durch Querung den Zielen der Raumordnung widerspricht, während die Annäherung der Autobahn an Rohstoffgebiete nur einen geringen Vorteil bietet, ist der östlichen Trassenführung aus Sicht der Rohstoffgewinnung der Vorzug zu geben.

B 190 n

Vorrang- oder Vorsorgegebiete für die Rohstoffgewinnung sind durch die B 190 n nicht betroffen.

Gesamtbewertung

Da die Inanspruchnahme von Vorrang- und Vorsorgegebieten durch die Autobahn und die B 190 n gering ist und die Vorteile der Anbindung von Rohstoffgewinnungsgebieten an die A 39 und die B 190 n von untergeordneter und vorübergehender Bedeutung sind, kommt dem Vorhaben nur eine geringe Bedeutung für den Belang der Rohstoffgewinnung zu.

Die östliche Trassenführung der A 39 ist als günstig zu bewerten. Die westliche Trassenführung ist als eher ungünstig zu bewerten, da sie entsprechende Vorsorgegebiete für Rohstoffgewinnung berührt.

3.4.5 Energie

3.4.5.1 Programmaussagen

In der zeichnerischen Darstellung sind Vorrangstandorte für Windenergienutzung festgelegt worden. (RROP LK Uelzen D 3.5 05)

Im Großraum Braunschweig ist für die generell privilegierte Nutzung der Windenergie eine Mindest-Windkraftleistung von 150 MW planungsrechtlich zu sichern. Die regional bedeutsamen Teilläume sind in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorrangstandorte für Windenergienutzung“ festgelegt.

.. Vorrangstandorte für Windenergienutzung sind: .. Wolfsburg (WOB 1), Boldecker Land (GF7), Brome (GF 5), Gifhorn (GF6), Hankensbüttel (GF 1), .. Wesendorf (GF 4), Wittingen (GF 2 und GF 3). . . (RROP ZGB D 3.5 05)

Im Großraum Braunschweig sind folgende „Vorrang- und Eignungsgebiete für Windenergienutzung“ in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt: .. Wolfsburg – Brackstedt (WOB 1), .. Hankensbüttel – Wetendorf – (GF 1a), Wittingen – Stöcken – (GF 2), Wittingen – Suderwittingen – (GF 3), Wesendorf – Wahrenholz – (GF 4), Brome – Zicherie – (GF 5), Boldecker Land – Barwedel – (GF 7), Hankensbüttel – Langwedel – (GF 12). . . (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 3.4.1 [1])

In den „Vorranggebieten für Windenergienutzung“ sind andere raumbedeutsame Nutzungen, die der Windenergienutzung entgegenstehen, ausgeschlossen. Es ist gleichzeitig bestimmt, dass raumbedeutsame Windenergieanlagen im übrigen Planungsraum mit Ausnahme der "Eignungsgebiete für Windenergienutzung" ausgeschlossen sind. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 3.4.1 [2])

3.4.5.2 Darstellung der Auswirkungen

Die Vorranggebiete für die Windenergiegewinnung können von der Autobahntrasse tangiert bzw. gequert werden. In Ausnahmefällen kann es zu einem Verlust einer oder mehrerer Windenergieanlagen kommen. Hochspannungstrassen können gleichfalls von der Autobahn gequert werden, hier kann es zur Umsetzung von Hochspannungsmasten kommen.

3.4.5.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Der Vorhabenträger hat alle in den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise Lüneburg, Uelzen und des Zweckverbandes Großraum Braunschweig dargestellten Vorranggebiete /-standorte für Windenergiegewinnung innerhalb des Suchraums der Raumverträglichkeitsprüfung erfasst. Nach der raumordnerischen Zielaussage müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der

festgelegten vorrangigen Zweckbestimmung (hier Windenergiegewinnung) vereinbar sein, wobei dies auch für die räumliche Entwicklung in der näheren Umgebung gilt. Aus diesem Grunde werden die Vorrangstandorte näher geprüft, die von dem Vorhaben gequert oder tangiert werden. Vorranggebiete bzw. –standorte, die mehr als 500 m von der Vorzugsvariante oder der Westvariante entfernt liegen, werden nicht weiter betrachtet, weil bei diesem Abstand zur geplanten Autobahn Beeinträchtigungen der vorrangigen Zweckbestimmung auszuschließen sind.

Im Landkreis Lüneburg wird nur das Vorranggebiet südlich von Südergellersen randlich auf rd. 0,8 km von der Westtrasse (Abschnitt 583) tangiert.

Im Landkreis Uelzen sind von dem Vorhaben mehrere Vorranggebiete für Windenergie potenziell betroffen. Von dem Korridor 9 (Westtrasse) werden die Gebiete bei Hanstedt / Arendorf (Querung auf rd. 1,9 km in den Abschnitten 585 und 528) und bei Gerdau (Querung auf rd. 0,4 km im Abschnitt 528) in Anspruch genommen. Die Vorzugstrasse (Korridor 8) beeinträchtigt in ihrem Verlauf die Gebiete bei Hanstedt II – West – (Querung auf 0,1 und 0,5 km im Abschnitt 531) und Hanstedt II – Süd – (Querung auf 0,4 km ebenfalls im Abschnitt 531). Für den Vergleich zwischen den Gelenkpunkten 1 – 18 ist zudem der Korridor 2 von Belang, weil hier im Verlauf des Abschnittes 527 die Gebiete bei Masendorf auf rd. 0,8 km gequert und bei Hanstedt / Arendorf auf etwa 0,8 km Länge randlich tangiert werden.

Auch im Gebiet des Landkreises Gifhorn sind mehrere Vorranggebiete für Windenergiegewinnung, dargestellt im Regionalen Raumordnungsprogramm des Zweckverbandes Großraum Braunschweig, von dem Vorhaben betroffen. Das Gebiet bei Hankensbüttel-Wettendorf, dargestellt im Entwurf 2006, wird vom Korridor 9 auf rd. 0,6 km gequert, ebenso das Gebiet bei Hankensbüttel auf etwa 0,4 km. Dieses Vorranggebiet wird im RROP 1995, nicht aber im Entwurf 2006, dargestellt.

Im gemeinsamen Verlauf der Korridore 8 und 9 wird das Vorranggebiet Boldecker Land auf rd. 1,4 km gequert.

Vergleicht man die Varianten zwischen den Gelenkpunkten 1 – 18 miteinander, so beansprucht die westliche Variante das Vorranggebiet südlich von Südergellersen auf einer Länge von rund 800 m (randlich) und quert die Vorranggebiete bei Hanstedt I / Arendorf und bei Masendorf jeweils auf einer Länge von ebenfalls rund 800 m bis zum Anschluss an den Gelenkpunkt 18. Die östliche Variante hingegen beansprucht bzw. beeinträchtigt bis zu diesem Gelenkpunkt kein Vorranggebiet für Windenergiegewinnung.

Stellt man die Korridore 8 (Vorzugsvariante) und 9 (Westvariante) gegenüber, so werden von der Vorzugsvariante rd. 2,4 km Vorranggebietsfläche tangiert bzw. in Anspruch genommen. Bei der Westvariante (Korridor 9) liegt der Wert mit rund 4,5 km annähernd doppelt so hoch. In Anbetracht des Zeitrahmens bis zum Bau der Autobahn und der im Rahmen der Feintrassierung möglichen Schonung von Standorten einzelner Windenergieanlagen ist die Vorzugstrasse mit den Zielen der Raumordnung vereinbar. Zu diesem Ergebnis kommt auch die Raumverträglichkeitsuntersuchung, die von geringeren negativen Effekten durch den Korridor 8 ausgeht.

B 190 n

Im Landkreis Uelzen sind keine Vorranggebiete für die Windenergienutzung betroffen.

Hauptvariante B 190 n/2 quert auf rd. 1 km (z. T. randlich) einen Vorrangstandort für die Windenergiegewinnung nordwestlich von Hankensbüttel.

Gesamtbewertung

Da Vorranggebiete für die Windenergiegewinnung nur in relativ geringem Umfang betroffen sind und in aller Regel durch die Feintrassierung oder durch Versetzen einzelner Windenergieanlagen die Vereinbarkeit mit dem Vorrang hergestellt werden kann, ist die Bedeutung des Vorhabens für die Energiegewinnung als gering anzusetzen.

Wegen der geringeren Inanspruchnahme ist der Ostvariante der Vorzug gegenüber der etwas ungünstigeren Westvariante zu geben. Die B 190 n/2 ist als ungünstig zu bewerten.

3.4.6 Verkehr allgemein

3.4.6.1 Programmaussagen

Niedersachsen ist durch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz an die großen deutschen und europäischen Wirtschaftsräume anzubinden.

Durch räumliche Planungen sollen die Raumfunktionen so zugeordnet werden, dass der Verkehrsbedarf minimiert wird. Eine Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum ist anzustreben.

Bei der räumlichen Entwicklung der Regionen ist auf eine Begrenzung des Verkehrswachstums hinzuwirken. Die innerregionale Verkehrsentwicklung soll durch wohnortnahe Befriedigung der Alltagsbedürfnisse der Menschen auf Verkehrsmittel hingelenkt werden, die die Umwelt am wenigsten belasten. Die Siedlungsentwicklung ist darauf auszurichten, unnötige Verkehre zu vermeiden und damit den Wegeaufwand zu verringern. (C 3.6.0 01)

Die funktions- und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist zu erhalten, auszubauen und zu optimieren. (LROP – Entwurf 2006 – 4.1.1 [1])

Die Standortverhältnisse für eine zukunftsorientierte Güterverkehrsabwicklung sind zu optimieren.. (LROP – Entwurf 2006 – 4.1.1 [2])

Bei der Verkehrsbedienung der einzelnen Teilläufe des Landes ist eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenteilung und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme anzustreben. Auf den Schienenverkehr und den ÖPNV ist besonderes Gewicht zu legen. (C 3.6.0 02)

Der insbesondere durch die Liberalisierung des westeuropäischen und die Öffnung des osteuropäischen Marktes weiterhin wachsende Güterverkehr ist

in verstärktem Umfang auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, um einer Überlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft und Umwelt zu begegnen.

Güterverkehrszentren sind als Schnittstellen zwischen Fern- und Nahverkehr sowie zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu sichern und zu entwickeln, um einen schnellen und reibungslosen Übergang von einem Verkehrsträger auf den anderen zu ermöglichen. Sie sind vordringlich in den Räumen mit hohem Güterverkehrsaufkommen zu schaffen. . . . (C 3.6.0 03)

Vorrangstandorte für Güterverkehrszentren werden in folgenden Standorträumen festgelegt:

- . . .
- Standortraum Braunschweig:
- Wolfsburg, Braunschweig, . . .

Um langfristig ein alle Teillräume des Landes erschließendes Angebot an Umschlaganlagen für den kombinierten Ladungsverkehr zu schaffen, sind ergänzend zu den oben genannten weitere Vorrangstandorte für Güterverkehrszentren auch in Räumen mit geringerem Güterverkehrsaufkommen raumordnerisch zu sichern.

Vorrangstandorte für Güterverkehrszentren in diesen Räumen sind:

- . . .
- Uelzen. . .

Die in der Zeichnerischen Darstellung festgelegten Vorrangstandorte für Güterverkehrszentren sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen räumlich näher festzulegen und ggf. durch weitere regionale Güterverkehrszentren zu ergänzen. Dafür kommen auch aus regionaler Sicht bedeutsame Teilstandorte der in der Zeichnerischen Darstellung festgelegten Vorrangstandorte für Güterverkehrszentren in Frage. (C 3.6.0 03)

Zur Stärkung der logistischen Potenziale Niedersachsens sollen Logistikregionen entwickelt und deren logistische Knoten gestärkt werden. Logistikregionen sind:

Hamburg mit den landesbedeutsamen logistischen Knoten in Stade, Lüneburg, Uelzen und Hamburg-Harburg, . . . Südostniedersachsen mit den landesbedeutsamen logistischen Knoten in Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg und Peine. . .

In den Logistikregionen sollen zur Ausschöpfung der Ansiedlungspotenziale des Logistikmarktes anforderungsgerechte Flächen bereitgestellt werden. .

Als Vorranggebiete Güterverkehrszentren sind in der Anlage 2 festgelegt die Güterverkehrszentren: Braunschweig. . Uelzen, . . . Wolfsburg. (LROP – Entwurf 2006 – 4.1.1 [03])

Vorrangstandort für ein Güterverkehrszentrum ist der Hafen Uelzen. Diese Schnittstelle zwischen Fern- und Nahverkehr sowie zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ist bauleitplanerisch zu sichern und zu entwickeln.

Insbesondere der schienen- und straßenmäßige Anschluss ist zu verbessern.
(RROP LK Uelzen D 3.6.0 02)

Als Standort für ein regionales Güterverkehrszentrum kommt aufgrund der guten, vielfältigen Infrastruktureinrichtungen das Gebiet des Lüneburger Hafens in Betracht. (RROP LK Lüneburg D 3.6.0 03)

Die Zentralen Orte sind ihrer Funktion entsprechend an den regionalen bzw. überregionalen Verkehr anzubinden. Dazu ist ein leistungsfähiges, koordiniertes Verkehrsnetz zu erhalten und zu entwickeln. Grundlage hierfür sollen regionale Gesamtverkehrspläne sein. (C 3.6.0 05)

Die Verkehrsinfrastruktur ist vorrangig in Ländlichen Räumen mit Strukturschwächen, insbesondere im Grenzbereich zu den neuen Bundesländern, zu verbessern. Dabei sollen umweltfreundliche Verkehrsträger Vorrang erhalten. (C 3.6.0 06)

Zur überregionalen Anbindung, zur Erschließung der oft weiträumigen Gemeindegebiete und zur Anbindung an die zentralen Orte ist ein bedarfsgerechtes Verkehrsnetz zu erhalten, zu sichern und unter größtmöglicher Beachtung umweltschützerischer Belange zu entwickeln.
(RROP LK Uelzen D 3.6.0 01)

Das Verkehrsnetz im Landkreis ist in seiner Leistungsfähigkeit zu sichern und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. . . (RROP LK Lüneburg D 3.6.0 01)

Die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Großraum Braunschweig muss den Anforderungen der veränderten Situation im wiedervereinigten Deutschland gerecht werden und die Entwicklungen sowohl im überregionalen als auch im regionalen Verkehr berücksichtigen. (RROP ZGB D 3.6.0 01)

Die Integration zu den benachbarten Landkreisen in Sachsen-Anhalt ist durch „Lückenschlüsse“ des Straßen- und Schienennetzes weiter zu verbessern.
(RROP ZGB D 3.6.0 05)

3.4.6.2 Darstellung der Auswirkungen

Die A 39 und die B 190 n ergänzen das großräumige Straßennetz in Nordostniedersachsen. Die A 39 verbindet die vorhandenen Autobahnen in Wolfsburg und Lüneburg miteinander. Die B 190 n stellt die Querverbindung zwischen der durch Sachsen-Anhalt führenden A 14, der A 39 und dem davon westlich liegenden Fernstraßennetz her.

Bei den Auswirkungen sind großräumige Auswirkungen, also Lage und Funktion im Gesamtverkehrsnetz, und kleinräumige Auswirkungen auf die Gegebenheiten in Nordostniedersachsen zu unterscheiden.

Für die Bewertung der Auswirkungen auf den Verkehr ist die großräumige regionale Lage der Trassen entscheidend. Kleinräumige Untervarianten sind dagegen für den Bereich „Verkehr allgemein“ nicht von Belang.

3.4.6.3 Bewertung der Auswirkungen

Das Vorhaben entspricht den Zielen, eine funktions- und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur auszubauen, die zentralen Orte an den überregionalen Verkehr anzubinden und die Verkehrsinfrastruktur in Ländlichen Räumen mit Strukturschwächen, insbesondere im Grenzbereich zu den neuen Bundesländern, zu verbessern.

A 39

Alle Varianten der A 39 sind grundsätzlich geeignet, die überregionale Einbindung von Nordostniedersachsen in das Autobahnnetz zu verbessern.

Weil die Ostvariante die vorhandenen großen Industrie- und Gewerbegebiete zusammen mit den dort vorhandenen Häfen am Elbe-Seitenkanal in Lüneburg, Uelzen und Wittingen am besten in das großräumige Straßennetz einbindet, ist sie besser als die Westvariante geeignet, die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme zu erzielen und den Standorten für Güterverkehrszentren in Uelzen und ggf. in Lüneburg zu dienen. Mit der A 39 werden die logistischen Knoten in Hamburg-Harburg, Lüneburg, Uelzen, Wolfsburg und Braunschweig optimal verbunden.

B 190 n

Die B 190 n ist geeignet, grundsätzlich die Verkehrsinfrastruktur von Nordostniedersachsen zu verbessern. Dazu dient insbesondere auch ihre Verknüpfung mit A 14 und A 39. Sie ist als „Lückenschluss“ im Straßennetz zum übergeordneten Straßennetz in Sachsen-Anhalt zu betrachten.

Die Variante B 190 n/1 hat wegen ihrer kürzeren Führung und direkteren Verbindung von Nordostniedersachsen in den Raum Celle und ebenfalls als direkte Straßenverbindung in den Raum Salzwedel einen Vorteil vor den anderen Varianten.

Gesamtbewertung

Die Bedeutung des Vorhabens für die Verkehrsinfrastruktur ist hoch. Alle Varianten sind für die Verbesserung der großräumigen Verkehrsinfrastruktur gut geeignet.

Die Ostvariante ist dabei vorteilhafter als die Westvariante, weil sie sich besser in die bestehenden regionalen zentralörtlichen Wirtschafts- und Logistikstrukturen integrieren lässt.

3.4.7 Schienenverkehr

3.4.7.1 Programmaussagen

. . . Höhengleiche Bahnübergänge sind möglichst zu beseitigen. (C 3.6.2 01)

Im Interesse der Verkehrssicherheit und zur Beschleunigung des Schienenverkehrs ist auf eine Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen hinzuwirken. (RROP LK Lüneburg D 3.6.2 06)

Von überregionaler Bedeutung nach dem Landes-Raumordnungsprogramm sind die Eisenbahnstrecken Hannover-Lüneburg-Hamburg und Lüneburg-Lübeck. (RROP LK Lüneburg D 3.6.2 02)

Von regionaler Bedeutung sind die Eisenbahnstrecken Lüneburg-Dahlenburg-Dannenberg, Lüneburg-Amelinghausen-Soltau, Lüneburg-Bleckede-Alt Garge. Der Erhalt dieser Strecken ist erforderlich... (RROP LK Lüneburg D 3.6.2 03)

Die Erhaltung des bestehenden Schienenverkehrsnetzes, besonders auch unter Beibehaltung und Ausbau der derzeitigen Bahnstrecken nach Braunschweig über Gifhorn und nach Bremen über Langwedel, ist für die räumliche Entwicklung des Landkreises von besonderer Bedeutung, vor allem auch wegen des Fehlens eines direkten Bundesautobahnanschlusses. Für die Anbindung an die benachbarten Oberzentren ist ein leistungsfähiger Schienenfernverkehr vorzuhalten. (RROP LK Uelzen D 3.6.2. 01)

Der Ausbau der Bahnstrecke Uelzen - Stendal als zweigleisige elektrifizierte Haupteisenbahnstrecke ist sicherzustellen. . . Die Möglichkeit für eine teilweise Neutrassierung der Strecke als Option für einen hochwertigen und schnellen Eisenbahnverkehr ist offen zu halten; die planerischen Voraussetzungen hierfür sollten frühzeitig geschaffen werden. Eine höhenungleiche Kreuzung der Bahnstrecke mit der B 4 in Veerßen ist schnellstmöglichst zu verwirklichen. (RROP LK Uelzen D 3.6.2 03)

3.4.7.2 Darstellung und Bewertung der Auswirkungen

A 39

Von einer Westvariante werden folgende Schienenstrecken gequert: DB AG-Strecke Hamburg – Hannover westlich von Bardowick, Privatbahn Lüneburg – Soltau, DB AG-Strecke Hamburg – Hannover bei Hamerstorf, Privatbahn Wittingen – Celle, DB AG-Strecke Uelzen – Gifhorn. Von der landesplanerisch festgestellten Ostvariante werden folgende Schienenstrecken gequert: DB AG-Strecke Lüneburg – Lübeck, Privatbahn Lüneburg – Bleckede, DB AG-Strecke Lüneburg – Dannenberg, DB AG-Strecke Uelzen-Stendal, DB AG-Strecke Uelzen – Gifhorn (zweimal), Privatbahn Wittingen – Celle. Die Querungen erfordern in der Regel jeweils ein relativ hohes und damit weithin sichtbares Überführungsbauwerk. Im Zuge der Untervariante 502 in der Stadt Lüneburg ist die Unterquerung der DB AG-Strecke Lüneburg – Lübeck und der Privatbahn Lüneburg – Bleckede vorgesehen. In die Strecken wird nicht eingegriffen. Teilweise bestehende Ausbaupläne müssen bei der weiteren Planung berücksichtigt werden. Die Einzelheiten dazu können im Planfeststellungsverfahren geregelt werden.

Bei Wahl der Untervariante 502 würde die Beseitigung des bestehenden höhengleichen Bahnübergangs im Zuge der Erbstorfer Landstraße in Lüneburg stark erschwert.

B 190 n

Alle Varianten queren die z. Zt. eingleisige Bahnstrecke Uelzen – Gifhorn der DB AG. Die Varianten B 190 n/3 und 4 queren außerdem zweimal die Güterverkehrsstrecke Celle – Wittingen. Die Variante B 190 n/5 quert die Güterverkehrsstrecken Celle – Wittingen und Wittingen – Radenbeck. Die Querungen erfordern jeweils ein relativ hohes und damit weithin sichtbares Überführungsbauwerk. Die Einzelheiten dazu können im Planfeststellungsverfahren geregelt werden.

Gesamtbewertung

Da die bestehenden Schienenwege durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden, hat es für den Schienenverkehr keine direkte Relevanz. Die zur Überquerung der Schienenwege erforderlichen Brückenbauwerke mit ihren Rampen haben allerdings Relevanz für das Landschaftsbild.

3.4.8 Straßenverkehr

3.4.8.1 Programmaussagen

Die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist grundsätzlich ausreichend. Die Autobahnen haben insbesondere die Aufgabe, das nachgeordnete Straßennetz vom Fernverkehr zu entlasten.

Erforderlich sind qualitative Verbesserungen

- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- zur Verkehrsberuhigung in den Siedlungsbereichen durch den Bau von Ortsumgehungen,
- zum Abbau von Verkehrsengpässen in Einzelfällen,
- in den ländlichen Räumen, insbesondere zur Sicherstellung der Verkehrsbedienung durch den straßengebundenen ÖPNV.

Die Lückenschlüsse im Zuge der Autobahnen A 31, A 33, A 39 (Braunschweig - A 2) sind fertigzustellen. Die vorhandenen Durchgangsautobahnen A 1, A 2 und A 7 sind in Teilabschnitten sechsstreifig auszubauen. (C 3.6.3 01)

Die Verbindungen zu den neuen Bundesländern sind als Voraussetzung des räumlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Zusammenwachsens herzustellen bzw. auszubauen. Vorrang soll hierbei der Ausbau des Schienennetzes haben. (C 3.6.3 02)

Zur Förderung der Raumerschließung und zur Einbindung der Wirtschaftsräume in das europäische Verkehrsnetz ist entsprechend der Ausweisung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen das vorhandene Netz der Autobahnen einschließlich der Ergänzungen nach Satz 2 zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen; es ist als Vorranggebiet Autobahn in der Anlage 2 festgelegt.

Ergänzungen sind:

- *Fortführung des Baus der A 26 zur Anbindung des Unterelberaumes an das Oberzentrum Hamburg*
- *Realisierung der aus Schleswig – Holstein kommenden A 20 mit neuer Elbquerung bei Glückstadt – Drochtersen*
- *Weiterführung der A 20 nach Westen als Küstenautobahn A 22 von der Elbquerung bei Drochtersen über den Wesertunnel zur Anbindung an die A 28 bei Westerstede*
- *Neubau der A 39 Wolfsburg – Lüneburg einschließlich einer Querspange zur A 14 Magdeburg – Schwerin*
- *Fertigstellung der Lückenschlüsse im Verlauf der A 33 und der A 39 und durchgehend 6-streifiger Ausbau der A 1 und der A 7. (LROP Entwurf 2006 – 4.1.3 [01])*

Die sonstigen Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung sind zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Sie sind in der Anlage 2 als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße festgelegt. (LROP – Entwurf 2006 – 4.2.3 [02])

In den verdichteten Wohnsiedlungsbereichen ist einer verkehrsbedingten hohen Umweltbelastung durch geeignete Planungen und Maßnahmen entgegenzuwirken.

Dazu gehören:

- Reduzierung der Verkehrsmengen im Individualverkehr zugunsten des ÖPNV
- Bündelung von Verkehrsmengen und -wegen zur Schaffung verkehrs- und lärmberuhigter Zonen
- Rückbaumaßnahmen von Straßen
- Schallschutzmaßnahmen an Fahrzeugen, Verkehrswegen und Gebäuden
- Abstandsflächen zu Wohnbebauung und deren lärmindernde Flächengestaltung. (C 3.6.3 04)

Im Rahmen der näheren Festlegung sind erforderliche Ortsumgehungen, Teilverlegungen und Beseitigungen höhengleicher Kreuzungen sowie regional bedeutsame Straßen in den Regionalen Raumordnungsprogrammen zu ergänzen. (C 3.6.3 05)

...Durch die Schaffung der deutschen Einheit ist der notwendige Ausbau der regionalen und überregionalen Ost-West-Verkehrsverbindungen von besonderer Bedeutung. Der Landkreis Uelzen sieht hier vor allem die Notwendigkeit der Weiterführung der A 250 von Lüneburg/Hamburg über Uelzen nach Halle/Leipzig über Magdeburg. Hierdurch wird eine Verbindung der Nordseehäfen mit dem sächsisch/thüringischen Industriegebiet sowie eine Weiterführung nach Wien/Prag geschaffen. In Ergänzung dazu ist eine Verbindung nach Wolfsburg (A 39) erforderlich. Weiter sieht der Landkreis eine Notwendigkeit für die Verbesserung der Straßenverbindung von Uelzen nach Hannover durch den Bau einer Autobahn bzw. hochwertigen Bundesstraße einschließlich der Ortsumgehung Celle. (RROP LK Uelzen D 3.6.3 01)

Bei allen Straßenneu- und Ausbauten ist den Belangen des Umweltschutzes zu entsprechen. Der Vermeidung von Lärmbelästigungen durch vorsorgende

Straßenplanung ist der Vorzug vor passiven Schallschutzmaßnahmen zu geben. . . . Die Attraktivität der innerörtlichen Bereiche von Uelzen, Bad Bevensen und Bad Bodenteich ist durch die Umlenkung des Durchgangsverkehrs zu steigern. (RROP LK Uelzen D 3.6.3 05)

Bei großflächigen Straßenverkehrsbauden sind im Rahmen von agrarstrukturellen Neuordnungsvorhaben die entstehenden Landverluste auf einen großen Kreis von Eigentümern zu verteilen, die benötigten Flächen lagerichtig auszuweisen und Nachteile für die allgemeine Landeskultur abzuwenden und auszugleichen. (RROP LK Uelzen D 3.6.3 06)

...Das wichtigste Straßenbauprojekt für den überregionalen Verkehr ist die Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung aus dem Raum Hamburg/Lüneburg in den Raum Wolfsburg/Gifhorn und den Raum Magdeburg als Autobahn A 39. (RROP LK Lüneburg D 3.6.3 03)

Die überregionale Erschließung des Großraumes Braunschweig in Richtung Norden und Nord-Osten mit einem Anschluss an die Ostseehäfen soll durch den Bau einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen Weiterführung der A 39 über Wolfsburg hinaus möglichst schnell verwirklicht werden. (RROP ZGB D 3.6.3 01)

Neben der großräumigen Erschließung des Landkreises, deren Aufgabe die optimale Einbindung in das Fernstraßennetz des Bundes ist, kommt der inneren Erschließung des regionalen Raumes gleiche Bedeutung zu. (RROP LK Lüneburg D 3.6.3 04)

Für den regionalen Verkehr sind daneben von Bedeutung ...der Anschluss des Kreisstraßennetzes an die BAB A 250/B 404...(RROP LK Lüneburg D 3.6.3 05)

Das überregionale und regionale Straßennetz soll die Zentralen Orte untereinander und mit dem Fernstraßennetz verbinden, insbesondere die ländlichen Räume erschließen und dem Erholungs- und Fremdenverkehr dienen. (RROP LK Lüneburg D 3.6.3 07)

Bei der Planung und beim Bau von Verkehrsstraßen sind die Belange der Landespflege, des Städtebaus und des Umweltschutzes besonders zu beachten. Der Rückbau von Straßen, die durch Neubauten an Bedeutung verlieren, ist zur Entlastung des Naturhaushaltes und zur Verkehrsberuhigung in den Ortsdurchfahrten anzustreben. Auf ausreichenden Wildschutz und Tierwechsel ist zu achten. (RROP LK Lüneburg D 3.6.3 09)

Autobahnen, Anschlussstellen, vierstreifige Hauptverkehrsstraßen, Hauptverkehrsstraßen und Hauptverkehrsstraßen von regionaler Bedeutung bilden das regional und überregional bedeutsame Straßennetz und sind als „Vorranggebiete“ in der Zeichnerischen Darstellung des RROP festgelegt. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.4 [2])

Ergänzt wird das regional und überregional bedeutsame Straßennetz durch die erforderlichen, aber noch nicht abschließend abgestimmten Netzbestandteile, wie die Bundesautobahn A 39 zwischen Wolfsburg und

Lüneburg, regional bedeutsame Ortsumgehungen und Entlastungstrassen. Diese bedürfen einer weiteren Abstimmung und sind als „Vorbehaltsgebiete (Autobahnen, Anschlussstellen, Hauptverkehrsstraßen und Hauptverkehrsstraßen von regionaler Bedeutung)“ in der Zeichnerischen Darstellung des RROP festgelegt. Ausbaustandards entziehen sich dem Wirkungskreis der Raumordnung und bleiben nachfolgenden Planverfahren vorbehalten. Gleichwohl sollen dabei die Belange der intermodalen Verkehrs- bewältigung berücksichtigt werden. Dies gilt gleichermaßen für den ÖPNV auf Schiene und Straße sowie für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.4 [3])

3.4.8.2 Darstellung der Auswirkungen

A 39 und B 190 n sind eine umfangreiche Ergänzung des vorhandenen übergeordneten Straßennetzes.

Die Auswirkungen auf den Straßenverkehr im engeren Sinne bestehen in der Veränderung des Wege- und Zeitaufwandes, Veränderung der Unfallrisikopotenziale und der Auswirkungen im nach geordneten Netz. Für 7 durchgehende Linienvarianten und die Vorzugsvariante wurden die entsprechenden Parameter in der Verkehrsuntersuchung ermittelt. Die Hauptvariante West entspricht dabei etwa der Linienvariante 1. Kleinräumige Untervarianten und Trassenoptimierungen verändern die Ergebnisse nicht wesentlich, so dass dafür keine Berechnungen vorgenommen wurden.

3.4.8.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Die A 39 ist im Entwurf des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen 2007 enthalten. Sie entspricht damit grundsätzlich der Zielfestlegung.

Der Wegeaufwand erhöht sich durch die einzelnen Linienvarianten um 17,2 bis 111,7 Mio. Kfz-km pro Jahr. Die Hauptvariante West liegt bei rd. 23 Mio. Kfz-km pro Jahr. Die Vorzugsvariante liegt bei rd. 35 Mio. Kfz-km pro Jahr.

Der Zeitaufwand sinkt bei den einzelnen Linienvarianten um 4,0 bis 6,9 Mio. Kfz-Stunden pro Jahr. Bei der Hauptvariante West sinkt der Zeitaufwand um rd. 7 Mio. Kfz-Stunden pro Jahr. Bei der Vorzugsvariante sinkt der Zeitaufwand um rd. 6 Mio. Kfz-Stunden pro Jahr.

Entsprechend dieser Unterschiede erhöht sich der Kraftstoffverbrauch bei den einzelnen Linienvarianten um 4,1 bis 15,9 Mio. l/Jahr. Bei der Hauptvariante West steigt der Kraftstoffverbrauch um rd. 5 Mio. l/Jahr. Bei der Vorzugsvariante steigt der Kraftstoffverbrauch um rd. 9 Mio. l/Jahr.

Das Unfallrisikopotenzial sinkt bei den einzelnen Linienvarianten um 1.400 bis 1.620 Unfälle/pro Jahr. Bei der Hauptvariante West sinkt das Unfallrisikopotenzial um rd. 1.400 Unfälle pro Jahr. Bei der Vorzugsvariante sinkt das Unfallrisikopotenzial um rd. 1.500 Unfälle pro Jahr.

Im nach geordneten Straßennetz ergeben sich überwiegend Belastungsreduktionen, wodurch Optionen zur Umgestaltung des Straßennetzes bis hin zur Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten ergeben. Besonders in den Anschlussstellenbereichen der A 39 ergeben sich Mehrbelastungen (vor allem für die B 244 Richtung Wittingen und die B 71 Richtung Uelzen). Diese Mehrbelastungen führen jedoch nicht zur Querschnittaufweitung der Anschlussstrecken. In Einzelfällen – insbesondere im Raum Lüneburg – können bauliche Maßnahmen, wie z. B. Straßenbegradigungen oder Lichtzeichenanlagen, erforderlich werden.

Die Auswirkungen auf das nach geordnete Netz innerhalb der betroffenen Orte lassen sich zusammenfassend durch den Abbau der Trennwirkungen beschreiben. Trennwirkungen werden durch die Personenstunden dargestellt, die für Fußgänger innerhalb von Ortsdurchfahrten als Wartezeiten bei der Querung von Straßen erforderlich sind. Die Trennwirkung reduziert sich durch die einzelnen Linienvarianten um 6.600 bis 22.300 Stunden pro Jahr. Die Reduzierung durch die Hauptvariante West liegt bei rd. 22.000 Stunden pro Jahr. Die Reduzierung durch die Vorzugsvariante liegt bei rd. 8.000 Stunden pro Jahr.

B 190 n

Die B 190 n ist im Entwurf des neuen Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2007 enthalten. Sie entspricht damit grundsätzlich der Zielfestlegung.

Gesamtbewertung

Als Straßenbauvorhaben hat das Vorhaben für den Straßenverkehr hohe Bedeutung.

Die A 39 und die B 190 n sind im Entwurf des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen 2007 enthalten. Insofern entspricht die Planung den Zielvorgaben.

Insgesamt gesehen muss die Hauptvariante West in Bezug auf die straßenverkehrlichen Wirkungen im engeren Sinne als günstiger bewertet werden, als die Hauptvariante Ost. Beide Varianten sind geeignet, die Verbindungsqualitäten zu verbessern, das Unfallrisikopotenzial zu senken und zu Entlastungen im nach geordneten Straßennetz zu führen. Diesen positiven Wirkungen stehen der erhöhte Wegeaufwand und Kraftstoffverbrauch gegenüber.

3.4.9 Schifffahrt, Luftfahrt

3.4.9.1 Programmaussagen

Die Funktionsfähigkeit der wirtschaftlich bedeutenden See-, Binnen- und Inselversorgungshäfen ist zu sichern. . . . Damit wird angestrebt, Güter auf den umweltverträglicheren Verkehrsträger Schifffahrt zu verlagern. (C 3.6.4 01)

Die Hinterlandverbindungen der Seehäfen sind zu sichern und - soweit wirtschaftlich und umweltverträglich durchführbar - den Erfordernissen anzupassen, dies gilt insbesondere für den Schienenanschluss. (C 3.6.4 04)

Die Funktionsfähigkeit des Binnenhafens Uelzen am Elbe-Seitenkanal ist zu erhalten. (RROP LK Uelzen D 3.6.4 02)

Die schiffbaren Kanäle, Häfen, regional bedeutsamen Sportboothäfen, Umschlagplätze und Schleusen sind ihrer verkehrlichen, logistischen, freizeitmäßigen und wirtschaftsstrukturellen Funktion entsprechend zu sichern und zu entwickeln. Sie sind in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorranggebiete“ festgelegt. In diesen Gebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 1.6 [2])

3.4.9.2 Darstellung der Auswirkungen

Der Elbe-Seitenkanal muss östlich von Wendisch Evern durch die geplante Autobahn einmal gequert werden, was baubedingt zu Einschränkungen und Behinderungen des Schiffsverkehrs führen wird. Das gleiche gilt für die Querung des Elbe-Seiten-Kanals durch die B 190 n bei Lüder. Von diesen Auswirkungen können indirekt die Binnenhäfen in Lüneburg, Uelzen, Wittingen und Wolfsburg, der Umschlagplatz in Wolfsburg sowie die Sportboothäfen in Uelzen, Bad Bevensen und Wittingen betroffen sein. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wiesen die Wasser- und Schifffahrtsbehörden auf die möglichen bau- und betriebsbedingten Konfliktpunkte bei den Liegestellen in Wulfstorf und Wittingen hin.

Bau- und betriebsbedingte negative Auswirkungen auf die Belange der Luftfahrt sind nicht erkennbar.

3.4.9.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Die Querung der Autobahn mit dem Elbe-Seitenkanal soll im Verlauf der Vorzugsvariante zwischen der B 216 und der K 40 nordöstlich von Wendisch Evern bei ca. km 99,0 erfolgen. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen bewertet diesen Kreuzungspunkt positiv, da sich der Elbe-Seitenkanal hier in einem Einschnitt befindet.

Der von den Wasser- und Schifffahrtsbehörden geforderte Mindestabstand von 500 m zwischen Gefahrgutliegestellen und Autobahn wird im Bereich der Liegestelle in Wittingen südlich von Wollerstorf (geplant) eingehalten. Die schwierige Situation im Bereich der geplanten Gefahrgutschiffsliegestelle Wulfstorf kann durch die Verlegung der Liegestelle nach Norden zwischen Kanal-km 96 und 97 gelöst werden.

Die im Variantenvergleich 1-18 für die Westvariante erforderliche Kreuzung des Elbe-Seitenkanals bei km 74,5 wird von der Wasser- und Schifffahrtsbehörde wegen der enormen Höhendifferenz zwischen

Betriebsweg und Dammfuß (20 m) aus wirtschaftlichen Gründen als sinnvolle Variante ausgeschlossen.

Durch die Anbindung der Binnenhäfen Lüneburg, Uelzen, Wittingen und Wolfsburg sowie die Verbesserung der Anbindung des Seehafens Hamburg an das überregionale großräumige Autobahnnetz werden günstige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Häfen und Umschlagplätze geschaffen. Die östliche Variante bindet die Binnenhäfen Lüneburg, Uelzen und Wittingen optimal in das Autobahnnetz ein.

Die verkehrliche Anbindung des Großflughafens Hamburg wird für den Bereich der südlichen Metropolregion verbessert. Ebenso erfahren der Landeplatz mit regionaler und lokaler Bedeutung in Uelzen (Gerdau), der Sonderlandeplatz im Industriegebiet „Bilmer Strauch“ in Lüneburg und der Verkehrsflughafen Braunschweig eine verbesserte Anbindung an das Umland.

Die raumordnerischen Ziele wie die Sicherung der Funktionsfähigkeit der See- und Binnenhäfen und die Sicherung und Verbesserung der Hinterlandverbindungen der Seehäfen werden durch die Planung der A 39 erfüllt.

B 190 n

Die B 190 n quert den Elbe-Seiten-Kanal. Die Auswirkungen der einzelnen Varianten unterscheiden sich nicht erheblich. Der Bau muss entsprechend mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen abgestimmt werden.

Gesamtbewertung

Die einzelnen Verkehrsträger sollen zusammenwirken. Da in dem betrachteten Raum nur der Elbe-Seiten-Kanal (neben dem durch Wolfsburg führenden Mittellandkanal) bedeutsam für den Schiffsverkehr ist, die Flughäfen Hamburg und Braunschweig relativ weit von dem Vorhaben entfernt liegen und die Regionallandeplätze in Lüneburg und Uelzen nur eine regionale Bedeutung haben, wird die Bedeutung des Vorhabens für Schifffahrt und Luftverkehr als mittel eingestuft.

Beide Varianten sind geeignet, eine Verbesserung der Anbindung herbei zu führen. Wegen der günstigeren Verknüpfung der drei Häfen am Elbe-Seiten-Kanal mit der A 39 wird die Ostvariante zusammen mit B 190 n/3 und n/4 bzw. n/3.1 und n/4.1 als besser geeignet eingestuft, um die Autobahn mit der Wasserstraße zu verknüpfen.

3.4.10 Fußgänger- und Fahrradverkehr

3.4.10.1 Programmaussagen

Bei der räumlichen Entwicklung sind die Bedürfnisse der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie der Radfahrerinnen und Radfahrer insbesondere durch den Ausbau eigener, zusammenhängender Fuß- und Radwegenetze zu berücksichtigen. (C 3.6.6 01)

Die vorhandenen Radwege und Radwegenetze sind weiter auszubauen und miteinander zu verknüpfen. Dabei ist auf eine zügige, weitgehend umwegfreie, verkehrsichere und gefahrlose Wegeführung hinzuwirken. Dieses gilt auch für die Radwege an Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie für die Radwanderwege. (C 3.6.6 02)

Das Radwanderwegnetz des Landkreises ist zu sichern und durch Einbeziehung wenig befahrener Gemeindestraßen und zwischenörtlicher Wirtschaftswege zu ergänzen und sinnvoll mit den Fernradwanderwegen zu verbinden. (RROP LK Uelzen D 3.6.6 02)

...Alle Orte mit der Entwicklungsaufgabe „Erholung“ müssen gefahrlos mit dem Fahrrad zu erreichen sein. (RROP LK Lüneburg D 3.6.6 02)

3.4.10.2 Darstellung der Auswirkungen

Es kann baubedingt zu temporären und anlagebedingt zu dauerhaften Zerschneidungen und Verlärmmungen von Fußgänger- und Fahrradverbindungswegen kommen. Grundsätzlich bleiben die Fußgänger- und Fahrradverbindungswege bestehen, kleinräumige Umwege durch Bündelung von Straßen und Wegen sind möglich.

3.4.10.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Von den in den Regionalen Raumordnungsprogrammen dargestellten regional bedeutsamen Wanderwegen werden bei dem Vergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-18 von der Westvariante sechs Wegeverbindungen gequert, wovon die Verbindung zwischen Kirchgellersen und dem Jugendheim Böhmsholz unterbrochen wird. Die Ostvariante quert bis zum Gelenkpunkt 18 zwei Wegeverbindungen, die mit dem Bau einer Brücke ihre Funktion beibehalten können.

Durch die Westvariante werden in ihrem Verlauf von Lüneburg bis Wolfsburg elf bedeutsame Radfernwege und ein Reitwanderweg gekreuzt, wovon neun Radfernwege und der Reitwanderweg durch den Bau einer Brücke ihre Funktion beibehalten. Die Radfernweg-Verbindungen zwischen Kirchgellersen und dem Jugendheim Böhmsholz und von Hösseringen nach Bokel werden allerdings unterbrochen.

Die Ostvariante kreuzt in ihrem Verlauf bis Wolfsburg drei regional bedeutsame Radwanderwege, einen Wanderweg und einen Reitwanderweg, von denen nur die Wanderweg-Verbindung zwischen Schostorf und dem Schafwedeler Berg unterbrochen wird.

Die aufgeführten Betroffenheiten des regionalen Fahrrad- und Wanderwegenetzes geben den derzeitigen Planungsstand wieder. Es wird davon ausgegangen, dass die unterbrochenen Verbindungswege bei der weiteren Planung so berücksichtigt werden, dass zumutbare Verbindungen bestehen bleiben bzw. neue geschaffen werden.

B 190 n

Die Haupt- und Teilvarianten der B 190 n kreuzen jeweils 2 bis 3 regionale und überregionale Fahrrad- und Wanderwege.

Gesamtbewertung

Da das Wegenetz in seinen Bezügen in aller Regel wieder hergestellt wird, es allerdings durch Zusammenlegung von Wegen zu Umwegen kommen kann, hat das Vorhaben eine geringe Bedeutung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr.

Die Ostvariante ist dabei wegen der geringeren Anzahl an betroffenen Wegen als etwas günstiger zu bewerten, als die Westvariante.

3.4.11 Information und Kommunikation

Keine für die Planung der Autobahn und der B 190 n relevanten Zielaussagen.

3.4.12 Bildung, Kultur und Soziales

3.4.12.1 Programmaussagen

In allen Teilräumen des Landes soll der Bevölkerung in zumutbarer Entfernung ein vielfältiges und möglichst hochwertiges Angebot an Bildungs-, Kultur- und Sozialeinrichtungen zur Verfügung stehen. . . (C 3.7 01)

Einrichtungen der Weiterbildung sollen ein bedarfsgerechtes, dem Bildungsbedürfnis der Erwachsenen, insbesondere der Frauen und ihren spezifischen Belangen, entsprechendes Angebot in zumutbarer Entfernung sichern. Sie sollen flächendeckend zur Verfügung stehen. Überörtliche Jugendbildungs- und Tagesstätten sollen neu geschaffen und, soweit vorhanden, erhalten werden. (C 3.7 03)

Museen, die die Landesnatur, Geschichte und Kultur der Regionen Niedersachsens widerspiegeln, sollen in allen Teilräumen zur Verfügung stehen und angemessen erreichbar sein. (C 3.7 09)

Die räumliche Ausstattung mit Einrichtungen und Leistungen des Sozialwesens ist den strukturellen und bedarfsspezifischen Veränderungen der Bevölkerung so anzupassen, daß in allen Teilräumen die soziale Versorgung in zumutbarer Entfernung gesichert werden kann. (C 3.7 10)

3.4.12.2 Darstellung und Bewertung der Auswirkungen

Die A 39 und die B 190 n sind geeignet, die Erreichbarkeit der Bildungs-, Kultur- und Sozialeinrichtungen zu verbessern. Weil die östlich führenden Varianten die großen Zentren in dem betroffenen Raum Lüneburg, Uelzen und Wittingen sowie den Kurort Bad Bevensen am zügigsten an das übergeordnete Straßennetz anbinden und untereinander verbinden, sind diese Varianten am besten geeignet, diese Zielvorstellung zu erfüllen.

Die Bedeutung des Vorhabens für die Belange Bildung, Kultur und Soziales ist als gering einzuschätzen, weil grundsätzlich regional und lokal bereits eine ausreichende Erreichbarkeit der Bildungs-, Kultur- und Sozialeinrichtungen gegeben ist.

Die einzelnen Trassenführungen im Ostkorridor unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Zielerfüllung praktisch nicht.

3.4.13 Erholung, Freizeit, Sport

3.4.13.1 Programmaussagen

In den Siedlungsbereichen sind Freiflächen und Einrichtungen, die für die wohnungsnahe Erholungs- und Sportnutzung geeignet sind oder entwickelt werden können, grundsätzlich zu erhalten, vor Beeinträchtigungen zu schützen und, soweit erforderlich, zu verbessern. Dabei ist den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen der Erholung als eher passiver, beschaulicher Freizeitgestaltung und des Sports als aktiver Freizeitgestaltung Rechnung zu tragen. (C 3.8 01)

Siedlungsbezogene Erholungsflächen sind möglichst mit überörtlichen Erholungsgebieten zu vernetzen, durch in Grünzonen eingebundene Fuß- und Radwege zu erschließen und zu verbinden. Sie sind vom motorisierten Individualverkehr möglichst freizuhalten und an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs anzubinden. (C 3.8 02)

Im Umland von Siedlungsbereichen, insbesondere im Umland der Ober- und Mittelzentren, sind die natürlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen für die Naherholung und naturgebundenen Sportarten so zu sichern und, soweit erforderlich, umweltverträglich so zu entwickeln, dass sie die Lebensbedingungen der Bevölkerung in den Regionen verbessern, die ökologischen Funktionen des Naturhaushalts und das Landschaftsbild nicht beeinträchtigen und den Erholungs- und Erlebniswert der Kulturlandschaft erhalten. (C 3.8 03)

In Gemeinden, in denen die Erholung besondere Bedeutung hat, können nach Maßgabe des Abschnittes C 1.5 Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung oder Fremdenverkehr in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festgelegt werden. (C 3.8 06)

In der Zeichnerischen Darstellung gekennzeichnete Erholungsschwerpunkte in der Landschaft sind mit ihrem vorhandenen Angebot an Naherholungseinrichtungen für die Allgemeinheit zu sichern. (RROP LK Lüneburg D 3.8 07)

Als regional bedeutsame Sportanlagen werden weiter die Golfplätze in Seckendorf und Suderburg und die Motorsportanlagen in Klein Pretzien und Schwemlitz festgelegt. (RROP LK Uelzen D 3.8 05)

Als „Regional bedeutsame Erholungsschwerpunkte“ sind die Bereiche Tankumsee, Bernsteinsee, Allersee, Eixer-See, Handorfer Seen und Salzgitter-See sowie das Otterzentrum Hankensbüttel, der Bereich des

Mühlenmuseums Gifhorn und der Sportpark Mahner Berg festgelegt. Die Erholungsschwerpunkte sind in ihrer besonderen Bedeutung für die Naherholung bzw. für den Fremdenverkehr der Städte Gifhorn, . . . Wolfsburg zu sichern. (RROP ZGB D 3.8. 05)

Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Erholung“ sind: Artlenburg, Barnstedt, Barskamp, Barum, Betzendorf, Breetze, Südergellersen, Heiligenhafen, Hohnstorf, Lüdershausen, Nahrendorf, Neetze, Oldendorf (Luhe), Radegast, Rehrhof, Reinstorf, Soderstorf (mit Schwindebeck) Stixe, Ventschau, Walmsburg und Wendewisch. (RROP Landkreis Lüneburg, D 1.5 07)

Für den Landkreis Uelzen sind dies Bad Bevensen, Bienenbüttel, Bad Bodenteich, Ebstorf, Eimke, Suderburg/Hösseringen, Stadensen, Suhlendorf und Uelzen. (RROP Landkreis Uelzen D 1.5 04)

Erholungsstandorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“ sind: Alt Garge, Amelinghausen, Bleckede, Dahlenburg, Konau/Popelau, Lüneburg, Neuhaus, Scharnebeck und Westergellersen. (RROP Landkreis Lüneburg D 1.5 09)

Für den Landkreis Uelzen sind dies: Bad Bevensen, Bad Bodenteich, Uelzen und Ebstorf. (RROP Landkreis Uelzen D 1.5 05)

Als „Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung“ sind folgende Gemeindeteile/Ortsteile festgelegt: . . . Stadt Gifhorn, Stadt Wittingen, Knesebeck, SG Brome (Brome), SG Hankensbüttel (Bokel, Hagen, Hankensbüttel, Steinhorst, Oerrel), . . . SG Wesendorf (Wahrenholz). An diesen Standorten gilt es, die anderen Nutzungsansprüche so zu steuern, dass die Erholungseignung der umgebenden Landschaft und die Umweltqualität nicht beeinträchtigt, sondern nach Möglichkeit verbessert werden. (RROP ZGB D 3.8 06)

Als „Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr“ sind folgende Gemeindeteile/Ortsteile festgelegt: . . . Stadt Gifhorn, SG Brome (Brome), SG Hankensbüttel (Hankensbüttel), . . . Die Städte . . . Wolfsburg, . . . Gifhorn sind als Standorte für den Tagungs- und Geschäftsreisetourismus zu sichern und zu entwickeln, ebenso die für den Kultur- und Städtetourismus geeigneten Innenstadtbereiche. . . . An Standorten mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Erholung“ oder „Fremdenverkehr“ mit Schwerpunkten in der Entwicklung des Kurtourismus, ist insbesondere auf einen Lärmschutz entsprechend der rechtlichen Grundlagen zu achten. (RROP ZGB D 3.8 06)

Standorte mit besonderer erholungs- oder tourismusrelevanter Ausstattung oder Angeboten tragen zur Stärkung der Erholungs- oder Tourismusgebiete im Großraum Braunschweig bei. Diese Standorte übernehmen gleichzeitig Schwerpunkttaufgaben zur Sicherung und Entwicklung der erholungs- und tourismusrelevanten Arbeitsstätten. Diese Standorte sind zu sichern und zu entwickeln. In der Zeichnerischen Darstellung sind sie als „Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung“ bzw. „Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus“ festgelegt. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.4 [10])

Im Landkreis Gifhorn sind als Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung u.a. dargestellt: Gifhorn, Wittingen, Knesebeck, Brome, Bokel, Hagen, Hankensbüttel, Steinhorst und Oerrel. Mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus werden im Landkreis Gifhorn folgende Standorte dargestellt: Gifhorn, Brome und Hankensbüttel.

...Besonders in der Nähe des Oberzentrums Lüneburg sind die Waldgebiete in ihrer Erholungsfunktion zu erhalten bzw. zu stärken und in ein System regionaler Grünzüge zu integrieren. . . (RROP LK Lüneburg D 3.8 01)

Die für Erholungsnutzungen geeigneten Räume sind als Vorranggebiete oder als Vorsorgegebiete für Erholung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festzulegen.

Als Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft kommen Gebiete und Bereiche besonderer landschaftlicher Eignung für die Erholung in Betracht, die einem ungestörten Erleben der Natur vorbehalten und zu sichern sind, soweit durch die Erholungsnutzung schutzwürdige Teile von Natur und Landschaft nicht beeinträchtigt werden. Als Vorranggebiete für Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung kommen Bereiche in Betracht, die für die Aufnahme einer größeren Zahl von Erholungssuchenden geeignet sind oder entsprechend entwickelt werden sollen. Sie sollen durch ÖPNV gut erreichbar sein.

Als Vorsorgegebiete für Erholung kommen Gebiete in Betracht, die auf Grund ihrer natürlichen Eignung und ihres landschaftlichen Wertes für verschiedene Erholungsaktivitäten der Naherholung und des Fremdenverkehrs von Bedeutung sind und als solche gesichert und weiterentwickelt werden sollen.

In den Vorsorgegebieten für Erholung hat sich die landschaftsgebundene Infrastruktur nach Art, Erscheinungsbild, Umfang und Nutzungsintensität den landschaftlichen Gegebenheiten anzupassen. (C 3.8 04)

Von den in der zeichnerischen Darstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms dargestellten Vorsorgegebieten für Erholung sind folgende Landschaftsteile besonders zu erwähnen:

- Wierener Berge für den Raum Bodenteich – Wrestedt
- Süsing und Bobenwald für den Raum Ebstorf – Bienenbüttel
- Blaue Berge mit Hardautal für den Raum Suderburg
- Ilmental mit angrenzender Bewaldung sowie Ausläufer der Gehrde für den Raum Bad Bevensen – Bienenbüttel
- Uelzener Stadtwald für den Raum Uelzen.

Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft sind als Kerngebiete innerhalb der Vorsorgegebiete für Erholung zeichnerisch dargestellt. (RROP LK Uelzen D 3.8 01)

. . . Für die regionale Erholung sind außerdem die in der Geest liegenden Tallandschaften von Neetze, Ilmenau, Lopau und Luhe einschließlich der angrenzenden waldreichen Höhenzüge von besonderer Bedeutung. . . (RROP LK Lüneburg D 3.8 03)

. . . Durch zukünftige Planungen und Maßnahmen dürfen „Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ insbesondere nicht durch Lärmimmissionen belastet werden, die die Möglichkeiten der ruhigen landschaftsbezogenen Erholung dauerhaft beeinträchtigen. (RROP ZGB D 3.8 04)

Gebiete mit besonderer landschaftlicher Vielfalt, Eigenart und Schönheit, die aufgrund der natürlichen oder kulturhistorischen Landschaftsausstattung gute Voraussetzungen für die ruhige, landschaftsbezogene Erholungsnutzung bieten, sind zu sichern und zu entwickeln. In der Zeichnerischen Darstellung sind sie als „Vorranggebiete ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ festgelegt. In diesen Gebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.4 [4])

Gebiete mit besonderer Eignung für eine intensive Erholungsnutzung mit größerer Zahl von Erholungssuchenden und infrastrukturbbezogene Erholungsaktivitäten sind zu sichern und zu entwickeln. In der Zeichnerischen Darstellung sind sie als „Vorranggebiete Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung“ festgelegt. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen müssen mit der vorrangigen Festlegung vereinbar sein. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.4 [6])

Erholungs- und tourismusrelevante Infrastrukturen sind in „Vorranggebieten ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ zu sichern und unter Beachtung der Belange von Natur und Landschaft behutsam weiterzuentwickeln. In „Vorranggebieten Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung“ ist eine an die intensive Beanspruchung angepasste Infrastrukturausstattung zu sichern und zu entwickeln. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.4 [8])

3.4.13.2 Darstellung der Auswirkungen

In der Raumverträglichkeitsuntersuchung ordnen die Gutachter die Betroffenheit ausgewiesener Erholungs-/ Fremdenverkehrsstandorte, regionaler Erholungsschwerpunkte und Sportanlagen über die Lage in bzw. zu dem betrachteten Korridor ein. Entsprechende Standorte werden als betroffen angesehen, wenn durch eine Korridorvariante eine gegenüber dem Status quo deutlich verbesserte Anbindung bzw. Erschließung zu erwarten ist. Dabei wird von einem Luftlinienabstand von bis zu 5 km vom Korridor ausgegangen. Für die landschaftsbezogenen Erholungsstandorte und regionalen Erholungsschwerpunkte werden zudem Betroffenheiten auch für den Fall ermittelt, wenn bei entsprechender räumlicher Nähe mit Beeinträchtigungen durch die neue Autobahn aufgrund zusätzlicher verkehrsbedingter Emissionen (Lärm, Schadstoffe) zu rechnen ist. Hierbei wird von einem Luftlinienabstand bis zu 2 km vom Korridor ausgegangen.

Die als Erholungsstandorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“ ausgewiesenen Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg werden bei der Ermittlung der Betroffenheiten nicht weiter berücksichtigt, da diesbezüglich keine differenzierende Wirkung durch die verschiedenen Korridorvarianten zu erwarten ist. Diese Vorgehensweise ist vertretbar.

3.4.13.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Von den regional bedeutsamen Erholungsschwerpunkten, die im RROP des Landkreises Lüneburg dargestellt sind, befinden sich die zwei Erholungsseen im Bereich Barum / Lüdershausen (Reihersee und Metzensee) und der Inselsee bei Scharnebeck im Bereich des östlichen Korridors. Der Lopausee bei Amelinghausen liegt im Bereich des Westkorridors.

Für den Lopausee und den Inselsee ist durch die jeweilige Variante eine verbesserte Anbindung und Erschließung der regional bedeutsamen Erholungsschwerpunkte zu erwarten, da sie sich innerhalb des Luftlinienabstands von 5 km befinden. Mit Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Emissionen (Lärm und Schadstoffen) ist aufgrund der jeweiligen Entfernung über 2 km nicht zu rechnen. Die übrigen regional bedeutsamen Erholungsschwerpunkte befinden sich außerhalb der relevanten Entfernung.

Der Landkreis Uelzen hat keine regional bedeutsamen Erholungsschwerpunkte dargestellt.

Von den regional bedeutsamen Erholungsschwerpunkten, die im RROP des Zweckverbandes Großraum Braunschweig dargestellt sind, befinden sich der Tankumsee, der Bernsteinsee, das Otternzentrum Hankensbüttel und der Allersee innerhalb des relevanten Wirkbereichs von 5 km im Bereich beider Korridore. Für all diese vorgenannten regional bedeutsamen Erholungsschwerpunkte ist eine verbesserte Anbindung und Erschließung zu erwarten. Bis auf das Otternzentrum Hankensbüttel (Westkorridor) ist mit Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Emissionen (Lärm und Schadstoffen) aufgrund der Entfernung von über 2 km zur Autobahn nicht zu rechnen.

Von den Standorten mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Erholung“ liegen im Wirkbereich des Westkorridors mit den Gemeinden Barnstedt, Betzendorf, Südergellersen, Heiligenthal, Oldendorf (Luhe), Ebstorf, Hösseringen, Stadensen, Wittingen, Knesebeck, Bokel, Hagen und Hankensbüttel dreizehn Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Erholung“. Für diese Standorte ist eine verbesserte Anbindung und Erschließung zu erwarten, wobei aber für die Standorte Betzendorf, Südergellersen, Heiligenthal, Wittingen, Knesebeck und Hankensbüttel mit Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Emissionen (Lärm und Schadstoffen) aufgrund der geringen Entfernung zu rechnen ist.

Im Wirkbereich des Ostkorridors liegen mit den Gemeinden Reinstorf, Bad Bevensen, Bienenbüttel, Bad Bodenteich, Suhlendorf und ebenfalls Wittingen, Knesebeck und Hankensbüttel acht Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Erholung“. Hier ist ebenfalls für die Standorte Wittingen und Knesebeck mit verkehrsbedingten Emissionen zu rechnen.

Von den Standorten mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“ liegen im Wirkbereich des Westkorridors mit den Gemeinden Amelinghausen, Westergellersen, Uelzen, Ebstorf und

Hankensbüttel fünf Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“. Für diese Standorte ist eine verbesserte Anbindung und Erschließung zu erwarten, wobei aber für die Standorte Ebstorf und Hankensbüttel mit Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Emissionen (Lärm und Schadstoffen) aufgrund der relativ geringen Entfernung zu rechnen ist.

Im Wirkbereich des Ostkorridors liegen mit den Gemeinden Scharnebeck, Bad Bevensen, Bad Bodenteich, Uelzen und Hankensbüttel fünf Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“. Hier ist ebenfalls für den Standort Bad Bodenteich mit verkehrsbedingten Emissionen zu rechnen. Der Abstand zur optimierten Vorzugsvariante beträgt allerdings nur für wenige Ortsbereiche weniger als 2 km. Das Ortszentrum von Bad Bodenteich mit dem Kurbereich ist rd. 2,5 km von der Trasse entfernt.

Vergleich der Varianten vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Die westliche Variante (Korridor-Variante 9 vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 15 bei Hanstedt, von dort Variante 2 bis zum gemeinsamen Treffpunkt bei Rätzlingen), zerschneidet ein Vorranggebiet für die Erholung südwestlich Reppenstedt (Osterberg und Mariengarten) auf einer Länge von insgesamt 700 m. Die Vorrangflächen sind zum Teil als Wald mit Erholungsfunktion der Zone II ausgewiesen.

Vorsorgegebiete für die Erholung werden großflächig zwischen Mechtersen/Vögelsen und Südergellersen, zwischen der K 20 (Wetzen-Oerzen) und der K 8 (Diersbüttel-Tellmer), in den westlichen Ausläufern des Süsings, zwischen Hanstedt I und Barum sowie am Elbe-Seitenkanal bei Emmendorf auf einer Länge von insgesamt 32 km durchschnitten.

Die östliche Variante (Korridor-Variante 8 bis zum gemeinsamen Treffpunkt bei Rätzlingen) zerschneidet im Raum Lüneburg die südlichen Randbereiche des Bilmer Strauchs neu, der hier in Teilbereichen als Vorranggebiet für die Erholung dargestellt ist. Im weiteren Verlauf schneidet die östliche Variante ein Vorsorgegebiet für die Erholung nördlich Altenmedingen in Parallelage mit dem Elbe-Seiten-Kanal auf einer Länge von ca. 3 km sowie ein Vorsorgegebiet östlich Bad Bevensen auf einer Länge von ca. 1 km.

Die östliche Variante zerschneidet Vorranggebiete auf einer Länge von 1 km und Vorsorgegebiete auf einer Länge von 4 km. Auf der vorhandenen B 4 werden das Lüner Holz und die Neue Forst durchfahren bzw. tangiert, die jeweils als Vorranggebiet für die Erholung und als Waldflächen mit Erholungsfunktion der Zone I ausgewiesen sind. Eine Neuzerschneidung findet nicht statt.

Während die Unterschiede der Varianten bei der Zerschneidung von Vorranggebieten für die Erholung mit rd. 0,7 km (Westvariante) zu rd. 1,0 km (Ostvariante) relativ gering sind, ist die Streckenführung der westlichen Variante bei den Vorsorgegebieten für die Erholung mit rd. 32 km zu rd. 4 km bei der Ostvariante mit erheblich größeren Zerschneidungslängen verbunden.

Bei der Zerschneidung von Vorranggebieten für Erholung liegen bei der Ostvariante die Vorzugsvariante und der Vorschlag „A“ mit jeweils 0,5 km Zerschneidungslänge gleich auf. Die Zerschneidung von Vorsorgegebieten für Erholung wird beim Vorschlag „A“ um etwa 0,7 km länger.

Der Vorschlag „F“ und die Vorzugsvariante in der Gemarkung Oetzen berührt keine Vorrang- bzw. Vorsorgegebiete für Erholung.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-46:

Die westliche Variante (Korridor 9 / GP1-46/1) zerschneidet Vorranggebiete für die Erholung südwestlich Reppenstedt (Osterberg und Mariengarten), nordwestlich Behren an der B 4, südwestlich Wittingen (Isebeck), östlich Knesebeck (Bornbruchsmoor) sowie westlich der VW-Teststrecke auf einer Länge von über 6 km. Zwei weitere Vorranggebiete werden nordöstlich der Ortslage Masel (Maseler Wald) sowie südlich von Wierstorf (Oberholz) tangiert.

Südwestlich der Ortslage Reppenstedt sind die Vorrangflächen zum Teil als Wald mit Erholungsfunktion der Zone II ausgewiesen. Die Vorrangflächen westlich der VW-Teststrecke sind teilweise als Wald mit Erholungsfunktion der Zone I ausgewiesen.

Vorsorgegebiete für die Erholung werden großflächig zwischen Mechtersen/Vögelsen und Südergellersen, zwischen der K 20 (Wetzen-Oerzen) und der K 8 (Diersbüttel-Tellmer), in den westlichen Ausläufern des Süsings, entlang der B 4 zwischen Holdenstedt und Sprakensehl, in der Gemeinde Oberholz sowie entlang der VW-Teststrecke auf einer Länge von insgesamt rd. 50 km von der Westvariante durchschnitten.

Die östliche Variante (Korridor 8 / GP1-46/2) zerschneidet im Raum Lüneburg die südlichen Randbereiche des Bilmer Strauchs, der hier in Teilstücken als Vorranggebiet für die Erholung und als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist. Auf der vorhandenen B 4 werden das Lüner Holz und die Neue Forst durchfahren bzw. tangiert, die jeweils als Vorranggebiet für die Erholung und als Waldfächen mit Erholungsfunktion der Zone I ausgewiesen sind. Eine Neuzerschneidung findet nicht statt. Im weiteren Verlauf schneidet der Korridor ein Vorsorgegebiet für die Erholung nördlich Altenmedingen in Parallelage mit dem Elbe-Seitenkanal auf einer Länge von ca. 3 km sowie ein Vorsorgegebiet östlich Bad Bevensen auf einer Länge von ca. 1 km sowie ein Vorsorgegebiet östlich Abbendorf auf einer Länge von ca. 0,8 km randlich. Weitere Beeinträchtigungen in Form von Zerschneidungen von Gebieten für die Erholungsfunktion bestehen analog zur westlichen Variante zwischen Wittingen und Weyhausen, da beide Varianten dort auf der gleichen Trasse verlaufen. So werden durch beide Varianten Vorrang- und Vorsorgegebiete für die Erholung südwestlich der Ortslage Wittingen (Isebeck), östlich Knesebeck, im Umfeld der VW-Teststrecke, westlich der Ortslage Jembke, im Bereich der Ansiedlung „Hinterm Schafstall“ nördlich Barwedel beeinträchtigt.

Vorranggebiete für die Erholung werden durch die östliche Variante (GP1-46/2) insgesamt auf einer Länge von unter 6 km zerschnitten, was eine etwas

geringere Zerschneidung als durch die westliche Variante bedeutet. Mit Ausnahme der Waldflächen der Zone I, hier handelt es sich allerdings nur um rd. 0,2 km, sind die durch die Streckenführung der östlichen Variante bedingten Durchfahrungslängen von erholungsrelevanten Gebieten geringer ausgeprägt. So werden Vorsorgegebiete für die Erholung - unter Berücksichtigung der optimierten Vorzugsvariante bei den Seewiesen - auf einer Länge von insgesamt rd. 22 km, durchquert.

Die westliche Variante beeinträchtigt bei Breitenhees einen Freizeitpark, ein Wildgehege sowie einen Naturlehrpfad. Darüber hinaus wird die „Stackmanns Mühle“ westlich von Hagen von der Variante unmittelbar tangiert. Der Verlust dieses Erholungszielpunktes kann vermieden werden, jedoch ist die Verlärming und visuelle Beeinträchtigung als vollständiger Funktionsverlust zu werten. Über 50 dB(A) tags werden durch Variante GP1-46/1 der Teichgarten südlich Wittingen, die Baumgartenmühle zwischen Knesebeck und Hagen sowie die Windmühle zwischen den Ortslagen Weyhausen und Tappenbeck verlärmt.

Durch Variante GP1-46/2 werden analog zu Variante GP1-46/1 die „Stackmanns Mühle“ westlich von Hagen von der Variante unmittelbar tangiert sowie der Teichgarten südlich Wittingen, die Baumgartenmühle zwischen Knesebeck und Hagen sowie die Windmühle zwischen den Ortslagen Weyhausen und Tappenbeck über 50 dB(A) tags verlärmt. Darüber hinaus liegen das Kloster Lüne in Lüneburg und die Kroetzmühle südwestlich der Ortslage Ostedt im Belastungsband von 50 dB(A) tags. Die Beeinträchtigungen des Kloster Lüne ergeben sich jedoch heute wie zukünftig vornehmlich durch die Verkehre des nachgeordneten Verkehrsnetzes. Das Kloster würde zukünftig auch bei Realisierung der Variante GP1-46/1 weiterhin durch erheblichen Lärm betroffen sein.

Die optimierte Vorzugsvariante bei den Seewiesen zerschneidet ein Vorsorgegebiet für die Erholung, welches sich entlang des „Grünen Bandes“ (Landesgrenze) von Soltendieck bis Wittingen erstreckt und verlängert somit die Zerschneidung von Vorsorgegebieten für die Erholung um rd. 3,6 km zu Lasten der Variante GP1-46/2. Dies hat Auswirkungen auf die Beeinträchtigung dieses Vorsorgegebietes für Erholung durch Verlärming.

Durch die optimierte Vorzugsvariante kommt in der Bilanz der Variante GP 1-46/2 der Erholungszielpunkt der Landwehr bei Schafwedel hinzu, der im Belastungsband von über 50 dB(A) tags liegt. Vorranggebiete für die Erholung sind nicht betroffen.

Bei der anlagebedingten Zerschneidung von Vorranggebieten für Erholung liegen die Vorzugsvariante und die Parallelführung am Elbe-Seiten-Kanal (Vorschlag „A“) mit jeweils 0,5 km Zerschneidungslänge gleichauf. Bei der Zerschneidung von Vorsorgegebieten für Erholung bedeutet der Vorschlag „A“ mit rd. 0,7 km Mehrlänge nur eine relativ geringe Mehrbelastung für die Vorzugsvariante. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ist eine Trassenoptimierung zu Gunsten des geplanten Liegeplatzes für Gefahrgut transportierende Schiffe bei Wendisch Evern erforderlich geworden. Hierdurch wird die Zerschneidung der Landwehr als Erholungszielpunkt deutlich reduziert.

Die Vorzugsvariante und der Vorschlag „F“ beanspruchen zwischen den verglichenen Gelenkpunkten 12 - 17 weder ein Vorrang-, noch ein Vorsorgegebiet für die Erholung.

Vorschlag „B“ führt mit einer rd. 0,2 km geringeren Querungslänge zu keiner wesentlichen Veränderung hinsichtlich der anlagebedingten Zerschneidung von Vorranggebieten für die Erholung, vergrößert allerdings die Zerschneidung von Vorsorgegebieten für die Erholung um mehr als 5 km Länge.

Der Vorschlag „B“ würde zudem mit der Siemkenmühle und der Landwehr bei Schafwedel zwei weitere Erholungsziele mit über 55dB(A) tags verlärmen.

Beginnend vom gemeinsamen Startpunkt GP 61 bis zum Treffpunkt mit der Vorzugsvariante (Abschnitt 546) zerschneidet Vorschlag „C“ im Vergleich mit der in diesem Bereich optimierten Vorzugsvariante Vorsorgegebiete für die Erholung auf einer Mehrlänge von rd. 7,6 km. Die Landwehr bei Schafwedel als touristischer Anziehungspunkt wird mit über 55dB(A) tags verlärmst.

Die geringfügige südöstliche Verschwenkung der optimierten Vorzugsvariante im Bereich Neu Lüder (Vorschlag „D“) verlängert die anlagebedingte Zerschneidung von Vorsorgegebieten für die Erholung um rd. 0,5 km.

Bei Variante GP1-46/1 ist neben den ermittelten Lärmbeeinträchtigungen die Vorbelastung durch die B 4 zu berücksichtigen und zur Ermittlung einer Zusatzbelastung durch die Autobahn von den vorher aufgeführten Beeinträchtigungen in Abzug zu bringen. Des Weiteren reduziert sich die Verkehrsbelastung bei einer westlichen Variante auf der B 4 nur um ca. 1/3, so dass eine zweite Lärmquelle mit deutlich wahrnehmbaren Belastungen verbleibt.

Insgesamt verursacht die westliche Variante (GP 1-46/1) erheblich höhere Beeinträchtigungen als Variante GP1-46/2. Dies ist insbesondere auf die deutlich größeren Zerschneidungslängen und Lärmbelastungen der Vorsorgegebiete für Erholung zurückzuführen.

Die Beeinträchtigungen bei den Vorranggebieten für die Erholung und beim Wald mit Erholungsfunktionen sind mit 6,4 km (Westvariante) bzw. 5,6 km als annähernd gleichwertig zu beurteilen, was unter anderem auch auf die Vorbelastungssituation an der vorhandenen B 4 (Ostumgehung Lüneburg) zurückzuführen ist. Die deutlich größeren Zerschneidungslängen der Vorsorgegebiete für Erholung ergeben sich jedoch durch die Westvariante, die mit rd. 50 km mehr als die doppelte Länge der Ostvariante (23 km) beeinträchtigt.

Da die Erschließungsfunktion für Erholungsgebiete und touristische Ziele bei beiden Varianten ähnlich hoch veranschlagt werden kann, ergibt sich wegen der erheblich geringeren Eingriffe in Erholungsgebiete durch die Ostvariante ein deutlicher Vorteil für eine ostwärtige Trassenführung. Die Trassenführung im Einzelnen ergibt sich aus der Abwägung mit anderen Belangen.

B 190 n

Die Auswirkungen auf Erholungseinrichtungen und Erholungsgebiete sind unter 4.2.2.2 beschrieben. Danach sind die Varianten B 190 n/1 und n/5 als eher ungünstig zu bewerten. Die geringsten negativen Auswirkungen hat Variante B 190 n/2. Teilvariante B 190 n/5.1 ist ebenfalls als ungünstig zu bewerten.

Gesamtbewertung

Wegen der erheblichen Eingriffe in Erholungsgebiete wegen der aus dem Betrieb der beiden Straßen zu erwartenden erheblichen negativen Auswirkungen auf Erholungsgebiete und wegen der Erschließungswirkungen der Autobahn und der Bundesstraße hat das Vorhaben eine hohe Bedeutung für die Erholung.

Aufgrund der vergleichbar hohen Wirkung für die Erschließung von Erholungsgebieten ist für die Bewertung der einzelnen Varianten die Belastung durch das Vorhaben von Bedeutung. Die Westvariante zusammen mit Teilvariante B 190 n/ 3.1 belastet die Erholungsfunktionen sehr stark. Die Ostvariante zusammen mit Hauptvariante B 190 n/2 weist eine erheblich geringere Belastung der Erholungsfunktionen auf.

Die Durchquerung der Vorranggebiete für Erholung betrifft bereits vorbelastete Bereiche, randliche Durchquerungen und bei der B 190 n/1 ein großflächiges Vorranggebiet, so dass die Inanspruchnahme mit der Vorrangfunktion vereinbar ist.

3.4.14 Wasserversorgung

3.4.14.1 Programmaussagen

Die Deckung des gegenwärtigen und künftigen Bedarfs an Trinkwasser und Betriebswasser ist in allen Landesteilen sicherzustellen. Die erschlossenen Grundwasservorkommen . . . sind für die Trinkwasserversorgung zu sichern. (C 3.9.1 01)

Der Wasserbedarf ist vorrangig aus regionalen Wasservorkommen zu decken. Die Versorgung der Einwohner des Landes ist grundsätzlich durch zentrale Wasserversorgungsanlagen zu gewährleisten. Funktionstüchtige kleine Wasserwerke sollen erhalten bleiben. (C 3.9.1 05)

Als Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung sind die Einzugsgebiete bestehender oder geplanter Trinkwassergewinnungsanlagen, unabhängig davon, ob bereits ein Wasserschutzgebiet festgesetzt werden konnte, die Heilquellschutzgebiete sowie sonstige für die langfristige Sicherung der Trinkwasserversorgung bedeutsame Wasservorkommen in der Zeichnerischen Darstellung generalisiert festgelegt. Sie sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen näher festzulegen und um weitere, für die Entwicklung der regionalen Planungsräume bedeutsame Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung zu ergänzen. (C 3.9.1 07)

Die diffusen Einträge von Nähr- und Schadstoffen in die oberirdischen Gewässer und die Küstengewässer sowohl auf direktem Wege als auch über das Grundwasser sind zu minimieren, um das Erreichen der Bewirtschaftungsziele zu fördern. (LROP – Entwurf 2006 – 3.2.4 ([05])

Belastungen des Grundwassers sind zu reduzieren. (LROP – Entwurf 2006 – 3.2.4 ([06])

Bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die Schutzanforderungen der wasserrechtlich festgesetzten Wasser- und Heilquellenschutzgebiete und der nach Satz 1 festgelegten Vorranggebiete Trinkwassergewinnung zu beachten. (LROP – Entwurf 2006 – 3.2.4 ([11])

... Die für die Trinkwassergewinnung bedeutsamen Wasservorkommen sind in der zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung gekennzeichnet. Im einzelnen handelt es sich hierbei um folgende Wasserschutzgebiete:

- Wasserwerke Bevensen, Niendorf II, Ebstorf, Stadensen II und Uelzen.

Weiter ist die Heilquelle Bad Bevensen darstellt. (RROP LK Uelzen D 3.9.1 01)

Die Grundwasservorkommen guter Qualität, insbesondere diejenigen im unteren Grundwasserstock, sind vorrangig für die Trinkwasserversorgung des Landkreises Uelzen zu sichern. (RROP LK Uelzen D 3.9.1 03)

Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen auf der Grundlage der Beikarte 6 festzulegen und um regional bedeutsame Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung zu ergänzen; sie erfassen Wasservorkommen, die im Interesse der Sicherung der Trinkwasserversorgung für kommende Generationen gegenüber unvorhersehbaren Entwicklungen vorsorglich zu schützen sind. (C 3.9.1 08)

Für die Einzugsgebiete bestehender und geplanter Wassergewinnungsanlagen sind Wasserschutzgebiete auszuweisen. Sie sind vor schädigenden Einflüssen zu schützen. (RROP LK Lüneburg D 3.9.1 06)

Zur Deckung des Bedarfes an Trinkwasser und Brauchwasser sind die Wasservorkommen im Großraum Braunschweig zu schützen. Auf Dauer hat ein flächenhafter Grundwasserschutz eine ausreichende Sicherung der Grundwasservorkommen zu bieten. . . (RROP ZGB D 3.9.1 01)

Zur Deckung des Bedarfs an Trink- und Brauchwasser sind in der Zeichnerischen Darstellung „Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung“ festgelegt. „Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung“ umfassen die Schutzzonen I – III B der festgesetzten Wasserschutzgebiete. Sie schließen ebenso Einzugsgebiete bestehender oder geplanter Trinkwassergewinnungsanlagen und Heilquellenschutzgebiete ein. In diesen Gebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.5.2 [6])

Für die langfristige Sicherung der Trinkwasserversorgung bedeutsame Wasservorkommen sollen gegenüber unvorhersehbaren Entwicklungen vorsorglich geschützt werden. Gleches gilt für Gebiete, die vormals als Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung festgelegt waren und aufgrund der Stilllegung von Wassergewinnungsanlagen aufgegeben wurden. Die vorgenannten Gebiete werden in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorbehaltsgebiete für Trinkwassergewinnung“ festgelegt. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.5.2 [7])

Die Wassergewinnungs- und Wasseraufbereitungsanlagen sind für die Trinkwasser- und Brauchwasserversorgung langfristig zu sichern. Für diese Anlagen sind in der Zeichnerischen Darstellung „Vorranggebiete für Wasserwerk/Wassergewinnungsanlage“ festgelegt. Für die Wasserwerke / Wassergewinnungsanlagen sind i.d.R. Wasserschutzgebiete festzusetzen. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 4 [1])

Das überörtliche Verbundnetz der Fernwasserleitungen ist in seinem Bestand zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Für die Fernwasserleitungen sind in der Zeichnerischen Darstellung „Vorranggebiete für Fernwasserleitung“ festgelegt. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.5.3 [2])

3.4.14.2 Darstellung der Auswirkungen

Grundsätzlich gelten die unter dem Abschnitt Gewässerschutz (Kapitel 3.3.12.2) gemachten Aussagen zu den bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auch für diesen Abschnitt.

Durch die hier aufgeführten bau- und betriebsbedingten möglichen Beeinträchtigungen des Grund- bzw. Trinkwassers durch Schadstoffimmissionen (Abrieb, Streusalz, Wasser gefährdende Stoffe) kann vor allem bei Durchquerung von Wasserschutzgebieten die wasserwirtschaftliche Trinkwassergewinnung beeinträchtigt werden.

3.4.14.3 Bewertung der Auswirkungen

Die Nutzung des Grundwassers zur Trinkwassergewinnung wird über die hierfür relevanten Schutzgebietsausweisungen gesichert. Hierzu gehören die Wasserschutzgebiete und Wassergewinnungsgebiete, in denen das Grundwasser bereits genutzt wird. Über die raumordnerische Darstellung von Vorranggebieten für Trinkwassergewinnung in den Raumordnungsprogrammen wird ferner die zukünftige Trinkwasserversorgung qualitativ und quantitativ sichergestellt, wobei die Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung im Untersuchungsgebiet in der Regel der Trinkwasserschutzzone III entsprechen. Weitere regional bedeutsame Wasservorkommen, die im Interesse der Sicherung der Trinkwasserversorgung für kommende Generationen vorsorglich zu schützen sind, werden in den Regionalen Raumordnungsprogrammen als Vorsorgegebiete für die Trinkwassergewinnung festgelegt.

Innerhalb von Wasserschutzgebieten gelten besondere Bestimmungen zum Schutz des Grundwassers. Dies gilt insbesondere für den Straßenbau. Das auf den Straßen anfallende Oberflächenwasser ist in Wasserschutzgebieten zu sammeln und schadfrei abzuführen, um die Gefährdung für das Grundwasser durch den geregelten Straßenbetrieb gering zu halten. Die Anwendung der RiStWag in Trinkwasserschutzgebieten ist seitens des Vorhabenträgers zugesichert worden.

A 39

Vergleich der Korridore vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Bis zum Gelenkpunkt 18 quert die Variante GP 1-18/1 (Westvariante) im Landkreis Lüneburg mit dem Abschnitt 501 ein Vorranggebiet für die Trinkwassergewinnung im Bereich der Samtgemeinde Gellersen. Im Bereich der Samtgemeinde Amelinghausen wird ein Vorranggebiet - gleichzeitig „Wasserschutzgebiet Amelinghausen“ (Zone III b) - das sich auch in den Landkreis Uelzen erstreckt, durch den Abschnitt 585 gequert. Im Bereich der Samtgemeinden Altes Amt Ebstorf und Bevensen werden durch den Abschnitt 527 das „Wasserschutzgebiet Ebstorf“ (Zone III a und Zone III b) und das „Wasserschutzgebiet Bevensen“ (Zone III b) gequert. Beide Wasserschutzgebiete sind gleichzeitig Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung.

Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung werden im Landkreis Lüneburg in den Samtgemeinden Gellersen (Abschnitt 501), Amelinghausen (Abschnitt 583, 584 und 585) und Ilmenau (Abschnitt 584) von der Westvariante gequert. Im Landkreis Uelzen sind dies das Vorsorgegebiet für Trinkwassergewinnung im Bereich der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf (Abschnitt 585).

Die Vorzugsvariante quert bis zum Gelenkpunkt 18 kein Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung. Mit Wahl der im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vorgeschlagenen Parallelführung der Autobahn mit dem Elbe-Seiten-Kanal (Vorschlag „A“) wird durch den Abschnitt 580 ein Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung (gleichzeitig Wasserschutzgebiet Lüneburg, Zone III b) in den Landkreisen Lüneburg und Uelzen auf rd. 5 km gequert. Im Rahmen der Erörterung gab der Landkreis Lüneburg kund, dass er die östliche Ausweitung dieses Wasserschutzgebietes (Vorranggebietes) plane, so dass dann auch die Vorzugsvariante das Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung queren würde. Der Vorteil der Vorzugsvariante gegenüber dem Vorschlag „A“ geht damit verloren.

Ein großflächiges Vorsorgegebiet für Trinkwassergewinnung wird von der Vorzugsvariante im Landkreis Lüneburg im Bereich der Stadt Lüneburg (Abschnitte 509, 578) und der Samtgemeinde Ostheide (Abschnitte 578 und 510) gequert. Durch die Entscheidung für den Vorschlag „F“ statt der Vorzugstrasse werden in den entsprechenden Abschnitten 520 und 521 keine Trinkwasserschutzgebiete bzw. Vorrang- / Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung gequert. Auch der Vorschlag „D“ bringt keine Veränderungen.

Vergleicht man die Westvariante mit der Vorzugsvariante im Osten vom Start bis zum gemeinsamen Gelenkpunkt 18, so durchquert die Westvariante auf rund 12,9 km Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung, gegenüber 5 km bei der Vorzugsvariante einschließlich der landesplanerischen Optimierung im Bereich des Elbe-Seitenkanals. Auch bei der Querung von Vorsorgegebieten für die Trinkwassergewinnung ist der Unterschied deutlich. So beträgt die Querungslänge von Vorsorgegebieten bei der Variante GP 1-18/1 rund 12,3 km gegenüber rd. 8,7 km bei der Vorzugsvariante GP 1-18/2.

Beim Vergleich der Varianten bis zum gemeinsamen Gelenkpunkt 18 ergeben sich aus raumordnerischer Sicht unter dem Aspekt Wasserversorgung eindeutige Vorteile für die Vorzugsvariante (GP 1-18/2) gegenüber der Westvariante (GP 1-18/1). Die Ostvariante ist mit dem raumordnerischen Ziel der Sicherung des Trinkwassers und der erschlossenen Grundwasservorkommen erheblich besser vereinbar, als die Westvariante.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1 - 46:

In ihrem Verlauf von Norden nach Süden quert die Variante 1 - 46/1 (Westvariante) im Landkreis Lüneburg mit dem Abschnitt 501 ein Vorranggebiet für die Trinkwassergewinnung im Bereich der Samtgemeinde Gellersen. Im weiteren Verlauf der Westvariante werden dann die Trinkwasserschutzzonen III der Wasserschutzgebiete „Amelinghausen“ (Landkreise Lüneburg und Uelzen) durch den Abschnitt 585 und „Ebstorf“ (Landkreis Uelzen) durch den Abschnitt 528 gequert. Im Landkreis Gifhorn wird bis zum Treffpunkt der beiden Varianten nördlich des Gelenkpunktes 36 die Trinkwasserschutzone III des Wasserschutzgebietes „Hankensbüttel“ durch den Abschnitt 548 gequert. Alle bislang gequerten Wasserschutzgebiete sind zudem in den Regionalen Raumordnungsprogrammen als Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung dargestellt.

Im weiteren gemeinsamen Verlauf werden ferner die Trinkwasserschutzzonen III der Wasserschutzgebiete „Schönwörde“ (Vorranggebiet) durch den Abschnitt 561, „Westerbeck“ und „Rühen“ durch den Abschnitt 564 und „Brackstedt/Weyhausen“ durch den Abschnitt 575 gequert. Auch diese Wasserschutzgebietsflächen sind raumordnerisch durch die Darstellung als Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung gesichert.

Im Verlauf beider Hauptvarianten werden mehrere großflächige Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung gequert. So werden diese Gebiete von der Variante 1 - 46/1 im Landkreis Lüneburg durch die Abschnitte 501, 583, 584 und 585, im Landkreis Uelzen durch die Abschnitte 585, 530 und 539 und im Landkreis Gifhorn durch die Abschnitte 548 und 561 gequert. Für die Variante 1 - 46/2 sind dies im Landkreis Lüneburg die Abschnitte 509, 578 und 510 und im Landkreis Gifhorn der Abschnitt 561.

Die durch das nachgemeldete EU-Vogelschutzgebiet nördlich der Seewiesen erforderlich gewordene Optimierung der Vorzugsvariante (1 - 46/2) zwischen den Gelenkpunkten 61 und 62 (Abschnitt 497) hat keine Auswirkungen auf die Querungsbilanz.

Auch die im Bereich der Seewiesen eingebrachten Variantenvorschläge „C“ und „D“, sowie der Vorschlag „F“ im Bereich der Samtgemeinde Weste, verlaufen außerhalb von Vorrang- bzw. Vorsorgegebieten für Trinkwassergewinnung und Wasserschutzgebieten.

Der im Beteiligungsverfahren eingebrachte Vorschlag „B“, der im Verlauf der Abschnitte 537, 540, 549 und 554 eine östliche Umfahrung Wittingens beinhaltet und bereits im Untervariantenvergleich GP 20-37 untersucht und abgearbeitet wurde, erfordert dagegen die Querung des Vorrang- und Wasserschutzgebietes „Wittingen“ auf rd. 6 km im Verlauf des Abschnitts 554.

Mit Wahl des Trassenabschnitts 580 im Bereich des Elbe-Seiten-Kanals (Vorschlag „A“) quert die Ostvariante auf rund 5 km das Wasserschutzgebiet „Lüneburg“ (Zone III), gleichzeitig Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung.

Im Vergleich der Hauptvarianten ergeben sich folgende Gesamtlängen der Querungen: bei den Vorranggebieten für Trinkwassergewinnung sind dies bei der Westvariante (1 - 46/1) rd. 34,5 km gegenüber 24,9 km bei der Ostvariante (1 - 46/2).

Bei den Wasserschutzgebieten stehen den rd. 28,9 km Querungen der Westvariante rd. 24,2 km der Ostvariante gegenüber.

Hinsichtlich der Querung von Vorsorgegebieten für Trinkwassergewinnung stehen den rd. 36,1 km der Westvariante rund 15,4 km der Ostvariante gegenüber.

Auch beim Vergleich der Hauptvarianten ergeben sich aus raumordnerischer Sicht unter dem Aspekt der Wasserversorgung eindeutige Vorteile für die Vorzugsvariante (GP 1 - 46/2), die, in Verbindung mit den Maßgaben unter 1.2.6, mit den raumordnerischen Zielen vereinbar ist.

B 190 n

Die Auswirkungen auf die Wasserversorgung sind unter 4.6.2 beschrieben. Danach ist Variante B 190 n/1 als günstig zu bewerten, weil sie ein Vorranggebiet für die Wassergewinnung nur geringfügig quert. Alle anderen Haupt- und Teilvarianten der B 190 n durchqueren auf rd. 4 km bis 5 km Vorranggebiete für die Wassergewinnung im Raum Hankensbüttel/Wittingen.

Gesamtbewertung

Mögliche Beeinträchtigungen von Grundwasservorkommen in Wasserschutzgebieten, Vorranggebieten und Vorsorgegebieten für die Wassergewinnung können durch geeignete technische und bauliche Maßnahmen verhindert werden. Dazu sind in der weiteren Planung genaue Erhebungen zum Umfang und der Qualität der vorhandenen Deckschichten vorzunehmen.

Die Bedeutung des Vorhabens für die Wassergewinnung wird deshalb als mittel eingestuft.

Die Westvariante ist wegen ihrer größeren Durchquerungslängen als ungünstig in Bezug auf die Wassergewinnung zu bewerten. Die Ostvariante zusammen mit der Hauptvariante B 190 n/1 ist wegen ihrer kürzeren Querungslängen als erheblich weniger ungünstig zu bewerten.

3.4.15 Abwasserbehandlung

3.4.15.1 Programmaussagen

Abwässer sind mindestens entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu reinigen. Gefährliche Inhaltsstoffe sind möglichst zu vermeiden. Soweit dies nicht möglich ist, sind sie am Anfallort vor Vermischung mit anderen Abwasserströmen zu verringern. Dies gilt gleichermaßen für Direkt- wie für Indirekteinleiter. (C 3.9.2 01)

Bei der Einleitung in Gewässer mit geringer Wasserführung sind an den Reinigungsgrad der Abwässer erhöhte Anforderungen zu stellen und ggf. auch Regenwassereinleitungen in zunehmendem Maße mechanisch zu reinigen. Soweit sich Niederschlagswassereinleitungen nicht durch entsprechende Versickerungsmöglichkeiten vermeiden lassen, sind die Abflüsse aus den Regenrückhaltebecken auf die natürlichen Gebietsabflüsse zu drosseln... (RROP LK Uelzen D 3.9.2 02)

Niederschlagswasser ist möglichst getrennt vom allgemeinen Schmutzwasser abzuleiten. . . Von der Möglichkeit, das gesamte Niederschlagswasser über Rückhaltebecken von den Vorflutern zeitweilig fernzuhalten und gleichzeitig von absetzbaren Stoffen zu befreien bzw. über Eigenversickerungsanlagen dem Grundwasser wieder zuzuführen, soll verstärkt Gebrauch gemacht werden. (RROP LK Lüneburg D 3.9.2 03)

Kommunale Abwässer und Klärschlämme sind möglichst landwirtschaftlich zu verwerten. Zur größtmöglichen Verringerung des Restrisikos sind spezielle Anforderungen für die landwirtschaftliche Verwertung aufzustellen und einzuhalten. Die „Abwasserverwertungsflächen“ sind in der Zeichnerischen Darstellung aufgenommen. Zusätzlich sind Abwasserverwertungsflächen in Steinhorst und Hankensbüttel zu berücksichtigen. (RROG ZGB D 3.9.2 02)

3.4.15.2 Darstellung der Auswirkungen

Abwasserverregnung

Durch die anlagebedingte Flächenversiegelung gehen dem Abwasserverregnungsgebiet Flächen verloren.

Die Varianten der B 190 n berühren keine Belange der Abwasserbehandlung.

3.4.15.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Die Vorzugstrasse quert mit den Abschnitten 564 und 574 ein großflächiges Abwasserverregnungsgebiet bei Jembke / Barwedel. Die versiegelten

Flächen der Autobahn und die notwendigen Abstandsflächen zur Autobahn gehen dem Abwasserverregnungsgebiet verloren. Es handelt sich um ein großflächiges Abwasserverregnungsgebiet von rd. 1.500 ha (RROP Zweckverband Großraum Braunschweig, Begründung S. 174), von dem die Autobahn maximal rd. 20 ha Fläche in Anspruch nimmt. Das sind rd. 1,4 % der vom Abwasserverband genutzten landwirtschaftlichen Fläche. Eine grundlegende Beeinträchtigung der Möglichkeiten der Abwasserverregnung ist damit nicht gegeben. Die Einzelheiten der Gestaltung, des erforderlichen Abstandes zwischen Autobahn und Beregnungsanlagen bzw. entsprechender Schutzmaßnahmen (Bepflanzung) und ggf. die Bereitstellung von Ersatzflächen werden im Planfeststellungsverfahren geklärt. Das vorhandene Beregnungssystem wird dabei voll funktionsfähig durch den Vorhabenträger wieder hergestellt.

Gesamtbewertung

Der Eingriff in die Abwasserverregnung kann nur teilweise ausgeglichen werden. Das Vorhaben hat deshalb für diesen Belang mittlere Bedeutung.

Die Beeinträchtigung der Abwasserverregnungsgebiete betrifft West- und Ostvariante gleichermaßen, so dass eine Differenzierung zwischen den Varianten nicht möglich ist.

3.4.16 Hochwasserschutz

3.4.16.1 Programmaussagen

Der weiteren Einengung der natürlichen Überschwemmungsgebiete ist entgegenzuwirken. Abflussverschärfungen sind zu vermeiden; die Bedingungen für das Versickern der Niederschläge sind soweit wie möglich zu verbessern. (C 3.9.3 04)

Überschwemmungsgebiete sind in ihrer Funktion als natürliche Rückhalteräume, insbesondere in den Auen und an den Gewässern, zu erhalten. (LROP – Entwurf 2006 – 3.2.4 [14])

In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind zur Gewährleistung des vorbeugenden Hochwasserschutzes für die Gewässer oder Gewässerabschnitte, bei denen durch Hochwasser nicht nur geringfügige Schäden entstanden oder zu erwarten sind, die ermittelten Gebiete, in denen ein Hochwasserereignis statistisch einmal in 100 Jahren zu erwarten ist, als Vorranggebiete Hochwasserschutz festzulegen.

Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sind dort nur zulässig, soweit sie mit den Anforderungen des Hochwasserschutzes vereinbar sind, insbesondere die Hochwasserrückhaltung nicht beeinträchtigt wird, die Realisierung im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt, und Alternativstandorte außerhalb der Überschwemmungsgebiete nicht vorhanden sind, und die Belange der Ober- und Unterlieger beachtet werden. (LROP – Entwurf 2006 – 3.2.4 [15])

Zur Erreichung des Ziels eines vorbeugenden Hochwasserschutzes sind die Flußauen des Planungsraumes von weiterer Bebauung freizuhalten, Rückbaumöglichkeiten sind zu prüfen. (RROP LK Uelzen D 3.9.3 01)

Natürliche Überschwemmungsgebiete und die von der Morphologie her natürlichen und naturnahen nicht ausgebauten Fluß- und Bachläufe sowie ihre Auen und Talungen sind im Hinblick auf die Wahrung des Landschaftsbildes und den Biotopschutz in ihrer natürlichen bis naturnahen Ausbildung zu erhalten, soweit dies ohne Gefahren für die Bevölkerung und ohne zusätzliche Gefährdung der Existenz landwirtschaftlicher Betriebe möglich ist. . . (RROP LK Uelzen D 3.9.3 02)

In der Zeichnerischen Darstellung werden Bereiche zur „Sicherung des Hochwasserabflusses“ festgelegt. Sie umfassen die gesetzlich festgelegten Überschwemmungsbereiche, die für den schadlosen Abfluss des Wassers von Bebauungen freigehalten werden müssen, sowie weitere für den Hochwasserabfluss wichtigen Gebiete. (RROP ZGB D 3.9.3 01)

Eine weitere Einengung der natürlichen Überschwemmungsgebiete und Rückhalteräume ist zu unterlassen. . . Versiegelungen durch Siedlung und Verkehr sind so gering wie möglich zu halten und durch ausreichende Entsiegelungsmaßnahmen und Förderung der Niederschlagsversickerung so zu gestalten, dass sie nicht zur Abflussverschärfung und Hochwasserentstehung beitragen. (RROP ZGB D 3.9.3 04)

Bereits förmlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete und auf der Grundlage eines hundertjährlichen Bemessungshochwassers für den Freiraum ermittelte Überschwemmungsbereiche, die nach § 31b WHG der Festsetzung als Überschwemmungsgebiet bedürfen, sind in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorranggebiete für den Hochwasserschutz“ festgelegt. Dies gilt ebenso für die bereits förmlich festgesetzten Überschwemmungsgebiete. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen müssen mit der vorrangigen Festlegung vereinbar sein. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 2.5.4 [4])

Überschwemmungsbereiche, die sich mit bereits bebauten Siedlungsflächen überlagern, und für die noch keine Überschwemmungsgebietsfestsetzung bzw. vorläufige Unterschutzstellung nach § 31 b WHG erfolgt ist, sind als Hinweis auf die besonderen Überschwemmungsrisiken für die vorhandenen Siedlungen in der Zeichnerischen Darstellung als „Vorbehaltsgebiete für den Hochwasserschutz“ festgelegt. Die konkrete Überplanung und bauliche Nutzung dieser Flächen soll über eine einzelfallbezogene Überprüfung der aktuellen Überschwemmungsgefährdung sowie unter Beachtung der bestehenden Bau- und Nutzungsrechte entschieden werden. (RROP ZGB Entwurf - 2007 - 2.5.4 [9])

3.4.16.2 Darstellung der Auswirkungen

Baubedingt kann es zu Störungen des Hochwasserabflusses kommen. Anlage- und betriebsbedingte Störungen können durch ausreichend dimensionierte Querungsbauwerke vermieden werden.

3.4.16.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Auf die Querungen von Fließgewässern und von Überschwemmungsgebieten wird im Kapitel 3.3.12.3 unter dem Aspekt Oberflächengewässer eingegangen.

Vergleich der Varianten vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18

Hinsichtlich der Querung von Überschwemmungsgebieten lassen sich nach Angaben der Gutachter keine entscheidungserheblichen Unterschiede dokumentieren. Beide Varianten beeinträchtigen Überschwemmungsgebiete der Ilmenau; die Westvariante in der Nähe der Ortslage Emmendorf und die Ostvariante am Randes des Überschwemmungsgebietes der Ilmenau im Stadtgebiet von Lüneburg auf der Trasse der vorhandenen B 4.

Im Verlauf der Ostvariante werden die natürlichen Überschwemmungsgebiete von vier Fließgewässern besonderer Bedeutung und zehn Fließgewässer von allgemeiner Bedeutung gequert. Bei der Westvariante sind dies die natürlichen Überschwemmungsgebiete von vier bzw. sieben Fließgewässern.

Die Vorschläge „A“ und „F“ bringen keine Veränderungen hinsichtlich der Querung von natürlichen Überschwemmungsgebieten.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-46

Mit dem Bau der Westvariante müssen acht Fließgewässer mit besonderer Bedeutung und zwölf Fließgewässer mit allgemeiner Bedeutung gequert werden. Bei der Ostvariante sind 11 Fließgewässer besonderer Bedeutung und 20 Fließgewässer von allgemeiner Bedeutung zu queren.

Die Vorschläge „A“, „D“ und „F“ bringen keine Veränderungen hinsichtlich der Querung von Fließgewässern.

Das in dem Entwurf des RROP für den Großraum Braunschweig dargestellte Vorranggebiet für Hochwasserschutz im Verlauf der Ise wird gequert und die ebenfalls dargestellten Vorbehaltsgebiete für Hochwasserschutz im Verlauf der Ise und der Fulau bei Wittingen und bei Tappenbeck im Verlauf der Kleinen Aller werden im gemeinsamen Verlauf beider Hauptvarianten gequert.

Wird nur die Anzahl der Querungen betrachtet, so zeigt die Westvariante einen deutlichen Vorteil durch die geringere Anzahl der Querungen. Weil allerdings aufgrund der erforderlichen ausreichenden Dimensionierung der Querungsbauwerke der Hochwasserabfluss nicht eingeengt wird, hat das Vorhaben für den Aspekt des Hochwasserschutzes nur eine geringe Bedeutung.

Die Zielaussagen aus den Raumordnungsprogrammen einschließlich des Entwurfs des Zweckverbandes Großraum Braunschweig können durch entsprechend dimensionierte Querungsbauwerke eingehalten werden. Die vom Zweckverband geforderte einzelfallbezogene Überprüfung des konkreten Bauvorhabens findet im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens statt.

Die zusätzliche Versiegelung durch die Baumaßnahme könnte zu einer Abflussverschärfung bei schon stark beanspruchten Gewässern führen. Dies kann durch Rückhaltebecken mit ausreichend dimensionierten Rückhaltevolumina gemindert werden.

Das Vorhaben ist aufgrund der technischen Maßnahmen mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.

B 190 n

Die Hauptvarianten B 190 n/3, n/4 und n/5 sowie die entsprechenden Teilvarianten durchqueren das Überschwemmungsgebiet der Isebeck.

Der Hochwasserschutz kann durch die entsprechende Gestaltung und Dimensionierung der Durchlassbauwerke gesichert werden.

Gesamtbewertung

Aufgrund der technischen Anlage der A 39 und der B 190 n, bei der die Überschwemmungsgebiete und Hochwasserschutzmaßnahmen entsprechend berücksichtigt werden, hat das Vorhaben für den Hochwasserschutz nur eine geringe Bedeutung, die sich vor allem in der Dimensionierung der erforderlichen Brücken und Durchlässe zeigt.

3.4.17 Siedlungsabfall, Altlasten

3.4.17.1 Programmaussagen

Altlasten sind zu erfassen und hinsichtlich ihres Gefährdungspotenzials zu bewerten sowie dauerhaft so zu sichern, dass die Umwelt nicht gefährdet wird, oder - soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar - zu sanieren. Sie sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten. (RROP – Entwurf 2006 – 4.3 [01])

Für die Abfallsorgung im Landkreis steht der Entsorgungspark der Gesellschaft für Abfallwirtschaft (Stadt und Landkreis) in der Gemarkung Bardowick zur Verfügung. Dieser Vorrangstandort ist vor anderen Nutzungsansprüchen zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. (RROP LK Lüneburg D 3.10.1 01)

„Vorrangstandorte für Siedlungsabfalldeponien“, „... für Kompostierungsanlagen“ und „... für Boden- und Bauschuttdeponien“ sind ... im Landkreis Gifhorn Wesendorf.

Regional bedeutsame Altlastfälle, die sich auf die raumstrukturelle Entwicklung auswirken, sind im Landkreis nicht vorhanden. (RROP LK Lüneburg D 3.10.2 02)

Als regional bedeutsame Altlasten – einschließlich militärischer Altlasten und Rüstungsaltlasten – gelten folgende Standorte, die in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt sind. Für sie besteht Sicherungs-/Sanierungs-,

Überwachungs- oder weiterer Untersuchungsbedarf: . . . Landkreis Gifhorn:
Merkelsche Gruben in Gifhorn-Kästorf und Ehra-Lessien,
Truppenübungsplatz. . .(RROP ZGB D 3.10.2 02)

3.4.17.2 Darstellung der Auswirkungen

Potenzielle Auswirkungen auf Altablagerungen und Altlasten können durch den Bau der Trasse und das Trassen begleitende Baufeld entstehen. So können unter Umständen umweltgefährdende Stoffe aus Altablagerungen und Altlasten freigesetzt werden.

Von baubedingten Auswirkungen auf die Abfallwirtschaft kann ausgegangen werden, wenn die Altablagerungsfläche bzw. die Rüstungsaltlastenfläche unmittelbar betroffen sein könnte bzw. die betreffende Fläche sich in unmittelbarer Nähe befindet.

Betriebsbedingte Erschütterungen können Auswirkungen auf Altablagerungen und Altlasten insofern haben, als bislang fixierte Schadstoffe frei werden würden.

3.4.17.3 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Betriebsbedingte Auswirkungen (Erschütterungen) werden mit zunehmender Entfernung immer unwahrscheinlicher. Bei Flächen in einer Entfernung von über 1.000 m kann von betriebsbedingten Beeinträchtigungen nicht mehr ausgegangen werden, sie bleiben jedoch in der Betrachtung, da im Rahmen der Planfeststellung noch geringfügige Trassenverschiebungen möglich sein können. Altablagerungs- und Rüstungsaltlastenflächen in einer Entfernung von mehr als 2 km werden nicht in die nähere Betrachtung eingestellt. Dies gilt für die raumordnerisch gesicherte Altlast bei Ehra-Lessien (Truppenübungsplatz). Die ebenfalls im Landkreis Gifhorn regional bedeutsame Altlast bei Gifhorn-Kästorf ist von der Vorzugsvariante nicht betroffen.

Im Rahmen der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) werden Standorte für Deponien als betroffen angesehen, wenn durch eine Korridorvariante eine gegenüber dem Status quo deutlich verbesserte Anbindung bzw. Erschließung zu erwarten ist. Ausgegangen wird hier von einer Entfernung bis zu 5 km Luftlinie. Die beiden Vorrangstandorte für Sonderabfalldeponien im Untersuchungsraum für die RVU liegen südlich Wesendorf im Landkreis Gifhorn sowie nordwestlich von Wolfsburg. Während der Deponiestandort bei Wolfsburg von allen Korridorvarianten annähernd gleich betroffen ist, sind für den Standort bei Wesendorf deutlich verbesserte Anbindungen nur durch die Korridorvarianten 5 und 6 zu erwarten. Auch für die Vorrangstandorte für Siedlungsabfalldeponien bei Wesendorf und bei Wolfsburg gilt Gleiches. Während der Vorrangstandort für Siedlungsabfalldeponien nördlich von Lüneburg (Bardowick) von den Varianten annähernd gleich betroffen ist, sind die Vorrangstandorte für Siedlungsabfalldeponien nördlich Rosche und nördlich Emmendorf von den Korridoren 8 bzw 2 betroffen. Der Korridor 8 bietet gegenüber dem Korridor 9 eine geringfügig bessere Anbindung und

Erschließung der Entsorgungsstruktur und entspricht insofern den Zielen der Raumordnung.

Die in dem Beteiligungsverfahren vom Landkreis Gifhorn gemeldeten Altablagerungen im Bereich der Gelenkpunkte 36 und 41 sind von der Vorzugstrasse nicht betroffen, werden aber im weiteren Planungsverfahren vom Vorhabenträger berücksichtigt.

Gesamtbewertung

Relevant sind aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nur die positiven Aspekte der Verbesserung der Anbindungen von Deponien. Da es sich dabei nur um einen kleinen Teilaspekt der Infrastruktur handelt, wird die Bedeutung des Vorhabens für den Bereich Abfall als gering eingestuft.

Die Ostvariante hat dabei einen geringen Vorteil gegenüber der Westvariante.

3.4.18 Katastrophenschutz, Militärische Verteidigung

3.4.18.1 Programmaussagen

Für Katastrophenfälle . . . sind wirksame Vorsorgemaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt zu treffen. (C 3.11.1 01)

Der Transport gefährlicher Güter ist möglichst auf die Schiene zu verlagern. Siedlungsbereiche sind möglichst zu meiden. (C 3.11.1 04)

Die militärischen Sperrgebiete sind in der Zeichnerischen Darstellung als "Vorranggebiet für Sperrgebiet" festgelegt. (RROP ZGB – Entwurf 2007 – 7.2 [8])

3.4.18.2 Darstellung der Auswirkungen

Während der Bauphase sind raumbedeutsame Auswirkungen, insbesondere hervorgerufen durch Havarien und Störfälle, nicht auszuschließen. Schwerpunktmäßig sind dabei die Baustellenbereiche innerhalb von Trinkwasserschutzgebieten und im Querungsbereich von Fließgewässern zu nennen.

Eine Betroffenheit militärischer Sperrgebiete, in den Regionalen Raumordnungsprogrammen als „Gebiete für besondere Zwecke“ dargestellt, ergibt sich bei direkter Flächeninanspruchnahme oder bei der Zerschneidung von funktionalen Einheiten.

3.4.18.3 Bewertung der Auswirkungen

Grundsätzlich wird durch das Vorhaben eine weitere Möglichkeit eröffnet, gefährliche Güter verstärkt auf Straßen zu transportieren. Der Zielsetzung, den Transport gefährlicher Güter nach Möglichkeit auf die Schiene zu verlagern, wird dadurch entgegen gewirkt.

Ebenso wird besonders im Raum Lüneburg der Transport gefährlicher Güter durch das Stadtgebiet weiter gefördert. Andererseits greift die Führung in der Stadt Lüneburg eine bereits bestehende Bundesfernstraße auf, die zur Autobahn ausgebaut werden soll. Der Transport gefährlicher Güter wird dadurch nicht neu in das Stadtgebiet hinein getragen, sondern kann sich verstärken. Eine Westvariante hat durch ihren größere Trassenlänge den negativen Aspekt, dass gefährliche Güter u. U. auf längerer Strecke und zusätzlicher Trasse transportiert werden.

Durch die geplante Autobahn A 39 wird ein ausgewiesenes Gebiet für militärische Nutzung randlich betroffen. Der Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird durch den gemeinsamen Verlauf der West- und Ostvariante in dem Abschnitt 561 an seiner östlichen Grenze tangiert. Der Abschnitt 561 verläuft weitgehend entlang der gemeinsamen Grenze zwischen Truppenübungsplatz und dem VW-Testgelände und würde eine zur Zeit genutzte Platzrandstraße und andere Übungseinrichtungen überdecken. Unter Gewährung entsprechender Ausgleichsmaßnahmen wird die Planung seitens der Bundeswehrverwaltung geduldet. Die Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf das militärische Sperrgebiet ist deshalb gegeben.

Von den Varianten der B 190 n sind militärische Sperrgebiete nicht betroffen.

Durch den Bau und den Betrieb der geplanten Autobahn müssen sich die zuständigen Katastrophenschutzbehörden auf zusätzliche Aufgaben im Rahmen der medizinischen Versorgung (Unfallgeschehen) und des Katastrophenschutzes (Unfälle, Havarien beim Transport gefährlicher Güter) einstellen.

Eine differenzierte Bewertung der Varianten ist unter dem Aspekt der Beeinträchtigung von Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser in Kapitel 3.3.12 zu dem Thema Gewässerschutz erfolgt. Ferner ist eine Betrachtung unter dem Aspekt der Querung von Oberflächengewässern in Kapitel 3.3.12 (Gewässerschutz) und in Kapitel 4.6 (Schutzwert Wasser) erfolgt. Außerdem erfolgt die Bewertung der Varianten unter dem Aspekt der Querung von Trinkwasserschutzzonen in dem Kapitel 3.4.14 (Wasserversorgung).

Ein weiterer Aspekt ist die vom Bundesministerium für Verteidigung akzeptierte mögliche Mitnutzung des östlichen Bereiches des Truppenübungsplatzes für die Gewinnung von Windenergie. Die für die Planung verantwortlich zeichnende Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb mbH (GEBB) ist mit einer westlichen Verschiebung der Windenergieanlagen einverstanden.

Die Wehrbereichsverwaltung Nord teilte im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ferner mit, dass luftfahrtrechtliche Belange der Bundeswehr durch die Autobahnplanung nicht berührt sind.

Gesamtbewertung

Grundsätzlich ist Katastrophenschutz zunächst vorbeugend zu betreiben, indem die für den Transport gefährlicher Güter eingesetzten Fahrzeuge dafür geeignet sind und auch Unfällen standhalten. Deshalb ist die Bedeutung des Vorhabens für den Katastrophenschutz als mittel zu bewerten.

Den Nachteilen einer Ostvariante durch die Führung in dichter besiedelten Gebieten steht der Nachteil der Westvariante mit ihrer längeren und zusätzlichen Trassenführung gegenüber. Beide Varianten werden deshalb hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Katastrophenschutz als gleich mäßig ungünstig bewertet.

Die Belange der militärischen Verteidigung sind grundsätzlich technisch und planerisch lösbar. Die Bedeutung des Vorhabens für die militärische Verteidigung wird deshalb mit mittel eingestuft.

Eine Differenzierung zwischen den Varianten ist wegen der gleichen Betroffenheit nicht möglich.

4. Umweltrelevante Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 12 Abs. 2 Satz 2 NROG (Umweltverträglichkeitsprüfung)

4.1 Methodik

4.1.1 Allgemeines

Die Linienplanung ist in mehreren Schritten aufeinander aufbauend und teilweise parallel abgelaufen. Zunächst wurde der mit den oberen Landesplanungsbehörden und den für die Regionalplanung zuständigen Landkreisen im Vorwege abgestimmte Suchraum von rd. 2.800 km² einer groben Raumanalyse unterzogen.

Zum einen wurden auf der Grundlage der Ergebnisse der groben Raumanalyse (UVS Stufe I) innerhalb der ermittelten Korridore neun Varianten entwickelt, die die Grundlage für die Verkehrsuntersuchung und die Raumverträglichkeitsuntersuchung darstellten.

Zum anderen diente diese grobe Raumanalyse (UVS Stufe I) der Ermittlung von Räumen, die sich aufgrund von besonderen, raumrelevanten Schutzgutausprägungen für eine mögliche Trassenführung der Autobahn generell nicht eignen sowie zur Findung von konfliktärmeren Bereichen und Korridoren, die grundsätzlich die Aufnahme einer Autobahntrasse möglich erscheinen lassen.

Diese relativ konfliktarmen Bereiche wurden unter Berücksichtigung straßenplanerischer Aspekte zu Planungskorridoren verbunden, und bildeten somit die Grundlage für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes für die vertiefende Raumanalyse (UVS Stufe II), nunmehr rd. 1.200 km². Dabei wurde versucht, auf der Grundlage der vorhabensspezifischen Trassierungsparameter einen möglichst großen Abstand zu vorhandenen

Siedlungsbereichen und zu Natura-2000-Gebieten (FFH- und Vogelschutzgebiete) einzuhalten.

Korridore und mögliche Linienführungen, die sich nicht über die konfliktärmeren Bereiche abbilden ließen, aber als Alternativen diskutiert wurden, sind auf der Planungsebene der UVS Stufe I begründet ausgeschieden worden.

Aufgrund von Anregungen und Hinweisen Dritter im Rahmen und im Anschluss an die Antragskonferenz wurde der Untersuchungsraum in Teilbereichen erweitert bzw. verändert (südwestliche Umfahrung des Süsing, Aufnahme eines Trassenkorridors im Verlauf der bestehenden B 4 zwischen Uelzen und Gifhorn und parallel zur bestehenden B 188 zwischen Gifhorn und Wolfsburg, Ausweitung nordöstlich von Barendorf, Verknüpfung der Korridore zwischen Bad Bodenteich und Wittingen zu einem Korridor.) Ferner wurde durch die Nachmeldung des EU-Vogelschutzgebietes „Ostheide südlich Himbergen“ eine Erweiterung des Untersuchungsraumes bei Soltendieck erforderlich.

Innerhalb der Untersuchungsräume wurden alle Schutzgüter anhand relevanter Strukturen und Funktionen erfasst und hinsichtlich ihrer Bedeutung und Empfindlichkeit beurteilt. Auf Grundlage der ermittelten Umweltinformationen sowie der trassierungstechnischen Parameter und der raumordnerischen Belange wurde das mögliche Variantenspektrum entwickelt. Durch Überlagerung der schutzgutbezogenen Bestandsdaten mit den vom Straßenbauvorhaben ausgehenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren wurden die Umweltauswirkungen aller sinnvollen Trassenvarianten prognostiziert und in den abschließenden Variantenvergleich eingestellt, um die aus umweltfachlicher Sicht günstigste Trassenführung zu ermitteln.

4.1.2 Umweltrelevante Wirkungen des Vorhabens

Auf der Vorhabensbeschreibung und der technischen Planung aufbauend werden im Rahmen der UVS als Einstieg in die Auswirkungsanalyse bzw. -prognose die voraussichtlich umweltrelevanten Projektwirkungen bzw. Wirkfaktoren nach Art, Umfang und zeitlicher Dauer des Auftretens beschrieben und soweit möglich quantifiziert. Sie werden nach ihren Ursachen in drei Gruppen unterschieden.

Anlagebedingte Wirkungen

Hierbei handelt es sich vor allem um folgende dauerhafte Projektwirkungen:

- Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung oder Überbauung (Böschungen, Brücken etc.). Umfang und Intensität der Flächeninanspruchnahme sind dabei abhängig vom Trassenquerschnitt, der Gradiente (Damm- oder Einschnittlage), dem Flächenbedarf für Anschlussstellen etc.
- Veränderungen der Geländemorphologie (insbesondere Dämme),
- Eingriffe in den Grundwasserkörper (Tiefbauten, Tunnel),

- Strukturelle Veränderungen von Oberflächengewässern, wobei bei der Querung von Fließgewässern die Art und Dimensionierung des jeweiligen Bauwerks (Brücke, Durchlass) im Hinblick auf mögliche strukturelle Veränderungen des Gewässers ausschlaggebend sind.
- Veränderung des Abflussverhaltens von Niederschlagswasser in das Grundwasser oder Einleitung in Oberflächengewässer (Entwässerungskonzept),
- Barriere- / Zerschneidungswirkungen. Hierunter sind im Wesentlichen räumliche Behinderungen von Austauschbeziehungen und damit ggf. auch Isolationswirkungen zu verstehen. Diese Behinderungen können sich in erste Linie auf die Bewegungsmöglichkeiten der Tiere auswirken. Die Trennwirkungen entstehen durch den Straßenbaukörper in Verbindung mit dem fließenden Verkehr. Barrierewirkungen können sich auch bei der Zerschneidung von klimatisch relevanten Abflussbahnen ergeben.
- Besondere visuelle Wirkungen.

Betriebsbedingte Wirkungen

Zu den betriebsbedingten Projektwirkungen gehören vor allem:

- Lärmemissionen und
- Schadstoffemissionen.

Weitere mögliche betriebsbedingte Projektwirkungen sind:

- Visuelle Störwirkungen, Lichtemissionen durch Fahrzeugverkehr,
- Tierkollisionen, Barrierewirkungen des fließenden Verkehrs.

Das gewichtigste Argument zur Beurteilung der o.g. betriebsbedingten Wirkungen ist die Verkehrsmenge. Auf Basis der für das Vorhaben ermittelten Verkehrsmengen wurden vom Vorhabenträger verschiedene Tages- und Nachtisophonen der Lärmbelastung sowie die zu erwartenden Schadstoffemissionen berechnet. Die ermittelten Werte bilden die Grundlage für die Abgrenzung schutzwertspezifischer Wirkzonen. Die genauere Betrachtung der jeweiligen betriebsbedingten Einwirkungen hinsichtlich Art, Intensität und Reichweite erfolgt auf das jeweilige Schutzwert bezogen.

Baubedingte Wirkungen

Zu den potenziellen temporären baubedingten Projektwirkungen zählen vor allem:

- die Flächeninanspruchnahme durch Baustreifen, Baustelleneinrichtungen, Materiallager u.a.
- die Grundwasserabsenkung oder der temporäre Grundwasserstau bei der Herstellung von Baugruben, Gründungen und Tunnelbaugruben,
- Schadstoffemissionen durch Baumaschinen und Baustellenverkehr (Staubentwicklung),
- Geräuschimmissionen durch Baumaschinen und Baustellenverkehr,
- Trennwirkungen und Zerschneidungen.

Da auf der Ebene der Raumordnung und Linienfindung noch keine konkreten Angaben zur Bauausführung vorliegen, ist eine Wirkungsbeurteilung nach Angaben des Vorhabenträgers nur eingeschränkt möglich. Eine umfassende flächenspezifische Wirkungseinschätzung wird Aufgabe des landschaftspflegerischen Begleitplans sein. Daher wird in der vom Vorhabenträger vorgelegten UVS zur Berücksichtigung baubedingter Wirkungen auf Grundlage der Angaben der technischen Planung ein Arbeitsstreifen von pauschal 10 m beiderseits der Trasse angenommen, auf dem mit einer Beseitigung der natürlichen Vegetation und Einwirkungen durch Baufahrzeuge (z.B. Verdichtung, Schadstoffeinträge) zu rechnen ist.

Bei erforderlichen Querungen von Natura-2000-Gebieten wird der Arbeitsstreifen zur weitestgehenden Minimierung der Beeinträchtigung von Erhaltungszielen auf eine einseitige, 5 m breite Ausführung reduziert. Die Lage wird im Einzelfall festgelegt.

Die in die Untersuchung einbezogenen Trassenalternativen sind unter 3.1.4 und in der Übersichtsskizze der Anlage 3 dargestellt.

4.1.4 Beschreibung der Variantenvergleiche

Untervariantenvergleich GP 2-5 -neu-

Wegen der besonderen Konfliktsituation im Stadtbereich Lüneburgs und aufgrund der Stellungnahme der Stadt Lüneburg im Raumordnungsverfahren wurden die immissionstechnischen Untersuchungen zu Lärm- und Schadstoffbelastungen mit den neuen Verkehrszahlen aktualisiert. Dabei wurde die Belastung durch das nachgeordnete Straßennetz in die Prognosen für die Schalltechnische Untersuchung und das Luftschadstoffgutachten mit einbezogen.

Während der Untervariantenvergleich 2-5 -neu- in den Teilvariantenvergleich 1-18 mit eingeflossen ist, werden die Ergebnisse im Hauptvariantenvergleich 1-46 Schutzgut bezogen berücksichtigt.

4.1.4.1 Teilvariantenvergleich GP 1 - 18

Aufgrund der Stellungnahme der Stadt Lüneburg im laufenden Raumordnungsverfahren wurden die aufeinander aufbauenden Variantenvergleiche in den Raumordnungsunterlagen um den direkten Vergleich zwischen „Westvariante“ und „Ostvariante“ zwischen den Gelenkpunkten 1 und 18 ergänzt.

Die Varianten GP1-18/1 und GP1-18/2 beginnen an der BAB A 250 auf Höhe der Anschlussstelle Geesthacht/Handorf (B 404) zwischen den Ortslagen Radbruch und Bardowick am Gelenkpunkt 1 und enden östlich von Uelzen am Gelenkpunkt 18. Die Variante GP1-18/1, bestehend aus den Trassenabschnitten **501 / 583 / 585 / 527**, ist rd. 57,7 km lang.

Nach ihrem Beginn an der Anschlussstelle A 250/B 404 verläuft die Variante GP1-18/1 in südlicher Richtung und führt zwischen den Ortslagen Mechtersen und Vögelzen hindurch. Im Weiteren wird die Trasse in südöstlicher Richtung

östlich an Dachtmissen und westlich an Reppenstedt vorbeigeführt, passiert Kirchgellersen und Südergellersen östlich, um auf der Höhe der Ortslage Südergellersen westlich zu verschwenken. Drögennindorf wird westlich umfahren, bevor die Trasse östlich verschwenkt und Betzendorf westlich passiert. Hiernach führt die Trasse in südlicher Richtung westlich an Tellmer vorbei, quert anschließend die westlichen Ausläufer des Süsings östlich Wettenbostel, um anschließend nordöstlich Holthusen I stark östlich zu verschwenken. Von West nach Ost verlaufend führt Variante GP1-18/1 nördlich an Hanstedt I und im Weiteren südlich der Ortslagen Wessenstedt, Hohenbünstorf und Barum vorbei. Nördlich von Emmendorf wird der Elbe-Seitenkanal gequert. Nach Querung des Kanals verschwenkt die Trasse nach Südosten. Nachdem im weiteren Verlauf die B 191 westlich Riestedt und die B 493 westlich Rätzlingen gekreuzt werden, erreicht Variante GP1-18/1 nordwestlich von Hanstedt II den Gelenkpunkt 18.

Die Variante GP1-18/2 (Vorzugsvariante), bestehend aus den Trassenabschnitten **500 / 586 / 509 / 578 / 510 / 581 / 514 / 515 / 519 / 525**, ist rd. 50,8 km lang. Von dieser Trassenlänge entfallen rd. 7,0 km auf die vorhandene und nicht auszubauende A 250 nordwestlich von Lüneburg. Weitere 4,3 km können von der vorhandenen B 4 (Ostumfahrung) genutzt werden. Auf diesem Trassenabschnitt ist eine beidseitige Verbreiterung um einen Standstreifen und die Aufweitung der Fahrspuren auf den Regelquerschnitt von 29,5 m geplant.

Die Variante GP1-18/2 beginnt an der Anschlussstelle A 250/B 404 und verläuft ca. 11,3 km auf der Trasse der A 250 und der B 4. Auf Höhe der B 216 verlässt die Variante die B 4, verläuft ein kurzes Stück parallel zur B 216 und quert diese anschließend, um südlich des Industriegebiets Lüneburg-Hafen den Elbe-Seitenkanal zu queren. Die Trasse verschwenkt danach in südöstliche Richtung und passiert die Ortslagen Vastorf und Gifkendorf westlich. Nach Querung des Vierenbachs auf Höhe der Ortslage Wulfstorf sowie Durchfahrt des Waldbereichs Grambecksgrund (Staatsforst Medingen) wird die Trasse auf ca. 4,5 km in Parallelage zum Elbe-Seitenkanal geführt. Westlich von Altenmedingen verlässt die Variante GP1-18/2 den Kanal, passiert Seckendorf östlich und verschwenkt daraufhin in Richtung Süden, um zwischen den Ortslagen Groß Hesebeck und Röbbel den Röbbelbach zu queren. Hiernach verschwenkt die Trasse wiederum nach Südosten und passiert Oetzendorf östlich. Im weiteren Verlauf werden die Ortslagen Oetzen, Stöcken und Rätzlingen westlich umfahren. Nordwestlich der Ortslage Hanstedt II erreicht Variante GP 1-18/2 ebenfalls den Gelenkpunkt 18.

Bei der Betrachtung der Teilvariante 1-18/2 ist die im Zuge des Beteiligungsverfahrens geforderte Betrachtung der Mitnutzung der Ostumgehung Lüneburg (Vorschlag „Q“) insofern eingeflossen, als dass die im Untervariantenvergleich 2-5 -neu- ermittelte Vorzugsvariante 586 den alten Abschnitt 503 ersetzt.

Bei dem Vergleich der Teilvarianten zwischen den Gelenkpunkten 1-18 werden die Vorschläge „A“ und „F“ Schutzwert bezogen betrachtet.

4.1.4.2 Hauptvariantenvergleich GP 1 - 46

Die Varianten GP1-46/1 und GP1-46/2 beginnen an der BAB A 250 auf Höhe der Anschlussstelle Geesthacht/Handorf (B 404) zwischen den Ortslagen Radbruch und Bardowick am Gelenkpunkt 1 und enden östlich der Ortslage Weyhausen am Gelenkpunkt 46.

Die Variante **GP1-46/1** ist rd. 115,0 km lang und besteht aus den Trassenabschnitten **501 / 583 / 585 / 528 / 530 / 539 / 548 / 555 / 561 / 564 / 575**.

Nach ihrem Beginn an der Anschlussstelle A 250/B 404 verläuft die Variante GP1-46/1 in südlicher Richtung und führt zwischen den Ortslagen Mechtersen und Vögelsen hindurch. Im Weiteren wird die Trasse in südöstlicher Richtung östlich an Dachtmissen und westlich an Reppenstedt vorbeigeführt, passiert Kirchgellersen und Südergellersen östlich, um auf der Höhe der Ortslage Südergellersen westlich zu verschwenken. Drögennindorf wird westlich umfahren, bevor die Trasse östlich verschwenkt und Betzendorf westlich passiert. Hiernach führt die Trasse in südlicher Richtung westlich an Tellmer vorbei, quert anschließend die westlichen Ausläufer des Süsings östlich Wettenbostel, um anschließend nordöstlich Holthusen I stark östlich zu verschwenken. Im Weiteren führt die Trasse in südöstlicher Richtung westlich an den Ortslagen Hanstedt, Altenebstorf und Wittenwater vorbei. Nachdem die B 71 südöstlich von Gerdau gequert wurde, passiert die Trasse Böddenstedt östlich, verschwenkt daraufhin in östliche Richtung, quert die Bahnlinie Uelzen-Celle und führt östlich an Holxen vorbei. Auf Höhe der Ortslage Holxen verschwenkt die Trasse nach Westen und verläuft anschließend für ca. 5 km auf der bestehenden Trasse der B 4 in südlicher Richtung. Auf den nächsten ca. 3 km wird die Trasse östlich der B 4 in Parallelage geführt, um Breitenhees zu umfahren und um anschließend wieder in westlicher Richtung auf die B 4 zu verschwenken und auf dieser für weitere ca. 4 km zu verbleiben. Die Trasse verläuft weiterhin westlich an Behren vorbei, passiert Sprakensehl östlich und verschwenkt hier in Richtung Osten, Ab hier durchfährt die Trasse den Maseler Wald auf einer Länge von ca. 150 m und verläuft dann weiter Richtung Osten zwischen den Ortslagen Wettendorf und Steimke. Bei Wentorf verschwenkt die Trasse - nachdem Ise und Elbe-Seitenkanal gequert wurden - in südöstliche Richtung. Nach Querung der B 244 und Umfahrung der Ortslage Eutzen im Osten verschwenkt die Variante stärker in südliche Richtung, passiert die Ortslage Hagen westlich, quert den Mühlenbach und verläuft dann auf einer Streckenlänge von ca. 12 km parallel zur VW-Teststrecke durch die diese im Westen umgebenen Waldbereiche. Nördlich Ehra verschwenkt die Trasse in südwestliche Richtung und umfährt die genannte Ortslage westlich. Nachdem das Vogelmoor westlich passiert wird, verschwenkt die Trasse wiederum stärker in Richtung Süden und passiert die Ortslagen Barwedel und Jembke westlich. Die Trasse wird darauf östlich um Tappenbeck herum geführt, um östlich der Ortslage Weyhausen auf den Gelenkpunkt 46 zu treffen.

Die Variante **GP1-46/2** (Vorzugsvariante) ist rd. 110,0 km lang und besteht aus den Trassenabschnitten **500 / 586 / 509 / 578 / 510 / 581 / 514 / 515 / 519 / 525 / 531 / 497 / 546 / 555 / 561 / 564 / 575**. Von dieser Trassenlänge entfallen rd. 7,0 km auf die vorhandene und nicht auszubauende A 250

nordwestlich von Lüneburg. Weitere 4,3 km können von der vorhandenen B 4 (Ostumfahrung) genutzt werden. Auf diesem Trassenabschnitt ist eine beidseitige Verbreiterung um einen Standstreifen und die Aufweitung der Fahrspuren auf den Regelquerschnitt von 29,5 m erforderlich.

Die Variante GP1-18/2 beginnt an der Anschlussstelle A 250/B 404 und verläuft ca. 11,3 km auf der Trasse der A 250 und der B 4. Auf Höhe der B 216 verlässt die Variante die B 4, verläuft ein kurzes Stück parallel zur B 216 und quert diese anschließend, um südlich des Industriegebiets Lüneburg-Hafen den Elbe-Seitenkanal zu queren. Die Trasse verschwenkt danach in südöstliche Richtung und passiert die Ortslagen Vastorf und Gifkendorf westlich. Nach Querung des Vierenbachs auf Höhe der Ortslage Wulfstorf sowie Durchfahrt des Waldbereichs Grambecksgrund (Staatsforst Medingen) wird die Trasse auf ca. 4,5 km in Parallellage zum Elbe-Seitenkanal geführt. Westlich von Altenmedingen verlässt die Variante den Kanal, passiert Seckendorf östlich und verschwenkt daraufhin in Richtung Süden, um zwischen den Ortslagen Groß Hesebeck und Röbbel den Röbbelbach zu queren. Hiernach verschwenkt die Trasse wiederum nach Südosten und passiert Oetzendorf östlich. Im weiteren Verlauf werden die Ortslagen Oetzen, Stöcken und Rätzlingen westlich umfahren. Nach westlicher Umfahrung der Ortslage Hanstedt II verschwenkt die Trasse nach Südosten. Nach Umfahrung von Lehmke östlich und Emern nördlich verschwenkt die Variante südöstlich von Ostedt in südwestliche Richtung und passiert Heuerstorf westlich. Auf Höhe von Bohmke schwenkt die Trasse wiederum in südöstliche Richtung, um nach Passierung der Ortslagen Flinten und Schostorf die Bodenteicher- Seewiesen zu queren. Weiter in Richtung Südwesten verläuft die Variante nach nordwestlicher Umfahrung von Langenbrügge auf ca. 4 km parallel zum Elbe-Seitenkanal, um dann auf Höhe von Wollerstorf wiederum in südöstliche Richtung zu verschwenken. Zwischen Wollerstorf und der B 244 werden die Varianten GP1-4611 und GP1-46/2 zusammengeführt und verlaufen bis zum Gelenkpunkt 46 östlich Weyhausen auf derselben Trasse (siehe oben).

Bei der Betrachtung der Hauptvariante 1-46/2 ist die im Zuge des Beteiligungsverfahrens geforderte Betrachtung der Mitnutzung der Ostumgehung Lüneburg (Vorschlag „Q“) insofern eingeflossen, als dass die im Untervariantenvergleich 2-5 neu ermittelte Vorzugsvariante 586 den alten Abschnitt 503 ersetzt.

Bei dem Vergleich der Hauptvarianten zwischen den Gelenkpunkten 1-46 werden die Vorschläge „A“, „F“, „C“, „D“ und „B“ sowie die im Zuge der Nachmeldung des EU-Vogelschutzgebietes neue Trassierung zwischen den Gelenkpunkten 61 und 62 Schutgzug bezogen betrachtet.

4.2 Schutgzug Mensch

Das Schutgzug Menschen bezieht sich auf Leben, Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen, soweit dies von spezifischen Umweltbedingungen beeinflusst wird. Die Schutgzugbetrachtung schließt somit die nach UVPG ausdrücklich genannte „menschliche Gesundheit“ mit ein. Innerhalb der UVS sind dabei ausschließlich diejenigen

Daseinsgrundfunktionen betrachtet werden, die räumlich wirksam sind und gesundheitsrelevante Aspekte beinhalten. Das Schutzgut Menschen wird über die Teilschutzgüter „Wohnen“ und „Erholen“ bearbeitet.

4.2.1 Mensch „Wohnen“

Allgemeines

Der Schutzgutbereich „Wohnen“ wird über die Kriterien Baunutzung und Wohnumfeld erfasst. Bei dem Teilschutzgut „Wohnen“ orientiert sich die Bedeutung der Siedlungsflächen an der Art der baulichen Nutzung und der ihr zugewiesenen Funktion. Die für dieses Teilschutzgut bedeutsamen Flächen werden in folgende Baunutzungskategorien unterteilt:

- Wohnbauflächen (Wohngebiete)
- Gemischte Bauflächen (Misch- und Dorfgebiete)
- Gewerbliche Bauflächen (Industrie- und Gewerbegebiete)
- Sonderbauflächen (Sondergebiete)
- Sport-, Freizeit- und Freiflächen.

Der Verzicht auf eine Differenzierung der Wohnbauflächen in Allgemeine und Reine Wohngebiete ist vertretbar, da beide Baunutzungen primär dem Wohnen dienen und die Übergänge fließend sind.

In der Kategorie Sonderbauflächen (Sondergebiete) sind u.a. Gemeinbedarfsflächen wie Schulen, Kliniken, Feuerwehren enthalten. Ferner auch Sondergebiete wie Freizeitzentren oder Kasernen und Truppenübungsplätze. Sofern die vorhandenen Daten eine Differenzierung der Sondergebiete zugelassen haben, wurden sie der eigentlichen Nutzungsart zugeordnet wie z.B. Hafengebiete und die VW-Teststrecke den gewerblichen Bauflächen oder Ferien- und Wochenendhausgebiete den Wohngebieten.

Sport-, Freizeit- und Freiflächen bilden eine Nutzungskategorie, die der innerörtlichen und ortsnahen Erholung dienen. Hierzu zählen neben Sportplätzen unter anderem auch Friedhöfe, Parkanlagen und Grünflächen.

Bebauungspläne, die rechtskräftig sind oder den Stand gemäß § 33 BauGB erreicht haben, werden als Bestand behandelt.

Neben den Baunutzungen spielt das Wohnumfeld eine bedeutende Rolle. Hierzu zählen einerseits die „Sport-, Freizeit- und Freiflächen“ als auch der so genannte siedlungsnahe Freiraum. Um die Ränder der zusammenhängenden Siedlungsbereiche wird ein siedlungsnaher Freiraum zu wohnbaulich genutzten Bereichen im Abstand von 500 m dargestellt (Wohnumfeld). Das Wohnumfeld schafft Distanzen, um harmonische Übergänge zur freien Landschaft zu ermöglichen und die Qualität bebauter Bereiche aufzuwerten. Neben dieser Pufferfunktion sind die Bereiche als

Naherholungsfläche insbesondere für die Feierabenderholung von Bedeutung. Die Breite orientiert sich einerseits an der Lärmisophone von 49 dB(A) nachts (Grenzwert für Wohngebiete) bei Autobahnen mit ca. 30.000 DTV sowie andererseits an einer Fußwegeentfernung von 5-10 Minuten.

Kleineren Ansiedlungen im Außenbereich wird kein gesondertes Wohnumfeld zugewiesen. Hier ist aufgrund der geringen Zahl von Nutzern und dem unmittelbaren Zugang in die freie Landschaft davon auszugehen, dass landschaftsgebundene Erholungsformen überwiegen.

Die Differenzierung der Baunutzungskategorien für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion ist primär für die Anwendung der jeweils zugeordneten Lärmschutzwerte oder Orientierungswerte im Rahmen der Auswirkungsprognose relevant. Weil eine zusätzliche Überführung der Baunutzungskategorien in abstrakte Wertstufen keine weiterführenden Erkenntnisse bringen würde, ist der Verzicht darauf akzeptabel.

Weil im Raumordnungsverfahren noch keine Schallschutzmaßnahmen im Einzelnen festgelegt werden, ist die vorgenommene, z. T. schematische Ermittlung der Lärmbelastungen zweckmäßig und ausreichend. Dabei ist es gerechtfertigt, generell die jeweils betroffenen Flächengröße bestimmter Kategorien von Wohngebieten bzw. für Lüneburg/Moorfeld die betroffenen Häuser in ihrer Anzahl zu ermitteln. Eine Ermittlung der genauen Anzahl der in diesen Gebieten bzw. diesen Häusern wohnenden Personen ist praktisch nicht möglich, weil sie auf eine Prognosejahr mit den daraus folgenden Prognoseunsicherheiten bezogen sein müsste. Die Charakteristik der betroffenen Wohngebiete ist zwar unterschiedlich. Diese Unterschiede sind allerdings nicht so erheblich, dass eine andere, als die gewählte, überschlägige Methode erforderlich und geboten wäre. Insbesondere liegt kein Eingriff in Grundrechtspositionen vor, weil die Regelung der Schallschutzmaßnahmen erst im Planfeststellungsverfahren erfolgt und die gesetzlich gebotenen Ansprüche durch das Raumordnungsverfahren nicht beschnitten werden.

Für das Stadtgebiet von Lüneburg wurden aufgrund der besonderen Konfliktsituation gesonderte immissionstechnische Untersuchungen zu Lärm- und Schadstoffbelastungen mit aktualisierten Verkehrszahlen, die mit der Stellungnahme der Stadt Lüneburg im laufenden Raumordnungsverfahren eingebbracht wurden, durchgeführt. Dabei wurde die Belastung durch das nachgeordnete Straßennetz (Bockelmannstraße und Erbstorfer Landstraße) in die Prognosen einbezogen (siehe Schalltechnische Untersuchung und Luftschaadstoffgutachten), um die Gesamtbelaistung für die Bevölkerung im Nordosten Lüneburgs ermitteln zu können. Die Lärm- und Schadstoffprognosen wurden unter Berücksichtigung überschlägig ermittelter aktiver Lärmschutzmaßnahmen von bis zu 6 m Höhe (z.B. bepflanzbare Erdwälle oder Lärmschutzwände) sowie der Verwendung von offenporigem Asphalt an den A 39-Varianten berechnet. Die Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen im Raum Lüneburg im Vergleich zum übrigen Raum, wo eine freie Schallausbreitung zu Grunde gelegt wurde, ist

gerechtfertigt, weil im Raum Lüneburg bereits Lärmschutzanlagen vorhanden sind, die offensichtlich noch weiter ausgebaut werden müssen.

Die Beurteilung der Lärmauswirkungen auf die Wohnbevölkerung von Lüneburg durch die Varianten GP 2-5/1 und GP 2-5/2 (Abschnitt 586) einschließlich des nach geordneten Straßennetzes erfolgt auf der Grundlage überschlägig ermittelter aktiver Lärmschutzmaßnahmen mittels einer Gebäudezählung sowie über Flächenbilanzierungen. Durch eine optimierte Anordnung und Ausgestaltung sowie differenziertere Berechnung der aktiven Schallschutzmaßnahmen können die Betroffenheiten ggf. noch weiter verringert werden. Dies wird allerdings nicht im Raumordnungsverfahren, sondern im Zuge der weiteren Entwurfsbearbeitung geprüft.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die Gebäude ausgezählt, die im Bereich Adendorf und Lüne-Moorfeld trotz Einschnittlagen und Lärmschutzwällen der A 39-Variante noch innerhalb der verschiedenen Lärmpegelbereiche liegen (siehe auch Gebäudelärmkarten der Schalltechnischen Untersuchung).

In gleicher Weise wurden die Lärmbelastungen durch die verbleibenden Verkehre auf der B 4 berechnet, die bei Variante GP1-18/1 weiterhin verursacht würden sowie die Lärmbelastungen, die im Prognose-Null-Fall entlang der B 4 zu erwarten sind. Da es sich in beiden Fällen nicht um eine wesentliche bauliche Änderung der Bundesstraße handelt, sind keine weiteren als die vorhandenen Lärmschutzanlagen einbezogen worden.

Außerhalb Lüneburgs führen beide Varianten ausschließlich durch ländlichen Raum, so dass in den weiteren Trassenverläufen die Lärmsituation mit dem Verfahren „langer, gerader Fahrstreifen“ der RLS 90 überschlägig ermittelt wurde. Hierbei wird vorsorgeorientiert von einer freien Schallausbreitung ausgegangen.

Aufgrund der besonderen Lärmsituation im Ballungsraum Lüneburg werden zunächst die Ergebnisse der dort durchgeföhrten Schalltechnischen Untersuchung betrachtet. In Lüneburg liegt das Augenmerk vor dem Hintergrund der schon vorhandenen und auch zukünftig verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen durch A 250 und B 4 vornehmlich auf der Gesamtlärmsituation.

4.2.1.1 Darstellung der Auswirkungen

Grundsätzlich lassen sich bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen unterscheiden. Bei Straßenbauvorhaben haben in Bezug auf das Schutzgut Mensch regelmäßig die betriebsbedingten Auswirkungen, insbesondere die Fragen der Lärmbelästigung sowie der Schadstoffbelastungen von Wohnbereichen und siedlungsnahen Freiräumen Priorität. Die Lärm- und Schadstoffemissionen führen zu Nutzungseinschränkungen des Wohnumfeldes mit seinen Erholungseigenschaften. Als anlagenbedingte Auswirkungen sind in erster Linie die Flächeninanspruchnahme und

Zerschneidung von Siedlungsräumen oder siedlungsnahen Freiräumen im Bereich des Wohnumfeldes (500 m Umkreis um Siedlungsflächen) und die Veränderung der gewohnten Sichtbeziehungen zu nennen.

4.2.1.2 Bewertung der Auswirkungen

Lärm allgemein

Die Fragen von Lärmbelastung und -entlastung haben im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen für Straßenbauvorhaben eine zentrale Bedeutung, da Lärm von den Betroffenen im Vergleich zu Schadstoffimmissionen direkt wahrnehmbar ist und die räumliche Ausdehnung der Belastungszonen deutlich größer ist. Dies wird in den Unterlagen anhand der Wirkkorridore entlang der Trasse sehr deutlich.

Kfz-Verkehr erzeugt Luftdruckwellen, die sich in der Atmosphäre ausbreiten und als Schall wahrgenommen werden. Lärm ist die unerwünschte Auswirkung von Schall. Die Höhe der Schallemissionen ist abhängig von der Kfz-Menge (Verkehrsmenge), der Zusammensetzung des Verkehrs (LKW-Anteil), der gefahrenen Geschwindigkeit, der Fahrbahnoberfläche sowie der Fahrweise. Allerdings besteht keine lineare Beziehung zwischen Verkehrsmenge und Schallemission. Schall ist eine logarithmische Funktion der Verkehrsmenge. Eine Verzehnfachung der Verkehrsmenge bedeutet eine Verdoppelung des Schalls, während eine Halbierung der Verkehrsmenge eine nur schwach wahrnehmbare Reduktion des Schalls um nur 3 dB(A) bedeutet. Dieser Zusammenhang ist deshalb von Bedeutung, da die Entlastungswirkung des Vorhabens auf die B 4 (bei der Westvariante) bzw. der Mehrverkehr auf der Ostumgehung (Ostvariante) überschätzt werden könnten.

Das Raumordnungsverfahren dient der Überprüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung. Die Belastungen und Konflikte, die sich aus den Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch ergeben, spielen bei der Beurteilung der jeweiligen Varianten eine entscheidende Rolle. Weil im Raumordnungsverfahren noch keine Belastungs- bzw. Beeinträchtigungskenndaten auf der Basis einer festgelegten und technisch durchgeplanten Trasse (z.B. festgelegte Immissionsorte, konkret geplante Minderungsmaßnahmen etc.) vorliegen, sind die Wirkungen der Trassen in theoretisch berechneten Belastungsbändern entlang der potenziellen Fahrbahnen erfasst worden.

Grundsätzlich sind bei raumbedeutsamen Planungen wie der A 39 zwei Bewertungsmaßstäbe zu berücksichtigen, zum einen eine vorsorgeorientierte Bewertung unter Berücksichtigung des § 50 BlmSchG und zum anderen eine Bewertung, welche die Grenzwerte gemäß § 41 BlmSchG in Verbindung mit der 16. BlmSchV berücksichtigt.

Daher werden in der Untersuchung neben den Grenzwerten der 16. BlmSchV auch die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete aus dem Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 herangezogen. Somit erfolgt für den Zeitbereich Tag eine Betrachtung anhand der Werte 55 dB(A) - Vorsorgewert nach DIN 18005 für Wohngebiete -, 59 dB(A) - Grenzwert der 16. BlmSchV für Wohngebiete - und 64 dB(A) - Grenzwert der 16. BlmSchV für Misch- und Dorfgebiete -.

Für den Zeitbereich Nacht wird nach folgenden Lärmbereichen differenziert: 45 dB(A) - Vorsorgewert nach DIN 18005 für Wohngebiete -, 49 dB(A) - Grenzwert der 16. BlmSchV für Wohngebiete - und 54 dB(A) - Grenzwert der 16. BlmSchV für Dorf und Mischgebiete -.

Eine Unterschreitung der Orientierungswerte aus der DIN 18005 bedeutet nicht, dass die Lärmimmissionen der Autobahn dann nicht wahrnehmbar sind oder generell nicht als störend empfunden werden. Ebenso wenig ist eine Überschreitung gleichbedeutend mit dem Vorliegen schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des BlmSchG. Sie löst noch keine direkten Lärmschutzmaßnahmen aus. Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind aber die Grenzwerte der 16. BlmSchV auf der Ebene des Planfeststellungsverfahrens.

A 39

Untervariantenvergleich GP 2-5 -neu- im Stadtgebiet Lüneburg

Schalltechnische Betrachtung

Gemäß § 50 BlmSchG sind schädliche Umwelteinwirkungen und durch den Betrieb hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich zu vermeiden. Die im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung ausgezählten Gebäude, die im Bereich Adendorf und Lüne-Moorfeld trotz Einschnittlagen und Lärmschutzwällen der A 39-Variante noch innerhalb der verschiedenen Lärmpegelbereiche liegen, sind den Unterlagen (Tabelle 2-1) zu entnehmen. Mit Bezug zu dem o.g. Vermeidungsgrundsatz zu berücksichtigenden Vorsorgegedanken ist aus der Gebäudezählung zu entnehmen, dass mit der Variante GP 2-5/2 (Abschnitt 586) fast doppelt so viele Gebäude durch Lärmbelastungen betroffen sein werden wie bei der Variante GP 2-5/1 (894 zu 463). Oberhalb von 49 dB (A) nachts sind dies bei Variante GP 2-5/1 ca. 200 Gebäude und bei Variante GP 2-5/2 ca. 250 Gebäude. Hierbei wurden auch die im Bebauungsplanentwurf „Schlieffenpark“ vorgesehenen Gebäude einbezogen, auch wenn dieser aufgrund des Planungsstandes noch keine Rechtswirksamkeit besitzt.

Ein großer Teil der Lärmelastungen entsteht nach Angaben der Gutachter durch die Verkehre auf der Bockelmannstraße und Erbstorfer Landstraße, die

nicht mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen versehen werden können. Bei Variante GP 2-5/1 macht dies im Bereich oberhalb von 49 dB (A) nachts einen Anteil von fast 75 % aus. Bei Variante GP 2-5/2 liegt der Anteil der nur durch das nachgeordnete Straßennetz über 49 dB (A) nachts belasteten Gebäude bei ca. 60 %. Zu berücksichtigen ist dabei allerdings, dass es sich bei den betroffenen Straßen um Bereiche handelt, die auch jetzt schon erheblichen Belastungen ausgesetzt sind.

Unter Hinzuziehung des Vorsorgewertes der DIN 18005 von 45 dB(A) nachts sind bei Variante GP2-5/1 von den insgesamt 463 betroffenen Gebäuden knapp 60 % und bei Variante GP2-5/2 von den 894 Gebäuden fast 30 % auf die Lärmimmissionen an der Bockelmann- und Erbstorfer Landstraße zurückzuführen.

Gemäß § 41 BlmSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV unterbleiben, soweit die Kosten hierfür dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechen. Für die Varianten GP2-5/1 und GP2-5/2 sind die Grenzwertüberschreitungen ermittelt worden und in Tabelle 2-2 der Unterlagen dargestellt. Zu berücksichtigen ist allerdings der physikalische Aspekt, dass die Wahrnehmungsschwelle für Lärmpegelveränderungen für das menschliche Gehör bei ca. 3 dB(A) liegt.

Grenzwertüberschreitungen sind nach derzeitigem Planungsstand bei Variante GP2-5/1 an insgesamt 15 Gebäuden zu erwarten, wobei die Wahrnehmungsschwelle(>3 dB(A)) nur bei einem Gebäude in Moorfeld überschritten wird. Bei der Variante GP 2-5/2 sind Grenzwertüberschreitungen an 63 Gebäuden festgestellt worden, wobei die Wahrnehmungsschwelle hier an zwei Gebäuden, ebenfalls in Moorfeld, überschritten wird. Die deutlichen Unterschiede in der Gesamtbetroffenheit sind vornehmlich darauf zurückzuführen, dass Variante GP2-5/2 durch wesentlich dichter bebautes Stadtgebiet verläuft als Variante GP2-5/1. Insbesondere die Trassenführung durch Moorfeld, aber auch die dichtere Führung an Adendorf vorbei, sind hier ausschlaggebend.

Im Vergleich der aktuell berechneten Lärmsituation Lüneburgs bei Realisierung der A 39 mit der Lärmbelastung im Prognose-Null-Fall (prognostizierte Verkehrsmengen auf der vorhandenen B 4 ohne das Vorhaben A 39) kommen die Gutachter bei einer Betrachtung im Sinne des § 50 BlmSchG zu dem Ergebnis, dass Variante GP 2-5/1 zu einer deutlichen Verbesserung für den Stadtteil Moorfeld führt (von 320 auf 198 betroffene Gebäude). Für den Schlieffenpark, die Theodor-Körner-Kaserne sowie für Adendorf ändert sich die Lärmsituation allerdings nicht wesentlich. Die Anzahl der dort betroffenen Gebäude bleibt vergleichbar.

Auch die Variante GP 2-5/2 führt zu einer Verringerung der Lärmbelastung für Moorfeld und den Schlieffenpark. Im Vergleich zur Vorbelastung nimmt die Anzahl der betroffenen Gebäude über 49 dB(A) nachts von 320 auf rd.

250 deutlich ab. Während im Bereich der Theodor-Körner-Kaserne die hohen Belastungen über 54 dB(A) nachts (7 Gebäude) vermieden werden, bleiben die Belastungen über 49 dB(A) nachts annähernd gleich.

Bei dem Vergleich der Lärmbelastung der Variante GP2-5/2 mit dem Prognose-Null-Fall unter dem Gesichtspunkt des § 41 BlmSchG (Vermeidung von Grenzwertüberschreitungen; Tab. 2-4, St. 8 der Unterlagen), können nach Angaben der Gutachter die Belastungen insbesondere im Stadtteil Moorfeld deutlich verringert werden. So werden oberhalb des Grenzwertes von 49 dB(A) nachts nur noch 57 Gebäude beeinträchtigt, gegenüber 120 Gebäuden im Prognose-Null-Fall. Außerdem wird die Höhe der Überschreitungen deutlich reduziert. Bei der Variante GP 2-5/2 liegen nur noch zwei Gebäude über der Wahrnehmungsschwelle von 3 dB(A) gegenüber 49 Gebäuden im Prognose-Null-Fall. Bei der Variante GP 2-5/1 liegt nur ein Gebäude oberhalb des Grenzwertes.

Während bei Variante GP2-5/2 nur zwei Gebäude über der Wahrnehmungsschwelle von 3 dB(A) liegen, sind dies im Prognose-Null-Fall 49 Gebäude. Bei Variante GP2-5/1 liegt ein Gebäude oberhalb des Grenzwertes.

Für den Schul- und Kindergartenkomplex in Lüne ist nach den Gutachtern der Grenzwert von 57 dB(A) tags (16. BlmSchV) anzusetzen. Die Lärmauswirkungen der 57 dB(A)-Isophone (tags) reichen deutlich weiter als die für die Beurteilung der Wohngebiete angesetzte 49 dB(A)-Isophone (nachts). Somit ist davon auszugehen, dass die auf den Grenzwert von 49 dB(A) nachts ausgerichteten Lärmschutzmaßnahmen die Schulen und den Kindergarten über das erforderliche Maß hinaus schützen. Die Reichweite der 49 dB(A)-Isophone (nachts) entspricht ungefähr der 54 dB(A)-Isophone (tags), so dass von einer Unterschreitung des Lärmpegels von 57 dB(A) tags an den Schulen und am Kindergarten auszugehen ist. Dies trifft bereits für den der Autobahn nächstgelegenen Schulkomplex zu, für die weiter abgerückten und lärmverschatteten Schul- und Kindergartenbereiche umso mehr.

Die Hauptlärmbelastung insbesondere der beiden Schulen geht allerdings von den Verkehren auf der Bockelmannstraße aus. Diese sind bei beiden Varianten GP2-5/1 und GP2-5/2 und auch im Prognose-Null-Fall annähernd gleich.

Schadstofftechnische Betrachtung

Die Gutachter haben bei den Berechnungen der Luftschatstoffgesamtbelastungen in Lüneburg für die relevanten Schadstoffe Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO_2) in geringem Umfang Konflikte der Varianten GP2-5/1 und GP2-5/2 mit den geltenden Grenzwerten der 22. BlmSchV ermittelt.

Die Vorbelastung mit Feinstaub liegt derzeit bei ca. 20 µg/m³ im Jahresmittel. Mit Variante GP2-5/2 erhöht sich die Belastung an der autobahnnächsten Bebauung von Moorfeld im Jahr 2015 auf bis zu 31 µg/m³ im Jahresmittel und nähert sich somit dem Grenzwert von 40 µg/m³ nach 22. BImSchV. Bei Variante GP2-5/1 wurden bis zu 30 µg/m³ im Jahresmittel an der autobahnnächsten Bebauung im Südwesten von Moorfeld ermittelt. Es sind jedoch bei beiden Varianten keine Gebäude von Überschreitungen des Jahresmittel-Grenzwertes betroffen. Eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes von 50 µg/m³ als Tagesmittelwert für PM10-Konzentrationen an mehr als 35 Tagen im Jahr ist nach derzeitigen konservativen Berechnungen jedoch bei beiden Varianten nicht auszuschließen.

Für die Stickoxide liegt die Vorbelastung derzeit ebenfalls bei ca. 20 µg/m³ im Jahresmittel. Auch hier ergibt sich durch die Variante GP2-5/2 ein Anstieg der Belastung, so dass sich für einige autbahnnahme Gebäude eine Belastung knapp unterhalb des Grenzwertes von 40 µg/m³ ergibt. An einem Gebäude ist mit bis zu 42 µg/m³ im Jahresmittel eine geringfügige Überschreitung des Grenzwertes im Jahre 2015 möglich. Variante GP2-5/1 unterschreitet den Grenzwert der 22. BImSchV an allen trassennahen Gebäuden. Eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes von 200 µg/m³ als Stundenmittelwert für NOZ an mehr als 18 Tagen im Jahr ist bei beiden Varianten nicht zu erwarten.

Die Berechnungen im Luftsadstoffgutachten verdeutlichen, dass Schadstoffbelastungen nur im unmittelbaren Randbereich der Autobahn relevant sind.

Bei den durchgeföhrten Berechnungen und Prognosen ist zu berücksichtigen, dass die Wirkungen der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen noch nicht eingeflossen sind. Insgesamt kann durch technische Maßnahmen sichergestellt werden, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV bei beiden Varianten eingehalten werden.

Zusätzlich zu den immissionstechnischen Untersuchungen wurden die zu erwartenden Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Verlust, Zerschneidung und Verlärmung flächenmäßig bilanziert.

Durch die Variante GP 2-5/1 gehen 0,1 ha vorhandene Wohngebietsfläche „Am Klosternteich“ sowie 0,9 ha geplante Wohngebietsfläche im Schlüffelpark verloren, wobei für beide Bereiche die Beanspruchung von Wohngebäuden vermieden werden kann. Beim Ausbau der B 4 zur Variante GP 2-5/2 gehen keine Wohnbereiche verloren. Variante GP2-5/1 beansprucht weiterhin insgesamt 5,2 ha Sport-, Freizeit- und Freiflächen, die laut FNP geplant und zum Teil bereits in Form von Kleingartenanlagen vorhanden sind. Die Kleingartenanlage am Meisterweg wird zentral zerschnitten. Durch Variante GP2-5/2 werden im Umfang von 0,1 ha geplante Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen durch die Verbreiterung der B 4 verloren gehen.

Die Zerschneidungslänge siedlungsnaher Freiräume ist mit 1,1 km ausschließlich bei Variante GP2-5/1 gegeben. An Wohnumfeldbereichen wird vornehmlich das Lüner Holz zerschnitten. Die Variante GP2-5/1 verläuft dabei in ebenerdiger oder Einschnittlage. Durch die Unterführung beider Bahnlinien liegt die Variante GP2-5/1 insbesondere im Bereich der trassen-nächsten Bebauung in Einschnittlage, so dass das Minimierungspotenzial für die visuellen Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes und der Wohnbereiche weitestgehend ausgeschöpft wurde. Gleichzeitig sind aufgrund der hohen Lärmbelastungen Lärmschutzwälle von ca. 6 m Höhe erforderlich, um die Grenzwerte nach Lärmschutzverordnung einzuhalten. Aufgrund der dichten Bebauung und sehr nahen Trassenführung sind visuelle Beeinträchtigungen der siedlungsnahen Freiräume als auch der angrenzenden Siedlungsflächen von Moorfeld, Lüne sowie der geplanten Wohngebiete von Neu Hagen nicht auszuschließen. Mit einer entsprechenden Bepflanzung der Lärmschutzwälle können die visuellen Beeinträchtigungen weitgehend minimiert werden. Außerdem ist mit der Variante GP2-5/1 ein vollständiger Rückbau der vorhandenen B 4 zwischen den Gelenkpunkten 2 und 5 verbunden. Hierdurch werden vorhandene Zerschneidungen siedlungsnahen Freiraums auf einer Länge von ca. 1,3 km aufgehoben. Darüber hinaus würden die derzeitig durch die B 4 voneinander getrennten Teile Moorfelds wieder zusammengeführt. Mit der Verfüllung und Gestaltung der B 4-Trasse würde Moorfeld eine städtebauliche Aufwertung erfahren. Währenddessen führt die Variante GP2-5/1 selbst zu einer Beeinträchtigung der städtebaulichen Planungen im Schlieffenpark. Der Ausbau der B 4 bei Variante GP2-5/2 führt in Moorfeld aufgrund der erforderlichen 6 m hohen Lärmschutzwände zu weiteren visuellen Beeinträchtigungen, die über das Maß der derzeitigen Zerschneidungswirkungen hinausgehen.

Variante GP2-5/2 verläuft vollständig auf der vorhandenen B 4 und übernimmt somit auch deren Gradienten. Sie liegt daher wie derzeitig ebenfalls in ebenerdiger oder Einschnittlage. Auch bei Variante GP2-5/2 sind in Teilbereichen rd. 6 m hohe Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Hinsichtlich der visuellen Beeinträchtigungen sind die Varianten als annähernd gleichwertig zu beurteilen, wobei die derzeitige Durchfahrung von Moorfeld ohne bepflanzbare Lärmschutzwälle tendenziell ungünstiger zu beurteilen ist.

Die durch Lärm betroffenen Wohnbereiche liegen bei Variante GP2-5/2 um ca. 4 ha über 54 dB(A) nachts, um ca. 15 ha über 49 dB(A) nachts sowie um ca. 37 ha über 45 dB(A) nachts höher als bei Variante GP2-5/1 (Tabelle 2-5, Seite 10). In der Flächenbilanzierung sind die geplanten Wohngebiete auf dem Gelände der ehemaligen Schlieffenkaserne berücksichtigt, so dass der Anteil der in Planung befindlichen Flächen an der Gesamtbelastung bei Variante GP2-5/1 relativ hoch ist. Bei Variante GP2-5/2 kommt die potenzielle Betroffenheit von wohnbaulichen Entwicklungsflächen der Stadt Lüneburg nordöstlich Moorfeld mit ca. 12 ha über 45 dB(A) nachts hinzu.

Die Beeinträchtigungen von Flächen der innerörtlichen und ortsnahen Erholung (hier insbesondere siedlungsnaher Freiraum, siehe Tab. 2-5) liegen

bei Variante GP2-5/1 um ca. 60 ha ebenfalls deutlich niedriger als bei Variante GP2-5/2.

Vergleicht man die Varianten miteinander, so kommen sowohl die Gebäudelärmzählung als auch die Flächenbilanzierung betroffener Wohnbereiche zu dem Ergebnis, dass vor dem Hintergrund der Gesamtlärmsituation im Nordosten von Lüneburg Variante GP2-5/1 die günstigere Variantenführung ist. Auch die Kriterien, die zur Abbildung der innerörtlichen Freiraumfunktionen erfasst wurden, zeigen um ein Drittel höhere Beeinträchtigungen durch die Variante GP2-5/2. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass ein Großteil der durch die Variante GP2-5/2 betroffenen Wohn- und Wohnumfeldbereiche sowohl durch die B 4 als auch durch das nachgeordnete Verkehrsnetz (insbesondere Bockelmann- und Erbstorfer Landstraße) bereits heute beeinträchtigt ist und im Prognose-Null-Fall noch stärker belastet werden wird.

Variante GP2-5/1 führt insbesondere in Moorfeld zu deutlichen Entlastungen der bisher und im Prognose-Null-Fall durch die B 4 betroffenen Bevölkerung. Ebenso ergibt sich nach derzeitigem Planungsstand bei Variante GP2-5/2 eine Verringerung der Lärmbelastung vornehmlich für Moorfeld und den Schlieffenpark oberhalb des Grenzwertes von 49 dB(A) nachts. Bei einer insgesamt gleich bleibenden Anzahl betroffener Gebäude wird dementsprechend ein größerer Anteil nur noch zwischen 45 und 49 dB(A) nachts belastet werden.

Insgesamt liegen beim Schutzbauvergleich Menschen - Wohnen die Vorteile bei Variante GP2-5/1. Da Variante GP2-5/2 jedoch ausschließlich durch bereits vorbelastete Bereiche verläuft, relativiert sich dieser Vorteil vor dem Hintergrund der tatsächlichen Zusatzbelastungen.

Vergleich der Korridore vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18

A: Wohnbereiche Lüneburgs

Schalltechnische Betrachtung

Die aufgrund der besonderen Konfliktsituation Lüneburgs durchgeföhrten immissionstechnischen Untersuchungen in dem Untervariantenvergleich GP 2-5 -neu- (siehe oben) fließen in den Teilvariantenvergleich GP 1-18 ein.

Für den Variantenvergleich im Schutzbaubereich Menschen - Wohnen sind für Lüneburg die Lärmelastungen der Variante GP1-18/2 ins Verhältnis zu setzen zu den Lärmelastungen, die durch die verbleibenden Verkehre auf der im gleichen Streckenabschnitt bis zur Anschlussstelle B 216 auf der B 4 verbleiben, wenn die Variante GP1-18/1 bereits westlich von Lüneburg nach Süden führt.

Auf dem Abschnitt der derzeitigen A 250, der keiner baulichen Änderung bedarf, ergibt sich im Bereich Bardowick und Lüneburg-Ochtmissen unter der Berücksichtigung unterschiedlicher Schwerverkehrsanteile eine Differenz der Immissionspegel zwischen der Variante GP1-18/2 (Ostvariante) und den dort verbleibenden Verkehren bei Variante GP1-18/1 (Westvariante) von bis zu 5 dB(A), so dass in diesem Streckenabschnitt von einer größeren Belastung durch die Variante GP1-18/2 auszugehen ist. Im Vergleich zum Prognose-Null-Fall liegen die steigenden Lärmbelastungen der Variante GP1-18/2 bei etwas mehr als 3 dB(A) nachts. Dieser Unterschied liegt gerade über der Wahrnehmungsschwelle, die allgemein mit 3 dB(A) angegeben wird. Vor dem Hintergrund der Vorbelastungen ergeben sich daher nur relativ geringe Lärmzunahmen.

Mit Bezug zu dem gemäß § 50 BlmSchG zu berücksichtigenden Vorsorgegedanken sind Gebäudezählungen durchgeführt worden. Wie bereits ausgeführt, sind hierin auch die Belastungen durch das untergeordnete Straßennetz enthalten.

Im Vergleich der Lärmbelastungen durch die B 4 bei Realisierung der Variante GP1-18/1 und der Variante GP1-18/2 ergibt sich nach derzeitigem Planungsstand eine insgesamt um etwa 30 % geringere Anzahl betroffener Gebäude durch die B 4. Während die Lärmbelastungen über 49 dB(A) nachts mit ca. 230 zu 250 Gebäuden annähernd gleich sind, ist die Anzahl betroffener Gebäude im Belastungsbereich 49-45 dB(A) nachts bei der B 4 ca. 40 % niedriger als bei Variante GP1-18/2. Variante GP1-18/2 belastet mit dem nach geordneten Straßennetz zusammen insgesamt ca. 890 Gebäude über 45 dB(A) nachts, Variante GP1-18/1 ausschließlich durch das nachgeordnete Straßennetz inklusive B 4 ca. 620 Gebäude. Bei Variante GP1-18/2 liegt der Anteil der nur durch das nachgeordnete Straßennetz über 49 dB(A) nachts belasteten Gebäude bei ca. 60 %. Hiervon liegt der Anteil oberhalb von 54 dB(A) nachts sogar bei 85 %. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den betroffenen Straßen um Bereiche handelt, die auch ohne den Bau der Autobahn erheblichen Belastungen ausgesetzt sind.

Gemäß § 41 BlmSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV unterbleiben, soweit die Kosten hierfür dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entsprechen. Für die B 4 bei Variante GP1-18/1 und die Variante GP1-18/2 sind die jeweiligen Grenzwertüberschreitungen unter Berücksichtigung der Höhe der Grenzwertüberschreitungen (0 - 1 dB(A), 1 - 3 dB(A) und über 3 dB(A) - Wahrnehmungsschwelle für Lärmpegelveränderungen -) ermittelt worden.

Bei Variante GP1-18/2 sind nach derzeitigem Planungsstand Grenzwertüberschreitungen an 63 Gebäuden festgestellt worden. Nur bei zwei Gebäuden in Moorfeld liegen die Grenzwertüberschreitungen über 3 dB(A) und sind vom menschlichen Gehör im Allgemeinen wahrnehmbar. Im Sinne des § 41 BlmSchG und gemäß 16. BlmSchV ist festzuhalten, dass die nach derzeitigen Berechnungen trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen bei

Variante GP1-18/2 verbleibenden Grenzwertüberschreitungen durch eine optimierte Anordnung und Ausgestaltung sowie differenziertere Berechnung der aktiven Schallschutzmaßnahmen weiter verringert werden können bzw. sich geringer darstellen.

Durch die verbleibenden Verkehre auf der B 4 bei der Variante GP1-18/1 sind Grenzwertüberschreitungen an 61 Gebäuden zu erwarten, von denen allerdings 34 in Moorfeld (rd. 60 %) über 3 dB(A) liegen. Für die Lärmbelastungen durch die verbleibenden Verkehre auf der B 4 bei der Variante GP 1-18/1 (Westumfahrung von Lüneburg) besteht derzeit kein Rechtsanspruch auf lärmindernde Maßnahmen. Es könnte allerdings aufgrund der erheblichen, bereits vorhandenen Lärmbelastung eine Lärmsanierung sinnvoll oder sogar geboten sein.

Vergleicht man die aktuell berechnete Lärmsituation Lüneburgs bei Realisierung der A 39 mit der Lärmbelastung im Prognose-Null-Fall, also der zu erwartenden Verkehrsmenge auf der vorhandenen B 4 ohne das Vorhaben A 39, ergibt sich bei Variante GP1-18/2 nach derzeitigem Planungsstand eine Verringerung der Lärmbelastung. Bei einer insgesamt gleich bleibenden Anzahl betroffener Gebäude von fast 900 Gebäuden ist bei Variante GP1-18/2 eine Reduzierung der Belastungsintensität durch die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu erwarten. Im Vergleich zur Vorbelastung nimmt die Anzahl der betroffenen Gebäude über 49 dB(A) nachts von 320 auf 248 deutlich ab, so dass ein größerer Anteil zukünftig nur noch zwischen 45 und 49 dB(A) nachts belastet sein wird.

Bei Realisierung der Variante GP1-18/1 ergibt sich zwischen der Anschlussstelle Adendorf und der B 216 entlang der B 4 sowie im nach geordneten Straßennetz eine mit Variante GP1-18/2 vergleichbare Reduzierung der über dem Grenzwert von 49 dB(A) nachts betroffenen Gebäude (siehe Tabellen 2-1 und 2-3 im Teilvariantenvergleich GP1-18 der Unterlagen). Weitere Entlastungen ergeben sich zwischen 45 und 49 dB(A) nachts.

Die Lärmberechnungen auf der Grundlage überschlägig ermittelter aktiver Lärmschutzmaßnahmen führen zunächst zu dem Ergebnis, dass die Variante GP1-18/1 aufgrund der im Vergleich zu Variante GP1-18/2 deutlich geringeren Verkehrsbelastung auf der B 4 (Ostumfahrung) für Lüneburg eine geringere Gesamtbela stung an Gebäuden, die über 45 dB(A) nachts durch das nachgeordnete Straßennetz betroffen sein werden, verursacht. Hinsichtlich der Belastungen über dem Grenzwert von 49 dB(A) nachts durch B 4 bzw. Variante GP1-18/2 und nach geordnetem Straßennetz sind die Varianten als annähernd gleichwertig zu betrachten (siehe Tab. 2-1 und Tab. 2-3). Im Bereich der Grenzwertüberschreitungen, die in Tab. 2-2 auf der Grundlage überschlägig ermittelter Lärmschutzmaßnahmen berechnet wurden, ergeben sich sogar leichte Vorteile für Variante GP1-18/2, da bei gleicher Anzahl betroffener Gebäude die Belastungsintensität geringer ist. Außerdem sind für Variante GP1-18/2 im Zuge der Entwurfsbearbeitung noch weitere Optimierungen der aktiven Schallschutzmaßnahmen zu prüfen, so dass die Grenzwerte der 16. BlmSchV eingehalten werden können.

Dementsprechende Ansprüche bestehen bei der B 4 nicht, wenn die Variante GP1-18/1 realisiert würde. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass ein Großteil der durch die Variante GP1-18/2 betroffenen Wohn- und Wohnumfeldbereiche sowohl durch die B 4 als auch durch das nachgeordnete Verkehrsnetz (insbesondere Bockelmann- und Erbstorfer Landstraße) bereits heute beeinträchtigt ist und im Prognose-Null-Fall noch stärker belastet werden wird. Insgesamt ist Variante GP1-18/2 im Hinblick auf die Lärmbelastungen von Lüneburg nicht ungünstiger zu beurteilen als Variante GP1-18/1.

Schadstofftechnische Betrachtung

Die Berechnungen der Luftschadstoffgesamtbelastungen in Lüneburg haben für die relevanten Schadstoffe Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) in geringem Umfang Konflikte der Variante GP1-18/2 mit den geltenden Grenzwerten der 22. BImSchV ermittelt.

Die Vorbelastung mit Feinstaub liegt derzeit bei ca. 20 µg/m³ im Jahresmittel. Mit Variante GP1-18/2 erhöht sich die Belastung an der autobahnnächsten Bebauung von Moorfeld im Jahr 2015 auf bis zu 31 µg/m³ im Jahresmittel und nähert sich somit dem Grenzwert von 40 µg/m³ nach 22. BImSchV. Es sind jedoch keine Gebäude von Überschreitungen des Jahresmittel-Grenzwertes betroffen. Eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes von 50 µg/m³ als Tagesmittelwert für PM10-Konzentrationen an mehr als 35 Tagen im Jahr ist nach derzeitigen konservativen Berechnungen jedoch nicht auszuschließen.

Für die Stickoxide liegt die Vorbelastung derzeit ebenfalls bei ca. 20 µg/m³ im Jahresmittel. Auch hier ergibt sich durch die Variante GP1-18/2 ein Anstieg der Belastung, so dass sich für einige autobahnnahe Gebäude eine Belastung knapp unterhalb des Grenzwertes von 40 µg/m³ ergibt. An einem Gebäude ist mit bis zu 42 µg/m³ im Jahresmittel eine geringfügige Überschreitung des Grenzwertes im Jahre 2015 möglich. Eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes von 200 µg/m³ als Stundenmittelwert für NO₂ an mehr als 18 Tagen im Jahr ist nicht zu erwarten.

Die Berechnungen im Luftschadstoffgutachten verdeutlichen, dass Schadstoffbelastungen nur im unmittelbaren Randbereich der Autobahn relevant sind. Dementsprechend ergeben sich die größeren Belastungen durch Variante GP1-18/2, da sie durch das dicht bebaute Stadtgebiet von Moorfeld führt. Währenddessen verlaufen alle weiteren Abschnitte von Variante GP1-18/2 und ebenso die Variante GP1-18/1 ausreichend weit von den Siedlungsbereichen entfernt, so dass es hier zu keinen relevanten Schadstoffbelastungen kommt.

Die größeren Beeinträchtigungen durch Variante GP1-18/2 sind jedoch aufgrund der Vorbelastungssituation durch die hohen Verkehrsmengen auf der vorhandenen B 4 und aufgrund der Belastungen durch die verbleibenden Verkehre auf der B 4 bei Realisierung der Variante GP1-18/1 deutlich zu relativieren.

B: Weiterer Verlauf (einschließlich der Lüneburger Ergebnisse)

Bei der Gegenüberstellung der verlärmten Flächenanteile durch die Varianten GP1-18/1 und GP1-18/2 sind aufgrund der besonderen Lärmbelastungssituation in Lüneburg die Auswirkungen des nach geordneten Straßennetzes in die Bilanzierung mit eingeflossen, um die Gesamtbelastung für die Bevölkerung im Nordosten Lüneburgs ermitteln zu können. Dies schließt auch die verbleibenden Auswirkungen durch die B 4 bei einer Westumfahrung von Lüneburg mit ein.

Die Verluste von Wohn- und Mischgebietsfläche sind bei beiden Varianten mit 0,3 ha (GP1-18/1) bzw. 0,1 ha (GP 1-18/2) sehr gering. Bis auf den Verlust eines als Mischgebiet festgesetzten bebauten Grundstückes in Bardowick Bruch werden alle weiteren Beanspruchungen im Rahmen der weiteren Planung vermieden werden können. Gleiches gilt für Sport-, Freizeit- und Freiflächen.

Die Variante GP1-18/1 durchfährt den siedlungsnahen Freiraum einer Vielzahl von Ortslagen. Zwischen den Ortslagen Mechtersen und Vögelsen, Dachtmissen und Reppenstedt, Hanstedt I und Eitzen II sowie Emmendorf und Nassenottorf werden aneinander grenzende Wohnumfeldbereiche zerschnitten. Zentral geschnitten werden die Wohnumfeldbereiche der Ortslagen Kirchgellersen, Südergellersen, Tellmer, Barum, Heitbrack, Masendorf und Riestedt. Randlich geschnitten bzw. tangiert werden die siedlungsnahen Freiräume von Wettenbostel und Hohenbünstorf.

Dammbauwerke der Variante GP1-18/1 liegen u.a. im zentralen Bereich des siedlungsnahen Freiraums von Tellmer auf ca. 500 m. Weiterhin quert Variante GP1-18/1 zwischen Emmendorf und Nassenottorf Bahnlinie, Kreisstraße, Ilmenau und Elbe-Seitenkanal in einer Kombination aus Dämmen und Brücken, auf einer Länge von ca. 1,4 km in unmittelbarer Ortsrandlage von Nassenottorf und ca. 200 m Entfernung zu Walmstorf. Hier sind erhebliche visuelle Beeinträchtigungen zu erwarten.

Variante GP1-18/2 zerschneidet die Freiräume zwischen den Ortslagen Groß Hesebeck und Röbbel. Darüber hinaus werden die siedlungsnahen Freiräume von Oetzen und Riestedt ebenfalls zentral zerschnitten. Die siedlungsnahen Freiräume im Umfeld der Ortslagen Vastorf, Gifkendorf und Gollern werden randlich geschnitten bzw. tangiert.

Die Variante GP1-18/2 verläuft bei Vastorf bzw. Gifkendorf auf ca. 850 m in Dammlage. Bei der Durchfahrung der zusammenhängenden siedlungsnahen

Freiräume von Röbbel und Groß Hesebeck wird die Variante zweimal in Dammlage geführt (Dammlängen ca. 300 m und 400 m). Westlich von Oetzen verläuft die Variante ebenfalls in Dammlage (Dammlänge ca. 650 m). Durch die Dammbauwerke werden die Wohnumfeldbereiche der genannten Ortslagen visuell beeinträchtigt.

Während die Parallelführung der Untervariante GP 7-50/1 mit dem Elbe-Seiten-Kanal (Vorschlag „A“) den anlagebedingten Verlust von Siedlungsflächen mit 0,1 ha nur geringfügig reduziert, entfällt die anlagebedingte Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen bei Vastorf und Gifkendorf. Bei Wulfstorf wird dieser siedlungsnahen Freiraum randlich marginal tangiert. Die Zerschneidungslänge der Teilvariante GP1-18/2 wird durch den landesplanerisch favorisierten Vorschlag „A“ um 1,5 km verringert.

Vorschlag „A“ vermeidet zudem auch die mit den erforderlichen Dammbauten verbundenen visuellen Beeinträchtigungen der siedlungsnahen Freiräume von Vastorf und Gifkendorf.

Durch den Vorschlag „F“ in Verbindung mit der landesplanerischen Optimierung (westliche Verschwenkung) verringern sich die Zerschneidung des siedlungsnahen Freiraums von Oetzen um bis zu 200 m und die Dammlage der Trasse. Im Zuge der Entwurfsplanung können die Belastungen Oetzens außerdem reduziert werden.

Vergleicht man die beiden Varianten anhand der Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen, so ist die Durchfahrungslänge dieser Freiräume durch die Variante GP1-18/1 mit ca. 13 km doppelt so hoch wie bei Variante GP1-18/2 (rd. 5 km).

Betrachtet man die betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Verlärung, so führt die Variante GP1-18/2 im Vergleich zur Variante GP1-18/1 (einschließlich der verbleibenden Beeinträchtigungen durch die Verkehre auf der B 4) insgesamt zu geringeren Lärmbelastungen in dem Wohnen dienenden Siedlungsbereichen. Während die über 54 dB(A) sowie zwischen 54-49 dB(A) nachts verlärmten Flächen bei beiden Varianten annähernd gleich groß sind, ergeben sich durch Variante GP1-18/1 mit rd. 247 ha ca. 40 ha mehr über 45dB(A) nachts verlärmte Flächen als durch Variante GP1-18/2 (ca. 205 ha).

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen von innerörtlichen Sport-, Freizeit-, Freiflächen und von siedlungsnahen Freiräumen durch Verlärung über 55 dB(A) tags liegen mit insgesamt ca. 1.340 ha bei Variante GP1-18/1 ebenfalls deutlich höher als bei Variante GP1-18/2 mit ca. 760 ha.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung auf der B 4 (Ostumfahrung Lüneburg) ist festzustellen, dass die durch Variante GP1-18/2 lärmelasteten Bereiche bereits heute beeinträchtigt sind und im Prognose-Null-Fall noch stärker belastet werden. Währenddessen verbleiben bei Variante GP1-18/1

erhebliche Belastungen durch die Verkehre auf der B 4 und es entsteht auf einer deutlich größeren Länge als bei Variante GP1-18/2 eine zusätzliche Lärmquelle im nordwestlichen Planungsraum.

Durch den Vorschlag „A“ nimmt die betriebsbedingte Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch Verlärzung bei 54 dB(A) um 1,2 ha zu, verringert sich aber zu Gunsten der Teilvariante GP1-18/2 bei 49 dB(A) von 3,4 ha auf 1,1 ha und bei 45 dB(A) von 10,1 ha auf 7,3 ha.

Durch den Vorschlag „A“ halbieren sich die Beeinträchtigungen von innerörtlichen Sport-, Freizeit-, Freiflächen sowie siedlungsnahen Freiräumen durch Verlärzung über 55 dB(A) tags von rd. 70 ha auf rd. 31 ha.

Während die Unterschiede der betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Verlärzung mit Wahl des Vorschlags „F“ nur marginal sind, verringern sich die Beeinträchtigungen von innerörtlichen Sport-, Freizeit-, Freiflächen sowie von siedlungsnahen Freiräumen durch Verlärzung über 55 dB(A) tags von rd. 66 ha auf rd. 49 ha.

Die hauptsächliche Betroffenheit der Ortslage von Oetzen von 0,4 ha Wohnbereichen über 54 dB(A) nachts, 12,1 ha über 49 dB(A) nachts sowie 14,2 ha über 45 dB(A) nachts wurde seitens der Gemeinde noch einmal problematisiert. Die Dammlage ist durch die vorgenommene landesplanerische Optimierung der Trasse (westliche Verschwenkung) verringert worden und kann im Zuge der Entwurfsplanung die Belastungen Oetzens noch reduzieren

Vor dem Hintergrund der höheren Gesamtlärmelastung von Wohn- und Wohnumfeldbereichen der Variante GP 1-18/1 sowie der weiterhin gegebenen Lärmelastung in Lüneburg durch die verbleibenden Verkehre auf der B 4 ist Variante GP 1-18/2 im Schutzbereich Wohnen der Vorzug zu geben.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1- 46:

Auf die besondere Lärm- und Schadstoffsituation im Stadtgebiet Lüneburgs wurde bereits im Untervariantenvergleich GP2-5 -neu- und im Teilvariantenvergleich GP 1-18 umfangreich eingegangen. Für den Vergleich der durch Lüneburg führenden Variante GP 1-46/2 mit der westlichen Variante GP 1-46/1 sind die oben dargestellten schon vorhandenen und auch zukünftig verbleibenden Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen durch die A 250 und entlang der B 4 mit den durch die Variante GP 1-46/2 zu erwartenden Belastungen ins Verhältnis zu setzen (siehe oben).

Nachfolgend werden die durch die Varianten GP1-46/1 und GP 1-46/2 zu erwartenden Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch

Flächenbeanspruchung, Zerschneidung und Verlärzung (mit Ausnahme der Lärmauswirkungen innerhalb der Stadt Lüneburg, siehe oben) beschrieben.

Die anlagebedingten Verluste von Wohn- und Mischgebietsflächen sind bei beiden Varianten mit 0,9 ha (GP 1-46/1) bzw. 0,7 ha (GP 1-46/2) vergleichsweise gering. Bei der Variante GP 1-46/1 sind Bauflächen im Bardowicker Bruch sowie in der Ansiedlung „Hinterm Schafstall“ nordwestlich der Ortslage Barwedel betroffen. Durch Variante GP 1-46/2 gehen Wohn- und Mischgebietsflächen bei Röbbel, Neu Lüder sowie ebenfalls in der Ansiedlung „Hinterm Schafstall“ verloren. Durch die Berücksichtigung der Variante GP 2-5/2 -neu- (Abschnitt 586) gehen keine Wohnbereiche mehr in Lüneburg verloren und die geplanten Wohnbereiche auf dem Gelände der ehemaligen Schlieffenkaserne (0,9 ha) werden nicht mehr beansprucht.

Sport-, Freizeit- und Freiflächen gehen durch beide Varianten vornehmlich im Südosten von Tappenbeck verloren. Durch den Abschnitt 586 gehen die geplanten Sport-, Freizeit- und Freiflächen in Lüneburg (insgesamt 5,6 ha) nicht mehr verloren. Die Kleingartenanlage am Meisterweg wird nicht mehr zentral zerschnitten. Die verbleibenden Verluste sind mit jeweils rd. 1 ha recht gering.

Die Variante GP 1-46/1 durchfährt den siedlungsnahen Freiraum einer Vielzahl von Ortslagen. Zwischen den Ortslagen Mechtersen und Vögelsen, Dachtmissen und Reppenstedt sowie Stadorf und Wittenwater werden aneinander grenzende Ortslagen zerschnitten. Zentral geschnitten werden die Wohnumfeldbereiche der Ortslagen Kirchgellersen, Südergellersen, Tellmer, Altenebstorf, Holxen, Behren, Sprakensehl, Wettendorf, Steimke, Wierstorf, Wentorf sowie Tappenbeck und Weyhausen. Weiterhin werden durch die Variante die siedlungsnahen Freiräume von 9 Ortslagen randlich geschnitten bzw. tangiert (Wettenbostel, Hanstedt, Holthusen II, Böddenstedt, Masel, Eutzen, Hagen, Lessien, Jembke).

Die Variante GP1-46/2 zerschneidet die siedlungsnahen Freiräume zwischen den Ortslagen Groß Hesebeck und Röbbel. Darüber hinaus werden die siedlungsnahen Freiräume von Oetzen, Riestedt und Wollerstorf ebenfalls zentral zerschnitten. Die siedlungsnahen Freiräume im Umfeld der Ortslagen Vastorf, Gifkendorf, Gollern, Hanstedt II, Ostedorf, Flinten, Schafwedel und Heuerstorf werden randlich geschnitten bzw. tangiert. Ab Wollerstorf werden wie bei Variante GP1-46/1 die Wohnumfeldbereiche von Eutzen, Hagen, Lessien und Jembke randlich geschnitten sowie die von Tappenbeck und Weyhausen ortsnah durchfahren.

Dammbauwerke der Variante GP1-46/1 liegen im zentralen Bereich des siedlungsnahen Freiraums von Tellmer auf ca. 500 m. Westlich von Altenebstorf verläuft die Variante für ca. 2,4 km in Dammlage, wodurch visuelle Beeinträchtigungen des 100 m westlich gelegenen Wochenendhausgebietes möglich sind. Allerdings liegen die Wochenendhäuser hier im Wald. Zwischen Stadorf und Wittenwater liegt die Variante auf ca. 300 m sowie östlich Holxen auf ca. 900 m in Dammlage. Bei

Wentorf werden Ise und Elbe-Seitenkanal auf ca. 800 m in einer Kombination von Brücken und Dämmen gequert. Im Kleinen Allertal östlich von Tappenbeck verläuft die Variante GP1-46/1 auf ca. 2 km in Dammlage. Die Dammbauwerke verursachen visuelle Beeinträchtigungen der durchfahrenen Wohnumfeldbereiche.

Bei der Durchfahrt der zusammenhängenden siedlungsnahen Freiräume von Röbbel und Groß Hesebeck wird die Variante GP1-46/2 zweimal in Dammlage geführt (Dammlängen über 4 m ca. 300 m und 400 m). Westlich von Oetzen verläuft die Variante ebenfalls in Dammlage. Die Dammlage wird durch die vorgenommene Optimierung der Trasse (Westverschiebung) etwas verringert. Südlich von Ostedt, nordöstlich von Heuerstorf und westlich von Schafwedel verläuft die Variante GP1-46/2 in Dammlage (200 m bei Ostedt, ca. 350 m bei Heuerstorf und ca. 200 m bei Schafwedel). Analog zur Variante GP1-46/1 verläuft Variante GP1-46/2 im Kleinen Allertal östlich von Tappenbeck auf ca. 2 km in Dammlage. Durch die Dammbauwerke werden die Wohnumfeldbereiche der genannten Ortslagen visuell beeinträchtigt.

Während die Parallelführung der Untervariante GP 7-50/1 mit dem Elbe-Seiten-Kanal (Vorschlag „A“) den anlagebedingten Verlust von Siedlungsflächen mit 0,1 ha nur geringfügig reduziert, entfällt die anlagebedingte Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen bei Vastorf und Gifkendorf. Bei Wulfstorf wird dieser siedlungsnahe Freiraum randlich marginal tangiert. Die Zerschneidungslänge der Teilvariante GP1-18/2 wird durch den landesplanerisch favorisierten Vorschlag „A“ um 1,5 km verringert.

Vorschlag „A“ vermeidet zudem auch die mit den erforderlichen Dammbauten verbundenen visuellen Beeinträchtigungen der siedlungsnahen Freiräume von Vastorf und Gifkendorf.

Durch den Vorschlag „F“ in Verbindung mit der landesplanerischen Optimierung (westliche Verschwenkung) verringern sich die Zerschneidung des siedlungsnahen Freiraums von Oetzen um bis zu 200 m und die Dammlage der Trasse. Im Zuge der Entwurfsplanung können die Belastungen Oetzens außerdem reduziert werden.

Durch Berücksichtigung der landesplanerisch akzeptierten Vorschläge „A“, „D“ und „F“ sowie die Verbesserungen durch den Abschnitt 586, sind die anlagebedingten Zerschneidungen von siedlungsnahen Freiräumen bei der Ostvariante mit rd. 12 km gegenüber rd. 21 km bei der Westvariante deutlich geringer. Bei der Ostvariante entfällt mit Wahl des Abschnittes 586 die Neuzerschneidung des Lüner Holzes auf rd. 1 km.

Bei der betriebsbedingten Beeinträchtigung von Wohngebietsflächen und Dorf- und Mischgebietsflächen durch Verlärming sind die über 54 dB(A) nachts verlärmteten Flächen mit unter 3 ha bzw. knapp 9 ha bei beiden Varianten nur gering. Bei der Gesamtbelastung über 49 dB(A) nachts sind bei der Variante GP1-46/1 etwa 16 ha mehr und bei der Gesamtbelastung

über 45 dB(A) nachts über 150 ha mehr verlärmst als bei der Variante GP1-46/2.

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Flächen der innerörtlichen und ortsnahen Erholung (insbesondere siedlungsnaher Freiraum) durch Verlärzung über 55 dB(A) tags sind bei der Variante GP1-46/1 mit rd. 1.730 ha wesentlich höher als bei der Variante GP1-46/2 mit rd. 1.230 ha.

Für die Ortslagen Breitenhees und Sprakensehl kommt als weiterer Aspekt hinzu, dass bei Variante GP1-46/2 die verbleibenden Verkehre auf den Ortsdurchfahrten der B 4 doppelt so hoch sind wie bei Variante GP 1-46/1 und somit geringere Entlastungswirkungen verbunden sind. Diese Vorbelastungen sind bei Variante GP1-46/1 in Abzug zu bringen. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung ist die Zusatzbelastung bei Variante GP1-46/1 im Belastungsbereich über 54 dB(A) nachts um rd. 4 ha geringer (rd. 7 ha zu 11 ha) als bei der Variante GP 1-46/2. Innerhalb des Belastungsbereiches von 49 dB(A) nachts verbleibt unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die B 4 eine Lärmbelastung von etwa 96 ha (GP1-46/1) zu rd. 81 ha (GP 1-46/2) und bei dem Belastungsbereich 45 dB(A) nachts noch rund 330 ha (GP1-46/1) zu 178 ha (GP1-46/2).

Ebenso verhält es sich in Bezug auf die Verlärzung von innerörtlichen Sport-, Freizeit- und Freiflächen über 55 dB(A) tags; trotz einer berücksichtigten Beeinträchtigung von ca. 50 ha werden mit etwa 1.680 ha zu 1.230 ha rd. 450 ha mehr gegenüber der Variante GP1-46/2 verlärmst.

Die Auswirkungen durch die optimierte Variante im Bereich der Seewiesen sind bei der Hauptvariante GP 1-46/2 berücksichtigt worden. So verringert sich die anlagebedingte Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen um rd. 0,7 ha. Die Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräumen verringern sich im Belastungsbereich 49 dB(A) nachts um rd. 3 ha und bei 45 dB(A) nachts um rd. 2 ha. Nur im Bereich der betriebsbedingten Beeinträchtigungen von innerörtlichen Sport-, Freizeit-, Freiflächen sowie von siedlungsnahen Freiräumen durch Verlärzung über 55 dB(A) tags wird die Gesamtbelastung um rd. 70 ha deutlich verringert.

Beim Vorschlag „A“ nimmt die betriebsbedingte Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch Verlärzung bei 54 dB(A) um 1,2 ha zu, verringert sich aber zu Gunsten der Hauptvariante GP1-46/2 bei 49 dB(A) um rd. 2 ha und bei 45 dB(A) um rd. 3 ha.

Durch den Vorschlag „A“ reduzieren sich die Beeinträchtigungen von innerörtlichen Sport-, Freizeit-, Freiflächen sowie siedlungsnahen Freiräumen durch Verlärzung über 55 dB(A) tags um rund 40 ha.

Während die Unterschiede der betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Verlärzung beim Vorschlag „F“ nur marginal sind, verringern sich die Beeinträchtigungen von innerörtlichen Sport-, Freizeit-,

Freiflächen sowie von siedlungsnahen Freiräumen durch Verlärzung über 55 dB(A) tags um rd. 17 ha.

Die hauptsächliche Betroffenheit der Ortslage von Oetzen von 0,4 ha Wohnbereichen über 54 dB(A) nachts, 12,1 ha über 49 dB(A) nachts sowie 14,2 ha über 45 dB(A) nachts wurde seitens der Gemeinde noch einmal problematisiert. Die Dammlage wird durch die vorgenommene Optimierung der Trasse (westliche Verschwenkung) verringert und kann im Zuge der Entwurfsplanung die Belastungen Oetzens noch reduzieren.

Vorschlag „B“ würde hinsichtlich des anlagebedingten Verlustes von Siedlungsflächen nur marginale Veränderungen mit sich bringen. Bei der Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen kommen 3 km hinzu. Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen durch Verlärzung würden sich im Bereich 54 dB(A)nachts um rd. 4 ha auf nahezu null verringern, bei 49 dB(A) nachts auf rd. 15 ha verdoppeln und bei 45 dB(A) nachts auf rd. 87 ha nahezu vervierfachen.

Auch bei den Beeinträchtigungen von innerörtlichen Sport-, Freizeit-, Freiflächen sowie von siedlungsnahen Freiräumen durch Verlärzung über 55 dB(A) tags würde sich durch den Vorschlag „B“ die Gesamtbelastung um rund 160 ha auf rd. 450 ha deutlich erhöhen.

Die Vorschläge „C“ und „D“ haben keine relevanten Auswirkungen auf die Bilanzierung der anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen.

Beim Vergleich der aktuell berechneten Lärmsituation Lüneburgs bei Realisierung der A 39 mit der Lärmbelastung im Prognose-Null-Fall, also der zu erwartenden Verkehrsmenge auf der vorhandenen B 4 ohne das Vorhaben A 39, kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass sich mit Wahl des Abschnittes 586 nach derzeitigem Planungsstand eine Verringerung der Lärmbelastung ergibt. Bei einer insgesamt gleich bleibenden Anzahl betroffener Gebäude ist mit der Nutzung der vorhandenen Ostumgehung eine Reduzierung der Belastungsintensität durch die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund sind die deutlich höheren Beeinträchtigungen der Ortslagen im weiteren Streckenverlauf durch Variante GP1-46/1 ausschlaggebend dafür, dass Variante GP1-46/2 im Schutzbereich Wohnen der Vorzug gegeben wird.

B 190 n

Die Variante B 190 n/1 hat in Bezug auf den Verlust und die Verlärzung von dem Wohnen dienender Fläche und in Bezug auf die Zerschneidung und Verlärzung von siedlungsnahen Freiräumen die geringsten Auswirkungen auf das Schutzbereich „Mensch - Wohnen“. Verloren gehen südöstlich von Breitenhees 0,6 ha einer Freizeitparkfläche. Durch die damit einher gehende

Trennung der Fläche von der Ortslage Breitenhees ist von einer starken Beeinträchtigung der Freizeitanlage bis zu einem vollständigen Funktionsverlust der Anlage ausgehen. Möglicherweise kann diese Betroffenheit im Rahmen der weiteren Planung minimiert werden.

Alle anderen Varianten sind erheblich ungünstiger zu bewerten, da sie zum (geringen) Verlust von Siedlungsflächen führen, eine erheblich größere Zerschneidung von siedlungsnahen Freiräumen aufweisen und zu einer Verlärming von Siedlungsflächen durch Verlärming in erheblich größerem Umfang führen. Aufgrund der etwas geringeren Zerschneidungswirkung und geringerer Verlärming von Siedlungsflächen wird Variante B 190 n/5 als zweitgünstigste Variante bewertet.

Bei den Teilvarianten ist B 190 n/5.1 wegen ihrer relativ geringen Einwirkung auf Wohn- und Dorfgebiete als relativ günstigste Trasse anzusehen.

Gesamtbewertung

Das Vorhaben hat wegen seiner sehr erheblichen Auswirkungen auf das Wohnen und das Wohnumfeld eine sehr hohe Bedeutung für dieses Schutzgut.

Aufgrund der erheblichen negativen Auswirkung auf das Schutzgut Mensch-Wohnen und insbesondere aufgrund der sehr erheblichen negativen Auswirkungen auf das Wohnumfeld wird die Westvariante zusammen mit Teilvariante B 190 n/5.1 als ungünstig bewertet. Die Ostvariante zusammen mit Hauptvariante B 190 n/1 wird als etwas weniger ungünstig bewertet. Diese Bewertung bezieht die besondere Problematik in der Stadt Lüneburg ein, berücksichtigt dabei allerdings, dass sowohl für das Schutzgut Mensch-Wohnen, als auch für das Wohnumfeld bereits eine hohe Vorbelastung vorliegt, die in kleinen Teilstücken geringfügig erhöht wird. In den übrigen Bereichen kann die durch den Betrieb der A 39 entstehende Belastung durch entsprechende technische Maßnahmen gegenüber dem heutigen Stand reduziert werden.

4.2.2 Mensch „Erholen“

4.2.2.1 Darstellung der Auswirkungen

Allgemeines

Der Schutzgutbereich Erholen wird über folgende Kriterien erfasst:

- Vorranggebiete und Vorsorgegebiete für Erholung,
- Wald mit besonderen Erholungsfunktionen,
- Erholungswald nach Waldgesetz,
- und erholungsrelevante Infrastruktureinrichtungen (z.B. Sehenswürdigkeiten, Freizeitparks).

Um Mehrfachbewertungen von Erholungsfunktionen zu vermeiden, erfolgte seitens der Gutachter eine klare Abgrenzung zu den Schutzgutbereichen Wohnen und Landschaftsbild, die ebenfalls für die Erholung relevante Informationen aufbereiten. Während über das Landschaftsbild vornehmlich das landschaftliche Potenzial eines Raumes für eine landschaftsgebundene Erholung erhoben wird, erfasst das Teilschutzgut Erholen die reale und/oder vorbehaltliche Nutzung des Untersuchungsgebietes für Freizeit und Erholung. Diese wird durch das Vorhandensein von bedeutsamen Erholungsgebieten sowie der Freizeitinfrastruktur außerhalb der Siedlungsgebiete bestimmt. Die innerörtliche Erholungsnutzung wird beim Teilschutzgut Wohnen über die Kriterien Sport-, Freizeit- und Freiflächen sowie Wohnumfeld (siedlungsnaher Freiraum) erfasst.

Die für die Erholung bedeutsamen Flächen werden aus den Regionalen Raumordnungsprogrammen (RROP) bzw. Entwicklungsplänen (REP) der Länder Niedersachsen und Sachsen-Anhalt sowie aus den Waldfunktionenkarten (WFK) abgeleitet.

Der Schutzgutbereich Erholen stützt sich vornehmlich auf regional- und fachplanerische Gebietsausweisungen. So werden die für Erholungsnutzung geeigneten Räume als Vorranggebiete oder Vorsorgegebiete für Erholung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festgelegt. Deshalb erfolgt eine erholungsbezogene Bewertung in dem Kapitel 3.4.13.

Als besonders sensible Bereiche für das Teilschutzgut „Erholen“ sind die großen zusammenhängenden Erholungsräume (insbesondere Vorsorgegebiete für die Erholung) zu nennen, die einige der Planungskorridore vollständig überdecken. Dies trifft vor allem auf das Gebiet rund um den Ebstorfer Forst für den Westkorridor und den Korridor nördlich von Uelzen sowie auf die Staatsforste Medingen, Sprakensehl, Knesebeck und Fallersleben in Verbindung mit der Hösseringer Heide, dem Oerreler Moor und der Bickelsteiner Heide für den B 4 - Korridor, die Querspangenkorridore und den Korridor entlang der VW-Teststrecke zu.

4.2.2.2 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Untervariantenvergleich GP 2-5 -neu- im Stadtgebiet Lüneburg

Untersucht wurden die Auswirkungen der Variantenabschnitte GP2-5/1 und GP2-5/2 auf die Erholungsfunktion durch Zerschneidung (anlagebedingt) und die Beeinträchtigung von Erholungsflächen und Erholungszielpunkten durch Verlärmmung (betriebsbedingt), differenziert nach den verschiedenen Erholungsraumkategorien und den Lärmvorsorgewerten von 50 und 55 dB(A) tags.

Die Variante GP2-5/1 verläuft auf einer Gesamtlänge von 0,4 km durch ein Vorranggebiet für Erholung (Lüner Holz, gleichzeitig als Waldfläche mit Erholungsfunktion der Zone I ausgewiesen), wobei die neue Zerschneidung randlich im Übergangsbereich zum Ortsteil Lüne-Moorfeld erfolgt. Weil die Variante GP 2-5/2 auf der Trasse der B 4 verläuft, verursacht sie keine Neuzerschneidung von Erholungsflächen. Die vorhandene Zerschneidung des Lüner Holzes durch die B 4 und somit auch die zukünftige Zerschneidung durch Variante GP2-5/2 erfolgen zentral.

Die Verbindungsfunction des Lüner Holzes für Radfahrer und Fußgänger zwischen Lüneburg und Adendorf wird durch beide Varianten gleichermaßen geringfügig beeinträchtigt.

Durch die randliche Führung der Variante GP2-5/1 im Lüner Holz und die im Vergleich zur Variante GP2-5/2 weiter entfernte Lage zur Neuen Forst ist der Umfang der durch Verlärzung betroffenen Erholungsraumkategorien bei Variante GP2-5/2 um ca. 15 % bei den Vorranggebieten für die Erholung und fast 20 % beim Wald mit Erholungsfunktion höher als bei Variante GP2-5/1.

Die deutlich größeren Unterschiede im hohen Belastungsbereich von über 55 dB(A) tags sind hauptsächlich auf den bei Variante GP2-5/1 vorgesehenen Rückbau der B 4 zurückzuführen. Im Vergleich zur Lärmsituation durch die B 4 ohne das Vorhaben A 39 (Prognose-Null-Fall) sind aufgrund der Lärmschutzmaßnahmen keine relevanten zusätzlichen Auswirkungen durch die Variante GP2-5/2 zu erwarten.

Mit beiden Varianten ist eine Verlärzung des Klosters Lüne als Erholungszielpunkt über 50 dB(A) tags verbunden. Die Beeinträchtigungen des Klosters selbst ergeben sich jedoch primär aus den vorhandenen und zukünftigen Verkehrsbelastungen der B 209 (Bockelmannstraße) und sind daher bei beiden Varianten annähernd gleich. Durch Variante GP2-5/1 sind jedoch die Belastungen der nordöstlichen Randbereiche des Klosters (z.B. der Klosterteich mit umliegendem Wald) höher als bei Variante GP2-5/2. Weiterhin zerschneidet die Variante GP2-5/1 die unmittelbaren Verbindungen vom Kloster Lüne zum angrenzenden Lüner Holz und beeinträchtigt so die Durchgängigkeit für Touristen und Erholungssuchende. Gleichwohl werden Autobahnquerungen weiterhin den Zugang zum Lüner Holz vom Kloster aus ermöglichen.

Neben den rein quantitativ ermittelten Auswirkungen bleibt festzuhalten, dass ein Großteil der Lärmbelastungen entlang der Variante GP2-5/2 bereits heute vorhanden ist. Darüber hinaus ergibt sich ein Großteil der Lärmbelastungen aus dem nicht mit Lärmschutzmaßnahmen versehenen nach geordneten Straßennetz (insbesondere Bockelmannstraße und Erbstorfer Landstraße). Die ausgewiesenen Erholungsräume dienen somit weniger der ruhigen als vielmehr der ortsnahen bzw. innerörtlichen Erholung.

Vergleicht man die beiden Varianten miteinander, so ist vorweg zu beachten, dass im Rahmen der Auswirkungsprognose die Gesamtbelastung der

Erholungsräume durch die A39-Varianten und das nachgeordnete Straßennetz seitens der Gutachter ermittelt wurde. Hierbei wurde berücksichtigt, dass bei Realisierung der Variante GP2-5/1 die vorhandene B 4 zwischen dem Ausschwenkpunkt und Einschwenkpunkt der Autobahn zurückgebaut wird. Vor diesem Hintergrund führt die Variante GP2-5/1 zu einer Neuzerschneidung des Lüner Holzes, die Variante GP2-5/2 aber zu einer höheren Lärmbelastungen des Lüner Holzes und der Neuen Forst, weil sie mit ihrem Verlauf auf der vorhandenen Trasse der B 4 durch oder parallel zu den Erholungsräumen führt.

Da beide Varianten das Lüner Holz zerschneiden, ist die Verbindungsfunktion innerhalb des Waldes sowie zwischen Moorfeld und Adendorf gleichermaßen beeinträchtigt.

Die Variante GP2-5/1 führt zu größeren Beeinträchtigungen des Klosters Lüne und dessen historischem Zusammenhang zum Lüner Holz und dem Wassersystem der Klosterteiche.

Weil die Erholungsräume im Stadtgebiet aufgrund der Vorbelastungen weniger für eine ruhige Erholung geeignet sind und weiterhin das Kloster Lüne mit seiner für Touristen attraktiven Umgebung durch Variante GP2-5/1 in erheblichem Umfang beeinträchtigt wird, ergibt sich trotz der deutlich größeren Anteile verlärmteter Erholungsflächen bei Variante GP2-5/2 insgesamt eine Gleichwertigkeit der Varianten im Schutzbereich Erholen.

Vergleich der Varianten vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Zum Vergleich der Varianten werden die anlagebedingten Zerschneidungen von Erholungsflächen und die betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Erholungsflächen durch Verlärnung herangezogen.

Die Variante GP1-18/1 zerschneidet ein Vorranggebiet für die Erholung südwestlich Reppenstedt (Osterberg und Mariengarten) auf einer Länge von insgesamt 700 m. Die Vorrangflächen sind zum Teil als Wald mit Erholungsfunktion der Zone II ausgewiesen. Vorsorgegebiete für die Erholung werden großflächig zwischen Mechtersen/Vögelsen und Südergellersen, zwischen der K 20 (Wetzen-Oerzen) und der K 8 (Diersbüttel-Tellmer), in den westlichen Ausläufern des Süsings, zwischen Hanstedt I und Barum sowie am Elbe-Seitenkanal bei Emmendorf auf einer Länge von insgesamt 32 km durchschnitten.

Durch die Variante GP1-18/1 werden die Landschaftsschutzgebiete „Sottorfer Busch - Lopautal“ zwischen Drögennindorf und Betzendorf auf einer Länge von ca. 1,5 km sowie „Süsing“ auf einer Länge von ca. 6,5 km durchfahren. Weiterhin werden Ilmenautal und Wipperautal gequert und der Bobenwald randlich angeschnitten. Die Gesamtlänge der Durchfahrt von Landschaftsschutzgebieten beträgt ca. 10 km.

Die Variante GP1-18/2 zerschneidet im Raum Lüneburg die südlichen Randbereiche des Bilmer Strauchs neu, der hier in Teilbereichen als Vorranggebiet für die Erholung und als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist. Im weiteren Verlauf schneidet Variante GP1-18/2 ein Vorsorgegebiet für die Erholung nördlich Altenmedingen in Parallellage mit dem Elbe-Seitenkanal auf einer Länge von ca. 3 km sowie ein Vorsorgegebiet östlich Bad Bevensen auf einer Länge von ca. 1 km.

Die Variante GP1-18/2 zerschneidet Vorranggebiete auf einer Länge von 1 km und Vorsorgegebiete auf einer Länge von 4 km. Auf der vorhandenen B 4 werden das Lüner Holz und die Neue Forst durchfahren bzw. tangiert, die jeweils als Vorranggebiet für die Erholung und als Waldflächen mit Erholungsfunktion der Zone I ausgewiesen sind. Eine Neuzerschneidung findet nicht statt.

Bei der anlagebedingten Zerschneidung von Vorranggebieten für Erholung liegen die Vorzugsvariante und der Vorschlag „A“ mit jeweils 0,5 km Zerschneidungslänge gleich auf. Während bei der Zerschneidung von Vorsorgegebieten für Erholung der Vorschlag „A“ mit rd. 0,7 km Mehrlänge nur eine relativ geringe Mehrbelastung als die Vorzugsvariante bringt, ist der Unterschied bei der Zerschneidung von Landschaftsschutzgebieten mit rd. 3 km gegenüber nur 0,1 km bei der Vorzugsvariante in dem Abschnitt zwischen den Gelenkpunkten 7-50 deutlich größer. Hinsichtlich der Querung des Landschaftsschutzgebietes ist zu berücksichtigen, dass, nach Auskunft des Landkreises Lüneburg, dieses alte Landschaftsschutzgebiet nach Osten erweitert werden soll. Somit würde auch die Vorzugsvariante nahezu vollständig im LSG liegen.

Vorschlag „F“ hat auf die Bilanz der Zerschneidungslängen von Vorrang- und Vorsorgegebieten keinen Einfluss.

Während die Unterschiede der Varianten GP1-18/1 und GP1-18/2 bei der Zerschneidung von Vorranggebieten für die Erholung mit rd. 0,7 km zu rd. 1,0 km relativ gering sind, ist die Streckenführung der Variante GP1-18/1 bei den Vorsorgegebieten für die Erholung mit rd. 32 km zu rd. 4,7 km mit erheblich größeren Zerschneidungslängen verbunden als bei der Ostvariante einschließlich der Vorschläge „A“ und „F“. Auch bei der Querung von Landschaftsschutzgebieten zerschneidet die Variante GP1-18/1 mit rd. 10 km ein Vielfaches der Querungslängen von Variante GP1-18/2 (3 km).

Die insgesamt deutlich geringeren Durchfahrungslängen von Vorsorgegebieten für Erholung und Landschaftsschutzgebieten durch die Variante GP1-18/2 spiegeln sich in den Lärmbeeinträchtigungen wider. So werden durch die Variante GP1-18/2 Vorsorgegebiete für die Erholung auf einer Gesamtfläche von ca. 270 ha über 55 dB(A) tags und ca. 390 ha über 50 dB(A) tags verlärmst. Die Beeinträchtigungen durch die Variante GP1-18/1 sind mit ca. 2.540 ha über 55 dB(A) tags sowie ca. 2.400 ha über 50 dB(A) um ein Vielfaches höher.

Sehr deutlich sind die Unterschiede ebenfalls in der betriebsbedingten Verlärzung der Landschaftsschutzgebiete. So werden durch die Variante GP1-18/1 über 55 dB(A) tags ca. 870 ha und über 50 dB(A) tags ca. 1.000 ha verlärmt, wohingegen die Variante GP1-18/2 mit ca. 20 ha über 55 dB(A) tags und ca. 70 ha wesentlich geringere Flächenanteile durch Lärmimmissionen beeinträchtigt.

Bei der Verlärzung von Vorranggebieten für Erholung schneidet die Variante GP1-46/2 schlechter ab. Über 55dB(A) tags liegt sie mit rd. 130 ha gegenüber rd. 55 ha und über 50dB(A) tags mit rd. 81 ha gegenüber rd. 69 ha über den Verlärzungswerten der Variante GP 1-18/1.

Diese flächenmäßig ermittelte Mehrbelastung liegt jedoch ausschließlich im Vorbelastungsbereich der vorhandenen B 4 (und geringfügig im Bereich der Querung des Elbe-Seitenkanals) und würde auch bei Realisierung der Variante GP1-18/1 durch die verbleibenden Verkehre auf der B 4 zukünftig weiterhin in nur geringfügig geringerem Umfang betroffen sein, so dass die Unterschiede der Varianten innerhalb dieser Erholungskategorie zu relativieren sind.

Die verlärmteten Waldflächen mit Erholungsfunktion der Zone I sind bei Variante GP1-18/2 mit rd. 63 ha zu rd. 19 ha (über 55dB(A) tags) und rd. 27 ha zu rd. 18 ha(über 50dB(A) tags) deutlich größer, wobei diese vollständig im Vorbelastungsbereich der vorhandenen B 4 liegen. Bei den Waldflächen der Zone II sind die Unterschiede zwischen den Varianten dagegen marginal.

Die Variante GP1-18/1 beeinträchtigt als Erholungszielpunkt eine Mühle bei Barum über 55 dB(A) tags. Durch Variante GP1-18/2 wird das Kloster Lüne über 50 dB(A) tags verlärmt. Die Beeinträchtigungen ergeben sich jedoch heute wie zukünftig vornehmlich durch die Verkehre des nach geordneten Verkehrsnetzes. Das Kloster würde zukünftig bei Realisierung der Variante GP1-18/1 weiterhin durch erheblichen Lärm betroffen sein.

Bei der betriebsbedingten Verlärzung von Vorranggebieten für die Erholung verringert die Variante parallel zum Elbe-Seiten-Kanal (Vorschlag „A“) nur im Bereich über 55 dB(A) die Verlärzung um rd. 3 ha. Bei der Verlärzung im Bereich über 50dB(A) liegt der Vorschlag „A“ rd. 1 ha höher. Beide Werte sind somit nur marginal. Ebenso geringfügig sind die Unterschiede bei der Verlärzung von Wäldern mit Erholungsfunktion (Zone II).

Etwas deutlicher sind die Unterschiede bei der Verlärzung von Vorsorgegebieten für die Erholung durch den Vorschlag „A“. In dem Bereich über 55dB(A) erhöht sich die Verlärzung um rd. 66 ha und im Bereich über 50dB(A) um rd. 23 ha. Bei der Verlärzung von Landschaftsschutzgebieten werden die Unterschiede allerdings erheblich größer. So erhöht sich mit dem Vorschlag „A“ die verlärzte Fläche um rd. 290 ha (55dB(A)) bzw. um rd. 238 ha (50dB(A)).

Die Vorzugsvariante und der Vorschlag „F“ verlärmten in der Gemarkung Oetzen ein Landschaftsschutzgebiet mit rd. 3,6 ha bzw. rd. 3,2 ha über 50dB(A) und unterscheiden sich insofern nur sehr gering.

Insgesamt betrachtet, verursacht Variante GP1-18/1 deutlich höhere Beeinträchtigungen der betroffenen Erholungsraumkategorien als Variante GP1-18/2 einschließlich der Vorschläge „A“ und „F“. Die Beeinträchtigungen bei den Vorranggebieten für die Erholung und beim Wald mit Erholungsfunktionen bei Variante GP1-18/1 und GP1-18/2 sind als annähernd gleichwertig zu beurteilen, was unter anderem auch auf die Vorbelastungssituation an der vorhandenen B 4 (Ostumgehung Lüneburg) zurückzuführen ist. Die deutlich größeren Zerschneidungslängen und Lärmbelastungen der Vorsorgegebiete für Erholung und der Landschaftsschutzgebiete ergeben sich jedoch durch Variante GP1-18/1. Insgesamt ist die Variante GP1-18/2 im Schutzbereich Menschen-Erholen deutlich günstiger zu beurteilen als Variante GP1-18/1.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-46:

Die Variante GP1-46/1 zerschneidet Vorranggebiete für die Erholung südwestlich Reppenstedt (Osterberg und Mariengarten), nordwestlich Behren an der B 4, südwestlich Wittingen (Isebeck), östlich Knesebeck (Bornbruchsmoor) sowie westlich der VW-Teststrecke auf einer Länge von über 6 km. Zwei weitere Vorranggebiete werden nordöstlich der Ortslage Masel (Maseler Wald) sowie südlich von Wierstorf (Obernholz) tangiert.

Südwestlich der Ortslage Reppenstedt sind die Vorrangflächen zum Teil als Wald mit Erholungsfunktion der Zone I ausgewiesen. Die Vorrangflächen westlich der VW-Teststrecke sind teilweise als Wald mit Erholungsfunktion der Zone I ausgewiesen. Westlich der Ortslage Jembke wird eine weitere Waldfläche (Rehmen) mit Erholungsfunktion der Zone I durchfahren. Im Bereich der Ansiedlung „Hinterm Schafstall“ (nördlich Barwedel) sowie nordwestlich der VW-Teststrecke (bei Stackmannsmühle) werden Waldflächen mit Erholungsfunktion der Zone II zerschnitten. Weitere Waldflächen mit Erholungsfunktion der Zone II werden nordöstlich Behren und östlich Breitenhees (beide an der B 4) zerschnitten. Insgesamt beträgt die Zerschneidungslänge im Bereich der Zonen I und II 5,0 km.

Vorsorgegebiete für die Erholung werden großflächig zwischen Mechtersen/Vögelsen und Südergellersen, zwischen der K 20 (Wetzen-Oerzen) und der K 8 (Diersbüttel-Tellmer), in den westlichen Ausläufern des Süsings, entlang der B 4 zwischen Holdenstedt und Sprakensehl, in der Gemeinde Obernholz sowie entlang der VW-Teststrecke auf einer Länge von insgesamt rd. 50 km durchschnitten.

Durch die Variante GP1-46/1 werden die Landschaftsschutzgebiete „Sottorfer Busch - Lopautal“ zwischen Drögennindorf und Betzendorf auf einer Länge von ca. 1,5 km sowie „Süsing“ auf einer Länge von ca. 4 km durchfahren.

Weiterhin quert oder tangiert die Variante das Landschaftsschutzgebiet „Marschbruch und Schwienau niederung“ westlich Hanstedt und südlich Altenebstorf auf ca. 0,5 km, das LSG „Oberes Gerdautal“ auf einer Länge von ca. 1,3 km, das LSG „Hardautal zwischen Holdenstedt und Holxen“ auf einer Länge von mehr 1,3 km sowie Randbereiche der LSG „Blaue Berge mit Hardautal“ und „Bornbachatal“ zwischen Holdenstedt und Breitenhees und das LSG „Allertal - Barnbruch und angrenzende Landschaftsteile“. Die Gesamtlänge der Durchfahrt von Landschaftsschutzgebieten beträgt rd. 13 km.

Die Variante GP1-46/2 zerschneidet im Raum Lüneburg die südlichen Randbereiche des Bilmer Strauchs, der hier in Teilbereichen als Vorranggebiet für die Erholung und als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist. Auf der vorhandenen B 4 werden das Lüner Holz und die Neue Forst durchfahren bzw. tangiert, die jeweils als Vorranggebiet für die Erholung und als Waldflächen mit Erholungsfunktion der Zone I ausgewiesen sind. Eine Neuzerschneidung findet nicht statt. Im weiteren Verlauf schneidet Variante GP1-46/2 ein Vorsorgegebiet für die Erholung nördlich Altenmedingen in Parallellage mit dem Elbe-Seitenkanal auf einer Länge von ca. 3 km sowie ein Vorsorgegebiet östlich Bad Bevensen auf einer Länge von ca. 1 km sowie ein Vorsorgegebiet östlich Abbendorf auf einer Länge von ca. 0,8 km randlich. Weitere Beeinträchtigungen in Form von Zerschneidungen von Gebieten für die Erholungsfunktion bestehen analog zur Variante GP1-46/1 zwischen Wittingen und Weyhausen, da beide Varianten dort auf der gleichen Trasse verlaufen. So werden wie bei Variante GP1-46/1 Vorrang- und Vorsorgegebiete für die Erholung südwestlich der Ortslage Wittingen (Isebeck), östlich Knesebeck, im Umfeld der VW-Teststrecke, westlich der Ortslage Jembke, im Bereich der Ansiedlung „Hinterm Schafstall“ nördlich Barwedel beeinträchtigt, sowie das Landschaftsschutzgebiet „Allertal-Barnbruch und angrenzende Landschaftsteile“ tangiert.

Vorranggebiete für die Erholung werden durch die Variante GP1-46/2 insgesamt auf einer Länge von unter 6 km zerschnitten, was eine etwas geringere Zerschneidung als durch die Variante GP1-46/1 bedeutet. Mit Ausnahme der Waldflächen der Zone I, hier handelt es sich allerdings nur um rd. 0,2 km, sind die durch die Streckenführung der Variante GP 1-46/2 bedingten Durchfahrungslängen von erholungsrelevanten Gebieten geringer ausgeprägt. So werden Vorsorgegebiete für die Erholung auf einer Länge von insgesamt rd. 22 km unter Berücksichtigung der optimierten Vorzugsvariante bei den Seewiesen, durchquert. Zudem zeichnet sich die Variante GP1-46/2 mit 0,5 km durch eine weitaus geringere Zerschneidung von Landschaftsschutzgebieten aus. Bei den Zerschneidungslängen von Wald mit Erholungsfunktion der Zone II stehen 0,8 km bei der Variante GP1-46/2 2,3 km bei der Variante GP1-46/1 gegenüber, was die geringere Zerschneidung von erholungsrelevanten Gebieten durch die östliche Variante bestätigt.

Betrachtet man die betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Erholungsflächen durch Verlärung, so werden bei den Vorranggebieten für die Erholung durch die Variante GP1-46/1 im Bereich über 55 dB(A) tags rd.

420 ha gegenüber rd. 320 ha bei der Variante GP1-46/2 verlärmst. Bei 50dB(A) tags ist der Unterschied mit rd. 470 ha (GP1-46/1) zu rd. 240 ha (GP1-46/2) noch größer.

Auch bei der Verlärzung von Vorsorgegebieten für die Erholung ist die Gesamtfläche von ca. 1.100 ha über 55 dB(A) tags und ca. 1270 ha über 50 dB(A) tags bei der Variante GP 1-46/2 erheblich geringer als bei der Variante GP1-46/1 mit ca. 3.800 ha über 55 dB(A) tags sowie ca. 3.600 ha über 50 dB(A).

Sehr prägnant sind die Unterschiede ebenfalls in der Verlärzung der Landschaftsschutzgebiete. Durch die Variante GP1-46/1 werden sowohl über 55 dB(A) tags, als auch über 50 dB(A) tags ca. 1.500 ha Landschaftsschutzgebiete beeinträchtigt, wohingegen die Variante GP1-46/2 mit ca. 87 ha über 55 dB(A) tags und ca. 153 ha weitaus geringere Flächenanteile durch Lärmimmissionen beeinträchtigt.

Die Verlärzung in Bezug auf die Vorranggebiete für Erholung ist durch die westliche und östliche Variante in einem vergleichbaren Umfang gegeben, wobei auch innerhalb dieser Erholungskategorie die Variante GP1-46/2 eine geringfügig geringere Beeinträchtigung aufweist.

Die Verlärzung von Waldflächen mit Erholungsfunktion der Zone I durch die Variante GP146/1 ist im Gegensatz zu den bisherigen betrachteten Erholungskategorien gegenüber GP1-46/2 insgesamt geringer, zeichnet sich jedoch nicht durch gravierende Unterschiede aus. Hier beträgt der Unterschied zur Variante GP1-46/2 sowohl über 55 dB(A) tags als auch über 50 dB(A) tags ca. 50 ha. Bei der Verlärzung von Wäldern mit Erholungsfunktion Zone II belastet die Variante GP1-46/2 wiederum über 55dB(A) mit rd. 73 ha deutlich weniger als die Variante GP 1-46/1 mit rd. 182 ha und über 50dB(A) mit rd. 116 ha gegenüber 167 ha (GP 1-46/1).

Die Variante GP1-46/1 beeinträchtigt bei Breitenhees einen Freizeitpark, ein Wildgehege sowie einen Naturlehrpfad über 55 dB(A) tags. Darüber hinaus wird die „Stackmanns Mühle“ westlich von Hagen von der Variante unmittelbar tangiert. Der Verlust dieses Erholungszielpunktes kann vermieden werden, jedoch ist die Verlärzung und visuelle Beeinträchtigung als vollständiger Funktionsverlust zu werten. Über 50 dB(A) tags werden durch Variante GP1-46/1 der Teichgarten südlich Wittingen, die Baumgartenmühle zwischen Knesebeck und Hagen sowie die Windmühle zwischen den Ortslagen Weyhausen und Tappenbeck verlärmt.

Durch Variante GP1-46/2 werden analog zu Variante GP1-46/1 die „Stackmanns Mühle“ westlich von Hagen von der Variante unmittelbar tangiert sowie der Teichgarten südlich Wittingen, die Baumgartenmühle zwischen Knesebeck und Hagen sowie die Windmühle zwischen den Ortslagen Weyhausen und Tappenbeck über 50 dB(A) tags verlärmt. Darüber hinaus liegt das Kloster Lüne in Lüneburg und die Kroetzmühle südwestlich der Ortslage Ostedt im Belastungsbereich von 50 dB(A) tags. Die

Beeinträchtigungen des Klosters Lüne ergeben sich jedoch heute wie zukünftig vornehmlich durch die Verkehre des nachgeordneten Verkehrsnetzes. Das Kloster würde zukünftig auch bei Realisierung der Variante GP1-46/1 weiterhin durch erheblichen Lärm betroffen sein.

Die optimierte Vorzugsvariante bei den Seewiesen zerschneidet ein Vorsorgegebiet für die Erholung, welches sich entlang des „Grünen Bandes“ (Landesgrenze) von Soltendieck bis Wittingen erstreckt und verlängert somit die Zerschneidung von Vorsorgegebieten für die Erholung um rd. 3,6 km zu Lasten der Variante GP1-46/2. Dies hat Auswirkungen auf die Beeinträchtigung dieses Vorsorgegebietes für Erholung durch Verlärung. So erhöhen sich die verlärmten Bereiche über 55dB(A) tags um rd. 240 ha und über 50dB(A) tags um rd. 150 ha. Dennoch bleibt in der Bilanz der deutliche Unterschied zwischen Variante GP1-46/1 und Variante GP1-46/2 mit rd. 3.800 ha zu 1.340 ha (über 55 dB(A) tags) bzw. rd. 3.600 ha zu 1.420 ha (50dB(A) tags) bestehen.

Durch die optimierte Vorzugsvariante kommt in der Bilanz der Variante GP 1-46/2 der Erholungszielpunkt der Landwehr bei Schafwedel hinzu, der im Belastungsbereich von über 50 dB(A) tags liegt. Vorranggebiete für die Erholung sind nicht betroffen.

Bei der anlagenbedingten Zerschneidung von Vorranggebieten für Erholung liegen die Vorzugsvariante und der Vorschlag „A“ mit jeweils 0,5 km Zerschneidungslänge gleich auf. Während bei der Zerschneidung von Vorsorgegebieten für Erholung der Vorschlag „A“ mit rd. 0,7 km Mehrlänge nur eine relativ geringe Mehrbelastung als die Vorzugsvariante bringt, ist der Unterschied bei der Zerschneidung von Landschaftsschutzgebieten mit rd. 3 km gegenüber nur 0,1 km bei der Vorzugsvariante deutlich größer.

Bei der betriebsbedingten Verlärung von Vorranggebieten für die Erholung verringert die Variante parallel zum Elbe-Seiten-Kanal (Vorschlag „A“) nur im Bereich über 55 dB(A) die Verlärung um rd. 3 ha. Bei der Verlärung im Bereich über 50dB(A) liegt der Vorschlag „A“ rd. 1 ha höher. Beide Werte sind somit nur marginal. Ebenso geringfügig sind die Unterschiede bei der Verlärung von Wäldern mit Erholungsfunktion (Zone II).

Etwas deutlicher sind die Unterschiede bei der Verlärung von Vorsorgegebieten für die Erholung durch den Vorschlag „A“. In dem Bereich über 55dB(A) erhöht sich die Verlärung um rd. 66 ha und im Bereich über 50dB(A) um rd. 23 ha. Bei der Verlärung von Landschaftsschutzgebieten werden die Unterschiede allerdings erheblich größer. So erhöht sich mit dem Vorschlag „A“ die verlärzte Fläche um rd. 290 ha (55dB(A)) bzw. um rd. 238 ha (50dB(A)).

Die Vorzugsvariante und der Vorschlag „F“ verlärmten in der Gemarkung Oetzen ein Landschaftsschutzgebiet mit rd. 3,6 ha bzw. rd. 3,2 ha über 50dB(A) und unterscheiden sich insofern nur sehr gering.

Vorschlag „B“ führt mit minus 0,2 km zu keiner wesentlichen Veränderung hinsichtlich der anlagebedingten Zerschneidung und der damit verbundenen betriebsbedingten Verlärzung von Vorranggebieten für die Erholung.

Hinsichtlich der Vorsorgegebiete für die Erholung würde der Vorschlag „B“ aber mit rd. 815 ha im Bereich über 55dB(A) tags rund 350 ha mehr als die Variante GP1-46/2 verlärmen. Im Bereich über 50dB(A) tags wären dies mit rd. 665 ha auch noch rd. 265 ha mehr als bei Variante GP1-46/2. Der Vorschlag „B“ würde das von der Vorzugsvariante verlärzte Landschaftsschutzgebiet Lüderbruch mit 45 ha (55dB(A) tags) bzw. 70 ha (50dB(A) tags) nicht beeinträchtigen, aber mit der Siemkenmühle und der Landwehr bei Schafwedel zwei weitere Erholungsziele mit über 55dB(A) tags verlärmen. In dieser Gegenüberstellung sind die Werte der optimierten Vorzugsvariante berücksichtigt.

Beginnend vom gemeinsamen Startpunkt GP 61 bis zum Treffpunkt mit der Vorzugsvariante (Abschnitt 546) zerschneidet Vorschlag „C“ im Vergleich mit der in diesem Bereich optimierten Vorzugsvariante Vorsorgegebiete für die Erholung auf einer Mehrlänge von rd. 7,6 km. Bei der Beeinträchtigung von Vorsorgegebieten für die Erholung durch Verlärzung bedeutet dies eine Mehrbelastung von rd. 600 ha (über 55dB(A) tags) bzw. über 300 ha (über 50dB(A) tags). Die Landwehr bei Schafwedel als touristischer Anziehungspunkt wird mit über 55dB(A) tags verlärmt.

Die geringfügige südöstliche Verschwenkung der optimierten Vorzugsvariante im Bereich Neu Lüder (Vorschlag „D“) verlängert die anlagebedingte Zerschneidung von Vorsorgegebieten für die Erholung um rd. 0,5 km, was mit einer Mehrverlärzung von jeweils etwa 35 ha über 55dB(A) bzw. 50dB(A) verbunden ist.

Bei Variante GP1-46/1 ist neben den ermittelten Lärmbeeinträchtigungen die Vorbelastung durch die B 4 zu berücksichtigen und zur Ermittlung einer Zusatzbelastung durch die Autobahn von den vorher aufgeführten Beeinträchtigungen in Abzug zu bringen. Des Weiteren reduziert sich die Verkehrsbelastung bei Variante GP1-46/1 auf der B 4 nur um ca. 1/3 so dass eine zweite Lärmquelle mit deutlich wahrnehmbaren Belastungen verbleibt.

Insgesamt verursacht Variante GP 1-46/1 höhere Beeinträchtigungen als Variante GP1-46/2 einschließlich der Vorschläge „A“, „D“ und „F“. Dies ist insbesondere auf die deutlich größeren Zerschneidungslängen und Lärmbelastungen der Vorsorgegebiete für Erholung und der Landschaftsschutzgebiete zurückzuführen. Die Beeinträchtigungen in den anderen Erholungsraumkategorien sind bei beiden Varianten als annähernd gleichwertig zu beurteilen.

B 190 n

Die beiden Varianten B 190 n/1 und B 190 n/5 durchqueren auf 1,5 km bzw. auf 1 km Vorranggebiete für die Erholung, greifen in erheblichem Umfang in Vorsorgegebiete für Erholung ein und verlärmen Vorrang- und Vorsorgegebiete für Erholung in erheblichem Umfang. Beide Varianten sind deshalb als ungünstig zu bewerten. Ein lärmbedingter Funktionsverlust der im Wald bei Breitenhees gelegenen Erholungszielpunkte (Wildgehege und Freizeitpark) und eines weiter nördlich gelegenen Naturlehrpfades durch Variante B 190n/1 ist wegen der Charakteristik dieser Erholungseinrichtungen nicht zu erwarten. Die Durchquerung der Vorranggebiete für Erholung ist wegen der Großflächigkeit der Erholungsgebiete noch mit ihrer Funktion vereinbar, wenn die Querungen entsprechend gestaltet werden.

Die drei anderen Varianten sind etwas günstiger zu beurteilen. Sie nehmen allerdings ebenfalls Vorsorgegebiete für Erholung in Anspruch und verlärmen Vorrang- und Vorsorgegebiete in erheblichem Umfang. Am wenigsten ungünstigen ist die Variante B 190 n/2 zu bewerten.

Bei den Teilvarianten greift B 190 n/4.1 am wenigsten in Erholungsgebiete ein.

Gesamtbewertung

Aufgrund der negativen Wirkungen ist die Bedeutung des Vorhabens für die Erholung hoch.

Da die Westvariante zusammen mit B 190 n/4.1 sehr erheblich in Erholungsgebiete und –strukturen eingreift, wird sie als sehr ungünstig bewertet. Die Ostvariante zusammen mit B 190 n/2 wird aufgrund der geringeren Eingriffslänge als weniger ungünstig bewertet.

4.3 Schutzwert Pflanzen

4.3.1 Darstellung der Auswirkungen

Die temporären baubedingten Auswirkungen auf das Schutzwert Pflanzen bestehen hauptsächlich aus dem allgemeinen Flächenverlust, dem Verlust von Biotoptflächen, der Beeinträchtigung von Pflanzen durch Schadstoffeinträge, der Zerstörung von Strukturelementen und in der Verdichtung des Bodens durch Baumaschinen.

Zu den dauerhaften anlagebedingten Auswirkungen zählen vor allem die Flächenverluste durch Flächenversiegelung, durch Aufschüttungen (Dammlagen) und technische Bauten. Lebensräume können zerschnitten werden und im Bereich von Einschnitten kann die Veränderung des Grundwasserhaushaltes erhebliche Auswirkungen auf das Schutzwert Pflanzen haben.

Zu den betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzwert Pflanzen zählen vor allem die Schad- und Nährstoffeinträge in den Boden und den

Wasserkreislauf. Hierbei wird davon ausgegangen, dass diese Einträge auf einen Streifen von etwa 10 m beiderseits der Autobahn beschränkt bleiben. In diesem Bereich führen die Schad- und Nährstoffeinträge zu Beeinträchtigungen der Artenzusammensetzung.

4.3.2 Bewertung der Auswirkungen

Zur Vermeidung bzw. Minderung der Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen kommen, neben der Optimierung des Trassenverlaufs, vor allem die Reduzierung des erforderlichen Baustreifens im Bereich wertvoller Biotope in Betracht.

Der Vorhabenträger hat für die Biototypenbewertung eine fünfstufige Bewertungsskala herangezogen, deren Kriterien die Naturnähe, die Gefährdung, die Seltenheit und die Bedeutung als Lebensraum für Pflanzen und Tiere sind.

Neben der eigenständigen Biototypenbewertung werden die Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete (FFH- und Vogelschutzgebiete), Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmale und besonders geschützte Biotope untersucht. Die in den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise Lüneburg, Uelzen, des Zweckverbandes Großraum Braunschweig sowie des Altmarkkreises Salzwedel dargestellten Vorrang- und Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft werden in dem Kapitel 3.3.10 (Naturschutz und Landschaftspflege) gesondert behandelt.

A 39

Vergleich der Varianten vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Westvariante (1-18/1)

Durch Versiegelung und Überprägung verursacht die Variante GP 1-18/1 bei den Biotopen mit besonderer Bedeutung (Wertstufe V) einen Flächenverlust von rd. 6,5 ha, bei den Biotopen von besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) rd. 7 ha und bei den Biotopen von allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) etwa 41,5 ha.

Bei den Biotopen der Wertstufe V handelt es sich überwiegend um wertvolle bodensaure Eichen-Mischwälder westlich der Ortslage Vögelsen und südwestlich der Ortslage Drögennindorf, mesophilen Buchenwald südwestlich der Ortslage Reppenstedt, Erlen- und Eschenauwald südwestlich der Ortslage Barum sowie wertvolle Nasswiesen südöstlich der Ortslage Wettenbostel. Bei der Wertstufe IV sind neben den bodensauren Eichen-Mischwäldern westlich der Ortslage Heiligenthal und den mesophilen Eichen- und Hainbuchenwäldern im Umfeld der Ortslage Riestedt kleinflächige Sumpfwälder, naturnahe Feldhecken, Baumbestände und Nasswiesen (nördlich des Gelenkpunktes 18) betroffen. Die umfangreichen Verluste bei

Biotopen der Wertstufe III finden überwiegend in den Nadelforsten vor allem südlich der Ortslage Südergellersen und in Intensivgrünland statt.

Im Verlauf ihrer Trasse beansprucht die Variante GP 1-18/1 somit Biotope von allgemeiner bis besonderer Bedeutung auf einer Gesamtfläche von rd. 55 ha.

Die Flächenbeanspruchung von gesetzlich geschützten Biotopen beträgt bei dieser Variante etwa 4,4 ha, wobei es sich überwiegend um Nasswiesen südöstlich von Wettenbostel und nördlich des Gelenkpunktes 18 handelt. Hinzu kommt der Verlust von Seggen-, Binsen- und Staudensümpfen nördlich von Emmendorf und Erlen- und Eschenwäldern der Auen und Quellbereiche südwestlich von Barum. Weitere kleinflächige Verluste sind für Landröhrichte und Sumpfwälder nordwestlich von Vögelsen, nährstoffreiche Kleingewässer, eine Zergstrauchheide östlich der Ortslage Wetzen sowie einer kleinen Fläche eines bodensauren Buchenwaldes nördlich von Emmendorf zu verzeichnen.

Die Beeinträchtigung von Flächen durch Nährstoffanreicherung beträgt bei Biotopen der Wertstufe V rd. 6 ha (bodensaure Buchen- bzw. Eichen-Mischwälder und seggen-, binsen-, oder hochstaudenreiche Nasswiesen und Auwälder) und bei Biotopen der Wertstufe IV rd. 6,4 ha (bodensaure Buchen- bzw. Eichenmischwälder). Insgesamt beeinträchtigt die Variante GP 1-18/1 Biotope der Wertstufen V und IV durch Nährstoffeintrag auf rd. 12,4 ha.

Potenzielle Beeinträchtigungen von grundwasserabhängigen Biotopen sind durch die Variante GP 1-18/1 in der Niederung des Klein Liederter Bachs bei den Biotopen zwischen Mechtersen und Vögelsen, nordwestlich von Drögennindorf, südöstlich Wettenbostel sowie nordöstlich von Vinstedt zu erwarten.

Ostvariante (1-18/2)

In ihrem Trassenverlauf verursacht die Variante GP 1-18/2 durch Versiegelung und Überprägung bei den Biotopen mit besonderer Bedeutung (Wertstufe V) einen Flächenverlust von 2,1 ha, bei den Biotopen von besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) 4,1 ha und bei den Biotopen von allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) 33,6 ha.

Bei den Biototypen der Wertstufe V sind vorwiegend bodensaure Buchenwälder und bodensaure Eichen-Mischwälder (z.B. südwestlich Römstedt) betroffen. Bei der Wertstufe IV sind vor allem die Verluste der bodensauren Eichen-Mischwälder westlich Römstedt und kleinflächige Verluste von Nasswiesen (südlich Oetzen und nördlich des Gelenkpunktes 18) zu nennen. Die Verluste bei den Biototypen der Wertstufe III sind überwiegend in Nadelforsten, halbruderalen Gras- und Staudenfluren und mesophilen Gebüschen zu verzeichnen.

Die parallel zum Kanal gelegene Trasse (Vorschlag „A“) beansprucht durch Versiegelung und Überprägung bei den Biotopen besonderer Bedeutung (Wertstufe V) 2 ha, bei den Biotopen der Wertstufe IV rd. 0,2 ha und bei den Biotopen der Wertstufe III rd. 2 ha mehr als die Vorzugsvariante im Untervariantenvergleich (GP 7-50).

Der Vorschlag „F“ im Bereich Oetzen ist hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen in allen Bereichen günstiger als die Vorzugsvariante. So ist die Flächenbeanspruchung von Biotopen besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) mit 0,4 ha um 1,1 ha deutlich geringer, bei der Wertstufe III mit 1,2 ha um 0,6 ha geringer als bei der Vorzugsvariante.

Unter Berücksichtigung der in der Landesplanerischen Feststellung vorgenommenen kleinräumigen Trassenoptimierungen (Vorschläge „A“ und „F“) beansprucht die Ostvariante im Verlauf ihrer Trasse somit Biotope der Wertstufe V auf 4,1 ha, der Wertstufe IV auf 3,2 ha und der Wertstufe III auf 35,1 ha, was einen Gesamtverlust von Biotopen von allgemeiner bis besonderer Bedeutung von rd. 42 ha bedeutet.

Die Variante GP1-18/2 beansprucht darüber hinaus gesetzlich geschützte Biotope auf 0,8 ha (überwiegend Nasswiesen südwestlich Oetzen und nördlich des Gelenkpunktes 18 sowie Auwälder westlich von Röbbel sowie kleinflächig einen Erlenbruchwald südwestlich von Oetzen und Teile der westlich von Vastorf gelegenen Seggen-, Binsen- und Hochstaudensümpfe).

Während der Vorschlag „A“ etwa 0,3 ha mehr an gesetzlich geschützten Biotopen als die Vorzugsvariante GP 7-50/1 beansprucht, tritt unter diesem Aspekt bei dem Vorschlag „F“ keine Veränderung ein. Unter Berücksichtigung dieser Vorschläge beansprucht die Ostvariante insgesamt 1,1 ha an gesetzlich geschützten Biotopen.

Die Beeinträchtigung wertvoller Biotopstrukturen durch Nährstoffanreicherung durch die Variante GP 1-18/2 beträgt bei Biotopen der Wertstufe V 7,3 ha (bodensaure Buchen- bzw. Eichen-Mischwälder sowie Erlen- und Eschenwälder der Auen und Quellbereiche) und bei Biotopen der Wertstufe IV 5,5 ha (hauptsächlich bodensaure Eichen-Mischwälder, daneben Pionierwälder, Landröhrichte und Nasswiesen).

Die Flächenbeeinträchtigung durch Nährstoffeintrag in wertvolle Biotope ist bei dem Vorschlag „A“ in der Wertstufe V um 0,6 ha größer und bei der Wertstufe IV um 0,1 ha geringer als bei der Vorzugsvariante GP 7-50/2. Durch den Vorschlag „F“ wird die Beeinträchtigung von Biotopen von besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) durch Nährstoffeinreicherung um 0,3 ha verringert.

Insgesamt beeinträchtigt die Ostvariante Biotope durch Nährstoffeintrag in der Wertstufe V auf 7,9 ha in der Wertstufe IV auf 5,1 ha, mit einer Gesamtbelastung von 13 ha.

Eine potenzielle Beeinträchtigung von grundwasserabhängigen Biotopen ist bei der Variante GP 1-18/2 in den Niederungen der Wipperau und des Klein Liederner Bachs zu erwarten.

Vergleich der Varianten

Beim Vergleich der Varianten ist die Flächenbeanspruchung von Biotopen durch Versiegelung und Überprägung bei der Westvariante (GP 1-18/1) deutlich größer. Bei den Biotopen besonderer Bedeutung (Wertstufe V) liegt sie mit 6,5 ha gegenüber 4,1 ha (Ostvariante) und bei den Biotopen allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) mit 41,5 ha gegenüber 35,1 ha (Ostvariante) erheblich höher. Bei den Biotopen besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) ist ebenfalls mit 6,9 ha zu 3,2 ha ein Vorteil für die Ostvariante zu verzeichnen.

Auch bei der Flächenbeanspruchung von gesetzlich geschützten Biotopen liegt die Westvariante mit 4,4 ha um ein Vielfaches über der Beanspruchung durch die Ostvariante mit 1,1 ha.

In Bezug auf die potenzielle Beeinträchtigung von grundwasserabhängigen Biotopen ist die Ostvariante (GP 1-18/2) ebenfalls günstiger einzustufen.

Allein bei der Beeinträchtigung von Biotopen allgemeiner bis besonderer Bedeutung durch Nährstoffanreicherung schneidet die Westvariante mit 12,4 ha zu 13,0 ha (Ostvariante) etwas besser ab.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-46:

Westvariante (GP 1-46/1)

Durch bau- und anlagebedingte Versiegelung und Überprägung kommt es im Verlauf der Westvariante (GP 1-46/1) zu Flächenverlusten in Biotopen mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung Wertstufen V bis III) von rd. 203 ha. Der Flächenverlust von Biotopen mit besonderer Bedeutung (Wertstufe V) beträgt rd. 21 ha. Betroffen sind neben bodensauren Eichen-Mischwäldern (südwestlich Vörgelsen, östlich Südergellersen, nordwestlich/westlich und südwestlich Drögennindorf, westlich Stadensen: „Am blauen Berg“, westlich Bokel, westlich Behren, nordöstlich Sprakensehl, westlich Ehra und südwestlich Jembke) überwiegend mesophile Eichen- und Hainbuchen-Mischwälder (nordöstlich Kirchgellersen, nordöstlich und östlich Gerdau, südöstlich Holthusen II, östlich Holxen) sowie hochstaudenreiche Nasswiesen (südöstlich Wettenbostel, östlich Gerdau und südöstlich Weyhausen). Weitere, jedoch flächenmäßig kleinere Verluste dieser Biotopwertstufe sind für Sand-Magerrasen (südwestlich Jembke), Erlen-Bruchwald (nordwestlich Wittenwater und östlich Gerdau), bodensauren Buchenwald (südwestlich Drögennindorf und südöstlich Holthusen) und mesophilen Buchenwald (nordöstlich Kirchgellersen) zu erwarten.

Biotope besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) werden in einem Umfang von rd. 17 ha beansprucht. Die umfangreichsten Flächenverluste sind hierbei für bodensaure Eichen-Mischwälder (südöstlich Kirchgellersen, nordöstlich und südöstlich Wettenbostel, nordöstlich Masel, südlich Wierstorf, nordöstlich Knesebeck; nordwestlich Barwedel und südwestlich Jembke), Feldhecken (östlich Hösseringen, östlich Wentorf, nordöstlich Tappenbeck), Nadelforste (östlich Suderburg), Erlenwälder entwässerer Standorte (südöstlich Stadorf, nordöstlich Gerdau und nordöstlich Tappenbeck), naturnahe Feldgehölze (westlich Reppenstedt, westlich Stadensen, nordöstlich Tappenbeck, südöstlich Weyhausen) und artenreiches Feucht- und Nassgrünland (östlich Holxen, nordöstlich bzw. südlich Tappenbeck) zu beschreiben.

Der Verlust von Biotopen allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) beträgt bei der Westvariante rd. 165 ha. Betroffen hiervon sind vor allem Nadelforste, Feldhecken, artenarmes Intensivgrünland sowie Baumbestände bzw. Einzelbäume.

Bei den gesetzlich geschützten Biotopen werden von der Westvariante rd. 6 ha beansprucht. Hierbei handelt es sich um artenreiche Feucht- und Nassgrünländer (östlich Holxen, nordöstlich und südlich Tappenbeck), seggen-/ binsen- und hochstaudenreiche Nasswiesen (südöstlich Wettenbostel, östlich Gerdau, nordöstlich Knesebeck, südöstlich Weyhausen), Sand-Magerrasen (westlich der VW-Teststrecke und südwestlich Jembke), mesophile Eichen- und Hainbuchen-Mischwälder (nordöstlich Knesebeck „Sackmannsheide“), mesophiles Grünland (nordöstlich Ehra), Sand- und Silikat-Zwergstrauchheiden (östlich Wetzen, westlich Teststrecke, südlich Lessien), Landröhricht (nordwestlich Vögelsen), Uferstaudenflur (östlich Gerdau), Sumpfwälder (nordwestlich Vögelsen) sowie für Wallhecken (südwestlich Betzendorf).

Durch Nährstoffeintrag beeinträchtigt die Westvariante Biotope der Wertstufen V und IV auf einer Fläche von jeweils etwa 9 ha. Betroffen sind hiervon überwiegend bodensaure Eichen-Mischwälder (Wertstufe V) und, neben bodensauren Buchen- und Eichen-Mischwäldern, mesophile Eichen- und Hainbuchen-Mischwälder, vor allem Erlenwälder entwässerer Standorte.

Naturschutzgebiete sind von der Westvariante nicht betroffen.

Ostvariante (GP 1-46/2)

Im Verlauf der Ostvariante (GP 1-46/2) kommt es durch bau- und anlagebedingte Versiegelung und Überprägung zu Flächenverlusten in Biotopen mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung (Wertstufen V bis III) von rd. 138 ha, worin Biotope der Wertstufe V mit 4,3 ha und der Wertstufe IV mit 13,7 ha enthalten sind.

In der Wertstufe V sind hiervon betroffen: bodensaure Eichen-Mischwälder (nordöstlich Wendisch Evern, nordwestlich Gollem, nordöstlich Könau, bei Ehra-Lessien), bodensaure Buchenwälder (nordöstlich Wendisch Evern), Sand-/ Silikat-Zwergstrauchheiden (südlich Ehra-Lessien und westlich der VW-Teststrecke) sowie kleinflächigere Verluste für Erlen- und Eschenwälder

der Auen und Quellbereiche (bei Röbbel) und für Sand-Magerrasen (südwestlich Jembke).

In der Wertstufe IV sind betroffen: bodensaurer Eichen-Mischwald (westlich Römstedt, östlich Oetzendorf, nordwestlich Gannerwinkel, nordwestlich Barwedel, südwestlich Jembke, nordwestlich Bokel am Stapelberg). Neben Einzelbäumen bzw. Baumbeständen werden vor allem naturnahe Feldgehölze (vor allem nördlich Tappenbeck) sowie Birken- und Kiefernwälder entwässerter Moore (nördlich Ehra-Lessien) beansprucht.

Der Verlust von Biotopen allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) beträgt bei der Ostvariante rd. 120 ha. Betroffen hiervon sind vor allem Nadel- und Laubforste, Einzelbaumbestände, Feldhecken, artenarmes Intensivgrünland, artenarme Heide- und Magerrasen und halbruderale Gras- und Staudenfluren.

Die Wahl des Vorschlags „A“ erhöht die Flächenbeanspruchung in der Wertstufe V um 2 ha, in der Wertstufe IV um 0,2 ha und in der Wertstufe III um 2 ha.

Der Vorschlag „F“ im Bereich Oetzen verringert dagegen die Flächenbeanspruchung von Biotopen der Wertstufe IV um 1,1 ha und bei der Wertstufe III um 0,6 ha.

Der Vorschlag „D“ im Bereich Lüder verläuft bei annähernd gleicher Streckenlänge wie die Vorzugsvariante auf etwa 200 bis 300 m mehr durch Wald (fast ausschließlich Nadelforst der Wertstufe III) und erhöht die Flächenbeanspruchung in der Wertstufe III um 2 ha. Bei den Flächenbeanspruchungen anderer Wertstufen und bei der Beeinträchtigung von Biotopen durch Nährstoffanreicherung sind die Unterschiede zur Vorzugsvariante marginal.

Unter Berücksichtigung dieser in der Landesplanerischen Feststellung vorgenommenen kleinräumigen Trassenoptimierungen beansprucht die Ostvariante im Verlauf ihrer Trasse somit Biotope der Wertstufe V auf 6,3 ha, in der Wertstufe IV auf 12,8 ha und in der Wertstufe III auf 123,9 ha, was einen Gesamtverlust von Biotopen von allgemeiner bis besonderer Bedeutung von rd. 143 ha bedeutet.

Von den gesetzlich geschützten Biotopen werden von der Ostvariante 4,8 ha beansprucht, wobei es sich vor allem um artenreiches Nass- und Feuchtgrünland (zum Beispiel südwestlich Hagen, nördlich und südlich Tappenbeck), Sand-/ Silikat-Zwergstrauchheiden (u.a. südlich Ehra-Lessien und westlich der VW-Teststrecke), mesophiles Grünland (zum Beispiel nördlich Ehra-Lessien), mesophilen Eichen- und Hainbuchen-Mischwald (südwestlich Hagen) und Sand-Magerrasen (südwestlich Jembke) handelt. Ferner sind Weidengebüsche der Auen und Ufer, Pionierwälder, Erlen- und Eschenwälder der Auen und Quellbereiche sowie Wallhecken betroffen. Kleinflächige Verluste geschützter Biotope sind zudem für naturnahe Bäche, naturnahe nährstoffreiche Kleingewässer, Erlen-Bruchwälder und Seggen-/ Binsen- und Hochstauden-Sümpfe zu beschreiben.

Während der Vorschlag „F“ keine gesetzlich geschützten Biotope beansprucht, erhöht der Vorschlag „A“ die beanspruchten Flächen um 0,3 ha, wodurch die Ostvariante auf einen Verbrauch von insgesamt 5,1 ha kommt.

Durch Nährstoffeintrag beeinträchtigt die Ostvariante Biotope der Wertstufe V auf etwa 5,6 ha und der Wertstufe IV auf einer Fläche von 11 ha. Bei der Wertstufe V sind überwiegend bodensaure Buchen- und Eichen-Mischwälder sowie Sand-/ Silikat-Zwergstrauchheiden und bei der Wertstufe IV überwiegend Feldhecken, Pionierwälder, artenreiches Nass- und Feuchtgrünland, naturnahe Feldgehölze, Wallhecken und bodensaure Buchenwälder betroffen.

Die Beeinträchtigung von Biotopen durch die betriebsbedingte Nährstoffanreicherung wird durch den Vorschlag „A“ in der Wertstufe V um 0,6 ha erhöht und in der Wertstufe IV um 0,1 ha verringert. Der Vorschlag „F“ verringert die Beeinträchtigung in der Wertstufe IV nochmals um 0,3 ha. Die durch Nährstoffeinträge der Ostvariante beeinträchtigten Flächen betragen in der Wertstufe V nunmehr 6,2 ha und in der Wertstufe IV 10,6 ha.

Naturschutzgebiete sind von der Ostvariante nicht betroffen.

Der Vorschlag „C“ verläuft mehr als 8 km durch Wald (fast ausschließlich Nadelforst der Wertstufe III) gegenüber etwa 1 km bei der Vorzugsvariante. Nur unter diesem Aspekt beansprucht er durch Versiegelung und Überprägung dieser Biotopflächen mit rd. 42 ha das Sechsfache der Vorzugsvariante. Bei den Flächenbeanspruchungen anderer Wertstufen und bei der Beeinträchtigung von Biotopen durch Nährstoffanreicherung sind die Unterschiede zur Vorzugsvariante marginal.

Die in dem Untervariantenvergleich GP 20-37 deutlichen Unterschiede zugunsten der Vorzugsvariante (GP 20-37/1) gegenüber der Variante GP 20-37/2 (Vorschlag „B“) sind durch die notwendige Optimierung der Vorzugsvariante im Bereich der Seewiesen geringer geworden. So ist beim Vorschlag „B“ der Flächenverlust unter dem Aspekt der Versiegelung bzw. Überprägung bei der Wertstufe V nur um 0,1 ha und bei der Wertstufe IV um 0,6 ha höher als bei der optimierten Vorzugsvariante. Bei der Wertstufe III ist der mit dem Vorschlag „B“ verbundene Flächenverlust sogar um 0,6 ha geringer. Auch bei der Flächenbeanspruchung von gesetzlich geschützten Biotopen liegen der Vorschlag „B“ und die Vorzugsvariante mit 1,4 ha bzw. 1,2 ha relativ nahe beieinander.

Bei der Beeinträchtigung von Biotopen durch Nährstoffanreicherung liegt der Vorschlag „B“ um 0,1 ha (Wertstufe V) über dem der Vorzugsvariante, bei der Wertstufe IV schneidet die Vorzugsvariante mit 3,5 ha gegenüber 2,1 ha (Vorschlag „B“) dagegen schlechter ab.

Durch die Ostvariante wird ein im Verlauf des Röbbelbaches geplantes Naturschutzgebiet getroffen.

Vergleich der Varianten

Unter dem Aspekt der Flächenversiegelung sind die Verluste in der Wertstufe V mit 6,3 zu 21 ha (Westvariante), in der Wertstufe IV mit 12,8 ha gegenüber 17 ha und in der Wertstufe III mit rd. 124 ha gegenüber 165 ha bei der Ostvariante zum Teil deutlich geringer. Bei der Beeinträchtigung bzw. dem Verlust von gesetzlich geschützten Biotopen liegt die Ostvariante mit rd. 5 ha ebenfalls unter dem Verlust durch die Westvariante mit 6 ha.

Durch Nährstoffeintrag beeinträchtigt die Ostvariante Biotopflächen der Wertstufe V in Höhe von 6,2 ha gegenüber 9 ha bei der Westvariante und bei Biotopflächen der Wertstufe IV in Höhe von 10,6 ha gegenüber 9 ha bei der Westvariante. Obwohl die Westvariante bei der Wertstufe IV geringere Flächenverluste hat, ist der gesamte Flächenverlust von Biotopflächen der Wertstufen V und IV mit 16,8 ha zu 18 ha wiederum bei der Ostvariante geringer.

Mit Blick auf das Schutzgut Pflanzen schneidet somit die Ostvariante in allen betrachteten Bereichen besser ab.

B 190 n

Biotope, Pflanzen

Alle Varianten der B 190 n nehmen in erheblichem Umfang Biotope durch Versiegelung, Überprägung und betriebsbedingte Nährstoffanreicherung in Anspruch. Dabei ist die südlich gelegene Variante B 190 n/5 die ungünstigste Variante, die sehr hohe Flächenverluste gesetzlich geschützter Biotope und die größte Beeinträchtigung von Biotopen durch Nährstoffanreicherung und die höchsten Verluste wertvoller Biotope aufweist.

Die Variante B 190 n/2 ist die günstigste Lösung, da sie bei allen Beurteilungskriterien die geringsten Verluste bzw. Beeinträchtigungen aufweist. Insbesondere zerschneidet diese Variante kein Vorranggebiet für Natur und Landschaft.

Bei den verbleibenden drei Varianten weist die Nordvariante B 190 n/1 etwas geringere Beeinträchtigungen und vor allem die geringste Zerschneidungslänge von Vorranggebieten für Natur und Landschaft (0,3 km) auf. Wenn in die Betrachtung der Biotope die Auswirkungen auf die historischen Waldstandorte einbezogen wird, relativiert sich der Vorteil von Variante B 190 n/1, so dass die verbleibenden Varianten gleichermaßen als weniger günstig bewertet werden. Die Querung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft betrifft bei Variante B 190 n/1 die Aue nördlich von Lüder (SG Bodenteich) in der Nähe des Elbe-Seitenkanals und die randliche Querung von seggen-, binsen- oder hochstaudenreiche Nasswiesen südlich von Schafwedel. Die Querung der Aue ist mit der Vorrangfestlegung vereinbar, wenn im Zusammenhang mit der räumlich zusammen hängenden Querung des Elbe-Seitenkanals ein entsprechend durchlässig gestaltetes Bauwerk errichtet wird. Die randliche Querung der Nasswiesen südlich von Schafwedel betrifft ein rd. 40 ha großes Vorranggebiet für Natur und Landschaft und kann

bei der weiteren Entwurfsbearbeitung minimiert werden. Sie ist deshalb mit der vorrangigen Festlegung vereinbar.

Bei den Teilvarianten ist B 190 n/4.1 wegen der relativ geringen Flächeninanspruchnahme von Biotopen und der mit 3,0 km geringsten Querungslänge von Vorsorgegebiets für Natur und Landschaft noch als am wenigsten ungünstig in Bezug auf die Beeinträchtigung des Schutzguts Pflanzen/Biotope zu bewerten. Teilvariante B 190 n/5.1 ist vor allem wegen relativ großer Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen als ungünstig zu bewerten.

Gesamtbewertung

Aufgrund der sehr erheblichen negativen Auswirkungen des Vorhabens auf Naturschutzbefürchtungen und Biotope wird die Bedeutung des Vorhabens für diese Belange als hoch eingestuft.

Die Ostvariante zusammen mit der Variante B 190 n/2 ist in allen Belangen der Beeinträchtigung des Schutzguts Pflanzen/Biotope als deutlich weniger ungünstig zu bewerten, als die Westvariante zusammen mit der Teilvariante B 190 n/4.1.

4.4 Schutzgut Tiere

4.4.1 Darstellung der Auswirkungen

Anlage- und baubedingt kommt es infolge der Versiegelung und Überbauung von Bodenflächen zum vollständigen Verlust der vorhandenen Biotopstrukturen und damit auch der Brutvogel- und Tierlebensraumpotenziale im Bereich der Fahrbahn, der Böschung und in dem Arbeitsstreifen.

Im Trassenumfeld kann es zu anlage-, bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Brutstandorten von relativ störungsempfindlichen Großvogelarten kommen. Durch die bau- und betriebsbedingte Verlärung werden die angrenzenden Brutvogellebensräume und Rastvogelflächen beeinträchtigt.

Anlage- und baubedingt kann es zu Verlusten von Amphibien-Lebensräumen im Bereich der Fahrbahn, der Böschung und der Arbeitsstreifen und im Trassenumfeld zu Zerschneidungen und Verinselungen von Amphibienlebensräumen kommen. Rotwildlebensräume und Wanderkorridore können durch Zerschneidung und Verinselung beeinträchtigt werden. Fischotterlebensräume und deren Vernetzungen können anlage- und baubedingt zerschnitten und verinselt werden.

4.4.2 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Teilvariantenvergleich vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Tierlebensraumpotenzial

Die Westvariante ist im Hinblick auf das faunistische Grundpotenzial insgesamt ungünstiger als die Ostvariante (Vorzugsvariante). Die westliche Variante GP1-18/1 verursacht mit insgesamt rd. 96 ha in den Wertstufen II bis V mehr Verluste als die Ostvariante, bei der nur rd. 72 ha verloren gehen. Vor allem im Hinblick auf die Verluste von höherwertigen Beständen ist die Westvariante ungünstiger. So beträgt die Summe von Verlusten der Wertstufe V und IV bei ihr 16,9 ha gegenüber 11,4 ha bei der Ostvariante.

Der Vorschlag „A“ verringert die Verluste in den höherwertigen Beständen der Wertstufe V und IV um 1,1 ha, erhöht aber den Flächenverlust bei der Wertstufe III um 4,2 und bei der Wertstufe II um 25,6 ha.

Der Vorschlag „F“ verringert die Verluste in den Wertstufen V um 0,2 ha und IV um 4,1 ha. Bei den Flächen allgemeiner bis geringer Bedeutung (Wertstufe II) erhöht sich der Verlust um 5,1 ha.

Die Verluste von höherwertigen Beständen der Wertstufen V und IV betragen bei der Ostvariante somit insgesamt 10,1 ha gegenüber 16,9 ha bei der Westvariante.

Bedingt durch die Nutzung der B 4 und der B 216 werden im nördlichen Abschnitt der Ostvariante fast ausschließlich Straßenbegleitbiotope entlang der Bundesstraßen betroffen, die zwar eine Bedeutung als Vernetzungsstruktur und Tierlebensraum im Siedlungsgebiet aufweisen, jedoch durch den Verkehr einer hohen Vorbelastung durch Lärm, Schadstoffeintrag und visuelle Störungen unterliegen. Die tatsächliche Bedeutung dieser Flächen ist damit nach Ansicht der Gutachter geringer als das Potenzial, das die Lebensraumtypen erwarten lassen. Auch aus diesem Grunde ist die Ostvariante hinsichtlich der Auswirkungen auf das faunistische Grundpotenzial günstiger als die Westvariante. Hinzu kommt, dass die Westvariante wesentlich mehr neue Trennwirkungen verursacht, weil sie auf ihrer gesamten Länge neue Zerschneidungswirkungen hervorruft.

Brutvögel

Die Westvariante ist bei dem anlage- und baubedingten Verlust von potenziellem Brutvogellebensraum in allen Wertstufen deutlich ungünstiger als die Ostvariante. So stehen den Flächenverlusten in den Wertstufen 3 bis 5 in Höhe von rd. 168 ha nur rd. 123 ha durch die Ostvariante gegenüber.

Im Verlauf der Vorzugsvariante verringert Vorschlag „A“ die Verluste in der Wertstufe 5 um 0,5 ha, erhöht diese allerdings in der Wertstufe 3 um 5,7 ha. Auch der Vorschlag „F“ bei Oetzen verändert die Bilanz der Ostvariante und erhöht die Verluste in der Wertstufe 4 um 5,7 ha und in der Wertstufe 3 um 3,7 ha.

Unter Berücksichtigung der Vorschläge „A“ und „F“ betragen die Verluste von potenziellem Brutvogellebensraum in den Wertstufen 3 bis 5 bei der Ostvariante somit insgesamt rd. 138 ha gegenüber 168 ha bei der Westvariante.

Von der betriebsbedingten Verlärzung von Brutvogellebensraumpotenzial von nationaler Bedeutung (Wertstufe 5) und landesweiter Bedeutung (Wertstufe 4) werden rd. 41 ha bzw. 227 ha durch die Westvariante hoch betroffen. Dem stehen rd. 17 ha bzw. rd. 125 ha verlärzte Flächen gleicher Wertstufen seitens der Ostvariante gegenüber.

Vorschlag „A“ erhöht die Verluste in der Wertstufe 5 um rd. 13 ha, Vorschlag „F“ die in der Wertstufe 4 um rd. 30 ha. Im Ergebnis führt die Ostvariante insgesamt zu einer Verlärzung von 30 ha (Wertstufe 5) bzw. 155 ha, die immer noch erheblich unterhalb der Werte der Westvariante liegen.

Während die Westvariante durch einen relativ unvorbelasteten Raum verläuft, ist bei der Ostvariante im Bereich der mit genutzten Ostumgehung von Lüneburg bereits eine merkliche Vorbelastung gegeben, die eingriffsmindernd zu berücksichtigen ist.

Großvögel

Von der Westvariante sind ein Schwarzstorch- und drei Kranichbrutstandorte betroffen. Bei den Schwarzstorchbrutstandorten handelt es sich zum einen um das Gebiet am Osterberg nordöstlich von Kirchgellersen. Der vermutete Brutplatz liegt in etwa 400 bis 500 m Entfernung. Die potenziellen Nahrungsgebiete im Osterbachtal werden von der Trasse unmittelbar quert. Es besteht somit ein hohes Risiko, dass dieser Brutstandort verloren geht. Bei den betroffenen Kranichbrutstandorten ist vor allem ein Standort südöstlich von Wettenbostel im Tal des Oechtringer Baches hervorzuheben. Er liegt in weniger als 200 m Entfernung. Auch das Nahrungsgebiet wird stark beeinträchtigt, so dass ein Verlust des Brutplatzes anzunehmen ist. Des Weiteren sind die Brutstandorte im Bardowicker Bruch und südlich des Brandgehäges gering bzw. mittel betroffen. Ersterer liegt in einer Entfernung von etwa 800 m, wobei dieser Brutplatz aktuell nicht mehr bestätigt ist. Der Brutstandort des Kranichs südlich des Brandgehages liegt im Abstand von etwa 600 m zur Trasse. Zwischen der Trasse und dem Brutplatz liegen überwiegend offene Ackerfluren. Das potenzielle Nahrungsgebiet liegt Trassen abgewandt, so dass insgesamt allenfalls ein mittleres Risiko des Verlustes dieses Brutstandortes besteht.

Von der Vorzugsvariante ist ein Brutstandort des Kranichs zwischen Klein und Groß Hesebeck betroffen. Dieser Standort liegt in etwa 800 m Entfernung knapp außerhalb des 50 dB(A)-Verlärzungsbannes. Da der Standort in relativ offener Landschaft zur Trasse liegt, ist zumindest ein geringes Risiko des Verlustes des Standortes nicht auszuschließen, wobei die potenziellen Nahrungsräume vermutlich nur in sehr geringem Umfang betroffen werden. Des Weiteren wird der im Rahmen der Brutvogelkartierung entdeckte Brutverdachtstandort eines Uhus im Bereich von „Karlsgrün“ durch die Vorzugsvariante betroffen, er liegt von der Vorzugsvariante etwa 450 m entfernt.

Vorschlag „A“ verlässt potenziell geeignete Nahrungsflächen für den Schwarzstorch, wobei der Brutstandort in einem größeren Abstand zur Trasse, jenseits des Elbe-Seitenkanals am Dieksbach liegt.

Der Vorschlag „F“ führt in etwa 850 m Entfernung am Kranichbrutstandort in der „Wohldheide“ vorbei. Der Brutstandort wird allerdings durch Waldbestände von der Trasse abgeschirmt, so dass das Risiko einer vollständigen Aufgabe des Brutplatzes aufgrund der Entfernung und der Nichteinsehbarkeit nach Ansicht der Gutachter nicht gegeben ist. Der Brutverdachtstandort eines Uhus im Bereich von „Karlsgrün“ geht verloren.

Rastvögel

Die Westvariante verursacht bau-, anlage- und betriebsbedingt hohe Beeinträchtigungen auf rd. 252 ha Rastvogelflächen mit regionaler Bedeutung (Wertstufe 3) gegenüber rd. 216 ha bei der Ostvariante. Hohe Beeinträchtigungen von Rastvogelflächen mit landesweiter (Wertstufe 4) und lokaler Bedeutung (Wertstufe 2) sind für beide Varianten nicht festgestellt worden. Hohe Beeinträchtigungen von Rastvogelflächen der Wertstufe 1 (geringe Bedeutung) finden durch die Westvariante auf rd. 198 ha gegenüber rd. 140 ha bei der Westvariante statt. Zu den Rastflächen mit regionaler Bedeutung, die von beiden Varianten gequert werden, zählen im südlichen Abschnitt die Rastflächen im Bereich der „Jarlitzer Feldflur“ zwischen Molzen, Stöcken und Rätzlingen, die in den letzten Jahren von Gänsen als Rastplatz genutzt wurden, sowie die Pieperhöfer Teiche, die aufgrund einer größerer Anzahl von rastenden Krickenten diese Bedeutung erlangten.

Die Ostvariante führt am Wasserspeicher südlich von Stöcken in etwa 500 bis 600 m Entfernung vorbei, der als Rastplatz für Wasservögel von landesweiter Bedeutung einzustufen ist. Aufgrund der Abgrenzung des Wasserspeichers mit einem hohem Damm, der sowohl visuellen Schutz als auch Lärmschutz bietet, und der Entfernung der Trasse sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen jedoch als sehr gering einzuschätzen. Darüber hinaus werden von beiden Varianten gering bedeutsame Kiebitzrastplätze betroffen. Bei der Ostvariante sind dies Niederungsbereiche südlich von Altenmedingen und südlich von Oetzen und bei der Westvariante wird das Bornbachtal zwischen Radbruch und Bardowick gequert.

Rastvogelflächen sind von den Vorschlägen „A“ und „F“ nicht betroffen.

Amphibien

Die Auswirkungen auf Amphibienbestände sind bei beiden Trassenvarianten insgesamt betrachtet vergleichsweise hoch, wobei die Westvariante aufgrund der wesentlich längeren Trasse ungünstiger als die Ostvariante ist.

Der anlage- und baubedingte Verlust von Amphibien-Lebensraum beträgt bei der Westvariante bei Gebieten von besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) 2,7 ha, Gebieten mit allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) 16,3 ha und bei Gebieten mit allgemeiner bis geringer Bedeutung (Wertstufe II) 17,4 ha, was einen Gesamtverlust von 36,4 ha bedeutet. Dem gegenüber stehen die Verluste bei der Ostvariante von 1,0 ha (Wertstufe IV), 10,1 ha (Wertstufe III) und 15,6 ha (Wertstufe II), die sich auf 26,7 ha summieren.

Die Beeinträchtigung von Amphibienlebensräumen durch Zerschneidung und Verinselung betrifft bei der westlichen Trassenvariante insgesamt 20 Amphibiengebiete, bei der östlichen sind es nur 11 Gebiete.

Von der Westvariante sind unter anderem drei Räume mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) betroffen. Hierbei handelt sich um das Ilmenautal nördlich Emmendorf, wo zudem das einzige kartierte Gewässer des Raumes mit Laub-, Gras- und Teichfrosch- sowie Teichmolchvorkommen voraussichtlich verloren geht, sowie die Laubfroschvorkommen südlich des Mührgeheges und im Bereich der Pieperhöfer Teiche nördlich von Rätzlingen, die durch Zerschneidungswirkungen betroffen sind. Bei Drögennindorf und Wettenbostel werden je ein Gewässer der Wertstufe II und südlich von Barum ein Gewässer der Wertstufe III überbaut.

Von der Ostvariante sind vier Gebiete der Wertstufe IV betroffen. Es handelt sich im Norden um ein Laubfroschvorkommen südlich von Barendorf. Das Gebiet bei Seckendorf mit mehreren Laichgewässern von besonderer bis allgemeiner Bedeutung für Laubfrosch, Knoblauchkröte, Moorfrosch u.a. wird unmittelbar gequert, was hohe Beeinträchtigungen erwarten lässt. Das Laubfrosch-, Kammmolch- und Bergmolchgebiet zwischen Höver und Weste wird in einem Abstand von mehr als 700 m zum nächstgelegenen Laichgewässer umfahren, die Beeinträchtigungen im Gebiet sind damit gering. Es werden jedoch großräumige Vernetzungsbeziehungen zum Gebiet südlich von Oetzendorf gequert. Ein Gewässer der Wertstufe III östlich von Kaltenmoor und ein Gewässer der Wertstufe II westlich von Vastorf werden voraussichtlich verloren gehen.

In den Bereichen, in denen die Ostvariante auf der vorhandenen Ostumgehung verläuft bzw. parallel zum Elbe-Seitenkanal verläuft, kann davon ausgegangen werden, dass hier die Trennwirkungen insbesondere im großräumigen Verbund geringer ausfallen.

Vorschlag „A“ verschont das Laubfroschvorkommen südlich von Barendorf und das Gewässer der Wertstufe II westlich von Vastorf, was den Verlust von Amphibien-Landlebensraum der Wertstufe IV um 0,3 ha verringert. Generell sind die relativ strukturarmen Kiefernwälder, die von der „Kanaltrasse“ betroffen sind, für Amphibien wenig geeignete Lebensräume.

Durch den Vorschlag „F“ verringert sich im Bereich des Laubfrosch-, Kammmolch- und Bergmolchgebietes zwischen Höver und Weste der Abstand zum nächstgelegenen Laichgewässer von 700 m auf etwa 300 m, womit die Beeinträchtigungen dieses Gebietes steigen. Die Beeinträchtigungen der großräumigen Vernetzungsbeziehungen zum Gebiet südlich von Oetzendorf werden aber durch den vergrößerten Abstand der Autobahntrasse verringert.

Rotwild

Die Westvariante verläuft im Nordwesten auf langer Strecke durch wenig vorbelastete und - insbesondere mit den Wäldern rund um den Süsing - auch bedeutsame Rotwildeinstandsgebiete. Hier werden neben den Verlusten von Rotwildeinstandsgebieten und den Beeinträchtigungen durch Lärm, visuelle Wirkungen und erhöhte Mortalität auch hohe Beeinträchtigungen durch

Trennwirkungen aufgebaut. Die Räume östlich dieser Trassenführung - und damit insbesondere der Süsing - werden verinselt und den Kontakt mit den westlichen Kerngebieten und damit an Bedeutung verlieren.

Auch die Ostvariante verursacht eine neue Trennwirkung von Wanderungsbeziehungen des Rotwilds in Ost-West-Richtung. So quert sie eine anzunehmende Hauptwanderachse zwischen den Kernbereichen im Süsing und in der Gehrde, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass der Elbe-Seitenkanal bereits eine hohe Trennwirkung aufbaut. In den Bereichen der Parallelführung der Autobahn mit dem Elbe-Seitenkanal wird aber eine neue Verinselung von Einstandsgebieten weitgehend vermieden.

Der Vorschlag „A“ verhindert eine neue großflächige Verinselung des Einstandsgebietes bei Wendisch Evern und vermeidet eine neue Barrierewirkung. Der Vorschlag „F“ schneidet bei „Karlsgrün“ an dem östlichen Rand eines großen Rotwildeinstandsgebietes eine sehr kleine Fläche ab.

Mit Blick auf die Betroffenheit des Rotwilds ist die Westvariante deutlich ungünstiger als die Ostvariante.

Vergleicht man die beiden Varianten unter dem Aspekt des Schutzwertes, so ist die Westvariante wegen der höheren Verluste von Tierlebensraumpotenzial der Wertstufen V und IV, der höheren Verluste von potenziellem Brutvogellebensraum der Wertstufen 3 bis 5, der höheren Beeinträchtigungen von Rastvogelflächen, dem höheren Verlust von Amphibien-Lebensraum und der Beeinträchtigung von doppelt so vielen Amphibiengebieten durch Zerschneidung und Verinselung deutlich ungünstiger als die Ostvariante.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-46:

Westvariante (GP 1-46/1)

Tierlebensraumpotenzial

Die Verluste von Tierlebensraumpotenzial summieren sich bei der Westvariante auf insgesamt 315 ha. Davon sind rd. 10 ha der Wertstufe V (besondere Bedeutung), rd. 38 ha der Wertstufe IV (besondere bis allgemeine Bedeutung), rd. 70 ha der Wertstufe III (allgemeine Bedeutung) und rd. 197 ha der Wertstufe II (allgemeine bis geringe Bedeutung) betroffen.

Bei den Verlustflächen der Wertstufe V handelt es sich um Bestände von bodensaurem Eichen-Mischwald nördlich und bodensaurem Buchenwald südlich von Drögennindorf, die aufgrund ihres Bestandsalters und des historisch alten Waldstandortes ein hohes faunistisches Potenzial aufweisen. Bei Altenebstorf werden Erlenbruchwälder im „Großen Bruch“ randlich betroffen. Südlich von Breitenhees werden an der B 4 liegende alte bodensaure Eichen-Mischwälder gequert. Im gemeinsamen Verlauf mit der Vorzugsvariante werden kleinere Magerrasenflächen gequert.

Bei den Flächen mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) handelt es sich neben zahlreichen Feldgehölzen und Feldhecken in der Agrarlandschaft im allgemeinen um Erlenbestände, Feucht- und Nasswiesen und zum Teil auch um Waldbestände, die aufgrund ihres Alters und des historisch alten Waldcharakters ein höheres faunistisches Potenzial aufweisen.

Bei den Flächen mit allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) sind vor allem die Wälder nördlich und südlich von Drögennindorf sowie rund um Breitenhees zu nennen, bei denen es sich zum Teil um historisch alte Waldstandorte handelt.

Brutvögel

Der Trassenverlauf der Westvariante führt zum anlage- und baubedingten Verlust von Brutvogellebensraumpotenzial von nationaler Bedeutung (Wertstufe 5) von rd. 13 ha, von landesweiter Bedeutung (Wertstufe 4) von rd. 74 ha und von Flächen von regionaler Bedeutung (Wertstufe 3) in Höhe von 300 ha, was einen Gesamtverlust an Flächen von regionaler bis nationaler Bedeutung von rd. 387 ha bedeutet.

Bei den Flächen von nationaler Bedeutung (Wertstufe 5), die im Verlauf der Westvariante gequert bzw. beeinträchtigt werden, handelt es sich um das Osterbachtal mit dem nördlich am Osterberg gelegenen Wald östlich Kirchgellersen (Schwarzstorchbrutstandort und Nahrungsgebiet) und um das Tal der Hardau zwischen Holxen und Holdenstedt (u.a. potenzielle Nahrungsraumfunktion für den weiter südlich im Bornbusch brütenden Schwarzstorch). Von beiden Trassenvarianten gleichermaßen betroffen (randlich) ist das Vogelmoor, das eine hohe Bedeutung u.a. für den Kranich und den Schwarzstorch hat.

Flächen von landesweiter Bedeutung (Wertstufe 4) sind betroffen: die Bornbachniederung mit dem Bardowicker Bruch nordwestlich Lüneburgs (insbes. als Kranichnahrungsgebiet bedeutsam), das Tal des Oechtringer Baches südöstlich Wettenbostel (u.a. bedeutsam als Kranichbrutstandort und Nahrungsgebiet), die Gerdauniederung (als sehr strukturreiche Aue mit größeren Erlenbeständen u.a. für typische Auenarten bedeutsam) und nördlich von Hankensbüttel die randlich tangierte grünlanddominierte Niederung, die u. a. Funktion als Nahrungsgebiet für den in Hankensbüttel brütenden Weißstorch aufweist. Ebenfalls von beiden Trassenvarianten gleichermaßen betroffen sind das Bornbruchsmoor in Randlage (u. a. bedeutsam als Brutstandort für Kranich und als Nahrungsgebiet für Kranich und Weißstorch), die trockenen und zum Teil offenen Heidebereiche südlich vom Truppenübungsplatz Ehra-Lessien (hohe Bedeutung vor allem für Heide bewohnende Arten), der ebenfalls nördlich von Lessien gelegene ehemalige Moorstandort an den Ehraer Teichen und das Tal der Kleinen Aller östlich Tappenbeck (grünlanddominierte Aue, die u. a. auch Bedeutung als Nahrungsgebiet für den in Brackstedt brütenden Weißstorch hat).

Die Beeinträchtigung von Brutvogellebensraumpotenzial durch betriebsbedingte Verlärming über 59 dB(A) beträgt bei Flächen mit nationaler Bedeutung (Wertstufe 5) rd. 81 ha, bei Flächen mit landesweiter Bedeutung (Wertstufe 4) rd. 459 ha und bei Flächen mit regionaler Bedeutung (Wertstufe

3) rd. 1.746 ha. Die Summe der Belastungen in den Wertstufen 3 bis 5 beträgt rd. 2.286 ha.

Großvögel

Von der Westvariante ist ein Schwarzstorchbrutstandort betroffen, der sich im Gebiet am Osterberg, nordöstlich von Kirchgellersen, befindet. Der vermutete Brutplatz liegt in etwa 400 bis 500 m Entfernung zur Trassenvariante. Die potenziellen Nahrungsgebiete im Osterbachtal werden von der Trasse unmittelbar gequert. Es besteht somit ein hohes Risiko, dass dieser Brutstandort verloren gehen wird. Für einen weiteren Schwarzstorchbrutstandort im „Bornbusch“ südlich von Holdenstedt ergibt sich eine mögliche Beeinträchtigung. Der Standort liegt im Abstand von etwa 600 m neben der Trasse relativ geschützt im Wald. Nahrungsgebiete sind hier im Umfeld des Brutplatzes durch die Trassen nicht betroffen. Diese liegen östlich der Trasse im Bornbachtal, wobei aufgrund der grossen Aktionsräume der Schwarzstörche auch die Hardau-, die Bornbach und die Eisenbachaue weiter im Norden potenziell geeignet sind. Berücksichtigt man allerdings, dass der Brutplatz bereits jetzt in gleichem Abstand an der B 4 liegt, ergibt sich ebenfalls ein geringes Risiko des Verlustes dieses Brutstandortes.

Bei den betroffenen Kranichbrutstandorten ist vor allem ein Standort südöstlich von Wettenbostel im Tal des Oechtringer Baches hervorzuheben. Er liegt in weniger als 200 m Entfernung von der Trasse. Auch das Nahrungsgebiet wird stark beeinträchtigt, so dass ein Verlust des Brutplatzes anzunehmen ist.

Der Brutstandort im Bardowicker Bruch ist aufgrund der relativ großen Entfernung von 800 m zur Trasse gering betroffen. Zudem ist der Brutplatz aktuell nicht mehr bestätigt. Der Brutstandort im Bornbruchsmoor liegt in einem Abstand von etwa 500 m zur Trasse, wobei zwischen der Trasse und dem Brutplatz ein durchgängig trockener Wald liegt. Das Nahrungsgebiet liegt Trassen abgewandt im Bornbruchsmoor, so dass insgesamt allenfalls ein geringes Verlustrisiko dieses Brutstandort besteht.

Rastvögel

Eine hohe Beeinträchtigung von Rastvogelflächen (über 55 dB(A)) von lokaler bis landesweiter Bedeutung durch die Westvariante findet nach Aussagen der Gutachter nicht statt. Lediglich Flächen mit geringer Bedeutung (Wertstufe 1) werden in der Größenordnung von rd. 239 ha beeinträchtigt. So ist im nördlichen Abschnitt nur das Bornbachtal zwischen Radbruch und Bardowick betroffen. Im weiteren Verlauf werden überwiegend stärker bewaldete Bereiche gequert, die keine wesentliche Funktion für Rastvögel haben. Nordöstlich und östlich von Hankensbüttel werden zwei Bereiche tangiert, die als Rastplatz für Kiebitze und Kraniche sowie auch als Nahrungsgebiete für Kraniche aus dem Schweimker Moor und nach der Brutzeit eine Bedeutung erlangen. Der Teilbereich nordöstlich von Hankensbüttel wird im Abstand von mehr als 600 m von der Trasse tangiert.

Amphibien

Der anlage- und baubedingte Verlust von Amphibien-Lebensraum beträgt bei der Westvariante bei Gebieten von besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) 3,2 ha, bei Gebieten von allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) 20,4 ha und bei Gebieten von allgemeiner bis geringer Bedeutung (Wertstufe II) 45,3 ha, was einen Gesamtverlust von rd.69 ha bedeutet.

Bei den durch die Westvariante beeinträchtigten Amphibienflächen mit höherer Wertstufe handelt es sich um einen Knoblauchkrötennachweis am Betzendorfer Berg. Bei den Gebieten mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) handelt es sich um das Laubfroschvorkommen bei Masel (geringe Beeinträchtigung), um das Vorkommen des Kleinen Wasserfrosches nördlich von Steimke (hohe Beeinträchtigung) sowie um die Gebiete im Bereich des Scharfenbrücker Baches südwestlich von Wittingen und im Bornbruchsmoor.

Rotwild

Die Westvariante verläuft im Nordwesten auf langer Strecke durch wenig vorbelastete und - insbesondere mit den Wäldern rund um den Süsing - auch bedeutsame Rotwildeinstandgebiete. Hier werden neben den Verlusten von Rotwildeinstandsgebieten und den Beeinträchtigungen durch Lärm, visuelle Wirkungen und erhöhte Mortalität auch hohe Beeinträchtigungen durch Trennwirkungen aufgebaut. Die Räume östlich dieser Trassenführung - und damit insbesondere der Süsing - werden verinselt und den Kontakt mit den westlichen Kerngebieten und damit auch an Bedeutung verlieren.

Weiter südlich werden die ausgedehnten Wälder nördlich und südlich von Sprakensehl in enger Bündelung mit der B 4 gequert. Auch hier kommt es zu Beeinträchtigungen durch Flächenverluste, visuellen Wirkungen, Erhöhung der Verlärmpfung und vor allem durch eine Verstärkung der Trennwirkung, wobei die Vorbelastungen der B 4 mit zu berücksichtigen sind. Eine Autobahn wird mit den entsprechenden Sicherheitszäunen die Trennwirkungen verstärken. Hieraus resultieren weitere Verinselungen von Einstandsgebieten im Lüderbruch in den Wierener Bergen, die im Osten bereits durch den Elbeseitenkanal abgetrennt werden.

Mit der Westlage der A 39 wird zusätzlich zum Elbe-Seitenkanal eine zweite neue Barriere entstehen. Hierbei werden beide in West-Ost-Richtung verlaufenden Hauptwanderkorridore betroffen, sowohl die nördliche Achse zwischen Raubkammer/Munster über den Süsing und die Waldgürtel zwischen Melbeck, Bienenbüttel und Bad Bevensen in Richtung Gehrde als auch die im mittleren Abschnitt verlaufende Verbundachse zwischen Munster/Celle über die ausgedehnten Wälder zwischen Unterlüß und Eschede sowie zwischen Suderburg und Sprakensehl und weiter über die Wälder an den Wierener Bergen und dem Lüderbruch in Richtung des Einstandsgebietes in den Salzwedeler Raum.

Ostvariante (GP 1-46/2)

Tierlebensraumpotenzial

Die Verluste von Tierlebensraumpotenzial summieren sich bei der Vorzugsvariante auf insgesamt 253 ha. Davon sind rd. 0,5 ha der Wertstufe V (besondere Bedeutung), rd. 31 ha der Wertstufe IV (besondere bis allgemeine Bedeutung), rd. 47 ha der Wertstufe III (allgemeine Bedeutung) und rd. 174 ha der Wertstufe II (allgemeine bis geringe Bedeutung) betroffen.

Bei den Flächen mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) handelt es sich neben zahlreichen Feldgehölzen und Feldhecken in der Agrarlandschaft im allgemeinen um Erlenbestände, Feucht- und Nasswiesen und zum Teil auch um Waldbestände, die aufgrund ihres Alters und des historisch alten Waldcharakters ein höheres faunistisches Potenzial aufweisen.

Der Vorschlag „A“ verringert die Verluste der Vorzugsvariante in den höherwertigen Beständen der Wertstufe V und IV um 1,1 ha, erhöht aber den Flächenverlust bei der Wertstufe III um 4,2 und bei der Wertstufe II um 25,6 ha.

Der Vorschlag „F“ verringert ebenfalls die Verluste der Vorzugsvariante in den Wertstufen V um 0,2 ha und IV um 4,1 ha. Bei den Flächen allgemeiner bis geringer Bedeutung (Wertstufe II) erhöht sich der Verlust um 5,1 ha.

Vorschlag „D“ bringt wegen der nur kleinräumigen Verschiebung keine wesentlichen Veränderungen.

Variante „B“ ist bei den Verlusten von Flächen mit faunistischem Grundpotenzial mit insgesamt rd. 63 ha ungünstiger als die Vorzugsvariante einschließlich des optimierten Bereiches bei Bad Bodenteich mit insgesamt rd. 52 ha. Vor allem bei den Gebieten der Wertstufen IV bis V sind die Verluste der Vorzugsvariante mit rd. 3 ha gegenüber rd. 7 ha bei der Westvariante deutlich geringer. Betroffen sind hierbei vor allem Feuchthabitate in den Auenbereichen, insbesondere binsen- oder hochstaudenreiche Nasswiesen südwestlich von Schmölau im Niederungsbereich der Seehalsbeeke sowie südwestlich Hagen im Mühlenbachtal.

Variante „C“ quert ebenfalls die binsen- und hochstaudenreichen Nasswiesen südwestlich von Schmölau im Niederungsbereich der Seehalsbeeke und ist insgesamt ungünstiger als die Vorzugsvariante.

Die Verluste von höherwertigen Beständen der Wertstufen V und IV betragen bei der Ostvariante einschließlich der landesplanerisch optimierten Bereiche (Vorschläge „A“, „F“ und „D“) insgesamt rd. 31 ha gegenüber rd. 48 ha bei der Westvariante.

Durch die landesplanerisch festgestellte Trassenoptimierung im Bereich des Vogelmoores (Verlegung der Trasse westlich des vorhandenen Wirtschaftsweges) wird der Eingriff auf eine Fläche der Wertstufe V

(Heidegebiet östlich des Wirtschaftsweges) verringert bzw. vermieden. Der Forderung des Landkreises Gifhorn wird somit entsprochen.

Einer weiteren Forderung des Landkreises Gifhorn wird insofern entsprochen, als dass die Flächen mit erhöhtem Wert für das Tierlebensraumpotenzial im Bereich nördlich von Ehra (westlich „Bombarischer Berg“) geschont werden. Der besondere Wert dieses Gebietes liegt in seiner kleinteiligen Gliederung in trockene und feuchtere Wald-, Halboffenland- und Offenlandbiotope. Durch die landesplanerisch festgestellte Trassenoptimierung in diesem Bereich (östliche Verschiebung an das VW-Gelände) werden die geschützten Biotope in einem wesentlich größeren Abstand umfahren.

Brutvögel

Der Trassenverlauf der Vorzugsvariante führt zum anlage- und baubedingten Verlust von Brutvogellebensraumpotenzial von nationaler Bedeutung (Wertstufe 5) von rd. 5 ha, von landesweiter Bedeutung (Wertstufe 4) von rd. 132 ha und von Flächen von regionaler Bedeutung (Wertstufe 3) in Höhe von 307 ha, was einen Gesamtverlust an Flächen von regionaler bis nationaler Bedeutung von rd. 444 ha bedeutet.

Bei den Flächen von nationaler Bedeutung (Wertstufe 5), die im Verlauf der Vorzugsvariante gequert bzw. beeinträchtigt werden, handelt es sich um das Vierenbachtal östlich Wulfstorf (potenziell bedeutsam als Nahrungsgebiet für den Schwarzstorch, der nordwestlich des ESK beim Dieksbach brütet) und die reich strukturierten Feldfluren mit hohen Anteilen an Kiefernwaldrändern zwischen Wieren und Könau im Norden und Bad Bodenteich im Süden (sehr hoch bedeutsam für Ortolan und Heidelerche). Von beiden Trassenvarianten gleichermaßen betroffen (randlich) ist das Vogelmoor, das eine hohe Bedeutung u. a. für den Kranich und den Schwarzstorch hat.

Flächen von landesweiter Bedeutung (Wertstufe 4) sind betroffen: das Tal des Höhnken Baches nordwestlich von Altenmedingen (u. a. potenziell bedeutsam als Nahrungsgebiet für den im Reisenmoor brütenden Kranich), der Röbbelbach, Gollernbach und Klein Hesebecker Bach (gehölzreiche Auen u. a. bedeutsam als Nahrungsgebiet für Kraniche und für eine Vielzahl weiterer gefährdeter Arten), das Tal der Wipperau westlich Oetzen und Stöcken (ähnliche Bedeutung für auentypische Arten), der Pieperhöfer Graben und Klein Liederner Bach westlich Rätzlingen (neben der allgemein hohen Bedeutung für auentypische Arten auch potenziell als Nahrungsraum für den Kranich bedeutsam), der Wellendorfer Bach nordöstlich Emern und Esterau südöstlich Ostedt (u.a. Kranichbrutstandort und Nahrungsgebiet), sowie die Bodenteicher Seewiesen (ausgedehnte Grünlandniederung, neben Kormorankolonie u. a. für Wiesenbrüter bedeutsam).

Von beiden Trassenvarianten gleichermaßen betroffen sind das Bornbruchsmoor in Randlage (u. a. bedeutsam als Brutstandort für Kranich und als Nahrungsgebiet für Kranich und Weißstorch), die trockenen und zum Teil offenen Heidebereiche südlich vom Truppenübungsplatz Ehra-Lessien (hohe Bedeutung vor allem für Heide bewohnende Arten), der ebenfalls nördlich von Lessien gelegene ehemalige Moorstandort an den Ehraer Teichen und das Tal der Kleinen Aller östlich Tappenbeck (grünlanddominierte Aue, die u. a. auch

Bedeutung als Nahrungsgebiet für den in Brackstedt brütenden Weißstorch hat).

Im Verlauf der Vorzugsvariante verringert Vorschlag „A“ die Verluste in der Wertstufe 5 um 0,5 ha, erhöht diese allerdings in der Wertstufe 3 um 5,7 ha. Auch der Vorschlag „F“ bei Oetzen verändert die Bilanz der Ostvariante und erhöht die Verluste in der Wertstufe 4 um 5,7 ha und in der Wertstufe 3 um 3,7 ha.

Unter Berücksichtigung der Vorschläge „A“ und „F“ betragen die Verluste von potenziellem Brutvogellebensraum in den Wertstufen 3 bis 5 bei der Ostvariante somit insgesamt rd. 459 ha gegenüber 387 ha bei der Westvariante.

Die Beeinträchtigung von Brutvogellebensraumpotenzial durch betriebsbedingte Verlärzung über 59 dB(A) beträgt bei Flächen mit nationaler Bedeutung (Wertstufe 5) rd. 25 ha, bei Flächen mit landesweiter Bedeutung (Wertstufe 4) rd. 720 ha und bei Flächen mit regionaler Bedeutung (Wertstufe 3) rd. 1.659 ha. Die Summe der Belastungen in den Wertstufen 3 bis 5 beträgt rd. 2.403 ha.

Vorschlag „A“ erhöht die Verluste in der Wertstufe 5 um rd. 13 ha, Vorschlag „F“ die in der Wertstufe 4 um rd. 30 ha. Im Ergebnis führt die Ostvariante, einschließlich der Vorschläge „A“ und „F“, zu einer Verlärzung von rd. 38 ha (Wertstufe 5), rd. 750 ha in der Wertstufe 4 und rd. 1.659 ha in der Wertstufe 3. Vorschlag „D“ führt zu keiner Veränderung in den Bilanzierungen.

Die Verlärzung von Brutvogellebensraumpotenzial in Gebieten von nationaler Bedeutung (Wertstufe 5) findet im Zuge der Optimierung der Vorzugsvariante nicht mehr statt. Auch bei dem Vorschlag „B“ fällt diese ursprüngliche Verlärzung auf rd. 26 ha weg, da ein Beginn ab dem Gelenkpunkt 61 angenommen wird. Der Vorschlag „B“ schneidet in der Summe der belasteten Wertstufen 3 bis 5 um etwa 100 ha besser ab als die Vorzugsvariante in diesem Untervariantenvergleich.

Vorschlag „C“ verläuft durch potenziell landesweit bedeutsame Niederungsbereiche der Seehalsbeeke und deren Nebenbäche im ehemaligen Grenzbereich zwischen Schafwedel und Schmölau, was in dem Vergleich mit der Vorzugsvariante keine Vorteile bringt.

Die Summe der Belastungen in den Wertstufen 3 bis 5 beträgt bei der Ostvariante 2.446 ha gegenüber 2.286 ha bei der Westvariante.

Im Bereich des Vogelmoores wird die Vorzugstrasse sehr dicht an dieser Fläche von nationaler Bedeutung (Wertstufe 5, FFH-Gebiet) entlang geführt. Sie verläuft östlich des das Vogelmoorgebiet erschließenden Wirtschaftsweges. Zur Verminderung der Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes fordert der Landkreis Gifhorn neben anderen Beteiligten eine Verschiebung der Trasse auf die Westseite des vorhandenen Wirtschaftsweges. Dadurch bleibt die bestehende Erschließung der störungsempfindlichen Flächen östlich des Wirtschaftsweges in bisheriger Art und Weise erhalten. Auch die neue Abgrenzung des Naturschutzgebietes wird

dadurch nicht berührt. Dieser Forderung wird nachgekommen und dem Vorhabenträger aufgegeben, die landesplanerisch festgestellte Trassenoptimierung durchzuführen.

Großvögel

Die Vorzugsvariante führt, wie die Westvariante, an dem oben beschriebenen Kranichbrutplatz im Bornbruchsmoor vorbei. Ein weiterer Brutstandort des Kranichs liegt zwischen Klein und Groß Hesebeck. Dieser Standort liegt in etwa 800 m Entfernung knapp außerhalb des 50 dB(A)-Verlärzungsbandes. Da der Standort in relativ offener Landschaft zur Trasse liegt, ist zumindest ein geringes Risiko des Verlustes des Standortes nicht auszuschließen, wobei die potenziellen Nahrungsräume vermutlich nur in sehr geringem Umfang betroffen werden. Des weiteren wird der im Rahmen der Brutvogelkartierung entdeckte Brutverdachtstandort eines Uhus im Bereich von „Karlsgrün“ durch die Vorzugsvariante betroffen. Er liegt von der Vorzugsvariante etwa 450 m entfernt.

Vorschlag „A“ verlässt potenziell geeignete Nahrungsflächen für den Schwarzstorch, wobei der Brutstandort in einem größeren Abstand zur Trasse, jenseits des Elbe-Seitenkanals am Dieksbach liegt.

Der Vorschlag „F“ führt in etwa 850 m Entfernung am Kranichbrutstandort in der „Wohldheide“ vorbei. Der Brutstandort wird allerdings durch Waldbestände von der Trasse abgeschirmt, so dass das Risiko einer vollständigen Aufgabe des Brutplatzes aufgrund der Entfernung und der Nichteinsehbarkeit nach Ansicht der Gutachter nicht gegeben ist. Der Brutverdachtstandort eines Uhus im Bereich von „Karlsgrün“ geht verloren.

Vorschlag „D“ führt zu keinen Veränderungen.

Die Vorschläge „B“ und „C“ queren ein Nahrungsgebiet des Weißstorchs westlich von Schmölau.

Rastvögel

Die Vorzugsvariante beeinträchtigt Rastvogelflächen von regionaler Bedeutung (Wertstufe 3) auf rd. 216 ha und rd. 254 ha Flächen von geringer Bedeutung (Wertstufe 1), was insgesamt eine Fläche von rd. 470 ha ergibt.

Zu den Flächen mit geringer Bedeutung gehören u.a. die Flächen nordöstlich von Bokendorf, die in geringem Umfang durch Verlärzung betroffen sind. Die Trasse hat von diesen Flächen eine Entfernung von etwa 500 m bis 600 m. Ferner werden die Bodenteicher Seewiesen (randlich), und die Wipperau bei Oetzen gequert. Die Seewiesen haben aufgrund eines einmaligen Nachweises von etwa 450 Kiebitzen eine geringe Bedeutung als Rastgebiet. Eine weitere Fläche von geringer Bedeutung südöstlich von Altenmedingen liegt im Abstand von etwa 100 m bis 400 m zur Trasse und wird durch Verlärzung betroffen.

Zu den von der Vorzugsvariante gequerten Rastflächen mit regionaler Bedeutung zählen u. a. die Jarlitzer Feldflur zwischen Molzen, Stöcken und

Rätzlingen (Rastplatz für Gänse). Hier sind vergleichsweise hohe Beeinträchtigungen zu erwarten. Auch der südlich von Stöcken liegende Wasserspeicher, der als Rastplatz für Wasservögel von landesweiter Bedeutung einzustufen ist, wird in etwa 300 bis 500 m Entfernung tangiert. Aufgrund der Abgrenzung des Wasserspeichers mit einem hohen Damm, der sowohl visuellen Schutz als auch Lärmschutz bietet, und der Entfernung der Trasse sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen jedoch als gering einzuschätzen.

Rastvogelflächen sind von den Vorschlägen „A“, „D“ und „F“ nicht betroffen.

Bei der Betroffenheit von Rastvogelflächen ist die Vorzugsvariante günstiger einzustufen, da sie keine Gebiete von landesweiter und regionaler Bedeutung über 55 dB(A) verlärmst gegenüber 5 ha landesweit bedeutsamer Flächen durch den Vorschlag „B“. Während der Vorschlag „B“ keine Flächen von regionaler bis geringer Bedeutung beeinträchtigt, sind dies bei der Vorzugsvariante rd. 114 ha. Hierbei handelt es sich vor allem um die Bodenteicher Seewiesen, einem Gebiet mit geringer Bedeutung als Rastplatz.

Vorschlag „C“ bringt keine deutlichen Vorteile hinsichtlich der Rastvogelflächen.

Im Vergleich der Varianten wird deutlich, dass die Ostvariante bezüglich der Beeinträchtigung von Rastvogelflächen deutlich schlechter abschneidet. Während sie Flächen von regionaler Bedeutung (Wertstufe 3) auf rd. 216 ha beeinträchtigt, verursacht die Westvariante in dieser Kategorie keine Beeinträchtigungen. Die Westvariante beeinträchtigt nur Rastvogelflächen von geringer Bedeutung (Wertstufe 1) in einer Größenordnung von rd. 239 ha gegenüber rd. 254 ha bei der Ostvariante.

Amphibien

Der anlage- und baubedingte Verlust von Amphibien-Lebensraum beträgt bei der Vorzugsvariante bei Gebieten von besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) 2,8 ha, bei Gebieten von allgemeiner Bedeutung (Wertstufe III) 18,3 ha und bei Gebieten von allgemeiner bis geringer Bedeutung (Wertstufe II) 59 ha, was einen Gesamtverlust von rd. 80 ha bedeutet.

Die Vorzugsvariante führt relativ nah an die für Amphibienpopulationen wertvollen Räume zwischen Seckendorf, Drögennottorf, Strothe, Almstorf, Höver und Oetzendorf und den Raum bei Langenbrügge heran bzw. durch sie hindurch. Das Gebiet bei Seckendorf mit mehreren Laichgewässern von besonderer bis allgemeiner Bedeutung für Laubfrosch, Knoblauchkröte und Moorfrosch wird unmittelbar gequert, was hohe Beeinträchtigungen erwarten lässt. Das Laubfrosch-, Kammmolch- und Bergmolchgebiet zwischen Höver und Weste wird zwar randlich in größerem Abstand umfahren, die Beeinträchtigungen im Gebiet sind damit gering. Es werden jedoch großräumige Vernetzungsbeziehungen zum Gebiet südlich von Oetzendorf gequert. Ähnlich verhält es sich mit dem Gebiet bei Langenbrügge, das zwar von der Vorzugsvariante in größerem Abstand westlich umfahren wird, aber dennoch sowohl im Gebiet, als auch Trennwirkungen von großräumigen Verbundbeziehungen in benachbarte Räume verursacht.

Darüber hinaus werden von der Vorzugsvariante die Gebiete mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Wertstufe IV) betroffen: südlich Barendorf (u. a. Laubfrosch, hohe Beeinträchtigung), Pieperhöfer Teiche (u. a. Laubfrosch, geringe Beeinträchtigung), Scharfenbrücker Bach südwestlich von Wittingen (u. a. kleiner Wasserfrosch, hohe Beeinträchtigungen), Bornbruchsmoor (u. a. Laubfrosch und Moorfrosch, mittlere Beeinträchtigungen).

Vorschlag „A“ verschont das Laubfroschvorkommen südlich von Barendorf und das Gewässer der Wertstufe II westlich von Vastorf, was den Verlust von Amphibien-Landlebensraum der Wertstufe IV um 0,3 ha verringert. Generell sind die relativ strukturarmen Kiefernwälder, die von der „Kanaltrasse“ betroffen sind, für Amphibien wenig geeignete Lebensräume.

Durch den Vorschlag „F“ verringert sich im Bereich des Laubfrosch-, Kammmolch- und Bergmolchgebietes zwischen Höver und Weste der Abstand zum nächstgelegenen Laichgewässer von 700 m auf etwa 300 m, womit die Beeinträchtigungen dieses Gebietes steigen. Die Beeinträchtigungen der großräumigen Vernetzungsbeziehungen zum Gebiet südlich von Oetzendorf werden aber durch den vergrößerten Abstand der Autobahntrasse verringert.

Vorschlag „D“ nähert sich einem Amphibienlebensraum von besonderer bis allgemeiner Bedeutung (Laichgewässer, Wertstufe IV) zwischen Abbendorf und Langenbrügge bis auf rd. 400 m, bleibt aber von dem größeren Amphibien-Lebensraum bei Langenbrügge etwa 800 m entfernt.

Bezüglich der Beeinträchtigungen von Amphibien ist der Vorschlag „B“ ungünstiger einzustufen. Der Vorschlag beeinträchtigt mit acht Gebieten, davon fünf mit allgemeiner bis besonderer Bedeutung, weitaus mehr als die Vorzugsvariante. Bei diesen Gebieten handelt es sich um eines südlich Kattien (Laubfrosch) und um das Langenbrügger Moor (Laubfrosch, Kammmolch, Moorfrosch, Knoblauchkröte u. a.), die Iseniederung westlich von Lüben (Laubfrosch), das Gebiet nördlich von Suderwittingen (Laubfrosch) und wiederum das Bornbruchsmoor.

Bei den anlage- und baubedingten Verlusten von Amphibien-Lebensräumen in den Wertstufen IV und III liegen die beiden Hauptvarianten nahezu gleich. Lediglich bei den Gebieten von allgemeiner bis geringer Bedeutung (Wertstufe II) liegt die Westvariante mit 45,3 ha deutlich unter den Verlusten der Ostvariante mit 59 ha, was sich auch auf den Gesamtverlust mit 69 ha zu 80 ha auswirkt.

Durch die landesplanerisch festgestellte Trassenoptimierung im Bereich des Vogelmoores (Verlegung der Trasse westlich des vorhandenen Wirtschaftsweges) wird der Eingriff auf wertvolle Gebiete östlich des Wirtschaftsweges verringert bzw. vermieden. Gleichzeitig fordert der Landkreis Gifhorn die Schonung einer Fläche von höchster Bedeutung für den Naturschutz in diesem Bereich. Es handelt sich um eine Bodenabbaufäche als Amphibien-Lebensraum von hohem Wert.

Rotwild

Wie bei der Westvariante werden durch die Vorzugsvariante ebenfalls zwei in West-Ost-Richtung verlaufende Hauptwanderkorridore gequert. Die Vorzugsvariante verläuft durch Räume, die als Rotwildeinstandsgebiet eine geringere Bedeutung als die im Verlauf der Westvariante haben. Bei der Querung der anzunehmenden Hauptwanderachse zwischen den Kernbereichen im Süsing und in der Gehrde ist zu berücksichtigen, dass der Elbe-Seitenkanal bereits eine hohe Trennwirkung aufbaut. In den Bereichen der Parallelführung der Autobahn mit dem Elbe-Seitenkanal wird aber eine neue Verinselung von Einstandsgebieten weitgehend vermieden. Im Bereich der VW-Teststrecke kommt es bei beiden Varianten gleichermaßen zu Trennwirkungen von eher kleinräumigen Rotwildwechseln zwischen Emmer Holz und Haselbuch nördlich der Teststrecke sowie zwischen Großem Moor und Bickelsteiner Heide südlich der Teststrecke.

Der Vorschlag „A“ verhindert eine neue großflächige Verinselung des Einstandsgebietes bei Wendisch Evern und vermeidet eine neue Barrierewirkung. Der Vorschlag „F“ schneidet bei „Karlsgrün“ an dem östlichen Rand eines großen Rotwildeinstandsgebietes eine sehr kleine Fläche ab. Vorschlag „D“ bringt keine Veränderungen.

Der Vorschlag „B“ verursacht, ebenso wie die Vorzugsvariante, hohe Trennwirkungen des übergeordneten Wanderkorridors zwischen Lüder Bruch / Wierener Berge und den Waldbeständen im Altmarkkreis Salzwedel sowie weiter im Süden im Bereich des untergeordneten Wildwechsels aus dem südlich von Hankensbüttel gelegenen Emmer Holz in östliche Richtung in das Waldgebiet Malloh / Bickelsteiner Heide. Der Vorschlag „B“ verläuft aber im nördlichen und mittleren Abschnitt durch weitgehend unbelastete Räume entlang des ehemaligen Grenzstreifens und quert hier nördlich Schafwedel auch anzunehmende Rotwildeinstandsflächen. Die Vorzugsvariante schneidet das Rotwildeinstandsgebiet nur randlich und vermindert durch die teilweise Bündelung mit dem Elbe-Seitenkanal die erneute Trennwirkung.

Vorschlag „C“ vergrößert die Zerschneidung des Wildeinstandsgebietes und verursacht eine deutliche Trennwirkung am östlichen Rand des großen Rotwildeinstandgebietes entlang des ehemaligen Grenzstreifens.

Die Niedersächsischen Forstämter weisen zwar auf die nur unzureichend bekannte Datenlage bezüglich der Wanderwege des Rotwildes hin, nennen aber als Hauptdurchzugsgebiete des Rotwildes in Ost-Westrichtung Bereiche nördlich des VW-Versuchgeländes. Von weiteren Beteiligten (u. a. SG Bodenteich und verschiedene Jagdverbände) werden weitere Hauptwandergebiete zwischen Altenmedingen und Emmendorf sowie Breitenhees und Sprakensehl genannt. Zur Eingriffsminderung werden vom NLWKN und anderen Beteiligten geeignete Querungsbauwerke im Bereich der traditionellen Wanderrouten gefordert, deren Lage und Anzahl aber erst im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren eingehend zu untersuchen sind. Siehe hierzu die entsprechende Maßgabe zum Aspekt Naturschutz (Kapitel 1.2.3).

Vergleicht man die beiden Hauptvarianten unter dem Aspekt des Schutzwertes Tiere, so hat die Westvariante mit 48 ha gegenüber 31 ha geringfügig höhere Verluste von Tierlebensraumpotenzial der Wertstufen V und IV zu verzeichnen, liegt aber bei den Verlusten von Brutvogellebensraumpotenzial der Wertstufen 3 bis 5 mit 387 ha gegenüber 459 ha unterhalb der Gesamtverluste der Ostvariante.

Bei der Beeinträchtigung von Brutvogellebensraum durch Verlärming ergeben sich folgende Unterschiede: So verlärmst die Ostvariante Flächen von nationaler Bedeutung mit 39 ha nur halb so hoch wie die Westvariante (81 ha), verlärmst aber bei den Flächen mit landesweiter Bedeutung mit 750 ha gegenüber rd. 460 ha bei der Westvariante zwei Drittel mehr. Bei der Beeinträchtigung von Rastvogelflächen ist die Gesamtbelastung durch die Ostvariante mit rd. 470 ha gegenüber 240 ha der Westvariante deutlich höher.

Bei der Beeinträchtigung von Amphibien-Lebensräumen der Wertstufen IV und V liegen beide Hauptvarianten mit Werten zwischen 23 ha (West) und 21 ha (Ost) annähernd gleich hoch. Die Westvariante ist aber durch die Beeinträchtigung von doppelt so vielen Amphibiengebieten durch Zerschneidung und Verinselung deutlich ungünstiger als die Ostvariante. Bei der Beeinträchtigung des Rotwildes ist der Ostvariante der Vorzug zu geben.

B 190 n

Alle Varianten greifen mehr oder weniger erheblich in das Schutzwert Tiere ein.

In Bezug auf das Schutzwert Tiere ist Variante B 190 n/4 die günstigste. Sie quert nur wenige sensible Bereiche und liegt im ersten Abschnitt auf der Trasse der bestehenden B 244.

Alle anderen Varianten weisen nur geringe Unterschiede auf und erfahren über alle Teilespekte der faunistischen Grundbewertung, der Brut- und Rastvögel, der Amphibien und für Rotwild eine mehr oder weniger einheitlich ungünstige Bewertung. Variante B 190 n/5 ist wegen der relativ günstigen Situation in Bezug auf Beeinträchtigung der Rastvögel und des Rotwildes als etwas günstiger einzustufen.

Gesamtbewertung

Aufgrund der sehr erheblichen negativen Auswirkungen des Vorhabens auf faunistische Belange wird die Bedeutung des Vorhabens für diese Belange als hoch eingestuft.

Aufgrund der insgesamt hohen Beeinträchtigung des Schutzwertes Tiere durch beide Hauptvarianten, durch die unterschiedlich hohen Betroffenheiten bei verschiedenen Teilespekten und unter Berücksichtigung der möglichen Varianten der B 190 n werden West- und Ostvariante als gleichermaßen ungünstig in Bezug ihrer Wirkungen auf das Schutzwert Tiere bewertet.

4.5 Schutzgut Boden

4.5.1 Darstellung der Auswirkungen

Die gravierendsten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ergeben sich anlagebedingt durch den Flächenverbrauch. Dabei gehen im Bereich der Fahrbahnen und der Standstreifen sämtliche Bodenfunktionen dauerhaft verloren. Erheblich beeinträchtigt werden die Bodenfunktionen im Bereich von Dammbauwerken oder Seitengräben. Baubedingt kommt es temporär zur Flächeninanspruchnahme durch den Arbeitsstreifen von 10 m beidseitig der Trasse, der in empfindlichen Bereichen auf 5 m reduziert wird. Diese temporären Beeinträchtigungen können jedoch insbesondere im Bereich von grundwassergeprägten und verdichtungsempfindlichen Böden zu längerfristigen Störungen führen. Aufschüttungen und Abgrabungen beanspruchen den gewachsenen Boden und verändern die Oberflächenform. Während des Baubetriebes kann es zu Bodenverdichtungen kommen, unter Umständen auch zu Verunreinigungen des Bodens durch Schadstoffimmissionen (Abtropfverluste, Schadgase, Stäube etc.).

Eingriffe in das Bodenprofil bzw. Bodengefüge sowie in die Bodenchemie wirken sich auch auf den Bodenwasserhaushalt aus. Dabei sind Wechselwirkungen mit dem Wasserhaushalt und Tier- und Pflanzenlebensräumen möglich.

Die betriebsbedingten Auswirkungen einer Straße bestehen in erster Linie aus dem Eintrag von Schadstoffen in die Böden entlang der Trasse. Die Hauptbelastung der Böden entlang von Straßen sind, nach dem nahezu vollständigen Wegfall bleihaltiger Kraftstoffe, Zink, Kupfer und Cadmium, wobei die Beeinträchtigungen von Böden nach dem derzeitigen Erkenntnisstand auf 10 m beiderseits der Straße beschränkt.

Weil die Spritzwasserzone mit dem erhöhten Schadstoffeintrag vollständig innerhalb des Arbeitsstreifens (je 10 m) bzw. im Böschungsbereich liegt, werden diese Flächen mit vollständigem Funktionsverlust für den Boden gewertet.

Außerhalb der 10-m-Zone erfolgt der Schadstoffeintrag ausschließlich über trockene Deposition. Die Schadstoffeinträge nehmen hier deutlich ab. Es sind zwar Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen zu erwarten, sie bleiben aber unterhalb der Vorsorgewerte.

4.5.2 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Vergleich der Korridore vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Mit Blick auf den Verlust von natürlichen Bodenfunktionen werden durch die Variante 1-18/1 rd. 144,3 ha versiegelt und rd. 263,0 ha überprägt. Im Gegensatz dazu erfolgt im Zuge der Variante 1-18/2 eine Neuversiegelung von rd. 91,2 ha und etwa 159,5 ha werden neu überprägt. Diese Differenz ergibt sich unter anderem aus der kürzeren Trassenlänge und daraus, dass

bei der Variante GP 1-18/2 auf einer Strecke von ca. 11,3 km die vorhandene A 250 und die B 4 genutzt bzw. ausgebaut werden.

Die Variante 1-18/1 beansprucht auf einer Fläche von etwa 47,1 ha Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion. Dieser Wert liegt deutlich höher als bei vergleichsweise ähnlich langen Trassenstrecken, weil die Variante 1-18/1 mit dem Abschnitt 527 einen relativ großen zusammenhängenden Bereich mit Böden dieser Funktion zwischen Wessenstedt und Emmendorf durchquert. Dagegen beträgt bei der Variante 1-18/2 diese Fläche nur 3,0 ha.

Auch bei den Verlusten von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial feuchter Standorte mit 2,6 ha (Variante 1-18/1) und 3,5 ha (1-18/2) und bei den Verlusten von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte mit 102,4 ha (Variante 1-18/1) zu 81,8 ha (1-18/2) ist der Unterschied zwischen den Varianten zum Teil erheblich.

Dieser deutliche Unterschied zeigt sich auch bei den Verlusten von Böden mit einer besonderen Bedeutung als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte. Hier werden durch die Variante 1-18/1 mit 15,6 ha zu 3,5 ha bei der Variante 1-18/2 erheblich mehr Flächen beansprucht. Hier sind vor allem Plaggen westlich und südwestlich von Betzendorf durch die Abschnitte 583 und 585 betroffen.

In dem bereits durchgeführten Untervariantenvergleich 7-50 wurden die Varianten 7-50/1 (Vorschlag „A“) und die Variante 7-50/2 (Vorzugsvariante) miteinander verglichen. Der Vorschlag „A“ als landesplanerische Trassenoptimierung erhöht den Verlust von Böden durch Versiegelung um 0,4 und durch Überprägung um 1,4 ha. Bei Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion mit jeweils 0,5 ha Verlust ergeben sich keine Veränderungen.

Vorschlag „A“ verringert dagegen bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Strandorte den Verlust um 10,3 ha.

Vorschlag „F“, bereits im Untervariantenvergleich GP 12-17 überprüft und als landesplanerische Trassenoptimierung akzeptiert, erhöht den Verlust von Böden durch Versiegelung um 1,0 ha und durch Überprägung durch 0,6 ha. Vorschlag „F“ verringert den Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte um 0,3 ha. Auch bei den Böden mit besonderer Bedeutung für die Ertragsfunktion verringert sich der Verlust um 2,5 ha.

Vergleicht man die Varianten bis zum gemeinsamen Gelenkpunkt 18, so zeichnet sich aufgrund der eindeutigen Unterschiede hinsichtlich der Versiegelung und Überprägung von natürlichen Bodenfunktionen ein deutlicher Vorteil für die Variante 1-18/2 ab. So versiegelt die Variante 1-18/1 eine Fläche von rd. 144 ha und überprägt eine Fläche von 263 ha (Gesamtfläche von rd. 407 ha). Dem gegenüber versiegelt die Variante 1-18/2

unter Berücksichtigung der o.g. landesplanerischen Optimierungen rd. 93 ha und überprägt rd. 162 ha (Gesamtfläche rd. 255 ha).

Sehr deutlich ist auch der Unterschied bei der Beanspruchung von Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion. Hier stehen dem Flächenverlust bei der Westvariante mit etwa 47 ha nur 0,5 ha bei der Ostvariante gegenüber.

Bis auf den Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial feuchter Standorte (2,6 zu 3,5 ha) schneidet die Variante GP 1-18/1 im Teilvariantenvergleich 1-18 in allen Punkten ungünstiger ab. Deshalb wird die Variante GP 1-18/2 (Ostvariante) unter dem Aspekt Bodenschutz aus raumordnerischer Sicht bevorzugt. Die UVS kommt im Teilvariantenvergleich GP 1-18 zum Schutzwert Boden zu dem gleichen Ergebnis.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1- 46:

Westvariante (GP 1-46/1)

Im Verlauf der Hauptvariante 1-46/1 werden durch die Autobahntrasse Böden im Umfang von 279,6 ha versiegelt und 482,3 ha überprägt, was einen Gesamtverlust von 761,9 ha ergibt.

Bei den Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion beansprucht die Westvariante 25,5 ha vor allem im Bereich des Abschnittes 528 (westlich Hanstedt und Ebendorf), des Abschnittes 548 (nordöstlich Masel), des Abschnitts 539 (nördlich Sprakensehl) und des Abschnitts 555 (südwestlich Wittingens).

Bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte kommt es im Verlauf der Westvariante zu einem Verlust von rd. 123 ha. Dies erfolgt vor allem in den Bereichen von Mechtersen bis Südergellersen (Abschnitt 501), von Drögennindorf (Abschnitt 583), zwischen Tellmer und Arendorf (Abschnitt 585), bei Hanstedt und Schwienau (Abschnitt 528), im Bereich von Holdenstedt (Abschnitt 530) und auf großer Länge zwischen Knesebeck und Lessien im Abschnitt 561.

Bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial feuchter Standorte betragen die Verluste 7,9 ha und bei Böden mit besonderer Bedeutung als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte rd. 21 ha. Hier sind vor allem Plaggenesche zwischen Betzendorf und Tellmer in den Abschnitten 583 und 585 zu nennen.

Ostvariante (GP 1-46/2)

Bei der Betrachtung der Ostvariante werden die Abschnitte 586 im Bereich der Stadt Lüneburg und 497 im Bereich der Seewiesen berücksichtigt.

Der Verlust von Böden durch Versiegelung und Überprägung beträgt bei der Ostvariante rd. 247 ha bzw. 400 ha, womit der Gesamtverlust 647 ha beträgt.

Bei den Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion gibt es Verluste von insgesamt 6,3 ha in den Abschnitten 519 (nördlich von Oetzen) und ebenfalls im Abschnitt 555 (südwestlich von Wittingen).

Bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte summieren sich die Verluste durch die Ostvariante auf rd. 130 ha. Diese erfolgen hauptsächlich in den Bereichen nördlich und östlich von Wendisch Evern (Abschnitt 509), zwischen Barendorf und Vastorf (Abschnitte 578 und 510), westlich von Altenmedingen (Abschnitt 581), westlich von Römstedt (Abschnitt 515), zwischen Oetzendorf und Oetzen (Abschnitte 519 und 525) und auf großer Länge auf dem gemeinsamen Abschnitt zwischen Knesebeck und Lessien im Abschnitt 561.

Sowohl von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial feuchter Standorte, als auch von Böden mit besonderer Bedeutung als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte gehen jeweils etwa 6,7 ha verloren.

Der Vorschlag „A“ erhöht den Verlust von Böden durch Versiegelung um 0,4 ha und durch Überprägung um 1,4 ha, reduziert dagegen bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Strandorte den Verlust um 10,3 ha.

Vorschlag „F“, bereits im Untervariantenvergleich GP 12-17 überprüft und im Raumordnungsverfahren als landesplanerische Trassenoptimierung akzeptiert, erhöht den Verlust von Böden durch Versiegelung um 1,0 ha und durch Überprägung durch 0,6 ha. Vorschlag „F“ verringert den Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte um 0,3 ha. Auch bei den Böden mit besonderer Bedeutung für die Ertragsfunktion verringert sich der Verlust um 2,5 ha.

Der (Vorschlag „D“) nimmt auf großer Länge den Verlauf der optimierten Vorzugsvariante (Abschnitt 497) auf. Die landesplanerisch akzeptierte Trassenoptimierung im Raum Lüder ist insgesamt etwa 100 m kürzer als die nahezu parallel verlaufende Vorzugsvariante. Die Unterschiede hinsichtlich des Aspektes Bodenschutz sind dementsprechend so gering, dass sie nicht entscheidungsrelevant sind.

Der Vorschlag „B“ ist mit rd. 27,2 km Streckenlänge etwa 1,1 km kürzer als die Vorzugsvariante. Bei der Überprägung natürlicher Bodenfunktionen liegt der Vorschlag „B“ mit 107,7 ha rd. 4,5 ha über der Vorzugsvariante. Bei dem Verlust von Böden durch Versiegelung und bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotenzial trockener Standorte gibt es keine relevanten Unterschiede zwischen den betrachteten Varianten. Der Vorschlag „B“ hat einen geringeren Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung für die Ertragsfunktion (3,4 ha zu 4,1 ha).

Der Vorschlag „C“, wegen des EU-Vogelschutzgebietes vom Gelenkpunkt 61 ausgehend betrachtet, ist bis zum vergleichbaren Treffpunkt mit dem Abschnitt 546 etwa 2,2 km länger als die optimierte Vorzugsvariante (plus 20 %), wodurch die Auswirkungen auf die Belange des Bodenschutzes entsprechend größer ausfallen.

Beim Vergleich der Hauptvarianten zeichnet sich ein deutlicher Vorteil der Ostvariante (GP 1-46/2) hinsichtlich der Versiegelung und Überprägung natürlicher Böden ab. Ebenfalls ein sehr deutlicher Unterschied zeigt sich bei den Böden mit besonderer Bedeutung für die Ertragsfunktion, bei der die Westvariante 25,5 ha beansprucht, gegenüber rd. 4 ha durch die Ostvariante. In einem ähnlichen Verhältnis steht der Unterschied zwischen den Varianten bei den Verlusten von Böden mit besonderer Bedeutung als Archiv der Kultur- und Naturgeschichte (rd. 21 ha zu rd. 7 ha). Allein bei den Böden mit besonderer Bedeutung für das Biotopentwicklungspotential trockener Strandorte liegen die Verluste bei beiden Hauptvarianten mit rd. 123 ha (Westvariante) zu rd. 120 ha (Ostvariante) annähernd gleich hoch.

Die raumordnerischen Ziele hinsichtlich der Verminderung stofflicher Belastungen der Böden, der Schonung von Böden mit geringer Filter- und Pufferkapazität, die Beschränkung der Flächeninanspruchnahme auf das unvermeidbare Maß sind durch die Wahl der Trasse mit der geringsten Neubaustrecke erfüllt. Durch die Wahl der Ostvariante werden Böden mit einer hohen natürlichen Ertragsfunktion in deutlich geringerem Ausmaß beansprucht. So erfüllt die Variante GP 1-46/2 die Forderungen des RROP des Landkreises Uelzen bezüglich der Schonung von Böden mit hoher natürlicher Ertragsfähigkeit im Bereich des Uelzener Beckens.

B 190 n

In den Variantenvergleich ist neben dem Verlust von Böden durch Versiegelung und Überprägung und den Verlust von Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion auch der Verlust von historischen Wäldern einzubeziehen, da diese als Bodenarchiv zu betrachten sind.

Alle Varianten nehmen in erheblichem Umfang Fläche und damit Boden in Anspruch. Die Spannweite geht dabei von rd. 76 ha bei Variante B 190 n/4 bis zu rd. 90 ha bei Variante B 190 n/2. Keine Variante kann deshalb eindeutig als günstig bezeichnet werden. Variante B 190 n/2 nimmt darüber hinaus Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion und historisch alte Waldstandorte in Anspruch. Sie ist deshalb die ungünstigste Variante. Variante B 190 n/4 nimmt zwar ebenfalls Böden mit besonderer Bedeutung und historisch alte Wälder in Anspruch. Wegen ihrer erheblich geringeren Gesamtinanspruchnahme von Boden (rd. 76 ha) ist sie als relativ günstigste Variante zu bewerten.

Die drei verbleibenden Varianten sind in etwa als gleichwertig zu betrachten und zwischen den beiden anderen Varianten einzuordnen. Zugunsten von Variante B 190 n/1 ist dabei im Vergleich zu B 190 n/2 trotz der hohen Inanspruchnahme von alten Waldstandorten die insgesamt noch rd. 5 ha geringere Inanspruchnahme von Boden durch Versiegelung und keine Inanspruchnahme von Böden mit besonderer Bedeutung zu veranschlagen.

Gesamtbewertung

Das Vorhaben hat wegen seiner erheblichen direkten Bodeninanspruchnahme und seiner erheblichen Bodenbeeinflussung hohe Bedeutung für das Schutzgut Boden.

Aufgrund der erheblich größeren Länge und der Durchquerung von größeren Bereichen mit wertvollen Böden sind die Inanspruchnahme und die negativen Auswirkungen auf den Boden durch die Westvariante (zusammen mit Teilvariante B 190 n/5.1) als erheblich größer zu veranschlagen, als durch die Ostvariante der A 39 zusammen mit der Hauptvariante B 190 n/4.

4.6 Schutzgut Wasser

4.6.1 Darstellung der Auswirkungen

Grundwasser und Trinkwassergewinnung

Ein bau- oder anlagenbedingter Stau oder eine Absenkung des Grundwassers kann zu Veränderungen des Grundwasserstandes und der Grundwasserdynamik führen. Die Freilegung des Grundwassers durch Oberbodenabtrag kann, neben der Gefahr des Schadstoffeintrags durch Abwasser oder Unfälle, zu Veränderungen der Grundwasserqualität führen.

Beim baubedingten Anschneiden von grundwasserführenden Schichten in Einschnitts- oder Hanganschnittslagen kann es zu Grundwasseraustritten kommen. Dies kann zu Veränderungen des Grundwasserstandes bzw. der Grundwasserdynamik führen. Eine anlagenbedingte dauerhafte Versiegelung von Infiltrationsflächen mit einhergehender Erhöhung des Oberflächenabflusses führt zu einer Verringerung der Grundwasserneubildungsrate. Ein bau- bzw. anlagenbedingter Grundwasserstau bzw. eine -absenkung führt zu Veränderungen des Grundwasserstandes bzw. der Grundwasserdynamik.

Durch Bodenabtrag (bau- und anlagenbedingt) kann die Filterwirkung von Niederschlagswasser gemindert werden. Bei Durchquerung von Wasserschutzgebieten kann die Trinkwassergewinnung beeinträchtigt werden.

Während der Betriebsphase sind Beeinträchtigungen des Grund- bzw. Trinkwassers durch Schadstoffemissionen (Abrieb, Tausalz) möglich. Hinzu kommen potentielle Beeinträchtigungen des Grund- bzw. Trinkwassers durch Unfälle während der Betriebsphase.

Oberflächenwasser

Während des Baus der Autobahntrasse können Staub- und Schadstoffemissionen durch Fahrzeuge und Maschinen zu einem Eintrag von Sedimenten und Schadstoffen in Oberflächengewässer und somit zu Beeinträchtigung der Gewässergüte von Fließ- und Stillgewässern führen.

Vorhabenbedingt kann es zu Verfüllungen von Stillgewässern kommen, die baubedingt nur zeitweise, anlagebedingt aber dauerhaft zum Verlust von Stillgewässern führen würden.

Es kann bau- und anlagebedingt zu einem Aufstau von Fließgewässern kommen, der zu einer zeitweisen bzw. dauerhaften Änderung des Wasserstandes von Fließ- und Stillgewässern führt.

Eine eventuell notwendige Verrohrung oder Verlegung von Fließgewässern führt zur Beeinträchtigung von Fließgewässern. Baubedingt wären die Beeinträchtigungen nur zeitweise, anlagenbedingt dagegen dauerhaft.

Anlagebedingt kann die Absenkung des Grundwasserspiegels oder die Versiegelung der Infiltrationsfläche eine Veränderung des Wasserstandes oder der Abflussmenge angrenzender Oberflächengewässer zur Folge haben.

4.6.2 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Vergleich der Korridore vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Grundwasser

Im Verlauf der Variante 1-18/1 gehen die Gutachter bei den möglichen Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels durch Absenkung / Stau in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser von rd. 6,2 km gegenüber rd. 5,3 km bei der Variante 1-18/2 (Ostvariante) aus. Bezuglich der Beeinträchtigung von Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser ermitteln die Gutachter bei der Variante 1-18/1 1,1 km gegenüber 1,2 km bei der Variante 1-18/2.

Beeinträchtigungen durch Stau oder Absenkung bei Variante 1-18/2 im Bereich des Abschnitts 586 sind nach Angaben der Gutachter aber nicht zu erwarten, da dieser Abschnitt auf der vorhandenen Trasse der B 4 verlaufen soll.

Die Wahl des Vorschlags „A“ (Elbe-Seiten-Kanal) bringt bei der potenziellen Beeinträchtigung des Grundwasserspiegels durch Absenkung / Stau in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser nur geringe Vorteile (rd. 300 m gegenüber 500 m), bei der Beeinträchtigung von Bereichen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser schneidet sie mit einer Querung von rd. 200 m gegenüber keiner Querung bei der Vorzugstrasse dagegen schlechter ab.

Vorschlag „F“ hat keine relevanten Auswirkungen auf die Bilanzierung im Grundwasserbereich im Variantenvergleich 1-18.

Auch mit den geringfügigen Unterschieden beim Vorschlag „A“ hat, mit Blick auf den Aspekt Gewässerschutz / Grundwasser, keine Variante entscheidungserhebliche Vorteile für sich aufzuweisen.

Trinkwassergewinnung

Bis zum Gelenkpunkt 18 quert die Variante GP 1-18/1 (Westvariante) im Landkreis Lüneburg mit dem Abschnitt 501 ein Vorranggebiet für die Trinkwassergewinnung im Bereich der Samtgemeinde Gellersen. Im Bereich der Samtgemeinde Amelinghausen wird ein Vorranggebiet - gleichzeitig „Wasserschutzgebiet Amelinghausen“ (Zone III b) - das sich auch in den Landkreis Uelzen erstreckt, durch den Abschnitt 585 gequert. Im Bereich der Samtgemeinden Altes Amt Ebstorf und Bevensen werden durch den Abschnitt 527 das „Wasserschutzgebiet Ebstorf“ (Zone III a und Zone III b) und das „Wasserschutzgebiet Bevensen“ (Zone III b) gequert. Beide Wasserschutzgebiete sind zugleich Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung.

Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung werden im Landkreis Lüneburg in den Samtgemeinden Gellersen (Abschnitt 501), Amelinghausen (Abschnitt 583, 584 und 585) und Ilmenau (Abschnitt 584) von der Westvariante gequert. Im Landkreis Uelzen sind dies das Vorsorgegebiet für Trinkwassergewinnung im Bereich der Samtgemeinde Altes Amt Ebstorf (Abschnitt 585).

Die Vorzugsvariante quert bis zum Gelenkpunkt 18 kein Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung. Nur bei der im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vorgeschlagenen Parallelführung der Autobahn mit dem Elbe-Seiten-Kanal (Vorschlag „A“) würde durch den Abschnitt 580 ein Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung (gleichzeitig Wasserschutzgebiet Lüneburg, Zone III b) in den Landkreisen Lüneburg und Uelzen auf rd. 5 km gequert werden. Der Landkreis Lüneburg beabsichtigt die östliche Ausweitung dieses Vorranggebietes, so dass dann auch die Vorzugsvariante das Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung queren würde.

Ein großflächiges Vorsorgegebiet für Trinkwassergewinnung wird von der Vorzugsvariante im Landkreis Lüneburg im Bereich der Stadt Lüneburg (Abschnitte 509, 578) und der Samtgemeinde Ostheide (Abschnitte 578 und 510) gequert. Durch die Entscheidung für den Vorschlag „F“ statt der Vorzugstrasse werden in den entsprechenden Abschnitten 520 und 521 keine Trinkwasserschutzgebiete bzw. Vorrang- / Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung gequert.

Vergleicht man die Westvariante mit der Vorzugsvariante im Osten vom Start bis zum gemeinsamen Gelenkpunkt 18, so durchquert die Westvariante auf rund 12,9 km Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung, während die Vorzugsvariante im Osten demgegenüber kein Vorranggebiet beansprucht, bzw. rund 5,0 km mit Wahl des Vorschlages „A“. Auch bei der Querung von Vorsorgegebieten für die Trinkwassergewinnung ist der Unterschied deutlich. So beträgt die Querungslänge von Vorsorgegebieten bei der Variante GP 1-18/1 rund 12,3 km gegenüber rd. 8,7 km bei der Vorzugsvariante GP 1-18/2.

Beim Vergleich der Varianten bis zum gemeinsamen Gelenkpunkt 18 ergeben sich aus raumordnerischer Sicht unter dem Aspekt Wasserversorgung eindeutige Vorteile für die Vorzugsvariante (GP 1-18/2) gegenüber der Westvariante (GP 1-18/1). Die Ostvariante ist mit dem raumordnerischen Ziel

der Sicherung des Trinkwassers und der erschlossenen Grundwasservorkommen erheblich besser vereinbar, als die Westvariante.

Oberflächengewässer

Nach Angaben des Vorhabenträgers werden Verluste von Stillgewässern mit besonderer Bedeutung durch Überbauung nur für die Variante 1-18/1 angenommen. Hierbei handelt es sich um naturnahe nährstoffreiche Kleingewässer nordwestlich von Drögennindorf und nordöstlich von Holthusen. Jedoch können zusätzliche Beeinträchtigungen von jeweils einem Stillgewässer von besonderer Bedeutung durch beide Varianten aufgrund der Lage unter einer Brücke nicht vollständig ausgeschlossen werden. Hierbei handelt es sich bei der Variante 1-18/1 um ein Gewässer in der Aue der Ilmenau nördlich von Emmendorf und bei der Variante 1-18/2 um einen Teich in der Röbbelau bei Röbbel.

Im Verlauf der Variante 1-18/1 werden vier Fließgewässer von besonderer Bedeutung (Osterbach, Ilmenau, Wipperau und Kleiner Liederner Bach) und zehn Fließgewässer von allgemeiner Bedeutung (Südergellerser Bach, Oechtringer Bach, Bienenbütteler Mühlenbach, Elbe-Seitenkanal und sechs namenlose Gräben) gequert. Nach jetzigem Planungsstand werden nach Angaben des Vorhabenträgers für alle Fließgewässer mit besonderer Bedeutung sowie den Elbe-Seitenkanal und einen namenlosen Graben Brückenbauwerke vorgesehen.

Die Variante 1-18/2 quert bis zum Gelenkpunkt 18 vier Fließgewässer von besonderer Bedeutung (Kleiner Liederner Bach, Höhnkenbach, Wipperau und Röbbelbach) und 7 von allgemeiner Bedeutung (Raderbach, Vierenbach mit 2 Querungen, Elbe-Seitenkanal, Wohbeck und zwei namenlose Gräben). Abgesehen von dem Raderbach (dieser wird bereits unter der bestehenden B 4 durchgeführt) sieht die Straßenbaubehörde auch für diese Variante für alle gequerten Fließgewässer mit besonderer Bedeutung Brückenbauwerke vor. Zudem sind Brücken für Wohbeck, Elbe-Seitenkanal, eine Querung des Vierenbachs und einen namenlosen Graben vorgesehen.

Der Vorschlag „F“ (Abschnitte 520 und 521) beinhaltet keine Veränderungen hinsichtlich Gewässerquerungen, potentieller Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels bzw. von Bereichen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintragungen.

Der Vorschlag „A“ bringt keine Veränderungen hinsichtlich der Querung von Fließgewässern.

Auch hinsichtlich der Querung von Überschwemmungsgebieten lassen sich nach Angaben der Gutachter keine entscheidungserheblichen Unterschiede dokumentieren. Beide Varianten beeinträchtigen Überschwemmungsgebiete der Ilmenau, wobei die Variante 1-18/1 mit einem großen Brückenbauwerk die Ilmenau in der Nähe der Ortslage Emmendorf überquert und die Variante 1-18/2 am Rande des Überschwemmungsgebietes der Ilmenau im Stadtgebiet von Lüneburg auf der Trasse der vorhandenen B 4 verläuft.

Aus raumordnerischer Sicht unter dem Aspekt Gewässerschutz / Oberflächengewässer ergibt sich für keine Variante ein entscheidungserheblicher Unterschied. Allein unter dem Aspekt der Überbauung von Stillgewässern von besonderer Bedeutung und der Querung von Fließgewässern allgemeiner Bedeutung lassen sich leichte Vorteile für die Variante 1-18/2 ablesen.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1 - 46:

Grundwasser

Nach Angaben des Vorhabenträgers sind potenzielle Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels durch Absenkung bzw. Stau in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser für die Variante GP 1 - 46/1 auf rd. 18,5 km zu erwarten. Hierbei handelt es sich vor allem um die Bereiche im Bardowicker und Eulenbruch nördlich von Vögelsen sowie zwischen Hankensbüttel und Wittingen.

Bei der Variante 1 - 46/2 sind die oben genannten potenziellen Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels auf rd. 24,5 km Länge zu erwarten. Hier sind es vor allem Bereiche in der Ilmenau-Niederung auf Lüneburger Stadtgebiet, im Niederungsbereich der Esterau, des Wellendorfer und Kroetzer Baches, in den Bodenteicher Seewiesen und entlang des Elbe-Seitenkanals zwischen Langenbrücke und Wittingen.

Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser werden von der Variante GP 1 - 46/1 auf rd. 3,7 km und von Variante GP 1 - 46/2 auf rund 7,4 km durchschnitten. Für beide Varianten sind hier vor allem die Niederung der Kleinen Aller östlich Tappenbeck und für Variante GP 1 - 46/2 zusätzlich die Bodenteicher Seewiesen zu nennen.

Mit der Entscheidung für eine Trassenführung auf der vorhandenen Ostumgehung (Abschnitt 586) verringern sich die potenziellen Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels und die Querung von Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser auf Lüneburger Stadtgebiet um jeweils rund 1 km auf 23,5 km bzw. 6,4 km.

Eine Führung entlang des Elbe-Seiten-Kanals (Vorschlag „A“) hat keine Veränderungen der Längenbilanz zur Folge. Dies gilt auch für den Vorschlag „F“.

Die optimierte Variante im Bereich des EU-Vogelschutzgebietes zwischen den Gelenkpunkten 61 und 62 verringert die potenzielle Beeinträchtigung des Grundwasserspiegels um 0,7 km. Die „alte“ Vorzugsvariante schneidet ungünstiger ab, da sie mit der Niederung der Esterau und den Bodenteicher Seewiesen zwei große grundwassergeprägte Bereiche durchschneidet. Die optimierte Vorzugsvariante (61 - 62/2) quert hingegen die Bodenteicher Seewiesen nur noch randlich. Auch bei den sensiblen Bereichen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen verringert sich die Querungslänge um 0,4 km.

Der Vorschlag „D“ nimmt auf großer Länge den Verlauf der optimierten Vorzugsvariante auf. Zum Aspekt des Gewässerschutzes gelten hier die Aussagen zur Variante 61 - 62/2.

Der Vorschlag „C“ würde im Verlauf des Abschnittes 540 und dem östlichen Schwenk in Richtung Elbe-Seiten-Kanal auf annähernd gleicher Länge Bereiche mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen queren. Lediglich die potenzielle Beeinträchtigung des Grundwasserspiegels in Bereichen mit hoch anstehenden Grundwasser entlang des Elbe-Seiten-Kanals würde um rd. 1 km verringert werden.

Der im Beteiligungsverfahren eingebrachte Vorschlag „B“, der im Verlauf der Abschnitte 537, 540, 549 und 554 eine östliche Umfahrung Wittingens beinhaltet, wurde bereits im Untervariantenvergleich GP 20 - 37 untersucht und abgearbeitet. Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass die Variante GP 20 - 37/2 (Vorschlag „B“) auf rund 5,9 km die Trinkwasserschutzzone III des Wasserschutzgebietes „Wittingen“, gleichzeitig Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung, quert. Demgegenüber kommt es zu keiner Querung seitens der Vorzugsvariante.

Potenzielle Beeinträchtigungen des Grundwasserspiegels durch Absenkung / Bau in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser sind für die Vorzugsvariante auf 8,1 km vor allem im Bereich der Bodenteicher Seewiesen (einschl. der optimierten Vorzugsvariante GP 61 - 62/2) gegenüber 4,2 km Länge (Vorschlag „B“) in verschiedenen Niederungsbereichen zu erwarten. Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser werden von der Vorzugsvariante auf 0,9 km und vom Vorschlag „B“ auf rd. 1,2 km durchschnitten.

Im Ergebnis sprechen sich die Gutachter im Untervariantenvergleich für die Variante 20 - 37/1 (Vorzugsvariante) und gegen die Variante 20 - 37/2 (Vorschlag „B“) aus.

Trinkwassergewinnung

In ihrem Verlauf von Norden nach Süden quert die Variante 1 - 46/1 (Westvariante) im Landkreis Lüneburg mit dem Abschnitt 501 ein Vorranggebiet für die Trinkwassergewinnung im Bereich der Samtgemeinde Gellersen. Im weiteren Verlauf der Westvariante werden die Trinkwasserschutzonen III der Wasserschutzgebiete „Amelinghausen“ (Landkreise Lüneburg und Uelzen) durch den Abschnitt 585 und „Ebendorf“ (Landkreis Uelzen) durch den Abschnitt 528 gequert. Im Landkreis Gifhorn wird bis zum Treffpunkt der beiden Varianten nördlich des Gelenkpunktes 36 die Trinkwasserschutzzone III des Wasserschutzgebietes „Hankensbüttel“ durch den Abschnitt 548 gequert. Alle bislang gequerten Wasserschutzgebiete sind zudem in den Regionalen Raumordnungsprogrammen als Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung dargestellt.

Im weiteren gemeinsamen Verlauf werden ferner die Trinkwasserschutzonen III der Wasserschutzgebiete „Schönwörde“ (Vorranggebiet) durch den Abschnitt 561, „Westerbeck“ und „Rühen“ durch den Abschnitt 564 und „Brackstedt/Weyhausen“ durch den Abschnitt 575 gequert. Auch diese

Wasserschutzgebietsflächen sind raumordnerisch durch die Darstellung als Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung gesichert.

Im Verlauf beider Hauptvarianten werden mehrere großflächige Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung gequert. So werden diese Gebiete von der Variante 1 - 46/1 im Landkreis Lüneburg durch die Abschnitte 501, 583, 584 und 585, im Landkreis Uelzen durch die Abschnitte 585, 530 und 539 und im Landkreis Gifhorn durch die Abschnitte 548 und 561 gequert. Für die Variante 1 - 46/2 sind dies im Landkreis Lüneburg die Abschnitte 509, 578 und 510 und im Landkreis Gifhorn der Abschnitt 561.

Die durch das nachgemeldete EU-Vogelschutzgebiet nördlich der Seewiesen erforderlich gewordene Optimierung der Vorzugsvariante (1 - 46/2) zwischen den Gelenkpunkten 61 und 62 (Abschnitt 497) hat keine Auswirkungen auf die Querungsbilanz.

Die im Bereich der Seewiesen eingebrochenen Variantenvorschläge „C“ und „D“, sowie der Vorschlag „F“ im Bereich der Samtgemeinde Weste, verlaufen außerhalb von Vorrang-, bzw. Vorsorgegebieten für Trinkwassergewinnung und Wasserschutzgebieten.

Der im Beteiligungsverfahren eingebrochene Vorschlag „B“, der im Verlauf der Abschnitte 537, 540, 549 und 554 eine östliche Umfahrung Wittingens beinhaltet und bereits im Untervariantenvergleich GP 20-37 untersucht und abgearbeitet wurde, erfordert dagegen die Querung des Vorrang- und Wasserschutzgebietes „Wittingen“ auf rd. 6 km im Verlauf des Abschnitts 554.

Mit Wahl des Trassenabschnitts 580 im Bereich des Elbe-Seiten-Kanals (Vorschlag „A“) würde die Hauptvariante 1 - 46/2 auf rund 5 km das Wasserschutzgebiet „Lüneburg“ (Zone III), gleichzeitig Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung, queren.

Im Vergleich der Hauptvarianten ergeben sich folgende Gesamtlängen der Querungen: bei den Vorranggebieten für Trinkwassergewinnung sind dies bei der Westvariante (1 - 46/1) rd. 34,5 km gegenüber 19,9 km (bzw. 24,9 km mit ESK-Trasse) bei der Ostvariante (1 - 46/2).

Bei den Wasserschutzgebieten stehen den rd. 28,9 km Querungen der Westvariante rd. 19,2 km (24,2 km) der Ostvariante gegenüber.

Hinsichtlich der Querung von Vorsorgegebieten für Trinkwassergewinnung stehen den rd. 36,1 km der Westvariante rund 15,4 km der Ostvariante gegenüber.

Auch beim Vergleich der Hauptvarianten ergeben sich aus raumordnerischer Sicht unter dem Aspekt der Wasserversorgung eindeutige Vorteile für die Vorzugsvariante (GP 1 - 46/2).

Oberflächengewässer

Beim Bau der Variante GP 1-46/1 (Westvariante) kommt es zum Verlust von Stillgewässern nordwestlich von Drögennindorf und östlich von Holthusen I. Im

weiteren Verlauf werden ferner acht Fließgewässer mit besonderer Bedeutung (Osterbach, Schwienau, westlich Wittenwater, Gerdau, Hardau, Kakerbeck, Knesebach, Buttergraben und Strufkenheidebach) und zwölf Fließgewässer mit allgemeiner Bedeutung (Südergellerser Bach, Schwienau westlich Hanstedt, Emmer Bach, Ise, Elbe-Seiten-Kanal, Ziegeleigraben, Fulau, Isebeck und vier namenlose Gräben, davon drei im Eulenbruch nördlich Vögelsen) gequert.

Bei der Variante GP 1-46/2 (Ostvariante) kann nach Angabe des Vorhabenträgers die Beeinträchtigung des Röbbelbaches unter der geplanten weiträumigen Brücke gelegenen Stillgewässers nicht vollständig ausgeschlossen werden. Weiterhin quert die Variante dreizehn Fließgewässer besonderer Bedeutung (Raderbach, Höhnken Bach, Röbbelbach, Wipperau, Klein Liederner Bach, Esterau, Seehals, Schöpfwerkskanal, Seehalsbeeke, Kakerbeck, Knesebach, Buttergraben und Strufkenheidebach) und neunzehn Fließgewässer von allgemeiner Bedeutung (Elbe-Seiten-Kanal, Vierenbach, Wohbeck, Blanker Teichgraben nördlich Rätzlingen, Teichgraben östlich Lehmke, Wellendorfer Bach, Nördlicher Randgraben, Langenbrügger Moorgraben, Ise, Ziegeleigraben, Fulau, Isebeck sowie sieben namenlose Gräben). Östlich von Tappenbeck verlaufen beide Varianten auf rd. 2 km Länge parallel zur Kleinen Aller innerhalb ihrer Niederung.

Die Vorschläge „A“ und „F“ bringen keine Veränderungen hinsichtlich der Querung von Fließgewässern.

Der im Beteiligungsverfahren eingebrachte Vorschlag „B“, der bereits im Untervariantenvergleich GP 20 - 37/2 untersucht und abgearbeitet wurde, würde fünf Fließgewässer von besonderer Bedeutung (Seehals, Schöpfwerkskanal, Seehalsbeeke, Kakerbeck und Knesebach) und sieben Fließgewässer von allgemeiner Bedeutung (Nördliche Randgraben, Langenbrügger Moorgraben, Ise, Ziegeleigraben, Fulau, Isebeck und einen namenlosen Graben) queren. Die Variante 20 - 37/1 würde vier Fließgewässer von besonderer Bedeutung (Scharfenbrücker Bach, Kakerbeck, Esterau und Knesebach) und fünf von allgemeiner Bedeutung (Ise, Beeke, die Esterau und einen namenlosen Graben) queren. Durch die optimierte Variante im Bereich des EU-Vogelschutzgebietes zwischen den Gelenkpunkten 61 - 62 (Abschnitt 497) entfallen die Querungen des Schöpfwerkskanals und der Esterau (Fließgewässer mit besonderer Bedeutung).

Vorschlag „C“ würde die Seehalsbeeke (südlicher Randgraben) nur in einem Bereich queren, der als Fließgewässer von allgemeiner Bedeutung eingestuft ist.

Der Vorschlag „D“ nimmt auf großer Länge den Verlauf der optimierten Vorzugsvariante auf. Zum Aspekt des Gewässerschutzes gelten hier die obigen Aussagen zur Variante 61 - 62/2.

Hinsichtlich der Querungen von Überschwemmungsgebieten ragt nur die Variante GP 1-46/2 auf dem Gebiet der Stadt Lüneburg randlich in das Überschwemmungsgebiet der Ilmenau hinein, wobei sie allerdings auf der Trasse der vorhandenen B 4 verläuft.

Im Vergleich der Hauptvarianten quert die Variante 1-46/1 insgesamt acht Fließgewässer mit besonderer Bedeutung und zwölf mit allgemeiner Bedeutung. Die Variante 1-46/2 hingegen quert (einschließlich der optimierten Variante im Bereich der Seewiesen) elf bzw. 20 Fließgewässer.

Unter dem Aspekt Gewässerschutz / Oberflächengewässer wird die Hauptvariante 1-46/1 als die günstigere angesehen, da diese Variante eine deutlich geringere Anzahl von Fließgewässern sowohl besonderer als auch allgemeiner Bedeutung quert und darüber hinaus vollständig außerhalb von Überschwemmungsgebieten verläuft.

B 190 n

Grundwasser und Trinkwassergewinnung

Variante B 190 n/1 wird wegen der relativ kurzen Durchquerung von Trinkwasserschutzgebietszone III (zugleich Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung) und eines Vorsorgegebiets für die Trinkwassergewinnung und den mit rd. 3 km im Vergleich zu den anderen Varianten geringeren potenziellen Beeinträchtigungen des Grundwasser durch Absenkung oder Stau als die günstigste Lösungsmöglichkeit angesehen. Diese Bewertung wird auch nicht durch die mit gut 1 km Durchfahrungslänge relativ umfangreiche Beeinträchtigung von Flächen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Einträgen in das Grundwasser aufgewogen.

Zweitbeste Variante ist B 190 n/3, weil sie zwar keine Vorranggebiete für die Trinkwassergewinnung durchquert, dafür aber mit rd. 7 km eine recht große Inanspruchnahme eines Vorsorgegebiets für die Trinkwassergewinnung aufweist. Die drei restlichen Varianten durchqueren sowohl Vorranggebiete als auch Vorsorgegebiete für die Trinkwassergewinnung, so dass sie in dieser Hinsicht als ungünstig eingestuft werden.

Oberflächengewässer

Alle Varianten queren den Elbe-Seitenkanal, der als Fließgewässer mit allgemeiner Bedeutung eingestuft wird. Gewässerquerungen können durch Wahl des Brücken- bzw. Durchlassquerschnitts so gestaltet werden, dass die wesentlichen Gewässerfunktionen des Wasserabflusses und des Hochwasserschutzes gewährleistet sind. Da Variante B 190 n/1 lediglich drei Fließgewässer kreuzt, ist sie eindeutig als günstig zu bewerten. Die Variante B 190 n/2 kreuzt ebenfalls drei Fließgewässer. Durch sie wird ein Stillgewässer besonderer Bedeutung beseitigt, so dass sie zusammen mit der Variante B 190 n/5, die acht Fließgewässer kreuzt, als etwas weniger günstig bewertet werden. Durch die beiden Varianten B 190 n/3 und n/4 werden jeweils drei Stillgewässer besonderer Bedeutung beseitigt. Außerdem kreuzen sie eine erhebliche Anzahl von Fließgewässern, so dass sie als weniger günstig bewertet werden.

Gesamtbewertung

Die Bewertung unterscheidet zwischen Grundwasser, Trinkwassergewinnung und Oberflächengewässern. Wegen der möglichen negativen Auswirkungen

auf das Grundwasser und die Trinkwassergewinnung (Wasserversorgung) wird die Bedeutung des Vorhabens unter Berücksichtigung der technischen und baulichen Maßnahmen für den Grundwasserschutz als mittel bewertet. Oberflächengewässer können bei der Wahl entsprechender Brücken- und Durchlassparameter ohne Probleme für den Wasserabfluss und das Hochwassergeschehen gequert werden. Die Bedeutung des Vorhabens für Oberflächengewässer wird deshalb mit gering bewertet.

Die Ostvariante der A 39 quert zusammen mit der Hauptvariante B 190 n/1 in erheblich größerem Umfang Gebiete mit hohem Grundwasserstand und Gebiete mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen, als die Westvariante der A 39 zusammen mit der Teilvariante B 190 n/3.1.

Demgegenüber quert die Ostvariante zusammen mit Variante B 190 n/1 in erheblich geringerem Umfang Vorsorgegebiete für die Trinkwassergewinnung.

Da die Gewässerquerungen technisch beherrscht werden können und ebenso durch bauliche und technische Maßnahmen beim Bau die Belastung der Oberflächengewässer gering gehalten werden kann, werden beide Varianten als neutral hinsichtlich einer Oberflächengewässerbeeinträchtigung bewertet.

Die Vor- und Nachteile beider Varianten heben sich auf, bzw. sind bezogen auf Oberflächengewässer indifferent; beide Varianten werden deshalb als gleichwertig ungünstig in Bezug auf mögliche Beeinträchtigungen des Schutzzutes Wasser bewertet.

4.7 Schutzzut Luft / Klima

4.7.1 Darstellung der Auswirkungen

Das Schutzzut Luft wird als Medium der Schadstoffverfrachtung betrachtet. Die aus den Schadstoffimmissionen resultierenden Umweltauswirkungen werden bei den jeweils betroffenen Schutzzügen (Menschen, Pflanzen, Grundwasser, Boden etc.) erfasst. Im Schutzzut Klima erfolgt die Betrachtung der bioklimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktionen zwischen vegetationsgeprägten, unbebauten Räumen und immissions- und wärmebelasteten Siedlungsräumen.

Bioklimatische bzw. lufthygienische Ausgleichsräume sind potenziell alle Wald- und sonstigen Freiflächen. Die Geländeform ist entscheidend für die Wirksamkeit der Ausgleichsströmung. Voraussetzung, dass Kalt- und Frischluft zum Fließen kommt, ist eine weitgehend offene Landschaft mit wenig rauen, bremsend wirkenden Oberflächenstrukturen wie zum Beispiel Einzelgehöfte oder Gehölzgruppen. Der Untersuchungsraum liegt vollständig im Geest- und Bördebereich mit überwiegend guten Luftaustauschbedingungen, die sich auch auf die lufthygienische Situation positiv auswirken. Der Untersuchungsraum ist ländlich geprägt und weist daher flächenhaft keine besondere lufthygienische Belastung auf. Aufgrund der relativ guten Luftaustauschbedingungen im Untersuchungsraum und der geringen Wirksamkeit von bioklimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktionen bei windschwachen Strahlungswetterlagen sind keine besonders sensiblen Bereiche für das Schutzzut Klima/Luft definiert.

Die Waldfunktionenkartierung der Landesforstverwaltungen weist im Untersuchungsraum Wald mit Klimaschutzfunktion und Wald mit Immissionsschutzfunktion aus. Wald mit Klimaschutzfunktion schützt unter anderem Wohnstätten und Erholungsanlagen vor nachteiligen Windeinwirkungen und verbessert das Klima benachbarter Siedlungen und Freiflächen durch Luftaustausch. Wald mit Immissionschutzfunktion schützt unter anderem Wohn- und Erholungsstätten durch Minderung schädlicher oder belästigender Immissionen. Wälder mit Klimaschutzfunktion und Immissionschutzfunktion sind aufgrund der Gebietsausweisung bereits einer schutzgutbezogenen Bewertung unterzogen worden.

Bei der Anlage von Straßen kommt es durch die Flächeninanspruchnahme neben dem Verlust von Waldflächen mit Klimaschutzfunktion und von Waldflächen mit allgemeiner klimatischen Bedeutung auch zur Beeinflussung von Kalt- und Frischluftentstehungsgebieten.

Betriebsbedingt ist vor allem der Eintrag von Schadstoffen in bisher wenig belastete Wohnumfeldbereiche oder Erholungsgebiete von Bedeutung. Diese lufthygienischen Wirkungen sind unter dem Aspekt der Gesundheit des Menschen in dem Kapitel 4.2 abgehandelt worden.

Das Konfliktpotenzial für die Beeinträchtigung der Luft durch den Baustellenverkehr wird als nicht abschätzbar eingestuft. Da die genaue Lage der Baustellen und die Abwicklung des Baustellenverkehrs in Art und Größenordnung noch nicht im Einzelnen bekannt sind, muss dies hingenommen werden. Im Planfeststellungsverfahren können für empfindliche Bereiche immissionsmindernde Regelungen getroffen werden.

Für das Schutzgut Luft und Klima wird die Untersuchung in der UVS auf die kleinklimatischen Verhältnisse abgestellt. Über Veränderungen in der Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger könnte theoretisch auch das Großklima beeinflusst werden. Da konkrete quantitative Aussagen darüber nur rein spekulativ wären, ist es gerechtfertigt, im Rahmen des Raumordnungsverfahrens auf solche Ausführungen zu verzichten.

4.7.2 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Vergleich der Varianten vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Beim Wald mit Klimaschutzfunktion entsteht durch die Westvariante (GP 1-18/1) nordwestlich der Ortslage Reppenstedt ein geringer Verlust von 0,1 ha. Demgegenüber gehen durch die Ostvariante (GP 1-18/2) rd. 11 ha im südlichen Randbereichen des Bilmer Strauchs verloren.

Der Verlust von Waldflächen mit allgemeiner klimatischer Bedeutung ist mit rd. 60 ha bei der Westvariante relativ hoch. Hierbei handelt es sich vor allem um Waldflächen nördlich von Drögennindorf und in den westlichen Ausläufern des Süsings. Bei der Ostvariante betragen die Verluste rd. 28 ha, wobei größere zusammenhängende Waldflächen im Raum Wulfstorf verloren gehen.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-46:

Während beim Wald mit Klimaschutzfunktion durch die Westvariante (GP 1-46/1) nordwestlich der Ortslage Reppenstedt ein geringer Verlust von 0,1 ha entsteht, gehen durch die Ostvariante (GP 1-46/2) rd. 7,5 ha vor allem im südlichen Randbereich des Bilmer Strauchs verloren.

Die Bilanz für die Ostvariante wird durch den Vorschlag „A“ um weitere 4,1 ha verschlechtert. Die Vorschläge „D“ und „F“ beanspruchen keinen Wald mit Klimaschutzfunktion.

Darüber hinaus werden durch beide Varianten nördlich und östlich von Weyhausen 1,2 ha Waldflächen mit Klima- und Immissionsschutzfunktion für den Belastungsraum Wolfsburg beansprucht.

Der Verlust von Waldflächen mit allgemeiner klimatischer Bedeutung ist mit rd. 232 ha bei der Westvariante relativ hoch. Hierbei handelt es sich vor allem um Waldflächen nördlich von Drögennindorf, in den westlichen Ausläufern des Süsings, entlang der B 4 zwischen Holdenstedt und Sprakensehl. Bei der Ostvariante betragen die Verluste rd. 146 ha, wobei größere zusammenhängende Waldflächen u. a. im Raum Wulfstorf verloren gehen. Im gemeinsamen Verlauf beider Varianten werden größere zusammenhängende Waldflächen entlang der VW-Teststrecke verbraucht.

Der Vorschlag „A“ verbraucht zusätzlich 24,4 ha Waldflächen mit allgemeiner klimatischer Bedeutung im Bereich des Bilmer Strauchs. Während der Vorschlag „F“ die Waldverluste um 1,3 ha reduziert, erhöht der Vorschlag „D“ die Verluste um rd. 2 ha.

Vorschlag „B“ beansprucht im Gegensatz zur Vorzugsvariante aufgrund der deutlich längeren Waldquerung rd. 40 ha mehr an Waldflächen mit allgemeiner klimatischer Funktion. Ähnlich verhält es sich mit dem Vorschlag „C“, der ebenfalls rd. 32 ha mehr Waldflächen verbraucht.

Im Vergleich der Hauptvarianten verbraucht die Westvariante mit 0,1 ha erheblich weniger Wald mit Klimaschutzfunktion als die Westvariante einschließlich der landesplanerisch festgestellten Trassenoptimierungen durch die Vorschläge „A“, „F“ und „D“ mit insgesamt rd. 12 ha.

Dem gegenüber steht der hohe Verbrauch an Wald mit allgemeiner klimatischer Bedeutung in Höhe von rd. 232 ha bei der Westvariante gegenüber insgesamt 172 ha durch die Ostvariante.

Neben der Minimierung der Streckenlänge als wichtigste Maßnahme zur Minderung von Schadstoffemissionen ist die Vermeidung von Waldverlusten ein Argument zur Sicherung des Schutzzutes Luft und Klima. Aus diesem Grund wird die Ostvariante raumordnerisch bevorzugt. Weitere Aussagen zum Schutz der Erdatmosphäre und des Klimas sind im Kapitel 3.3.14 zu finden.

B 190 n

Die Varianten B 190 n/1 und B 190 n/2 führen nicht zu einem Verlust von Waldflächen mit Klimaschutzfunktion. Die drei übrigen Varianten führen im Raum Hankensbüttel/Emmen zum Verlust von jeweils rd. 2 ha Waldflächen mit Klimaschutzfunktion.

Die Variante B 190 n/2 führt zu einem Verlust von rd. 3 ha Waldfläche. Alle anderen Varianten sind mit einem erheblichen Waldflächenverlust von rd. 15 bis rd. 25 ha verbunden. Variante B 190 n/2 ist deshalb eindeutig als die günstigste Variante in Bezug auf die Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima/Luft zu bewerten. Alle anderen Varianten sind als gleich ungünstig zu bewerten; dabei führt die Tatsache, dass Variante B 190 n/1 keine Waldflächen mit Klimaschutzfunktion in Anspruch nimmt, nicht zu einer günstigeren Bewertung, weil durch diese Variante die größte Waldfläche beansprucht wird.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen von Verkehrsemissionen auf das globale Klima sind bei den z. Zt. hauptsächlich eingesetzten Treibstoffen erheblich. Die durch das Vorhaben zu erwartenden zusätzlichen klimarelevanten Emissionen sind allerdings im globalen Maßstab zu vernachlässigen. Da in Zukunft aufgrund technischen Fortschritts mit erheblichen Abnahmen des Einsatzes klimarelevanter Treibstoffe gerechnet werden kann, ist eine Bewertung der Vorhaben hinsichtlich dieses Aspekts entbehrlich. Eine Differenzierung zwischen den einzelnen Varianten ist wegen der relativ geringen Unterschiede ebenfalls nicht sinnvoll.

Weil klimarelevante Auswirkungen sich in erster Linie als kleinklimatische Auswirkungen durch die Inanspruchnahme von Wald und Klimaschutzwald ergeben, ist eine Gegenüberstellung der Hauptvarianten hinsichtlich dieses Aspekts erfolgt. Danach ist Hauptvariante Ost der Hauptvariante West vorzuziehen. Die entsprechenden Bewertungen hinsichtlich der Inanspruchnahme von Wald finden sich unter 3.4.3.3.

Weil bei Waldinanspruchnahmen Ersatzpflanzungen vorzunehmen sind, ist hinsichtlich des globalen Klimaaspekts des Waldes ebenfalls eine Bewertung und Differenzierung entbehrlich.

4.8 Schutzgut Landschaft

4.8.1 Darstellung der Auswirkungen

Das Schutzgut Landschaft wird über das Landschaftsbild und die unzerschnittenen verkehrsarmen Räume ($> 100 \text{ km}^2$) beschrieben und bewertet. Die Kriterien für die Landschaftsbildqualität sind die Eigenart (Unverwechselbarkeit der Landschaft), die Vielfalt (Verschiedenartigkeit und kleinräumiger Wechsel der das Landschaftsbild prägenden Elemente) und Naturnähe (sinnlich wahrnehmbarer Eindruck des scheinbar vom Menschen unbeeinflussten ursprünglichen Landschaftsbildes).

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes bzw. der Eignung der Landschaft für die landschaftsgebundene Erholung ergeben sich durch die Veränderung erlebniswirksamer Landschaftsbild prägender Strukturen, durch den Verbrauch und die Zerschneidung von Erholungsflächen sowie durch Verlärzung.

Bezüglich des Schutzgutes Landschaft spielen in erster Linie anlagebedingte und betriebsbedingte Auswirkungen eine wesentliche Rolle. Anlagebedingte Projektwirkungen resultieren vor allem in der Veränderung des Landschaftsbildes. Die weiträumige Sichtwirksamkeit der Bauwerke (Dämme und Brücken) und die damit verbundene visuelle Beeinträchtigung des gewohnten Landschaftsbildes stellt das maßgebliche Kriterium hinsichtlich Funktionsverlust und -beeinträchtigung in der Landschaft dar. Die Unterbrechung bestehender Blickbeziehung und der teilweise Verlust von alten Wegebeziehungen durch Dämme sowie die Beeinträchtigung bzw. der Verlust großer unzerschnittener verkehrsarmer Räume ist ebenfalls ein erheblicher Wirkfaktor.

Die wesentliche betriebsbedingte Auswirkung des Vorhabens ist die Verlärzung der Landschaft, die sich auf die Erlebniswirksamkeit der Landschaft und damit auf die freiraumbezogene Erholung auswirkt.

4.8.2 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Die während der Bauphase entstehenden Wirkungen haben wegen ihres zeitlich begrenzten Auftretens keine besondere Bedeutung für das Schutzgut. Die in diesem Zeitraum eingerichteten Baustraßen, Bauhöfe, Erdmieten und Baulärm beeinträchtigen nur temporär.

Die Planung einer geländenahen Gradienten, eine landschaftsgerechte Einbindung der Verkehrstrasse durch eine reliefangepasste Trassenführung mit möglichst wenig exponierten Dammlagen kann zur Vermeidung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild führen. Auch die Bündelung mit vorhandenen Trassen kann die Auswirkungen mindern.

Vergleich der Varianten vom Startpunkt bis zum Gelenkpunkt 18:

Die westliche Variante (GP 1-18/1) durchfährt Landschaftsräume mit hoher Bedeutung auf insgesamt rd. 10 km. Zu den hoch bedeutsamen Landschaftsräumen gehören die Niederungen der Wipperau, der Ilmenau und des Oechtringer Bachs, ferner zwei große Bereiche südwestlich von Bad Bevensen und westlich von Bardowick. Mit den zerschnittenen Landschaftsräumen mit mittlerer Bedeutung auf einer Länge von rd. 43 km zerschneidet die Variante 1-18/1 insgesamt rd. 53 km Landschaftsräume mit hoher oder mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild.

Die östliche Variante (GP 1-18/2) quert Landschaftsräume mit hoher Bedeutung auf insgesamt rd. 3,5 km. Zu diesen Gebieten gehören die Niederung der Wipperau und zwei Waldbereiche im Stadtgebiet von Lüneburg, die jedoch beide bereits durch die bestehende B 4 zerschnitten werden.

Einschließlich der Zerschneidung von Landschaftsräumen mit mittlerer Bedeutung auf einer Länge von rd. 23 km beträgt die Querungslänge von Landschaftsräumen mit hoher oder mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild durch die Variante GP 1-18/2 insgesamt rd. 26,5 km.

Bei der betriebsbedingten Beeinträchtigung von bedeutsamen Landschaftsräumen mit besonderer Empfindlichkeit durch Verlärzung sind die Unterschiede zwischen den Varianten noch deutlicher. So verlärmst die Variante GP 1-18/1 Landschaftsräume mit hoher Empfindlichkeit auf rd. 1.608 ha gegenüber rd. 88 ha bei der Variante GP 1-18/2. Auch bei der Verlärzung von Landschaftsräumen mit mittlerer Empfindlichkeit ist der Unterschied mit rd. 7.078 ha (GP 1-18/1) gegenüber 5.307 ha (GP 1-18/2) sehr deutlich.

Die Überprägung der Landschaft durch Brückenbauwerke in visuell empfindlichen Bereichen ist für die Variante GP 1-18/1 mit 41 geplanten Brückenbauwerken deutlich höher einzuschätzen, als bei der Ostvariante, für die dagegen nur 21 Brückenbauwerke in visuell empfindlichen Bereichen geplant sind. Bei der visuellen Überprägung durch Dammbauwerke ist die Länge bei der Variante GP 1-18/1 mit rd. 5 km etwas geringer als bei der Ostvariante mit rd. 6 km.

Bei dem anlagebedingten Verlust von Landschaftsbild prägenden Strukturen durch Überbauung schneidet die Westvariante mit rd. 10 ha gegenüber rd. 14 ha bei der Ostvariante besser ab.

Große unzerschnittene Räume werden durch beide Varianten beeinträchtigt. Während Variante GP 1-18/1 einen großen unzerschnittenen Raum nordwestlich von Uelzen nahezu mittig zerschneidet, durchfährt die Variante GP 1-18/2 einen östlich von Bad Bevensen gelegenen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum nur randlich, so dass dieser in seiner Größe weitestgehend erhalten bleibt.

Bis auf die visuelle Überprägung durch Dammbauwerke und den Verlust von Landschaftsbild prägenden Strukturen durch Überbauung verursacht die Variante GP 1-18/2 deutlich geringere Beeinträchtigungen des Schutzwertes Landschaft, weshalb ihr zu diesem Schutzwert der Vorzug zu geben ist.

Variante „A“ würde die Zerschneidung von Landschaftsräumen mit hoher Bedeutung für das Landschaftsbild um 0,6 km verringern, bei denen mit mittlerer Bedeutung allerdings eine um 2,2 km längere Zerschneidung verursachen. Vergleicht man die Landschaftsräume von mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild, so ist die Einstufung seitens des Vorhabenträgers zu relativieren. Handelt es sich beim Vorschlag „A“ um „naturferne“ Wälder entlang des Elbe-Seitenkanals, so wird mit der Vorzugsvariante eine am Waldrand gelegene Trassenführung gewählt. Die bereits vorhandene Zerschneidungswirkung entlang des Elbe-Seitenkanals erscheint insofern gegenüber der neuen Zerschneidung als geringere Beeinträchtigung.

Während die Vorzugsvariante in diesem Abschnitt keine Landschaftsräume mit hoher Gesamtempfindlichkeit verlärmst, würde der Vorschlag „A“ rd. 7 ha verlärmten. Dieses Gebiet liegt westlich des Elbe-Seitenkanals im Bereich des Standortübungsplatzes. Bei der Beeinträchtigung von Landschaftsräumen mit

mittlerer Gesamtempfindlichkeit, der visuellen Überprägung durch Brücken- und Dammbauwerke, sowie dem Verlust von Landschaftsbild prägenden Strukturen durch Überbauung ergeben sich nur geringfügige Veränderungen, die keine Relevanz für die Gesamtbilanzierung haben.

Unzerschnittene verkehrsarme Räume werden von beiden betrachteten Varianten in dem Untervariantenvergleich GP 7-50 nicht beeinträchtigt.

Vorschlag „F“ verlängert die Zerschneidung von bedeutsamen Landschaftsräumen mit mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild um rd. 0,4 km (ca. 10 %). Auch bei der Beeinträchtigung von Landschaftsräumen mit einer mittleren Gesamtempfindlichkeit werden rund 10 % (64 ha) mehr verlärmst. Während sich bei dem Aspekt der visuellen Überprägung an der Anzahl der Brückenbauwerke nichts ändert, wird die visuelle Überprägung durch Dammbauwerke um rd. 0,6 km länger. Auch bei dem Verlust von Landschaft prägenden Strukturen durch Überbauung beansprucht der Vorschlag „F“ rd. 0,5 ha mehr. Beide im Untervariantenvergleich GP 12-17 miteinander verglichenen Varianten liegen außerhalb eines unzerschnittenen verkehrsarmen Raumes.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-46:²

Die westliche Variante (GP 1-46/1) durchfährt Landschaftsräume mit hoher Bedeutung auf insgesamt rd. 14 km. Zu den hoch bedeutsamen Landschaftsräumen gehören die Niederungen der Wipperau, der Ilmenau und des Oechtringer Bachs, ferner vier große Bereiche westlich von Bardowick, südwestlich von Bad Bevensen (Abschnitt 527), nördlich von Hankensbüttel (Abschnitt 548) und westlich von Ehra-Lessien (Abschnitt 564). Mit den zerschnittenen Landschaftsräumen mit mittlerer Bedeutung auf einer Länge von rd. 63 km zerschneidet die Variante 1-46/1 insgesamt rd. 77 km Landschaftsräume mit hoher oder mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild.

Die östliche Variante (GP 1-46/2) quert Landschaftsräume mit hoher Bedeutung auf insgesamt rd. 7,0 km. Zu diesen Gebieten gehören die Niederung der Wipperau, und zwei Waldbereiche im Stadtgebiet von Lüneburg, die jedoch beide bereits durch die bestehende B 4 zerschnitten werden. Ferner Landschaftsräume im Bereich des Vierenbachs, östlich von Bad Bodenteich und ebenfalls westlich von Ehra-Lessien (Abschnitt 564). Einschließlich der Zerschneidung von Landschaftsräumen mit mittlerer Bedeutung auf einer Länge von rd. 53 km beträgt die Querungslänge von Landschaftsräumen mit hoher oder mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild durch die Variante GP 1-46/2 insgesamt rd. 60 km.

Bei der betriebsbedingten Beeinträchtigung von bedeutsamen Landschaftsräumen mit besonderer Empfindlichkeit durch Verlärzung sind die Unterschiede zwischen den Varianten noch deutlicher. So verlärmst die Variante GP 1-46/1 Landschaftsräume mit hoher Empfindlichkeit auf rd. 2.211 ha gegenüber rd. 823 ha bei der Variante GP 1-46/2. Bei der Verlärzung von Landschaftsräumen mit mittlerer Empfindlichkeit ist der

² Bei der Betrachtung der östlichen Hauptvariante sind die Veränderungen im Bereich Lüneburgs (GP 2-5-neu) und der Seewiesen (optimierte Variante GP 61-62/2) generell berücksichtigt worden.

Unterschied mit rd. 13.686 ha (GP 1-46/1) gegenüber 12.250 ha (GP 1-46/2) allerdings nicht mehr so deutlich.

Die Überprägung der Landschaft durch Brückenbauwerke in visuell empfindlichen Bereichen ist bei beiden Varianten mit 61 geplanten Brückenbauwerken (Variante GP 1-46/1) und 59 Brückenbauwerken (Variante GP 1-46/2) annähernd gleich stark. Bei der visuellen Überprägung durch Dammbauwerke liegen die Varianten mit jeweils rd. 12 km und bei dem Verlust von Landschaftsbild prägenden Strukturen durch Überbauung mit jeweils rd. 21 ha gleich hoch.

Bei der Beeinträchtigung unzerschnittener verkehrsarmer Räume wirkt sich die Variante GP1-46/1 ungünstiger aus, da diese einen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum im Bereich des Süsing zentral zerschneidet und unter die Mindestgröße reduziert. Ansonsten verlaufen beide Varianten höchstens in Randbereichen oder parallel zu vorhandenen Zerschneidungen entlang unzerschnittener Räume. Die Bündelung der A 39 mit der vorhandenen VW-Teststrecke wird auch vom Landkreis Gifhorn als bestmögliche Lösung zur Schonung des großen unzerschnittenen verkehrsarmen Raumes zwischen B 4 und Testgelände angesehen. Auch der im Bereich der optimierten Vorzugsvariante bei den Seewiesen in dieser Hinsicht etwas ungünstigere Trassenverlauf kann dieses Verhältnis nicht wesentlich verändern.

Die doppelt so große Zerschneidung von Landschaftsräumen mit hoher Bedeutung und die damit einhergehende mehr als doppelt so große Verlärzung dieser Landschaftsräume führt dazu, dass bei der Betrachtung des Schutzwertes Landschaft der Ostvariante (GP 1-46/2) der Vorzug zu geben ist.

Variante „A“ würde die Zerschneidung von Landschaftsräumen mit hoher Bedeutung für das Landschaftsbild um 0,6 km verringern, bei denen mit mittlerer Bedeutung allerdings eine um 2,2 km längere Zerschneidung verursachen. Vergleicht man die Landschaftsräume von mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild, so ist die Einstufung seitens des Vorhabenträgers zu relativieren. Handelt es sich beim Vorschlag „A“ um „naturferne“ Wälder entlang des Elbe-Seitenkanals, so wird mit der Vorzugsvariante eine am Waldrand gelegene Trassenführung gewählt. Die bereits vorhandene Zerschneidungswirkung entlang des Elbe-Seitenkanals erscheint insofern gegenüber der neuen Zerschneidung als geringere Beeinträchtigung.

Während die Vorzugsvariante in diesem Abschnitt keine Landschaftsräume mit hoher Gesamtempfindlichkeit verlässt, würde der Vorschlag „A“ rd. 7 ha verlärmen. Dieses Gebiet liegt westlich des Elbe-Seitenkanals im Bereich des Standortübungsplatzes. Bei der Beeinträchtigung von Landschaftsräumen mit mittlerer Gesamtempfindlichkeit, der visuellen Überprägung durch Brücken- und Dammbauwerke, sowie dem Verlust von Landschaftsbild prägenden Strukturen durch Überbauung ergeben sich nur geringfügige Veränderungen, die keine Relevanz für die Gesamtbilanzierung haben.

Unzerschnittene verkehrsarme Räume werden von beiden betrachteten Varianten in dem Untervariantenvergleich GP 7-50 nicht beeinträchtigt.

Vorschlag „F“ verlängert die Zerschneidung von bedeutsamen Landschaftsräumen mit mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild um rd. 0,4 km (ca. 10 %). Auch bei der Beeinträchtigung von Landschaftsräumen mit einer mittleren Gesamtempfindlichkeit werden rund 10 % (64 ha) mehr verlärmst. Während sich bei dem Aspekt der visuellen Überprägung an der Anzahl der Brückenbauwerke nichts ändert, wird die visuelle Überprägung durch Dammbauwerke um rd. 0,6 km länger. Auch bei dem Verlust von Landschaft prägenden Strukturen durch Überbauung beansprucht der Vorschlag „F“ rd. 0,5 ha mehr. Beide im Untervariantenvergleich GP 12-17 miteinander verglichenen Varianten liegen außerhalb eines unzerschnittenen verkehrsarmen Raumes.

Vorschlag „C“ würde etwa 0,9 km weniger Landschaftsräume mit hoher Bedeutung für das Landschaftsbild zerschneiden. Hier sind vor allem die Niederungen östlich von Bodenteich als hoch bedeutsamer Landschaftsraum eingestuft. Bei den Landschaftsräumen mit mittlerer Bedeutung wäre die Zerschneidungslänge ab dem Gelenkpunkt 61 etwa 1,5 km länger als die der Vorzugsvariante. Während die Verlärzung von Landschaftsräumen mit hoher Gesamtempfindlichkeit durch den Vorschlag „C“ vermieden wird, ist die Verlärzung von Landschaftsräumen mit mittlerer Gesamtempfindlichkeit durch diesen Vorschlag um rd. 300 ha größer. Der Vorschlag benötigt sechs Brückenbauwerke mehr als die Vorzugsvariante und hat insofern eine wesentlich höhere Beeinträchtigung von Landschaftsräumen mit besonderer Empfindlichkeit durch visuelle Überprägung. Bei den Dammbauwerken verringt sich die visuelle Überprägung um rund 1 km.

Vergleicht man die Zerschneidung bislang unzerschnittener verkehrsarmer Räume, so ist der Zerschneidungseffekt durch den Vorschlag „C“ um rund ein Drittel größer als bei der optimierten Vorzugsvariante. Während die Vorzugsvariante bei Bad Bodenteich mit dem Abschnitt 497 ein kleines Reststück von einem insgesamt sehr großen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum abtrennt, ist die abgetrennte Restfläche durch den Vorschlag „C“ bedeutend größer.

Mit dem Vorschlag „D“ sind keine entscheidungserheblichen Veränderungen hinsichtlich des Schutzwertes Landschaft verbunden.

Bei den Landschaftsräumen mit hoher Bedeutung für das Landschaftsbild würde Vorschlag „B“ mit rd. 0,5 km gegenüber rd. 1,2 km deutlich weniger Flächen zerschneiden. Bei den Landschaftsräumen mit mittlerer Bedeutung betragen die Zerschneidungslängen ab dem Gelenkpunkt 61 rd. 12 km für die Vorzugsvariante und rd. 15 km für den Vorschlag „B“. Als hoch bedeutsamer Landschaftsraum sind hierbei vor allem die Niederungen östlich von Bodenteich sowie entlang des Knesebachs anzusehen.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Beeinträchtigung durch Verlärzung von Landschaftsräumen mit hoher Gesamtempfindlichkeit sind diese bei der Vorzugsvariante mit rd. 380 ha deutlich höher als beim Vorschlag „B“ mit rd. 130 ha. Bei der Verlärzung von Landschaftsräumen mit mittlerer Gesamtempfindlichkeit beeinträchtigt die Vorzugsvariante mit rd. 3.000 ha etwas weniger Fläche als der Vorschlag „B“ mit rd. 3.400 ha.

Während die visuelle Überprägung von Landschaftsräumen mit besonderer Empfindlichkeit mit 16 Brückenbauwerken (Vorzugsvariante) und 17 Brückenbauwerken (Vorschlag „B“) annähernd gleich zu bewerten ist, benötigt der Vorschlag „B“ mit rd. 0,7 km deutlich weniger Dammbauwerke als die Vorzugsvariante (3,2 km). Bei dem Verlust von Landschaftsbild prägenden Strukturen durch Überbauung liegen beide Varianten mit rd. 3,3 bzw. 3,5 ha annähernd gleich.

Hinsichtlich unzerschnittener verkehrsarmer Räume sind durch beide Varianten Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Vorzugsvariante beeinträchtigt vier und der Vorschlag „B“ zerschneidet zwei dieser Räume. Die Vorzugsvariante trennt bei Bad Bodenteich mit dem Abschnitt 497 ein kleines Reststück von einem insgesamt sehr großen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum ab. Im weiteren Verlauf durchläuft die Vorzugsvariante mit dem Abschnitt 546 einen weiteren dieser sensiblen Räume und zerschneidet ihn auf einem größeren Abschnitt, jedoch weitgehend in Bündelung mit dem Elbe-Seitenkanal. Im letzten Abschnitt 555 wird ein großer unzerschnittener verkehrsarmer Raum randlich auf einer größeren Länge durchschnitten. Vorschlag „B“ durchschneidet und teilt auf dem größten Teil seines Verlaufs mit den Abschnitten 540 und 549 einen sehr großen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum. Der Abschnitt 554 tangiert einen weiteren unzerschnittenen verkehrsarmen Raum.

Durch die notwendig gewordene Optimierung der Vorzugsvariante im Bereich der Seewiesen fällt das Ergebnis nicht mehr so eindeutig für die Variante GP 20-37/2 (Vorschlag „B“) aus. Während sie rd. 0,7 km weniger Landschaftsräume mit hoher Bedeutung für das Landschaftsbild zerschneidet und rd. 250 ha weniger Landschaftsräume mit hoher Gesamtempfindlichkeit verlässt sowie rd. 2,5 km weniger Dammbauwerke benötigt, zerschneidet sie rd. 2,5 km mehr an Landschaftsräumen mit mittlerer Bedeutung, verlässt rd. 400 ha mehr an Landschaftsräumen mit mittlerer Gesamtempfindlichkeit und benötigt ein Brückenbauwerk mehr.

B 190 n

Da Variante B 190 n/1 außerhalb von hochbedeutsamen Landschaftsräumen und außerhalb von Landschaftsräumen mit hoher Gesamtempfindlichkeit verläuft, kann sie in Bezug auf die Landschaftsinanspruchnahme als günstig bewertet werden. Es werden zwar 2,4 km auf Dammbauwerken geführt. Dies führt jedoch aufgrund des im Verhältnis zur Gesamtlänge relativ geringen Anteils zu keiner anderen Einschätzung.

Alle anderen vier Varianten sind als ungünstiger zu bewerten. Sie weisen keine durchgreifenden Unterschiede auf, da sie gleichermaßen Landschaftsräume mit hoher und mittlerer Bedeutung durchfahren, Landschaftsräume mit hoher und mittlerer Gesamtempfindlichkeit verlärmten und die Landschaft durch Brücken- und Dammbauwerke visuell überprägen.

Bei den Teilvarianten ist B 190 n/3.1 als eindeutig ungünstig anzusehen, weil sie hoch bedeutsame Landschaftsräume zerschneidet und flächenmäßig große Verlärmmungen verursacht. Variante B 190 n/5.1 ist noch als relativ

weniger ungünstig anzusehen, weil sie weniger Raum verlärmmt und erheblich weniger Dammbauwerke benötigt.

Gesamtbewertung

Dem Vorhaben kommt eine hohe Bedeutung in Bezug auf das Schutzgut Landschaft zu.

Wegen der erheblich größeren Inanspruchnahme von unzerschnittenen Räumen und der sehr erheblichen Verlärzung von bedeutsamen Landschaftsräumen ist die Westvariante zusammen mit B 190 n/5.1 als sehr ungünstig für das Schutzgut Landschaft zu bewerten. Die Ostvariante zusammen mit B 190 n/1 greift in diese Belange erheblich weniger ein und ist somit als weniger ungünstig zu bewerten.

4.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Allgemeines

Für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter von Bedeutung sind Flächen und Objekte der Bereiche Denkmalschutz und Denkmalpflege, Naturschutz und Landschaftspflege sowie der Heimatpflege. Objekte und Nutzungen mit primär wirtschaftlicher Bedeutung (z.B. Rohstofflagerstätten, Bauanlagen) werden in anderen Kapiteln erfasst und bewertet. Betrachtet werden vor allem Bau- und Bodendenkmale, historische Siedlungsformen, historische Wälder und historische Kulturlandschaften und -landschaftsteile.

Die Erfassung erfolgte nur im Außenbereich und in den Siedlungsrandbereichen. Kulturhistorische Böden werden, soweit sie nicht als Bodendenkmale gem. § 3 Abs. 4 NDSchG geschützt sind, im Schutzgut Boden behandelt. Hierunter fallen insbesondere die kulturräumtypischen Plaggenesche. Die Bewertung der Kultur- und Sachgüter erfolgt nach ihrer Bedeutung, wobei zwischen Kulturgütern mit besonderer und mit allgemeiner Bedeutung unterschieden wird.

Bereiche, in denen besonders geschützte Bodendenkmale oder Häufungen von Kultur- und Sachgütern vorkommen, sind als besonderes Konfliktpotential eingestuft worden.

Bezüglich des von den Gutachtern verwendeten Oberbegriffs „sonstige Bodendenkmale“ hat das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege - Stützpunkt Lüneburg - darauf hingewiesen, dass in Niedersachsen zwischen den archäologischen Baudenkmälern (Steingräber, Hügelgräber, Landwehre, Kreuzsteine, Deiche oder Wurten) und den Bodendenkmälern (archäologische Fundplätze im Boden wie prähistorische Siedlungsstellen oder Urnen- und Körpergräberfelder) unterschieden wird. Das Landesamt hält die Erfassung und Bewertung unter diesem Oberbegriff angesichts des sehr großen Untersuchungsraums aber dennoch für sinnvoll und praktikabel. Das Landesamt weist ferner darauf hin, dass überall im Planungsgebiet mit einer hohen Dichte an archäologischen Fundstellen zu rechnen ist, andererseits aber deren Lage recht gleichmäßig verteilt ist und deshalb eine

Differenzierung zwischen den Trassenvarianten in der Bewertung eine untergeordnete Rolle spielt.

Weil vom Vorhaben potentielle archäologische Bodendenkmale betroffen sind, sind zu deren Sicherung durch die zuständige Fachbehörde rechtzeitig Maßnahmen zu veranlassen. Hierzu müssen bei entsprechenden Erdeingriffen zwischen dem Maßnahmenträger und dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege - Stützpunkt Lüneburg - im Vorfeld archäologische Untersuchungen vereinbart werden.

4.9.1 Darstellung der Auswirkungen

Bei der Ermittlung der Auswirkungen wurde zwischen Bau- und Bodendenkmalen sowie zwischen historischen Wäldern und Siedlungsformen, Wallhecken und Heideflächen unterschieden.

Durch die Anlage von Straßen kommt es zur Inanspruchnahme von Flächen mit Bedeutung für Kultur- und sonstige Sachgüter. Grundsätzlich muss bau- und anlagebedingt mit der Beeinträchtigung von Gebäuden und Anlagen, landwirtschaftlichen Nutzflächen, kulturhistorischen Bauten, geschützten Parks oder Bodendenkmalen gerechnet werden. Bauzeitliche Eingriffe, die eine völlige Wiederherstellung des früheren Zustandes (temporäre Versetzung eines Wegekreuzes) ermöglichen, werden als nicht maßgeblich eingestuft. Betriebsbedingt können sich Schadstoffemissionen oder Erschütterungen auf bauliche Anlagen auswirken.

4.9.2 Bewertung der Auswirkungen

A 39

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde deutlich, dass von vielen Beteiligten die Variante 502 (GP 2-5/1) als höchst kritisch angesehen wurde. In etwa 300 Meter Entfernung von der Variante 502 befindet sich das im Jahr 1172 gegründete Benediktinerinnen-Kloster Lüne, das inmitten einer Grünanlage mit altem Baumbestand und Streuobstwiesen steht. Nach Meinung der Gutachter werden aufgrund der großen Entfernung zur geplanten Trasse keine erheblichen Beeinträchtigungen auf die Klosteranlagen selbst erwartet. Dennoch kommt es zur Zerschneidung von zwei historischen Hauptwegebeziehungen. Sowohl die Wegebeziehungen nach Artlenburg als auch zum Kloster Scharnebeck sind noch in Form von Spazierwegen vorhanden. Ferner gibt es einige alte Kirchwege aus dem 18. Jahrhundert, die ebenfalls bis heute als Spazierwege von Bedeutung sind. Durch die Querung des Lüner Holzes kommt es zusätzlich zur Zerschneidung von Freiflächen, die ursprünglich durch das Kloster bearbeitet bzw. bewirtschaftet wurden.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist das durch diese Variante zerschnittene Wassersystem aus mehreren Teichen (Unterer Mühlenteich, Mittlerer und Oberer Mühlenteich) südlich von Moorfeld, die untereinander durch einen Graben verbunden sind. Dieses Gewässersystem speist den Handsteinbrunnen in der Brunnenhalle des Klosters. Bei dem erneuten Untervariantenvergleich 2-5 (neu) wurde diese Variante mit dem neuen Abschnitt 586 als Variante GP 2-5/2 neu (Mitnutzung der vorhanden

Ortsumgehung) verglichen. Durch die vollständige Nutzung der bestehenden B 4 (Ortsumgehung) vermeidet dieser neue Abschnitt 586 die oben genannten erheblichen Auswirkungen auf das Kloster und weist deutliche Vorteile gegenüber der alten Variante auf. Diese Variante findet als Teil der Vorzugsvariante in der nachfolgenden Bewertung der Auswirkungen Berücksichtigung.

Mögliche Lärmauswirkungen auf Besucher und Bewohner des Klosters werden unter dem Schutzgutbereich Menschen - Erholen berücksichtigt.

Teilvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-18:

Besonders schutzwürdige archäologische Bau- bzw. Bodendenkmale werden durch die Variante GP 1-18/1 nicht betroffen. Sie beansprucht im weiteren Verlauf aber 17 sonstige Bau-/ Bodendenkmale. Im Einzelnen sind dies bei den archäologischen Baudenkmälern 15 Grabhügel und ein Hochacker und bei den archäologischen Bodendenkmälern eine Siedlung.

Die Variante 1-18/2 quert die als besonders schutzwürdiges archäologisches Baudenkmal eingestufte Landwehr und führt zum Verlust von acht archäologischen Baudenkmälern (7 Grabhügel und ein Steingrab) sowie vier archäologische Bodendenkmale (1 Körpergrab, zwei Siedlungen und ein Urnenfeld).

Der anlagebedingte Verlust von historischen Wäldern beträgt bei der Variante GP1-18/1 rd. 8 ha und bei der Variante GP1-18/2 rund 4 ha. Hinzu kommt bei der Westvariante der Verlust von 0,4 ha Heideflächen und bei der Ostvariante der Verlust von 0,1 ha Wallhecken.

Obwohl die Variante GP1-18/2 ein besonders schutzwürdiges Baudenkmal quert, verursacht sie insgesamt geringere Verluste bei Boden- und Baudenkmälern.

Im Unterschied zur Vorzugsvariante quert der Vorschlag „A“ die Landwehr mehrfach und verläuft auf rd. 2 km parallel zur Landwehr. Die Beanspruchung von Bau- und Bodendenkmälern ist bei der Vorzugsvariante und dem Vorschlag mit jeweils sieben gleich groß. Durch die Änderung der Trassenführung wegen einer geplanten Gefahrgutschiffsliegestelle am Elbe-Seitenkanal wird zugleich die Beeinträchtigung der Landwehr minimiert. Die optimierte Vorzugsvariante quert deshalb die Landwehr nur (noch) einmal.

Der Vorschlag „F“ (GP12-17/2) beansprucht vier Bau- und Bodendenkmale (ein Körpergrab, zwei Grabhügel und ein Steingrab) gegenüber nur einem Körpergrab bei der Vorzugsvariante. Der Verlust von historischen Wäldern ist allerdings mit nur 0,3 ha gegenüber 3,2 ha bei der Vorzugsvariante deutlich geringer.

Hauptvariantenvergleich zwischen den Gelenkpunkten 1-46:

Beide Varianten führen mit dem gemeinsamen Abschnitt 555 sehr dicht an der „Stackmannsmühle“ vorbei. Deshalb kann mit Blick auf die anlagebedingten

Verluste von Baudenkmälern eine Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden.

Verluste bei den als besonders schutzwürdig eingestuften Baudenkmälern entstehen nur durch die Variante GP 1-46/2 mit der Querung der Landwehr bei Lüneburg.

Die Westvariante (GP 1-46/1) verursacht den Verlust von elf archäologischen Baudenkmälern (acht Grabhügel, zwei Hochäcker und eine Wallburg) sowie von sieben archäologischen Bodendenkmälern (eine Urne, einen Streufund, und vier Wegespuren sowie ein unbekanntes Bodenmal). Auch die Ostvariante (GP 1-46/2) führt zum Verlust von zehn archäologischen Baudenkmälern (ein Steingrab, und neun Grabhügel) sowie acht archäologischen Bodendenkmälern (ein Körpergrab, ein Urnenfeld, zwei Siedlungen, eine Wegespur, zwei Hochäcker, sowie ein unbekanntes Bodenmal).

Während die Variante GP 1-46/1 zum Verlust von 1,1 ha Heideflächen, von 69,5 ha historischen Wäldern und von knapp 0,1 ha Wallhecken führt, beansprucht die Variante GP 1-46/2 0,7 ha Heideflächen, rund 33 ha historische Wälder sowie 0,1 ha Wallhecken.

Während beide Varianten bezüglich der Verluste von Bau- und Bodendenkmälern durch anlagebedingte Überbauung annähernd gleich liegen, verursacht die Variante GP 1-46/1 fast doppelt so hohe Verluste von historischen Wäldern. Aus diesem Grund ist die Ostvariante zu bevorzugen. Die Beeinträchtigung des besonders schutzwürdigen Baudenkmals (Landwehr bei Lüneburg) durch die Ostvariante kann diese gravierenden Waldverluste nicht aufwiegen.

Im Unterschied zur Vorzugsvariante quert der Vorschlag „A“ die Landwehr mehrfach und verläuft auf rd. 2 km parallel zur Landwehr. Die Beanspruchung von Bau- und Bodendenkmälern ist bei der Vorzugsvariante und dem Vorschlag mit jeweils sieben gleich groß. Durch die Änderung der Trassenführung wegen einer geplanten Gefahrgutschiffsliegestelle am Elbe-Seitenkanal wird zugleich die Beeinträchtigung der Landwehr minimiert. Die optimierte Vorzugsvariante quert deshalb die Landwehr nur (noch) einmal.

Der Vorschlag „F“ (GP12-17/2) beansprucht vier Bau- und Bodendenkmale (ein Körpergrab, zwei Grabhügel und ein Steingrab) gegenüber nur einem Körpergrab bei der Vorzugsvariante. Der Verlust von historischen Wäldern ist allerdings mit nur 0,3 ha gegenüber 3,2 ha bei der Vorzugsvariante deutlich geringer.

Im Bereich der optimierten Vorzugsvariante zwischen den Gelenkpunkten 61 und 62 sind nach Aussagen der Gutachter keine Kultur- und Sachgüter betroffen.

Vorschlag „B“ verringert zwar den Verlust von historischen Wäldern um rd. 0,7 ha, beeinträchtigt aber zwei archäologische Baudenkmale (Landwehr zwischen Kattien und Schafwedel sowie alte Deichlinie südlich Schafwedel) mehr als die Vorzugsvariante.

Beim Vorschlag „C“ bleibt der Verlust von historischen Wäldern annähernd gleich, aber auch hier werden zwei archäologische Baudenkmale (Landwehr zwischen Kattien und Schafwedel sowie alte Deichlinie südlich Schafwedel) mehr als bei der Vorzugsvariante beeinträchtigt.

Der Vorschlag „D“ beeinträchtigt keine Bau- und Bodendenkmale und hat somit keine Auswirkungen auf die Bilanzierungen.

B 190 n

In Bezug auf die Inanspruchnahme von Kulturgütern im engeren Sinn (Bau- und Bodendenkmalen) sind die Varianten B 190 n/1 und B 190 n/3 als günstig zu beurteilen, weil sie keine (bekannten) Bau- und Bodendenkmale berühren. Historische Wälder können neben ihren Funktionen für Boden und Naturschutz auch als Denkmale historischer Waldnutzung betrachtet werden. Die Varianten B 190 n/1 und B 190 n/5 sind in dieser Hinsicht als ungünstig einzustufen, weil sie rd. 8 ha bzw. rd. 6 ha historischer Wälder in Anspruch nehmen. Die drei anderen Varianten beanspruchen 1 ha bis gut 1 ha, so dass sie in dieser Hinsicht als günstig einzustufen sind.

Insgesamt ergibt sich damit Variante B 190 n/3 als günstigste Variante. Die Varianten B 190 n/2 und n/4 sind etwa gleichwertig auf Rang 2/3. Variante B 190 n/1 nimmt keine Bau- und Bodendenkmale in Anspruch und ist deshalb als zweitungünstigste Variante zu betrachten, während Variante B 190 n/5 die ungünstigste ist.

Die Teilvarianten greifen nur gering in die Belange der Kultur- und sonstigen Sachgüter ein. Variante B 190 n/3.1 greift in keine bisher bekannten Kulturgüter ein und ist somit als günstig zu bewerten.

Gesamtbewertung

Baudenkmale werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Neben der Beeinträchtigung von Bodendenkmalen kommt es hauptsächlich zur Inanspruchnahme von historischem Wald. Die Bedeutung des Vorhabens für den Belang Kultur- und sonstige Sachgüter wird deshalb mit mittel angesetzt.

Die Westvariante zusammen mit Teilvariante B 190 n/3.1 greift sehr stark in historische Wälder und archäologische Denkmale ein und wird deshalb als ungünstig bewertet. Die Ostvariante zusammen mit B 190 n/3 greift in diese Belange erheblich geringer ein. Dieser erhebliche Unterschied wird auch nicht durch die Beeinträchtigung der Lüneburger Landwehr ausgeglichen, so dass die Ostvariante als weniger ungünstig bewertet wird.

4.10 Wechselwirkungen

Der im UVPG aufgeführte Begriff der Wechselwirkungen bedeutet, dass die einzelnen Umweltschutzgüter nicht ausschließlich isoliert betrachtet werden dürfen, sondern auch das Wirkungsgefüge zwischen den Schutzgütern im Einzelfall eine Entscheidungsrelevanz besitzen kann. Jeder Eingriff in das Wirkungsgefüge, nicht nur menschlichen Ursprungs, kann in der Folge neue nicht sofort darstellbare Wirkungsmechanismen hervorbringen. Deshalb ist

eine Berücksichtigung sämtlicher ökosystemarer Wechselwirkungen in der UVS nicht leistbar.

In der vorliegenden UVS sind die entscheidungserheblichen Wechselwirkungen, d.h. relevante Beziehungen zwischen den Schutzgütern, ermittelt und bei dem jeweils betroffenen Schutzgut mit berücksichtigt worden. Die schutzgutbezogene Darstellung der Ergebnisse der UVS bedeutet nicht, dass Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern außer Acht gelassen werden. Eine systematische schutzgutbezogene Betrachtung bestimmter Indikatoren und Kriterien ist vielmehr aus fachlicher Sicht sinnvoll, da sich relevante Veränderungen des Wirkungsgefüges im Ergebnis grundsätzlich bei einzelnen Schutzgütern auswirken und dort entscheidungserhebliche Veränderungen hervorrufen. Beispielsweise werden standörtliche Wechselwirkungen – etwa zwischen Biotopstrukturen, Grundwasserhaushalt und vorkommenden Tierarten – im Rahmen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen berücksichtigt. Die Berücksichtigung erfolgt vor allem über komplexe Indikatoren, wie etwa Biotoptypen und Tierarten mit speziellen Lebensraumansprüchen.

Funktionale Abhängigkeiten werden über die Betrachtung relevanter Landschaftsfunktionen betrachtet. So wird die klimatische Ausgleichsfunktion als Resultat aus Reliefverhältnissen und Bewuchs erfasst. Die Funktion der Landschaft für die landschaftsgebundene Erholung (Landschaftsbild) wird über das Zusammenwirken von Reliefvielfalt, Nutzungstypen und Gewässervielfalt beschrieben.

Unzweifelhaft können von einem Straßenbauvorhaben auch positive Wechselwirkungen ausgehen. Durch eine günstigere Trassenführung, die Entlastung von Ballungsräumen und eine zügige Verkehrsführung werden häufig die Lärm- und Schadstoffbelastungen für einige Gebiete wesentlich verringert. Dies ist häufig dann der Fall, wenn es möglich ist, den dichten Straßenverkehr aus dem Zentrum oder aus der unmittelbaren Nähe von Ortschaften wegzuführen. Was zum einen aus Sicht der Stadt Lüneburg überwiegend negativ verbucht wird, wird aus Sicht der Gemeinde Melbeck (B 4-Verkehr) als positive Wechselwirkung wahrgenommen. Hier wird der Bau der Autobahn zu einer erheblichen Entlastung führen.

Von einigen Beteiligten wurde bemängelt, dass die Wechselwirkungen nicht im notwendigen Umfang abgearbeitet wurden. Die Planungen im Stadium eines Raumordnungsverfahrens haben jedoch noch nicht die begründbare Detailgenauigkeit, die es ermöglicht, die sich aus den konkreten technischen Festlegungen und den damit in Verbindung stehenden schutzgutbezogenen Standortbedingungen ergebenden Wechselwirkungen präzise und belastbar zu erfassen. Die relative „Unschärfe“ bei dem Aspekt Wechselwirkungen hat keine entscheidungserheblichen Auswirkungen.

4.11 FFH- und EU-Vogelschutzgebiete

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens findet eine überschlägige Prüfung der FFH- und EU-Vogelschutzgebietsverträglichkeit der Vorhaben statt. Außerdem werden Hinweise für weitere Prüfungen im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren gegeben.

Im Rahmen der Linienfindung zum Raumordnungsverfahren wurden bei der Abgrenzung des Untersuchungsraums und der Planungskorridore großräumige FFH- und EU-Vogelschutzgebiete wie „Großes Moor“, „Schweimker Moor und Lüderbruch“ und „Ostheide südlich Himbergen“ ausgespart.

Im Rahmen einer FFH-Vorprüfung wurde untersucht, inwieweit mögliche Beeinträchtigungen der FFH- und EU-Vogelschutzgebiete durch die Vorhaben anzunehmen sind. Folgende FFH- und EU-Vogelschutzgebiete wurden in diese Vorprüfung einbezogen:

- DE 2628-331 Ilmenau mit Nebenbächen; aufgrund des Variantenspektrums sind Querungen und damit erhebliche Beeinträchtigungen für folgende Bereiche möglich, so dass eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt ist:
 - Mittlere Gerdau
 - Ilmenauniederung von Uelzen bis Bad Bevensen
 - Unterer Bornbach mit Stederau bei Borne
 - Unterer Bornbach mit Stederau südlich von Uelzen
 - Röbbelbachniederung bei Röbbel
- DE 2626-331 Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze; aufgrund der starken Vorbelastungen durch die vorhandene A 250 ist eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes auszuschließen, so dass keine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist.
- DE 2929-301 Der Lohn (bei Bad Bevensen); aufgrund der Entfernung von rd. 1.600 m zur A 39 kann eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden, so dass keine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist.
- DE 2830-332 Rotbauchunken-Vorkommen Strothe/Almstorf; wegen der Empfindlichkeit der Rotbauchunkre ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt.
- DE 2929-331 Kammmolch-Biotop Mührgehege/Oetzendorf; wegen der Entfernung von mindestens 1.000 m zur A 39 ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.
- DE 3127-331 Lutter, Lachte, Aschau (mit einigen Nebenbächen); wegen der Nähe des Vorhabens zu Teilbereichen des FFH-Gebietes ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt.
- DE 3229-331 Ise mit Nebenbächen; wegen der Querung des Gebietes durch mehrere Varianten ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt.
- DE 3430-301 Vogelmoor; wegen der Nähe des Vorhabens ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt.
- DE 3021-331 Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker; aufgrund der Vorbelastung des bestehenden Abschnittes der A 39 bei Wolfsburg können erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes ausgeschlossen werden, so dass eine FFH-Prüfung nicht erforderlich ist.
- DE 3021-331 Beverbach-Unterlauf (= Allerzufluss bei Bevermühle); wegen der Entfernung des Vorhabens ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.
- DE 3331-302 und 3230-331 Ohreaue; wegen der Querung des FFH-Gebietes durch mehrere Varianten ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt.
- DE 2930-401 Ostheide südlich Himbergen (das bestehende Vogelschutzgebiet wurde im Herbst 2006 durch den – räumlich getrennten –

Nachmeldevorschlag V 25A nördlich von Bad Bodenteich ergänzt); wegen der Großflächigkeit der Ortolan-Vorkommen und der Beziehungen zwischen den Teilpopulationen sind für beide Teilbereiche des Vogelschutz-Gebietes bzw. des nach gemeldeten Vogelschutzgebietes EU-Vogelschutzgebiets-Verträglichkeitsprüfungen erfolgt.

- DE 3227-401 Südheide und Aschauteiche bei Eschede; da Beeinträchtigungen nicht auszuschließen sind, ist eine EU-Vogelschutzgebiets-Verträglichkeitsprüfung erfolgt.
- DE 3229-401 Schweimker Moor und Lüderbruch; da Einflüsse auf das Nahrungshabitat des hier Wert gebenden Kranichvorkommens nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, ist eine EU-Vogelschutzgebiets-Verträglichkeitsprüfung erfolgt.
- DE 3429-401 Großes Moor bei Gifhorn; wegen der großen Entfernung sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten, so dass eine Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist.
- DE 3530-401 Barnbruch; wegen der starken Vorbelastung auf dem bestehenden Abschnitt der A 39 in Wolfsburg ist eine erhebliche Beeinträchtigung durch das Vorhaben ausgeschlossen, so dass eine Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist.
- DE 3130-331 Kammmolch-Biotop bei Langenbrügge; wegen der Nähe zu möglichen Varianten ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt.

In den durchgeföhrten FFH- und EU-Vogelschutzgebiets-Verträglichkeitsprüfungen wurden durch die Gutachter weder für die West-, noch für die Ostvariante erhebliche Beeinträchtigungen von FFH- oder EU-Vogelschutzgebieten festgestellt.

Erhebliche Beeinträchtigungen des in einer Entfernung von gut 400 m Entfernung von der Hauptvariante B 190 n/1 liegenden FFH-Gebietes „Kammmolchbiotop bei Langenbrügge“ sind aufgrund der Entfernung auszuschließen.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Vogelmoor“ (DE 3430-301) gibt den Hinweis, die Trasse in diesem Bereich um rd. 50 m nach Westen zu verschwenken, um Beeinträchtigungen des Gebietes sicher zu vermeiden. Dieser Empfehlung ist durch eine kleinräumige Trassenoptimierung gefolgt worden.

Folgende Hinweise werden für die weitere Planung gegeben:

Querung der Röbbelbachniederung

Die westliche und die mittlere Untervariante im Bereich zwischen Altenmedingen und Oetzen (Gelenkpunkte 8 und 17) queren den Röbbelbach als Teil des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331) auf rd. 130 m bzw. rd. 200 m mit einem rd. 160 m bzw. rd. 240 m langen Brückenbauwerk. Durch das Brückenbauwerk kommt es zur Beseitigung des hier Wert bestimmenden Traubenkirschen-Erlen-Eschenwaldes auf rd. 1.450 m² bzw. rd. 3.090 m². Eine mögliche Querverbindung zwischen östlicher und mittlerer Untervariante in diesem Bereich quert das FFH-Gebiet auf rd. 200 m mit einem rd. 170 m langen Brückenbauwerk und nimmt dabei rd. 390 m² des

Wert bestimmenden Traubenkirschen-Erlen-Eschenwaldes in Anspruch. Aufgrund eines Gesamtbestands des Wert bestimmenden Waldes im FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ von rd. 6.000.000 m² wird der Eingriff durch die Röbbelbachquerung von den beauftragten Gutachtern als „nicht erheblich beeinträchtigend“ betrachtet. Das NLWKN, Betriebsstelle Lüneburg, sieht diesen relativ geringen Eingriff als „erhebliche Beeinträchtigung“ an. Auf der Ebene der Raumordnung kann wegen der Maßstäblichkeit der Prüfung keine abschließende Entscheidung in dieser Frage erfolgen.

Deshalb muss zunächst die Planung konkretisiert werden, wobei bereits Vermeidungsmöglichkeiten einzubeziehen sind. Dabei sind die konkrete FFH-Verträglichkeitsprüfung und ggf. eine Ausnahmeprüfung gem. Niedersächsischem Naturschutzgesetz durchzuführen.

Zugunsten der westlichen Untervariante ist dazu aufgrund der im Raumordnungsverfahren durchgeführten Untersuchungen festzustellen, dass sowohl die mittlere und die östliche Variante, als auch die Querverbindung zu einer mindestens etwa gleich großen und in einigen Teilespekten erheblich höheren Beeinträchtigung von Vogellebensräumen von regionaler und landesweiter Bedeutung, Verlust von Tierlebensraumpotenzial einschließlich Brutvogellebensraumpotenzial und Beeinträchtigung von Brutvogellebensraumpotenzial durch Verlärming führen. Hinzu kommt eine etwas größere Beeinträchtigung der Wohnsiedlungen und des Wohnumfeldes und aufgrund der umwegigen Trassenführung größere Inanspruchnahme von Boden durch diese Untervarianten. Wenn die östliche Untervariante wegen ihrer sehr umwegigen Trassenführung und der erheblichen Beeinträchtigung von Vogellebensräumen außer Betracht bleibt, hat die westliche Untervariante dazu den Vorteil der kürzesten Querung des FFH-Gebietes und des kürzesten Brückenbauwerks. Die Brücke der westlichen Untervariante liegt wegen der Topographie außerdem höher über der Röbbelbachniederung, als die beiden anderen möglichen Querungen, so dass grundsätzlich diese Lösung als weniger ungünstig in Bezug auf die FFH-Problematik erscheint.

EU-Vogelschutzgebiet „Ostheide südlich Himbergen“

Da die Ostvariante zwischen den Teilgebieten des EU-Vogelschutzgebietes „Ostheide bei Himbergen“ (DE 2930-401) hindurchführt, müssen bei der folgenden Detailplanung die Beziehungen zwischen den Teilgebieten des EU-Vogelschutzgebietes und den weiteren Vorkommen des Ortolans in diesem Bereich genauer untersucht werden, um eine erhebliche Beeinträchtigung sicher ausschließen zu können, ggf. eine Ausnahmeprüfung vorzunehmen bzw. entsprechende Schutz- und Kompensationsmaßnahmen vorsehen zu können.

5. Raumordnerische Gesamtabwägung (einschl. Begründung der raumordnerischen Entscheidung)

Bedarf und Leistungen

Der Bedarf der A 39 und der B 190 n sowie der A 14 ist im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes durch den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

begründet. Mit der Einstellung der A 39 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003 ist die verkehrliche und raumordnerische Notwendigkeit des Vorhabens begründet. Der Bau einer Autobahn und einer Bundesstraße ist durch die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens erstellte Verkehrsuntersuchung und die darin prognostizierten Verkehrsmengen sowie die ergänzende Prognose für den Raum Lüneburg gerechtfertigt. Südlich von Uelzen ist mit rd. 22.000 Kfz/Werktag, nördlich von Uelzen bis rd. 30.000 Kfz/Werktag und im Raum Lüneburg mit rd. 62.000 Kfz/Werktag zu rechnen. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens konnten keine unüberwindlichen Belange ermittelt werden, die der weiteren Planung und dem Bau der A 39 und der B 190 n entgegen stehen.

Die Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen den Räumen Braunschweig/Wolfsburg/Salzgitter und Hamburg/Lüneburg ist die konsequente Weiterentwicklung des norddeutschen Fernstraßennetzes. Großräumig wird die Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen in Süd- und Ostdeutschland mit dem norddeutschen Küstenraum und bis nach Skandinavien verbessert. Regional wird die verkehrliche Standortqualität von Nordostniedersachsen und den westlichen Teilen des Altmarkkreises Salzwedel erheblich verbessert. Die A 39 dient deshalb zugleich der Verbesserung der genannten weiträumigen Verbindungen, der Entlastung der hoch frequentierten Nord-Süd-Verbindung A 7, der besseren Ein- bzw. Anbindung der Oberzentren Wolfsburg und Lüneburg sowie der Mittelpunkte Gifhorn, Lüchow, Salzwedel, Uelzen und Wittingen in das Autobahnnetz und dem damit verbundenen Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten im gesamten Raum. Die B 190 n ist als Ost-West-Verbindung zur A 14 und zur B 4/B 191 erforderlich, um die volle Verkehrswirksamkeit der A 39 im Rahmen des verkehrlichen Gesamtkonzepts zu erzielen. Darüber hinaus werden Ortsdurchfahrten entlastet, Unfallrisiken vermindert und damit vor allem in den Gemeinden des ländlichen Raums städtebauliche Handlungspotenziale aktiviert.

Untersuchungsgebiet

Um Varianten in dem Raumordnungsverfahren zu präsentieren und zu prüfen, wurden in einem Untersuchungsraum von rd. 1.200 km² Fläche mehrere mögliche Trassenvarianten untersucht. Der Untersuchungsraum hat folgende Abgrenzung:

- Im Norden: die A 250 nordwestlich von Lüneburg, südlich der Ortslagen von Adendorf und Scharnebeck (LK Lüneburg)
- Im Osten: etwa westlich der Ortslagen von Neetze (LK Lüneburg), Himbergen, Rosche (LK Uelzen), Dähre, Diesdorf (Sachsen-Anhalt), Brome, Rühen (LK Gifhorn)
- Im Süden: Ortslagen der Städte Gifhorn und Wolfsburg
- Im Westen: etwa östlich der Ortslagen von Kirchgellersen, Amelinghausen (LK Lüneburg), Wriedel (LK Uelzen); ab dem Raum Holdenstedt (LK Uelzen) entlang der B 4 bis zur Stadt Gifhorn

Eine Erweiterung des Untersuchungsraums bis in den Raum Dahlenburg wurde nicht vorgenommen, weil eine Trassenführung durch diesen Raum mit – je nach Trassenführung – rd. 5 km bis 10 km Mehrlänge im Vergleich zu

einer Trassenführung am Ostrand des festgelegten östlichen Untersuchungskorridors stark umwegig wäre. Durch eine solche Trassenführung wäre keine bessere Verkehrswirkung erzielbar, da sie entfernt von dem Hauptschwerpunkt des Verkehrs im nördlichen Untersuchungsraum, der Stadt Lüneburg mit rd. 70.000 Einwohnern, mit den zentralörtlichen Einrichtungen und ihren Industrie- und Gewerbegebieten, führen würde. Überdies sind die Gebiete östlich von Dahlenburg bis hin zum westlichen Rand der Gehrde bei Groß Thondorf und Himbergen sehr empfindlich gegenüber Eingriffen in ihre Naturausstattung.

Für eine „Nordvariante“, die außerhalb des Untersuchungsraums nördlich von Bardowick, Adendorf und Scharnebeck verläuft, um dann in die östlichen Trassenführungen des Untersuchungsraums überzugehen, wurde eine so genannte „grobe Raumanalyse“ vorgenommen, um ihre Auswirkungen abzuschätzen. Diese Nordvariante hätte für die Schutzgüter Mensch-Erholen, Pflanzen und Tiere, Boden, Oberflächengewässer und Klima/Luft erheblich größere negative Auswirkungen, als eine Trasse, die im Untersuchungsraum etwas weiter südlich durch den Ortsteil Ebensberg der Stadt Lüneburg verlaufen würde („Ebensbergtrasse“). Aufgrund stärkerer Belastungen des siedlungsnahen Freiraums wirkt sie auch für das Schutzgut Mensch-Wohnen tendenziell ungünstiger, als die „Ebensbergtrasse“. Außerdem würden zwei lange Brückenbauwerke über die Ilmenau und den Elbe-Seitenkanal erforderlich werden. Die „Nordvariante“ wäre um rd. 9 km länger als die „Ebensbergtrasse“, wodurch erhebliche Mehrkosten entstünden. Die verkehrlichen und raumordnerischen Wirkungen sind wegen der Entfernung von der Stadt Lüneburg und wegen der umwegigen Führung als geringer zu veranschlagen, als bei der „Ebensbergtrasse“. Auf eine nähere Untersuchung der „Nordtrasse“ wurde aus diesen Gründen verzichtet.

Für die Führung der Autobahn von Lüneburg bis Uelzen entlang der bestehenden B 4 wurde ebenfalls eine überschlägige Betrachtung durchgeführt. Ergebnis ist, dass wegen mehrerer auf der B 4 liegenden Ortsdurchfahrten nur rd. die Hälfte der zwischen Lüneburg (Kreuzung B4/B 216) und Uelzen rd. 35 km langen B 4 zu einer Autobahn ausgebaut werden könnte, in den anderen Abschnitten wäre eine vollständig neue Trassenführung um die Ortslagen herum erforderlich. Daraus ergibt sich eine kurvige Trassenführung, die zudem die Ilmenau und mehrere ihrer Nebenbäche kreuzen müsste. Damit würden naturbetonte Bereiche und Erholungsräume neu belastet. Die Orte, deren Ortsdurchfahrten im Zuge der B 4 entlastet würden, würden an ihren Ortsrändern eine neue Belastung durch die Autobahn erfahren. Die Problematik der Führung der Autobahn auf der Ostumgehung von Lüneburg würde nicht behoben, sondern stellte sich auch für den südlichen Teil der Ostumgehung. Für den Ausbau der B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen zur Autobahn wurde aus diesen Gründen keine nähere Untersuchung vorgenommen.

Abwägungskomplexe

Die wesentlichen Abwägungskomplexe in dem hier vorliegenden Raum sind die Komplexe Raumstruktur einschließlich der zentralörtlichen Strukturen und der Auswirkungen auf die Gewerbliche Wirtschaft (einschließlich des Tourismus), Siedlungsstrukturen (Mensch/Siedlung/Erholung), Natur- und

Landschaftsschutz, Landwirtschaft, Forstwirtschaft (einschließlich Jagd), Luftreinhaltung/Lärm- und Strahlenschutz, Boden, Landschaft, Verkehr und Straßenverkehr. Eine mittlere Bedeutung bei der Bewertung des Vorhabens haben die Komplexe Ländliche Räume, Ordnungsräume, Naturräume, Gewässerschutz, Klimaschutz, Schifffahrt, Katastrophenschutz, Militärische Verteidigung und Kultur- und sonstige Sachgüter. Geringe Bedeutung haben die Bereiche Oberflächengewässer, Rohstoffgewinnung, Energie, Schienenverkehr, Fußgänger- und Fahrradverkehr, Information und Kommunikation, Bildung/Kultur/Soziales sowie Abfall und Altlasten.

Je nachdem, wie stark sich die Varianten hinsichtlich dieser Abwägungskomplexe unterscheiden, können die Abwägungskomplexe mehr oder weniger Bedeutung für den Variantenvergleich haben. Daneben ist festzustellen, inwieweit die sich als günstigste ergebende Variante mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist und inwieweit sie mit anderen raumbedeutsamen Planungen abgestimmt ist oder abgestimmt werden kann.

Hauptvariante Ost mit Untervarianten

Es werden zunächst die Untervariantenvergleiche vorgenommen, die im Rahmen der Bestimmung einer Ostvariante von Bedeutung sind.

Im Stadtbereich von Lüneburg sind die Untervarianten 502 und 586 gegeneinander abzuwägen. Untervariante 502 verlässt die Ostumgehung auf der B 4 etwa bei der Kreuzung mit der B 209, verläuft auf einer neu zu trassierenden Trasse durch den Lüner Klosterforst, unterquert die Eisenbahnstrecke Lüneburg – Lübeck und führt ein kurzes Teilstück auf der Trasse der Ostumgehung etwa bis zur Kreuzung mit der B 216. Untervariante 586 besteht in einem Ausbau des nördlichen Abschnitts der vorhandenen Ostumgehung (bis zur B 216) zur Autobahn.

Wichtigste Abwägungskriterien der Umweltverträglichkeitsprüfung sind für diesen Trassenabschnitt Mensch-Wohnen, Mensch-Erholen, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Untervariante 502 hat geringere Nachteile in Bezug auf die Belastung der Wohnsiedlungen, weil Untervariante 586 durch dichter besiedelte Wohngebiete führt. Die Vorteile der Variante 586 liegen in den anderen Schutzzügen. Aus Sicht der Umweltverträglichkeit sind beide Varianten deshalb als etwa gleichwertig anzusehen.

Aus Sicht der raumordnerischen und fachlichen Kriterien vermeidet Untervariante 586 eine starke Verkehrszunahme auf der Erbstorfer Landstraße, lässt die weitere Planung des „Schlieffen-Parks“ weitgehend unberührt, beeinträchtigt stadtnahe Erholungsgebiete im Umfeld des Klosters Lüne kaum und lässt das Kloster Lüne mit seinem direkten Umfeld unbeeinträchtigt, so dass die weitere Inwertsetzung dieses Kulturdenkmals ohne Einschränkungen möglich bleibt. Darüber hinaus ermöglicht Untervariante 586 besser die mögliche Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges im Zuge der Erbstorfer Landstraße, was bei Wahl der Untervariante 502 nur schwer zu verwirklichen wäre.

Trotz der erheblichen Belastungen der Wohnsiedlungen und des Wohnumfeldes durch Untervariante 586 ist diese Untervariante deshalb im

Vergleich mit Untervariante 502 in der Gesamtsicht als günstiger zu beurteilen. Dafür ausschlaggebend ist, dass Lärm- und Staubbefestigungen durch entsprechende Schutzmaßnahmen beherrscht werden können und dass die Erholungsgebiete im Umfeld der Untervariante 586 bereits derzeit stark durch Lärm belastet sind, der bei einem Ausbau der B 4 zur Autobahn nur geringfügig zunehmen würde.

Im weiteren Verlauf der Ostvariante ist zwischen den beiden Untervarianten zwischen den Gelenkpunkten 7 und 50 abzuwägen. Der westliche Abschnitt (580) führt von GP 7 in der Nähe des Elbe-Seiten-Kanals nach einer Süd-Ost-Kurve relativ dicht am Elbe-Seiten-Kanal entlang. Der östliche Abschnitt (510) holt nach Osten bis vor die Ortslagen von Volkstorf, Vastorf und Gifkendorf aus und schwenkt östlich von Wulfstorf nach Süden bis zum Elbe-Seiten-Kanal.

Wichtigste Abwägungskriterien der Umweltverträglichkeitsprüfung sind für diesen Trassenabschnitt Mensch-Wohnen, Mensch-Erholen, Pflanzen (Biotope), Grundwasser, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Die westliche Untervariante hat geringere Nachteile für das Schutzgut Mensch-Wohnen, weil sie etwas weiter von den Ortslagen Volkstorf, Vastorf und Gifkendorf entfernt verläuft, gleichwohl aber Belastungen für in der Nähe liegende Einzelhäuser mit sich bringt. Nachdem im Beteiligungsverfahren durch den Landkreis Lüneburg erläutert wurde, dass die in der Umweltverträglichkeitsstudie (zunächst) angenommenen Vorteile in Bezug auf das Schutzgut Mensch-Erholen darauf beruhen, dass ein altes Landschaftsschutzgebiet in die Betrachtung einbezogen wurde, das noch vor dem Bau des Elbe-Seiten-Kanals festgelegt wurde, und dessen Qualitäten sich in ähnlicher Weise nach Osten bis in den Bereich der östlichen Trassenführung fortsetzen, muss von einer Gleichrangigkeit beider Untervarianten in Bezug auf die Belastung des Schutzgutes Mensch-Erholen ausgegangen werden. Das Gleiche gilt für den geringeren Nachteil in Bezug auf das Schutzgut Grundwasser, weil eine Ausdehnung des Wasserschutzgebietes nach Osten beabsichtigt ist, so dass beide Untervarianten das gleiche nutzbare Trinkwasservorkommen durchqueren. Es bleibt deshalb für die östliche Variante ein geringerer Nachteil in Bezug auf die Schutzgüter Pflanzen, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Der geringere Nachteil der östlichen Variante für das Schutzgut Kulturgüter beruht im Vergleich auf einer stärkeren Beeinträchtigung des Kulturdenkmals „Lüneburger Landwehr“ durch die westliche Trassenführung. Der Vorteil der östlichen Untervariante in Bezug auf das Schutzgut Landschaft ist insoweit zu relativieren, als die Trasse stark in den Übergangsraum zwischen Wald und freier Landschaft eingreift, so dass letztlich kein wesentlicher Vorzug dieser Variante in Bezug auf die Landschaft im Vergleich mit einer westlichen Trassenführung gesehen werden kann. Aus Sicht der Umweltverträglichkeit werden deshalb beide Varianten als etwa gleichwertig eingestuft.

In Bezug auf die raumordnerischen und fachlichen Kriterien ist der erhebliche Eingriff der westlichen Untervariante in den Wald, der allerdings zu großen Teilen aus nicht sehr bedeutenden Kiefernforsten besteht, und der erhebliche Eingriff der östlichen Untervariante in die landwirtschaftlichen Strukturen entscheidungserheblich. Wegen der möglichen Anlage einer Gefahrgutschiffsliegestelle am Elbe-Seitenkanal muss die westliche

Untervariante einen Abstand von rd. 500 m vom Elbe-Seitenkanal halten. Mit diesem Abstand ist zugleich eine Minimierung der Beeinträchtigung der Lüneburger Landwehr gegeben. Der Vermeidung von Belastungen der Wohngebiete von Vastorf, Volkstorf und Gifkendorf sowie der Landwirtschaft wird zuungunsten des dann größer ausfallenden Eingriffs in den Wald der Vorzug gegeben, so dass im Ergebnis in der Gesamtschau der westlichen Untervariante der Vorzug gegeben wird.

Im Raum zwischen Altenmedingen und Oetzen ist zwischen den Gelenkpunkten 8 und 17 zwischen mehreren Untervarianten zu entscheiden. Im südlichen Bereich dieses Trassenabschnittes ist zwischen den Gelenkpunkten 12 und 17 zwischen zwei Untervarianten zu entscheiden. Die westliche Untervariante führt relativ dicht östlich an Oetzendorf vorbei. Die östliche Untervariante führt in der Nähe der Gemarkungsgrenze zwischen Oetzendorf und Höver entlang.

Weil diese Untervarianten in Bezug auf die meisten Schutzgüter der Umweltverträglichkeitsprüfung gleichwertig sind, sind die wichtigsten abwägungsrelevanten Schutzgüter Pflanzen (Biotope) und Tiere. Der in der Umweltverträglichkeitsstudie postulierte geringere Nachteil der westlichen Untervariante in Bezug auf das Schutzgut Landschaft stellt sich in der Örtlichkeit nicht dar, weil die westliche Variante die östlich von Oetzendorf befindliche leichte Talung quert und deutlich erkennbar negativ überprägt. Die östliche Untervariante liegt zwar auf der leichten Anhöhe, die sich zwischen Oetzendorf und Höver erstreckt. Diese Untervariante tritt jedoch trotz der (relativen) Höhenlage nicht deutlich für das Landschaftsbild prägend in Erscheinung, weil sie in der Führung über die Anhöhe teilweise im Einschnitt liegt. In Bezug auf das Schutzgut Tiere hat die westliche Variante geringere Nachteile. In Bezug auf das Schutzgut Pflanzen (Biotope) hat die östliche Variante geringere Nachteile. Insgesamt sind beide Varianten aus Sicht der Umweltverträglichkeit deshalb als gleichrangig anzusehen.

Aus Sicht der raumordnerischen und fachlichen Kriterien greift die westliche Variante erheblich stärker in landwirtschaftliche Strukturen ein. Die östliche Variante beansprucht aufgrund einer Mehrlänge von rd. 400 m etwas mehr Boden. Weil bei einer Führung über die östliche Variante Eingriffe in die landwirtschaftlichen Strukturen in diesem stark durch die Landwirtschaft geprägten Raum vermieden werden können und dadurch Flurneuordnungsmaßnahmen in geringerem Umfang erforderlich werden, wird trotz ihrer Mehrlänge der östlichen Untervariante in der Gesamtschau der Vorzug gegeben.

Die durchgehende westliche Untervariante zwischen den Gelenkpunkten 8 und 17, die die Untervariante zwischen den Gelenkpunkten 12 und 17 einbezieht, führt von Altenmedingen nach Südosten, führt in relativ enger Lage zwischen den Ortslagen Groß Hesebeck und Röbel hindurch und über den östlichen Teilabschnitt zwischen den Gelenkpunkten 12 und 17 bis Oetzen. Die mittlere Untervariante führt knapp östlich von Gollern und Röbel entlang. Die östliche Untervariante schlägt einen Bogen nach Osten über den Raum westlich von Strothe und über die Räume östlich von Havekost und Höver nach Süden bis Oetzen. Eine weitere Untervariante ist die Verbindung zwischen dem nördlichen Teil der östlichen Untervariante und dem südlichen

Teil der mittleren Untervariante durch eine Querverbindung von Strothe bis östlich Röbel.

Wichtigste Abwägungskriterien der Umweltverträglichkeitsprüfung sind für diesen Trassenabschnitt Mensch-Wohnen, Pflanzen (Biotope) und Tiere. Außerdem sind die Kriterien Mensch-Erholen, Boden, Oberflächengewässer, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter abwägungsrelevant. Die Kriterien Grundwasser und Klima/Luft sind von nachrangiger Bedeutung. Die westliche Untervariante hat geringere Nachteile in Bezug auf die Schutzgüter Mensch-Wohnen, Pflanzen (Biotope) und Tiere. Die östliche Variante hat erhebliche Nachteile in Bezug auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter. Das führt zum großen Teil von der erheblich größeren Länge dieser Trasse her. Die östliche Variante durchquert fast auf ganzer Länge Vogellebensräume von regionaler und landesweiter Bedeutung. Die mittlere Untervariante liegt in ihrer Wertigkeit zwischen den westlichen und östlichen Untervarianten. Weil sie in den wesentlichen Schutzgütern Mensch-Wohnen, Pflanzen und Tiere ungünstiger zu bewerten ist, als die westliche Untervariante, ist sie insgesamt gesehen ungünstiger als diese zu bewerten. Die etwas günstigere Bewertung hinsichtlich der Schutzgüter Mensch-Erholen, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter ändert an der Gesamtreihung nichts, weil diese Schutzgüter in ihrer Bedeutung geringer anzusetzen sind und die Unterschiede nicht sehr groß sind.

Die westliche und die mittlere Untervariante queren den Röbelbach als Teil des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ auf rd. 130 m bzw. rd. 200 m mit einem rd. 160 m bzw. rd. 240 m langen Brückenbauwerk. Durch das Brückenbauwerk kommt es zur Beseitigung des hier Wert bestimmenden Traubenkirschen-Erlen-Eschenwaldes auf rd. 1.450 m² bzw. rd. 3.090 m². Die Querverbindung zwischen östlicher und mittlerer Variante quert das FFH-Gebiet auf rd. 200 m mit einem rd. 170 m langen Brückenbauwerk und nimmt dabei rd. 390 m² des Wert bestimmenden Traubenkirschen-Erlen-Eschenwaldes in Anspruch. Aufgrund eines Gesamtbestands des Wert bestimmenden Waldes im FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ von rd. 6.000.000 m² kann der Eingriff in die Röbelbachniederung als „nicht erheblich beeinträchtigend“ betrachtet werden. Vom NLWKN, Betriebstelle Lüneburg, wird der Eingriff durch die westliche Variante als „erheblich beeinträchtigend“ eingestuft.

Es ist deshalb bei der weiteren Planung zunächst auf der Grundlage der konkreten Planung die Erheblichkeit des Eingriffs abschließend festzustellen und ggf. zu untersuchen, ob durch Veränderung der Art und Weise der Röbelbachquerung eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes vermieden werden kann. Sollte das nicht der Fall sein, muss eine Ausnahmeprüfung gem. Niedersächsischem Naturschutzgesetz statt finden. Zugunsten der westlichen Untervariante ist dazu aufgrund der im Raumordnungsverfahren durchgeführten Untersuchungen festzustellen, dass sowohl die mittlere und die östliche Variante, als auch die Querverbindung zu einer mindestens etwa gleich großen und in einigen Teilespekten erheblich höheren Beeinträchtigung von Vogellebensräumen von regionaler und landesweiter Bedeutung, Verlust von Tierlebensraumpotenzial einschließlich Brutvogellebensraumpotenzial und Beeinträchtigung von Brutvogellebensraumpotenzial durch Verlärzung führen. Hinzu kommt eine

etwas größere Beeinträchtigung der Wohnsiedlungen und des Wohnumfeldes und aufgrund der umwegigen Trassenführung größere Inanspruchnahme von Boden durch diese Untervarianten.

Insgesamt gesehen ist deshalb die westliche Untervariante aus der Sicht der Umweltverträglichkeit als die am wenigsten in Umweltbelange eingreifende Variante zu betrachten.

Aus Sicht der raumordnerischen und fachlichen Kriterien greift die westliche Variante wegen ihrer zügigen Trassenführung am geringsten in die Siedlungsstruktur und in die weitere Siedlungsentwicklung sowie in die Land- und Forstwirtschaft ein. Durch die westliche Untervariante wird ein Bodendenkmal beseitigt. Dies ist jedoch nicht entscheidungserheblich. Andere entscheidungserhebliche Belange sind nicht betroffen. In dem sowohl aus Sicht der Belange Mensch-Wohnen und Siedlungsentwicklung, als auch aus Sicht der Belange des Naturschutzes sehr empfindlichen Raum zwischen Altenmedingen und Oetzen ist der westlichen Trassenführung trotz des Nachteils der sehr engen Trassenführung zwischen Groß Hesebeck und Röbbel in der Gesamtwürdigung der betroffenen Belange der Vorzug zu geben.

In dem Trassenabschnitt zwischen Ostedt und Lüder wurde wegen des im Herbst 2006 nördlich von Bad Bodenteich ergänzten EU-Vogelschutzgebietes „Ostheide südlich Himbergen“ eine Neutrassierung zwischen den neu eingeführten Gelenkpunkten 61 und 62 vorgenommen. Die durchfahrene Landschaft ist gleichartig; deshalb sind die Auswirkungen der betrachteten westlichen und östlichen Untervarianten sehr ähnlich. Die für die Umweltverträglichkeitsprüfung relevanten Abwägungskriterien sind Mensch-Wohnen, Mensch-Erholen, Pflanzen, Grundwasser und Landschaft. Hinzu treten die Auswirkungen in Bezug auf die EU-Vogelschutzgebietsverträglichkeit.

Die westliche Untervariante ist in Bezug auf die Schutzgüter Mensch-Erholen günstig und in Bezug auf das Schutzgut Pflanzen weniger ungünstig. Die östliche Untervariante ist in Bezug auf die Schutzgüter Mensch-Wohnen, Grundwasser und Landschaft weniger ungünstig. Die westliche Untervariante ist in Bezug auf das Schutzgut Avifauna insbesondere wegen der Durchquerung des ergänzten EU-Vogelschutzgebiets erheblich ungünstiger. Für das EU-Vogelschutzgebiet muss voraussichtlich mit einer erheblichen Beeinträchtigung gerechnet werden. Die östliche Untervariante ist in Bezug auf die Teilschutzgüter Walddurchquerung und damit Rotwild sowie in Bezug auf Amphibien ungünstiger. Wegen der Entfernung zum ergänzten EU-Vogelschutzgebiet von mindestens 1,1 km ist nicht von einer direkten erheblichen Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebiets auszugehen. Evtl. Störungen der Beziehungen zwischen dem nordöstlich liegenden Haupt-EU-Vogelschutzgebiet und dem hinzu getretenen westlich liegenden (Teil-) Schutzgebiet müssen bei der weiteren Planung untersucht werden. Aus Sicht der Umweltverträglichkeitsprüfung ist insgesamt gesehen für die östliche Untervariante ein etwas geringerer Nachteil zu sehen, weil die direkte Durchquerung des EU-Vogelschutzgebiets „Ostheide südlich Himbergen“ vermieden wird.

Aus Sicht der raumordnerischen und fachlichen Kriterien hat die östliche Untervariante geringere Nachteile in Bezug auf die Beeinträchtigung des Wohnens und des Wohnumfeldes, allerdings größere Nachteile, auch durch eine etwas längere Trassenführung, für die Land- und Forstwirtschaft. Insgesamt gesehen ist der östlichen Untervariante, vor allem wegen der Vermeidung der direkten Durchquerung des ergänzten EU-Vogelschutzgebietes „Ostheide südlich Himbergen“, der Vorzug zu geben.

Aufgrund der im Herbst 2006 neu eingeführten Gelenkpunkte 61 und 62 hat der Gelenkpunkt 20 westlich von Soltendieck seine Bedeutung für die Bildung von Untervarianten weitgehend verloren. Es ist deshalb die Frage zu stellen, ob die westliche oder die östliche Untervariante, die von Gelenkpunkt 13 bei Oetzendorf bis zum neuen Gelenkpunkt 62 bei Lüder führt, die günstigere Trassenführung darstellt. Wegen der Nähe der Gelenkpunkte 20 und 61 und der Gleichartigkeit der betroffenen Landschaft ist dafür keine erneute detaillierte Untersuchung und Darstellung erforderlich. Die wesentlichen Schutzgüter aus Sicht der Umweltverträglichkeitsprüfung sind dabei die Schutzgüter Mensch-Wohnen, Mensch-Erholen, Pflanzen, Tiere, Grundwasser, Oberflächengewässer, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Die westliche Untervariante hat geringere Nachteile in Bezug auf die Schutzgüter Mensch-Erholen, Pflanzen, Tiere sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Die östliche Untervariante hat in ihrem südlichen Verlauf geringere Nachteile in Bezug auf das Schutzgut Mensch-Wohnen (Bereich zwischen den Gelenkpunkten 61 und 62). Insgesamt hat sie geringere Nachteile in Bezug auf die Schutzgüter Grundwasser, Oberflächengewässer und Landschaft. Insbesondere wegen der erheblichen Nachteile des Nordbereichs der östlichen Untervariante in Bezug auf das Schutzgut Tiere und dabei vor allem auf das Teilschutzgut Avifauna, ist die östliche Untervariante in ihrem Nordbereich aus Sicht der Umweltverträglichkeit als erheblich ungünstiger als die westliche Untervariante zu bewerten. Im Südteil der Untervariante scheidet der westliche Teilbereich wegen der direkten Durchquerung des (ergänzten) EU-Vogelschutzgebietes „Ostheide südlich Himbergen“ aus Gründen mangelnder Umweltverträglichkeit als sinnvolle Untervariante aus.

Aus Sicht der raumordnerischen und fachlichen Kriterien ist die Frage der Raumerschließung von Bedeutung. Die östliche Untervariante bindet den Raum Dannenberg um rd. 2 km und den Raum Lüchow um rd. 5 km dichter an die Autobahn an. Bei einer Gesamtentfernung von rd. 30 km in diese beiden Räume sind die Unterschiede nicht sehr erheblich. Außerdem ist die Anbindung über die Bundesstrassen B 191 und B 493 und ggf. über die L 254 gewährleistet. Die Entscheidung über die genaue Lage der Anschlussstellen kann deshalb der weiteren Planung vorbehalten bleiben.

Auch unter Berücksichtigung der neu gewählten Gelenkpunkte 61 und 62 und der Erschließungsfunktion der A 39 für den Landkreis Lüchow-Dannenberg ist die Führung des Teilabschnitts von Gelenkpunkt 13 bei Oetzendorf über Gelenkpunkt 61 bis in den Raum Lüder die im Vergleich günstigere Untervariante.

Mit dem Abschnitt „D“ im Raum südlich von Bad Bodenteich wird geringfügiger in die landwirtschaftlichen Strukturen eingegriffen. Demgegenüber steht ein etwas größerer Eingriff in Wald, der hier jedoch überwiegend aus weniger

wertvollem Kiefernwald besteht. Dieser etwas größere Eingriff in den Wald ist aufgrund der Schonung der Landwirtschaft, der Verkürzung der Trasse und dem etwas größeren Abstand zu Abbendorf gerechtfertigt. Andererseits wird noch genügend Abstand zur Ortslage von Langenbrügge gehalten. Die ebenfalls grundsätzlich mögliche Führung der Autobahn über die Varianten „B“ und „C“ ist aus Umwelt- und raumordnerischer Sicht nicht sinnvoll, weil sich dadurch entweder eine erheblich längere Trassenführung ergibt oder die Trasse dicht am östlichen Ortsrand von Wittingen entlang führen würde. Mit einer Führung im Westen von Wittingen wird darüber hinaus eine günstige Verknüpfung mit dem Hafen am Elbe-Seitenkanal, mit dem dort befindlichen Industriegebiet und mit dem Grundzentrum Hankensbüttel erzielt.

Südlich von Wittingen führen die Varianten zwischen den Gelenkpunkten 36 und 42 am westlichen oder östlichen Rand des hier befindlichen VW-Testgeländes entlang. Hohe Entscheidungsrelevanz hat hier in der Umweltverträglichkeitsprüfung das Schutzgut Mensch-Wohnen, das durch die westliche Führung nur gering, durch die östliche Führung jedoch erheblich stärker betroffen ist. Bei den übrigen Schutzgütern gibt es nur geringe Unterschiede, die nur bei den Schutzgütern Mensch-Erholen und Tiere für die östliche Variante sprechen. Aus Sicht der Umweltverträglichkeit ist deshalb wegen der erheblich geringeren Nachteile für das Schutzgut Mensch-Wohnen der westlichen Trassenführung der Vorzug zu geben.

Aus Sicht der Raumordnung und der fachlichen Kriterien ist die Inanspruchnahme des Standortübungsplatzes durch die westliche Trassenführung von Bedeutung. Diese Inanspruchnahme kann jedoch im Rahmen der weiteren Planung minimiert bzw. durch Neuanlage von Wegen ausgeglichen werden. In der Gesamtsicht ist deshalb die westliche Untervariante als günstiger zu bewerten.

Zwischen den Gelenkpunkten 41 und 44 führt die westliche Untervariante zwischen den Ortschaften Ehra und Lessien hindurch geradlinig nach Süden, während die östliche Untervariante eine Bogen östlich um Ehra schlägt, um dann nördlich von Barwedel wieder nach Süden zu schwenken.

Wichtigste Abwägungskriterien der Umweltverträglichkeitsprüfung sind hier Mensch-Wohnen, Mensch-Erholen, Tiere, Boden, Grundwasser, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Die östliche Untervariante ist in Bezug auf die Schutzgüter Mensch-Wohnen und Landschaft weniger ungünstig. Erhebliche Unterschiede zugunsten der westlichen Untervariante bestehen bei den Schutzgütern Tiere und Boden. Dieser deutliche Unterschied resultiert u. a. aus der erheblich geringeren Trassenlänge. Geringere Unterschiede zugunsten der westlichen Untervariante bestehen bei den Schutzgütern Mensch-Erholen, Grundwasser sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Insgesamt ist deshalb aus Sicht der Umweltverträglichkeit trotz der Nachteile beim Schutzgut Mensch-Wohnen der westlichen Untervariante der Vorzug zu geben.

Aus Sicht der raumordnerischen und fachlichen Kriterien hat die westliche Untervariante den Nachteil der Durchquerung eines großflächigen Abwasserverregnungsgebietes. Sie hat allerdings aufgrund ihrer erheblich geringeren Trassenlänge die Vorteile einer erheblich geringeren

Bodenbeanspruchung und geringer Eingriffe in die (sonstigen) landwirtschaftlichen Strukturen. Die westliche Untervariante kann in Bezug auf mögliche negative Auswirkungen auf das Vogelmoor durch eine geringfügige Westverschwenkung optimiert werden. Insgesamt ist deshalb die westliche Untervariante als günstigste Trassenführung zu bewerten.

Das letzte Teilstück der A 39 führt zwischen den Gelenkpunkten 44 und 46 westlich oder östlich um Tappenbeck. Geringe Unterschiede zugunsten der westlichen Untervariante bestehen bei den Schutzgütern Mensch-Erholen, Tiere, Grundwasser, Oberflächengewässer und Landschaft. Die östliche Untervariante hat geringere Nachteile in Bezug auf das Schutzgut Klima/Luft. Wegen der Nähe zu Tappenbeck und Weyhausen haben beide Untervarianten erheblich nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch-Wohnen. Diese nachteiligen Auswirkungen sind bei der westlichen Untervariante in erheblich stärkerem Maße gegeben. Aus Sicht des Umweltschutzes sind deshalb beide Untervarianten als gleichwertig anzusehen.

Aus Sicht der raumordnerischen und fachlichen Kriterien hat die östliche Untervariante den Nachteil der Durchquerung des Niederungsgebietes der Kleinen Aller, das hier teilweise Vorranggebiet für Natur und Landschaft ist. Die Durchquerung kann allerdings durch entsprechende Gestaltung der erforderlichen Brückenbauwerke so gestaltet werden, dass noch eine Vereinbarkeit mit der vorrangigen Festlegung erzielt werden kann. Die westliche Trassenführung ist etwas länger und nimmt dadurch etwas mehr Boden in Anspruch. Aus landwirtschaftlicher Sicht kann kein eindeutiger Vorteil für eine Untervariante ermittelt werden. Die östliche Untervariante hat den Vorteil, dass sie besser an die bereits vorhandene A 39 an dieser Stelle anschließen kann, was aus Gründen einer Minimierung der Bodeninanspruchnahme ebenfalls sinnvoll ist. Insgesamt gesehen wird deshalb der östlichen Untervariante der Vorzug gegeben.

Bei der landesplanerisch festgestellten Ostvariante sind kleinere Trassenoptimierungen in den Räumen Waldgebiet Bilmer Strauch, Oetzen, Hanstedt II (Stadt Uelzen), nördlich von Ehra-Lessien und Vogelmoor südlich von Ehra-Lessien berücksichtigt und im landesplanerisch festgestellten Trassenverlauf dargestellt, ohne dass diese Trassenoptimierungen im Einzelnen in der Darstellung der Auswirkungen zahlenmäßig berücksichtigt sind. Weil es sich dabei um geringfügige Optimierungen handelt, die bei der weiteren Planung weiter untersucht und kleinräumig verbessert werden können, wäre der Aufwand einer zahlenmäßigen Darstellung nicht gerechtfertigt. Ein erheblicher Einfluss auf die Abwägung zwischen den Hauptvarianten ergibt sich aus diesen Änderungen nicht.

- Östlich des Elbe-Seitenkanals (Waldgebiet Bilmer Strauch) wird im Bereich des Trassenabschnitts 580 südlich der Querung der Eisenbahnstrecke Lüneburg – Dannenberg eine Verschiebung der Trasse um rd. 500 m nach Osten vorgenommen. Diese Verschiebung ist erforderlich, um am Elbe-Seitenkanal die Anlage eines Gefahrgutschiffgeplatzes zu ermöglichen. Zugleich wird damit die in der Ursprungsplanung vorgesehene gleitende Querung und damit Beeinträchtigung des Kulturdenkmals Lüneburger Landwehr teilweise behoben. Mit dieser Umplanung ist eine geringfügig

stärkere Waldinanspruchnahme verbunden. In der weiteren Detailplanung kann dieser Trassenbereich weiter optimiert werden.

- Bei Oetzen verläuft die festgelegte Trasse rd. 150 m westlich der Ursprungsplanung. Diese Verschiebung an den westlichen Rand des Naherholungsraums von Oetzen ist sinnvoll zur Entlastung der Wohnsiedlungen von Oetzen. Mit dieser Umplanung ist eine geringfügig stärkere Waldinanspruchnahme nördlich von Oetzen verbunden.
- Bei Hanstedt II (Stadt Uelzen) verläuft die festgelegte Trasse rd. 300 m westlich der Ursprungsplanung. Damit wird das Wohnumfeld von Hanstedt II entlastet. Mit dieser Umplanung ist eine geringfügig längere Trassenführung verbunden.
- Am südlichen Ende der VW-Teststrecke nördlich von Ehra-Lessien verläuft die festgelegte Trasse rd. 200 m bis 300 m östlich der Ursprungsplanung. Diese Umplanung ist erforderlich, um das hier befindliche Vorranggebiet für Natur und Landschaft zu sichern.
- Südlich von Ehra-Lessien verläuft die festgelegte Trasse westlich des Vogelmoors rd. 50 m westlich der Ursprungsplanung. Diese Umplanung ist zur Sicherung der Funktionen des FFH-Gebietes Vogelmoor erforderlich.

Die in den Unterlagen zur Einleitung des Raumordnungsverfahrens dargestellten Untervariantenabschnitte, die östlich der hier näher dargelegten Ostvariante mit ihren möglichen Untervarianten liegen, und der südliche Abschnitt einer möglichen westlichen Trassenführung über die Stadt Gifhorn werden hier nicht näher dargestellt, weil sie den beiden näher betrachteten Hauptvarianten (West- und Ostvariante) vor allem aus Gründen der Umwegigkeit, stärkerer Eingriffe in Natur und Landschaft und geringeren raumstrukturellen Wirkungen nachrangig sind.

B 190 n

Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung für die Hauptvarianten der B 190 n ist, dass die nördliche Variante B 190 n/1 hinsichtlich der Schutzgüter Mensch-Wohnen, Grundwasser und Landschaft die günstigste Variante ist. Variante B 190 n/2 ist hinsichtlich der Schutzgüter Mensch-Erholen, Pflanzen (Biotope) und Luft/Klima die günstigste Variante. B 190 n/1 und n/2 sind hinsichtlich des Schutzgutes Oberflächengewässer gleich günstig. Variante B 190 n/4 ist hinsichtlich der Schutzgüter Tiere und Boden die günstigste Variante. Variante B 190 n/3 ist hinsichtlich des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter die günstigste Variante. Variante B 190 n/1 weist nach Variante B 190 n/2 die zweitgeringsten Beeinträchtigungen beim Schutzgut Pflanzen (Biotope) auf. Sie ist allerdings aufgrund der starken Eingriffe in Vorranggebiete für Erholung und in Landschaftsschutzgebiete die ungünstigste Variante in Bezug auf das Schutzgut Mensch-Erholen. Ebenso ist sie zusammen mit den Varianten B 190 n/2 und n/3 ungünstig in Bezug auf das Schutzgut Tiere. Trotz der ungünstigen Bewertung in diesen beiden Schutzgütern wird Variante B 190 n/1 im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wegen ihrer im Vergleich zu den anderen Varianten sehr viel günstigeren Bewertung in Bezug auf die Schutzgüter Mensch-Wohnen und Landschaft insgesamt gesehen als günstigste Variante bewertet.

Damit korrespondiert die günstige Bewertung von B 190 n/1 im Rahmen der raumordnerischen und fachlichen Beurteilungskriterien Siedlung/Wohnen/Freiraum, Raumstruktur, Gewässerschutz und Wasserversorgung. In Bezug auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen ist sie die günstigste Variante. Dagegen ist sie in Bezug auf die Waldinanspruchnahme die ungünstigste Variante. Ein wesentlicher Vorteil der Variante B 190 n/1 ist ihre zügige Trassenführung von der A 39 nach Westen zur B 4 und B 191 und damit ihre günstige Bewertung hinsichtlich Straßenverkehr und ihrer günstigen Wirkungen auf die Wirtschaft. Variante B 190 n/2 ist günstig in Bezug auf die Inanspruchnahme von Wald und Erholungsgebieten. Variante B 190 n/4 ist wegen der größeren Nähe zu Wittingen und Hankensbüttel günstig in Bezug auf die Förderung der zentralen Orte und ebenso in Bezug auf Eingriffe in Naturschutzbelaenge und Boden.

Insgesamt wird der Variante B 190 n/1 trotz der erheblichen Eingriffe in den Wald und die damit verbundenen Erholungsgebiete und der erheblichen Belastung des Schutzgutes Tiere der Vorzug vor den anderen Varianten gegeben. Gründe dafür sind ihre geringeren Belastungen der Siedlungen und damit des Wohnens und der siedlungsbezogenen Freiräume, die geringere Inanspruchnahme der Landschaft sowie die zügige Trassenführung und die damit gegebenen günstigen Wirkungen für die Raumstruktur, die Wirtschaft und den Verkehr.

Bei den Teilvarianten der B 190 n, die einer westlichen Trassenführung der A 39 zuzuordnen sind, ist die nördliche Variante der drei möglichen Varianten, B 190 n/3.1 als ungünstig anzusehen, weil sie erhebliche negative Auswirkungen in den Schutzgutbereichen Tiere, Boden und Landschaft aufweist. Variante B 190 n/5.1 hat Vorteile vor den anderen Varianten in Bezug auf die Schutzgüter Mensch-Wohnen, Boden und Landschaft. Variante B 190 n/4.1 hat Vorteile in Bezug auf die Schutzgüter Mensch-Erholen, Pflanzen, Tiere und Kultur- und sonstige Sachgüter. Insgesamt ergibt sich aus Sicht der Umweltverträglichkeit Variante B 190 n/4.1 als im Vergleich günstigste Teilvariante.

Wegen ihrer Nähe zu Wittingen hat Variante B 190 n/4.1 erhebliche Vorteile für die Förderung der zentralörtlichen Strukturen und der Wirtschaft. Außerdem greift sie zusammen mit B 190 n/5.1 am wenigsten in die Forstwirtschaft und zusammen mit B 190 n/3.1 in die Erholung ein. Insgesamt ist Teilvariante B 190 n/4.1 deshalb am besten als Verbindung zwischen A 39 und A 14 geeignet, wenn für die A 39 eine Westvariante als günstigste gewählt würde.

Hauptvariantenvergleich

Die Hauptvariante West führt von der Anschlussstelle Handorf an der bestehenden A 250 westlich von Bardowick nach Süden über die Räume Kirchgellersen, Betzendorf, Gerdau und Holdenstedt, entlang der B 4 nach Sprakensehl, schwenkt nach Osten nördlich von Hankensbüttel bis in den Raum westlich von Wittingen. Von Wittingen westlich entlang des VW-Testgeländes bis Weyhausen ist die Führung der Hauptvariante West mit der Hauptvariante Ost identisch. Zur Hauptvariante West gehört die Teilvariante 4.1 der B 190 n.

Die Hauptvariante Ost nutzt von dem Gelenkpunkt 1 die bestehende A 250 bis Lüneburg, führt im Bereich Lüneburg auf dem zur Autobahn auszubauenden nördlichen Abschnitt der bestehenden Ostimgehung im Zuge der B 4, verlässt diese in Höhe der B 216 in südöstliche Richtung, verläuft östlich entlang des Elbe-Seitenkanals bis Altenmedingen, führt östlich von Bad Bevensen, Uelzen und Bad Bodenteich in einem Bogen nach Westen wieder an den Elbe-Seitenkanal und trifft westlich von Wittingen auf die Hauptvariante West, mit der sie gemeinsam nach Süden bis Weyhausen führt. Zur Hauptvariante Ost gehört die Hauptvariante 1 der B 190 n.

Wichtigstes Abwägungskriterium der Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Schutzgut Pflanzen, weil dabei die größten Unterschiede zwischen den beiden Hauptvarianten bestehen. Geringere Unterschiede zwischen den Hauptvarianten und damit eine geringere Abwägungsrelevanz bestehen hinsichtlich der Schutzgüter Mensch-Wohnen, Mensch-Erholen, Boden, Grundwasser, Oberflächengewässer, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Hinsichtlich des Schutzgutes Klima/Luft besteht kein erheblicher Unterschied zwischen den Hauptvarianten. Die Eingriffe sind nicht so groß, dass sie in der Gesamtbewertung und Abwägung berücksichtigt werden müssen. Hinsichtlich des Schutzgutes Tiere sind beide Hauptvarianten ungünstig zu beurteilen. Unterschiede bestehen in der Betroffenheit einzelner Teilschutzgüter, jedoch nicht in der Gesamtbetroffenheit des Schutzgutes Tiere.

Lediglich für das Schutzgut Oberflächengewässer weist Hauptvariante West eine geringere Beeinträchtigung auf, als Hauptvariante Ost. Für alle anderen relevanten Schutzgüter weist Hauptvariante Ost geringere Beeinträchtigungen aus. Das liegt zu großen Teilen an der erheblich längeren Trassenführung der Hauptvariante West und daran, dass die Hauptvariante Ost im Bereich Bardowick und Lüneburg auf der vorhandenen A 250 bzw. auf einem Teil der zur Autobahn auszubauenden Ostimgehung von Lüneburg im Zuge der B 4 geführt wird. In diesem Bereich liegen erhebliche Vorbelastungen für die Schutzgüter Mensch-Wohnen und Mensch-Erholen vor, die dazu führen, dass bei einer Führung der A 39 durch diesen Bereich die Belastungen nicht sehr erheblich größer werden. Für die durchfahrenen Wohngebiete ist Lärmschutz erforderlich, der durch entsprechende Maßnahmen gewährleistet werden kann. Die Nachteile der Hauptvariante West sind für das Schutzgut Pflanzen wegen der längeren Trassenführung durch Wald sehr erheblich. Dabei werden auch in erheblich stärkerem Maße Biotope besonderer Bedeutung und historisch alte Waldstandorte beeinträchtigt. Ebenfalls werden etwa in doppeltem Umfang bedeutsame Landschaftsräume durch Zerschneidung und Verlärzung beeinträchtigt, als dies bei Hauptvariante Ort der Fall ist. Aus Sicht der Umweltverträglichkeit ist der Hauptvariante Ost damit der Vorzug zu geben.

Auch wenn bei der Querung des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ im Bereich des Röbbelbaches eine erhebliche Beeinträchtigung dieses FFH-Gebietes durch die Hauptvariante Ost anzunehmen wäre – was bei der weiteren Planung noch im Einzelnen zu untersuchen ist – würde dies aus umweltfachlicher Sicht nicht zur Wahl der Hauptvariante West führen müssen, weil die Röbbelbachquerung auf kurzer Strecke erfolgt und durch die

Umweltschäden, die bei Wahl einer Westvariante zu erwarten sind, mehr als aufgewogen wird.

Als raumordnerische und fachliche Abwägungskriterien sind die oben aufgeführten Abwägungskomplexe heranzuziehen. Hinsichtlich der hauptsächlich relevanten Abwägungskriterien ist für die Hauptvariante Ost ein erheblicher Vorteil bzw. eine erheblich geringerer Nachteil für folgende Abwägungskomplexe festzustellen: Raumstruktur, Siedlungsentwicklung/Wohnen/Freiraum, Zentrale Orte, Naturschutz, Bodenschutz, Gewerbliche Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft/Fischerei, Forstwirtschaft/Jagd und Erholung/Freizeit/Sport. Diese Vorteile bzw. geringeren Nachteile beruhen zum Einen auf der kürzeren Trassenlänge und teilweisen Bündelung auf bestehenden Trassen und mit dem Elbe-Seitenkanal und bei den raumstrukturellen Faktoren auf der Führung der Trasse östlich der Zentralen Orte Lüneburg, Bad Bevensen und Uelzen sowie in der Nähe der Häfen und Hafenindustriegebiete in Lüneburg, Uelzen und Wittingen. Mit der östlichen Trassenführung werden der Raum des östlichen Landkreises Lüneburg, der Landkreis Lüchow-Dannenberg und der Altmarkkreis Salzwedel günstiger an das Autobahnnetz angebunden, als dies bei einer westlichen Trassenführung der Fall wäre. Damit trägt die östliche Trassenführung in besonderem Maß dem Ziel der raumstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung Nordostniedersachsens Rechnung. Die Hauptvariante Ost führt zwar in Lüneburg durch relativ dicht besiedeltes Stadtgebiet. Wegen der hohen Vorbelastung sind die durch die A 39 zu erwartenden zusätzlichen Auswirkungen als nicht sehr erheblich zu bewerten. Sie können durch entsprechende Schutzmaßnahmen beherrscht werden. Die Hauptvariante West greift im Vergleich in ähnlich viele Siedlungsgebiete ein. Darüber hinaus greift die Hauptvariante West in sehr viel stärkerem Umfang in siedlungsnahe Freiraum ein.

Hinsichtlich der hauptsächlich relevanten Abwägungskriterien ist für die Hauptvariante West ein Vorteil lediglich hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Straßenverkehr (im engeren Sinne) festzustellen.

Hinsichtlich der Abwägungskomplexe mit mittlerer Entscheidungsrelevanz weist die Hauptvariante Ost Vorteile bzw. geringere Nachteile hinsichtlich folgender Kriterien auf: Naturräume, Schifffahrt und Wasserversorgung. Geringere Nachteile der Hauptvariante West liegen bei dem Kriterium Gewässerschutz vor. Hinsichtlich der Kriterien Ländliche Räume, Ordnungsräume, Abwasserbehandlung, Katastrophenschutz und Militärische Verteidigung sind beide Hauptvarianten als gleichrangig zu bewerten.

Bei den Kriterien mit geringer Abwägungsrelevanz Rohstoffgewinnung, Energie, Fußgänger- und Fahrradverkehr, Bildung/Kultur/Soziales sowie Abfall und Altlasten hat die Hauptvariante Ost leichte Vorteile bzw. geringere Nachteile. Hinsichtlich der Kriterien Oberflächengewässer und Hochwasserschutz sind beide Hauptvarianten gleichrangig zu bewerten. Für die Kriterien Schienenverkehr und Information/Kommunikation treten keine abwägungsrelevanten Auswirkungen auf.

Aufgrund der anzunehmenden positiven Wirkungen der Hauptvariante Ost auf die raumstrukturelle und wirtschaftliche Entwicklung, der erheblich geringeren

Trassenlänge und der dadurch erheblich geringeren Bodeninanspruchnahme, den geringeren Auswirkungen auf die Landwirtschaft und insgesamt gesehen erheblich geringeren Auswirkungen auf die Umwelt, wird der Hauptvariante Ost der Vorzug vor der Hauptvariante West gegeben. Auch die etwas ungünstigeren straßenverkehrlichen Wirkungen der Hauptvariante Ost und die im Stadtbereich von Lüneburg entstehenden Umbaumaßnahmen an der vorhandenen Ostumgehung mit den erforderlichen erheblichen Immissionsschutzmaßnahmen überwiegen nicht die erheblich ungünstigeren Auswirkungen der Hauptvariante West in der Umwelt- und Landschaftsinanspruchnahme.

Begründung der landesplanerisch festgestellten Trasse

Die Hauptvariante Ost (zusammen mit der Variante B 190 n/1) hat sich im Vergleich der zur Diskussion gestellten Korridore und Varianten als die Variante heraus gestellt, die in der Gesamtschau am besten den auf den Ausbau des Verkehrssystems bezogenen Zielen der Raumordnung dient und die zugleich am wenigsten in Raumstrukturen negativ eingreift.

Gleichwohl hat sie in Bezug auf die in der Umweltverträglichkeitsprüfung untersuchten Schutzgüter Mensch-Wohnen, Mensch-Erholen, Pflanzen, Tiere und Boden erhebliche negative Auswirkungen. Das Schutzgut Landschaft ist zwar auf ganzer Trassenlänge betroffen. Durch die Führung auf bereits vorhandenen Trassen, die Bündelung mit dem Elbe-Seitenkanal sowie die Bündelung mit der VW-Teststrecke werden die Auswirkungen minimiert. Die B 190 n/1 hat in ihrem westlichen Teil wegen des Verlaufs im Wald keine weiträumig sichtbaren Auswirkungen. Für die Schutzgüter Wasser, Luft/Klima, sowie Kultur- und sonstige Sachgüter entstehen nur mittlere und geringe und größtenteils lokal begrenzte Auswirkungen. Die Auswirkungen sind in der raumordnerischen Gesamtrechtfertigung der Planung in die Abwägung einzustellen.

Die Hauptvariante Ost entspricht der in dem Entwurf des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen 2007 (Drucksache Niedersächsischer Landtag 15/3890) enthaltenen Zielfestlegung des Neubaus einer Autobahn A 39 von Wolfsburg nach Lüneburg einschließlich einer Querspanne zur A 14 Magdeburg – Schwerin (LROP 4.1.3 01). Die Aussagen im noch gültigen Landes-Raumordnungsprogramm 1994, dass die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen grundsätzlich ausreichend ist (LROP C 3.6.3 01), und dass der schienengebundene Personen- und Güterverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, sowie der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau Vorrang haben soll (LROP A 3.6), verhindern nicht grundsätzlich den Neubau einer Autobahn. Mit der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan ist der Bedarf für die A 39 samt der B 190 n als Querspanne im Rahmen eines Schienen- und Straßenverkehr übergreifenden Gesamtplans begründet worden. Der Bau der A 39 und der B190 n ist aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen gerechtfertigt.

Beide Verkehrswege sind geeignet, die Raumstruktur, die berührten ländlichen Räume und Ordnungsräume, die zentralörtlichen Funktionen, die gewerbliche Wirtschaft, den Verkehr allgemein, den Straßenverkehr und die

Schifffahrt günstig zu beeinflussen. Sie entsprechen damit den auf diese Komplexe bezogenen Zielen im Landes-Raumordnungsprogramm und in den Regionalen Raumordnungsprogrammen. Die in Lüneburg erforderlichen Umbaumaßnahmen der bestehenden Ostumgehung im Zuge der B 4 zur Autobahn behindern die zentralörtlichen Funktionen und die weitere Stadtentwicklung nicht erheblich. Der Inanspruchnahme von Flächen im geplanten Industrie- und Gewerbegebiet Bilmer Berg II steht die direkte Anbindung dieses geplanten Gewerbegebietes und des gesamten Gewerbe- und Industriegebiet-Komplexes Lüneburg-Ost in Hafennähe gegenüber, so dass sich in der Gesamtschau die Verkehrslage dieses größten Industrie- und Gewerbekomplexes zwischen Hamburg und Wolfsburg erheblich verbessert.

Grundsätzlich kann durch die Hauptvariante Ost eine Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Räume Lüneburg, Uelzen, Wittingen, Lüchow-Dannenberg, Gifhorn und Wolfsburg erwartet werden. Die Hauptvariante Ost begünstigt dabei besonders die in direkter Nähe zu den Trassen liegenden Zentralen Orte und Wirtschaftsschwerpunkte Lüneburg, Wolfsburg, Uelzen, Wittingen, Bad Bevensen, Hankensbüttel und Bad Bodenteich. Diese Orte bilden mit ihren Einwohnern, zentralörtlichen Einrichtungen sowie Gewerbe- und Industriegebieten die Entwicklungsschwerpunkte in Nordostniedersachsen. Dabei kann auch für die Kurorte Bad Bevensen und Bad Bodenteich eine Förderung der Entwicklung erwartet werden, weil die Autobahn – und bei Bad Bodenteich auch die Bundesstraße – in der Nähe der Kurorte verläuft; die Trassen andererseits nicht so nahe liegen, dass die zentralen Kureinrichtungen und Kurparks nachhaltig gestört würden.

Die Hauptvariante Ost greift in die Siedlungsentwicklung und die siedlungsnahen Freiräume ein. Insbesondere wird der siedlungsnahe Freiraum bei einer Gesamtlänge der A 39 von 110 km auf rd. 12 km zerschnitten. Davon liegen allerdings rd. 4 km in einem bereits stark vorbelasteten Bereich der Stadt Lüneburg. 11,3 km der Gesamttrasse werden auf der bereits vorhandenen A 250 und B 4 geführt. Ortsnahe und stark frequentierte Erholungsgebiete werden nur in geringem Umfang belastet. Damit wird dem Ziel, Verkehrswände so zu planen, dass die davon ausgehenden Lärmbelastungen, insbesondere der Wohnbereiche und der Bereiche mit besonderer Erholungsfunktion, weitgehend vermieden werden (LROP C 2.4 07), weitgehend entsprochen. Die Durchquerung der Vorranggebiete für Erholung durch die A 39 und die B 190 n/1 ist wegen der Großflächigkeit dieser Gebiete und der eher peripheren Durchquerung mit der vorrangigen Festlegung vereinbar.

Das Ziel, einem weiteren Anwachsen der Lärmbelästigung entgegenzuwirken (LROP C 2.4 05), kann bei der Planung einer Autobahn nur eingeschränkt erfüllt werden. Durch die Führung von 11,3 km auf vorhandenen Verkehrswegen, die möglichst zügige Trassenführung, die Bündelung auf rd. 18 km mit dem Elbe-Seitenkanal, die Bündelung auf rd. 11 km mit der VW-Teststrecke und die nach Möglichkeit ortsfreie Trassenführung wird diesem Ziel soweit wie möglich entsprochen. Bei der weiteren Planung werden in erheblichem Umfang Lärm- und Immissionsschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Große unzerschnittene Räume werden nur in geringem Umfang in Anspruch genommen. Die weitere Siedlungsentwicklung der zentralen Orte wird durch das Vorhaben nicht behindert.

Land- und Forstwirtschaft sowie der Boden werden durch die Flächeninanspruchnahme erheblich belastet. Die Landwirtschaft muss dabei neben der direkten Flächeninanspruchnahme durch die Trassen weitgehend auch die für Kompensationsmaßnahmen erforderlichen Flächen aufbringen. Waldflächen werden in einer Größenordnung von rd. 170 ha in Anspruch genommen. Landwirtschaftliche Flächen werden in einer Größenordnung von rd. 360 ha direkt in Anspruch genommen. Dazu werden überschlägig rd. 500 ha bis 600 ha Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen, die allerdings nicht zwingend nur in direkter Nähe der Trassen aufgebracht werden müssen. Die Landwirtschaftsfläche in den drei Landkreisen Lüneburg, Uelzen und Gifhorn beträgt rd. 230.000 ha; in den von den Trassen betroffenen Gemeinden rd. 81.000 ha. Es muss demnach mit einem Flächenverlust von gut 1 % bis 1,5 % der landwirtschaftlichen Fläche in den betroffenen Gemeinden gerechnet werden. Das ist eine Größenordnung, die von den vorhandenen landwirtschaftlichen Strukturen noch verkraftet werden kann. Daneben greift das Vorhaben erheblich in die landwirtschaftlichen Strukturen und dabei besonders in die nahezu flächendeckend vorhandene Feldberegnung ein. Die dadurch entstehenden Nachteile können nur durch eine umfassende Flurneuordnung behoben werden.

Das Vorhaben greift in erheblichem Umfang in Naturräume, Natur und Landschaft, Wald, Naturschutz und Bodenschutz ein. Die Durchquerung mehrerer Vorranggebiete für Natur und Landschaft ist mit der vorrangigen Festlegung vereinbar, weil die Durchquerung im Rahmen von z. T. bereits vorbelasteten kurzen Gewässerquerungen und am Rand von meist großflächigen Vorranggebieten für Natur und Landschaft stattfindet. Die Vereinbarkeit ist nur gegeben, wenn bei der weiteren Planung eine möglichst große Durchlässigkeit für die betroffenen Gebiete durch Gestaltung entsprechender Brückenbauwerke bzw. durch Grünbrücken erhalten bleibt. Die Bodeninanspruchnahme und die Eingriffe in Naturräume und in naturbetonte Bereiche einschließlich Wald lassen sich bei der Planung einer Autobahn und einer Bundesstraße in dem beplanten Kulturrbaum grundsätzlich nicht vermeiden. Dabei ist in Abwägung zwischen stärkeren Eingriffen in die Siedlungsstruktur und in die naturbetonten Bereiche unter Zugrundelegung einer möglichst zügigen Trassenführung eine Trasse gefunden worden, die einen Ausgleich zwischen den verschiedenen betroffenen Belangen erreicht. Für die Eingriffe in die naturbetonten Bereiche sind entsprechende Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

Die Eingriffe des Vorhabens in den Gewässerschutz (Wassergewinnung, Hochwasserschutz), Vorranggebiete für Windenergiegewinnung, Abwasserbehandlung sowie Katastrophenschutz und militärische Verteidigung sind nur gering und lassen sich in der weiteren Detailplanung und durch technische Maßnahmen weiter minimieren.

Für die Rohstoffgewinnung und die Abfallbeseitigung ergeben sich geringe Lagevorteile.

Die erheblichen nachteiligen Wirkungen für Boden, Land- und Forstwirtschaft, für Naturschutzbelaenge sowie in Teilbereichen für die Siedlung, Landschaft und Erholung sind nur durch die zu erwartenden erheblichen positiven raumstrukturellen Wirkungen des Vorhabens für den Gesamtraum Nordostniedersachsen zu rechtfertigen.

Die getroffenen Maßgaben dienen als Rahmen für die weitere Planung, der Abstimmung mit anderen Planungen und zur Minimierung der mit dem Bau der Autobahn A 39 und der Bundesstraße B 190 n verbundenen nachteiligen Wirkungen.

6. Begründung der Maßgaben

6.1 Allgemeines:

Zu 1: Der Planung liegt bisher eine Verkehrsprognose mit dem Zeithorizont 2015 zu Grunde. Da die vorliegenden Bevölkerungsprognosen für Deutschland und Niedersachsen für den Raum Hamburg einschließlich Lüneburg noch eine leichte Bevölkerungszunahme prognostizieren und für die südlich angrenzenden Räume Uelzen, Lüchow-Dannenberg, Gifhorn, Wolfsburg und Braunschweig stagnierende bzw. leicht zurück gehende Einwohnerzahlen prognostizieren, ist im Rahmen des Raumordnungsverfahrens keine Überarbeitung der Verkehrsprognose erforderlich. Für die Zukunft ist jedoch mit Änderungen der Bevölkerungsdynamik zu rechnen. Deshalb müssen der weiteren Planung jeweils entsprechend aktualisierte Prognosen zu Grunde gelegt werden. Das betrifft ebenfalls Aussagen über die Verkehrsbelastungen im nach geordneten Straßennetz.

Zu 2: Da die Autobahn und die Bundesstraße erheblich in die vorhandenen Raumstrukturen eingreifen, ist eine umfassende Abstimmung mit den zuständigen Fachdienststellen unerlässlich. Den Städten und Gemeinden kommt wegen ihrer Zuständigkeit für die Bauleitplanung besondere Bedeutung zu. Die Stadt Lüneburg hat für die Führung der Autobahn im Bereich der Gewerbe- bzw. Industriegebiete Bilmer Berg I und II einen Vorschlag zur Trassenoptimierung vorgelegt, der dem Gebiet Bilmer Berg II einen größeren Raum zuweist. Grundsätzlich ist dieser Vorschlag geeignet, die Gewerbe- bzw. Industriegebiete günstiger nutzen zu können. Die Festlegung der genauen Trassenführung kann dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleiben.

Zu 3: Die Bündelung der A 39 mit dem Elbe-Seiten-Kanal, soweit sie aus verkehrlichen und raumstrukturellen Gründen sinnvoll ist, dient der Minimierung der Rauminanspruchnahme. Beide Verkehrswege erfordern zu ihrem sicheren Betrieb eine kontinuierliche Unterhaltung. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen schlägt dafür einen Mindestabstand von 100 m zwischen beiden Bauwerken vor. Da im Raumordnungsverfahren fachtechnische Details nicht abschließend festgelegt werden können, muss die Festlegung des genauen Verlaufs der Autobahn entlang des Elbe-Seiten-Kanals der weiteren Planung vorbehalten bleiben.

Zu 4: Die A 39 und die A 14 sollen gem. den Vorgaben der Bundesverkehrswegeplanung durch die Querspange der B 190 n verbunden werden. Deshalb kommt dem Zusammenhang dieser Verkehrswege bei der weiteren Planung eine besondere Bedeutung zu

Zu 5: Im Raumordnungsverfahren wurde von der Gemeinde Sprakensehl der Wunsch geäußert, die Trasse der B 190 n bei der Anbindung an die B 191 im Raum Breitenhees zur Umgehung eines bei Bokel befindlichen Wildgeheges weiter nördlich im Bereich der Landkreisgrenze zwischen den Landkreisen Gifhorn und Uelzen zu führen. Grundsätzlich ist durch alle hier denkbaren Trassen Wald in erheblichem Umfang betroffen. Für eine Entscheidung zwischen den möglichen Varianten bereits im Raumordnungsverfahren liegen nicht genügend Informationen vor. Da in dem betroffenen Raum neben Wald noch das Wildgehege nördlich von Bokel sowie die dazu gehörenden Wohn- und Wirtschaftsgebäude betroffen sind, kann die Entscheidung darüber, ob eine weiter nördlich verlaufende Trasse den Gegebenheiten besser entspricht, im folgenden Planfeststellungsverfahren erfolgen. Bei der Untersuchung und Entscheidung sind insbesondere die Waldstrukturen und –qualitäten (dabei besonders die teilweise hier befindlichen alten Waldstandorte), die bewegte Topographie und das langjährig betriebene Wildgehege zu berücksichtigen.

6.2 Immissionsschutz:

Zu 1: Das Erfordernis des Schutzes vor Lärm und Feinstaub ergibt sich aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 16. VO zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Im Raumordnungsverfahren ist eine genaue Festlegung von Art und Umfang der erforderlichen Immissionsschutzmaßnahmen nicht möglich, weil dazu die jeweils aktuellen Gegebenheiten und Bedingungen ermittelt und berücksichtigt werden müssen.

Zu 2: Als aktive Schallschutzmaßnahmen kommen bei der Streckentrassierung vorrangig Schallschutzwände oder –wälle in Betracht. Diese können bedingt durch ihre Form als Landschaftsbild prägende Elemente hervortreten. Um zusätzliche Eingriffe in das Landschaftsbild weitestgehend zu vermeiden, ist es wichtig, sie gestalterisch so weit möglich und umsetzbar, den Belangen des Orts- und Landschaftsbildes anzupassen. Es ist zu prüfen, wie die Errichtung von Schallschutzwänden oder –wällen in die Kompensationsmaßnahmen einbezogen werden können.

6.3 Naturschutz

Zu 1: Die Notwendigkeit eines landschaftspflegerischen Begleitplans ergibt sich aus dem Niedersächsischen Naturschutzgesetz (NNatG). Da die geplante A 39 an einer Stelle ein FFH-Gebiet kreuzt, und die geplante A 39 und die geplante B 190 n sich an mehreren Stellen FFH- und EU-Vogelschutzgebieten nähern, müssen die möglichen Auswirkungen auf diese Gebiete vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eingehend untersucht werden. Bei den EU-Vogelschutzgebieten V 25 und V 25A sind insbesondere die Austauschbeziehungen zwischen den Gebieten und mögliche Störungen der Austauschbeziehungen von Interesse. Bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

kann für ihre volle Wirksamkeit die Durchführung vor dem Bau der A 39 und der B 190 n erforderlich sein.

Zu 2: Diese Maßgabe ergibt sich aus den fachgesetzlichen Anforderungen des NNatG und den Vorgaben des Landes-Raumordnungsprogramms.

Zu 3: Diese Maßgabe dient dem Schutz trassennaher Biotopflächen. Mit den unteren Naturschutzbehörden ist daher während der Bauphase frühzeitig die zeitliche Abfolge der Baumaßnahmen abzustimmen.

Zu 4: Diese Maßgabe dient der Minimierung von Zerschneidungswirkungen.

Zu 5: Diese Maßgabe dient dem Erhalt des kohärenten Netzes „Natura 2000“ im Sinne der Vorgaben der FFH-Richtlinie sowie dem Erhalt der Funktion der Vorranggebiete für Natur und Landschaft, die in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festgelegt sind.

Zu 6: Diese Maßgabe ist erforderlich, um der Festlegung der Seewiesen als Vorranggebiet für Natur und Landschaft gerecht zu werden.

Zu 7: Die Trasse der A 39 verläuft im Bereich des VW-Testgeländes am Rand der Vorranggebiete für Natur und Landschaft und ist deshalb mit der Vorrangfestlegung vereinbar. Die genaue Trassierung der Autobahn erfordert noch eingehende Trassenuntersuchungen. Eine weitere Minimierung des Eingriffs kann im Rahmen der Planfeststellung erfolgen.

6.4 Landschaftsbild, Ortsbild

Zu 1: Diese Maßgabe ergibt sich aus den Vorgaben des Landes-Raumordnungsprogramms und der Regionalen Raumordnungsprogramme und dient der Minimierung von Zerschneidungswirkungen.

Zu 2: Zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Schutzbutes Mensch und der Zielvorgaben aus den Raumordnungsprogrammen hinsichtlich der Siedlungsentwicklung ist diese Maßgabe notwendig.

6.5 Land- und Forstwirtschaft

Zu 1-4: Diese Maßgaben ergeben sich aus den fachgesetzlichen Vorgaben, den raumordnerischen Zielaussagen der Raumordnungsprogramme und den Stellungnahmen der land- und forstwirtschaftlichen Dienststellen. Aufgrund des erheblichen Eingriffs der beiden Straßenbauvorhaben in die land- und forstwirtschaftlichen Strukturen sind die erforderlichen Neuordnungsmaßnahmen rechtzeitig vorzunehmen. In dem betroffenen Raum hat die Feldberegnung und z. T. die Abwasserverregnung eine erhebliche Bedeutung. Der Aufrechterhaltung bzw. der Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit dieser Anlagen kommt deshalb bei der weiteren Planung eine besondere Bedeutung zu.

Eingriffe in Wald sind insbesondere dann denkbar, wenn sie behutsam erfolgen, wenn sie in weniger bedeutsamen Kiefernmonokulturen stattfinden

und wenn damit eine Aufwertung oder Neubegründung von Wald an anderer Stelle verbunden ist.

6.6 Wasserwirtschaft

Zu 1: Diese Maßgabe ergibt sich aus den fachgesetzlichen Anforderungen des Nieders. Wassergesetzes (NWG).

Zu 2: Diese Maßgabe dient der Sicherung des Hochwasserabflusses.

Zu 3: Die Wasserschutzgebiete dienen der Wasserversorgung der Menschen in der Region. Mit dieser Maßgabe soll sichergestellt werden, dass die Qualität des Wassers und die Versorgung der Region gewährleistet bleibt.

6.7 Bodenschutz

Zu 1: Um einen unnötigen Transport oder die Zwischenlagerung des gewonnenen Bodenaushubs zu vermeiden, sollte der Aushub so weit möglich zum Einbau bei Aufschüttungen, Dämmen und bei Maßnahmen des Lärmschutzes und der Landschaftsgestaltung verwandt werden.

Zu 2: Im Zuge der Baumaßnahmen sind zur Minimierung der Auswirkungen auf den Boden bei der Lagerung bzw. Zwischenlagerung von Bodenmaterial möglichst Flächen mit geringerer Bodenwertigkeit zu nutzen.

Zu 3: Die Maßgabe ergibt sich aus den Anforderungen des Landes-Raumordnungsprogramms, des NNatG und des Bundesbodenschutzgesetzes.

6.8 Verkehr

Zu 1: Im Raumordnungsverfahren hat die Straßenbauverwaltung ein Anschlussstellenkonzept vorgelegt. Es ist nicht erforderlich und nicht zweckmäßig, die Zahl und Lage der Anschlussstellen mit dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens abschließend festzulegen, weil sich im Lauf der weiteren Planung durchaus noch neue Erkenntnisse dazu ergeben können. Die gegebenen Maßgaben dienen dazu, dass die im Raumordnungsverfahren dazu erhobenen Forderungen und vorgetragenen Wünsche abgearbeitet werden.

Zu 2: Diese Maßgabe ergibt sich aus den fachlichen Anforderungen des Nieders. Straßengesetzes (NStrG).

6.9 Denkmalschutz

Zu 1: Diese Maßgabe dient der Sicherung der Belange des Denkmalschutzes.

6.10 Kompensationsmaßnahmen

Zu 1: Diese Maßgabe dient zur Minimierung der Rauminanspruchnahme und zur Optimierung der Kompensationsmaßnahmen.

7. Hinweise

7.1 Rechtswirkung des Raumordnungsverfahrens

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens als sonstiges Erfordernis der Raumordnung hat gegenüber dem Träger des Vorhabens und gegenüber Einzelnen keinen unmittelbare Rechtswirkung. Es ist gem. § 16 Abs. 5 NROG bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die den im Raumordnungsverfahren beurteilten Gegenstand betreffen, sowie bei Genehmigungen, Planfeststellungen und sonstigen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens nach Maßgabe des § 4 Abs. 2, 4 und 5 ROG zu berücksichtigen. Die Pflicht, gem. § 4 Abs. 1 ROG Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten, bleibt unberührt.

Gemäß § 16 Abs. 4 Satz 4 in Verbindung mit § 10 Abs. 1 NROG ist eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften bei der Durchführung dieses Raumordnungsverfahrens, die nicht innerhalb eines Jahres geltend gemacht worden ist, unbeachtlich. Die Jahresfrist beginnt mit der öffentlichen Bekanntmachung dieser Landesplanerischen Feststellung.

7.2 Befristung der Geltungsdauer der Landesplanerischen Feststellung

Diese Landesplanerische Feststellung ist auf fünf Jahre befristet. Gemäß § 16 Abs. 3 NROG kann diese Frist im Einvernehmen mit dem Vorhabensträger (Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen) verlängert werden. Die Frist ist gehemmt, solange ein vor Fristablauf eingeleitetes Zulassungsverfahren für das Vorhaben nicht mit einer bestandskräftigen Entscheidung abgeschlossen ist.

7.3 Kostenfestsetzung

Gem. § 18 NROG werden für diese Landesplanerische Feststellung keine Gebühren erhoben. Zur Erhebung der Auslagen ergeht ein gesonderter Kostenbescheid.

Im Auftrage



Dr. Manthey

Anlagen

Anlage 1: Übersichtsplan im Maßstab 1 : 100.000

Anlage 2: Landesplanerisch festgestellte Trassen der A 39 und der B 190 n im Maßstab 1 : 25.000

Anlage 3: Übersichtsplan der Trassenoptimierungen