

**Planfeststellungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz  
für den Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg, 6. Abschnitt von  
westlich Wittingen bis nördlich Ehra-Lessien**

Die Autobahn GmbH  
des Bundes

**Außenstelle Wolfenbüttel**

**Inhaltliche Zusammenfassung von Sachthemen aus der Online-  
Konsultation nach dem PlanSiG in der Zeit vom 19.10.2020 bis zum  
09.11.2020**

Friedrich-Seele-Str. 3 A  
38122 Braunschweig

FU-NOW-AS-WF-Poststelle  
@autobahn.de  
www.autobahn.de

**Hinweis:**

Nach Auswertung der Stellungnahmen zur Online – Konsultation konnten keine grundlegend neuen Argumente festgestellt werden. Aufgrund dessen hat sich der Vorhabenträger entschlossen die vorgetragenen Stellungnahmen in Sachthemen zu gliedern und die bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren verfassten Argumente des Vorhabensträgers im Folgendem aufzuführen.

Aktualisierungen zu den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen sind in der nachfolgenden Text fett hervorgehoben.

**Inhaltsverzeichnis**

- 1) Anschlussstellen
- 2) Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen
- 3) Klimaschutz
- 4) Naturschutz
- 5) Bodenschutz
- 6) Entwässerung
- 7) Beregnungsstruktur
- 8) Schallimmissionen
- 9) Luftimmissionen
- 10) Jagd
- 11) Verkehrseinschränkungen und -führung

**1) Anschlussstellen**

Die linienbestimmte A 39 sieht für den Bereich Wittingen eine Anschlussstelle an der B 244 vor. Unter Berücksichtigung einer, ehemals im weiteren Bedarf vorgesehenen, südlichen Umfahrung von Hankensbüttel und Wittingen ergeben sich durch die vorhandene Konzentration mehrerer überregionaler Straßenverbindungen auf der B 244 keine positiven verkehrlichen Auswirkungen für die Stadt Wittingen.

Deshalb wurde von der Stadt Wittingen und der Straßenbauverwaltung jeweils eine ergänzende Verkehrsuntersuchung zur Anordnung der Anschlussstellen beauftragt.

Beide Untersuchungen beziehen sich auf Verkehrserhebungen für den Prognosehorizont 2030 und sind somit vergleichbar. Die für das Konzept der Stadt durchgeführte kleinräumigere Netzbetrachtung mit der Ableitung von Verkehrsbeziehungen durch zusätzliche Verkehrsbefragungen führen im Ergebnis zu keinen wesentlichen Abweichungen vom großräumigen Untersuchungsergebnis.

Zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung durch den Neubau der A 39 für den Bereich Wittingen wurden im Rahmen der Voruntersuchung Varianten mit Anordnung einer oder mehrerer Anschlussstellen untersucht und bewertet. Im Ergebnis wurden die verkehrlichen Wirkungen sowie erforderliche Änderungen im vorhandenen Straßen- und Wegenetz betrachtet. Die Untersuchungen ergeben, dass sich mit Anordnung einer zusätzlichen Anschlussstelle an der L 286 eine deutliche Entlastung des Stadtverkehrs Wittingen und eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ergeben.

Unter dem Aspekt der geplanten Ortsumgehung (OU) Wittingen ist die Variante mit der AS an der L 286 am einfachsten zu einer OU zu ergänzen.

Die Stadt Wittingen tritt für den, teilweise auch vorgezogenen, Bau einer südlichen OU ein. Dabei wird die Verlegung der Anschlussstelle in Verbindung mit einer Umfahrung im Süden, auch im Zusammenhang mit einer perspektivischen Umgehung Hankensbüttel, von der Stadt favorisiert. Der Vorhabenträger lehnt die Berücksichtigung dieser Südumfahrung ab, da diese zurzeit nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) enthalten ist und somit eine Umsetzung nicht absehbar ist.

## **2) Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen**

### Fehlende Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen

Der Vorhabenträger hat zunächst die Verpflichtung, dass sämtliche vorhandenen Flurstücke nach dem Bau der A 39 erschlossen sind. Durch die in den Planunterlagen (Unterlage 5) dargestellten vorhandenen und geplanten Wirtschaftswege und Forstwege wird dies gewährleistet. Dies gilt auch für Flurstücke, die durch die A 39 Trasse angeschnitten werden.

### Planungsgrundsätze für neu zu erstellende Wirtschaftswege

Gemäß ihrer Funktion im ländlichen Wegenetz werden die neu zu erstellenden Wirtschaftswege nach RLW 2016 unterschiedlich eingestuft und haben daher zum Teil unterschiedliche Gesamtbreiten. Beim hier in Rede stehenden Planfeststellungsabschnitt wurden die Wege in Wirtschaftswege mit einer Fahrbahnbreite von 3,00 m und Hauptwirtschaftsweg mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m eingeteilt und schaffen die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Einsatz der neuen Landtechnik. Die Breiten erlauben bei einer Kronenbreite von 4,5 m bzw. 5,50 m ein Begegnen und Überholen, gegebenenfalls mit verminderter Geschwindigkeit, da die Bankettbereiche standfest ausgebaut werden. Darüber hinaus werden – je nach Erfordernis – zusätzliche Ausweichstellen vorgesehen, so dass auch der Begegnungsfall von landwirtschaftlichen

Fahrzeugen mit „überbreiten“ Abmessungen gesichert ist. In den Kurvenbereichen erfolgen entsprechende Randverbreiterungen.

Damit sind die Anforderungen der gültigen Richtlinien bzw. Vorschriften erfüllt, so dass den Belangen der Landwirtschaft umfassend Rechnung getragen wird.

#### Durchführung von Unternehmensflurbereinigungsverfahren

Um die Schäden durch Inanspruchnahme von privaten Flächen in möglichst geringem Umfang zu halten und wertgleich auszugleichen, ist ein Flurbereinigungsverfahren eingeleitet. Die Regelungen einer Unternehmensflurbereinigung sind nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

### **3) Klimaschutz**

Die Klimaschutzziele der Bundesregierung im „Klimaschutzplan 2050“ verfolgen das Ziel, die nationalen Treibhausgasemissionen entsprechend der völkerrechtlichen Verpflichtungen aus dem „Paris Agreement“ bis zum Jahr 2050 das bestehende Treibhausgasemissionsniveau massiv (bis zu 95 %) zu senken. Allerdings stellt der „Klimaschutzplan 2050“ rechtlich einen Kabinettsbeschluss der Bundesregierung dar (vgl. Klimaschutzplan 2050, S. 6, abrufbar im Internet unter <https://www.bmu.de/>). Ein Kabinettsbeschluss vermag jedoch allein die Mitglieder der Bundesregierung – in gewissem Grade – rechtlich zu binden (§ 28 Abs. 2 der Geschäftsordnung der Bundesregierung). Als sogenanntes organschaftliches Innenrecht kommt dem Klimaschutzplan und seinen Inhalten jedoch keinerlei Außenwirkung zu. Der „Klimaschutzplan 2050“ der Bundesregierung vermag daher nicht als Rechtmäßigkeitsvoraussetzung der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung zu fungieren. Eine Fehlerhaftigkeit der Planunterlagen besteht insoweit nicht.

### **4) Naturschutz**

#### Fehlende Angaben in den Unterlagen zu den Begehungsterminen und -umfängen bei der Brutvogelkartierung

Die fehlenden Angaben zu den Begehungsterminen und -umfängen können nachgereicht werden. **Zudem werden die Angaben in den Unterlagen ergänzt.**

#### Übersehendes Ziegenmelker-Vorkommen bei den Kartierungen 2016/2017

Im Rahmen der avifaunistischen Kartierungen im Jahren 2016 konnten Ziegenmelker-Vorkommen nachgewiesen werden (siehe Seite 55, Unterlage 19.3). Es handelt sich dabei um insgesamt 4 Brutpaare, welche auf dem Truppenübungsplatz Ehra-Lessien nachgewiesen wurden (Teilgebiet 6b). Die Anmerkung, dass das Vorkommen übersehen wurde, ist demnach zurück zu weisen.

#### Artenschutzthematik/Kartierungsdefizite

**Der Vorhabenträger wird im Jahr 2022 neue faunistische Kartierungen durchführen lassen.** Die Grundlage für diese Untersuchungen bildet das Gutachten der „Leistungsbeschreibung für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag“ (Albrecht et al., 2014). Es wird in diesem Jahr eine faunistische Planungsraumanalyse gemäß dem zitierten Gutachten erstellt, welches die planungsrelevanten

Tierarten und -artengruppen im Untersuchungsraum definiert und darauf aufbauend den Untersuchungsraum, die Untersuchungsmethoden sowie die Methodendetails festlegt. Anschließend werden die planungsrelevanten Tierarten/-artengruppen im Gelände kartiert.

#### Beschädigung LRT 6510

Der FFH-Lebensraumtypen befinden sich auf den Flächen der Maßnahme 7.5 ACEF („Entwicklung von artenreichem Feuchtgrünland“, siehe Unterlage 9). Maßnahme 7.5 ACEF dient der Entwicklung einer artenreichen Wiesentallandschaft mit Feuchtgrünland. Der FFH-Lebensraumtyp wird in die Maßnahme integriert und weiter aufgewertet. Auch wenn sich in den zukünftig stärker vernässten Bereichen aus den Mähwiesen Sumpfdotterblumenwiesen entwickeln können, so werden auf weniger nassen Standorten Mähwiesen neu entstehen (z. B. im Bereich des derzeit vorhandenen Kiefernforstes). Entgegen der Aussagen der Einwender, stellen die geplanten Maßnahmen im Isebachtal keinen kompensationspflichtigen Eingriff dar, da diese zu einer umfassenden ökologischen Aufwertung des gesamten Maßnahmenkomplexes führen. Diese Einschätzung wird auch durch Rutschke et al. (2018) (Unterlage 21.13) bestätigt, wonach die Wiedervernässung bei gleichzeitiger Beibehaltung der Nutzung zu einer Aufwertung und Diversifizierung der Grünlandflächen führen wird.

#### Prüfung „unüberwindlichen umweltfachlichen Hindernissen“

Die Prüfung der „unüberwindlichen umweltfachlichen Hindernisse“ ist in der Unterlage 1.2 („Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens“) dargestellt. Aufgrund der für jeden Abschnitt der A 39 durchgeführten Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG sowie der Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist das Vorhaben im Hinblick auf den europäischen Artenschutz abschnittsübergreifend zulassungsfähig. Im Gegensatz zum europäischen Gebiets- und Artenschutz (siehe Kap. 6 und 7 der Unterlage 1.2) sind die weiteren Umweltbelange grundsätzlich der planerischen Abwägung zugänglich und können somit i.d.R. kein unüberwindbares Planungshindernis darstellen. Deren Betrachtung dient primär der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der gesamtplanerischen Entscheidung.

Die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes in Verbindung mit den Bundesimmissionsschutzverordnungen sind in allen Planungsabschnitten bewältigt. Weiterhin werden in allen Planungsabschnitten nach dem Bundesnaturschutzgesetz die unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen oder ersetzt.

#### Auswirkungen auf Mensch und Natur

Dem Vorhabenträger ist bewusst, dass mit dem geplanten Vorhaben Eingriffe in Raum, Natur sowie verschiedene Rechtsgüter verbunden sind. Diese sind jedoch auf das Vorhaben bezogen unvermeidlich.

Die Auswirkungen des geplanten 6. Abschnitts der A 39 auf Mensch und Natur (Flora, Fauna, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Landschaft, Klima/Luft) sind in den umweltfachlichen Unterlagen (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzbeitrag) unter Berücksichtigung des

aktuellen Stands der Wissenschaft umfassend ermittelt und bewertet worden. Die Folgen werden mittels geeigneter Kompensationsmaßnahmen bewältigt, maßgebliche negative Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden vollständig kompensiert.

Inwieweit sich durch das Vorhaben negative Aspekte für die individuelle Erholung ergeben, lässt sich nicht abschätzen. Aufgrund von unterschiedlichen Abständen der geplanten Trasse zu den verschiedenen Ortschaften und Erholungsgebieten bleiben dort z. B. betriebsbedingte Lärmauswirkungen innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte geringfügig, gleichwohl diese dennoch in individuell unterschiedlicher Weise als Störung der Erholung oder Belastung empfunden werden können. Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion werden durch trassennahe Maßnahmen (Maßnahmenkomplex 3) und Gestaltungsmaßnahmen (Komplex 4) abgemindert (siehe Unterlage 9.4). Darüber hinaus sind Ausgleichsmaßnahmen im Stüh (Maßnahmenkomplex 6) und im Isebachtal (Maßnahmenkomplex 7) geeignet die betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion zu kompensieren.

Negative Vorhabenauswirkungen auf das Schutzgut Luft/Klima sind beim Bau von Autobahnen grundsätzlich möglich. Der weiteren Belastung aus zusätzlich induziertem Verkehr kann zunächst die Entlastung durch die Verlagerung überörtlicher Verkehre aus den Ortsdurchfahrten heraus auf die BAB außerhalb der Ortschaften gegenübergestellt werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima/ Luft treten nicht ein.

#### Moos-, Flechten- und/oder Pilzarten

Potenzielle Vorkommen von Moos-, Flechten- und/oder Pilzarten, die gemäß BNatSchG besonders geschützt sind oder die in den Roten Listen geführt werden, sind insbesondere an die im Vorhabensbereich weit verbreiteten Waldökosysteme gebunden. Wie im Planfeststellungsantrag ausführlich dargelegt, wurde zur Kompensation der Verluste und Beeinträchtigungen dieser Biotoptypen ein umfassendes Maßnahmenkonzept erarbeitet. Im Zuge der geplanten Kompensationsmaßnahmen für Biotoptypen im Rahmen der Eingriffsregelung werden daher mögliche Verluste und Beeinträchtigungen gefährdeter und geschützter Moos-, Flechten- und/oder Pilzarten bereits in ausreichendem Maße kompensiert (vgl. NLStBV 2011, BMVBS 2011).

Potenzielle Vorkommen von Bartflechten werden im Zuge der neu anzufertigende Biotoptypenkartierung im Jahr 2022 mit überprüft. Hierbei wird ein besonderes Augenmerk auf die Lärchenforste der Biotop-Wertstufe 2 gelegt, da diese keiner Kompensation als Schutzgut Biotope erfahren. **Sollten Bartflechten vorgefunden und erheblich beeinträchtigt werden, wird der Vorhabensträger notwendige Maßnahmen zum Schutz des Vorkommens ergreifen.**

#### Wolf, Wildkatze, Luchs und andere Arten

Zum Wolf liegen Verbreitungshinweise unter anderem des NLWKN vor, auf die zurückgegriffen werden kann. Für den Wolf ist bekannt, dass seine Fortpflanzungsstätten in den unzugänglichen Bereichen des aufgegebenen Truppenübungsplatzes Ehra-Lessien liegen, da die Art äußerst scheu ist und die Nähe zum Menschen meidet. Im engeren Trassenbereich ist auf Grund der relativ starken anthropogenen Nutzung der zwischen Automobiltestgelände und ehemaligen Truppenübungsplatz gelegenen Bereiche nicht davon auszugehen, dass hier für den Wolf relevante Fortpflanzungs- oder Ruhestätten vorhanden sind. Wolf, Wildkatze, Luchs und andere Arten wurden artenschutzrechtlich

betrachtet (siehe U19.2 Artenschutzbeitrag) und durch die Anlage von Vernetzungsbauwerken inkl. Umfeldgestaltung der Grünbrücken ausreichend berücksichtigt.

Aufgrund der ähnlichen Verhaltensmuster bei großräumigen Wanderungen von Wolf und Wildkatze kann davon ausgegangen werden, dass potenziell das Gebiet auf dem Durchzug querende Individuen beider Arten von ausreichend groß dimensionierten, geeigneten Querungshilfen profitieren werden. Entsprechend wurden im Rahmen der Erarbeitung eines übergeordneten Vernetzungskonzeptes für den gesamten Verlauf der BAB 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg in Bereichen solcher überregionalen Wander- und Vernetzungskorridore geeignete Querungsbauwerke vorgesehen. Im Rahmen der faun. Planungsraumanalyse (siehe oben) werden die Tierarten zudem erneut berücksichtigt und ggf. kartiert. **Für die Wildkatze ist zudem ein Risikomanagement nach Abschluss der Bauarbeiten vorgesehen.**

Im Zuge des Neubaus der BAB A 39 kommt es in Bezug auf potenziell im Gebiet durchziehende Wölfe und/oder Wildkatzen unter Voraussetzung der Errichtung dieser Querungshilfen und des Risikomanagements nicht zum Eintritt der einschlägigen Verbotstatbestände nach § 44 (1) BNatSchG.

#### Zauneidechse

Im landschaftspflegerischen Begleitplan und im Artenschutzbeitrag wird ausführlich dokumentiert, dass Beeinträchtigungen seltener und bedrohter Tierarten sowie ihrer Lebensräume durch das Vorhaben mit Hilfe geeigneter Vermeidungsmaßnahmen soweit wie möglich vermieden werden (z. B.: Unterlage 9.4, Maßnahmen 1.4 VCEF „Bauzeitenregelung“ und 1.8 VCEF „Vergrämung und Umsetzung der Zauneidechsenpopulation“).

Darüber hinaus sind landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen, durch die unvermeidbare Verluste und Beeinträchtigungen vollständig kompensiert werden (hier vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für die Zauneidechse 3.11 ACEF „Aufwertung und Erweiterung bestehender Habitate der Zauneidechse“ und die Wachtel 7.5 ACEF „Entwicklung von artenreichem Feuchtgrünland“).

Den rechtlichen Vorgaben zur Vermeidung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen nach § 15 BNatSchG sowie zum Artenschutz nach §§ 44 und 45 BNatSchG wird daher vollumfänglich entsprochen.

#### Vernetzung und Querungshilfen

In der Linienbestimmung wurde festgelegt, dass neben dem verkehrlichen Gesamtkonzept zur Erschließung des norddeutschen Raumes ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln ist. Die Hinweise des Bundesumweltministeriums (BMU) zur Erhaltung der Durchlässigkeit der Landschaft für Flora und Fauna sind zu berücksichtigen. Daher wurde im Rahmen der Planung zur A 39 erstmalig in Deutschland ein abschnittsübergreifendes Vernetzungskonzept erstellt und in der Unterlage 19.4 den Planfeststellungsunterlagen beigefügt.

Im Vernetzungskonzept zur A 39 wurden die Arten mit aus wildbiologischer Sicht besonders hohen Ansprüchen als Zielarten definiert und in den Vordergrund gestellt. Die Zielarten der Säugetiere (ohne Fledermäuse) beschränken sich daher auf Wolf, Rothirsch, Luchs, Wildkatze, Fischotter und Dachs. Die häufigeren und daher für die Jagd maßgeblichen Arten, wie z.B. Rehwild, Schwarzwild

und Damwild fallen nicht unter diese Zielarten und werden bei keinem Vernetzungsbauwerk als Zielart angeführt.

Für alle übrigen Bauwerke, insbesondere für die „Talbrücken“ mit Stützweiten von über 100 bis ca. 350 Metern (6-02 und 6-07) und die größeren Unterführungen (6-04, 6-06) mit ca. 20 bis 35 Metern lichter Weite, aber auch für die sonstigen Über- und Unterführungen (6-03, 6-09 und 6-11) mit 12 bis 13 Metern ökologisch nutzbarer Breite, ist eine Mitnutzung durch größere Säugetiere erwünscht und ökologisch sinnvoll. Eine mögliche Beeinträchtigung durch jagdliche Maßnahmen, insbesondere durch Fallenjagd ist daher unbedingt zu vermeiden. Die Einhaltung der Hinweise zum Jagdverhalten dient daher, über das zwingende artenschutzrechtliche Erfordernis hinaus, der Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Bauwerke mit Vernetzungsfunktionen.

**Die Querungsbauwerke bleiben im Rahmen der regulären Jagdausübung begehbar (siehe auch U.21.16 „Hinweise zum Jagdverhalten im Bereich von Querungshilfen in Niedersachsen“).**

Bedeutende Funktionsbeziehungen der Tierarten werden durch die Anlage geeigneter Querungsbauwerke und angeschlossener Leiteinrichtungen sowie durch artgerechte Umfeldgestaltung aufrechterhalten (siehe Unterlage 9.4, Maßnahmenkomplexe 2 „naturschutzfachlich begründete/optimierte Bauwerke“ bzw. 3 „trassennahe Ausgleichsmaßnahmen“). Ein „Abschneiden“ von Teilpopulationen wird somit vermieden.

#### Kompensationsmaßnahmen

Insgesamt werden auf 302,3 ha geeignete Kompensationsmaßnahmen umgesetzt.

Trassennah erfolgt dabei der Maßnahmenkomplex 3 mit 44,2 ha. Im Bereich des Abschnitts 6 der geplanten A 39 befindet sich außerdem der Maßnahmenkomplex 6 „Stüh“ mit 83,5 ha Maßnahmenfläche. Für Grünbrücken, Faunaüberführungen und die Sicherung wertvoller Vegetationsbestände werden 5,8 ha zur Verfügung gestellt. Der Maßnahmenumfang der Maßnahme 5 auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz beträgt weitere 6 ha. Damit befindet sich rund die Hälfte der Kompensationsfläche in unmittelbarer Nähe zur geplanten A 39. Lediglich der Maßnahmenkomplex 7 „Isebachtal“ (81,1 ha) und die Ersatzaufforstungen 8 E (81,6 ha) befinden sich nicht in Trassennähe, da in diesem Umfang keine weiteren Flächen für eine Kompensation trassennah zur Verfügung stehen.

Kompensationsmaßnahmen müssen in einem räumlichen Zusammenhang zum jeweiligen Eingriffsort umgesetzt werden. Das gilt insbesondere für CEF-Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG und Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung (§15 BNatSchG). Ersatzmaßnahmen müssen zumindest im gleichen Naturraum wie der Eingriff umgesetzt werden. Für die Ersatzaufforstungen zur Kompensation von Waldverlusten gemäß § 8 NWaldLG gelten die Grenzen des Landes Niedersachsen und gemäß eines Erlasses des Landwirtschaftsministeriums ist möglichst im gleichen Wuchsgebiet aufzuforsten (schriftl. Mitt. Kaiser 2021) (siehe hierzu auch Ausführungsbestimmungen zum NWaldLG vom 16.11.2016). Die Maßnahmenflächen zur Kompensation von Beeinträchtigungen gemäß Eingriffsregelung sowie zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände, die durch den 6. Abschnitt der A 39 entstehen, befinden sich in unmittelbarer Umgebung der Trasse (trassennahe Maßnahmen, Maßnahmenkomplex Stüh) bzw. nur in geringer Entfernung (Isebachtal: 6 km,

Truppenübungsplatz: 4 km). Der räumlich-funktionale Zusammenhang zwischen Eingriffsort und Kompensationsflächen bleibt somit gewahrt. Auf den deutlich weiter entfernten Ersatzwaldflächen Rehlingen (ca. 60 km), Dalldorf (ca. 30 km) und Kaiserwinkel (ca. 15 km) werden Waldverluste nach NWaldLG sowie teilweise Bodenfunktionen ersetzt. Hierfür gelten weniger enge Anforderungen an den räumlichen Zusammenhang (s. o.).

Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen für den 6. Abschnitt der A 39 erfolgt zum Großteil auf Flächen der öffentlichen Hand. Die Kompensationsflächen Stüh (rund 84 ha) und Isebachtal (rund 81 ha) sowie die Ersatzwaldflächen Dalldorf (rund 16 ha) und Rehlingen (rund 21 ha) befinden sich in Besitz der Niedersächsischen Landesforsten (NLF). Die Kompensationsfläche auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz (rund 6 ha) ist Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA). Weiterhin sind Teilbereiche der Flächen zur Entwicklung von Waldrändern (Maßnahme 3.1 Acef, Unterlage 9.4) Landes- bzw. Bundeseigentum. Entsprechend §15 BNatSchG Absatz 3 wurde die Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Im Abschnitt 6 fallen lediglich rund 11,5 ha Kompensationsmaßnahmen (von insgesamt 302,3 ha) auf private landwirtschaftlich genutzte Flächen, diese 11,5 ha dienen, wie bereits erwähnt, dem Funktionserhalt von Vernetzungsbauwerken, alle anderen Flächen liegen im Eigentum der öffentlichen Hand oder wurden von Privateigentümern angeboten.

#### Beeinträchtigung stickstoffempfindlicher Biotoptypen

Die tägliche Verkehrsbelastung auf der PWC-Anlage liegt deutlich unter derjenigen der Autobahn, da nur ein Teil des Autobahnverkehrs die PWC-Anlage nutzt. Nichtsdestotrotz wurde zur Ermittlung der Beeinträchtigung stickstoffempfindlicher Biotoptypen im Bereich der PWC-Anlage die Wirkzone von 250 m ausgehend von den Parkflächen ermittelt und nicht ausgehend von der Fahrbahn der Autobahn. Die Wirkungsschwelle von verkehrsbedingten zusätzlichen Stickstoffeinträgen in empfindliche Biotoptypen ab der erhebliche Beeinträchtigungen eintreten, kann im Rahmen der Eingriffsregelung als erreicht angesehen werden, sobald es zu nachweisbaren Veränderungen der Vegetation kommt. Zahlreiche Studien haben gezeigt, dass signifikante Auswirkungen von Stickstoffeinträgen auf die Artenzusammensetzung verschiedener Pflanzengesellschaften in Entfernungen von maximal 100 m bis 230 m zu Straßen (darunter auch stark befahrene Autobahnen mit hohem Schwerlastanteil) auftreten (z. B. Kirchner et al. 2006, Hicks & Ashmore 2005, Sayer et al. 2003, weitere siehe Bosch & Partner et al. 2012, S. 84-99). Auf Grundlage dieser Studienergebnisse wurde in den Hinweisen zur RLBP von NLStBV (2011) der Wirkraum betriebsbedingter Stickstoffeinträge pauschal auf 250 m beidseits der Fahrbahn festgelegt (hier werden u. a. auch Kirchner et al. 2006 sowie Hicks & Ashmore 2005 zitiert). Der Wirkraum entspricht also den größten, in wissenschaftlichen Studien nachgewiesenen Wirkdistanzen straßenverkehrsbedingter Stickstoffeinträge in empfindliche Biotoptypen. Somit deckt der gewählte Wirkraum im 6. Abschnitt der A 39 den gesamten Bereich ab, in dem mit erheblichen Beeinträchtigungen empfindlicher Biotoptypen durch Stickstoffeinträge zu rechnen ist. Über diesen Wirkungsbereich hinausreichende Beeinträchtigungen von Biotoptypen sind nicht zu erwarten. Folglich ist keine Erweiterung des Wirkraumes geboten, ein Immissionsschutzgutachten ist im Rahmen der Eingriffsregelung nicht erforderlich. Nur FFH-Verträglichkeitsprüfungen erfordern eine entsprechende Untersuchung.

Dementsprechend werden die durch die PWC-Anlage zu erwartenden Stickstoffemissionen bereits in ausreichendem Umfang gewürdigt.

## **5) Bodenschutz**

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde das Schutzgut Boden im gesamten von den Planungen betroffenen Bereich beachtet. Die einschlägige Fachliteratur und Quellen (z.B. LBEG, etc.) wurden ausgewertet und berücksichtigt. Die benannten Bereiche mit besonders schützenswerten Böden wurden erfasst und im LBP beschrieben.

Eine Berücksichtigung der aktuellen DIN-Normen und anderer Vorschriften zum Thema „Bodenschutz“ wird zugesagt. Die Aufstellung eines Bodenschutzkonzeptes unter Berücksichtigung der aktuellen Fachnormen wird bei der Umweltbaubegleitung berücksichtigt.

### Moorböden im Bereich Brückenbauwerk „Stackmannsmühle“

Für die Gestaltung des Bauwerkes 6-07 wurden im Verlauf der Planung eine Vielzahl von Untersuchungen und Variantenbetrachtungen durchgeführt (siehe auch Planfeststellungsunterlagen 21.1 Gutachten Bodenfeuchte, 21.2 Lichteinfallanalyse). Die Ergebnisse flossen in die Planunterlagen ein.

Die daraus abzuleitenden Maßnahmen sind in den LBP-Maßnahmenblättern 1.2V, 2.5Vcef, 2.18Vcef und 3.8Acef beschrieben. Der Eingriff wird durch diese Maßnahmen minimiert; dennoch kann im Bereich der Baustellenanlage eine dauerhafte Beeinträchtigung der Moorböden durch Bodenverdichtung nicht vollständig vermieden werden. Somit wird zusätzlich ein Ausgleich der betroffenen Moorböden erforderlich (vgl. Unterlage 19.1.1 Anlage I). So wurden für die Variantenuntersuchungen, auch in Bezug auf den Schutz vorhandene Moorböden, betreffende Abschnitte für die Berücksichtigung bei den Bauwerksentwürfen ergänzend untersucht (siehe auch Untersuchungen Baugrund, Unterlage 21.15).

Im Ergebnis wird, auch unter Berücksichtigung des Vernetzungskonzeptes (Unterlage 19.4) statt drei Einzelbrücken eine Talbrücke mit einer Stützweite von 348 m vorgesehen.

## **6) Entwässerung**

### Grundsätze der Straßenentwässerung und Berücksichtigung von Wasserschutzgebieten

Um den Einflüssen auf das bestehende Entwässerungssystem im Planungsraum sowohl beim Bau als auch nach Fertigstellung der A 39 gerecht zu werden, wurde die bestehende Vorflut- und Entwässerungssituation eingehend geprüft und bildete damit die Grundlage für die Planung der Gesamtentwässerung. Auf Grundlage der gültigen Rechtslage sowie der Richtlinien und technischen Vorschriften, ergänzt durch besondere regionale Faktoren (z.B. zulässige landwirtschaftliche Abflussmengen), wurde hierzu eine technische Lösung erarbeitet. Die zu erwartenden Niederschlagsmengen wurden entsprechend den "Starkniederschlagshöhen für Deutschland - KOSTRA-DWD 2000" (Deutscher Wetterdienst) prognostiziert, Regenhäufigkeiten und zugehörige Regenereignisse wurden entsprechend der „Richtlinien für die Anlage von Straßen - Entwässerung“ (RAS-Ew), Ausgabe 2005 angesetzt. Darin sind auch die Ansätze und Vorgaben

enthalten, die sich mit dem Ansatz der „Reinigungsfunktion“ durch die belebte Bodenzone (z.B. in den Böschungsbereichen) auseinandersetzen.

Für die Planung der Streckenentwässerung in den Wassergewinnungs- bzw. Wasserschutzgebieten wurden darüber hinaus die Vorgaben der "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten" (RiStWag), Ausgabe 2016 zu Grunde gelegt. Eine Gefährdung insbesondere der unteren Stockwerke des Grundwassers kann somit ausgeschlossen werden.

#### Verschlechterungsverbot gemäß Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffenen, nach WRRL identifizierten Wasserkörper inklusive der Tausalzproblematik werden in dem Tausalzgutachten, dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und dem stofflichen Nachweis untersucht und bewertet. **Diese Unterlagen werden zurzeit überarbeitet bzw. neu erstellt und können danach zur Verfügung gestellt werden.**

Nach jetzigem Kenntnisstand steht dem Verbesserungsgebot nach WRRL nichts entgegen, das Verschlechterungsverbot wird ebenfalls gewahrt.

#### Gefährdung des Grundwassers durch Schadstoffe aus dem verkehrlichen Betrieb

Die Strecke befindet sich weitgehend in der Trinkwasserschutzzone III A und III B. In der RiStWag wird die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung in Abhängigkeit der Durchlässigkeit des Bodens und der Mächtigkeit der Überdeckung klassifiziert, wobei zwischen einer großen, einer mittleren und einer geringen Schutzwirkung unterschieden wird. Gemäß den Anforderungen der RiStWag ist die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung zu gewährleisten. Demnach ist vom tiefer liegenden Fahrbahnrand ein Abstand zum Grundwasserstand einzuhalten, um eine ausreichend große ungesättigte Zonen zu gewährleisten. Aus dieser Schutzwirkung ergibt sich für die Trinkwasserschutzzone die Einstufung von Entwässerungsmaßnahmen nach den Vorgaben der RiStWag. Die Vorgaben der RiStWag hinsichtlich der Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung werden beachtet und eingehalten. Eine Gefährdung insbesondere der unteren Stockwerke des Grundwassers kann somit ausgeschlossen werden.

#### Beeinträchtigung des Grundwassers während der Bauzeit von Brückenbauwerken

Die bautechnischen Erfordernisse für die Brückenbaumaßnahmen, z. B. beim Bauwerk über die OHE-Strecke und die Isebeck, können derzeit noch nicht benannt werden. So werden z. B. die genauen Gründungserfordernisse/-bauweisen erst in der Bauwerksplanung benannt. Eventuell notwendige bauzeitlich begrenzte Grundwasserabsenkungen können durch geeignete Gründungsmaßnahmen auf ein Minimum begrenzt werden. Dauerhafte Grundwasserabsenkungen sind nicht vorgesehen. Es erfolgt also kein dauerhafter Eingriff und damit auch keine Änderung des Grundwasserregimes, woraus sich erforderliche Beweissicherungsverfahren ableiten lassen.

#### Gefährdung des Grundwassers durch Erdbauarbeiten

In der Unterlage 21.15.7 - Baugrund werden folgende Aussagen zu Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers im direkten Trassenbereich getroffen:

*„Bei einer Überbauung der Schmelzwassersande mit dem Damm und einer dezentralen, randlichen Versickerung über den Oberboden erfolgt keine oder nur eine geringe Beeinflussung des Grundwasserregimes, wenn bei hohen möglichen Grundwasserständen der Damm von der Sohle bis Ursprungs-Geländeoberkante aus wasserdurchlässigen Boden, z. B. grobkörnigen Sanden, geschüttet wird. ...“.*

Mit Umsetzung dieser Bauweisen wird eine Beeinflussung des Grundwassers und damit auch der Beregnungsbrunnen vermieden. Damit wird vermieden, dass die Grundwasserneubildung negativ beeinflusst wird. Mögliche Beeinträchtigungen benachbarter landwirtschaftlicher Flächen lassen sich aus den bisherigen Untersuchungen ebenfalls nicht ableiten. Durch Einhaltung der einschlägigen Richtlinien (RiStWag, RAS-EW) wird eine bestmögliche Behandlung des Straßenoberflächenwassers erreicht.

## **7) Beregnungsstruktur**

Grundsätzlich werden durch den Bau der Autobahn in Anspruch genommene, unterbrochene oder in ihrer Wirkung beeinträchtigte Beregnungsanlagen im notwendigen Umfang gesichert, angepasst oder funktionsfähig wiederhergestellt, so dass mit Beginn der Bauzeit und mit Inbetriebnahme der Autobahn funktionsfähige Anlagen zur Verfügung stehen. Sollten die Anlagen in erheblichen Umfang angepasst werden müssen, kann ein Vorteilsausgleich zu berücksichtigen sein, der im Einzelfall zu prüfen ist. Der genaue Umfang der einzelnen Maßnahmen wird rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Verbänden sowie den Flurstückseigentümern abgestimmt. Die Ausplanung im Detail ist der Ausführungsplanung vorbehalten. Sollten sich hierbei im Rahmen des begleitenden Flurbereinigungsverfahrens (sofern die Flächen in einem Verfahrensgebiet liegen) bessere Möglichkeiten zur Wiederherstellung und Anpassung der Beregnungssysteme abzeichnen, so sind diese zu berücksichtigen und mit einzuarbeiten.

Eine zeitliche Unterbrechung der Feldberegnung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden. Hintergrund hierfür sind bautechnische bzw. bautechnologische Sachzwänge, wie z.B. Umschlussarbeiten.

Eventuell entstehende Entschädigungen aufgrund von erforderlichen Mehraufwendungen bei der Feldberegnung beim Betrieb der Autobahn sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung der Mehraufwendungen ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen dem Unternehmensträger und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.

In den Planunterlagen wurden die bekannten Brunnen und Einrichtungen zur Be- und Verregnung berücksichtigt (Unterlage 21.17). Darin enthalten sind auch Maßnahmen zur Sicherstellung der Funktionalität der Anlagen während der Bauzeit. Die vorhandenen Strom- und Steuerleitungen wurden mit den Teilnehmern der Besprechungen aufgenommen.

**Die Unterlage wurde zwischenzeitlich durch Herrn Dipl.-Ing. Martens überarbeitet.**

### Bewirtschaftungerschwernisse auf landwirtschaftlichen Flächen

In Einzelfällen kann es vorkommen, dass, z. B. für die Erreichbarkeit der Anlagen, längere Wegstrecken entstehen. Sofern sich hierdurch Erschwernisse bei der Bewirtschaftung ergeben

sollten, werden diese im Einzelfall geprüft. Unter bestimmten Voraussetzungen werden hierfür Entschädigungen gezahlt. Diese Entschädigungsfragen werden jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem separaten, der Planfeststellung nachgeordneten Entschädigungsverfahren geregelt. Einschränkungen, auch während der Bauzeit, können jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

## **8) Schallimmissionen**

### Grundsätze der schalltechnischen Berechnungen

Die Bundesregierung ist durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 43 Abs. 1, Nr. 1 BImSchG) ermächtigt, eine Rechtsverordnung zur Durchführung der §§ 41 und 42 Abs. 1 BImSchG zu erlassen und hat davon u.a. durch den Erlass der 16. BImSchV Gebrauch gemacht.

Diese Rechtsverordnung legt die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche, die bei einem Neubau bzw. bei einer wesentlichen Änderung von Straßen entstehen, fest und schreibt das Verfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels vor. Die Schallauswirkungen des Vorhabens wurden auf der Grundlage dieser Vorschriften durch eine schalltechnische Untersuchung ermittelt. Eine Messung nach Fertigstellung der Baumaßnahme ist nicht vorgesehen.

Die Berechnung der Beurteilungspegel wurde von einem anerkannten schalltechnischen Sachverständigen auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung (VU) zur A 39, Lüneburg – Wolfsburg aus dem November 2015 mit dem Prognosehorizont 2030. Grundlage hierfür war die Fortschreibung des Verkehrsmodells Niedersachsen (VM-NI) aus 2014 mit dem Prognosehorizont 2030, die die wirtschaftliche Entwicklung der Region berücksichtigt. Das VM-NI berücksichtigt hierbei die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehrs und digitale Infrastruktur (BMVI).

Die Beurteilungspegel sind gemäß § 3 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) zu berechnen.

Die schalltechnischen Berechnungen werden nach den gesetzlichen Regelungen und den im Straßenwesen anzuwendenden Richtlinien durchgeführt. Maßgebend sind hier die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) und die damals gültigen Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90).

Das angewendete Berechnungsverfahren, d.h. die RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) ist vom Gesetzgeber verbindlich vorgeschrieben. In dieser Richtlinie sind sowohl die anzunehmenden Eingangswerte (z.B. anzusetzende Windgeschwindigkeit von der Straße zum Immissionsort, Fahrzeuggeschwindigkeiten, Höhen der Emissions- und Immissionsorte) als auch die zu berücksichtigenden Kriterien (z.B. Schallreflexionen, Abschirmung, Schallabsorption) klar geregelt. Es werden hierin auch die anzusetzenden Rechenschritte und Formeln vorgegeben. Lärmmessungen können daher rechtlich nicht als Grundlage für die Beurteilung einer möglichen Überschreitung der oben genannten Auslösewerte herangezogen werden.

### Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsentwicklung

Durch die Einführung der neuen RLS-19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) und der aktuellen Verkehrsuntersuchung aus dem November 2019 unter Berücksichtigung des Prognosehorizont 2030 und der allgemeinen Verkehrszählung 2015 wird zurzeit die schalltechnische Berechnung überarbeitet. Berücksichtigung findet auch hier die Forderung nach einer Summation, z.B. im Bereich der AS B 244 Verkehrsweg A 39 und Verkehrsweg B 244.

### Tägliche Arbeitszeiten und hieraus entstehender Baulärm und Staubbelastung

Die üblichen Bauverträge sehen vor, dass die Baufirmen unter Ausnutzung des Tageslichtes die Bauarbeiten durchzuführen haben. Die Arbeitszeiten richten sich nach den gesetzlichen Vorgaben. Darüberhinausgehende Arbeiten, wie zum Beispiel Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeiten bedürfen einer gesonderten Genehmigung. Durch den Baubetrieb sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der Anwohner zu erwarten. Eine Geräuscherzeugung durch Baumaschinen ist aber nicht vermeidbar. Der Straßenbaulastträger ist bestrebt, den Baulärm auf das geringste notwendige Maß zu reduzieren. Die bauausführenden Firmen haben die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) zu berücksichtigen. Dabei sind sie gesetzlich verpflichtet, die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zu berücksichtigen. Der Lärm bei den Bauarbeiten (z.B. Ramm- oder Bohrarbeiten) wird durch den Einsatz entsprechender Geräte und Maschinen gem. heutigem Stand der Technik weitgehend gemindert. Der Vorhabenträger veranlasst zudem üblicherweise Zustandsfeststellungsmaßnahmen im Bereich potenzieller Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen.

## **9) Luftimmissionen**

### Grundsätze der Luftschadstoffberechnung

Für den Kfz-Verkehr wird das „Handbuch für Emissionsfaktoren der Straßenverkehrs HBEFA“ aus dem Umweltbundesamt in der jeweils aktuellen Version herausgegeben und stellt eine einheitliche Datenbasis für fachspezifische Anwendungen im Planungsprozess dar. Es stellt den aktuellen Stand der Technik und Kenntnis dar und ist Grundlage für die Immissionsprognosen, wie im Bericht „Untersuchung und Bewertung von straßenverkehrsbedingten Nährstoffeinträgen in empfindliche Biotop“ BAST (2013) beschrieben und als Konventionen vereinbart. Das Luftschadstoffgutachten, welches den Unterlagen des Planfeststellungsunterlagen als Unterlage 17.2 beigelegt wurde, berücksichtigt die damals aktuelle Version HBEFA 3.3.

**Aufgrund der Veröffentlichung der Version HBEFA 4.1 in 2019, wird das Luftschadstoffgutachten aktualisiert bzw. das Ergebnis überprüft.** Die HBEFA 4.1 ist eine Datenbank zu den spezifischen Emissionswerten (z.B. CO, HC, NO<sub>x</sub>, Partikelmasse und -anzahl) für die gängigsten Fahrzeuge, wie Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge, Linien- und Reisebusse sowie Motorräder.

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit entscheidend ist entsprechend 39. BImSchV, ob die ermittelten Immissionen zu Überschreitungen der Grenzwerte an beurteilungsrelevanten Gebäuden,

z.B. Wohnbebauung, führen. Die geltenden Grenzwerte der betrachteten Schadstoffe NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM<sub>10</sub> u. PM<sub>2,5</sub>) sowohl im Prognosefall (Verkehr 2030 im Netz 2012) als auch im Planfall 8 (Verkehr 2030 im Netz 2030 mit A 39) an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten werden.

#### Vorbelastungen durch Luftschadstoffe

Die Vorbelastung im Untersuchungsgebiet wird aus Messdaten umliegender Stationen abgeleitet. Dieser wird die verkehrsbedingte Zusatzbelastung für den Prognosefall (Verkehr 2030 im Netz 2012) basierend auf der Verkehrsprognose überlagert und zur Gesamtbelastung für den Referenzzustand zusammengefasst. Einzelheiten sind dem Punkt 4.4 der Unterlage 17.2 „Luftschadstoffgutachten“ zu entnehmen.

#### Staubbelastung während des Baus

Hinsichtlich der Staubbelastung sind die Baufirmen gehalten diese auf ein Minimum zu reduzieren, z. B. durch Bewässerung der Fahrwege.

### **10) Jagd**

#### Konzept zur Vernetzung von Lebensräumen und die Auswirkungen auf die Eigenjagdbezirke

Um der Zerschneidung der Lebensräume entgegen zu wirken, wurde das Vernetzungskonzept ausgearbeitet (s. Unterlage 19.4). Das Vernetzungskonzept basiert auf einem umfänglich abgestimmten Zielartenkonzept, Geländebegehungen, Fachgutachten zur Vernetzung des Lebensraumnetzwerkes und der Großsäugerkorridore (Uni Kassel/Dr. Hänel) sowie der Wildsituation (ITAW der TiHo Hannover). Weiterhin erfolgten Abstimmungen u. a. mit der Jägerschaft, in Umweltschleifen sowie umfangreiche faunistische Erfassungen entlang der geplanten A 39. Anhand dieser Daten und Gutachten wurden wichtige Vernetzungsbereiche herausgearbeitet und die Verortung der Bauwerke festgelegt. Die fachlichen Standards für die Bauwerke werden maßgeblich vom M AQ (Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen) vorgegeben. Die ökologische Wirksamkeit der dort aufgeführten Vernetzungsbauwerke ist belegt. Ergänzend zu den hier beschriebenen Dimensionierungsbereichen erfolgt die notwendige gutachterliche Betrachtung des jeweiligen Vernetzungsbauwerkes im geplanten Umfeld, um die konkret erforderlichen Mindestmaße, die ggf. von den Werten des M AQ abweichen, festzulegen. Die Bauwerke werden außerdem zielartbezogen gestaltet und durch entsprechende Maßnahmen zur Umfeldgestaltung sowie Maßnahmen zur Stärkung von Quellpopulationen in die Landschaft, und damit in das zu vernetzende Lebensraumnetzwerk eingebunden. Die bauwerksbezogenen Daten zur Dimensionierung und zur Gestaltung sind in Unterlage 19.4.2 Teil C und in Unterlage 9.4 zu finden. Mit dem Vernetzungskonzept werden die Populationen zumindest in einem Ausmaß vernetzt bleiben, das keine negativen Wirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen zu erwarten ist. Weiterhin bleibt ein genetischer Austausch zwischen den Teilpopulationen soweit gewährleistet, so dass keine Veränderungen in der genetischen Struktur – bedingt durch die A 39 – zu erwarten sind.

Evtl. mögliche Beeinträchtigungen auf die Jagdbezirke werden auf Grundlage der JagdH 01 vom 07.06.2001 und der Vereinbarung zwischen der NLStBV, dem ZJEN und der LJV vom Juli 2016, gutachterlich bewertet und entsprechend entschädigt.

#### Jagdliches Verhalten im Bereich von Grünbrücken die der Vernetzung dienen

Hinsichtlich der jagdlichen Nutzung wird auf die einvernehmlich mit dem Zentralverband der Jagdgenossenschaften und Eigenjagden Niedersachsen (ZJEN) und Landesjägerschaft festgelegten Leitlinie „Hinweise zum Jagdverhalten im Bereich von Querungshilfen“ verwiesen, die den Planfeststellungsunterlagen als Unterlage 19.4.1 beigefügt sind (Planfeststellungsunterlagen Deckblatt 2016). Auf die Darstellung von Jagdbeschränkungszonen wird in den Maßnahmenplänen (U 9.2) verzichtet.

#### Entschädigungen für beeinträchtigte Eigenjagdbezirke

Verbleiben durch den Bau der A 39 Beeinträchtigungen in dem betroffenen Eigenjagdbezirk, so ist hierfür eine Entschädigung zu leisten. Die Entschädigung ist neben der Entschädigung für den Rechtsverlust an Grund und Boden zu leisten. Sie ist eine eigenständige Entschädigungsposition für die Wertminderung des Restbesitzes des betroffenen Eigenjagdbezirkes (§ 7 Abs. 5 BJagdG). Entschädigungen aufgrund der Jagdwertminderung eines Eigenjagdbezirkes sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung des Minderwertes ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.

**Für die Ermittlung der Jagdwertminderungen wird rechtzeitig – spätestens mit Baubeginn - ein öffentlich bestellt und vereidigter Jagdsachverständiger durch die Vorhabenträgerin eingeschaltet.**

## **11) Verkehrseinschränkungen und -führung**

#### Führung des Verkehrs während der Bauzeit

Im Rahmen der Ausführungsplanung und der Bauvorbereitung wird seitens der Vorhabenträgerin ein Bauablauf- und Umleitungskonzept erarbeitet. Dieses wird berücksichtigen, derzeit bestehende Straßen- und Wegeverbindungen weitgehend in Betrieb zu lassen und baubedingte Sperrungen auf ein Mindestmaß zeitlich zu begrenzen.

In diesem Zusammenhang werden auch Themen, wie z.B. Rettungswegkonzept bzw. großräumige Umfahrungen einfließen. Letztere werden insbesondere für den Um- und Ausbau der Anschlussstellen notwendig sein. Jedoch gilt auch hier, dass bautechnologisch bedingte Sperrungen von Straßen- und Wegeverbindungen sowohl mit der Vorhabenträgerin als auch mit der zuständigen Verkehrsbehörde (Landkreis Gifhorn) abzustimmen und zu genehmigen sind. Dieser Prozess erfolgt rechtzeitig in enger Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden, Anliegern bzw. Nutzern.

#### Verkehrseinschränkungen während der Bauzeit

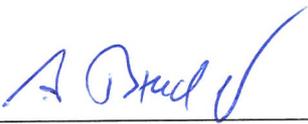
Verkehrsbeeinträchtigungen und Sperrungen werden so gering wie möglich gehalten. Sollten Straßen im Gemeingebrauch beschränkt sein, können diese nur im Rahmen dieser Beschränkung

genutzt werden. Einschränkungen von Verkehrsanlagen sowie Bahn- und ÖPNV-Verbindungen werden im Zuge der weiteren Planung auf ein Minimum beschränkt.

Im Rahmen der Ausführungsplanung und der Bauvorbereitung wird seitens der Vorhabenträger ein Bauablauf- und Umleitungskonzept erarbeitet. Dieses wird berücksichtigen, derzeit bestehende Straßen- und Wegeverbindungen weitgehend in Betrieb zu lassen und baubedingte Sperrungen auf ein Mindestmaß zeitlich zu begrenzen. Einschränkungen, z. B. während der Bauzeit, können jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden. Sofern sich hierdurch Erschwernisse bei der Bewirtschaftung ergeben sollten, werden diese im Einzelfall geprüft. Im Rahmen der Organisation der Baustelle, Wahl der Baumaschinen und des Bauverfahrens wird angestrebt die Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Dieser mit dem Neubau einer BAB einher gehenden Beeinträchtigung steht das überwiegende öffentliche Interesse entgegen.

Der Gebrauch von öffentlichen Straßen und Wegen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet. Dieses gilt auch für Fahrzeuge von Baufirmen, die für den öffentlichen Verkehr zugelassen sind. Die Erarbeitung eines endgültigen Verkehrskonzepts zur Belieferung der Baustelle ist frühestens nach Vergabe der Bauleistung möglich.

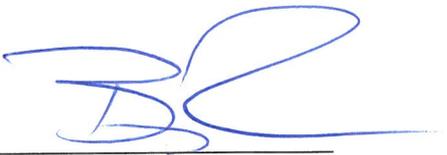
Braunschweig, den 17.05.2021



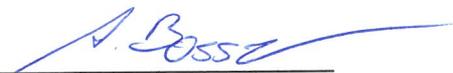
Bruder  
(Außenstellenleiter)



Klaeden  
(Teamleiter Streckenplanung)



Broekers  
(Landschaftspflege)



Bosse  
(Landschaftspflege)