

**Neubau der  
A 39 Lüneburg – Wolfsburg  
mit nds. Teil der B190 n**

**Neubau der A 39 – Lüneburg – Wolfsburg**

**Abschnitt 7:**

**Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)**

**Verlegte Anschlussstelle Ehra mit Verlegung der L 289 und der B 248**

**Unterlage zur Antragskonferenz**

**April 2012**

erstellt im Auftrage der



**Niedersächsische Landesbehörde für  
Straßenbau und Verkehr (NLStBV)  
Geschäftsbereich Wolfenbüttel**



## **Inhaltsverzeichnis**

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Anlass und Aufgabenstellung.....</b>  | <b>4</b>  |
| 1.1      | Anlass.....  | 4         |
| 1.2      | Aufgabe der Antragskonferenz.....  | 4         |
| <b>2</b> | <b>Beschreibung des Vorhabens.....</b>   | <b>4</b>  |
| 2.1      | Variantenvergleich.....  | 4         |
| 2.2      | Beschreibung der gewählten Lösung .....  | 8         |
| 2.3      | Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen .....   | 9         |
| <b>3</b> | <b>Raumverträglichkeit des Vorhabens .....</b>   | <b>10</b> |
| 3.1      | Beschreibung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und der<br>vorhandenen Nutzungen sowie der Infrastruktur .....   | 10        |
| 3.1.1    | Überfachliche Belange der Raumordnung.....   | 10        |
| 3.1.2    | Natur und Landschaft .....   | 10        |
| 3.1.3    | Erholung und Tourismus.....  | 11        |
| 3.1.4    | Landwirtschaft .....   | 11        |
| 3.1.5    | Forstwirtschaft .....  | 11        |
| 3.1.6    | Wasserwirtschaft.....  | 11        |
| 3.1.7    | Verkehr und Logistik .....   | 11        |
| 3.1.8    | Energie.....   | 11        |
| 3.1.9    | Sonstiges.....   | 11        |
| 3.2      | Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen im Hinblick auf die<br>Einhaltung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung, der<br>Nutzung sowie der Infrastruktur..... | 12        |
| <b>4</b> | <b>Umweltverträglichkeit des Vorhabens.....</b>  | <b>12</b> |
| 4.1      | Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholen).....  | 13        |
| 4.2      | Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt .....   | 13        |
| 4.3      | Schutzgut Boden .....  | 15        |
| 4.4      | Schutzgut Wasser .....   | 16        |
| 4.5      | Schutzgut Klima / Luft.....  | 16        |
| 4.6      | Schutzgut Landschaftsbild .....  | 17        |
| 4.7      | Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....   | 17        |
| 4.8      | Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern .....  | 18        |
| 4.9      | Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung, zum Ausgleich und<br>Ersatz.....   | 18        |
| 4.10     | Untersuchungsraum und ergänzende Untersuchungen.....   | 18        |
| <b>5</b> | <b>Literatur .....</b>   | <b>21</b> |

### **Abbildungsverzeichnis**

**Abbildung 1:** Vorzugsvariante (Anlage 1.1)

**Abbildung 2:** Variante 1 (Anlage 1.2)

**Abbildung 3:** Variante 2 (Anlage 1.3)

**Abbildung 4:** Variante 3 (Anlage 1.4)

**Abbildung 5:** Fledermausrouten

### **Tabellenverzeichnis**

**Tabelle 1:** Ergänzende faunistische und floristische Untersuchungen

### **Anlagenverzeichnis**

**Anlage 1.1 - 1.4:** Übersicht der Vorzugsvariante und der Varianten 1 - 3, M. 1 : 25.000

**Anlage 2:** Auszug aus dem RROP Großraum Braunschweig (2008), M. 1 : 15.000

**Anlage 3:** Untersuchungsraum, M. 1 : 15.000

# **1 Anlass und Aufgabenstellung**

## **1.1 Anlass**

Für die geplante A39 Lüneburg - Wolfsburg liegt ein abgeschlossenes Raumordnungsverfahren mit einer landesplanerisch festgestellten Vorzugsvariante vor. Diese bildete zugleich die Grundlage für das nachfolgende Linienbestimmungsverfahren nach §16 (1) FStrG. Vom BMVBS wurde diese Linie durch den Linienbestimmungserlass vom 31.10.2008 für den Abschnitt 7 bestätigt. Die Straßenbauverwaltung beabsichtigt aktuell die bisher geplante Anschlussstelle an der L 289 nach Norden zu verschieben, um erhebliche Immissionsbelastungen aus verkehrlichen Zuwächsen in der Ortslage Ehra zu vermeiden.

Die vorliegende Unterlage gibt einen Überblick über die Gestalt des geplanten Vorhabens, über seine Auswirkungen sowie über die bereits vorliegenden Erkenntnisse. Es werden Vorschläge für den räumlichen und inhaltlichen Untersuchungsrahmen unterbreitet, die als Diskussionsgrundlage für die Antragskonferenz dienen sollen.

## **1.2 Aufgabe der Antragskonferenz**

Gemäß § 14 NROG geht zur Beurteilung der Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahrens eine Antragskonferenz voraus, in der die Landesplanungsbehörde mit dem Träger des Vorhabens entsprechend dem Planungsstand und auf der Grundlage geeigneter, vom Träger des Vorhabens vorzulegender Unterlagen, die Erforderlichkeit und die Bedingungen zur Durchführung oder nicht Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erörtert.

Aufgabe der Antragskonferenz ist es, den beteiligten Trägern öffentlicher Belange sowie den Fachbehörden und den anerkannten Verbänden das geplante Vorhaben zu erläutern und mögliche Konfliktfelder aufzuzeigen.

Es sind die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in den Grundsätzen des § 2 Abs. 2 ROG (Raumordnungsgesetz des Bundes) oder des § 2 NROG (Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung) aufgeführten Belange unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Dies schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein.

Die Entscheidung über die Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens liegt dann im Ermessen der unteren Landesplanungsbehörde. Neben dem UVPG gelten für das Planungsvorhaben die allgemein verbindlichen Regelungen zur Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bzw. der Umwelt (Artenschutzrecht, Eingriffsregelung). Bei der Ermittlung der Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter sind zudem alle weiteren relevanten umweltbezogenen Normen des einschlägigen Fachrechts zu berücksichtigen.

# **2 Beschreibung des Vorhabens**

## **2.1 Variantenvergleich**

Die bisherige Planung der A39, 7. Abschnitt, sah die verkehrliche Verknüpfung mit dem untergeordneten Straßennetz an der vorhandenen L 289 zwischen den Ortslagen Ehra und Lessien vor. Durch die zukünftige Zubringerfunktion der L 289 insbesondere aus Richtung Osten auf der B 248, werden sich erhebliche Verkehrsumlagerungen im Umfeld der Anschlussstelle Ehra ergeben.

Die Verkehrsuntersuchung für die A39 Lüneburg - Wolfsburg durch das Büro SSP Consult aus dem September 2010 ergab, dass sich insbesondere für die Ortslage Ehra im Zuge der L 289 wesentliche verkehrliche Zuwächse ergeben werden, die wiederum zu entsprechenden Immissionsbelastungen führen. Des Weiteren wird die Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes in Ehra mit der B 248/L 289/L 288 stark reduziert.

Dieser Sachverhalt führte dazu, eine Verlegung der Anschlussstelle Ehra, bei gleichzeitiger Verlegung der L 289 und der B 248, zu prüfen und hierfür Lösungsvarianten auszuarbeiten. Eine von der Gemeinde Ehra – Lessien geforderte großräumige nördliche Umgehung der Ortslagen Lessien und Ehra ist nicht Gegenstand dieses Variantenvergleichs, da die verkehrlichen Zuwächse nur in der Ortslage Ehra zu entsprechenden nachteiligen Verkehrsbelastungen führen.

Nachfolgend werden die Varianten beschrieben. Die Plandarstellungen der jeweiligen Varianten finden sich in den Anlagen 1.1 bis 1.4.

### **Vorzugsvariante (Anlage 1.1):**



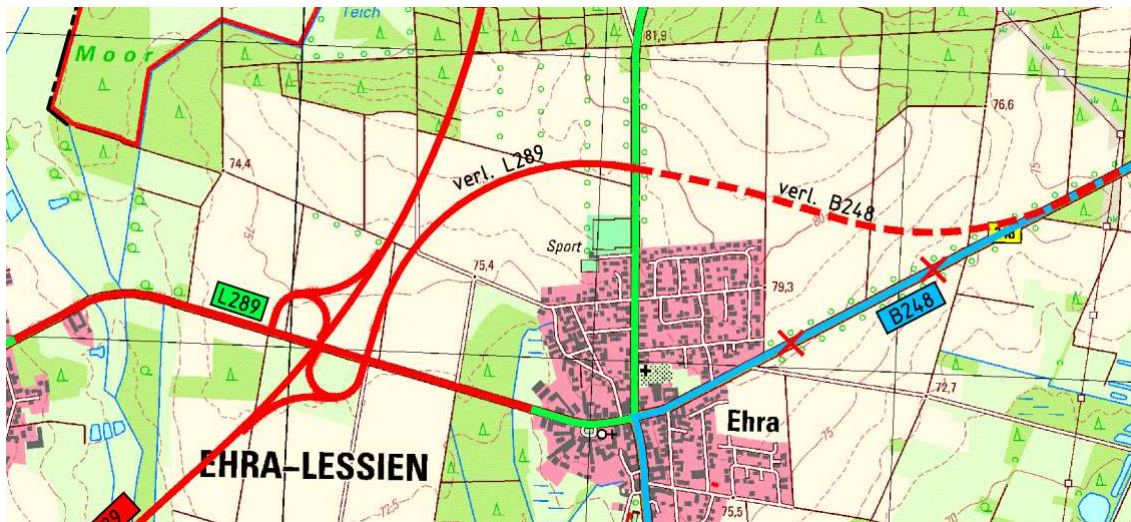
**Abbildung 1:** Vorzugsvariante (Anlage 1.1)

Um die Immissionsbelastungen in Ehra zu reduzieren ist vorgesehen, die Anschlussstelle Ehra um ca. 550 m nach Norden zu verschieben. Die erforderlichen Anschlussrampen werden wie bei der bisherigen Anschlussstelle, in Nordwest- und Südost Quadranten angelegt. Aus dieser Verschiebung resultiert die Notwendigkeit, die L 289 kurz hinter der Ortslage Lessien nach Norden zu verschwenken und in einem weiten Bogen mit der verlegten Anschlussstelle zu verbinden. Im weiteren Verlauf erfolgt die Anbindung mit der L 288 ca. 250 m nördlich der Ortslage Ehra. Die Weiterführung von der L 288 bis zur B 248 nach Brome ist ebenfalls vorgesehen. Der Abstand zur nächsten Bebauung beträgt ca. 140 m, so dass hier die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete gemäß der 16. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in der Nacht von 49 dB(A) und am Tag von 59 dB(A) nicht überschritten werden.

Die hier beschriebene Umplanung hat zur Folge, dass sich die Verkehrsbelastung auf der heutigen L 289 in der Ortslage Ehra im Bezugsfall 2025 (A39 unter Verkehr) von 8.600 Kfz/24h auf 200 Kfz/24 h verringert und sich somit die Immissionsbelastung auf nahezu null reduziert. Auch die restlichen Straßen in Ehra im Zuge der heutigen L 288 und B 248 werden durch die Umplanung erheblich von Verkehr entlastet.

Im Zuge der bisherigen Planungen wurden insgesamt drei weitere Varianten untersucht.

**Variante 1 (Anlage 1.2):**



**Abbildung 2:** Variante 1 (Anlage 1.2)

Bei dieser Lösungsvariante wird die Anschlussstelle an der vorhandenen L 289 beibehalten. Die Umfahrung der Ortslage Ehra beginnt gegenüber der südöstlichen Anschlussstellenrampe, führt nördlich an der Ortslage Ehra vorbei und schließt an die L 288 an. Ebenso ist die Weiterführung bis zur B 248 vorgesehen. Hinsichtlich der verkehrlichen Entlastung in der Ortslage Ehra ist diese Variante 1 nahezu gleichzusetzen mit der Vorzugsvariante, wobei sich die Ausbildung des Knotenpunktes mit der L 289 nachteilig auf die Leistungsfähigkeit auswirkt. Des Weiteren sind während der Bauphase aufwendige Provisorien zur Aufrechterhaltung des Verkehrs notwendig.

**Variante 2 (Anlage 1.3):**

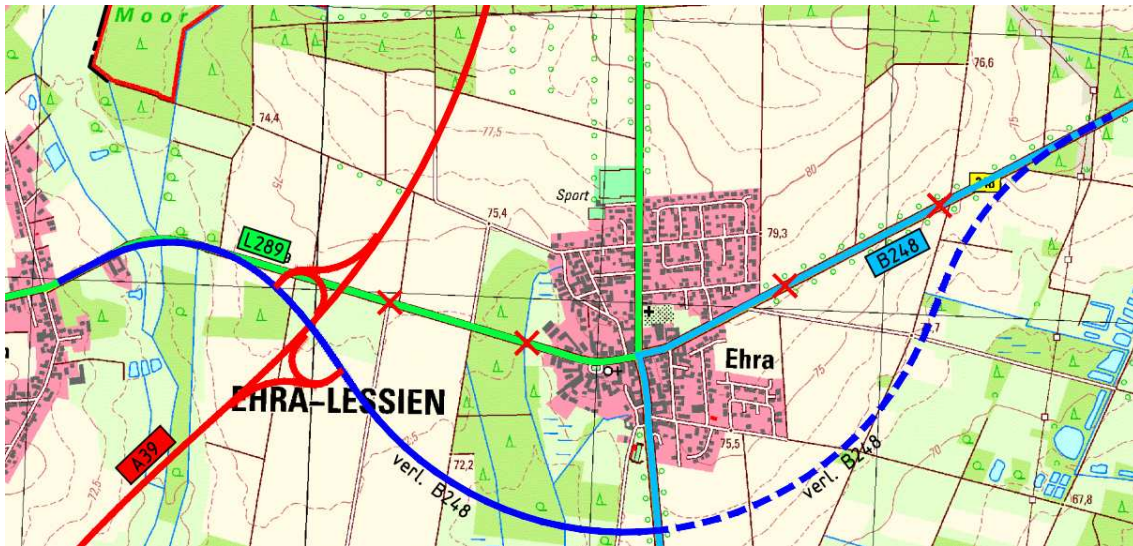


**Abbildung 3:** Variante 2 (Anlage 1.3)

Die Lösungsvariante 2 sieht die Verschiebung der Anschlussstelle nach Norden vor. Diese wird jedoch gemäß RAA als dreiarmsige Anschlussstelle in Trompetenform angelegt. Der Zubringer zur A 39 erfolgt hierbei lediglich aus Osten von der L 288 aus. Der Verkehr in Richtung Lessien muss nach wie vor durch die Ortslage Ehra und über die L 289 fahren. Diese Variante verlagert die Verkehrsbelastungen in Ehra lediglich und führt nicht zu den erforderlichen Entlastungen in

der Ortslage, weil aus westlicher Richtung weiterhin Verkehre über die L 289 und L 288 durch Ehra geführt werden. Die Variante 2 wird daher nicht weiter verfolgt.

### **Variante 3 (Anlage 1.4):**



**Abbildung 4:** Variante 2 (Anlage 1.4)

Hierbei handelt es sich um eine südliche Umfahrung der Ortslage Ehra mit der Anknüpfung an die B 248 östlich von Ehra. Auch hier ist die Weiterführung bis zur B 248 in Richtung Brome vorgesehen. Diese entspricht der OU Ehra im Zuge der B 248, die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Weiteren Bedarf“ enthalten ist. Auch hier ergeben sich keine wesentlichen Entlastungen der Ortslage Ehra, da die Nord-Süd-Verkehre nach wie vor durch Ehra fahren müssen. Des Weiteren werden durch diese Variante ökologisch wertvolle Bereiche südlich der L 289 betroffen, so dass auch diese Variante 3 nicht weiter verfolgt wurde.

### **Begründung der gewählten Vorzugsvariante (Anlage 1.1):**

Die dargestellten Varianten wurden im Rahmen eines Variantenvergleiches beurteilt. Dabei wurde anhand der „straßenbaulichen Infrastruktur und Verkehrsverhältnisse“, der „Wirtschaftlichkeit und Investitionskosten“, der „Umweltverträglichkeit“ und der „Raumnutzung“ alle Varianten gegenübergestellt.

Lediglich die Vorzugsvariante und die Variante 1 führen zu einer spürbaren verkehrlichen Entlastung der Ortslage Ehra. Variante 2 und 3 erreichen das gewünschte Ziel nicht und eine weitere Betrachtung dieser Varianten ist daher entbehrlich.

Da die Vorzugsvariante gegenüber Variante 1 hinsichtlich naturschutzfachlicher und artenschutzrechtlicher Kriterien nur leichte Vorteile aufweist, kommen weitere Kriterien zum Tragen. Die Vorzugsvariante hebt sich insbesondere bei den Kriterien „straßenbauliche Infrastruktur und Verkehrsverhältnisse“, wie leistungsfähigere Knoten und geringe baulicher Aufwand hervor. Die raumordnerischen Auswirkungen sind bei allen Varianten als gering einzuschätzen.

Die Variante 3 schneidet beim Variantenvergleich bei allen Kriterien, insbesondere in den naturschutzfachlichen Kriterien am schlechtesten ab. Aus den o.g. Gründen werden die Varianten 1 bis 3 nicht weiter verfolgt.

## 2.2 Beschreibung der gewählten Lösung

Der Trassierung in Lage und Höhe liegen die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung (RAS-L) zugrunde. Die hier enthaltenen Grenzwerte werden von der Vorzugsvariante eingehalten.

Von Westen kommend beginnt die geplante Trasse der verlegten L 298 am nördlichen Ortsausgang von Lessien in heutiger Lage. Abweichend von der bestehenden Kurve mit der Richtungsänderung Richtung Ehra wird die Trasse nun deutlich gestreckter in Richtung Nordosten geführt. Das Vorranggebiet Schapermoor wird hierbei umfahren und mit einem großen Rechtsbogen die Autobahn überquert. Die Verknüpfung mit der A 39 erfolgt hier in Form eines diagonalen halben Kleeblattes mit Kreisrampen.

Von hieraus verläuft die Trasse der verlegten L 289 / B 248 weiter in Richtung Osten, um nördlich von Ehra einen Knotenpunkt mit der L 288 auszubilden. Weiter in Richtung Osten gesehen verläuft die geplante Trasse über bestehende landwirtschaftlich genutzte Flächen bis zum tangentialen Anschluss an die B 248.

Die verbleibenden Abschnitte der L 289 und B 248, die ihre Funktion verlieren, werden entsprechend abgestuft. Zum Aufrechterhalten heutiger Wegeverbindungen werden vereinzelt Wirtschaftswege verlegt und die Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz neu geordnet.

Die Anschlussstelle Ehra wurde entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) entworfen. Die fahrdynamisch trassierten Schleifenrampen sind nach einem diagonalen halben Kleeblatt angeordnet und auf die Rampengeschwindigkeiten von 80 bzw. 50 km/h trassiert worden. Die Fahrbahnen der Rampen sind mit Querschnitt Q1 gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen geplant und erhalten damit einen 6,00 m breiten Querschnitt mit 4,50 m breiten Fahrstreifen. In den Abschnitten der Parallellage von Ein- und Ausfahrten werden die Fahrbahnen zusammengefasst zum Querschnitt Q4, der auf einer 7,50 m breiten Fahrbahn zwei jeweils 3,50 m breite Fahrstreifen in Gegenverkehr bereitstellt.

Die vorhandene Radwegführung zwischen Lessien und Ehra wird im Rahmen einer Variantenuntersuchung unter ganzheitlicher Betrachtung verschiedener Bewertungskriterien eine optimale Lösung, die sowohl die Belange der Gemeinde als auch wirtschaftliche und technische Bedürfnisse berücksichtigt, gesucht.

Die verlegte L 289 und B 248 erhalten einen Regelquerschnitt RQ 10,5 gemäß RAS Q mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m. Aus Richtung Lessien kommend steigt die Gradienten (Höhenlage der Straße) der verlegten L 289 / B 248 bis zur Anschlussstelle kontinuierlich an und wird dann über die A 39 geführt. Im weiteren Verlauf in Richtung Osten fällt die Gradienten wieder und läuft ab der L 288 knapp über dem heutigen Gelände bis zur vorhandenen B 248.

Die Planung sieht vor, dass anfallende Niederschlagswasser unter Berücksichtigung der erhöhten Anforderungen aufgrund der vorhandenen Wasserschutz-zonen III B versickern zu lassen. Sollte eine Versickerung nicht möglich sein, wird das Wasser gesammelt und je nach Erfordernis gereinigt und kontrolliert über Absetz- sowie Regenwasserrückhaltebecken in einen Vorfluter abgeleitet.

Für die Aufrechterhaltung der unterschiedlichen Querungsfunktionen werden im erforderlichen Umfang entsprechende Brückenbauwerke vorgesehen.



## 2.3 Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen

Bestandteile der nachfolgenden Ausführungen bilden die zu erwartenden Auswirkungen durch die Verlegung der L 289 und B 248. Auswirkungen durch die Verlegung der Anschlussstelle werden nur bei besonderer Relevanz ergänzend hervorgehoben. Auswirkung der BAB A 39 einschl. der Begleitanlagen werden im Einzelnen nicht nochmals aufgeführt bzw. als kumulativ betrachtet. Die voraussichtlich umweltrelevanten Wirkfaktoren werden nach ihren Ursachen in drei Gruppen unterschieden:

- baubedingte Projektwirkungen
- anlagebedingte Projektwirkungen
- betriebsbedingte Projektwirkungen

### Baubedingte Wirkungen

Als baubedingte Auswirkungen werden die Veränderungen insbesondere der betroffenen Schutzgüter gem. UVPG dargestellt, die durch die Bautätigkeit verursacht werden und in der Regel auf die Bauzeit beschränkt sind. Hierzu gehören die während der Bauausführung erforderlichen zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen durch die Anlage von Arbeitsstreifen, Baustraßen oder Lagerflächen. Durch Erdarbeiten, Fahrzeug- und Maschineneinsatz kann es zu Bodenverdichtungen bzw. Strukturveränderungen im Arbeitsbereich kommen. Das Grund- und Oberflächenwasser ist in der Bauphase durch den Eintrag von Schadstoffen infolge von Maschineneinsatz oder Unfällen sowie ggfs. Wasserhaltungsmaßnahmen gefährdet.

Zudem kommt es durch die Bautätigkeit im Arbeitsfeld sowie durch Materialtransporte zu zeitlich begrenzten visuellen Beeinträchtigungen, erhöhte Lärm-, Schadstoff- und Staubbelastungen sowie Beunruhigungseffekte (Licht, Erschütterung) im Randbereich von Wohngebieten, erholungsrelevanten und naturnahen Flächen. Die Bautätigkeiten können zudem einzelne Individuen der planungsrelevanten und störungsempfindlichen Arten sowie deren Lebensräume beeinträchtigen (hier i. e. L. Vögel, Reptilien, ggfs. Amphibien und Fledermäuse).

### Anlagebedingte Wirkungen

Bei den anlagebedingten Projektwirkungen handelt es sich überwiegend um dauerhafte Wirkungen, die im Zusammenhang mit den Projektbestandteilen stehen. Flächeninanspruchnahmen von Böden und Biotopen durch Versiegelung und Überbauung zählen zu den bedeutsamsten anlagebedingten Wirkungen. Mit dem Verlust der Biotope gehen die Funktionen als Lebensraum für Tiere verloren (Brut- und Lebensstätten). Das geplante Vorhaben wird neben der geplanten Autobahn, eine Barriere- und Zerschneidungswirkung insbesondere auf Klein-, Mittel- und Großsäuger haben. Lebensräume können zerschnitten und isoliert, Populationen getrennt und großräumige Verbindungsachsen unterbrochen werden. Zudem meiden Tierarten mit großen Raumansprüchen durch Straßen zerschnittene Flächen.

Außerdem kann es durch die Zerschneidung von Flächen zu Auswirkungen auf Flächen kommen, die aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers über besondere Standorteigenschaften verfügen.

Durch das Vorhaben kann es zu Inanspruchnahmen, Zerschneidungen bzw. Abtrennung von Siedlungsbereichen, siedlungsnahen Freiräumen und Wegeverbindungen, denen aufgrund ihrer unmittelbaren Siedlungsnähe eine wichtige Funktion aus Sicht des Wohnumfeldes und der Naherholung zukommt, kommen. Visuelle Auswirkungen liegen vor allem bei größeren Damm- und Überführungsbauwerken vor. Sie können durch den ständigen Verkehrsfluss sowie den Verlust von Gehölzen verstärkt werden.

Weiterhin kann es durch den Verlust von Vegetation mit Immissionsschutzfunktionen sowie den Verlust von Kaltluft- oder Frischluft produzierenden Flächen zu negativen Auswirkungen kommen. Der Verlust von Waldrändern bewirkt klimatische Veränderungen der Bestandsituation.

Bei vorliegenden Kulturgütern wie z. B. Bodendenkmälern sind negative Auswirkungen durch Überbauung möglich.

### Betriebsbedingte Wirkungen

Als betriebsbedingte Projektwirkungen lassen sich insbesondere Lärm- und Schadstoffemissionen benennen. Weitere mögliche betriebsbedingte Projektwirkungen sind visuelle Störwirkungen, Lichtemissionen durch Fahrzeugverkehr, Tierkollisionen sowie Barrierewirkungen des fließenden Verkehrs, Abrieb von Straßenbelegen, Reifen, Bremsen, Eintrag von grundwassergefährdenden Stoffen bei Unfällen und den Einsatz von Tausalzen im Straßenwinterdienst. Aus artenschutzrechtlicher Sicht sind die Kollisionsgefährdungen von insbesondere Amphibien, Vögeln, Fledermäusen, Reptilien, Insekten und Wild relevant. Durch den Verkehr kann es zu negativen Auswirkungen angrenzender Brut- und Rastvogellebensräume durch Verlärmung und Beunruhigung kommen. Beeinträchtigungen von Fledermäusen durch Lärmwirkungen sind insbesondere für passiv die Beute ortende Arten anzunehmen. Zudem meiden verschiedene Arten bewegte oder stationäre Lichtquellen. Eine besondere Betroffenheit besteht zudem für an nährstoffarme Standorte angepasste Biotoptypen.

Für den Teilaspekt Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen sind insbesondere die gesetzlichen Standards der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) heranzuziehen, die verbindliche Vorgaben für die Vermeidung schädlicher Umwelteinflüsse beinhalten. Im Sinne des zu beachtenden Vorsorgegebotes des § 50 BImSchG sind darüber hinaus die Orientierungswerte der DIN 18005 relevant. Zudem sind die akustischen Auswirkungen auf die Erholungsnutzung zu betrachten. Hinsichtlich der lufthygienisch bedeutsamen Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen werden die rechtlich fixierten Grenzwerte der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung (22. BImSchV) sowie der TA LUFT herangezogen.

## **3 Raumverträglichkeit des Vorhabens**

### **3.1 Beschreibung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und der vorhandenen Nutzungen sowie der Infrastruktur**

Zur Ermittlung der Raumverträglichkeit des Vorhabens werden die Aussagen der fachlichen und überfachlichen Belange des REGIONALEN RAUMORDNUNGSPROGRAMMES BRAUNSCHWEIG (2008) für das Untersuchungsgebiet dargestellt. Zudem wird die infrastrukturelle Ausstattung betrachtet. Anschließend werden die möglichen Auswirkungen auf die Einhaltung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung einschl. der geplanten und vorhandenen Infrastruktur aufgeführt (vgl. auch Anlage 2).

#### **3.1.1 Überfachliche Belange der Raumordnung**

Das Mittelzentrum Gifhorn mit Schwerpunktaufgaben in der Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie mit besonderen Entwicklungsaufgaben für Erholung und den Fremdenverkehr liegt ca. 20 km südwestlich vom Vorhabengebiet entfernt. Das nächst gelegene Grundzentrum ist in ca. 10 km Entfernung Brome (Standort mit besonderen Entwicklungsaufgaben für Erholung und Tourismus).

#### **3.1.2 Natur und Landschaft**

Das Schapermoor (östlich Lessien, nördlich der L 289) sowie die Bereiche des Ehraer Teiches sind als Vorranggebiet für Natur und Landschaft ausgewiesen. Das Grünland westl. des Schapermoors sowie die Waldbereiche westl. Ehra sind als Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft gekennzeichnet. Natura-2000 Gebiete werden durch das Vorhaben nicht tangiert. Das nächstgelegene FFH-Gebiet 89 „Vogelmoor“ (DE 3430-301) ist ca. 2.300 m vom Vorhabensgebiet entfernt. Landesweite Naturschutzprogramme werden vom Vorhaben nicht berührt.

### **3.1.3 Erholung und Tourismus**

Die Waldbereiche östl. der L 288 sind als Vorranggebiet für die ruhige Erholung ausgewiesen. Die Waldbereiche sowie landwirtschaftlichen Nutzflächen westl. der L 288 sind als Vorbehaltsgebiete für die Erholung klassifiziert.

### **3.1.4 Landwirtschaft**

Große Bereiche des Untersuchungsgebietes werden ackerbaulich genutzt. Grünlandbereiche befinden sich im Bereich Bullergrabenniederung und Schapermoor. Die ackerbaulich genutzten Flächen sind als Vorbehaltsgebiet für die Landwirtschaft in Teilen mit hohen, natürlichen, standortgebundenen, landwirtschaftlichen Ertragspotenzialen ausgewiesen. Die Bodenwertzahlen liegen zw. 25 und 35 Punkten ([www.lbeg.de](http://www.lbeg.de)).

### **3.1.5 Forstwirtschaft**

Alle Waldbereiche nördlich der zu verlegenden L 289 sowie der B 248 sind als Vorbehaltsgebiet - Wald klassifiziert. Teilbereiche beidseitig der L 288 sowie westl. Ehra weisen besondere Waldschutzfunktionen auf.

### **3.1.6 Wasserwirtschaft**

Das Gebiet ist als Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung ausgewiesen. Zudem befindet es sich in der Schutzzone III b des Wasserschutzgebietes Rühren sowie Westerbeck und Bracksteck/Weyhausen (teilweise Verordnungstext im Entwurf). Die Flächen innerhalb des Untersuchungsgebietes sind Bestandteil des Berregungsverbandes Ehra-Lessien. Nördl. Ehra befinden sich zudem Brunnen sowie zur Ackerberegnung Begleitanlagen.

### **3.1.7 Verkehr und Logistik**

Im Regionalen Raumordnungsprogramm ist die Linienführung der A 39 einschl. des ursprünglichen Standortes der Anschlussstelle als Vorranggebiet dargestellt. Zudem sind die L 289, die L 288 sowie die B 248 als Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen. Die Straßen sind Bestandteil des öffentlichen Verkehrsnetzes.

### **3.1.8 Energie**

Im östlichen bzw. nordöstlichen Bereich verläuft eine 110 kV-Leitung

### **3.1.9 Sonstiges**

Im RROP sind keine Flächen für die Rohstoffgewinnung ausgewiesen, Abfall- und Altlastenflächen sowie kulturelle Sachgüter sind nicht vorhanden. Nördlich des Untersuchungsbereiches befindet sich der Truppenübungsplatz Ehra-Lessien. Die Planungen berühren zudem das ehemalige Erdölfeld Ehra.

Das Untersuchungsgebiet unterliegt in weiten Teilen der jagdlichen Nutzung.

Um Wiederholungen zu Vermeiden werden die Belange Wohnen, Gewerbe, Sondernutzungen sowie Erholung unter Kap. 4.1 aufgeführt.

### **3.2 Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen im Hinblick auf die Einhaltung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung, der Nutzung sowie der Infrastruktur**

Durch die Verlegung der L 289 und der B 248 kommt es im Bereich des Schapermoores zur Inanspruchnahme eines Vorbehaltsgebiets für Natur und Landschaft von ca. 0,4 ha. Das nördlich anschließende Vorranggebiet wird i. e. L. durch die betriebsbedingten Auswirkungen beeinträchtigt. Zudem werden westl. der L 288 ca. 2,5 ha des Vorbehaltsgebietes für Erholung überbaut. Durch die Verlegung der Anschlussstelle einschließlich der Restflächen zwischen den Ohren und Rampen werden nochmals ca. 8,8 ha dieses Vorbehaltsgebietes beansprucht.

Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft werden durch die Straßenverlegung in einer Größenordnung von ca. 5 ha überbaut. Zudem werden ca. 3 ha landwirtschaftliches Vorbehaltsgebiet durch die Anschlussstelle beansprucht (letzteres grundsätzlich auch durch den ursprünglichen Standort). Die Restflächen (zumeist Acker) zwischen den „Ohren“ der Anschlussstelle verlieren zudem teilweise ihre Funktionen (ca. 4 ha). Weiterer Flächenbedarf wird im Zusammenhang mit der erforderlichen Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Zudem gehen durch die Anschlussstelle ca. 1,4 ha Vorbehaltsgebiet für Wald verloren.

Das Vorhaben verläuft im kompletten Umfang innerhalb des Vorranggebietes für die Trinkwassergewinnung bzw. innerhalb der Schutzzone III b der jeweiligen Wasserschutzgebiete.

Entsprechend der aktuellen Planung wird die derzeitige Wegeverbindung zw. Ehra und Lessien nicht aufrechterhalten. Die im östlichen bzw. nordöstlichen Bereich verlaufende 110 kV-Leitung wird nicht tangiert. Überfachliche Auswirkungen auf die Raumordnung oder auf großräumige Naturschutzplanungen lassen sich nicht erkennen. Die jagdliche Nutzung wird eingeschränkt.

Um Wiederholungen zu vermeiden, werden weitere Belange in Kap. 4 aufgeführt. Insgesamt ist festzustellen, dass die raumordnerischen Auswirkungen als gering einzuschätzen sind. Aus Sicht des Vorhabenträgers kann daher auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet werden. Alles Weitere bleibt dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

## **4 Umweltverträglichkeit des Vorhabens**

Im Laufe des Planungsprozesses bzw. im Rahmen der Erstellung der Unterlagen zur Planfeststellung wurden zahlreiche Grundlagenermittlungen, Kartierungen, Untersuchungen durchgeführt, die bereits eine wesentliche Datengrundlage zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG darstellen. Die bei der raumordnerischen UVP u. a. durchgeführten Planungs- und Verfahrensschritte, Unterrichtungen über den voraussichtlichen Untersuchungsrahmen nach § 5 UVPG und der Vorlage der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen nach § 6 UVPG sollen in Bezug auf die raumbedeutsamen Umweltauswirkungen der A 39 im jetzigen Verfahren nicht noch mal aufgeführt werden. Sie stellen Grundlage der durchzuführenden Untersuchungen und Beurteilungen dar.

Nachfolgend werden kurz die wesentlichen Bestandsituationen der Schutzgüter sowie der schutzgutbezogenen Auswirkungen dargestellt. Hierbei gilt zu berücksichtigen, dass die bestehende L 289 sowie B 248 verlegt werden, d.h. dass auf der einen Seite derzeit bereits belastete Räume entlastet werden und bisher teilweise unbelastete Bereiche neue negativ Auswirkungen erfahren.

Den nachfolgenden Informationen liegen z. T. die Daten des Kartenservers des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie ([www.lbeg.de](http://www.lbeg.de)) sowie des NLWKN ([www.nlwkn.de](http://www.nlwkn.de)) zu Grunde.

Anschließend erfolgen Ausführungen zu den durchzuführenden ergänzenden Untersuchungen.

## 4.1 Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholen)

### Bestandssituation

Der Untersuchungsraum liegt im Gebiet des Landkreises Gifhorn und umfasst ausschließlich die politische Gemeinde Ehra – Lessien, welche zur Samtgemeinde Brome mit Sitz in Brome gehört. Größere gewerbliche Nutzungen sowie Industriegebiete kommen innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht vor. Im Untersuchungskorridor, 300 m bzw. 500 m beidseitig der Trasse befinden sich klein- und mittelständige Gewerbebetriebe, Kindergarten und Grundschule sowie Pensionen und Hotels.

Der Flächennutzungsplan Brome (Stand: 37. Flächennutzungsplanänderung 2010) weist Wohnbauflächen, Dorfgebiete, Mischgebiete, Sondergebiete, Grünflächen, Sportanlagen sowie Flächen für die Abfallentsorgung aus.

Die Feldflur sowie die Waldbereiche haben Bedeutung für die siedlungsnahen Erholung. Parallel der L 289 verläuft ein Radweg. Teilbereiche des Wirtschaftswegesystems sind Bestandteil der Rad-Wanderkarte Ehra-Lessien (Sagen- und Geschichtslehrpfad).

### Auswirkungen

Anlagebedingt liegen keine direkten Inanspruchnahmen von im Flächennutzungsplan gekennzeichneten Flächen vor.

Die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete gemäß der 16. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von in der Nacht von 49 dB(A) und am Tag von 59 dB(A) werden nicht überschritten. Die Verkehrsbelastung auf der heutigen L 289 in der Ortslage Ehra wird im Bezugsfall 2025 (A39 unter Verkehr) von 8.600 Kfz/24h auf 200 Kfz/24 h verringert und die Immissionsbelastung somit erheblich reduziert. Auch die restlichen Straßen in Ehra im Zuge der heutigen L 288 und B 248 werden durch die Umplanung erheblich von Verkehr entlastet. Auf der neuen Trassenführung der verlegten L289 wird bei durchgehender A39 westlich eine Belastung von 7.100 Kfz/24 h und östlich 9.700 Kfz/24 h erreicht. Auf der neuen verlegten B 248 werden 5.900 Kfz/24 h prognostiziert.

Hinsichtlich der Schadstoffbelastungen beschränken sich die höheren Belastungen weitestgehend auf den Straßennahbereich. Die Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen werden eingehalten.

Durch die Verlegung der Anschlussstelle sowie der L 289 und B 248 kommt es zur Inanspruchnahme von siedlungsnahen Freiräumen und erholungsrelevanten Waldflächen sowie zu betriebsbedingten Auswirkungen (i. e .L. visuelle und durch Lärm). Vorhandene Wegeverbindungen werden durchschnitten (Wegeverbindung zwischen Ehra und Lessien). Zum Aufrechterhalten heutiger Wegeverbindungen werden derzeit Konzepte geprüft.

Mit baubedingten Störungen durch Licht (Baufahrzeuge, Beleuchtung) und Baulärm ist zu rechnen.

## 4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

### Bestandssituation - Biotope:

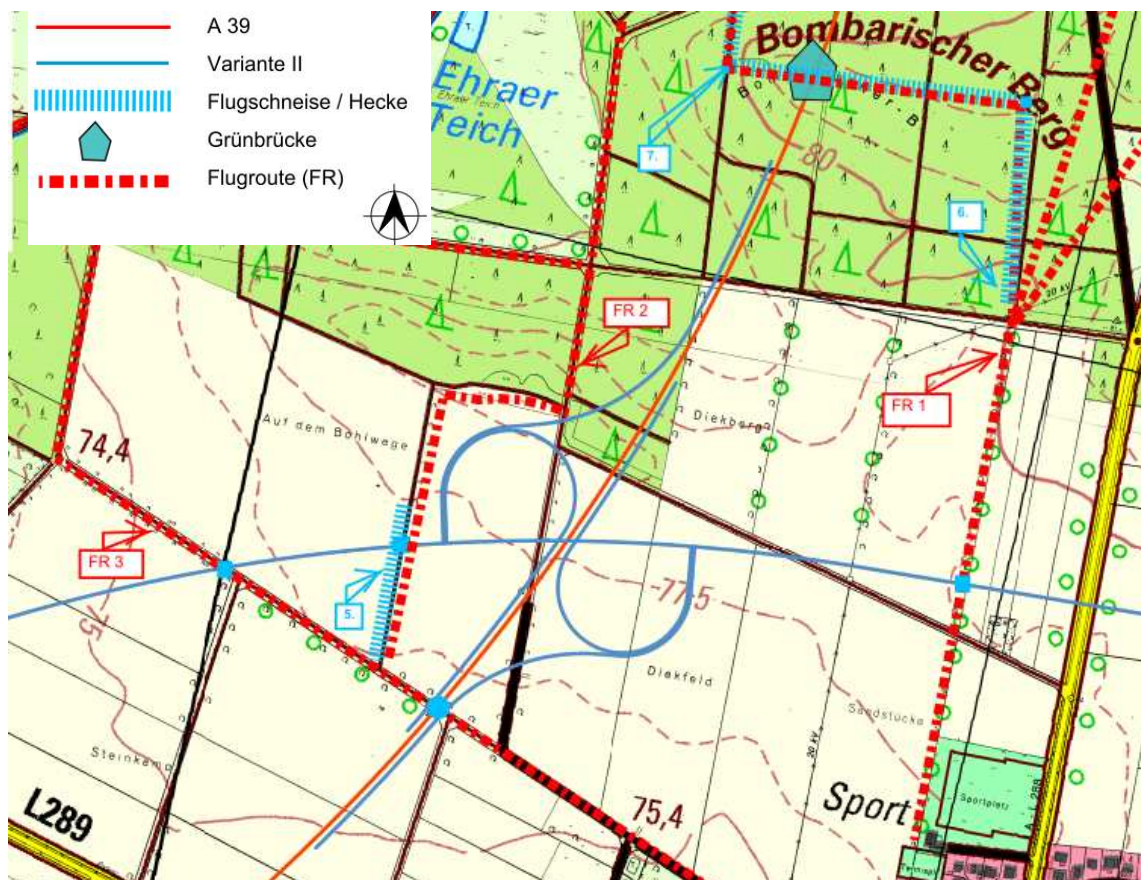
Die Bereiche östlich Lessien sind durch z. T. sehr feuchte Grünlandbereiche mit naturnahen Gehölz- und Grabenstrukturen geprägt. Die östlich anschließenden Ackerflächen weisen entlang der vorhandenen Wirtschaftswegen sektoral begleitende Hecken und Baumreihenstrukturen auf. Westlich von Ehra befinden sich ausgeprägte feuchte Wald- und Grünlandbereiche. In den wenig strukturierten Bereichen östlich Ehra dominiert intensive Landwirtschaft. Die Waldbereiche sind durch Kiefernforste geprägt. In Teilbereichen finden sich Fichten und vereinzelte Eichen. Die Waldränder sind mit kleinsäumigen Ruderalstreifen i. d. R. ohne Strauchvegetation ausgebildet. Die vorhandenen Verkehrswege werden nur teilweise von Gehölzstrukturen begleitet.

Bestandssituation - Arten:

Avifauna: Auf den offenen Ackerflächen wurden zahlreiche Feldlerchenbrutpaare festgestellt. In den strukturierteren Bereichen westl. der L 288 finden sich zudem Neuntöter und Heidelerche. Die Wald(rand)bereiche beherbergen u. a. Schwarzspecht, Wendehals und Baumpieper. Im Schapermoor kommen u.a. Star, Trauerschnäpper, Grünspecht, Kuckuck, Pirol und Teichrohrsänger vor.

Fledermäuse: Die erfassten Funktionsbeziehungen sind von der Ortslage Ehra Richtung Norden und Richtung Westen bzw. Nordwesten in die vorhandenen Waldflächen von Bedeutung. Es wurden gerichtete Flugaktivitäten an der Struktur von den Arten Breitflügel-Fledermaus, Großer Abendsegler und Zwergfledermaus festgestellt, von einer Nutzung durch weitere Fledermausarten, z.B. Fransenfledermaus und Graues Langohr, ist auszugehen. Breitflügel-Fledermaus und Braune Langohren haben Wochenstuben in Ehra, für Zwergfledermäuse wurde ein Sommerquartier festgestellt. Für die Fransenfledermaus besteht ein Quartierverdacht. Die durch Telemetrie festgestellten offenbar wichtigen und zu erhaltenden Funktionsbeziehungen (Flugrouten, FR) verlaufen (s. Abb. 5).

- bei der Ortslage Ehra beginnend nach Norden in Richtung Bombarischer Berg entlang einer Gehölzreihe (FR1)
- bei der Ortslage Ehra beginnend entlang eines Wirtschaftsweges nach Westen und dann in Richtung Bombarischer Berg entlang eines Wirtschaftsweges mit Gehölzreihen (FR 2)
- bei der Ortslage Ehra beginnend entlang desselben Wirtschaftsweges nach Westen mit Gehölzreihe (FR 3).



## **Abbildung 5: Fledermausrouten**

Amphibien: In den ca. 500 m entfernt liegenden Ehraer Teich wurden Teich- und Moorfrosch sowie Erdkröte und Teichmolch nachgewiesen. Die nordöstlich des Schapermoors befindlichen Fischteiche weisen Vorkommen der Erdkröte auf. Die landwirtschaftlichen Flächen haben Bedeutung als Landlebensraum.

Reptilien: Die Waldrandbereiche sind für Ring- und Schlingnatter sowie für Zauneidechsen von Bedeutung. Entsprechende Nachweisfunde liegen dort bzw. im unmittelbaren Nahbereich vor.

Die strukturierten Grünländereien sowie Waldrandbereiche weisen zudem Bedeutung für Heuschrecken, Tagfalter und Laufkäfer auf.

### Schutzgebiete:

Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich keine Natura 2000-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete. In Ehra sind nach § 21 NAGBNatSchG geschützte Naturdenkmale (u. a. Ulme, Eiche) ausgewiesen. Gem. Datenserver des NLWKN ([www.nlwkn.de](http://www.nlwkn.de)) sind die Bereiche Ehraer Teich sowie Schapermoor Bestandteil der landesweiten Biototypenkartierung (Flächen mit landesweiter Bedeutung für den Arten- und Ökosystemschutz). Relevant sind hier die Biototypen Feuchtgrünland, Seggen-Binsen- und Staudensumpf, Borstgras- und Magerrasen und naturnahe Gewässer. Sie stellen zumeist besonders geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 24 NAGBNatSchG dar. Zudem haben die Gebiete eine besondere Bedeutung für Heuschrecken. Die Ackerflächen und Waldbereiche westl. der L 288 sowie südl. der B 248 sind als für Brutvögel wertvoller Bereich (Status offen) ausgewiesen.

### Auswirkungen

Durch die Verlegung der L 289 und der B 248 kommt es zur Inanspruchnahme von ca. 1,3 ha Grünland, 0,5 ha Gehölzstrukturen sowie 5 ha Ackerland. Durch die Verlegung der Anschlussstelle gehen zusätzlich ca. 1,3 ha Wald und Waldrandstrukturen sowie 0,5 ha Gehölzstrukturen verloren. Zudem werden ca. 3 ha Ackerland beansprucht (letzteres grundsätzlich auch durch den ursprünglichen Standort). Die Restflächen (zumeist Acker) zwischen den „Ohren“ der Anschlussstelle verlieren zudem teilweise ihr Funktionen (ca. 4 ha). Im Bereich des Schapermoores kommt es zur Inanspruchnahme von besonders geschützten Biotopen gemäß § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 24 NAGBNatSchG (ca. 0,4 ha).

Die Tierlebensräume werden zusätzlich beeinflusst durch Zerschneidungs- und Isolationswirkungen, verursacht von der Barrierewirkung der Trasse. Betriebsbedingt entstehen Beeinträchtigungen der angrenzenden Tierpopulationen durch Emissionen von Lärm und Licht sowie durch Bewegungseffekte. Dadurch werden Lebensräume innerhalb der einzelnen artspezifischen Effektdistanzen gänzlich entwertet oder in ihrer Eignung als Lebensraum für die betroffenen Arten erheblich beeinträchtigt. Die Wirkdistanzen, in denen es zu Beeinträchtigungen kommt, sind abhängig von der Verkehrsmenge, aber auch von den betroffenen Arten.

Bei Fledermäusen entstehen bau- und anlagebedingte Verluste von Jagdgebieten und Quartierstandorten. Vorhandene Jagdstrecken und Flug-/ Transferrouen werden durch die geplante Autobahntrasse gequert. Es kommt zur Zerschneidung von wichtigen Lebensraumbeziehungen. Hinzu kommt eine erhebliche Erhöhung des Kollisionsrisikos. Durch die Anlage von Querungsbauwerken können die Auswirkungen vermindert/vermieden werden. Hinzu kommen mögliche baubedingte Auswirkungen durch die Anlage von Bautelleneinrichtungen sowie den Baubetrieb.

## **4.3 Schutzgut Boden**

### Bestandssituation

Auf den ackerbaulich genutzten Flächen dominieren Pseudogley-Braunerden sowie Podsol-Braunerden. Die Waldbereiche sind durch Podsole geprägt. Erdniedermoore befinden sich im Bereich Bullergraben und Ehraer Teich. Diese Niedermoorbereiche stellen aufgrund ihrer naturgeschichtlichen Bedeutung sowie ihres besonderen Biotopentwicklungspotenzials besonders

schutzbedürftige Böden dar. Im direkten Trassenverlauf sind keine Altablagerungen oder Altlasten bekannt.

#### Auswirkungen

Durch die Verlegung der L 289 und der B 248 kommt es zu Überbauungen und Versiegelung von ca. 6,8 ha. (Versiegelung ca. 3,5 ha). Davon sind ca. 0,4 ha von Böden mit besonderer Bedeutung betroffen (Niedermoorbereiche). Durch die Verlegung der Anschlussstelle werden zudem ca. 4,8 ha Bodenfunktionen beeinträchtigt. Die Flächen der derzeitigen B 248 und L 289 können dabei in Teilen entsiegelt werden. Zudem kommt es zu temporärer Beanspruchung durch Baustellenflächen und Arbeitsstreifen. Die betriebsbedingte Beeinträchtigung von Böden durch den Eintrag von Schadstoffen ist überwiegend auf den trassennahen Bereich (Spritzwasserbereich, 10 m Wirkzone) beschränkt.

## **4.4 Schutzgut Wasser**

### Bestandssituation

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich der Bullergraben, der Bombarischer Bergbach sowie diverse Gräben (z. B. Molkengraben). Der Ehraer Teich liegt ca. 500 m entfernt. Der Bullergraben wird als erheblich veränderter Gewässerabschnitt mit gutem bis mittlerem chemischem Zustand klassifiziert ([www.nlwkn.de](http://www.nlwkn.de)).

Die Grundwasserneubildungsraten sind im Bereich Schapermoor mit unter 50 mm/Jahr am Geringsten, östlich der L 288 mit 200 - 250 mm/Jahr am Höchsten. Das Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung ist als gering bis mittel zu klassifizieren. Im Bereich des grundwassergeprägten Schapermoores (Grundwasserflurabstand unter 2 m) weist diese eine besondere Bedeutung auf. Diese Bereiche sowie die Waldbereiche westl. Ehra sind zudem durch eine besondere Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen gekennzeichnet.

### Auswirkungen

Baubedingt entsteht eine Gefährdung der Grundwasser- und Oberflächenwasserqualität durch den möglichen Eintrag von Schadstoffen infolge von Leckagen, Eintrag von Baustellenabwässern und Emissionen von Fahrzeugen (insbesondere auf grundwassernahen Standorten).

Anlagebedingte Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsraten sowie durch den Verlust von Infiltrationsflächen durch Versiegelung und Überbauung kommen durch Entsiegelungen der L 289 sowie B 248 entgegen getreten werden. In den grundwassernahen Bereichen kann durch die Baumaßnahme eine Veränderung des Grundwasserhaushaltes erfolgen. Hierbei können sowohl drainierende wie anstauende Effekte entstehen. Betriebsbedingt kann es zu einer Gefährdung der Grundwasserqualität durch Eintrag von Schadstoffen in trassennahe Bereiche kommen (insbesondere bei grundwassernahen Standorten).

Die derzeitigen Unterführungen der Gewässer Bullergraben sowie Bombarischer Bergbach werden, entsprechend der Lage im Zusammenhang mit der Neuführung der L 289, verlegt.

## **4.5 Schutzgut Klima / Luft**

### Bestandssituation

Die Wald- und Moorbereiche bilden mesoklimatische Inseln, die durch Frischluftproduktion und Filterwirkung Ausgleichsräume für benachbarte Räume darstellen. Große Bereiche im Untersuchungsgebiet sind durch die klimatischen Verhältnisse des Freilandes (wie z. B. Äcker und Grünland) ebener bis welliger Lagen geprägt. Sie sind durch weite Temperaturamplituden gekennzeichnet und stellen Kaltluftproduktionsstätten dar. Das Freilandklima ist zudem durch erhöhte Nebel- und Dunstbildung sowie Früh- und Spätfrostgefahr geprägt. In Abhängigkeit von der Geländemorphologie sind hier Kaltluftansammlungen zu erwarten. Das Siedlungsklima entspricht aufgrund der lockeren und gut durchlüfteten, zumeist nur zwei- bis dreigeschossigen Bauweise, nur begrenzt den klimatischen Signifikanten von Siedlungen.



#### Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es zum Verlust von Frischluft- und Kaltluftproduktionsflächen (Wald- und Offenlandflächen) sowie von Waldbereichen mit Immissionsschutzfunktionen durch Flächeninanspruchnahmen. Das Entfernen von Vegetation, die Anlage von Deponien für Bau- und Erdmaterialien und baubedingte Schadstoffemissionen / Staubentwicklungen durch den Baustellenbetrieb und -verkehr können sektorale sowie temporäre kleinklimatische bzw. lufthygienische Auswirkungen hervorrufen. Auswirkungen auf Frischluft-/Kaltluftleitbahnen werden nicht erwartet.

## **4.6 Schutzgut Landschaftsbild**

#### Bestandssituation

Die Beschreibung des Landschaftsbildes ist Kap. 4.2 zu entnehmen. Zusammenfassend weisen die strukturierten Grünlandbereiche östl. Lessien (Bullergrabenniederung) und die Wald- und Grünlandbereiche westl. Lessien eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild auf und die nördlichen Waldflächen sowie die strukturierten landwirtschaftlichen Flächen westl. der L 288 eine mittlere.

#### Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es durch die Flächeninanspruchnahme zum Verlust von Flächen mit Erholungsfunktion sowie landschaftsbildprägenden Strukturen. Weiterhin erfolgt eine anlagebedingte Zerschneidung von Radwanderwegen. Die Erhaltung von erholungsrelevanten Wegen wird im Rahmen der Anpassung des untergeordneten Wegenetzes geprüft.

Im Regelfall überlagern sich visuelle und akustische Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Da die lärmbedingten Auswirkungen über die Isophonen nachvollziehbarer darzustellen sind, werden aus pragmatischen Gründen diese für die Bilanzierung und Bemessung der Auswirkungen herangezogen. Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen für die Baustelleneinrichtung sowie die Bautätigkeit selbst stellen eine temporäre Auswirkung dar. Zudem sind baubedingte Verlust von Gehölz- und Waldbereichen zu erwarten.

## **4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

#### Bestandssituation

Im Untersuchungsbereich befindet sich östlich Ehra ein sog. Flachkörpergräberfeld das bereits 1894 entdeckt wurde. Es handelt sich um mittelalterliche Bestattungen. Zudem befinden sich westlich Ehra zwei Bodendenkmale. Das ehemalige Erdölfeld Ehra bzw. die verfüllten Bohrungen stellen ein Relikt des ehem. Erdölbergbaues dar. Die Flächen sind Bestandteil des Berregnungsverbandes Ehra-Lessien. Zudem befindet sich hier eine Brunnenanlage mit Schalthaus.

#### Auswirkungen

Durch das geplante Vorhaben sind anlagebedingte Inanspruchnahmen des Gräberfeldes, der Bodendenkmale nicht ausgeschlossen. Dem Vorhabensträger ist bekannt, dass zum einen mit weiteren bisher noch nicht bekannten Fundmeldungen (auch im Umfeld der bestehenden Fundstellen) zu rechnen ist und zum anderen die rechtliche Verpflichtung gegenüber der Denkmalbehörde zur rechtzeitigen Sicherung oder vorherigen Ausgrabung von Fundorten durch die Denkmalpflege besteht. Zudem kommt es zur Inanspruchnahme von Flächen des Berregnungsverbandes.

#### **4.8 Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern**

Die Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern stellt die funktionalen oder stofflichen Verflechtungen der Schutzgüter innerhalb eines Ökosystems oder benachbarter Ökosysteme dar. Beeinträchtigungen eines Schutzgutes können in der Folge zu Veränderungen anderer Schutzgüter führen. Dies gilt insbesondere für Vegetationsabhängigkeit von abiotischen Standortverhältnissen, faunistische und floristische Abhängigkeitsverhältnisse, Zusammenhänge zwischen Grund- und Oberflächenwasser sowie Bodenstrukturen, Wechselwirkungen innerhalb der zu betrachtenden Schutzgüter (z.B. Räuber-Beute-Beziehungen), Lebensraumbeziehungen zwischen Tieren benachbarter bzw. auch getrennter Systeme sowie Beziehungen zwischen Vegetationsstruktur und naturräumlicher Ausstattung und dem Landschaftsbild und seiner Erholungsseignung

#### **4.9 Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung, zum Ausgleich und Ersatz**

Mit der Linienwahl wurde bereits ein erster wirkender Schritt zur Vermeidung/Verminderung von erheblichen Umweltauswirkungen vollzogen. Durch weitere Trassenoptimierungen bzw. Variantenvergleiche können im Rahmen der Entwurfsplanung weitere negative Auswirkungen vermindert bzw. vermieden werden.

Die baulichen Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil des straßentechnischen Entwurfs. Hierzu zählen u.a. die ottergerechte Unterführung des Bullergrabens, wie sie bereits in der bestehenden Planung enthalten war sowie Faunapassagen insbesondere für Fledermäuse.

Konzeptionell sind die Vermeidungsmaßnahmen jedoch wesentlicher Inhalt der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (z. B. Schutzzäune, Bauzeitenregelungen, Gestaltungsmaßnahmen usw.). Durch die spezifischen rechtlichen Anforderungen des Artenschutzes wird die Maßnahmenplanung durch die artenschutzrechtlichen Erfordernisse bestimmt. Damit ergibt sich eine Hierarchie in der Maßnahmenplanung, bei der die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (meist bauwerksbezogene Vermeidungsmaßnahmen) wie auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Vermeidung des Verbotseintritts im Sinne von § 42 Abs. 5 BNatSchG das Maßnahmenkonzept dominieren.

Darauf aufbauend sind für die beeinträchtigten planungsrelevanten Funktionen aus der Eingriffsregelung, die über die Betroffenheit von Arten und Lebensstätten hinausgehen und nicht über hierfür vorgesehenen Maßnahmen multifunktional kompensiert werden, weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu planen.

Umfang und Lage der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen leiten sich aus den beeinträchtigten und wiederherzustellenden Funktionen unter Einbeziehung von Vorbelastungen, dem räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff sowie der Qualität der gewählten Maßnahmenflächen und dem Zeitraum, der für die Wiederherstellung der Funktionen anzusetzen ist, ab.

#### **4.10 Untersuchungsraum und ergänzende Untersuchungen**

Grundlage der methodischen und inhaltlichen Untersuchung stellt das Scopingpapier zum Neubau der A 39 Abs.7 sowie die Ergebnisniederschrift vom 12.02.2009 dar. Im Planungsraum wurden sowohl durch die Planungsgemeinschaft LaReG als auch durch die Planungsgruppe grün (Abschnitt 6) zahlreiche Kartierungen durchgeführt. Dies betrifft insbesondere die Biotop sowie die Artengruppen Avifauna, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien, Libellen, Laufkäfer, Tagfalter, teilweise Fische und Mollusken sowie Kartierungen zur Haselmaus. Da die vorhandenen Untersuchungen die Auswirkungsbereiche des geplanten Vorhabens nicht abdecken, sind Erweiterungen des Untersuchungsraumes sowie der Kartierungen erforderlich (vgl. Anlage 3).

Beidseitig der verlegten L 289 sowie B 248 wird in Anlehnung an die HVA-F-StB ein Korridor beiderseits der Trassen von ca. 300 m untersucht. Neben den erforderlichen Biotoptypenkartierungen werden hier auch alle anderen relevanten Schutzgüter betrachtet. Zudem werden die nachfolgenden Kartierungen ergänzend durchgeführt (vgl. Tab. 1).

**Tabelle: 1:** Ergänzende faunistische und floristische Untersuchungen

| <b>A39. Abs. 7 - Ergänzende Kartierungen - Verlegung der Anschlussstelle Ehra / Lessien -</b><br>(Grundlage stellt das Leistungsbild des Scopingpapiers zum Neubau der A 39 Abs.7 sowie die Ergebnisniederschrift vom 12.02.2009 dar.) |  |
|--|--|
| <b>Biotope / RL - Pflanzen</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Untersuchungsraum beidseitig der Trasse von 300 m innerhalb des Korridors, der nicht von den Kartierungen Abs. 6 und 7 abgedeckt ist (siehe Übersichtskarte).</li> <li>• Biotoptypenerfassung bis auf die Ebene der Untereinheiten</li> <li>• Erfassung von Pflanzenarten der Anhänge II und IV FFH-RL sowie planungsrelevanter geschützter und gefährdeter Arten mindestens im Bau-feld (1. Begehung).</li> <li>• Erfassung geschützter Biotope</li> <li>• Erfassung der Lebensraumtypen des Anhangs I FFH-RL</li> <li>• Bewertung der Biotoptypen gemäß der Niedersächsischen Bewertungsmethode</li> </ul>  |
| <b>Avifauna</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Untersuchungsraum beidseitig der Trasse von 500 m innerhalb des Korridors, der nicht von den Kartierungen Abs. 6 und 7 abgedeckt ist (siehe Übersichtskarte). Der Untersuchungsraum wird nach Vorlage der Lärmkonturen ggfs. verifiziert.</li> <li>• Erfassung kategorisiert nach Brutnachweis, Brutverdacht, Brutzeitfeststellung sowie Nahrungsgästen und Durchzüglern</li> <li>• punktgenaue Aufnahme der Revierzentren für Rote-Liste Arten, geschützte Arten, Anhang I Arten der VS-RL sowie charakteristische Zeigerarten</li> <li>• Kartierung über Sichtbeobachtung und Verhören der Gesänge, ggf. per Klangattrappen</li> <li>• 5 Begehungen bei Tag</li> <li>• Bei Bedarf bis zu 2 weitere Kartierungen in der Dämmerung</li> <li>• Aufgrund pot. Vorkommen des Ortolans werden auch die bereits kartierten Übergangsbereiche Wald – Feldflur ergänzend auf Vorkommen untersucht</li> </ul> |
| <b>Fledermäuse</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Untersuchungsraum entsprechend Karte (Schapermoor, Waldrand östl. der L 288)</li> <li>• Übersichtskartierung mittels Detektor</li> <li>• Detektoruntersuchungen im Sommerlebensraum im Zeitraum von April bis Oktober, 7 Begehungen, verstärkt in der Wochenstubezeit, im Zeitraum vor Dämmerung am Abend bis Morgendämmerung</li> <li>• Im Bedarfsfall sektoraler Einsatz von Horchboxen</li> <li>• Suche nach potenziellen Quartieren (insb. Baumhöhlen im Wald, Kästen) im zeitigen Frühjahr (vor Laubwuchs)</li> </ul>  |
| <b>Amphibien</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Übersichtsbegehung potenziell geeigneter Gewässer im Bereich Schapermoor</li> <li>• potenzielle Bewertung des Landlebensraumes</li> <li>• Sichtbeobachtung, Verhören ggfs. mit Klangattrappen</li> <li>• Begehung des Gewässerumfeldes</li> <li>• 5 Begehungen, Darstellung in Text und Karte gem. Leistungsbeschreibung</li> </ul>   |

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Libellen</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Übersichtsbegehung potenziell geeigneter Gewässer im Bereich Schapermoor</li> <li>• Gezieltes Keschern von Imagines im Bereich der Paarungs- bzw. Eiablageplätze</li> <li>• Stichpunktartige Suche nach Exuvien im Bereich potenzieller Schlupfhabitate und nach Larven im Larvalhabitat</li> <li>• Halbquantitative Einschätzung der Bestandsgrößen</li> <li>• 1 Übersichtsbegehung zur Auswahl geeigneter Probeflächen</li> <li>• 4 Begehungen bei Fließgewässern (6 bei Stillgewässern)</li> </ul> |
| <b>Heuschrecken</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzende Kartierungen im Schapermoor (Sumpfschrecke), Waldrand</li> <li>• Sichtbeobachtung, Verhören und Handfang und Kescher</li> <li>• Halbquantitative Einschätzung der Bestandsgrößen</li> <li>• 3 Begehungen</li> </ul>  |
| <b>Tagfalter</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzende Kartierungen im Schapermoor</li> <li>• Erfassung durch Sichtbeobachtung, gezieltes Absuchen</li> <li>• Bestimmung durch Kescherfang und Sicht</li> <li>• Erfassung relevanter Raupenfutterpflanzen (Kombination mit Biotopkartierung)</li> <li>• Halbquantitative Einschätzung der Bestandsgrößen</li> <li>• 1 Übersichtsbegehung zur Auswahl der Probeflächen</li> <li>• 6 Begehungen</li> </ul>  |
| <b>Reptilien</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ergänzende Kartierungen im Schapermoor</li> <li>• Erfassung durch Sichtbeobachtung, gezieltes Absuchen</li> <li>• Kontrolle möglicher Verstecke</li> <li>• Bei Verdacht auf Schlangen Auslegung von künstlichen Versteckmöglichkeiten (Schlangenbleche)</li> <li>• Einschätzung der Bestandsgrößen</li> <li>• 1 Übersichtsbegehung zur Auswahl der Probeflächen</li> <li>• 6 Begehungen</li> </ul>  |

## 5 Literatur

BlmSchG: Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist

BNatSchG: Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 6. Februar 2012 (BGBl. I S. 148) geändert worden ist

DIN 18005 Beiblatt 1 „Schallschutz im Städtebau

Ergebnisniederschrift über den Scoping-Termin am 27.01.2009 in Weyhausen zum Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg, Abschnitt 7 Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN BROME: Stand: 37. Flächennutzungsplanänderung 2010

FStrG: Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist

NAGBNatSchG: Gesetz zur Neuordnung des Naturschutzrechts vom 19. Februar 2010, Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz

MLuS 02, geändert (2005): Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung

ROG: Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist

RROP (2008): Regionales Raumordnungsprogramm (=Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig, Zweckverband Großraum Braunschweig.

Scopingpapier zum Neubau der A 39 Abs.7, Unterlage zur Festlegung des Untersuchungsrahmens (§ 5 UVPG), Dez 2008

TA Luft: Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft vom 24. Juli 2002, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

UVPG: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 15 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist.

16. BImSchV: Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146)"

22. BImSchV: Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juni 2007 (BGBl. I S. 1006)"

Internet:

[www.lbeg.de](http://www.lbeg.de)

[www.nlwkn.de](http://www.nlwkn.de)