

Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. 28.07.2018
Goebenstraße 3a, 30161 Hannover
- vertreten durch:
Eckehard Niemann, Varendorfer Str. 24, 29553 Bienenbüttel

Per Einschreiben mit Rückschein

An die
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Stabsstelle Planfeststellung
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

**Betr.: Bau der BAB A 39 – Planfeststellungsverfahren, Abschnitt 2 und generell -
Einwendungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in o. b. Angelegenheit zeige ich an, dass ich den LBU - Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. , dieser vertreten durch den Vorstand, Goebenstraße 3a, 30161 Hannover, für diese Stellungnahme vertrete.

Wir erheben Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur A 39 im Abschnitt 2 und generell gegen den Bau der A 39 insgesamt. Wir beantragen, den Plan nicht festzustellen. Hilfsweise beantragen wir, Auflagen vorzusehen, die sich aus den nachfolgenden Einwendungspunkten ergeben. Für den Fall, dass das laufende Planfeststellungsverfahren nicht eingestellt wird, beantragen wir eine Neuauslegung der Pläne, nachdem die sich aus den nachfolgenden Einwendungspunkten ergebenden Auflagen bzw. Ergänzungen in die Planung eingearbeitet wurden. Außerdem beantragen wir, dass auf eine Erörterung nicht verzichtet wird (§ 17a Nr.5 FstrG).

Wir schließen uns mit unseren Einwendungen ausdrücklich den Einwänden des BUND und NABU, ihrer Landesverbände und Kreisverbände sowie der Kreisjägerschaften an, außerdem den Einwendungen des Dachverbands der Bürgerinitiativen gegen die A 39 (einschließlich der dort jeweils beigefügten oder später ggf. nachgereichten Stellungnahmen, Hinweise/Anlagen, Ergänzungen, Vertiefungen, Plausibilitätsanalysen, Gutachten etc.), ebenso denen der örtlichen Bürgerinitiativen sowie denen anderer Institutionen, Gemeinden, Samtgemeinden und Verbände an, die sich ebenfalls kritisch oder ablehnend zu diesem Vorhaben stellen.

Wir schließen uns auch allen Einwendungen an, die sich auf das Raumordnungsverfahren, die Landesplanerische Feststellung sowie die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 beziehen. Außerdem schließen wir allen in diesem Planfeststellungsverfahren eingereichten Einwendungen an und gestatten jedem, sich unseren Einwendungen anzuschließen.

Hinsichtlich der generellen Einwendungen gegen Bau und Planfeststellung der A 39 verweisen wir auf die zu Abschnitt 1, 6 und 7 gemachten Einwendungen und führen sie auch

in Zusammenhang mit Abschnitt 2 erneut an.

Keine Prüfung einer realistischen Nullvariante

Der eigentlich naheliegende und mittlerweile teilweise vollzogene Ausbau von Bundes- und Landesstraßen bzw. eine Nullvariante sind als Alternative nicht geprüft worden.

Entlastung und Wirtschaftlichkeit

Ein Erfordernis für die Planung besteht auch insoweit nicht, als dass die ihr zugeordnete **Entlastungsfunktion** nicht mehr eintreten kann. So ist mittlerweile in Norddeutschland für weite Strecken der A7 ein 6-spuriger Ausbau beschlossen, mit der Folge, dass zunehmende Verkehre auf dieser Strecke aufgenommen werden können und nicht mehr auf die A39 ausweichen müssten.

Die **Wirtschaftlichkeit** der A39 ist nicht nachgewiesen. Anfangs wurde das niedrige Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) verschleiert, indem die A39 mit der A14 und der B190n zu einem Gesamtprojekt verknüpft und nur für das Gesamtprojekt ein NKV von 3,4 veröffentlicht wurde. Nun räumt selbst die Bundesregierung ein, dass das NKV lediglich bei 1,9 liegt. Für die NKV-Berechnungen werden auch nur die reinen Investitionskosten veranschlagt. Deshalb kann aus einem $NKV > 1$ nicht auf die Wirtschaftlichkeit eines Projektes geschlossen werden. Hinzu kommen nämlich Planungskosten, Verwaltungskosten und Gutachterkosten, welche nach Rechnungen des CDU-Wirtschaftsrates in der Regel die Kosten massiv in die Höhe schnellen lassen, so dass tatsächlich Kosten von ca. € 2,68 Mio/km anfallen dürften. Es ergäbe sich damit ein $NKV < 1$, welcher das Projekt als insgesamt unwirtschaftlich erscheinen lässt. Wird der Plan gleichwohl festgestellt, hat dies folglich einen erheblichen Abwägungsfehler zur Folge.

In den Planungsunterlagen wird suggeriert, eine Lücke im Bundesautobahnnetz zwischen Lüneburg und Wolfsburg müsse geschlossen werden. Es ist festzuhalten, dass es sich nicht um einen Lückenschluss handelt. Auch die 2010 erfolgte Umbenennung der A 250 in A 39 ändert nichts daran: Es handelt sich um eine komplett neue Autobahn und nicht um den Weiterbau einer angefangenen, durch eine Lücke unterbrochenen Autobahn. Die frühere A 250 wurde als Anbindung der Stadt Lüneburg an Hamburg gebaut und nicht als Beginn einer Anbindung der Stadt Wolfsburg an Hamburg.

Die Planung einer A 39 beruht auf der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO), die zunächst zwei sich kreuzende Autobahnen A 39 und A 14 in X-Form vorsah. Die von der VUNO noch als offensichtlich unsinnig bewertete Hosenträger-Variante (zwei parallel verlaufende Autobahnen in Nord-Süd-Richtung mit einer Querspange) sollte dennoch einen ähnlichen Effekt hinsichtlich der gebotenen Verbesserung auch der Ost-West-Verbindungen gewährleisten.

Dieser Fehler kann im Planfeststellungsverfahren nicht korrigiert werden, weil das Planfeststellungsverfahren auf dem fehlerhaften Ergebnis des Raumordnungsverfahrens basiert. Ein korrektes (auf einer wissenschaftlichen Untersuchung statt auf Lobby-gesteuertem politischen Willen basierendes) Raumordnungsverfahren hätte nicht die landesplanerisch festgestellte Vorzugstrasse ergeben. Es wird die beantragte, eine neue VUNO durchzuführen, mit den aktuellen Gegebenheiten (A14, ausgebaute B4) als Grundlage. Sollte sich in dieser neuen VUNO herausstellen, dass eine Autobahnverbindung

zwischen Lüneburg und Wolfsburg benötigt wird, ist ein neues Raumordnungsverfahren durchzuführen.

Nachdem nunmehr dieser entscheidende „Hosenträger“-Teil, nämlich die B190n, nicht mehr im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswege Plans ist, ist das ganze Konzept der „Hosenträger-Variante“ hinfällig und obsolet und somit auch deren verbleibende Rest-Elemente A 39 und A 14. Diese Umstände spiegeln sich weder im bisherigen Nutzen-Kosten-Verhältnis bzw. in den einzelnen Nutzen-Kosten-Verhältnissen.

Es wird beantragt, den Plan nicht festzustellen. Es wird weiterhin beantragt, die Berechnungen der Verkehrsströme auf der A39 ohne B190n neu zu erstellen. Zudem wird beantragt, alle Berechnungen dementsprechend anzupassen.

Die Nähe der A-39-Trasse zum Elbe-Seiten-Kanal führt zu einer Gefährdung, weil die Sicherheit vor einem möglichen Auslaufen des Kanals stark beeinträchtigt wird durch die riskanten und z.T. tiefen Erdarbeiten bzw. Bohrungen.

Zerschneidungswirkungen auf wichtige geschützte Arten

Die durch die zusätzliche Barrierewirkung einer A 39 entstehenden Zerschneidungs-, Trenn- und Selektionswirkungen der Lebensräume und Wechsel wichtiger Arten sind auch durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht oder nur unzureichend aufhebbar. Die in Auftrag gegebenen Untersuchungen reichen bei weitem nicht aus und haben nur zu wenig verwertbaren Ergebnissen geführt.

Der Korridor, der zwischen A 39 und Elbe-Seiten-Kanal auf der Höhe von Hohnstorf entstehen soll, kann die Barriere und Zerschneidungswirkung beider Verkehrswege nicht mindern oder gar ausgleichen, vielmehr verschlimmert er – verstärkt durch seitliche Begrenzungen - die Irritation des Wildes, das die geplante Grünbrücke kaum nutzen dürfte. Ohnehin sind die geplanten Grünbrücken zum großen Teil fehlplatziert.

Nicht naturschutzrechtlich kompensierbare Betroffenheit von Ortolan-Beständen

Es gibt wichtige Vorkommen der Gartenammer (Ortolan), nicht nur in Abschnitt 4. Für den Schutz dieser stark gefährdeten Vogelart hat das Land Niedersachsen auch europaweit eine besondere Verantwortung, weil im östlichen Landkreis Uelzen und im Wendland die letzten wesentlichen Standorte vorgefunden werden, die durch den vordringenden Maisanbau und den Rückgang von Hackfrüchten zusätzlich bedroht sind.

Auch das Bundesumweltministerium hat in seiner Stellungnahme zur Linienbestimmung der geplanten A 39 besorgt auf die Durchschneidung des Vogelschutzgebiets Ostheide hingewiesen. Die A 39 zerstört mit ihrer Trasse nicht nur zahlreiche Ortolan-Brutstätten, sondern trennt mindestens 70 Brutpaare von den anderen Populationen ab, wobei diese „Verinselung“ durch naturschutzrechtliche Kompensations-Maßnahmen nicht ausgleichbar ist.

Mehrere Ortolan-Experten auch in den Arbeitskreisen darauf hingewiesen, dass eine von anderen Populationen abgeschnittene und verinselte Ortolan-Population von 70 Brutpaaren auf Dauer in ihrer Existenz bedroht sei. Dies liege an einer Besonderheit dieser Vogelart, bei der die verinselten standorttreuen Männchen westlich der A 39 auf den jährlichen Zuflug junger Weibchen aus dem Bereich östlich der Autobahn angewiesen seien. Da die Singgemeinschaften und Kontaktmöglichkeiten der Ortolane aber durch die A 39 abgeschnitten würden, käme es zu einem Aussterben der westlichen Populationen.

Die ökologische Funktionsfähigkeit betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser europarechtlich geschützten Art ist deshalb vorhabensbedingt nicht mehr gewährleistet. Sie muss deshalb durch einen vorgezogenen Funktionsausgleich (CEF-Maßnahmen, continuousecologicalfunctionality) im Sinne des § 44 (5) BNatSchG erwirkt werden. Dies ist jedoch nur zulässig, sofern keine **unvermeidbaren** Beeinträchtigungen (in Zusammenhang mit § 44 (1) 1 BNatSchG vorliegen. Dieses ist nur durch ernstzunehmende artenschutzfachliche / -rechtliche Alternativprüfungen zu beurteilen, diese sind nicht erfolgt.

Des Weiteren ist die ökologische Funktionsfähigkeit der Maßnahmen für die betroffene Art Emberizahortulana eindeutig nachzuweisen (GuidanceDocument 2007) – dieses ist nicht geschehen.

Bezug nehmend auf die Vorgaben des § 44 (5) des BNatSchG werden durch den vorgezogenen Funktionsausgleich im Vorfeld des Bauvorhabens adäquate Ersatzlebensräume geschaffen, die den Erhalt der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten **zu jedem** Zeitpunkt des Verfahrens gewährleisten. Der vorgezogene Funktionsausgleich ist nur dann gegeben, wenn **vor** Umsetzung des geplanten Eingriffs ein für die betroffene Art Ortolan äquivalentes Ersatzhabitat **geschaffen und besiedelt** wurde. Zusammenhänge befinden sich, so dass sie von der betroffenen Tierart Ortolan eigenständig besiedelt werden kann.

Bemühungen, äquivalente Ersatzlebensräume im räumlich funktionalen Zusammenhang zu finden, sind bis auf einen Fall bzw. ggf. einige wenige unzureichende, zu vernachlässigenden Fälle gescheitert bzw. zum Scheitern verurteilt.

Da der Ortolan auf sandige, trockene Standorte auf extensiv mit Sommergetreide bewirtschafteten Kleinflächen entlang von Baum- und Heckenstrukturen angewiesen sei, sucht die Straßenbaubehörde deshalb derzeit im Verbund mit der Landwirtschaftskammer weitgehend vergeblich nach Landwirten, die im Vertragsnaturschutz solche Bewirtschaftungsmethoden und die Schaffung von Saumstrukturen auf mindestens 200 Hektar Acker durchführen oder gar mit Schlagverkleinerungen einverstanden sind. Die notwendig erforderlichen Bäume als Singwarten fehlen zudem per se (weitere Nichterfüllung der Cef-Maßnahmen).

Eine solche Bewirtschaftung mit extensivem Sommergetreide, weitem Saatereihen-Abstand und Einschränkungen der Beregnung ist unrentabel und nur gegen Prämien im Vertragsnaturschutz möglich. Die vom Bundesverkehrsministerium zusätzlich angebotenen Ortolan-Schutz-Programme mit ihren zusätzlichen Bewirtschaftungs-Auflagen werden jedoch nicht besser entgolten als ähnliche Programme des Landes Niedersachsen ohne diese Zusatzaufgaben – dieses ist ohne Notifizierung dieser neuen Programme bei der EU nicht zulässig. Diese Genehmigung wurde bisher bei der EU nicht beantragt, weshalb ggf. abgeschlossene Verträge sogar rückgängig gemacht werden müssten.

Unzureichende und fehlerhafte Abgrenzung und Einstufung von ausgewiesenen und faktischen Vogelschutzgebieten, Schattengebieten bzw. International-Bird-Areas (IBAs)

Wir beziehen uns auf die diesbezüglichen Einwendungen des LBU zum Raumordnungsverfahren und die Inhalte der dabei von Günter Schäfers, Aktion Ostheide, Rohstorf 55, 21397 Vastorf eingereichten Beschwerde an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften wegen Nichtbeachtung des Gemeinschaftsrechts.

Überregionale naturschutzrechtliche „Kompensationsmaßnahmen“

Wegen der Knappheit der landwirtschaftlich genutzten Flächen im Umkreis der gesamten A 39 scheint es schwierig oder z.T. unmöglich, geeignete eingriffsnahe naturschutzrechtliche Kompensationsflächen in auch nur annähernd erforderlichem Umfang zu bekommen. Deshalb wird offensichtlich geplant und versucht, überregional in weit entfernten Regionen ein Großteil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu platzieren. Dies ist wegen der Entfernung und der dort völlig anderen Natur-Verhältnisse nicht möglich und nicht zulässig (nicht Erfüllung der Cef-Maßnahmen), zudem fehlen dem dabei angekündigten „Produktionsintegrierten Kompensationsmaßnahmen“ bisher und auch absehbar jegliche Voraussetzungen zu deren Realisierung und deren gebotener langfristigen Sicherung (z.B. Grundbucheintragungen bzw. Stiftungsvermögen erheblichen Umfangs).

Fehlende bzw. unzureichende Prüfung eines möglichen Ausbaus der B 71 zwischen Salzwedel und Uelzen als Alternative zum Neubau einer B 190n zwischen Salzwedel und Bad Bodenteich

Zusätzlich zu den bereits in anderen Einwendungen dargestellten Mängeln der bisherigen Gutachten und Untersuchungen verweisen wir darauf, dass das Bundesministerium für Umwelt (BMU) in seiner – durch das Bundesamt für Naturschutz gestützten - Stellungnahme zur Linienbestimmung auf genau diese Mängel sehr deutlich und unübersehbar hingewiesen hat, auch nach dem Abstimmungsverfahren u.a. mit dem Bundesverkehrsministerium bei dieser seiner Position geblieben ist und somit weiterhin von einer unzureichenden Alternativen-Untersuchung ausgeht.

Dieses quasi-gutachterliche Votum des BMU stellt nicht nur den geplanten Neubau der B 190n - mit seiner zusätzlichen Durchschneidung des national bedeutsamen Projekts „Grünes Band“ - massiv in Frage, sondern damit auch den Bau der A 39: Bei Realisierung des Ausbaus der B 71 würden große Teile der bisher prognostizierten Verkehre zwischen Bad Bodenteich und Uelzen bzw. zwischen Bad Bodenteich und Wolfsburg wegfallen. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass der Teil der der A 39 südlich von Uelzen auch schon vor 2003 bezeichnenderweise im damaligen Bundesverkehrswegeplan keine bzw. nur eine nachgeordnete Rolle spielte (vor allem auch wegen des als unzureichend prognostizierten Verkehrs).

Zudem wäre der Bau dieser B 190n deshalb unsinnig, weil ein erheblicher Anteil der Verkehre, die ja in ihrer überwältigenden Zahl nicht Bad Bodenteich sondern Uelzen-Lüneburg-Hamburg ansteuern dürften, weiter diesen (zudem bemauteten) Umweg übers Eck Bad Bodenteich meiden und weiterhin die B 71 nutzen würden. Die eventuelle Weiterführung der B 190n nach Celle, die ja völlig unsicher ist, verringert dieses Problem nur unwesentlich. Zudem ist auch die Planung der B 190n westlich von Bad Bodenteich angreifbar, weil dieser Trassenkorridor so nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens war.

Eine ausreichende Beteiligung und Prüfungsmöglichkeit durch KÖR, Verbände und Bürger war so nicht möglich. Die Begründung, dies sei eine zulässige Ausweitung der im Raumordnungsverfahren vorgelegten Trassenkorridore, ist angesichts der Strecke Bad Bodenteich – Breitenhees offensichtlich unzulässig.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Einwendungen und Argumente im Rahmen des ROV für die B 190n in Sachsen-Anhalt, die hier heranzuziehen und zu berücksichtigen sind, weil daraus ggf. eine Verhinderung der B 190n folgt - mit den sich daraus ergebenden

Folgen für die A 39.

Verkehr

Der Planung zur A 39 fehlt in den hier betroffenen Bereichen die gebotene Planrechtfertigung. Die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf für Bundesfernstraßen im Jahr 2004 erscheint – zumindest aufgrund inzwischen veränderter Verhältnisse – nicht mehr länger gerechtfertigt, so dass es einer eigenständigen Prüfung der behaupteten Verkehrsbelange bedarf .

Der verkehrliche **Bedarf** des Vorhabens fehlt. Der behauptete Bedarf erfordert allenfalls einen Ausbau des vorhandenen Straßennetzes. Zudem beinhaltet die sog. „Hosenträgervariante“, welche auf eine Parallelführung von A 14 und A 39 hinausläuft, eine überflüssige Doppelung der Planung mit dem Resultat, dass das behauptete dringende Erfordernis der Trasse zu keinem Zeitpunkt gegeben sein wird. Ich kritisiere die **Verkehrsprognose** als nicht hinreichend nachvollziehbar. Die Methodik des Gutachtens und die eingestellten Daten und Prognoseannahmen zur Verkehrsentwicklung werden nicht differenziert genug beschrieben. Zudem ist der Untersuchungs- und Planungsraum fehlerhaft gewählt; es ist nicht plausibel, weshalb der Netzfall so gewählt wurde wie geschehen. Die den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegenden **Verkehrszahlen** sind methodisch zweifelhaft.

Gegenüber dem Neubau der Autobahn ist die **Sanierung und Erweiterung des Bestandsnetzes** zu bevorzugen. Der Bund wird jetzt schon seinen Anforderungen im Bereich der Brücken- und Straßensanierung bei Weitem nicht gerecht. Der Bundesverkehrswegeplan ist erheblich unterfinanziert. Brücken und Straßen in einer großen Anzahl befinden sich in einem maroden Zustand; für die Sanierung fehlt das entsprechende Geld. Aus diesem Blickwinkel betrachtet ist es nicht nachvollziehbar, das an anderer Stelle dringend benötigte Geld in den Neubau eines Autobahnprojektes anstelle der Sanierung und Erweiterung des Bestandsnetzes zu investieren, zumal es wesentlich kostengünstigere Alternativen gibt.

Insbesondere ist der **Ausbau der B4/B188** zwischen Lüneburg und Wolfsburg - mit Ortsumgehungen und 3-streifigem Querschnitt – vorzuziehen. Der Ausbau der B4/B188 ist außerdem wesentlich kostengünstiger und umweltverträglicher als die A39; er erfüllt die Anforderungen an zukünftige Verkehrsbedürfnisse (mit Prognosehorizont 2030); die technische Machbarkeit ist nachweislich gegeben.

Natur und UVP

Die ausgelegten Antragsunterlagen enthalten fehlerhaft keine auf den Planfeststellungsabschnitt und die Planfeststellungsebene bezogene förmliche **Umweltverträglichkeitsprüfung**, die der Struktur des UVPG entspricht.

Landwirtschaft, Wirtschaftswege, Beregnung, Flurbereinigung

Mit der Planung geht ein unverhältnismäßig hoher Flächenverbrauch und Landverlust für die produzierende **Landwirtschaft** einher. In der Folge drohen den Landwirten und Verpächtern dieser Flächen – auch wegen des Um- und Neubaus der Beregnungsanlagen -

existenzgefährdende Einbußen. Überdies werden teilweise im Eigentum verbleibende Flächen infolge der Vorhaben derart ungünstig geschnitten sein, dass ein Wirtschaften auf diesen Flächen nicht mehr länger möglich sein wird.

Infolge der Vorhabenrealisierung werden wichtige **Wirtschaftswegeverbindungen** zerstört. Zum einen sind einige der geplanten neuen Wirtschaftswege zu schmal, so dass erhebliche Umwegfahrten drohen; zum anderen ist vorgesehen, dass einige Wegeverbindungen erst im Zuge des Flurbereinigungsverfahrens hergestellt werden. Da der Ausgang dieses Verfahrens allerdings noch offen steht, gebietet es der Grundsatz der Konfliktbewältigung, dass eine hinreichende Erschließung aller Flächen schon im Planfeststellungsverfahren sichergestellt wird.

Trassierung

Die **Trassierung** ist fehlerhaft. Die Trassierung der Autobahn erweist sich insgesamt als abwägungsfehlerhaft.

Lärm

Infolge der Planung verändern sich die Verkehre in dem nachgeordneten Straßennetz in relevanter Weise, so dass ich dort bessere Schallschutzmaßnahmen fordere. Auch von dem Vorhaben selbst gehen erhebliche Lärmimmissionen und **Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV** aus, die eine Vielzahl an Grenzwertüberschreitungen zur Folge haben. Das ist nicht akzeptabel; es ist weitergehender aktiver Schallschutz erforderlich.

In diesem Zusammenhang erachten wir auch die **lärmtechnische Untersuchung** als nicht plausibel. Die Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes werden vorschnell verworfen. Wir vermissen eine Abwägung der in Betracht kommenden Lärmschutzvarianten, die dem Gebot des grundsätzlichen Vorrangs aktiven Lärmschutzes gegenüber passiven Lärmschutzes gerecht wird. Wir fordern für alle Gebäude eine vollständig Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen. Auch erachten wir die lärmtechnische Untersuchung als unvollständig und damit dem Gebot der Bestimmtheit nicht entsprechend. Wir rügen zudem, dass hinsichtlich der Immissionen noch immer keine vollständige kumulative Betrachtung des **Gesamtlärms** erfolgt ist. Das widerspricht dem akzeptorbezogenen Ansatz des BImSchG und der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

Die drohenden erheblichen Lärmimmissionen wären durch weitergehende Maßnahmen des aktiven **Schallschutzes** (z.B. „Flüsterasphalt“ und längere/höhere Lärmschutzwälle und -wände sowie die planungsrechtlich zulässige Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen) wenigstens weiter zu minimieren. Das fordern wir hilfsweise unter Vorsorgegesichtspunkten ebenso wie weitergehende Maßnahmen des passiven Schallschutzes und Entschädigung, insbesondere für die verbleibenden Beeinträchtigungen der wohnähnlich genutzten Grundstücksteile. Ferner fordern wir hilfsweise die verbindliche Anordnung von Bauzeitenbeschränkungen nachts, an Wochenenden und in den lämsensiblen Mittags- und Tagrandzeiten.

Die **Lärmberechnungen** sind unzutreffend. Es fehlt eine hinreichende Berücksichtigung der vorherrschenden Westwinde. Auch fehlen Betrachtungen zum sog. „Echo-Effekt“ und zum

sog. „Lärmstau“. Zudem geht die Lärmuntersuchung von einer falschen Verkehrsgeschwindigkeit aus; die in der Realität gefahrene Geschwindigkeit liegt sehr viel höher als die angesetzte.

Wir lehnen die Baumaßnahme aus naturschutzfachlicher und allgemeiner Sicht ab. Durch einen Autobahnbau sollen für den Naturschutz höchst wertvolle Gebiete zerstört und höchst bzw. hoch bedrohte Tier- und Pflanzenarten vertrieben bzw. zerstört werden. Dies ist in Niedersachsen verboten – es erfüllt in allen Fällen Verbotstatbestände, die mit Europäischem Naturschutzrecht nicht vereinbar sind. Im Einzelfall kann im Vorfeld (bei drohendem Vollzug) Strafanzeige wegen der genannten Verbote gestellt werden.

Die Begründung wird im Folgenden in Abschnitte unterteilt und beschrieben. Die A 39 stellt einen Komplettneubau dar, der eine jahrhundertealte Kulturlandschaft zerschneidet und damit entwertet. Eine derartige Schwere des Eingriffs in die Landschaft steht im direkten Gegensatz zum Umweltbericht der Bundesregierung (BMU 2007). Die Bundesregierung hat in der „Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt“ das Ziel festgelegt, den Anteil der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume (UZVR >100km²) zu erhalten.

Unsere Forderung:

Vor weiteren Planungen muss geprüft werden, warum im Falle der A 39 von diesen Festlegungen, die die biologische Vielfalt erhalten sollen, abgewichen wird. Da die Planungen sogar vor der Vernichtung von aussterbenden Tier- und Pflanzenarten nicht Halt machen soll, sind unten stehende aufgezeigte vermutete Verbotstatbestände zu prüfen.

Vögel

Wertgebende gefährdete und geschützte Brutvogelarten im Bereich der A-39-Trasse zwischen Lüneburg und Bad Bevensen inklusive Einschätzung der Bestände (Quellen: Eigene Beobachtungen seit 1968, Atlas der Brutvögel Niedersachsens 2014) im Bereich des Landkreises Uelzen ab Edendorf bis Groß Hesebeck - Röbbel.

Zusammengestellt von Jörg Grützmann (LBU, BINSE /NABU-Mitglied) –

In [] – Klammern Anzahl der Brutpaare, jährlich leicht schwankend.

1. Arten mit der Gefährdungsstufe 3 (=gefährdet)

Pirol [15-30], Neuntöter [16-22], Nachtigall [3-4], Feldschwirl [12-20], Rebhuhn [15-30], Wachtel [15-25], Eisvogel [2-3], Kranich [4-6], Zwergtaucher [1], Kiebitz [10-14], Turteltaube [3-4], Kuckuck [12-21], Waldohreule [2-3], Grünspecht [10-20], Mittelspecht [1-2], Kleinspecht [8-18], Heidelerche [24-40], Wespenbussard [1], Rohrweihe [3-5], Wasserralle [1-2]. Teichrohrsänger [6-10], Gartenrotschwanz [10-18], Wiesenpieper [6-10]

2. Arten mit der Gefährdungsstufe 2 (= stark gefährdet)

Schwarzstorch [0-1], Braunkehlchen [8-14], Wachtelkönig [1-4], Rotmilan [2-3], Wiesenweihe [0-1].

3. Arten mit der Gefährdungsstufe 1 (=Bestand ist vom Erlöschen bedroht)

Wendehals [1-2], Ortolan [2-3].

Hinweise

Das Gebiet der Trasse beinhaltet ein für den Landkreis Uelzen hohes Inventar an gefährdeten Brutvogelarten, die aufgrund der Hochwertigkeit der Biotope (Kleinteiligkeit, alte Kulturlandschaft, Ruhe) hohe Reproduktionserfolge aufweisen.

Eine Autobahn würde den Lebensraum der genannten Arten weitestgehend zerstören. 30 ohnehin bereits gefährdete Brutvogelarten mit einem Inventar von mindestens 150 Paaren (zuzüglich etwa 300 Jungvögeln jährlich) würden als reproduzierende Bestände großräumig die Gegend um die genannte Baumaßnahme verlassen. Weitere 40 vorkommende Arten, die nicht in den „Roten Listen“ stehen, die aber per Gesetz geschützt sind, werden vertrieben. Zurück bleiben nur die weniger empfindlichen Arten (Ringeltaube, Rabenkrähe, Fasan). Im o.g. Entwurf zum PFV werden zu geringe Brutpaarzahlen genannt. Aufgrund einiger Verbesserungen im Natur- und Artenschutz hat sich eine positive Veränderung in den Beständen ergeben. Wir fordern, erneut aktuelle Bestandszahlen der Brutvögel zu ermitteln, da die Angaben aus den ehemaligen Kartierungen veraltet sind.

Ortolan:

- Römstedt (Almstorf, Entfernung 3 km, heutiges Vorkommen, Ausbreitungstendenz nach Westen temporär möglich)
- Gollern (südöstlich des Ortes, heutiges Vorkommen)
- Gollern (westlich des Ortes, Waldrand der Sandschellen, ehemaliges Vorkommen 1973; Wiederbesiedlung temporär möglich)
- Niendorf I (1 km östlich 1 Vorkommen 2012, vermutlich bis heute existent, nach 2012 nicht kontrolliert)
- Drögennotorf (2 km westlich des Ortes, nördlich verlängerte Sandschellen, ehemaliges Vorkommen ca. 1970; Wiederbesiedlung temporär möglich)
- Schloohof (Im Bereich der Autobahntrasse ein temporäres (jahrweises) Auftreten) auf der BAB-Trasse.

Im Nahbereich des Ortolanbestandes ist ein Eingriff in die Natur und Landschaft nur sehr behutsam vorzunehmen. Die Autobahntrasse schneidet jedoch hart den westlichen Rand des Ortolanbestandes an. Da diese Art laut Europäischem Naturschutzgesetzgebung gefördert werden muss, (jedenfalls keineswegs in möglichen Ausbreitungsräumen durch große Baumaßnahmen gestört werden darf), liegt hier ein möglicher **Straftatbestand** vor. Dies wird gerade geprüft.

Sperlingskauz: Ein Nachweis 2005 im Trassenbereich ein Wäldchen 1,5 km östlich Secklendorf.

Lärm (Vogelwelt)

Baulärm und Straßenbetriebslärm wurden nicht oder nur unzureichend in Bezug auf die Vogelbestände geprüft. Dies muss nachgeholt werden. Anzuwenden dabei ist der Bericht „Vögel und Verkehrslärm“ (2007) – Kieler Institut für Landschaftsökologie.

Allgemein Gebiete

FFH-Gebiet Röbbelbach (zwischen Gollern und Röbbel, Gollernbach): Verdacht Schwarzstorch, Kranich, Rotmilan. Seeadler denkbar, Eingriff durch nahe A 39 weder kompensierbar noch erlaubbar, das Gebiet wird vollständig entwertet und geht für die Reproduktivität der seltenen Arten verloren (**Straftatbestand EU-Recht**, wird derzeit geprüft).

Teichgebiet Gr. Hesebeck (Temporäres Vorkommen von seltenen Rallen, Dommeln und Greifvögel zur Nahrungsaufnahme). Hochwertiges Reproduktionsgebiet für Amphibien und Insekten. Das Gebiet würde durch eine A 39 vollständig entwertet.

Vierenbachtal: Verdacht auf Schwarzstorch- und Kranichbrut. Seltene Amphibien (z.B. Feuersalamander, Knoblauch-, Kreuzkröte).

Wir fordern, die genannten „Allgemeinen Gebiete“ vor weiteren Planungen zum Autobahnbau erneut avifaunistisch zu kartieren (Brut- und Rastvögel), da die

vorliegenden Kartierung überholt (veraltet) sind.

Amphibien

Die Trasse zerteilt den ökologisch wichtigen Waldbereich zwischen Secklendorf und Niendorf I und zerstört diesen in seiner Funktion als Trittsteinbiotop und Rückzugsort für Amphibienarten wie den Laubfrosch (Nachweise siehe Kartierung!). Dies widerspricht der hier genannten Annahme, dass mit dem Trassenverlauf Beeinträchtigungen (Verbotstatbestände!) für den Kammmolch und andere Amphibien vermieden werden können. Im Bereich Secklendorf kommt es zudem zu massiven Zerschneidungen von Wanderrouten in die südlich angrenzenden Laichgewässer.

Im Rahmen der Amphibienkartierung im Jahr 2009 wurden etliche individuenreiche Laichgewässer des Kammmolches offensichtlich nicht erfasst und somit auch bei der Planung nicht berücksichtigt. Im Einzelnen handelt es sich um Gewässer im Bereich Wulfstorf, Altenmedingen und im Offenlandbereich zwischen Altenmedingen und Secklendorf. In diesem Zusammenhang wird der Aussage widersprochen, am Wohbeckgraben kämen ausschließlich ungefährdete Arten mit geringen Individuenzahlen vor (19.1, S. 61).

Ebenso wird der Annahme widersprochen, dass „die Kammmolch-Populationen am Vierenbach und Hönkenbach, bei Secklendorf und Römstedt jeweils aufgrund der Entfernungen zueinander als getrennte lokale Populationen zu werten“ seien (19.2, Anhang S. 2). Vielmehr ist die Annahme plausibel, dass es sich bei den Kammmolch-Populationen am Hönkenbach, nordwestlich und südwestlich von Altenmedingen bis südwestlich der geplanten Trasse in Höhe Secklendorf und Römstedt um Subpopulationen einer Metapopulation handelt, da Wanderdistanzen des Kammmolches von 1000 m bis mehr als 1,5 km beschrieben sind (Haubrock/Altrichter 2016) und genetische Untersuchungen Besiedlungen von mehr als 1200 m voneinander entfernten Teichen durch Kammmolchpopulationen nachgewiesen haben (u.a. Meyer/Grosse 2007). Ob es sich bei den Vorkommen am Vierenbach und in Wulfstorf um eine zweite Metapopulation handelt muss durch entsprechende Untersuchungen geklärt werden. Diese werden hiermit eingefordert.

Sicher anzunehmen ist, dass die Isolation von Subpopulationen im Bereich Altenmedingen-Secklendorf-Römstedt durch die geplante A 39 erhebliche Auswirkungen auf den Erhalt der Art im Gebiet hätte. Der Begründung für die Vorzugsvariante im Bereich Secklendorf (Unterlage 01, S. 45), mit der „östlichen Umfahrung eines Lebensraumkomplexes des Kammmolches“ würden „die wesentlichen Funktionsbeziehungen aufrecht erhalten“, wird vor dem Hintergrund großräumiger Kammmolchvorkommen auch nördlich der geplanten Trasse und der unzureichenden Untersuchungen von Wanderbewegungen im Kontext der Trassenplanung widersprochen. Vielmehr würde die A 39 den nördlichen Teil des Verbreitungsgebietes mit seinen Laichgewässern von den südwestlich gelegenen Laichgewässern trennen, und dies ungeachtet der gewählten Variante der Trassenführung im Bereich Secklendorf. Durch verkehrlich bedingten Schadstoffeintrag würden zudem Zustandsverschlechterungen insbesondere der trassennahen Laichgewässer auftreten. Von hoher Bedeutung für Amphibienwanderungen im Gebiet ist auch die geplante Anschlussstelle Secklendorf, mit der sowohl eine Querschnittszunahme der L 232 als auch ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der K1 und der L 232 verbunden sind. Hierdurch erhöht sich das Tötungsrisiko für den Kammmolch noch weiter, das gesamte Gebiet, beginnend westlich von Altenmedingen wird aus verschiedenen Himmelsrichtungen verlärmert und die Schädigung der Laichgewässer durch Stoffeinträge nimmt noch erheblicher zu.

Somit liegen mit der geplanten Trassenführung und der Planung der Anschlussstelle Secklendorf **Verbotstatbestände** vor.

Wir fordern, hier erneute Untersuchungen zur Trassenplanung durchzuführen.

Diese **Verbotstatbestände** können nicht durch die geplante Grünbrücke in Höhe Secklendorf aufgehoben werden, da

- 1) die Zerschneidungsstrecken viel zu lang sind (ca. 4 km Autobahnstrecke, 3 km verbreiterte und stärker befahrene L 232 und 2 km K 1 mit verstärktem Verkehrsaufkommen),
- 2) diese zerschneidenden Straßen sich zudem kreuzen, d.h. sich nach verschiedenen Himmelsrichtungen ausrichten und
- 3) nicht gewährleistet ist, dass die Grünbrücke vom Kammmolch überhaupt angenommen wird.

Die o.g. Ausführungen treffen für den in Niedersachsen stark gefährdeten und europaweit **streng geschützten Laubfrosch**, der ebenfalls Metapopulationen bildet (vgl. Arens et al. 2006), gleichfalls zu: Auch hier sind nicht alle Vorkommen im Gebiet erfasst worden, auch hier zerschneidet die geplante Trasse, beginnend in Höhe Altenmedingen und bis Römstedt reichend, großflächig einen Lebensraumkomplex der Art, auch hier ist die geplante Querungshilfe völlig unzureichend, auch hier besteht ein erhöhtes Tötungsrisiko aufgrund zusätzlicher Zerschneidung des Gebietes durch die Anschlussstelle Secklendorf und ihre Zubringerstraßen. Dazu kommt neben einer Verschlechterung des Zustands der Laichgewässer die Verlärmung, die zur Einschränkung des Balzverhaltens und somit des Reproduktionserfolges des Laubfrosches führen kann (vgl. Troianowski et al. 2017).

Nach der vorliegenden Unterlage 19.4.3 wurde die Knoblauchkröte in den Gewässern Nr. 2, 26 und 35 sowie an den Leiteinrichtungen Secklendorf und Römstedt nachgewiesen. Die Lage dieser Gewässer ist ohne entsprechendes Kartenmaterial nicht transparent. Der Methodenbeschreibung ist zu entnehmen, dass Unterwassermikrofone zum Aufspüren der Knoblauchkröten nicht eingesetzt wurden. Auch wurde anscheinend keine Vernetzungsanalyse der Fundorte der Knoblauchkröte durchgeführt, obwohl bekannt ist, dass auch diese Art durch Metapopulationsbildung überlebt. Da aufgrund der fehlenden Auslegung der Karten 1-7 des Anhangs relevante Informationen zur Lagebeziehung der Fundorte fehlen kann erst nach Auslegung der vollständigen Unterlagen eine differenzierte Stellungnahme erfolgen. Gleiches gilt für die Untersuchungen zum Vorkommen der Kreuzkröte und anderer Amphibien wie dem Moorfrosch.

Allein die Tatsache, dass kleinräumige Trassenverschiebungen das Problem der mehrfachen und langstreckigen Lebensraumzerschneidung des Kammmolches und des Laubfrosches als zweier streng geschützter Arten nicht beheben, begründet die Forderung nach einer Neuplanung der Trassenführung im Bereich Altenmedingen – Secklendorf – Römstedt einschließlich des Anschlusses des nachgeordneten Verkehrsnetzes.

Auch dem Feuersalamander kommt im UG eine besondere Bedeutung zu, da es sich um seltene, aber wichtige Populationen des östlichen Tieflandes handelt (vgl. Rote Liste Nds.).

Die Kreuzkröte wandert bis über 1000 m, die Laichzeit in Mitteleuropa ist von Mitte April bis Mitte August, die meisten Individuen bleiben ihrem Laichgewässer treu, aber ein hoher Anteil sucht zwei bis mehrere Gewässer auf! Die Vernetzung der Gewässer ist daher extrem wichtig. Die Kreuzkröte ist im Gebiet vorhanden, ist aber trotzdem in den Gewässern nicht nachgewiesen worden, ebenso die Knoblauchkröte. **Hier wird der Nachweis gefordert, ob entsprechend sorgfältig vorgegangen**

wurde.

Im Areal zwischen Secklendorf, Altenmedingen, Niendorf I und Römstedt hat es bis in die 1980er Jahre hinein nachweislich das Vorkommen der Rotbauchunke gegeben (Grützmann 1975, Grützmannmündl.). In einer neuerlichen Untersuchung (Grützmann&Grützmann in Vorb.) wurden 20 Teiche extrahiert, die potentiell Rotbauchunken beinhalten könnten. Durch eine Autobahn in diesem Bereich würde es zu einer Zerschneidung potenzieller Wechselbeziehungen kommen. Da im Landkreis Uelzen bereits an einer Wiederansiedlung der Unke gearbeitet wird, ist hier eine Durchplanung einer Autobahntrasse kontraproduktiv. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Rotbauchunke im Trassenbereich vorkommt.

Wir fordern aufgrund der höchsten Seltenheitsstufe der Rotbauchunke, vor weiteren Planungen erneut das Gebiet auf die Rotbauchunke zu untersuchen.

Allgemein Amphibien

Dass eine fast 10 Jahre alte Untersuchung noch geeignet ist, wird bezweifelt – wir fordern eine erneute Untersuchung. Die Landschaft entwickelt sich weiter, oft verschlechtern sich Bedingungen sehr schnell, wodurch die Bedeutung von (vor 10 Jahren vielleicht noch weniger wichtigen) Teilhabitaten heute essenziell bzw. überlebenswichtig für (Meta-) Populationen sein kann.

Die Aussage, dass eine intakte Metapopulationsstruktur für das Überleben einer Art im Gebiet entscheidend wichtig ist, lässt sich auch auf andere Arten übertragen. Auch deshalb wäre eine umfassendere Zerschneidungsanalyse wichtig. Diese lässt sich aus dem BNatSchG begründen, allgemein und auf Ebene der besonders bzw. streng geschützten Arten.

Die Methodik folgte offenbar nicht den Standardmethodenblättern der Straßenbauer, sondern eher allgemeinem Usus bzw. "derzeitigen Vorgaben des NLWKN und den derzeit gültigen Vorgaben". Offenbar hat aber die Intensität der Anwendung dieser Methoden nicht ausgereicht, um z.B. alle Gewässer oder alle Kammolch-Vorkommen zu erfassen. Deshalb muss die Methodik zwar als grundsätzlich geeignet angesehen werden, die Ausführung zeigt offenbar Mängel, die das Ergebnis komplett in Frage stellen.

Dazu kommen dann methodische Details, die zwangsweise zu Fehlaussagen in Einzelfällen führen müssen, z.B. "Die Bewertung der Biotoptypen nach RECK (1996) als Amphibienlebensraum wird innerhalb der vorhandenen Biotoptypenkartierung durchgeführt. Maximal jedoch in einem 500 m Radius um das Gewässer anhand der obigen Einstufung". Abgesehen davon, dass durch einen 500m-Radius der Austausch im Rahmen des Metapopulationsnetzes für die meisten Arten nicht gewährleistet werden kann, ist schon im individuellen Lebenszyklus mancher Arten diese Distanz viel zu gering angesetzt. Amphibien müssen grundsätzlich die Möglichkeit haben, zwischen Winterquartier, Laichhabitat und Sommerlebensraum zu wandern. Dabei legen z.B. Laubfrösche oft deutlich mehr als einen Kilometer zurück. Auch andere Arten überschreiten bei ihren Migrationen diesen 500 m-Radius. **Unsere Forderung: Alle angesprochenen Defizite müssen ausgeräumt, in vielen Fällen (s.o.) erneut Untersuchungen durchgeführt werden, um die Trasse noch zu verlegen. Die vorliegenden Untersuchungen sind bereits zu alt.**

Fledermäuse

Stand und Aktualität der Erfassung

In Anlage 19.4.1 wurden die, für die PLF vorliegenden Datenblätter, sowie die

fledermauskundlichen Erfassung vor Ort dokumentiert und offengelegt (BioLaGu 2011). Diese Datenlage bezieht sich offensichtlich lediglich auf den Untersuchungszeitraum 2009/10. Das Gutachten enthält somit ausschließlich Erfassungsdaten von Individuen, die bei Annahme einer Lebenserwartung von zwei bis drei Jahren (im günstigsten Falls maximal 7 Jahren; z.B. Großer Abendsegler) einen „historischen“ Sachstand abbilden und bereits nicht mehr in der Population vertretener Tiere als Gegenstand hat.

Es liegen ferner keinerlei Begründungen oder Hinweise vor, warum die ermittelten Daten im zurückliegenden Zeitraum (mittlerweile 8 bis 9 Jahre) nicht aktualisiert worden sind. Die somit vorliegende Planungsgrundlage ist deutlich veraltet für einen fachlich qualifizierten Planfeststellungsbeschluss einer Autobahn bzw. den Autobahnabschnitt der A 39.

Wir fordern eine erneute Untersuchung der Gebiete, da die genannten Untersuchungen, wie belegt (s.o.) veraltet sind.

Bewertung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen

Für alle im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Fledermausarten hat eine Prüfung der Ausnahmebedingung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG zu erfolgen. Es liegt der **Verbotstatbestand „Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten vor“**. Mehrfach wurde in dem Gutachten über die Fledermäuse 19.4.1 darauf hingewiesen, dass die Baumhöhlen, welche auf der Trasse bzw. trassennah liegen, zum Teil gerodet werden müssen. Fledermäuse brauchen ein zahlreiches Angebot an unterschiedlichen Quartieren. Tagesquartiere sind generell von hoher Bedeutung, besonders natürlich Wochenstubenquartiere, aber auch Balzquartiere, da diese ausschlaggebend für die Reproduktion des Folgejahres sind. In diesen findet die eigentliche Begattung statt, die überhaupt Voraussetzung für eine Fortpflanzung der Tiere ist. Daher wird der Verbotstatbestand „Zerstörung von Fortpflanzungsstätten“ und „Ruhestätten“ als gegeben angesehen. So wird auch in den Artenschutzbeiträgen darauf hingewiesen, dass eine, wenn auch unbeabsichtigte Tötung bei der Rodung der Bäume nicht ausgeschlossen werden kann, was die Forderung nach der Prüfung der Ausnahmebedingung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG untermauert.

Insgesamt kann aufgrund des vorliegenden Gutachtens für die Fledermäuse keine angemessene Habitat- und Konfliktanalyse erfolgen. Die Datenlage ist defizitär und veraltet. Das Kollisionsrisiko und die Zerschneidung der Flugstraßen und der Jagdgebiete der einzelnen Arten werden durch eine lückenhafte Kartierung und die nicht nachvollziehbare Auswertung der Datenbasis nur unvollständig dargestellt. Dies gilt insbesondere für den Problemraum Parallellage ESK und A39. Die Auswirkungen auf die Fortpflanzungs- und Ruhestätten, besonders der Balzquartiere und Wochenstuben, werden nicht deutlich, so dass es u.a. zu einem erhöhten Kollisionsrisiko von unerfahrenen Jungtieren im Umfeld der Wochenstuben kommen kann. In der Vergangenheit wurde die Abundanz von Individuen aufgrund mangelhafter Methodik und zu geringem Aufwand deutlich unterschätzt.

Wir fordern daher eine Nachkartierung und Neubewertung der Sachverhalte (Nachbesserungen) und verweisen zudem auf die aktuelle Rechtsprechung des OVG Niedersachsen vom 22.4.2016 - 7 KS 27/15
[\[https://openjur.de/u/889094.html\]](https://openjur.de/u/889094.html).

Insekten

Zu 19.4.5 Libellenkartierungen

Im gesamten Kartiergebiet wurden lediglich 18 Libellenarten gefunden. Von im Landkreis Uelzen nachgewiesenen 58 Arten wären mindestens 35 im Plangebiet zu

erwarten. Diese gravierenden Kartierdefizite sollen daher beispielhaft an dem bekanntermaßen äußerst wertvollen Libellengewässers LI 10 Seckendorf dargestellt werden: Von den Kartierern wurden lediglich folgende 7 Arten nachgewiesen: Blaugrüne Mosaikjungfer (*Aeshnacyanea*), Große Königslibelle (*Anaximperator*), Hufeisen-Azurjungfer (*Coenagrionpuella*), Plattbauch (*Libelluladepressa*), Gebänderte Heidelibelle (*Sympetrumpedemontanum*), Blutrote Heidelibelle (*Sympetrumanguineum*), Gemeine Heidelibelle (*Sympetrumvulgatum*). Folgende elf weitere an LI 10 vorkommende Arten (nach Kartierungen für den Libellenatlas Niedersachsen 2013 und 2018) wurden nicht erfasst: Weidenjungfer (*Chalcolestesviridis*), Gemeine Binsenjungfer (*Lestes sponsa*), Glänzende Binsenjungfer (*Lestes dryas*), Südliche Binsenjungfer (*Lestes barbarus*), Gemeine Winterlibelle (*Sympecma fusca*), Gemeine Becherjungfer (*Enallagma cyathigerum*), Große Pechlibelle (*Ischnura elegans*), Kleine Pechlibelle (*Ischnura pumilio*), Großer Blaupfeil (*Orthetrum cancellatum*), Vierfleck (*Libellula quadrimaculata*), Spitzenfleck (*Libellula fulva*) (Nahrungsgast ein m. 16.07.2018). Von besonderer Bedeutung sind *Lestes dryas* (stark rückläufig in den letzten zehn Jahren), *Lestes barbarus* und *Ischnura pumilio*, die im Landkreis Uelzen nur an sehr wenigen Gewässern zu finden sind. Eine herausragende Eigenschaft des Gewässers LI 10 besteht darin, Lebensraum aller drei Arten gleichzeitig zu sein.

Eine Kartierung, bei der nur gut ein Drittel der vorhandenen Arten gefunden wurde ist für eine Bewertung des Gewässers unbrauchbar. Wir fordern erneute Untersuchungen, da hier nachweislich fehlerhaft gearbeitet wurde (Klagemöglichkeit!).

Tag- und Nachtfalter

Einwendungen zu den geplanten landespflegerischen Maßnahmen

Maßnahme 5E

Die Aufforstung von Waldwiesen ist abzulehnen, da gerade Waldwiesen mit ihren langen Waldsäumen wichtig z.B. für Falterarten sind.

Durch die Maßnahme „Bau der A 39“ wird der Verlust von bedeutenden Tagfalterlebensräumen aussterbender Arten bewusst in Kauf genommen. Hier liegt somit ebenfalls ein Verbotstatbestand vor.

Reptilien

Bei der 2009 durchgeführten Kartierung der Reptilien konnten keine Vorkommen von Ringelnatter und Schlingnatter nachgewiesen werden. Dieses Ergebnis muss aufgrund der betroffenen Biotoptypen angezweifelt werden. Wir fordern eine neue Untersuchung.

Allgemein Tiere

Lichtimmissionen der A39 und der Rastplätze werden kaum oder in nicht ausreichendem Maße betrachtet. Dies betrifft vor allem Nachtfalter, Fledermäuse und nachtaktive Vögel und Säuger. **Wir fordern Nachuntersuchungen bzw. Auswertung von Literatur zum Thema, um Abhilfe zu schaffen.**

Eine Autobahn ist ein enormer Zerschneidungsfaktor von Lebensräumen. Auch eine einzige Grünbrücke über den ESK und die A39 (und der Beibehaltung der geplanten kleinen Grünbrücken) wäre bei 21 km Gesamtlänge des 2.BA völlig ungeeignet, solch eine Zerschneidung zu kompensieren, wenn nicht noch zahlreiche weitere Querungsmöglichkeiten bestehen.

Aus Kostengründen sind aber Planungen zu einem ernst gemeinten Verbundkonzept mit mindestens 3 Grünbrücken über ESK und A39 im fraglichen UG unterblieben. **Das Bundesnaturschutzgesetz fordert nicht nur, Zerschneidungen zu vermeiden, sondern es beinhaltet die Verpflichtung zur aktiven Schaffung und Erhaltung eines bundesweiten Lebensraumverbundsystems. Dies gilt allgemein für alle Arten und Lebensräume, aber insbesondere für die besonders und streng geschützten Arten, die im UG nachgewiesen worden sind.**

Es fehlen Untersuchungen zu vielen weiteren relevanten Arten, die nach § 45 (7) BNatSchG geschützt sind. Beispielsweise sind dies Wildkatze, Flussneunauge als Anhang II-Art etc.

Haselmaus

Bei der Haselmaus gelang im UG kein Nachweis in 2011. Hier wurden methodische Fehler sichtbar. Anstelle von Meisenkästen hätten spezielle Haselmauskästen oder Neströhren verwendet werden sollen. Haselmauskästen haben ihre Öffnung auf der Baumseite und werden selten von Blaumeisen besiedelt, im Gegensatz zu Meisenkästen. So ist die Konkurrenz geringer, die Erfolgsquote höher. Zwei Kästen je Untersuchungsfläche, das sind bei fünf auf der Karte angegebenen Flächen 10 Kästen: Diese Zahl ist viel zu gering, um in einem derart großen Gebiet einen halbwegs sicheren "Abwesenheitsnachweis" zu führen. Es sollten in einem Gebiet dieser Größe mindestens 50 Kästen, Neströhren oder andere geeignete Nachweismittel installiert werden.

Fischotter

Durch Altnachweise und dem Lebensraumpotential ist ein Vorkommen wahrscheinlich. Hier fehlen Untersuchungen.

Wildkatze

Die Lüneburger Heide und die Gohrde waren ursprünglich von der Europäischen Wildkatze besiedelt und zählen zu den Gebieten, die sie sich langsam zurückerobert. Ein aktueller wissenschaftlicher Nachweis gelang 2017 nördlich des Truppenübungsplatzes Munster. Für die weitere Ausbreitung in der gesamten Lüneburger Heide und über die Gohrde hinweg Richtung Nordosten ist zu befürworten, denn laut NLWKN trägt das Land Niedersachsen für die Wiederherstellung einer stabilen und langfristig selbst tragenden Wildkatzenpopulation und den Erhalt ein von ihr günstigen Lebensraumes eine besondere Verantwortung. Das heißt, die Bedingungen für ankommende Wildkatzen, wie aus dem Harz über das Grüne Band, müssen sich verbessern, damit die niedersächsische Population dauerhaft überleben kann. Neben den fehlenden Vernetzungen der Wälder, die als Barriere wirken ist auch die Wirkung von Straßen auf diese Tierart hervorzuheben. Denn die Haupttodesursache dieser Art ist im Moment der Straßenverkehr. Querungen mit strukturellen Anbindungen sind dabei notwendig, um diese Wirkung zu mildern. **Wir fordern, die Anzahl der Grünbrücken über die Autobahn deutlich zu erhöhen, um der einwandernden Wildkatze Chancen auf ein Überleben (und nicht das Totfahren) zu geben.**

Grundwasser

Durch die Baumaßnahme wird es besonders in Feuchtgebietsnähe zu Grundwasserabsenkungen kommen müssen, um die Baumaßnahme zu sichern. Die betroffenen Bereiche dürfen jedoch nicht trocken fallen. Es fehlen detaillierte Pläne, in welchen Bereichen während der Bauzeit Grundwasserabsenkungen vorgenommen

werden müssen, ebenso die Entnahmemengen pro Zeiteinheit und die geplanten Entnahmezeiten (nur außerhalb der Vegetationsperiode denkbar). **Wir fordern einen detaillierten Plan der Grundwasserabsenkungen und die Einschätzung dieser auf die Umgebung (Pflanzen, Tiere).**

Landwirtschaft

Durch eine Autobahn geht der Landwirtschaft enorm viel landwirtschaftliche Fläche verloren. Das ist nicht kompensierbar. Wertvolles Eigentum, was zur Ernährung der Bevölkerung beiträgt, wird im Klimawandel immer wichtiger.

Mensch

Durch eine Autobahn entsteht ein Sperrriegel zwischen seit Jahrhunderten gewachsenen Dörfern (z.B. Groß Hesebeck und Röbbel). Dies darf nicht geschehen aus zwischenmenschlichen Gründen bzw. dem Zusammenleben in unserer Kulturlandschaft. Das hohe Gut des Wohles des Menschen darf nicht für eine Transitautobahn für LKW (Balkan und zurück) geopfert werden. Hier sollte EURecht angewendet werden (Schutz des Menschen vor vermeidbaren negativen Auswirkungen – wird derzeit geprüft).

Landschaftsbild

Durch einen Autobahnneubau entstehen nicht kompensierbare Zerstörungen von Allgemeingut Landschaft der Anwohner und der Gäste (Tourismus). Der Tourismus leidet stark (nicht nur autobahnnah) durch Zerschneidungen von Erholungs- und Erlebnisräumen (Landschaftserleben). Ein großer durch starke Verkehre unzerschnittener Raum geht für immer verloren.

Geologie

Böden

Böden sind unsere Lebensgrundlage. Durch eine Autobahn wird sehr viel wertvoller Boden versiegelt und geht für immer verloren. Das widerspricht der Bodenschutzverordnung und ist somit abzulehnen.

Erdfälle

Der geplante Autobahnbau liegt im östlichen Randbereich des Salzstockes „Seedorf“. Gerade in Randbereichen von Salzstöcken kommt es vermehrt zu Erdfällen. Ein nachgewiesener Erdfall liegt südlich von Niendorf I; vermutete weitere im Bereich westlich Römstedt (Grützmann in Vorb.).

Es besteht die berechnete Annahme, dass weitere Kleingewässer in diesem Bereich durch die natürliche Subrosion des Salzstockes und so in Folge eines Erdfalles entstanden sind (größere Absenkungen in weiterer Entfernung liegen z.B. im Bereich Kolkhagen sowie östlich Bodenteich (Seewiesen) und der Arendsee).

Nachgewiesene Erdfälle liegen über den gesamten Landkreis Uelzen verteilt (Garleff 1968) – es ist nicht auszuschließen, dass sich bereits heute ein „ruhender“ Subrosionskessel im Untergrund gebildet hat, der durch die starken Schwingungen von Baumaßnahmen sowie dem prognostizierten Dauer-LKW-Verkehr zusammenstürzt und somit in den darüber liegenden sandigen Böden einen Erdfall auslöst. Diese Eventualität muss im Trassenbereich mittels tieferer Bohrungen geklärt werden.

Verkehr

Die Umweltverbände halten die verkehrlichen Begründungen für das Gesamtprojekt

für nicht tragfähig und fordern die Überprüfung des Gesamtprojekts im Rahmen des nächsten BVWP (u.a. auch durch den Bundesrechnungshof).

Die A 39 steht nur aufgrund ihrer angenommenen raumordnerischen Beurteilung in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“. Allerdings: Die Trendprognosen zum Autoverkehr 2012 und 2015 sind veraltet (verschiedene Berichte in der Allgemeinen Zeitung der Lüneburger Heide). **Wir fordern: Vor weiteren Planungen müssen diese Zahlen erneut geprüft werden.**

Die Gefahr des erhöhten Verkehrsaufkommens auf der alten B4, wenn diese zurückgestuft wird, ist real (Bauamtsleiter Peters, Landkreis Uelzen 2018: „Zwei Hauptverkehrsachsen nebeneinander wird es nicht geben“). Dadurch wird es Mautausweichstrecken quer durch den Landkreis Uelzen geben, die die Anwohner belasten, da die jetzige B 4 einer Mautausweichstrecke besonders dienen kann, wenn diese zur Landesstraße zurückgestuft wird.

Daher ist unsere Forderung: Die B 4 muss (zusätzlich versehen mit Ortsumgehungen u.a. von Melbeck) mit einer weiteren Fahrspur verbreitet werden (2+1-Prinzip) – ohne einen Bau der A 39. Es muss als Fehler deklariert werden, dass die Alternative „Ausbau der Bundesstraße 4“ im BVWP nicht bewertet wurde.

Kosten-Nutzen-Verhältnis der geplanten A 39

Das sollte vor einer Weiterplanung auch vom Bundesrechnungshof geprüft werden. Denn: Bereits ab 2012 hat die Niedersächsische Landesregierung die Kosten der geplanten Autobahn 39 mit 1,1 Mrd. Euro angegeben (s. Sitzungsprotokoll des Nds. Landtages vom 10.5.2012). Das heißt: Die Kostenschätzungen von 2012 werden auf das Jahr 2014 übernommen und dann abgezinst, um auf die Werte für 2012 zu kommen. Selbst diese Werte sind noch zu niedrig (allgemeine Kostensteigerungen). Es existiert die Forderung des Bundesrechnungshofes, zweifelhafte Kosten-Nutzen-Verhältnisse auf ihre aktuelle Plausibilität zu überprüfen (Bericht des BRH an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.3.2016). Die Planung einer A 39 beruht auf der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO), die zunächst zwei sich kreuzende Autobahnen A 39 und A 14 in X-Form vorsah. Die von der VUNO noch als offensichtlich unsinnig bewertete Hosenträger-Variante (zwei parallel verlaufende Autobahnen in Nord-Süd-Richtung mit einer Querspange) sollte dennoch einen ähnlichen Effekt hinsichtlich der gebotenen Verbesserung auch der Ost-West-Verbindungen gewährleisten. Diese Tatsachen werden im Erläuterungsbericht falsch oder gar nicht dargestellt.

Das Gesamtkonzept (wovon die A 39 nur ein Teil war und ist) zur angeblichen Erschließung der norddeutschen Raums (A 14, A 39, B 190n) und zur Verbesserung für weiträumige Verkehr ist nach der Herabstufung der B 190n und dem Bau der A 14 nicht mehr tragfähig und fehlerhaft.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist deshalb, wegen zweifelhaft-optimistischer Annahmen über die Hamburger Hafen-Umschläge, wegen der neu zu bewertenden Effekte der Alpha-Schienen-Variante, wegen längst überholter Annahmen für Baukosten, für PKW- und LKW- Immissionen sowie wegen des Ausbaus von A 7, A 1 und B4 längst überholt, vermutlich längst unter 1,0 und deshalb neu zu berechnen. Die A 39 ist mitnichten ein Lückenschluss, sondern ein Neubau, weil die in A 39 umbenannte A 250 (Maschen-Lüneburg) dem Anschluss Lüneburgs an Hamburg diene und nicht den für die A 39 propagierten Zwecken.

Der Planungsauftrag für die A 39 wird nicht eingehalten, weil im Bereich der Umgehung Lüneburg von den überregionalen Zwecken der A 39 eklatant abgewichen wird und lediglich eine Stadtautobahn geplant wird, die zudem auch die Zeile einer Stadtautobahn

nicht erfüllen wird und zu Staus und Unfällen führen wird. Die Kurvenradien sind zu eng, es gibt keine Regelquerschnitt und kein wirklich tragfähiges Umleitungs- und Unfallkonzept.

Dies alles ist die Folge davon, dass beim Raumordnungsverfahren und der Linienbestimmung diese Faktoren nicht berücksichtigt wurden und zudem bei der Bewertung der Alternativen willkürlich-unsachlich entschieden wurde. Eine Null-Variante bzw. der Ausbau der B 4 als Alternative wurde nie ernsthaft untersucht.

Die naturschutzfachlichen Gutachten und Kartierungen sind veraltet. Die Annahmen und geplanten Regelungen zu Lärm- und Immissionsschutz der Anwohner nicht unzutreffend.

Der geplante Endpunkt von Abschnitt 2 setzt einen Zwangspunkt für den Verlauf des Abschnitts 3. Deshalb ist es fehlerhaft, dass die Orte an Abschnitt 3 nicht angemessen beteiligt wurden. Hinzu kommt, dass die Festlegungen des Dialogforums Schiene Nord und entsprechende Vorgaben für die Planung der Alpha-Variante offen lassen, ob und wo es welche Schienen-Umfahrungen von Orten wie Deutsch-Evern, Jelmstorf oder Bad Bevensen geben könnte. Dies könnte mit dem geplanten und durch Zwangspunkte vorgegebenen Verlauf der A 39 im 2. Abschnitt kollidieren. Dies ist bisher überhaupt nicht berücksichtigt worden.

Angesichts zahlreicher ungelöster bzw. unlösbarer Naturschutz-Konflikte im gesamten vorgesehenen Verlauf der A 39 (in den weiteren Abschnitten, z.B. FFH-Gebiets-Durchschneidungen, Verinselung von Ortolan-Vorkommen etc.) kann mitnichten davon ausgegangen werden, dass für alle Abschnitte eine Planfeststellung oder ein Bau realisierbar wären. Deshalb kann kein einzelner Abschnitt planfestgestellt und gebaut werden, solange nicht alle Abschnitte planfestgestellt und rechtlich baureif sind. Die absehbare Gefahr einer Autobahn-Sackgasse sollte dies verhindern, ebenso die Rechtslage. Auch der Hinweis, einzelne Abschnitte hätten eine eigene verkehrliche Bedeutung, ist nicht zutreffend – auch nicht für den Abschnitt 1.

In den Planungsunterlagen wird dennoch fälschlicherweise behauptet, jeder der sieben Planungsabschnitts besäße eine eigenständige Verkehrsfunktion. Daraus wird eine Berechtigung abgeleitet, den Abschnitt 1 ohne die folgenden Abschnitte bauen zu dürfen. Diese Argumentation ist fehlerhaft, denn die für den Planfall prognostizierten Verkehrszahlen können nicht eintreten, wenn die übrigen Abschnitte nicht gebaut werden. Man hätte auf dem Abschnitt 1 allenfalls die für den Bezugsfall prognostizierten Verkehrszahlen. Diese rechtfertigen jedoch nicht die Planungen in dem vorliegenden Umfang.

Die A 39 hat keinen regionalen Nutzen, sondern schadet der Region, ihrer Landwirtschaft und ihrer Wirtschaft. Man wäre eventuell über eine A 39 15 Minuten früher in Maschen, von wo aus die Staus – wegen der zusätzlichen Verkehre und einem fehlenden Ausbau der Straßen und Parkplätze in und um Hamburg – die Ankunft voraussichtlich um mindestens 45 Minuten zusätzlich verzögern würden. Aus den angeführten Gründen beantragen wir, die Planfeststellung nicht zu beschließen. Im Übrigen schließen wir uns allen übrigen im Planfeststellungsverfahren des Abschnitts 1 der A39 eingegangenen Einwendungen an und gestatten jedem, sich unseren Einwendungen anzuschließen. Bitte bestätigen Sie uns den Eingang dieses Schreibens und teilen Sie uns das Ergebnis sowie die Begründung Ihrer Entscheidung über unsere Einwendung mit.

Kompensation

Einige öffentliche Flächen, die angeführt werden, sind teilweise ungeeignet für die Kompensation. Der TÜP ist z.B. bereits aus naturschutzfachlicher Sicht hochwertig,

es besteht kein/kaum nur sehr begrenzt Aufwertungspotential. Weitere Flächen
Wie bereits oben angesprochen sind bei fast allen faunistischen Gutachten die
Datenbasen stark defizitär. Daher sind Entscheidungen und Anmerkungen zu den
geplanten Kompensationsmaßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt wenig sinnvoll.
Generell wieder jedoch eingewendet, dass zu wenige Grünbrücken über ESK und
A39 (Parallellage) geplant sind, die Lage der Grünbrücken fehlerhaft ist und nicht
den aktuellen Wechselwegen entspricht, die Art und Weise der
Kompensationsmaßnahmen bzw. beim Pirol (ein Auwald in seiner Funktion wird erst
in ca. 300 Jahre entstehen) und bei Amphibien- und Libellengewässern nicht
ausreicht. Der Nachweis von Leitlinien für z.B. Fledermausarten muss erst erbracht
werden. Die Relevanzprüfung bei der Artauswahl umfasst nicht alle im UG zu
berücksichtigende geschützte Arten.

Literatur

- Arens P, Bugter R, van't Westende W, Zollinger R, Stronks J, Vos CC, Smulders
MJM (2006): Microsatellite variation and population structure of a recovering Tree
frog (*Hyla arborea* L.) metapopulation. *Conservation Genetics* 7: 825–834.
- Garleff, K. (1968): Geomorphologische Untersuchungen an geschlossenen
Hohlformen des Niedersächsischen Tieflandes. *Göttinger Geographische
Abhandlungen*, H. 44.
- Grützmann, J. (in Vorbereitung): Erdfälle im Landkreis Uelzen
- Grützmann, J. & Grützmann, T. (in Vorbereitung): Woher kamen die Altenmedinger
Unken?
- Grützmann, T. (1975): Vorkommen, Ökologie und Phänologie der Lurche einer
Wiesenniederung bei Uelzen, Nordostniedersachsen. - *Beitr. Naturk. Niedersachs.* 28: 44-
50.
- Hahn, W & Hoppe, R (2016): „Stellungnahme zum BVWP-Entwurf 2030 zu den
Hauptprojekten A 20 AD A28/A20 (Westerstede) -Hohenfelde (A 23) mit A 26 mit 11
Teilprojekten und A 39 AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188) mit 7
Teilprojekten“. Marburg
- Haubrock PJ, Altrichter J (2016): Northern crested newt (*Triturus cristatus*) migration
in a nature reserve: multiple incidents of breeding season displacements exceeding
1km. *The Herpetological Bulletin* 138: 31-33.
- Meyer S, Grosse WR (2007): Populationsgröße, Altersstruktur und genetische
Diversität einer Metapopulation des Kammmolches (*Triturus cristatus*) in der
Kulturlandschaft Sachsen-Anhalts. *Zeitschrift für Feldherpetologie* 14: 9-24.
- Troianowski M, Mondy N, Dumet A, Arcanjo C, Lengagne T (2017): Effects of
traffic noise on tree frog stress levels, immunity, and color signaling. *Conservation
Biology* 31, (5): 1132–1140.

Abschließend bitten wir um Mitteilung über die abschließende Entscheidung über
die Inhalte dieser Einwendung, innerhalb der vorgesehenen Fristen.

Mit der Bitte um eine Bestätigung des Eingangs
und mit freundlichen Grüßen