



Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, N II 2,
Postfach 12 06 29, 53048 Bonn

Herrn
Dipl.Ing.agr. Eckehard Niemann
Dachverband der 35 Bürgerinitiativen
gegen die A 39
Varendorfer Straße 24

29553 Bienenbüttel

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 3
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 12 06 29, 53048 Bonn

TEL +49 22899 305-2645
FAX +49 22899 305-2695

ingo.wiesberg@bmu.bund.de
www.bmu.de

Autobahnprojekt A 39
Linienbestimmung
Ihr Schreiben vom 27.10.2008

Aktenzeichen: N II 2 – 77103-1 (BAB 39)
Bonn, 04.11.2008
Seite 1 von 1

Sehr geehrter Herr Niemann,

vielen Dank für Ihre Anfrage vom 27.10.2008.
Gerne komme ich Ihrem Wunsche nach und übersende Ihnen in der An-
lage die Stellungnahme des Bundesministeriums für Umwelt, Natur-
schutz und Reaktorsicherheit vom 11.07.2008 zum Linienbestimmungs-
verfahren zur geplanten A 39 zur Kenntnis und zum Verbleib.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Wiesberg





West

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, N II 2,
Postfach 12 06 29, 53048 Bonn

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Referat S 21
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

HAUSANSCHRIFT

Robert-Schuman-Platz 3
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT

Postfach 12 06 29, 53048 Bonn

TEL +49 22899 305-2645/43

FAX +49 22899 305-2695

Martin.West@bmu.bund.de

www.bmu.de

nachrichtlich:

Bundesministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Referat 524
Postfach 14 02 70
53107 Bonn

**Neubau der BAB 39, Lüneburg - Wolfsburg und B 190n, BAB 39 bis
B 4/B 191**

Linienbestimmung nach § 16 Bundesfernstraßengesetz

Ihr Schreiben S 21/72131.9/0039-784927 vom 16.04.2008
Aktenzeichen: N II 2 - 77 103-1 (BAB 39)
Bonn, 11.07.2008
Seite 1 von 9

Zu den mit Bezugsschreiben übermittelten Planungsunterlagen nehme
ich wie folgt Stellung:

Vorbemerkung:

Das Projekt BAB 39 ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) als
Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag in der
Stufe des vordringlichen Bedarfs enthalten. Die Querspange der B 190 n
wurde als laufendes und fest disponiertes Vorhaben in den BVWP 2003
aufgenommen und dort in der Stufe des vordringlichen Bedarfs vorrangig
berücksichtigt. Die sehr hohe naturschutzfachliche Bedeutung des von
der Planung betroffenen Raums hatten die Gutachter im Zuge der Um-
weltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzungen zum BVWP bereits
frühzeitig erkannt und in die weitere Planung eingebracht.



Seite 2 von 9

Zur Linienbestimmung wurden verschiedene Alternativen untersucht, wobei aus dem Raumordnungsverfahren am Ende die Vorzugsvariante resultiert. Die Herleitung der Vorzugsvariante ist das Ergebnis einer umfangreichen und nachvollziehbaren landesplanerischen Abwägung.

Gegenüber der Nullvariante (Ausbau der B 4) sowie den übrigen Trassenvorschlägen ist die Vorzugslinie technisch plausibel hergeleitet und verkehrlich sinnvoll. Dazu wird nunmehr die Linienbestimmung beantragt.

Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag:

Im Rahmen der Abarbeitung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags ist auf die Lösung der umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikte ein besonderes Gewicht zu legen. Die naturschutzfachlichen Konflikte sind durch Modifikation der Trassenführung oder Vorkehrungen zur Vermeidung in der Sache zu lösen. Die entwickelten Maßnahmen sind detailliert und nachvollziehbar darzustellen und in Form verbindlicher Maßgaben für die weitere Planung zu dokumentieren. Dieses Vorgehen wurde bei einer Anzahl von Projekten im Zuge der Verabschiedung des BVWP 2003 erfolgreich durchgeführt.

Den Unterlagen zur Linienbestimmung ist ein eigenständiger Bericht zum Stand der Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrags beigelegt. Dort sind die wesentlichen in der URE aufgezeigten Konflikte dargelegt. Darüber hinaus wurde das Umweltrisiko entsprechend der BVWP-Methodik für die Vorzugslinie in einem engeren Untersuchungskorridor auf der Grundlage aktualisierter Daten für die Landnutzung bzw. Biotoptypenkartierung sowie die aktuelle Natura 2000-Gebietskulisse neu ermittelt. Dieser Vorgehensweise wird grundsätzlich zugestimmt.

Da jedoch die Bewältigung der im Folgenden aufgezeigten naturschutzfachlichen Konflikte in der Sache noch nicht abschließend abgearbeitet sind, ist der naturschutzfachliche Planungsauftrag für die weiteren Planungsschritte aufrecht zu erhalten.

Nationale Strategie zur Biologischen Vielfalt:

Im Planungsraum zwischen Wolfsburg und Lüneburg finden sich zahlreiche unzerschnittene verkehrssarme Räume > 100 km² (UZVR), die tangiert bzw. am Rande geschnitten werden. Durch den geplanten Neubau



Seite 3 von 9

der A 39 sind großräumige Zerschneidungseffekte zu erwarten, die in der Wirkungsprognose nicht nur auf die UZVR reduziert werden können. Insofern müssen bereits auf der Ebene der Linienbestimmung aktuelle Konzepte zur Vernetzung von Lebensräumen berücksichtigt werden, die differenzierte Aussagen zu überregional bedeutsamen Verbundstrukturen enthalten.

Zur Festlegung des Planungsraumes wurde ein Suchraum abgegrenzt. Dieser umfasst die Bereiche, in denen sich nach Auffassung des Landes Niedersachsen eine Autobahnplanung zwischen Wolfsburg und Lüneburg sinnvoll verwirklichen lässt. Der Raumwiderstand wurde differenziert nach den Schutzgütern

- fachgesetzliche Kriterien (z. B. Natura 2000-Gebiete),
- Zielvorgaben der Raumordnung (z. B. Vorranggebiete für Natur und Landschaft) und
- fachwissenschaftliche Bewertungskriterien (z. B. avifaunistisch bedeutsame Bereiche)

bestimmt und nach Raumwiderstandsklassen eingestuft. Die Kriterien mit rechtlichem und damit in der Regel mit besonders abwägungsrelevantem Status wurden mit den höchsten Raumwiderstandsklassen belegt (z.B. FFH-Gebiet). Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft oder Vorranggebiete für einen ökologischen Verbund wurden in „mittlere Bedeutsamkeit“ eingeordnet.

Bei den Konfliktschwerpunkten wurden dagegen nicht berücksichtigt:

- das Grüne Band (transnationaler Biotopverbund),
- gesamtstaatlich repräsentative Großprojekte des Bundes (Naturschutzgroßprojekte),
- Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben des Bundes,
- Metropolnetz Hamburg (zur Vernetzung von Ausbreitungsachsen für den Fischotter),
- Karte Lebensraumkorridore für Mensch und Natur (Reck et al. 2004),
- Karte der Lebensraumnetzwerke (Hänel 2005),
- Wiedervernetzungs-konzept der Wildkatze in Niedersachsen (BUND 2006).



Seite 4 von 9

Für die Abgrenzung des Planungsraumes und die Erfassung von Konfliktschwerpunkten werden demzufolge Flächen mit unterschiedlichem Rechtsstatus herangezogen. Informationen über noch bestehende, derzeit in Wiederherstellung befindliche oder potenzielle Lebensraumnetzwerke werden bis auf die Vorgaben als Vorranggebiete für einen ökologischen Verbund nicht erfasst. Die Zerschneidung von Lebensraumverbund wird als nicht entscheidungserheblich bewertet und dementsprechend nicht bei der Ableitung von Konfliktschwerpunkten berücksichtigt. Damit entspricht das gewählte Vorgehen weder dem Stand der Wissenschaft noch dem Stand der Technik. Bei der Planung der Linie für die Erhaltung von Vernetzungsbeziehungen im überregionalen Zusammenhang fand demzufolge keine dieser Funktion und Planungsebene angemessene Bewertung Berücksichtigung.

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung befasst sich vor allem mit der Vermeidung von Rechtsfolgen und weniger mit der Feststellung von Beeinträchtigungen wichtiger Funktionszusammenhänge in der Landschaft. Hohe Bewertungseinstufungen erhalten vor allem Gebiete, die rechtlich geschützt sind, Verbundfunktionen werden als weniger bedeutsam eingestuft. Folglich finden sich naturschutzfachlich bedeutsame Teile des Verbundnetzes wie das „Grüne Band“ nicht in den Konfliktschwerpunkten wieder.

Die Missachtung dieser Anforderungen läuft den Zielen der nationalen Strategie zur Biologischen Vielfalt entgegen.

Rechtsmethodische Bewertung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen:

Die Verfahrensunterlage umfasst FFH-Vorprüfungen zu 16 Gebieten von Natura 2000, die im Ergebnis nachvollziehbar sind. In zehn Fällen konnten erhebliche Beeinträchtigungen der Gebiete Natura 2000 in ihren nach den Erhaltungszielen maßgeblichen Bestandteilen nicht ausgeschlossen werden. Die Entscheidung, in diesen Fällen zur weiteren Differenzierung und Bewertung der Beeinträchtigungen FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchzuführen, ist fachlich erforderlich und korrekt. Diese entsprechen in mehreren Punkten nicht dem aktuellen Stand der Rechtsprechung sowie dem Stand von Wissenschaft und Praxis.

- Die aktuelle Rechtsprechung des BVerwG zur A 143 Westumfahrung Halle vom 17.01.2007 (Az: BVerwG 9 A 20.05) ist nicht hinreichend berücksichtigt. Die Unterlagen wurden im Zuge des Raumordnungsverfahrens offenbar auch nicht aktualisiert. Da es



in diesem maßgeblichen Urteil aber in vielen Punkten zu einer Klarstellung des Bewertungsrahmens und bezogen auf viele Praxisfälle auch zu einer Verschärfung der Bewertungsmaßstäbe gekommen ist, basieren die FFH-Verträglichkeitsprüfungen nicht auf dem aktuellen rechtlichen Hintergrund. Darüber hinaus sind die Bewertungsmaßstäbe der FFH-Verträglichkeitsprüfungen auch fachlich nicht aktuell, da die Fachkonventionsvorschläge von LAMBRECHT & TRAUTNER (2007) zur Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen bei direktem Flächenentzug in nach den Erhaltungszielen geschützten Lebensraumtypen bzw. Habitaten der Arten nicht berücksichtigt werden. Dies wäre nach heutigem Stand allerdings angezeigt, um dauerhaften Lebensraumverlusten eine fachlich nachvollziehbare und valide Operationalisierung zu geben.

- In den FFH-Verträglichkeitsprüfungen wurden die charakteristischen Arten der Lebensraumtypen (LRT) nicht berücksichtigt. Da es bei Straßen aber z. B. über Stoffeinträge, Stör-, Barriere- und Zerschneidungswirkungen zu Beeinträchtigungen kommen kann, die über die Vegetation des LRT nicht abgedeckt werden, sind die Prüfungen damit unvollständig. Dass auch charakteristische Tierarten der LRT prüfrelevant sind, ist jedoch nach Leitfaden BMVBS 2004 Stand von Wissenschaft und Technik und durch die aktuelle Rechtsprechung des BVerwG zur A 143 bestätigt.
- Da in den FFH-Verträglichkeitsprüfungen die charakteristischen Tierarten der LRT keine Berücksichtigung fanden, wurden die von der geplanten Autobahn ausgehenden Lärmwirkungen in allen FFH-Gebieten als nicht relevant eingestuft. Bei den Vogelschutzgebieten sind sie hingegen berücksichtigt. Dies ist fachlich nicht valide. Insbesondere die für die verschiedenen Lebensraumtypen charakteristischen Vogel- und einige Säugetierarten sind gegen Lärmeinwirkungen so empfindlich, dass dies hätte berücksichtigt werden müssen.
- In allen FFH-Verträglichkeitsprüfungen wird ein Ausbreitungsbereich von max. 50 m beidseitig der Fahrbahn definiert. Die Vorbelastungssituationen am Standort, die unterschiedlichen Empfindlichkeiten der LRT und der Stand der Technik zur Bewertung



von Stickstoffeinträgen, insbesondere die critical loads, wurden nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt. Die aktuellen Urteile des BVerwG zur A 143 (Westumfahrung Halle) und zur A 44 (Hessisch Lichtenau) zeigen auf, dass die gewählte pauschale Herangehensweise nicht ausreichend ist.

- In der Regel wurden in den FFH-Verträglichkeitsprüfungen Auswirkungen anderer Pläne oder Projekte nicht eingestellt. Wie die Recherche durchgeführt wurde, kann anhand der Unterlagen nicht nachvollzogen werden. Wie im Falle des FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ wurde die Recherche nicht auf das gesamte FFH-Gebiet bezogen, sondern ausschließlich auf den durch das Projekt betroffenen Teilbereich.

FFH-Verträglichkeitsprüfungen im Einzelnen:

FFH-Gebiet DE 2628-331 „Ilmenau mit Nebenbächen“

Die Einschätzung der Gutachter im Rahmen der FFH-VP wird nicht geteilt. Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile **sind erheblich**. Dies gilt insbesondere für den LRT 91E0*. Für die Lebensraumtypen LRT 3260, LRT 6430 sowie die Fisch- und Muschelarten und den Fischotter nach Anhang II FFH-RL konnten aufgrund verschiedener inhaltlich-methodischer Defizite die FFH-Verträglichkeit des Projektes nicht abschließend beurteilt und erhebliche Beeinträchtigungen nicht mit der fachlich und rechtlich gebotenen Sicherheit ausgeschlossen werden.

Die erfolgte Prüfung nach § 34 Abs. 3-5 BNatSchG ist vom Grundsatz her nachvollziehbar. Im Hinblick auf die Alternativenprüfung scheinen jedenfalls die geprüften Alternativen entweder nicht zu geringeren Beeinträchtigungen der Natura 2000-Belange zu führen oder nicht zumutbar zu sein.

Die erforderlichen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind planerisch noch zu präzisieren und im Verfahren planfestzustellen.

FFH-Gebiet DE 3430-301 „Vogelmoor“

Es wurden keine relevanten bau- oder betriebsbedingte Störungen bzw. Zerschneidungswirkungen festgestellt. Die Stoffeinträge einschließlich der straßenverkehrsbedingten Stickstoffemissionen wurden lediglich in



Seite 7 von 9

einem Band von 50 m Breite berücksichtigt. Unbeachtet geblieben sind die Vorbelastungssituationen am Standort, die unterschiedlichen Empfindlichkeiten der LRT und der aktuelle Stand der Fachdiskussion zur Bewertung von Stickstoffeinträgen (insbesondere die critical loads). Dies ist insofern problematisch, als es sich hier nachweislich um gegenüber Stickstoffeinträgen empfindliche Lebensraumtypen handelt.

Ob die Einschätzung der Gutachter, dass es sich jedenfalls nicht um erhebliche Beeinträchtigungen handelt, richtig ist, kann anhand der vorliegenden Unterlagen nicht abschließend beurteilt werden.

Es ist zu prüfen, ob durch ein Verschieben der Trasse nach Westen oder durch andere Maßnahmen zur Schadensbegrenzung erhebliche Beeinträchtigungen mit der rechtlich gebotenen Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Vogelschutzgebiet DE 2930-401 „Ostheide südlich Himbergen“

Unter der Voraussetzung, dass das SPA ausschließlich nach naturschutzfachlichen Kriterien aus dem größeren IBA ausgewählt wurde, ist aufgrund des relativ großen Abstandes nachvollziehbar, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des SPA in seinen maßgeblichen Gebietsbestandteilen kommt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die zahlreichen Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie die Störungen europäischer Vogelarten absehbar den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zuwider laufen können, was bei der Vorbereitung der Planfeststellung zu beachten ist.

Vogelschutzgebiet DE 3229-401 „Schweimker Moor und Luderbruch“

Aufgrund der räumlichen Lage der geplanten Trassen von BAB 39 und B 190 können unmittelbare Beeinträchtigungen der Brutplätze der im SPA geschützten Vogelarten durch direkte Störwirkungen ausgeschlossen werden. Inwieweit jedoch der dauerhafte Verlust von 141 ha Nahrungshabitaten des Kranichs außerhalb des SPA sowie die Zerschneidungswirkungen der beiden das SPA „einrahmenden“ Bundesverkehrswege als erheblich oder nicht erheblich zu beurteilen ist, ist genauer zu untersuchen. Dafür bedürfte es differenzierter Aussagen zum Raum-Zeit-Verhalten des Kranichs, die über die einjährige Momentaufnahme der



Seite 8 von 9

FFH-VP hinausgehen und auch die langfristige Entwicklung der landwirtschaftlichen Nutzflächen mit einbeziehen.

Da erhebliche Beeinträchtigungen nicht sicher ausgeschlossen werden können, sollten die fachlichen Bewertungen überprüft und weitere Möglichkeiten zu Vermeidungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen entwickelt werden.

Ergebnis:

Aufgrund bestehender Defizite bei der Umweltverträglichkeitsuntersuchung und den FFH-Verträglichkeitsprüfungen ist eine Zustimmung im Rahmen der Linienbestimmung derzeit nur möglich unter der Voraussetzung, dass für die weitere Planung folgende Maßgaben beachtet werden:

- Neben dem verkehrlichen Gesamtkonzept zur Erschließung des norddeutschen Raumes (A 39, A 14, B 190n und B 189n) ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln. Hierbei nimmt aus Bundessicht das „Grüne Band“ eine herausragende Funktion ein, der in der weiteren Planung Rechnung zu tragen ist.
- Zur Erhaltung der Durchlässigkeit des Raumes und Verminderung von Zerschneidungs- und Isolationswirkungen sowie eine weitestgehende Vermeidung von Störungen durch Immissionen (Lärm, Schadstoffe, Licht etc.) sind entsprechende Vorkehrungen zu prüfen und vorzusehen wie z.B. Grünbrücken, Wilddurchlässe, Fließgewässerquerungen, Querungshilfen für Fledermäuse, Kleintierdurchlässe, Über- und Unterführungen von Straßen und Feldwegen, Querung des Grünen Bandes.
- Die Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets Ilmenau mit Nebenbächen sind erheblich. Die Ausnahmeprüfung ist vom Grundsatz her nachvollziehbar, es bleibt jedoch offen, ob andere ernst zu nehmende und weniger beeinträchtigende Alternativen wie z. B. der Ausbau der B 4 zu würdigen ist. Es ist sicherzustellen, dass die fachlich erforderlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen ergriffen werden.
- Für das FFH-Gebiet Vogelmoor kann derzeit die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen nicht abschließend eingeschätzt werden.



Seite 9 von 9

Die Verschiebung der Vorzugstrasse nach Westen oder weitere Maßnahmen zur Schadensbegrenzung müssen geprüft werden.

- Für das SPA Schweimker Moor und Lüderbruch sollten die fachlichen Bewertungen und weitere Maßnahmen zur Schadensbegrenzung geprüft werden, um erhebliche Beeinträchtigungen mit Sicherheit ausschließen zu können.
- Insgesamt ist aufgrund der hohen naturräumlichen Sensibilität des Planungsraumes u. a. mit zahlreichen Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie mit Störungen besonders und streng geschützter Arten zu rechnen, die in der Summe absehbar artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zuwider laufen. Die artenschutzrechtlichen Anforderungen sind im Laufe der weiteren Planung besonders sorgfältig einzubringen, um Planungssicherheit zu erlangen.

Zur weiteren Erläuterung wird auf die Anlage Vorkehrungen zur Erhaltung der Durchlässigkeit der Landschaft verwiesen.

Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag wird für die weitere Planung aufrecht erhalten, da eine Bewältigung der in der URE aufgezeigten naturschutzfachlichen Konflikte in der Sache noch nicht abgeschlossen ist.

Im Auftrag



Wiesberg

Anlage zum Schreiben BMU - N II 2 – 77 103/1 (BAB 39)
an BMVBS vom 11.07.2008

**Vorkehrungen zur Erhaltung der Durchlässigkeit der Landschaft
für Flora und Fauna im Zuge des Neubaus von A 39 und B 190n**

Die zukünftige A 39 bildet für alle nicht flugfähigen und wenig mobilen Arten eine von Norden nach Süden verlaufende Barriere. „... insbesondere für Arten aus dem kontinentalen Raum, die ... in der Vergangenheit (Zeitraum mehrere hundert Jahre) nach Westen vorge- drungen sind (z.B. Rotbauchunke, Wechselkröte, Springfrosch, Zauneidechse) wird es in Zu- kunft keine Chance mehr geben, natürliche, ggf. klimatisch bedingte Ausbreitungsprozessen zu folgen. ...“ Diese Einschätzung des NLWKN wird - vor allem unter den Bedingungen des Klimawandels - unterstützt. Es ist damit zu rechnen, dass die geplante Autobahn A 39 auf der gesamten Strecke aufgrund der hohen Wilddichte gezäunt und damit für alle Arten zu einer undurchlässigen Barriere wird. Anderenfalls ist auf der BAB 39 mit erhöhter Wildunfallge- fahr zu rechnen.

Folgende nicht abschließende Maßnahmen zur Erhaltung der Durchlässigkeit des Raumes (Verminderung von Zerschneidungs- und Isolationswirkungen) und eine weitestgehende Ver- meidung von Störungen durch Immissionen (Lärm, Schadstoffe, Licht etc.) sind deshalb für das Vorhaben vorzusehen. Vor allem für Wilddurchlässe, Fließgewässerquerungen, Amphi- biendurchlässe, notwendige Überflughilfen für Fledermäuse und für die erforderlichen Grün- brücken muss für jeden Einzelfall im nachfolgenden Planungsverfahren der genaue Standort und die Gestaltung in Zusammenarbeit mit sachkundigen, anerkannten Experten des NLWKN geklärt werden. Nur so besteht die Möglichkeit, die Raumdurchlässigkeit zumindest teilweise zu erhalten und den besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag aus dem BVWP 2003 abzuarbeiten.

1. Grünbrücken – Verbund von Wäldern, Halboffenlandschaften und trockenen Le- bensräumen

Nach den Unterlagen (Karte der „Lebensraumkorridore für Mensch und Natur“ (vgl. BfN & Deutscher Jagdschutzverband e.V., 2004) und der Karte der Lebensraumnetzwerke, Hänel et al. 2006) werden überregional bedeutsame Lebensraumkorridore durch die BAB A 39 zer- schnitten. Diese überregional bedeutsamen Korridore sind gleichzeitig Bestandteil des Wild- katzenwegeplanes in Niedersachsen. Zudem ist davon auszugehen, dass sich auch der nach Niedersachsen eingewanderte Wolf über eine dieser Achsen bewegt hat. Zukünftig kann auch davon ausgegangen werden, dass sich der Luchs in diese Richtung ausbreitet. Konkrete Hin- weise für den Luchs aus dem Raum Unterlüß liegen zwischenzeitlich vor. Zur Erhaltung der Verbundfunktionen sind im Raum drei Grünbrücken vorzusehen:

1.1 Nördlich Ehra-Lessien und dem VW-Versuchsgelände

Südlicher Verbund zur Lüneburger Heide ausgehend vom Fläming – Colbitz - Letzlinger Heide über Hellberge, Klötzer Heide, Wälder um Mellin, Bickelsteiner Heide, Malloh über Unterlüß in die Heide. Der direkte nationale Hauptverbund läuft hier über die großen Heiden in Sachsen-Anhalt (Bickelsteiner Heide, Malloh). Eine große Barriere stellt die längs das Waldgebiet durchschneidende VW-Versuchsanlage dar. Die Vernetzungsbeziehung kann folglich nur noch südlich dieser Anlage erfolgen. In das Konzept einzubeziehen ist zudem eine verbesserte Querungsmöglichkeit des Mittellandkanals.

1.2 Südwestlich Langenbrügge

In dem Bundesländer übergreifenden Verbund ist die Verbindung zwischen dem NSG Lüderbruch und Langenbrügge bzw. Lüder zu erhalten. In dieses Verbundkonzept ist auch der Elbe-Seitenkanal einzubeziehen.

1.3 Nordwestlich Bienenbüttel

Nördlicher Verbund zur Lüneburger Heide von den mecklenburgischen Wald- und Seengebieten über die großen waldreichen Landschaftsteile im Wendland/Lewitz und entlang der Elbe für den Hirsch und potenziell für den Wolf und die Wildkatze. Laut Karte liegt aus nationaler Sicht der Schnittbereich des nationalen Korridors direkt nördlich von Bienenbüttel. Dieser Konfliktbereich wird bereits im NABU-Bundeswildwegeplan als prioritärer Konfliktbereich mit der B4 und der Bahn nordwestlich Bienenbüttel ausgewiesen. Im Rahmen der Vermeidungsplanung ist auch der Elbe-Seitenkanal mit einer Querungshilfe zu überwinden.

2. Wilddurchlässe

Das gesamte Untersuchungsgebiet weist eine hohe Dichte an großen Säugern (Rothirsch, vermutlich Wildschwein und Reh, möglicherweise Damhirsch) auf. Aufgrund der unzureichenden Unterlagen kann von hier aus nicht abschließend beurteilt werden, in welchen Bereichen Wilddurchlässe vorzusehen sind. Lage und Ausgestaltung der Wilddurchlässe sind mit den Experten vor Ort abzustimmen.

3. Fließgewässerquerungen

Unterlagen zur Verbreitung des Fischotter im Untersuchungsraum fehlen in der UVU. Nach Unterlagen des BfN ist der Fischotter im gesamten Untersuchungsraum verbreitet. Zudem wird das Verbundachsennetz für den Fischotter (OHNE) südlich Uelzen und die Gewässerkorridore der Metropolregion Hamburg (Das blaue Metropolnetz) von der BAB A 39 geschnitten oder beeinträchtigt. Sämtliche Fließgewässerquerungen und Brücken sind deshalb generell so zu gestalten, dass sie auch nach dem Bau der BAB A 39 weiter von Fischottern genutzt werden können. Zur Dimensionierung und Ausgestaltung der entsprechenden Bauwerke wird auf den Runderlass des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr in Brandenburg zur „Planung von Maßnahmen zum Schutz des Fischotter und Bibers an Straßen“ vom 16.12.2002 verwiesen, der hier sinngemäß zur Anwendung kommen sollte. Auch außerhalb der Gebiete von Natura 2000 (Ise und Ilmenau) sind Fließgewässerquerungen so zu gestalten, dass sie die optimale Durchlässigkeit für die vorkommenden Tierarten garantieren (Fledermäuse, Fischotter, Schalenwild, Vögel).

4. Querungshilfen für Fledermäuse

In Lüneburg finden sich Winterquartiere der Wasserfledermaus. Die Rauhaufledermaus findet sich regelmäßig bei Ilmenau und bei Lüneburg. Bei Wolfsburg ist mit der Mopsfledermaus zu rechnen. Weitere Arten, mit denen im Planungsraum zu rechnen ist (bzw. die auch nachgewiesen sind) sind Großer Abendsegler (Durchzugskorridor), Kleiner Abendsegler, Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Mausohr, Große und Kleine Bartfledermaus, Franzenfledermaus, Graues Langohr sowie Mückenfledermaus. Eine Untersuchung von Fledermäusen wurde nicht vorgelegt. Somit kann nicht abschließend beurteilt werden, wo und in welchem Maß Querungshilfen erforderlich sind.

Entsprechend der Verbreitung der zahlreichen Fledermausarten sind alle Querungshilfen (Grünbrücken, Wilddurchlässe, Brücken, sonstige Gewässerquerungen) hinsichtlich Standortwahl und Gestaltung so zu optimieren, dass sie auch von den Fledermäusen genutzt werden

können. In Bereichen, in denen keine anderweitigen Querungshilfen vorgesehen werden, sind geeignete Überflughilfen für Fledermäuse einzusetzen. Im nachfolgenden Planungsverfahren sind daher für die optimale Ausgestaltung der Querungsbauwerke, der Überflughilfen und der notwendigen biotoplenkenden Maßnahmen vertiefende Untersuchungen (Telemetrie, Netzfang, Vorkehrungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Fledermaushabitate) durchzuführen. Anerkannte Fledermausexperten, die über die erforderliche Gebietskenntnis verfügen, sind bei der Erarbeitung des Untersuchungsdesigns und der Bewertung der Ergebnisse einzubinden.

5. Kleintierdurchlässe

Aussagen zu Kleintierdurchlässen können nicht gemacht werden. Es fehlen Kartierungen zu dem Vorkommen und den Wanderwegen von Klein- und Mittelsäugetern (z.B. Dachs). Diese sind zu ergänzen. Die Lage von Kleintierdurchlässen für Amphibien und den Dachs ist im Planfeststellungsverfahren in Abstimmung mit Experten vor Ort, die über die erforderliche Gebietskenntnis verfügen, abzustimmen.

6. Überführungen von Feldwegen und Straßen

Sämtliche Überführungen von Feldwegen und Straßen sind mit einem 2m breiten Randstreifen auszustatten, der angepasst an die im Umfeld vorkommenden Habitattypen so gestaltet wird, dass er von den im Umfeld vorkommenden kleinen Arten (Insekten, Reptilien, Klein- und Mittelsäuger) als Querungshilfe genutzt werden kann. Die Funktion dieser Randstreifen ist der Öffentlichkeit zu erläutern.

7. Unterführungen von Feldwegen und Straßen

Sämtliche Unterführungen sind in Dimensionierung und Ausführung so zu gestalten, dass sie von großen und mittleren Säugern und Fledermäusen zum Queren der BAB A 39 genutzt werden können.

8. Linienoptimierung Hinterm Schafstall

Die Vorzugslinie „Hinterm Schafstall“ (bei Barwedel) ist so zu optimieren, dass das Vorkommen des Hirschkäfers nicht durch den Bau und Betrieb der Linie beeinträchtigt wird und die Verbindung zu Teilpopulationen erhalten bleibt. Sofern erforderlich sind hierfür gesonderte Untersuchungen vorzusehen.

9. Querung des Grünen Bandes mit der neu geplanten B 190n

Die Querung des Grünen Bandes ist in diesem Raum je nach Breite des betroffenen Raumes (bei 200m Breite mit einer Aufständering, bei 50m Breite mit einer Grünbrücke) mit einer geeigneten Querungshilfe zu überwinden. Die Wahl der Maßnahme, die genaue Standortfestlegung und Gestaltung ist in Absprache mit Experten und dem BfN festzulegen.

10. Querungshilfen an der B 190n

Die Vernetzungsbeziehungen zwischen dem FFH-Gebiet „Bornbach“ und dem umgebenden Waldgebiet mit dem Staatsforst Spraklensehl und dem weiter westlich gelegenen Naturschutzgebiet Lüderbruch sind zu erhalten. Hierzu sind die Fließgewässerquerungen so zu gestalten, dass sie die optimale Durchlässigkeit für die vorkommenden Tierarten garantieren (Fledermäuse, Fischotter, Schalenwild, Vögel, Reptilien und Insekten der feucht- und trockengebundene Lebensräume). Sämtliche Unter- und Überführungen von Feld- und Waldwegen sowie von Straßen sind in der gleichen Weise wie für die BAB A 39 zu gestalten.