

1 Gesamtprojekt

A 39 AS Lüneburg-N (B 216) - AS Weyhausen (B 188)

1.1 Übersicht

Abb. 1: Lage der Maßnahme

1.2 Grunddaten

| | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Projektnummer | A39-G10-NI |
| Bundesland | Niedersachsen |
| Straße | A 39 |
| Verbindungsfunktionsstufe 0/1 | Ja |
| Anzahl der Teilprojekte | 7 |
| Länge | 106,3 km |
| Bautyp(en), Bauziel(e) | 4-streifiger Neubau |
| Planungsstände ¹⁾ | ohne Planungsbeginn seit 30.09.2013 |
| Künftige mittlere Verkehrsbelastung | |
| im Bezugsfall 2030 | 0 Kfz/24h |
| im Planfall 2030 | 22.000 Kfz/24h |

1) Die Planungsstände beziehen sich auf den Zeitpunkt der Anmeldung.

| | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| Dringlichkeitseinstufung | Vordringlicher Bedarf (VB) |
|---------------------------------|-----------------------------------|

| Kostenbestandteile | [Mio. €] | Kosten Dritter | [Mio. €] |
|---|----------|-------------------|----------|
| Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) | 1.083,1 | - | - |
| Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) | 1.051,6 | davon | |
| | | Länder | 0,0 |
| | | Kommunen | 0,0 |
| | | Deutsche Bahn | 0,0 |
| | | Sonstige | 0,0 |
| | | Summe Dritter | 0,0 |
| Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) | 31,5 | - | - |
| Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014) | 1.051,6 | - | - |
| Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ²⁾) | 995,5 | - | - |

2) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

| Bewertungsergebnisse | Projektbewertung |
|--|--------------------------|
| Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A) | 2,1 |
| Umweltbetroffenheit (Modul B) | hoch |
| Raumordnerische Bedeutung (Modul C) | hoch |
| Städtebauliche Bedeutung (Modul D) | nicht bewertungsrelevant |

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB), weil:

das Vorhaben wegen der Hinterlandanbindung der Seehäfen und hoher raumordnerische Wirkungen bedeutsam ist.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der großräumigen Netzfunktion wurde im Rahmen der Alternativenbetrachtung dem Neubau einer Bundesautobahn (A 39) gegenüber dem Neubau einer Bundesstraße (B 4) der Vorzug gegeben.

Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes

Die A 39 ist mit dem 5. FStrAbÄnaG vom 04.10.2004 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Mit dem Neubau der A 39 werden die Standortqualitäten der bisher benachteiligten Regionen des Uelzener Beckens, der Randbereiche der Lüneburger Heide, des Wendlandes und der Altmark erheblich verbessert. Die A 39 schafft eine optimale Verbindung zwischen den Räumen Wolfsburg/ Gifhorn/Braunschweig und Lüneburg/Hamburg. Sie schafft im großräumigen Maßstab eine zusätzliche Verbindung der Wirtschaftsräume in Süd- und Ost-Deutschland mit der Nordsee, sowie nach Skandinavien. Wesentliches verkehrliches Ziel ist es dabei, die Sicherheit und Leichtigkeit des Fernstraßenverkehrs zu verbessern. Daneben werden Verkehre im nachgeordneten Netz zwischen Lüneburg und Wolfsburg auf die Autobahn verlagert, womit infolge der deutlich geringeren Unfallraten von Autobahnen gegenüber 2- oder 3-streifigen Landstraßen eine erhebliche Steigerung der Verkehrssicherheit für den fahrenden Verkehr erreicht wird. Gleichzeitig steigt die Verkehrssicherheit in den entlasteten Ortslagen.

1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

LPL_2_1_A39-G10-NI_Übersichtskarte_02.pdf (2.6MB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Niedersachsen

LPL_1_1_A39-G10-NI_Übersichtskarte_01.pdf (2.8MB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Niedersachsen

Betroffene Kreise

| | |
|-------------------------------------|--|
| Länderübergreifendes Projekt | nein |
| Betroffene Bundesländer | Niedersachsen |
| Betroffene Kreise/kreisfreie Städte | Gifhorn, Landkreis; Lüneburg, Landkreis; Uelzen, Landkreis |
| Betroffene Wahlkreise (des Bundes) | Lüchow-Dannenberg - Lüneburg (37); Celle - Uelzen (44); Gifhorn - Peine (45) |

1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

In einer konzeptionellen Verkehrsuntersuchung wurden verschiedene Verläufe der A 39 und A 14 betrachtet (Verkehrsuntersuchung Nordost - VUNO). Nach der grundsätzlichen Festlegung der Verläufe von A 39, A 14 und B 190n wurde in Niedersachsen für die A 39 Lüneburg-Wolfsburg (und 190n) ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. In dem ROV wurden für die A 39 verschiedenen Varianten untersucht. Das ROV diente als Grundlage für das nachfolgende Linienbestimmungsverfahren nach § 16 (1) FStrG. Das BMVBS hat die Linie am 31.10.2008 bestimmt.

1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Die Quelle für die nachfolgenden Karten ist das Geodatenzentrum des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG).

Abb. 2: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Bezugsfall 2030

Abb. 3: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Bezugsfall 2030

Abb. 4: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Planfall 2030

Abb. 5: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Planfall 2030

Abb. 6: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

Abb. 7: Querschnittsbezogene Lkw-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

| Kenngröße | Wirkungen | | |
|---|--|----------|---------------|
| Verkehrsbelastungen auf dem Projekt | | | |
| mittlere Kfz-Belastungen | | | |
| im Bezugsfall | 0 Kfz/Tag | | |
| im Planfall | 22.000 Kfz/Tag | | |
| mittlerer Lkw-Anteil | | | |
| im Bezugsfall | 0 % | | |
| im Planfall | 21 % | | |
| Verkehrswirkungen im Planfall | | | |
| Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (PV) | 115,42 Mio. Pkw-km/a (88 % Fahrzweck Privat, 12 % Fahrzweck Geschäft) | | |
| davon aus induziertem Verkehr | 97,88 Mio. Pkw-km/a | | |
| nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr | 23,55 Mio. Pkw-km/a | | |
| Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im PV | -3,85 Mio. Pkw-h/a (88 % Fahrzweck Privat, 12 % Fahrzweck Geschäft) | | |
| davon aus induziertem Verkehr | 0,99 Mio. Pkw-h/a | | |
| nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr | 0,32 Mio. Pkw-h/a | | |
| Veränderung der Reisezeit im PV | -5,56 Mio. Personen-h/a (91 % Fahrzweck Privat, 9 % Fahrzweck Geschäft) | | |
| davon aus induziertem Verkehr | 1,35 Mio. Personen-h/a | | |
| nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr | 0,48 Mio. Personen-h/a | | |
| Veränderung der Betriebsleistung Güterverkehr (GV) | 14,00 Mio. Lkw-km/a | | |
| Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im GV | -1,02 Mio. Lkw-h/a | | |
| Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten < 50 km | -0,27 Mio. Lkw-h/a | | |
| Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten ≥ 50 km | -0,75 Mio. Lkw-h/a | | |
| Veränderung der Kraftstoffverbräuche (PV+GV) | | | |
| Benzin | 9,53 Mio. l/a | | |
| Diesel | 7,59 Mio. l/a | | |
| Gas | 3,54 Mio. l/a | | |
| Elektro | 2,40 Mio. kWh/a | | |
| Veränderung der Abgasemissionen (PV+GV) | Pkw | Lkw | Kfz |
| Stickoxid-Emissionen (NO _x) | 61,22 | -9,66 | 51,56 t/a |
| Kohlenmonoxid-Emissionen (CO) | 650,56 | -22,26 | 628,30 t/a |
| Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂) | 48.822,99 | 3.950,56 | 52.773,55 t/a |
| Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC) | 7,32 | -0,83 | 6,50 t/a |
| Feinstaub-Emissionen (PM) | 1,69 | -0,07 | 1,62 t/a |
| Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂) | 0,58 | 0,02 | 0,60 t/a |
| Veränderung der Zuverlässigkeit | | | |
| Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen | 153,12 Tsd. h/a | | |
| Veränderung der Trennwirkungen | -11,98 Tsd. Personen-h/a | | |

1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

| | | Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr] | Barwert der Nutzen [Mio. €] |
|--|------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr | NB | 3,594 | 72,090 |
| Fahrzeugvorhaltekosten | | 7,283 | 146,080 |
| Betriebsführungskosten (Personal) | | 32,037 | 642,616 |
| Betriebsführungskosten (Betrieb) | | -35,726 | -716,605 |
| Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege | NW | -3,087 | -61,922 |
| Veränderung der Verkehrssicherheit | NS | 28,529 | 572,245 |
| Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr | NRZ | 34,265 | 687,306 |
| davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min | | 5,212 | 104,539 |
| Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr | NTZ | 4,038 | 81,004 |
| Veränderung der impliziten Nutzen | NI | 23,238 | 466,118 |
| Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur | NL | -3,249 | -65,169 |
| Veränderung der Geräuschbelastung | NG | 4,038 | 80,997 |
| Innerorts | NGi | 1,904 | 38,200 |
| Ausserorts | NGa | 2,134 | 42,797 |
| Veränderung der Abgasbelastungen | NA | -8,644 | -173,388 |
| Stickoxid-Emissionen (NO _x) | NA1 | -0,794 | -15,926 |
| Kohlenmonoxid-Emissionen (CO) | NA2 | -0,039 | -0,781 |
| Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂) | NA3 | -7,652 | -153,490 |
| Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC) | NA4 | -0,011 | -0,222 |
| Feinstaub-Emissionen (PM) | NA5 | -0,140 | -2,810 |
| Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂) | NA6 | -0,008 | -0,158 |
| Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen | NT | 0,077 | 1,538 |
| Veränderung der Zuverlässigkeit | NZ | 3,390 | 68,006 |
| Gesamtnutzen | | 86,190 | 1.728,829 |

Kosten

| Bewertungsrelevante Kosten | Kosten [Mio. €] | Barwert der Kosten [Mio. €] |
|--|--------------------|--------------------------------|
| Planungskosten | 131,60 | - |
| Aus- und Neubaukosten | 863,91 | - |
| Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten | 995,52 | 842,019 |

Nutzen-Kosten-Verhältnis

| | |
|---|----------------|
| Barwert des Nutzens | 1.728,8 Mio. € |
| Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten | 842,0 Mio. € |
| Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) | 2,1 |

| | |
|--|------------|
| Grundlagen der Barwertermittlung | |
| Dauer der noch ausstehenden Planungen | 138 Monate |
| Dauer der Bauphase | 48 Monate |
| Dauer der Betriebsphase (mittlere über alle Anlagenteile gewichtete Nutzungsdauer) | 35 Jahre |

1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Ergebnisübersicht

| | |
|---|----------|
| Umweltbeitrag Teil 1: Nutzensumme Umwelt [Mio. Euro Barwert] | -157,560 |
| Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt" | hoch |
| <p>Das von N nach S verlaufende Neubau- und z.T. auch Ausbauprojekt zwischen den Räumen Braunschweig/Wolfsburg/Lüneburg und Hamburg quert zunächst Stadtbereiche von Lüneburg. Im weiteren Verlauf wird die Trasse wiederholt in enger Bündelung mit dem Elbe-Seitenkanal durch Waldflächen sowie Acker-, Grünland- und Heideflächen geführt und es werden mehrere kleine Fließgewässer überquert. Erhebliche Beeinträchtigungen sind für 2 FFH-Gebiete wahrscheinlich, für ein SPA-Gebiet sind erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen. Ein Kernraum (BfN) Feuchtlebensräume wird direkt in Anspruch genommen, mehrere liegen im Bereich der Wirkzone. Drei Lebensraumachsen (Wald, GS) werden mittels Brückenbauwerk und Grünbrücken überspannt. Weitere Beeinträchtigungen resultieren aus der Durchfahrung von Großsäugerfunktionsräumen (BfN). Im Bereich der Ausbauprojekte sind keine Wiedervernetzungsabschnitte betroffen. Hohe Beeinträchtigungen erfolgen durch die Zerschneidung und den Verlust eines UZVR im Bereich von Heideflächen. In T2 und T7 werden 2 LSG direkt in Anspruch genommen. Insgesamt besteht eine hohe Umweltbetroffenheit.</p> | |

Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen

Umweltbeitrag Teil 1

(monetarisierter Umweltkriterien, übernommen aus der Nutzen-Kosten-Analyse)

| Nr. | Kriterium | Beschreibung | | Bewertung | |
|-------------------|---|--------------------------------------|------------|-------------------------|---------------------|
| | | Differenz Planfall- Bezugsfall | | Nutzen [Mio. €/a] | Barwert [Mio. €] |
| 1.1 ³⁾ | Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner (innerörtlicher Anteil) | - | - | 1,904 | 38,200 |
| | Neubelastung oder stärker betroffen | 3.262 | Einw. | - | - |
| | Entlastung | 13.546 | Einw. | - | - |
| 1.2 | Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand) | 0,0 | Tsd. qm | 2,134 | 42,797 |
| 1.3 | Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂) (bestehend aus CO ₂ aus Betrieb und CO ₂ -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen) | 75.180,169 | t/a | -10,901 | -218,659 |
| 1.4 | Luftschadstoff-Emissionen | | | | |
| | Stickoxid-Emissionen (NO _x) | 51,557 | t/a | -0,794 | -15,926 |
| | Kohlenmonoxid-Emissionen (CO) | 628,302 | t/a | -0,039 | -0,781 |
| | Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC) | 6,497 | t/a | -0,011 | -0,222 |
| | Feinstaub-Emissionen | 1,624 | t/a | -0,140 | -2,810 |
| | Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂) | 0,597 | t/a | -0,008 | -0,158 |
| | Nutzensumme Umwelt | | | | -157,560 |

3) Die konkrete Ermittlung der Lärmbetroffenheit und des notwendigen Lärmschutzes im Bereich des Projektes erfolgt in nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Umweltbeitrag Teil 2

(nicht-monetarisierte Kriterien)

| Nr. | Kriterium | Beschreibung | | | | Bewertung |
|-----|--|--------------|----------------|-------------------------------|-------|--------------|
| | | absolut | | Betroffenheit pro Strecken km | | je Kriterium |
| 2.1 | Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung | 4,7 | ha | 0,04 | ha/km | mittel |
| 2.2 | Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten | | | | | hoch |
| | Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen | 1 | Anzahl Gebiete | - | - | - |
| | Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich | 2 | Anzahl Gebiete | - | - | - |
| 2.3 | Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250) | 5,7 | ha | 0,05 | ha/km | hoch |
| 2.4 | Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke) | | | | | hoch |
| | 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) | 1,7 | km | 0,01 | km/km | - |
| | 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500) | 57,5 | km | 0,49 | km/km | - |
| | 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren | 0 | Anzahl | - | - | |
| | 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken | 0 | Anzahl | - | - | - |
| 2.5 | Flächeninanspruchnahme | 545,9 | ha | - | - | - |
| 2.6 | Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten | 0,0 | km | 0,00 | km/km | gering |
| 2.7 | Durchfahrung von Wasserschutzgebieten | 0,0 | km | 0,00 | km/km | gering |
| 2.8 | Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR) | 5.603,0 | ha | - | - | hoch |
| 2.9 | Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes | 43,9 | ha | 0,38 | ha/km | hoch |

Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte

| | | |
|---|--|----------|
| 1 | Trassenführung verursacht nur indirekte Betroffenheiten | - |
| 2 | Querungshilfen eingeplant | X |
| 3 | Bündelungsmöglichkeit mit bestehenden Vorbelastungen | - |
| 4 | Sonstiges: | - |
| | | - |
| | Die zusätzlichen Sachverhalte führen | |
| | zur Heraufstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht kritischer eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt | - |
| | zu keiner Veränderung des Ergebnisses | X |
| | zur Herabstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht weniger kritisch eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt | - |

Eine Kartendarstellung für ein Hauptprojekt, welches Teilprojekte enthält, ist nicht vorgesehen. Es wird auf die Kartendarstellungen der Teilprojekte verwiesen.

1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Gesamtergebnis

Das Projekt erzielt insgesamt 13,15 Punkte und weist damit auch im Vergleich mit anderen Projekten eine hohe Raumwirksamkeit auf.

Begründung

- Das Projekt verbessert die Verbindung zwischen den Oberzentren Schwerin und Wolfsburg im Straßenpersonenverkehr
- Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Haldensleben in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr
- Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Lüchow in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr
- Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Lwigslust in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr
- Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Salzwedel in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr
- Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Uelzen in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr
- Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Wittingen in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr

Beurteilungsgrundlagen

| Einstufung | Punkte |
|--------------------------|---------------|
| geringe Raumwirksamkeit | < 5 |
| mittlere Raumwirksamkeit | >= 5 bis < 10 |
| hohe Raumwirksamkeit | >= 10 |

Projektbewertungsergebnisse aus

A) An- und Verbindungsqualitäten im Straßenpersonenverkehr

1. Die Relation der großräumigen Verbindungsfunktion zwischen den Oberzentren Schwerin und Wolfsburg weist bisher ein geringes Defizit auf, da die Bewertung nach RIN nur eine ausreichende Verbindungsqualität ergab. Gleichzeitig verbindet diese Relation zwei Oberzentren die beide hinsichtlich ihres räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering bzw. sehr gering eingestuft wurden. Daher ist diese Relation in ihrer Raumrelevanz mit 1,15 Punkten bewertet worden. Da das Projekt A39-G10-NI in Zusammenarbeit mit den Projekten A14-G20-ST-BB und B248/B216-G10-NI die bestehenden Defizite signifikant reduziert (Verkürzung der Fahrzeit um 20 Minuten, Erhöhung der Luftliniengeschwindigkeit um 22 km/h) und damit zu einer Verbesserung der Verbindungsqualität beiträgt, erhält dieses Projekt hierfür 1,15 Wertungspunkte der Raumrelevanz.

B) Räumliche Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten

1. Der Mittelbereich Haldensleben weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein geringes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als sehr gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 1,0 Punkten bewertet. Da das Projekt A39-G10-NI die bestehenden Defizite messbar reduziert, **erhält dieses Projekt hierfür 1,0 Wertungspunkte der Raumrelevanz.**
2. Der Mittelbereich Lüchow weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein hohes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als sehr gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 3,0 Punkten bewertet. Da das Projekt A39-G10-NI die bestehenden Defizite messbar reduziert, **erhält dieses Projekt hierfür 3,0 Wertungspunkte der Raumrelevanz.**

3. Der Mittelbereich Ludwigslust weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein geringes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als sehr gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 1,0 Punkten bewertet. Da das Projekt A39-G10-NI die bestehenden Defizite messbar reduziert, **erhält dieses Projekt hierfür 1,0 Wertungspunkte der Raumrelevanz.**
4. Der Mittelbereich Salzwedel weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein hohes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als sehr gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 3,0 Punkten bewertet. Da das Projekt A39-G10-NI die bestehenden Defizite messbar reduziert, **erhält dieses Projekt hierfür 3,0 Wertungspunkte der Raumrelevanz.**
5. Der Mittelbereich Uelzen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein mittleres Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als sehr gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 2,0 Punkten bewertet. Da das Projekt A39-G10-NI die bestehenden Defizite messbar reduziert, **erhält dieses Projekt hierfür 2,0 Wertungspunkte der Raumrelevanz.**
6. Der Mittelbereich Wittingen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein mittleres Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als sehr gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 2,0 Punkten bewertet. Da das Projekt A39-G10-NI die bestehenden Defizite messbar reduziert, **erhält dieses Projekt hierfür 2,0 Wertungspunkte der Raumrelevanz.**

Zusammenfassung der Projektwirkungen

Die in den einzelnen Bewertungsschritten festgestellten signifikanten positiven Projektwirkungen und die damit erzielten Wertungspunkte der Raumrelevanz werden kumuliert

- für alle Relationen mit An- und Verbindungsdefiziten im Straßenpersonenverkehr
- in allen Räumen mit räumlichen Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten

und ergeben eine Gesamtbewertung des Projektes von 13,15 Punkten. Dies entspricht einer hohen Raumwirksamkeit.

1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Nicht bewertungsrelevant.

1.11 Ergänzende Betrachtungen

Nicht bewertungsrelevant.