



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

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

Facharbeitskreissitzung am: 07.04.2011, 14:00 Uhr

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

Teilnehmer: s. Teilnehmerliste

Top	Thema
0	Vorbemerkungen
1	Begrüßung
2	Vorstellung der Vorplanungsergebnisse
3	Stellungnahmen der Landwirtschaft

TOP	Thema
0.	Vorbemerkung Die Präsentation zur 1. Facharbeitskreissitzung wurde in der 1. Facharbeitskreissitzung an alle Teilnehmer verteilt. Sie ist im Internet auf der Seite der Straßenbauverwaltung (www.strassenbau.niedersachsen.de) eingestellt. In der Niederschrift sind daher nur ergänzende Informationen sowie erfolgte Wortmeldungen enthalten.



TOP	Thema
1.	<p>Begrüßung</p> <p>Nach der Vorstellung der Projektbeteiligten der niedersächsischen Straßenbauverwaltung sowie der beauftragten Ingenieurbüros wurde ein Überblick über die Gesamttrasse und den aktuellen Planungsstand gegeben.</p> <p>Der Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg mit einer Gesamtlänge von 105 km wurde in 7 Planungsabschnitte unterteilt. Darüber hinaus wurden 2 Planungsabschnitte für den niedersächsischen Teil der B 190n gebildet.</p> <p>Die Abschnitte 1 bis 5 der A 39 sowie die Abschnitte der B 190n werden durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Lüneburg betreut. Die Abschnitte 6 und 7 werden durch den Geschäftsbereich Wolfenbüttel der NLStBV betreut. Für die Gesamtprojektleitung des Neubaus der A 39 und den niedersächsischen Teil der B 190n ist der Geschäftsbereich Lüneburg verantwortlich.</p> <p>Für den Abschnitt 5 fanden die Projektkonferenz und der Scopingtermin am 22.06.2009 statt. Derzeit befindet sich der Abschnitt 5 der A 39 in der Phase 2 (Entwurfsplanung).</p>
2.	<p>Vorstellung der Vorplanungsergebnisse</p> <p>Im TOP 3 wurden die Vorplanungsergebnisse aus Sicht der Objektplanung Verkehrsanlagen, der immissionstechnischen Untersuchungen und der umweltfachlichen Untersuchungen vorgestellt. Diese sind im Detail in der Tischvorlage (Präsentation) enthalten.</p>
3 3.1	<p>Stellungnahmen der Landwirtschaft <i>Bereich Parallellage der A 39 zum ESK</i></p> <p>- <u>Stadt Wittingen:</u> Die Stadt Wittingen favorisiert für den Bereich der Parallellage der A 39 zum ESK die Variante der Linienbestimmung mit einer gemeinsamen Brücke über den ESK und die A 39. Damit könnte die Flächeninanspruchnahme wesentlich reduziert werden.</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> In dem Variantenvergleich zur Parallellage ESK sind mehrere Kriterien eingeflossen. Neben technischen, umweltfachlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten auch die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt. Eine gemeinsame Grünbrücke über den ESK und die A 39 ist technisch und wirtschaftlich als sehr anspruchsvoll zu bewerten. Weiterhin ist zu beachten, dass das bestehende Kanalquerungsbauwerk im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Gannerwinkel – Wierstorf ebenfalls vollständig umgebaut werden müsste. Weiterhin sind beidseitig des Kanals Rampenbauwerke erforderlich. In Auswertung der Variantenuntersuchung wird daher aus Sicht des Vorhabenträgers an der Variantenentscheidung zu Gunsten der Variante 6 festgehalten.</p>



TOP	Thema
	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="311 392 1412 526">- <u>Stadt Wittingen:</u> Ein Umbau der Brücke im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße Gannerwinkel – Wierstorf ist durch den geplanten Ausbau des ESK für 3-lagige Containerschiffe in jedem Fall erforderlich. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Ein Ausbau des ESK für 3-lagige Containerschiffe ist derzeit nicht vorgesehen. <li data-bbox="311 660 1412 795">- <u>Gemeinde Lüder:</u> Ist eine Verschiebung der Grünbrücke nach Norden möglich? Ggf. Könnte eine Wirtschaftswegeunterführung südlich der DB AG-Strecke als Wilddurchlass genutzt werden. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Eine Verschiebung der Grünbrücke ist lokal um 100 – 200 m möglich. Eine mögliche Querungsstelle für einen Wilddurchlass könnte jedoch erst ca. 1,5 km nördlich des geplanten Wildbrückenstandortes integriert werden. Diese Entfernung würde eine erhebliche Umlenkung des Wildwanderkorridores zur Folge haben, wodurch die Akzeptanz einer solchen Anlage erheblich gemindert werden würde. Weiterhin kann die ideale lichter Höhe für Wilddurchlässe von 10 m nicht erreicht werden. Daher stellt eine solche Verlagerung der Querungsstelle keine Alternative zu dem geplanten Grünbrückenstandort dar. <li data-bbox="311 1164 1412 1265">- <u>Landvolk Gifhorn:</u> Gibt es Beispiele für die Anlage von Ruheräumen zwischen einer Autobahn und einem Kanal? <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Beispiele sind in dieser Weise nicht bekannt, langfristige Untersuchungen belegen jedoch die Annahme der vorhandenen Grünbrücken. Nach umfangreichen Untersuchungen und Aussagen der Fachgutachter ist der Ruheraum mit Kombination von verschiedenen Maßnahmen, wie z.B. Gehölzpflanzungen und Freiflächen, möglich. Der Nachweis, dass die gewählte Lösung grundsätzlich geeignet ist, wird durch den Vorhabensträger geführt werden. <li data-bbox="311 1601 1412 1702">- <u>Landvolk Gifhorn:</u> Das Landvolk Gifhorn fordern nachdrücklich die gemeinsame Querung der A 39 und des ESK mit einer Grünbrücke. <u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger nimmt dies zur Kenntnis. <li data-bbox="311 1836 1412 2060">- <u>Gemeinde Darrigsdorf:</u> Die Tank- und Rastanlage sowie die A 39 im Bereich der Parallellage zum ESK liegen in einem Bereich von mittleren Böden. Eine flächendeckende Beregnung ist erforderlich. Künftig kann eine Beregnung nicht mehr direkt an der Autobahn und der Rastanlage wegen der Sprühhahnen bei ungünstigen Windverhältnissen stattfinden. Daher wird eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme gefordert.



TOP	Thema
	<p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger berücksichtigt das Minimierungsgebot bezüglich der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen, jedoch unter Abwägung aller technischen, umweltfachlichen und wirtschaftlichen Belange. Weiterhin wird auf das geplante Flurbereinigungsverfahren verwiesen.</p> <p>- <u>Beregnungsverband Wollerstorf:</u> Eine Beregnung in dem verbleibenden Streifen zwischen A 39 und ESK ist nicht möglich, daher ist mit deutlichen Ertragseinbußen zu rechnen.</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger wird dies in der Gesamtabwägung berücksichtigen.</p> <p>- <u>Statt Wittingen:</u> Die Aufforstungsflächen zwischen der A 39 und dem ESK werden nicht in dem erforderlichen Umfang gepflegt und werden verwildern.</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Die Aufforstungsflächen gehen in Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (Blma) über, eine Pflege der Kompensationsmaßnahmen wird durchgeführt.</p> <p>- <u>Landwirtschaftskammer:</u> Würden die Kosten infolge von Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in den Gesamtkosten berücksichtigt.</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Da derzeit keine Erkenntnisse über das Eintreten von Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe vorliegen, sind diese Kosten nicht in dem Variantenvergleich berücksichtigt worden.</p> <p>- <u>Gemeinde Darigsdorf:</u> Wie viele Grünbrücken sind im Bereich der gesamten A 39 vorgesehen?</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Ca. 10 bis 15 Grünbrücken sind im Bereich der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg vorgesehen.</p> <p>- <u>Gemeinde Lüder:</u> Was geschieht, wenn im Bereich der Parallellage zum ESK keine Grünbrücke vorgesehen wird?</p> <p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Eine Unterbrechung eines europäisch bedeutsamen Wildwanderkorridores wäre die Folge. Dies würde sich negativ auf die Genehmigungsfähigkeit der A 39 auswirken. Daher stellt diese Lösung keine Alternative zu der vorgesehenen Grünbrücke dar.</p>



TOP	Thema
3.2	<p data-bbox="316 389 783 421"><i>Lage der Rastanlage im Abschnitt 5</i></p> <ul data-bbox="316 456 1404 524" style="list-style-type: none"><li data-bbox="316 456 1404 524">- <u>Berechnungsverband Wollerstorf:</u> Gibt es schon eine konkrete Darstellung der Rastanlage Süd bei Wollerstorf? <p data-bbox="357 560 1404 658"><u>Antwort Vorhabenträger:</u> Nein, die Planungen zur detaillierten Gestaltung der Rastanlage sind noch nicht abgeschlossen.</p> <ul data-bbox="316 694 1404 927" style="list-style-type: none"><li data-bbox="316 694 1404 927">- <u>Landvolk Gifhorn:</u> Die Planungen der Rastanlage werden aus Sicht des Landvolkes Gifhorn unter Ausschluss der Öffentlichkeit durchgeführt. Weiterhin wird die Lage der Anschlussstelle angezweifelt, besser aus Sicht des Landvolkes wäre eine Lage der Rastanlage im Staatsforst Knesebeck. Darüber hinaus sind die Flächen der öffentlichen Hand bei der Festlegung der Rastanlagenstandorte nicht ausreichend berücksichtigt worden. <p data-bbox="357 963 1404 1196"><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> In dem Rastanlagenkonzept wurde insgesamt 9 Kriterien linienhaft für die gesamte A 39 ausgewertet. In dem Kriterium Landwirtschaft/ Flächenverfügbarkeit wurden die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt. Die Träger Öffentlicher Belange wurden am 14.12.2010 über das Ergebnis des Rastanlagenkonzeptes informiert. Weiterhin ist das Rastanlagenkonzept im Internet einsehbar.</p> <ul data-bbox="316 1232 1404 1330" style="list-style-type: none"><li data-bbox="316 1232 1404 1330">- <u>Landvolk Gifhorn:</u> Warum wurde die Rastanlage Süd nicht im Bereich des Staatsforstes Knesebeck angeordnet? <p data-bbox="357 1366 1404 1697"><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Im Ergebnis der Gesamtabwägung aller Bewertungskriterien des Rastanlagenkonzeptes war ein Standort für eine bewirtschaftete Tank- und Rastanlage im Bereich des Staatsforstes Knesebeck nicht möglich. Insbesondere haben dabei die umweltfachlichen Anforderungen den Ausschlag gegeben. Aus Sicht des Artenschutzes bezüglich der Fledermäuse konnten nur sehr kleinräumige konfliktarme Bereiche innerhalb des Staatsforstes Knesebeck ermittelt werden, in die eine bewirtschaftete Rastanlage nicht eingeordnet werden konnte. Das gesamte Rastanlagenkonzept wird auf der Plattform der Straßenbauverwaltung in das Internet eingestellt.</p> <ul data-bbox="316 1733 1404 1832" style="list-style-type: none"><li data-bbox="316 1733 1404 1832">- <u>Landvolk Gifhorn::</u> Wie wirkt sich der Vorschlag der Stadt Uelzen, eine Rastanlage im Raum Rätzlingen anzuordnen, auf das Gesamtkonzept der Rastanlagen aus. <p data-bbox="357 1868 1404 1966"><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Derzeit wird der Vorschlag der Stadt Uelzen geprüft, ein Ergebnis liegt noch nicht vor.</p>



TOP	Thema
3.3	<p data-bbox="316 387 1082 421"><i>Maßnahmenräume für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen</i></p> <ul data-bbox="316 454 1412 1724" style="list-style-type: none"><li data-bbox="316 454 1412 656"><p data-bbox="355 454 619 488"><u>Seewiesenverband:</u></p><p data-bbox="355 488 1412 555">Durch das geplante Maßnahmenkonzept werden weite Flächen der Landwirtschaft entzogen.</p><p data-bbox="355 589 751 622"><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u></p><p data-bbox="355 622 1390 656">Der Umfang der Kompensationsmaßnahmen wurde auf ein Minimum begrenzt.</p><li data-bbox="316 689 1412 891"><p data-bbox="355 689 679 723"><u>Landwirtschaftskammer:</u></p><p data-bbox="355 723 1412 790">Bezüglich der Maßnahmenkonzeption wurden die Vertreter der Landwirtschaft nicht einbezogen.</p><p data-bbox="355 824 751 857"><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u></p><p data-bbox="355 857 1315 891">Die LGLN war bei den bisherigen Abstimmungsbesprechungen involviert.</p><li data-bbox="316 925 1412 1227"><p data-bbox="355 925 679 958"><u>Landwirtschaftskammer:</u></p><p data-bbox="355 958 1412 1025">Bei der Festlegung der Kompensationsmaßnahmen wurden die Auswirkungen auf die Landwirtschaft nicht betrachtet.</p><p data-bbox="355 1059 751 1093"><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u></p><p data-bbox="355 1093 1412 1227">Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft wurden bei der Festlegung der Kompensationsmaßnahmen betrachtet. Besonders geeignete Böden wurden geschützt. Der Nachweis der Funktion der Kompensationsmaßnahmen muss jedoch gegeben sein.</p><li data-bbox="316 1261 1412 1462"><p data-bbox="355 1261 603 1294"><u>Gemeinde Kattien:</u></p><p data-bbox="355 1294 1222 1328">Der Umfang der Kartierungen wird für sehr aufwendig angesehen.</p><p data-bbox="355 1361 751 1395"><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u></p><p data-bbox="355 1395 1412 1462">Der Umfang der Kartierungen ist erforderlich, um die notwendige Rechtssicherheit der Aussagen zu erlangen.</p><li data-bbox="316 1496 1412 1724"><p data-bbox="355 1496 587 1529"><u>Gemeinde Lüder:</u></p><p data-bbox="355 1529 1412 1597">Die Gemeinde Lüder fordert eine konsequente Einbeziehung von Zwickelflächen in die Planung von LBP-Maßnahmen.</p><p data-bbox="355 1630 751 1664"><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u></p><p data-bbox="355 1664 1412 1724">Der Vorhabenträger sichert dies zu. Alle Eingriffe sind jedoch nicht über Zwickelflächen kompensierbar.</p>



TOP	Thema
3.4	<p><i>Flurbereinigung</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Landwirtschaftskammer:</u> Die Landwirtschaftskammer fordert eine engere Abstimmung zwischen der NLStBV und der LGLN zu Fragen der Flurbereinigung.<p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Dies ist im Rahmen der turnusmäßigen interdisziplinären Arbeitsgruppensitzungen erfolgt.</p>- <u>Landvolk Gifhorn:</u> Besser wäre, wenn die Mittel für die Entschädigungen, die im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens gezahlt werden sollen, sofort zur Verfügung stehen.<p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger kann ohne Mittelfreigabe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie ohne Baurecht keine Mittel für Entschädigung zahlen.</p>
3.5	<p><i>Landwirtschaftliches Wegenetz</i></p> <p>Im Bereich der Parallellage zwischen der A 39 und dem ESK wird südlich von Lüder ein vorhandener Wirtschaftsweg von der A 39 gequert. Der Wirtschaftsweg kann im Nahbereich der geplanten Grünbrücke nicht unterführt werden und soll daher südlich der DB AG-Strecke (im Bereich einer geplanten Gewässerquerung) die A 39 unterqueren.</p> <p>Der geplante Wirtschaftsweg südlich der Ise schließt in der bisher geplanten Form an einen Privatweg an. Daher wird vorgeschlagen, den Wirtschaftsweg an die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wollerstorf und Wentorf anzuschließen.</p>
3.6	<p><i>Bewässerungseinrichtungen</i></p> <p>Die querenden Bewässerungsanlagen im Bereich der A 39 werden entsprechend dem vorhandenen Zustand erhalten. Ggf. sind Umverlegungen erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none">- <u>Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände:</u> Die Umverlegung der Bewässerungsanlagen muss außerhalb der Vegetationsperiode erfolgen. Weiterhin müssen die Umverlegungen im Vorfeld geplant und mit den Beregnungsverbänden abgestimmt werden.<p><u>Antwort des Vorhabenträgers:</u> Der Vorhabenträger sichert dies zu.</p>



TOP	Thema
3.7	<p><i>Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse</i></p> <p>Mit der Erstellung einer landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse wird die Landwirtschaftskammer beauftragt. Die Ergebnisse dieser Analyse werden den betroffenen Landwirten zur Verfügung gestellt.</p>
4.	<p>Schlussbemerkung</p> <p>Die Präsentation wird auf der Internetseite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr abgelegt.</p> <p>Die Ergebnisniederschrift wird an die Teilnehmer des Facharbeitskreises versandt und ebenfalls in das Internet eingestellt.</p> <p>Es wird darum gebeten, schriftliche Stellungnahmen zu den Themen des Facharbeitskreises, zu denen ausdrücklich aufgefordert wird, innerhalb der nächsten vier Wochen einzureichen.</p> <p>Ziel dieses Facharbeitskreises und weiterer Termine ist eine transparente Planung der A 39 unter Einbeziehung aller Träger öffentlicher Belange.</p>

Aufgestellt, Lüneburg, den 30.05.2011

gez. Vetter _____