

Regierungsvertretung Lüneburg
Postfach 20 60

21310 Lüneburg

per Fax / per e-mail

29. Juli 2006

**Raumordnungsverfahren für die geplante BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg
Ihre Schreiben vom 27.03.2006 und 20.04.2006;
Ihre Zeichen: R 1.14 – 20223/1 BAB A 39; R 1.11 – 20223/1 – A 39**

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Zusendung der Unterlagen (Kurzversionen) zum Raumordnungsverfahren für die geplante BAB A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg sowie die Möglichkeit zur Stellungnahme i.R. der verlängerten Abgabefrist danken wir Ihnen.

Der BUND Landesverband Niedersachsen e.V. lehnt das Projekt insgesamt (A 14 – A 39) ab und sieht auch die vorgelegten Unterlagen zum geplanten Teilprojekt A 39 mit grundsätzlichen Mängeln behaftet. In den nachfolgenden Ausführungen werden wir diese Position näher begründen.

Nach wie vor betrachten wir die A 14 – A 39 als **ein Projekt**, so wie es auch im BVWP (s.u.) aufgenommen worden ist. Unsere Stellungnahme bezieht sich daher sowohl auf die gesamte Planung als auch auf das Raumordnungsverfahren für die A 39.

Für die Planungen A 14 von Magdeburg nach Lüneburg und A 39 von Braunschweig nach Schwerin wurde die Verkehrsuntersuchung NORDOST (VUNO 95 und VUNO 2002) vom Bund und den Ländern in Auftrag gegeben. Sie kamen für Nordost-Niedersachsen und die angrenzenden Bundesländer übereinstimmend zu dem Ergebnis, daß unter 12 unterschiedlichen Lösungsvorschlägen der „Netzfall G“ sich als „besonders effizient zur Verminderung der festgestellten infrastrukturellen Defizite herausgestellt hat.“ Dieser Lösungsvorschlag beinhaltet eine Autobahn (A 14) zwischen Magdeburg und der A 24 bei Ludwigslust und dreispurige Bundesfernstraßen, je eine von Lüneburg über Uelzen nach Salzwedel und von Wolfsburg nach Salzwedel und beide von dort nach Osterburg mit Anschluß an die A 14.

Aus dem o.g. Lösungsvorschlag aus der VUNO 95 jetzt einen Bedarf für die sog. „Hosenträgervariante“ (A 39 und B 190n und A 14 = Netzfall I) abzuleiten, ist unzulässig. Die VUNO ist keine Begründung für den Bedarf der A 39 – A 14, keine Begründung für den Bedarf der A 39. Dies um so mehr, als die VUNO ausdrücklich sagt (S. 27): *„Der ebenfalls in Bild 14 wiedergegebene Netzfall I wurde im Verlauf der Netzdiskussionen nachträglich eingebracht und auch zusätzlich untersucht. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind jedoch nur im Materialband dokumentiert, da ihre Beiträge die verkehrliche und raumordnerische Situation nicht signifikant verbessern.“*

Damit wurde die sog. „Hosenträger-Lösung“ ausdrücklich abgelehnt.

Für die geplante A 14 sehen wir aufgrund des geringen prognostizierten Verkehrsaufkommens von 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag den Bedarf nicht gegeben, die Zahlen rechtfertigen nicht einmal den Bau einer zweispurigen Bundesstraße. Aufgrund der zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen von Natur- und Vogelschutzgebieten mit dem höchsten europäischen Schutzstatus (Natura 2000) sollte vielmehr als natur-/umweltschonende und leistungsfähige Alternativstrecke der Ausbau der Bundesstraßen B 189 und B 5 erfolgen.

Es fehlt ein **Gesamtkonzept**, auch wenn es bei dem Raumordnungsverfahren um die A 39 geht. Wir beantragen, dieses Gesamtkonzept vorzulegen, da die A 14 – A 39 als ein (!) Projekt in der den BVWP 2003 und damit die Einstufung des / der Vorhaben vorbereitenden Umweltrisikoeinschätzung (URE) eingestellt wurde. Schon die zitierte VUNO 95 – auf die sich der Vorhabensträger beruft – hat ein Gesamtkonzept für den Raum vorgelegt und keine Einzelteile. Dieses Gesamtkonzept ist nun mit aktuellen Bedarfszahlen zu erstellen.

Die **geprüften Varianten mit Begründung der Auswahl** müssen die Planungen **für das gesamte Projekt** beinhalten. Des Weiteren muss auch der Ausbau vorhandener Bundesstraßen mit untersucht werden.

Eine fachlich überzeugende Begründung für den Bau einer A 39 / 190n fehlt in den uns vorgelegten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren. Diese ist aber essentiell nötig und Grundlage jeder raumordnerischen Beurteilung von Trassenvarianten.

Im BVWP ist die A 39 – A 14 mit „sehr hohem Umweltrisiko“ aufgeführt. D. h., FFH-Gebiete und Gebiete gemäß der EU-Vogelschutzrichtlinie würden bei einer Realisierung in besonderem, nicht vertretbarem Maße betroffen sein. Mit der Vergabe des „naturschutzfachlichen Planungsauftrages“ wurde ein deutlicher Planungsvorbehalt in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen. In solchen Fällen sind **Ausbaualternativen** zwingend (!) zu untersuchen. Damit ist sowohl intramodal im Sektor Straße (z.B. Ausbau statt Neubau, andere Trassenführung) als auch intermodal (verkehrsträgerübergreifende Alternativen wie Ausbau des Schienenverkehrs) nach Projektalternativen zu suchen.

Dies beinhaltet für die A 39 insbesondere den Ausbau der parallel zur geplanten Neubautrasse verlaufenden B 4 oder B 248 oder B 244 – ggf. mit Ortsumfahrungen. Damit würde auch eine schnellere Entlastung der Kommunen realisiert und die Intensität eines Eingriffs, wie er durch den Bau von Autobahnen gegeben wäre, verringert. Zudem wäre eine Optimierung des bestehenden Straßennetzes auch kostengünstiger und schneller umsetzbar.

Die Planungen für dringend benötigte **Ortsumfahrungen** (Melbeck und andere) entlang der parallel verlaufenden B 4 müssen mit geprüft werden. Der darin enthaltene Nutzen/Kosten-Faktor von z.T. über 7 dokumentiert die **Dringlichkeit** dieser Bauvorhaben, nicht nur für die dortigen Anwohner.

Außerdem ist ein Ausbau des Schienennetzes in dem in Rede stehenden Raum mit in die Untersuchung der Alternativen einzubeziehen

Fehlende Nutzen-Kosten-Analysen (NKA) für alternative Trassenvarianten

Die Investitionskosten wurden nicht genau genug ermittelt. Im Ergebnisbericht zur Verkehrsuntersuchung (Seite 66) wird ausgeführt, dass „die Investitionskosten zunächst nur überschlägig über die Variantenlänge geschätzt werden konnten“ und dass „deshalb an dieser Stelle auf eine Wiedergabe der ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisse verzichtet“ wird. Die Investitionskosten wurden also noch nicht einmal genau genug für das Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt, eine Größe, die bereits bei der Aufnahme in den BVWP vorhanden sein muss. Dass für das Nutzen-Kosten-Verhältnis ausreichend genau ermittelte Investitionskosten sogar noch zum Zeitpunkt des ROV fehlen, **ist ein erheblicher Mangel.** Ohne diese wesentliche Information ist eine Beurteilung der ROV-Unterlagen nicht möglich! Die relativen Investitionskosten pro Variante reichen nicht aus. Laut §3(1) Nr.6 ROG sind „raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen“ „Planungen ... einschließlich der hierfür vorgesehenen öffentlichen Finanzmittel“.

Die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße wurden im ROV nicht ausreichend berücksichtigt

Damit wurde ein wesentlicher Grundsatz der Raumplanung (§2(2) Nr.12, Satz 2 ROG) nicht befolgt: „Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern.“ . Diese Formulierung schließt auch „strukturschwache“ Räume ein!

Schon zu Beginn des Erläuterungsberichts wird erwähnt, dass die sogenannte „Hosenträgerlösung“ ein Gesamtverkehrskonzept darstellt, dass aus A39, A14 und B190n besteht. In den Prognosen wurden nur Straßenplanungen, nicht aber geplante Maßnahmen zur Verbesserung bei Schiene und Wasserstraße, wie hier dem Elbe-Seitenkanal, berücksichtigt. Beispiele wie zu den Straßenplanungen wurden jedenfalls nicht genannt.

Laut §19b(2) UVPG werden „bei der Verkehrswegeplanung auf Bundesebene ... insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet.“ Da diese 2005 eingeführte Regelung zur strategischen Umweltprüfung (SUP) für den BVWP 2003 noch nicht angewendet werden konnte, dürfen im ROV nicht einfach die Bewertungen und Prognosen des BVWP übernommen werden.

Im Rahmen der Durchführung **einer Plan-UVP** gemäß der Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung (SUP; Richtlinie 2001/42/EG) sind das gesamte Projekt A 39 – A 14 bzw. ebenso zielführende Alternativlösungen (intramodal, intermodal) zwingend zu untersuchen. In diesem Zusammenhang sei auf die Veröffentlichung „Umsetzung Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“ der EU-Kommission

hingewiesen.

Durch die Anwendung der o.g. Richtlinie kann sichergestellt werden, daß bereits zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt die Prüfung der Umweltauswirkungen erfolgt und für das gesamte Projekt sowie die Alternativlösungen gleiche Anforderungen an Umfang und Detaillierungsgrad der Informationen im Umweltbericht gelten.

Insbesondere bei dem in Rede stehenden Gesamtprojekt A 39 – A 14, für das ein sehr hohes Umweltrisiko ermittelt und erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zu erwarten sind, sehen wir eine detaillierte Prüfung von Alternativlösungen aufgrund der FFH-RL und der Plan-UVP als zwingend geboten an.

Zu den Alternativlösungen gehört die Prüfung einer Optimierung/eines Ausbaus der B4 auf ihrer gesamten Länge von Gifhorn/Braunschweig bis Lüneburg (Null + - Lösung) durch eine Verkehrsuntersuchung sowie die Untersuchung der Umweltauswirkungen.

Dabei sind die noch im BVWP 2003 – Entwurf enthaltenen Ortsumfahrungen Melbeck, Tätendorf und Kirchweyhe (jeweils Stadium: Linienentwürfe) sowie Jelmstorf (Prüfung einer westlichen bzw. östlichen Umfahrung) in den Untersuchungskorridor aufzunehmen. Dieser sollte entsprechend dimensioniert sein, so daß für den Konfliktbereich Bienenbüttel mehrere alternative Varianten untersucht werden können.

Aufgrund der obigen Ausführungen zur Alternativenuntersuchung werden die vorgelegten Unterlagen zum ROV A 39 bisher dem naturschutzfachlichen Planungsauftrag nicht gerecht, eine Lösung des Konfliktes zwischen Naturschutz und Straßenbau ist nicht erfolgt.

Der Bau der A39 widerspricht den Vorgaben des Raumordnungspogramms des Landes Niedersachsen (LROP)

Dort heißt es im Kapitel „Verkehr und Kommunikation“: „...Durch räumliche Planungen sollen 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" (LROP, S. 63, Zif. C 3.6, Absatz 01).

Im Gegensatz dazu verfolgen die Planer der A39 eine Konzentrierung des Wirtschaftswachstums auf Kosten der Region und nehmen ein Verkehrswachstum, **insbesondere des internationalen Durchgangsverkehrs**, in Kauf, der lt. LROP „... in verstärktem Umfang auf Schiene und Wasserstraße verlagert werden“ soll, um einer Überlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf Natur und Umwelt zu begegnen“ (LROP, S. 90, Zif. C3.6, Absatz 02).

Der Bau der A39 ist somit kontraproduktiv insbesondere für die Erreichung der raumordnerischen Zielvorgaben für die regionale und überregionale Verkehrsentwicklung, die regionale Wirtschaftsentwicklung sowie Erhalt und Weiterentwicklung des Natur- und Umweltzustandes.

Das aktuelle Niedersächsische Raumordnungsprogramm macht folgende grundsätzliche Aussage : “Die überregionale Erschließung des Landes des durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist **grundsätzlich** ausreichend. Die Autobahnen haben insbesondere die Aufgabe, das nachgeordnete Straßennetz vom Fernverkehr zu entlasten.“ (LROP, S. 67, C.3.6.3, Absatz 01).

Die ROV-Unterlagen A39 sagen aus, dass z.B. die A 7 nur geringfügig durch eine A39 entlastet werden würde. Ursache sei, dass zukünftig eine fertiggestellte A 14 den Durchgangsverkehr in Richtung SO-Deutschland und SO-Europa verstärkt auf sich ziehen würde (s.o. aber unsere Aussagen zum Gesamtprojekt). Diese Bewertung der ROV-Unterlagen unterstreicht die Feststellung der VUNO 95 und 02, dass zur Regionalen Raumerschließung lediglich drei- oder vierspurige Bundesstraßen langfristig ausreichen würden (s.o. aber unsere Aussagen zum Gesamtprojekt).

Eine B 4-Variante wurde nicht ausreichend untersucht und zudem fehlerhaft bewertet. Eine Kritik an den dazu vorgelegten Unterlagen ist in der Anlage dargelegt.

Die Erforderlichkeit der Untersuchung von Alternativen haben wir weiter oben sowie am Ende unserer Stellungnahme weiter ausgeführt.

Zur FFH-VP (VS)

Im Leitfaden FFH-VP des BMVBW wird eine verbal argumentative Begründung der erheblichen Beeinträchtigung als Methode befürwortet, die jedoch auf Grund vorher festgelegter **Parameter** (S. 41) erfolgen soll. Dabei müssen die „... *Bewertungskriterien geeignet sein, Beeinträchtigungen des günstigen Erhaltungszustands der betroffenen Arten und Lebensräume angemessen zu bewerten.*“ (Parameter: *Pufferzonen, geeignete Wahrung des Mindestareals, gesicherte Aufrechterhaltung von Vernetzungsstrukturen etc.*)

Die in der FFH-VP benutzten Parameter sind allerdings zu gering und zumeist nur auf den (bau- und anlagebedingten) Flächenverlust bezogen. Verluste wertvoller **Lebensräume die (knapp) außerhalb der FFH-Gebiete** liegen, werden nicht ausreichend bezüglich ihres Funktionsverlustes für das FFH-Gebiet untersucht. Diese Vorgehensweise wird aber im Leitfaden des BMVBW gefordert. (S. 31 f. und FFH-VP anhand Lutter, Lachte, Aschau S. 45).

Bestehende **Vorbelastungen** von LRT's (z. B. durch die B 4) werden bei der Bewertung der Erheblichkeit nicht, wie erforderlich, in ihrer kumulativen Wirkung gesehen, um dann die Auswirkungen einer erneuten Belastung höher zu bewerten, sondern der LRT wird als quasi sowieso schon geschädigt hingestellt und damit keine Erheblichkeit konstatiert (siehe Leitfaden S. 37 „Berücksichtigung von Vorbelastungen“ und Beispiel aus der FFH-VP Lutter, Lachte, Aschau S.46).

Auswirkungen **emissionsbedingter Schadstoffeinträge** auf Gewässer können „nur schwer quantifiziert werden“ (S. 119 FFH-VP) und daher wird dies unterlassen bzw. ein negativer Einfluss automatisch ausgeschlossen.

Über Brückenbauwerke würde es zu Einleitungen von Oberflächenwasser in die Schwienau, die in die Gerdau (Unteres Gerdautal → FFH-Gebiet) fließt und die Hälfte des Wasservorrates der

Gerdau darstellt, kommen. In der FFH-VP werden diese potentiellen Einleitungen aus der Schwienau nicht berücksichtigt.

Zur FFH-VP Ostheide

Auf den ersten Blick positiv anzumerken ist hier die Ausdehnung des Untersuchungsbereiches auf das gesamte IBA „Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich“, da sich südlich des Vogelschutzgebietes bedeutende Bereiche (16 km Entfernung) des Ortolan und der Heidelerche befinden. Allerdings wurde die Beurteilung der Verträglichkeit nur auf das gemeldete SPA bezogen, dieser Teil aber weniger detailliert untersucht, als die von den A39 Varianten gequerten Bereiche (S. 20 FFH-VP Ostheide Teil A). Im Text zur Brutvogelkartierung wurde jedoch bemerkt, daß lediglich Heidelerche und Ortolan zu erfassen waren. Der Neuntöter wird aber ebenfalls im Standarddatenbogen zum Vogelschutzgebiet 2930-401 – Ostheide südlich Himbergen als Anh. I – Vogelart aufgeführt. Dem Text ist dann zu entnehmen, dass „bei konsequenter Erfassung aller RL-Arten wäre sehr wahrscheinlich eine höhere Bedeutung (teilweise landesweite...) erreicht worden“. (CD 5 Unterlage 3.1 , Brutvogelkartierung, Text LK Lüneburg S. 54 ff.) Somit ist von einer Unterbewertung auszugehen.

UVS / Auswirkungsprognose und Variantenvergleich

Schutzgut Wasser

Grundlage für die qualitative Gefährdungsabschätzung sind die Zerschneidungslängen in Bereichen mit hoch anstehendem Grundwasser (Grundwasserflurabstand < 2 m). Dazu ausgewertete Unterlagen sind lediglich die Bodeneinheiten der BÜK 50. Kenntnisse über Grundwasserströmungsverhältnisse, Grundwasserspiegellagen und Bodenarten wären, nach eigenen Aussagen aus der UVS, zur differenzierten Betrachtung nötig, sind aber nur z. T. vorhanden. Damit ist grundsätzlich eine angemessene Bewertung und Auswirkungsprognose von beispielsweise grundwasserabhängigen LRT's in Bezug auf mögliche Stau- und Vernässungsfolgen seitlich der Trassen nicht gegeben.

Schwermetallbelastung Grundwasser

Auf S. 46 der UVS (Auswirkungsprognose und Variantenvergleich) wird als Schwelle für potentielle Beeinträchtigungen von Bereichen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser (betriebsbedingt) ab einer Entfernung von 10 m von einer geringen Wirkintensität für das Grundwasser ausgegangen. In der Bestandserfassung und Bewertung zum Schutzgut Wasser in der Raumanalyse (S. 278) werden jedoch drei Literaturgrundlagen zitiert, die insbesondere bei Schwermetallen von einer Schadstoffanreicherung bis 50 m Entfernung von der Trasse ausgehen (gleichfalls bei Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen ins Grundwasser). Allerdings sind Grundwassereinträge von Schwermetallen, in Abhängigkeit vom pH-Wert des Bodens zu bewerten (bei pH-Wert über 5 werden Schwermetalle fest im Oberboden gebunden).

In bezug auf die o.g. mangelnden Datengrundlagen, auch zu den Bodenarten, ist fraglich, inwieweit die pH-Werte überhaupt bekannt sind, wenn z. T. Angaben über den entsprechenden Bodentyp fehlen sowie in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt unterschiedliche Methoden zur Ermittlung der pH-Werte angewendet werden.

Schutzgut Pflanzen

Kritikpunkte zum Thema Auswirkungsprognosen auf das Schutzgut Pflanzen/Biotope finden sich in der UVS (Auswirkungsprognose und Variantenvergleich) in Tab. 6-7 (S. 24). Von den dort festgelegten Auswirkungskategorien werden **Zerschneidungen von Naturschutzgebieten** nur anlagebedingt, im Wirkraum der Trasse, untersucht. Konsequenterweise müssten hier die baubedingten Zerschneidungen, auch wenn sie nur temporär sind, sowohl für die Trasse als auch für das Trassenumfeld berücksichtigt werden.

Dasselbe gilt für die Auswirkungskategorie **Zerschneidung von Vorrang- und Vorsorgegebieten** für Natur und Landschaft. Hier wird gleichfalls nur anlagebedingt für die Trasse untersucht. Innerhalb dieser Kategorie wird eine gesonderte Betrachtung des Schutzgutes Tiere zudem ausgeschlossen, da laut UVS in den meisten Schutzgebietsverordnungen eine Differenzierung zwischen den Schutzziele für Pflanzen und Tieren nicht gegeben ist.

Ein besonderer Kritikpunkt ist die Kategorie der Zerschneidung und Verinselung von Biotopen, die zwar in der o. g. Tabelle aufgeführt ist, aber nicht weiter untersucht wird. Die Begründung dafür findet sich im Text (UVS Auswirkungsprognose und Variantenvergleich S. 27), lautet, dass dazu eine Betrachtung von angrenzenden Raumeinheiten hätte erfolgen müssen. *„Vor dem Hintergrund der vielfältigen und **zahlreichen** Auswirkungskategorien ist eine entsprechend aufwändige Auswertung der Daten als zusätzliches Entscheidungskriterium auf der Ebene der Linienfindung nicht zielführend und sollte erst im Rahmen der Entwurfsplanung vorgenommen werden.“*

In der o.g. Tab. finden sich, neben den schon kritisierten Auswirkungskategorien, **insgesamt sechs** Kategorien, die unzureichend bearbeitet werden.

Ein weiterer Punkt ist die Abhandlung der potentiellen Beeinträchtigungen von grundwasserabhängigen Biotopen. Als Beurteilungskriterium zur qualitativen Gefährdungsabschätzung wird **nur die Lage** der grundwasserabhängigen Biotoptypen (nur Wertstufen III-V) zur geplanten Trasse betrachtet!! *„Eine differenzierte Abschätzung der Reichweite und des Umfanges der möglichen Veränderungen ist auf dieser Planungsebene nicht möglich, da konkrete Angaben über den Wasserhaushalt der einzelnen Biotopflächen nicht vorliegen. In der Auswirkungsprognose wird aus diesem Grund jede Variante einzeln betrachtet und ggf. auf das mögliche Gefährdungspotential innerhalb der betroffenen Biotope verwiesen.“* (S. 26 f. Schutzgut Pflanzen)

Schutzgut Boden

In der Kategorie der „Potenziellen Beeinträchtigung des Bodenhaushaltes im Bereich grundwasserabhängiger Böden“ ist eine Bewertung von Auswirkungen insofern nicht möglich, da konkrete Angaben über den Bodenwasserhaushalt innerhalb der betroffenen Böden nicht bekannt sind. Damit ist „... eine Abschätzung in Bezug auf Reichweite und Umfang der

Veränderungen im Bodenwasserhaushalt in dieser vorgelagerten Planungsebene nicht möglich“ (S. 43).

Des Weiteren wird darauf verwiesen, dass eine Gefährdungsabschätzung in Bezug zu den grundwassergeprägten Bereichen bereits beim Schutzgut Pflanzen und Grundwasser getroffen wird, und dadurch im Schutzgut Boden auf eine weitere Abschätzung verzichtet werden kann. Mangels Datengrundlagen beim Schutzgut Pflanzen (grundwasserabhängige Biotope) erfolgte hier nur die Betrachtung der Lagebeziehung zur Trasse (s.o.)

Beim Schutzgut Wasser wurde gleichfalls auf mangelnde Daten zur Folgeabschätzung verwiesen (BÜK 50, aber keine genauen Kenntnisse über Grundwasserströmungsverhältnisse, Grundwasserspiegellagen und Bodenarten).

Die Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde nicht abgeprüft.

Bei der Betrachtung der erheblichen Beeinträchtigung von Brutvogellebensräumen mit bestehender Empfindlichkeit gegenüber Schallimmissionen ist die Verwendung der 59 dB(A) – Isophone als zu hoch angesetzt zu bewerten.

Bewertung der Brutvogellebensräume

Zur Erfassung der Brutvögel fanden insgesamt vier Geländebegehungen sowie zusätzliche Dämmerungs- bzw. Nachtkontrollen statt. Anzumerkende Kritik daran besteht in der geringeren Anzahl der Geländebegehungen. Die zitierte Vorgehensweise nach SÜDBECK et al (2005) erfordert zumindest sechs Tagbegehungen. *„Bei den halbquantitativ erfassten Arten war zudem die Unterscheidung von Brutvögeln und Durchzügler nicht immer sicher möglich“ (S 2 Brutvogelkartierung zur UVS).*

Zwar wurde auf Grund der geringeren Kartierzeiten eine „weichere“ Auslegung der Einstufung von Brutverdachten (bei einmaligen revieranzeigenden Verhaltensweisen, sonst mindestens zweimal in einwöchigem Abstand) verwendet, die aber die mangelnden Kartierzeiträume nicht kompensieren kann.

Auf Basis der erfolgten Kartierungen auf den Probeflächen, der verfügbaren Altdaten, den vorhandenen Bestandsdaten zu den Großvogelarten, sowie den Biotoptypen-kartierungen resultierte dann eine sogenannte **„Potenzialbewertung des Gesamtraumes im Hinblick auf die Funktion als Brutvogellebensraum.“**

Dabei werden *„... den Brutvogelarten entsprechend ihrer Häufigkeit in dem zu bewertenden Gebiet und ihrem Gefährdungsgrad (= Rote-Liste-Kategorie) Punktwerte zugeordnet (siehe Tab. 1-2 S. 4 Brutvogelkartierung zur UVS/Text) **Die Summen der Punktwerte werden anschließend auf eine Standardgrößenfläche von 1 km² normiert.**“*

Das dabei verwendete Bewertungssystem orientiert sich an WILMS et al. 1997, wobei hier allerdings **die Vogelarten des Anhangs I, die nicht in der Roten Liste aufgeführt sind, noch keine Berücksichtigung finden.** Aus diesem Grund wird von dem o. g. Bewertungssystem abgewichen und die Landschaftsräumen, in denen Schwarz- und Mittelspechte sowie der Raufußkauz vorkommen, mit mindestens Wertstufe 2 bewertet (Wertstufen 1-5, d. h. geringe

bis nationale Bedeutung). Ansonsten wären, bei stringenter Umsetzung des Bewertungssystems, die Waldtypen dieser Probeflächen ohne Bedeutung. Gebiete in denen Leitarten, wie der Sperlingskauz, die Heidelerche, der Ortolan und der Ziegenmelker vorkommen, werden mit Wertstufe 3 gewertet. Treten Heidelerche und Ortolan gemeinsam in einem Gebiet auf, so erhält der Funktionsraum die Wertstufe 4.

Fraglich ist hierbei, inwieweit die Einteilung in die einzelnen Wertstufen angemessen ist, zumal auf einigen Probeflächen nur vorher ausgewählte Arten zu kartieren waren und damit die Bedeutung eines Funktionsraumes nur für eine bzw. zwei repräsentative Arten erfolgt (siehe dazu auch o.g. Anmerkungen zur FFH-VP Ostheide)

Diese gesamte Einstufung dient als ein Teilbereich zur Bewertung des Schutzgutes Tiere in der UVS. Für die Brutvögel werden anhand des Brutvogellebensraumpotentials der Verlust bzw. mögliche Beeinträchtigungen quantifiziert, d.h. bei einer geringen Wertstufe des Lebensraumpotentials ist nachfolgend auch der zu beziffernde Verlust gering.

Unzulängliche und teilweise fehlerhafte Bearbeitung des „Untersuchungsrahmens für das ROV“

Datengrundlage ist nicht transparent und nachvollziehbar

Auch bei einer großen Datenfülle hätten die Ergebnisse der Gelände-Biotopkartierung kartenmäßig erkennbar getrennt von denen der Luftbild- und Datenauswertung dargestellt werden müssen.

Das Luftbild erlaubt keine Unterscheidung zwischen Intensivem (GI) und besonders geschütztem Grünland wie Feuchtgrünland (GF) und Nassgrünland (GN).

Eine Beschränkung der Kartierung nur auf die Ebene der Haupteinheiten ist z.B. hier fachlich problematisch, da mit erheblichem Informationsverlust verbunden. Somit werden die selbst gesetzten Kriterien zur Erfassung (s. 4.2.2.1 Erfassung in Bestandserfassung und -bewertung) nicht erfüllt.

Die o.g. Beschränkung steht zudem in Widerspruch zur „Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben“ (s. 4.2.2.2 Bewertung in Bestandserfassung und -bewertung), in der eine Unterscheidung nach Untereinheiten gefordert wird, sofern sie zu unterschiedlichen Werteinstufungen führen und somit hinsichtlich Einstufung der Erheblichkeit, Ausgleichbarkeit und Kompensation relevant sind.

Die nicht erfaßten und z.T. besonders geschützten Untereinheiten führen daher zu einer mangelhaften und unvollständigen Bewertungsgrundlage (s.u.).

Die o.g. Beschränkung steht zudem in Widerspruch zur „Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenabbauvorhaben“ (s. 4.2.2.2 Bewertung in Bestandserfassung und -bewertung), in der eine Unterscheidung nach Untereinheiten gefordert wird, sofern sie zu unterschiedlichen Werteinstufungen führen und somit hinsichtlich Einstufung der Erheblichkeit, Ausgleichbarkeit und Kompensation relevant sind. D.h. wertvolle Untereinheiten werden mit der Wertstufe der Haupteinheit bewertet.

Damit sind die Wirkungen des gerade im Landkreis Uelzen sehr defizitären Lebensraumtyps Grünland nur unzureichend erfasst und bewertet werden.

Einige Beispiele:

Am Rande des Aßbruches bei Böddenstedt wäre wertvolles Feuchtgrünland von der Trasse direkt betroffen, kartiert als Artenarmes Intensivgrünland, außerdem ein wertvoller feuchter Eichen-Hainbuchenwald. Mittelbar wird es durch Grundwasserbeeinträchtigungen, Zerschneidung und Verlärmung zu einer irreversiblen Schädigung des gesamten Aßbruch-Bereiches kommen.

Die Niederung des Kl. Liederner Baches bei Hanstedt II weist einen geschlossenen wertvollen Grünlandkomplex auf, einen der flächenmäßig größten des Landkreises Uelzen, verzahnt mit Erlen-Eschen-Quellwäldern. Auch hier wird es durch Zerschneidung zu einem vollständigen Verlust von Funktionen und Potentialen der Grünlandniederung kommen, insbesondere auf faunistischer Ebene. Betroffen wäre insbesondere ein Kranichbrutvorkommen, daneben Amphibien und Insekten, außerdem Reste von Feuchtgrünland und Mesophilem Grünland.

Für die Grünlandbereiche im Bereich der Esterau und des Soltendiecker Grabens ist überall von einem großflächigen Funktionsverlust auszugehen durch Zerschneidung, Verlärmung, auch durch Lichteinwirkungen (Insekten!) und durch Eingriffe in den Grundwasserhaushalt, die unweigerlich durch die Eingriffe in den Niedermoorkörper verursacht werden.

Besonders extrem werden die Auswirkungen auf die Bodenteicher Seewiesen sein, wo außerdem ein Naturschutzgebiet betroffen sein wird (s.u.).

Unvollständig ist auch die Betroffenheit der Wälder um das Rotbauchunken-Gebiet bei Strothe dargestellt. Sowohl die Eichen-Mischwälder des Häsekenberges wie auch die Waldmeister-Buchenwälder des Westersunders waren in der Erweiterung des FFH-Gebietsvorschlages des BUND enthalten, ohne daß darauf Bezug genommen wird. Der Waldmeisterbuchenwald (mit Leberblümchen-Vorkommen (*Hepatica nobilis*)) ist nicht kartiert worden. Dieser Bereich wird durch die entsprechende Variante vollständig zerstört.

Außerdem wird die Vielzahl an Kammolch-Vorkommen in dem Bereich durch die vorgelegten Daten nur sehr ansatzweise wiedergegeben, insbesondere der Verlust an Leitstrukturen und Wäldern, darunter FFH-LRTs wie 9130 Waldmeisterbuchenwald und 9190 Alte Bodensaure Eichenwälder, wird die Metapopulation der Art erheblich beeinträchtigen.

Die Variante der B190n nördlich des Kammolch-Gebietes bei Langenbrügge würde das einzige Vorkommen im Landkreis Uelzen und eines der östlichsten überhaupt vom Igelschlauch (*Baldellia ranunculoides*) zerstören.

Die besondere Betroffenheit und unzureichende Einstellung der Wirkfaktoren auf naturschutzfachlich bedeutsame Gebiete wird exemplarisch an den Bodenteicher Seewiesen, die u.a. durch Seggen- binsen- oder hochstaudenreiche Naßwiesen (§ 28 a-Biotope) und Sonstiges artenreiches Feucht- und Naßgrünland (§ 28 b-Biotop) wertbestimmt werden, dargelegt:

Durch die Betonverfestigung des Torfkörpers wird es hier zu einer dauerhaften Unterbindung des für dieses Gebiet charakteristischen Grundwasserstromes von Ost nach West kommen, mit der Folge einer Vernässung im östlichen Teil und einer Grundwasserabsenkung im westlichen Teil. Zu erwartende bedeutsame Auswirkungen auch auf das Naturschutzgebiet „Zwergbirkenmoor“ wurden nicht betrachtet, wie auch nicht die Eingriffe nachfolgender Maßnahmen zur Ableitung des Stauwassers.

Zerschneidungswirkungen, Verlärmung, Lichtverschmutzung kommen hinzu – insgesamt wird

das gesamte Seewiesengebiet seine ökologischen Funktionen und Potentiale irreversibel verlieren !

Auch die Querung im östlichen Teil des Gebietes ist nicht entscheidend besser zu bewerten, da es hier zur Einschränkung des Zustroms an nährstoffarmem Grundwasser kommen wird, außerdem zum Verlust wertvoller Moorgebüsche mit Gagel (*Myrica gale*), etwa die östlichsten überhaupt. Nicht eingegangen wird auch auf das sehr reiche Vorkommen an Laubfröschen in dem Gebiete, das ebenfalls durch die Trassen erheblich beeinträchtigt wird.

Auf die sehr hochwertigen Flächen Tal der Kleinen Aller sowie Schafsteiche sei hiermit hingewiesen.

Hinweisen möchten wir auch auf die ungelösten Konflikte mit und zu erwartenden Folgen in der Landwirtschaft in Zusammenhang mit der geplanten Flächenversiegelung.

Auch im Jahr 2005 war der Flächenverbrauch für Siedlung und Verkehr in Niedersachsen unverändert hoch. Nach den Ergebnissen der alljährlichen Flächenerhebung durch das Landesamt für Statistik wurden im vergangenen Jahr täglich 14 Hektar zusätzlich für Siedlungs- und Verkehrszwecke beansprucht (2001 bis 2004 betrug der durchschnittliche Flächenverbrauch täglich 14,4 Hektar) (s. Rundblick Nord-Report Nr. 133, 17. Juli 2006).

In der aktuellen Broschüre (Juni 2006) von BUND (u.a.) und Deutschem Bauernverband zur „Verringerung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlungen und Verkehr“ heißt es in der Einleitung: „Derzeit gehen in Deutschland täglich rund 100 ha zumeist landwirtschaftlich genutzte Flächen unwiederbringlich verloren. Ziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ist es, den Flächenverbrauch bis zum Jahr 2020 auf 30 ha pro Tag zu senken. Die an diesem Positionspapier beteiligten Verbände und Institutionen unterstützen diese Zielsetzung nachdrücklich.“

Zur Betroffenheit des ländlichen Raums heißt es weiter: „Im Sinne des Ressourcen- und Freiraumschutzes, aber auch der ländlichen und agrarstrukturellen Entwicklung gilt es, den Flächenverbrauch insgesamt zu senken.“ Zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme wird konstatiert: „ Grundsätzliches Ziel sollte eine Vermeidungsstrategie bei der Neuinanspruchnahme von Flächen und von Neuversiegelungen sein“ sowie „ Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft grundsätzlich vermeiden werden [müssen].“

Durch den Bau der A 39 – egal auf welcher Trassenführung - sowie durch die Folgemaßnahmen und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gehen den landwirtschaftlichen Betrieben wichtige und existenznotwendige Flächen verloren. Dies bedroht die Existenz und die Entwicklungsperspektiven bäuerlicher Betriebe ganz direkt und durch zahlreiche Folgewirkungen. Dies wird nicht durch Ersatzland oder Entschädigungszahlungen auszugleichen sein!

In den Gemarkungen werden zahlreiche Flächen versiegelt und somit ihrer bisherigen Funktion beraubt, die für die bäuerliche Landwirtschaft, die Existenz landwirtschaftlicher Betriebe, den Charakter der landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft und auch für den Naturhaushalt wichtig sind. Die ggf. notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder die Beschaffung von Flächen für Sandentnahme für den Bau (ebenfalls mit Ersatz- und

Ausgleichsmaßnahmen) werden zusätzlich zu einem Verlust landwirtschaftlich nutzbarer Flächen in zumindest gleicher Größenordnung führen und damit obige Probleme noch wesentlich verschärfen

Insgesamt ist mit einem Flächenverlust je Kilometer Autobahn von etwa 5 Hektar und außerdem von 5 bis 10 Hektar für Folgemaßnahmen und für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu rechnen! Dieser Flächenverlust gefährdet die Existenz etlicher landwirtschaftlicher Betriebe entweder ganz direkt oder einer noch größeren Anzahl von Höfen durch die Umlegung der Flächenverluste auf alle Betriebe im Rahmen einer möglichen Unternehmensflurbereinigung.

Durch den Verlust von Fläche verändert sich für einige Betriebe in gravierender Weise deren steuerliche und rechtliche Lage: bei viehstarken Betrieben kann ein zu hoher Viehbesatz pro Hektar zur Gewerblichkeit führen – mit den entsprechenden Folgen für Besteuerung, Pauschalierung, Erbrecht, privilegiertes Bauen im Außenbereich, Verlust der Förderung, Einhaltung der Cross-Compliance-Vorschriften oder der Bedingungen bei Agrarumweltmaßnahmen, etc.. Kleine Betriebe könnten durch Flächenverluste unter die sogenannte „Exi-Grenze“ (Mindestfläche für die Beitragspflicht zur landwirtschaftlichen Alterskasse und damit der Definition als landwirtschaftlicher Betrieb) sinken und damit den Status eines „landwirtschaftlichen Betriebs“ verlieren. Selbst wenn dieser Fall nicht direkt durch die A 39 einträte, könnten doch autobahnahe Folgeprojekte umso eher diese Wirkung haben.

Die Inanspruchnahme von Flächen und die Entstehung von Schäden während des Baus der A 39 würden erhebliche Einschränkungen und Risiken mit sich bringen, durch Flächenverluste, dauerhafte Bodenverdichtungen, Durchtrennungen von Beregnungen, Dränagen, Zäunen und Leitungen, durch Versperren von Zufahrten und Treibwegen, durch Zusatzverkehr, durch Veränderungen der im Rahmen der Agrarförderung gemeldeten Flächenzuschnitte.

Landwirtschaftnahe Betriebszweige in Tourismus, Dienstleistung, Direktvermarktung oder Gastronomie werden geschädigt oder unmöglich gemacht.

Bestehende oder beabsichtigte landwirtschaftsnahe Betriebszweige wie Tourismus, Ferienwohnungen, Wohnungsvermietung, Dienstleistung (Pferde), Direktvermarktung und Gastronomie mit Erlebnisangeboten werden durch die störende Nähe der A 39, durch Zerschneidung von Verkehrs- und Reitwegen, durch das Abschneiden von landschaftlich attraktiven Räumen etc. beeinträchtigt oder zerschlagen. Verlorene Kunden, z.B. in der langjährigen Bauphase, können nicht zurückgewonnen werden. Imageschäden der Region treffen vor allem auch diese Betriebe sowie ökologisch und besonders naturnah erzeugende Produktionsweisen, die in der Region überdurchschnittlich verbreitet sind. All diese Wirkungen sind sowohl in der Bauphase als auch in der Folge durch die Existenz der A 39 zu befürchten.

Die A 39 führt zu längeren Wegen und höheren Kosten.

Durch Planung und Bau der A 39 werden andere Verkehrswege vernachlässigt, die für die Region und für die Landwirtschaft wirklich bedeutsam sind, z.B. der Ausbau der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Nord-Süd- und vor allem auch in Ost-West-Richtung, die für landwirtschaftliche Transporte immer wichtiger werden (z.B. im Rahmen des Sunfuel-Projekts). Es entstehen in bestimmten Bereichen Such-, Ausweich- und Zusatzverkehre.

Für die Zukunft einer großen Zahl hiesiger landwirtschaftlicher Betriebe hat die geplante Ansiedlung eines Werks der Firma Choren zur Produktion von HTL-Sunfuel aus nachwachsenden Rohstoffen eine zentrale Bedeutung. Die Firma Choren hat ihre Wahl des möglichen Standorts Uelzen u.a. begründet mit der „guten verkehrlichen Erschließung“ (ohne A 39!). Die nachwachsenden Rohstoffe müssen auf Kreis-, Landes- und Bundesstraßen (nicht auf der A 39!) zum Verarbeitungswerk gebracht werden, und zwar aus einem Umkreis von etwa 60 km. Die A 39 würde für viele Transporte eine Sperre bzw. Wegverlängerung bedeuten.

Diese grundsätzlichen Ausführungen verdeutlichen- neben der Ablehnung der A 14 – A 39 - unsere ablehnende Haltung zu der vorgelegten Vorzugsvariante. Es macht aus unserer Sicht zum jetzigen Zeitpunkt daher keinen Sinn, noch detaillierter gegen die Vorzugsvariante oder gegen eine –teilweise von der Politik geforderte - westl. Umfahrung Lüneburgs Argumente vorzutragen.

Der BUND fordert, die folgenden Punkte zu prüfen, nachzubessern und anschließend zusammen mit den vorliegenden Planinhalten erneut zur Stellungnahme auszulegen:

1. Für die **B 4 mit Ortsumfahrungen** sind die die notwendigen Untersuchungen bezüglich Umweltverträglichkeit, Verkehr, Raumstruktur und der Landwirtschaft vorzulegen sowie die Ausführungskosten zu schätzen.

Diese Untersuchungen sollen insbesondere auch für einen möglichen Ausbau als **leistungsfähige Bundesstraße** vorgelegt werden!

2. Allgemein sind die festgestellten Mängel der Bearbeitung des Untersuchungsrahmens zu beheben und die Ergebnisse in die Bewertung einfließen zu lassen.
3. Der BUND fordert, das Verfahren auszusetzen, bis die Ergebnisse obiger Nachuntersuchungen zum Ausbau der B 4 mit Ortsumgehungen den entsprechenden Ergebnissen der so genannten „Vorzugsvariante“ **vergleichend gegenübergestellt wurden. Danach könnte das unterbrochene Raumordnungsverfahren wieder eröffnet werden und während einer Frist von mindestens 6 Wochen allen am ROV Beteiligten die Möglichkeit zu Stellungnahmen und Einsprüchen ermöglicht werden.**

Der BUND Landesverband Niedersachsen e.V. behält sich Ergänzungen dieser Stellungnahme im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vor.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Marita Wudtke
Referatsleiterin für Naturschutz/Umwelt

Anlage

Begründungen zur Kritik an der Unterlage 9.5 „ B4-Variante zwischen Lüneburg und Uelzen“

Zu 1., S.2:

1. Die Behauptung, es gäbe „zwischen Lüneburg und Uelzen eine so hohe Konfliktdichte (Umweltaspekte und vorhandene Wohnbebauung), dass der Forderung „einer Vielzahl der Beteiligten in der Antragskonferenz“ auf Untersuchung einer 0+Variante **n i c h t** nachgekommen werden konnte, **ist eindeutig falsch**.

Die von der damaligen Bezirksregierung mit Schreiben vom 27. 05. 2004 geforderte Begründung überzeugt nicht.

2. Bewertung der Umweltauswirkungen einer B 4-Variante

- a. Im Bereich Lüneburg sind die Auswirkungen einer B4-Variante bis einschließlich Wendisch-Evern gleich der „Vorzugsvariante“ bzw. den vorhandenen Vorbelastungen durch die vorhandene B4-Ortsumfahrung.
- b. Ortslage Deutsch-Evern: B 4-Variante läuft am Gewerbegebiet Deutsch-Evern vorbei. Wohnbebauung 250 m und mehr entfernt. Notwendig: Aktiver Schallschutz

- c. Standortübungsplatz Wendisch-Evern: B 4-Variante könnte Gelände des Bundes nutzen und dadurch Finanzmittel des Bundes sparen. Vorhandener Gemeindeverbindungsweg Deutsch-Evern nach Hohenbostel könnte neben der Straße erhalten bleiben.
- d. Querung des FFH- und NSG Dieksbach : Die Querung des Gebietes verläuft im Bereich der B 4-Variante an der schmalsten Stelle des Gebietes und könnte problemlos durch eine Brücke überquert werden, vermutlich ohne die Ziele des FFH-Gebietes erheblich zu beeinträchtigen.
- e. Ortslage Hohenbostel: Abstand zur Wohnbebauung ca 300 m. Durch Lage der B 4-Variante etwa 10 m im Einschnitt Lärmausbreitung in Richtung Ortslage gering. Außerdem Vorbelastung durch Bahnstrecke.
- f. Bienenbüttel : **Entlastung** von Lärm- und Abgasbelastung der Neubaugebiete an der B 4 ! B 4-Variante verläuft ca. 500 m entfernt im Einschnitt.
- g. Kreuzung des Ilmenautals, FFH Gebiet: Durch Brückenbauwerk auf Stützpfeilern über die ca. 300 m breite Talauwe würden die Ziele des FFH-Gebietes und des Überschwemmungsraumes vermutlich nicht erheblich beeinträchtigt.
- h. Ortslage Neu-Steddorf: ca. 1000 m entfernt, wenig betroffen.
- i. Ortslage Steddorf : ca. 150 m zu B 4-Variante. Sehr starke Beeinträchtigung!
Lösungsmöglichkeiten : Trasse nach Süd-Osten verschieben und Aktiver Schallschutz!
- k. Ortslage Bargdorf: ca. 500m von B 4-Variante entfernt. Im Talraum des Mühlenbache aktiver Schallschutz notwendig.
- l. Ortslage Jelmstorf: **starke Entlastung der Ortslage von Durchgangsverkehr**. Entfernung zum Wochenendhausgebiet ca. 300 m. Aktiver Schallschutz notwendig!
- m. Ortslagen Addenstorf und Seedorf: Abstand zur 701-Trasse ca. 500 bis 600 m. B 4-Variante verläuft im Einschnitt. Vorbelastung durch B 4 vorhanden!
- n. Hügelgräberfeld bei Addenstorf : Von B 4-Variante nicht betroffen
- o. Ortslage Tätendorf: Abstand zur B 4-Variante Ortsumfahrung ca. 300 m. **Entlastung der B4 Ortsdurchfahrt. Aktiver Schallschutz notwendig!**
- p. Querung FFH-Gebiet Ilmenautal östlich Emmendorf: Verbreiterung der Querung für die Erreichung der Ziele des FFH-Gebietes eher unbedeutend.
- q. Ortslage Kirchweyhe : **Entlastung der Ortslage von Durchgangsverkehr!** Ortsumfahrung nach BVWP erfordert aktiven Schallschutz !
- r. Ortslage Uelzen : Die Ortsumfahrung B4 um Uelzen ist als dreispurige und kreuzungsfreie Bundesstraße vorhanden! **Eine Verbreiterung der vorhandenen OU-Uelzen um eine**

zusätzliche Fahrspur erscheint möglich. Mindestens zwei der vorhandenen Brücken weisen bereits jetzt die nötige Weite auf.

Die Behauptung, es gäbe für eine B 4-Variante (B 4 mit Ortsumfahrungen) eine zu hohe Konfliktdichte für Natur und Mensch ist deshalb nicht überzeugend !

3. Die Auflistung der „Konfliktbereiche entlang der B 4-Variante s. Unterlage 9.5, S. 10, (12 Punkte) enthält eindeutige Fehler und Fehlbewertungen !

z.B. Punkte 1 und 2 : umfassen dieselbe Konfliktsituation wie für die sogenannte „Vorzugsvariante“ !

Punkt 4 : Ortslage Melbeck ist durch Trasse 701 **n i c h t b e t r o f f e n** .

Punkt 5 : das Dieksbachtal ist „Vorranggebiet für Natur und Landschaft“ der restliche Bereich bis Bienenbüttel ist „nur“ „Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft“ und „Vorsorgegebiet für Erholung“ (RROP Uelzen).

Punkt 6 : Ortslage Grünhagen und „NSG Schierbruch und Forellenbachtal“ sowie LSG „Süsing“ sind durch B 4-Variante **n i c h t b e t r o f f e n**.

Punkt 7 : Ortslage Bienenbüttel und Neu-Steddorf würden durch B 4-Variante nicht zusätzlich be- sondern entlastet !

Punkt 8 : Hügelgräberfeld „Addenstorfer Heide“ sowie die Ortslagen Addenstorf und Seedorf würden durch B 4-Variante **nicht betroffen** bzw. entsprechend der vorhandenen Vorbelastung durch die B4 **nicht zusätzlich verlärm**t.

Punkt 9 : Ortslage Barum wäre durch B 4-Variante **n i c h t b e t r o f f e n**.

Punkt 10 : Ortslage Emmendorf wäre durch B 4-Variante **völlig unbet**roffen !

Punkte 11 und 12 : Die aufgelisteten Bereiche sind bereits durch die vorhandene Ortsumfahrung Uelzen B4 vorbelastet und würden durch eine B 4-Variante **n i c h t z u s ä t z l i c h b e l a s t e t**.

Zusammengefaßt :

Der sogenannte Variantenvergleich zwischen der „Vorzugsvariante“ und der B 4-Variante enthält Fehler. Die Abwägungen sind unzutreffend. Den Bewertungen mangelt es an der Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen, sowie den Verbesserungen für Wohnbereiche. Auch der Neuverbrauch von wertvollen Ackerstandorten (nur ca. 10 km (B 4-Variante) zu ca. 25 km („Vorzugsvariante“) im gleichen Abschnitt) wurde nicht berücksichtigt.