

Straßenbauverwaltungen des Landes Niedersachsen und des Landes Sachsen-Anhalt



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr



Landesbetrieb Bau
Niederlassung Nord

Neubau B 190n

**Straßenbau- und umweltfachliche Gegenüberstellung
Nullplus-Variante (Führung über die B 71) und
B 190n Vorzugsvariante zwischen A 39 und Salzwedel**

Ordner 1/1

___ . Ausfertigung

25.08.2010

Aufgestellt:

**Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg**

Verzeichnis der Unterlagen

Unterlage 1	Erläuterungsbericht		Seite 1 - 26
	<u>Anlagen:</u>		
	- Vergleichstabelle Nullplus-Variante ⇔ Vorzugslinie B 190n		Anlage 1, Seite 1 - 2
Unterlage 2	Übersichtskarte	M.: 1:50.000	Blatt 1
	- mit Linien der Variantenvorauswahl Ausbau B 71		
Unterlage 3	Übersichtslagepläne		
	- Linie der Vorzugsvariante B 190n	M.: 1:25.000	Blatt 1
	und der Nullplus-Variante (Ausbau der B 71)	M.: 1:25.000	Blatt 2
		M.: 1:25.000	Blatt 3
Unterlage 4	Planunterlagen der Umweltfachplanung		
	- Bericht Umweltfachlicher Vergleich		Seite 1 - 39
	- Raumwiderstandskarte	M.: 1:25.000	Blatt 1 bis 3

Neubau B 190n

Straßenbau- und umweltfachliche Gegenüberstellung Nullplus-Variante (Ausbau der B 71) und der Neubauvorzugsvariante B 190n zwischen A 39 und Salzwedel

Inhalt

1.	<u>VERANLASSUNG UND ZIELSTELLUNG</u>	<u>2</u>
2.	<u>GRUNDLAGEN / BESCHREIBUNG DER VARIANTEN</u>	<u>3</u>
2.1	VARIANTENBESCHREIBUNGEN	3
2.2	VORVARIANTENVERGLEICHE ZUR TRASSIERUNG DER VORZUGSLINIE NULLPLUS-VARIANTE (AUSBAU B 71)	4
2.3	GRUNDLAGEN DER TRASSIERUNG / ERREICHTE PARAMETER	8
3.	<u>STRAßENBAUFACHLICHE BEWERTUNG</u>	<u>9</u>
3.1	STRAßENBAUFACHLICHE ENTWURFSMERKMALE DER VORZUGSLINIE B 190N	9
3.2	STRAßENBAUFACHLICHE ENTWURFSMERKMALE DER NULLPLUS-VARIANTE (AUSBAU B 71)	12
3.3	KOSTEN DER VARIANTEN	17
3.4	ABSCHLIEßENDER VERGLEICH AUS STRAßENBAUFACHLICHER SICHT	18
4.	<u>ERGEBNIS DES UMWELTFACHLICHEN VERGLEICHES</u>	<u>20</u>
5.	<u>ZUSAMMENFASSUNG / AUSWEISUNG DER VORZUGSVARIANTE.....</u>	<u>25</u>

1. Veranlassung und Zielstellung

Die Linienbestimmung für den Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit niedersächsischem Teil der B 190n zwischen B 4 und A 39 (B 190n West) und A 39 und Landesgrenze Niedersachsen – Sachsen-Anhalt (B 190n Ost) wurde am 20.12.2007 beantragt.

Für den Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg einschließlich der B 190n West zwischen A 39 und B 4/B 191 wurde mit Erlass vom BMVBS vom 31.10.2008 die Linie bestimmt. Der Teilabschnitt der B 190n Ost im Land Niedersachsen östlich der A 39 bis zur Landesgrenze Niedersachsen / Sachsen-Anhalt wird zusammen mit der B 190n in Sachsen-Anhalt, deren Antrag auf Linienbestimmung beim BMVBS vorliegt, förmlich bestimmt. Die Beantragung auf Linienbestimmung für den Neubau der B 190n in Sachsen-Anhalt zwischen den Landesgrenzen Niedersachsen/Sachsen-Anhalt und Sachsen-Anhalt/Brandenburg erfolgte am 30.04.2008 bei BMVBS durch die Straßenbauverwaltung Sachsen-Anhalt.

Durch das BMVBS wurde die Vorzugslinie der B 190n östlich der A 39 bis zur Landesgrenze Niedersachsen und Sachsen-Anhalt bisher noch nicht bestimmt, da durch das Bundesumweltministerium (BMU) die Vorzugsvariante im Streckenabschnitt zwischen der A 39 und der Stadt Salzwedel nicht abschließend mit getragen werden kann. Insbesondere wird durch das BMU in der Stellungnahme vom 22.06.2009 zur Linienbestimmungsunterlage der Straßenbauverwaltungen bis zur Landesgrenze Niedersachsen und Sachsen-Anhalt bemängelt, dass ein Variantenvergleich mit dem Ausbau der vorhandenen, zweistreifigen B 71 zur B 190n (Nullplus-Variante) in Niedersachsen nicht nach umweltfachlichen Gesichtspunkten erstellt wurde.

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist daher die ergänzende Gegenüberstellung der erarbeiteten Vorzugslinie der B 190n mit einem Ausbau der vorhandenen B 71 gemäß Erlass des BMVBS vom 27.01.2010 zur Stellungnahme des BMU. Der Untersuchungsraum dieser Gegenüberstellung ist dabei begrenzt durch die A 39 im Westen und dem Gelenkpunkt GP 2.7 im Osten der Stadt Salzwedel. Im Ergebnis einer straßenbaufachlichen und umweltfachlichen Bewertung soll geprüft werden, inwieweit die Nutzung der vorhandenen B 71 eine aus ganzheitlicher Sicht mögliche Trassenvariante für die künftige Führung der B 190n darstellt.

2. Grundlagen / Beschreibung der Varianten

2.1 Variantenbeschreibungen

Gemäß der Zielstellung aus Abschnitt 1. werden in der vorliegenden Untersuchung nachfolgende Varianten straßenbaufachlich und umweltfachlich gegenüber gestellt (vgl. auch Übersichtskarte Unterlage 2):

- **Neubauvorzugsvariante B 190n:**

Die Linienvariante der B 190n basiert auf der zur Linienbestimmung vorliegenden Vorzugstrasse für den Neubau zwischen A 39 und Salzwedel (Gelenkpunkt GP 2.7) mit einem 2+1 – Querschnitt (RQ 15,5).

Dabei ist ein Linienverlauf von der A 39 durch vorhandene Waldlichtungen südwestlich der Ortslage Schafwedel in West-Ost-Richtung von der A 39 bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt vorgesehen. Beginnend am Übergabepunkt ÜP Lgr. NI-1 an der Landesgrenze zu Niedersachsen wird die Vorzugstrasse der B 190n in West-Ost-Richtung auf freier Trassenlage südlich um die Ortslagen Schmölaw und Markau sowie fortan auf einem Linienkorridor nördlich der Ortslagen Bonese, Kleistau, Hohendolsleben geführt.

Südlich von Henningen wird die Landesstraße L 6 gequert wobei im weiteren Verlauf die Ortslagen Osterwohle, Bombeck sowie Klein Gerstedt und Groß Gerstedt nördlich umfahren werden. Nach nördlicher Umfahrung der Ortslage Groß Gerstedt wird die Trassenführung in südöstlicher Richtung verschwenkt. Die Ortslage Böddenstedt wird hierbei südlich, die Ortslage Steinitz nördlich umfahren. Die B 190n quert nun in einem südlich der Stadt Salzwedel geführten Trassenbereich die Kreisstraße K 1376 und die Landesstraße L 8. Im weiteren Trassenverlauf wird die Bundesstraße B 248 westlich von Sienau sowie die Kreisstraße K 1381 südlich von Sienau gequert.

Südlich der Ortslage Sienau schwenkt die Trassenführung in östliche Richtung. Ab der B 71 südöstlich von Salzwedel nimmt die Linie ihren Verlauf zwischen den Ortslagen Buchwitz und Stappenbeck in östliche Richtung, um dann die Ortslage Pretzier in einem Abstand von ca. 400 m zur äußeren Bebauung südlich zu umgehen. Nach einem nordöstlichen Verschwenken der Linie im Bereich der Ortslage Pretzier übernimmt die Trassenführung der Vorzugsvariante der B 190n östlich der Ortslage Pretzier die Linie der B 190alt (Gelenkpunkt GP 2.7).

- **Nullplus-Variante (Ausbau B 71):**

Die Nullplus-Variante (Ausbau B71) basiert auf dem geplanten Ausbau der B 71 zwischen der A 39 und Salzwedel (GP 2.7) zu einem 2+1-Querschnitt (RQ 15,5) in West-Ost-Richtung.

Dabei müssen die Ortsumgehungen Hanstedt II, Rassau, Schliekau, Wellendorf, Groß Ellenberg, Növenthien, Spithal, Wöhningen und Bergen auf der niedersächsischen Seite sowie die Ortsumgehungen Cheine, Brietz, Chüttlitz und Salzwedel auf sachsen-anhaltinischer Seite vorgesehen werden. Der Trassenkorridor orientiert sich in Streckenabschnitten zwischen den Ortslagen am vorhandenen Bestand der B 71. Dabei werden Bereiche unterschieden, die einen Ausbau der B 71 in direkter Trassenlage auf dem Bestand zulassen oder die eine Lage der neuen Verkehrsanlage neben dem vorhandenen Bestand erfordern, um die bestehende B 71 als zwischengemeindliche Verbindung für die Erschließung sowie für den langsam fahrenden Verkehr zu erhalten.

Für die endgültige Ausweisung der Vorzugstrassierung und Vorzugslage der Nullplus-Variante (Ausbau der B 71) wurden nach einer Vor-Ort-Begehung zunächst mehrere mögliche Linienvarianten ermittelt, die im Rahmen eines straßen- und umweltfachlichen Vorvariantenvergleiches gegeneinander abgewogen wurden. Hierzu wird auf die Erläuterungen im Abschnitt 2.2 verwiesen.

2.2 Vorvariantenvergleiche zur Trassierung der Nullplus-Variante (Ausbau B 71)

Nach einer Vor-Ort-Begehung wurde eine Linienschar für die mögliche Führung der Nullplus-Variante (Ausbau der B 71) im Untersuchungsraum zwischen der A 39 und dem Gelenkpunkt 2.7 östlich von Salzwedel entwickelt. Neben der Festlegung der möglichen Linienführungen in Streckenabschnitten zwischen den einzelnen Ortslagen wurden mögliche Untervarianten zur Umfahrung der Orte im Untersuchungsbereich aufgezeigt.

Die Trassierungsansätze bei der Linienfindung zur Nullplus-Variante (Ausbau der B 71) unterliegen der folgenden Herangehensweise:

größtmögliche Ausnutzung der vorhandenen Streckenabschnitte der B 71 (Parallellage zur Einpassung des RQ 15,5),

Anordnung von notwendigen neuen Ortsumgehungen (diese Ortsumgehungen verlaufen in möglichst geringem Abstand zu den jeweiligen Ortslagen, um den für die Nullplus-Variante nutzbaren Streckenanteil der B 71 zu erhöhen), Berücksichtigung des langsam fahrenden, zwischengemeindlichen und flächenerschließenden Verkehrs.

Ausgehend von der A 39 in West-Ost-Richtung wurden Linienvarianten entwickelt und anschließend straßenbaufachlich und umweltfachlich vorab abgeschätzt und bewertet. Die Benennung der Vorzugstrassenführungen in den Vorvariantenvergleichen führte zur Ausbildung der weiter zur verfolgenden und gegenüber zu stellenden Linienführung für die Nullplus-Variante. Die in Vorvariantenvergleichen geprüften Streckenführungen sind (vgl. Unterlage 2, Übersichtskarte):

➤ Bereich Ortslagen Hanstedt II bis Schliekau

Ein Ausbau der B 71 innerorts ist auf Grund der Nutzungsüberlagerungen (überregionale und innergemeindliche Verbindung) sowie der vorhandenen Bebauung nicht möglich. Es wurden daher südliche (Linien Süd 1; Süd 2) und nördliche Umfahrungen (Linien Nord 1 – 4) der Ortschaften Schliekau, Rassau, Gansau und Wappeus entwickelt.

In der straßen- und umweltfachlichen (Vor-)Abwägung zeigte sich, dass die Kombination einer Linienführung mit Verlauf südlich der Ortslage Hanstedt II (Süd 1) und nördlich von Schliekau (Nord 3) mittels des Verbinders V3 den günstigsten Trassenverlauf der Nullplus-Variante darstellt. Die Gründe hierfür sind die Nutzung vornehmlich umweltfachlich unbedenklicher Freiflächen sowie die Einhaltung möglichst großer Abstände zu der vorhandenen Bebauung.

Bereich Ortslagen Wellendorf bis Suhlendorf

Eine südliche Führung um Wellendorf und Groß Ellenberg musste ausgeschlossen werden. Gründe hierfür sind das bewegte Gelände südlich der Ortslage sowie die Annäherung an die vorhandene Bebauung (Schutzgut Mensch). Zwischen den Ortslagen Wellendorf, Groß Ellenberg und Növenthien wird die Lage der Nullplus-Variante nördlich, parallel zur vorhandenen B 71 vorgesehen, damit letztere künftig den innergemeindlichen Verkehr sowie die langsam fahrenden Fahrzeuge aufnehmen kann.

Bereich Ortslagen Növenthien

Es wurden eine nördliche (Növenthien Nord) und eine südliche (Növenthien Süd) Umfahrung der Ortslage entwickelt. Ein Ausbau der B 71 innerorts ist auf Grund der Nutzungsüberlagerungen (überregionale und innergemeindliche Verbindung) sowie der vorhandenen Bebauung nicht möglich. Als Vorzugsführung der Nullplus-Variante konnte vornehmlich aufgrund der umweltfachlichen Vorabwägung die Nordumgehung benannt werden.

Bereich Ortslagen Növenthien bis Winterweyhe

Eine Trassenlage nördlich, parallel zur vorhandenen B 71 muss gewählt werden. Eine Trassierung der Nullplus-Variante südlich zur vorhandenen B 71 muss aufgrund der bewegten Topographie auf der Südseite ausgeschlossen werden. Weiterhin befinden sich FFH-Gebiete südlich der B 71.

Die vorhandene B 71 selbst muss als innergemeindliche Erschließungsstraße sowie als Straße für den langsam fahrenden Verkehr zwischen den Ortslagen Növenthien und Winterweyhe erhalten bleiben.

Bereich Ortslagen Spithal bis Wöhningen

Es wurden eine nördliche (Spithal Nord) und eine südliche (Spithal Süd) Umfahrung der Ortslage entwickelt. Ein Ausbau der B 71 innerorts ist auf Grund der Nutzungsüberlagerungen (überregionale und innergemeindliche Verbindung) sowie der vorhandenen Bebauung nicht möglich. Als Vorzugsführung der Nullplus-Variante konnte vornehmlich aufgrund der umweltfachlichen Vorabwägung die Nordumgehung benannt werden.

Bereich Ortslage Bergen

Wegen der Überlagerung der Nutzungsansprüche aus überregionaler und innergemeindlicher Verbindung sowie einer Bebauung mit historischer Bedeutung muss der Ausbau der Ortsdurchfahrt ausgeschlossen werden. Geprüft wurde eine Trassierung der Nullplus-Variante mit nördlicher (Bergen Nord) und südlicher (Bergen Süd) Umfahrung. Insgesamt weisen beide Umfahrungen insbesondere umweltfachliche Nachteile aus (FFH-Gebiete werden gequert). Die nördliche Führung bedingt zudem erhebliche Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen. Die südliche Führung geht durch Bereiche mit hoch anstehendem Grundwasser und damit verbundenem, unsicherem Baugrund. In der Summe der (Vor-)Abwägung konnte die Südumfahrung als Trasse einer Nullplus-Variante mit etwas geringerem Konfliktpotenzial als die Nordumfahrung als Vorzugsführung benannt werden.

Bereich Stadt Salzwedel

Bereits in der Vorplanung zur B 190n im sachsen-anhaltischen Abschnitt zwischen den Landesgrenzen zu Niedersachsen und Brandenburg wurde der Bereich um die Stadt Salzwedel mit einer Vielzahl von Linienvarianten zur Auffindung einer Vorzugsführung der Nullplus-Variante überprüft.

Der Schwerpunkt lag dabei auf der Entscheidung zwischen nördlicher oder südlicher Umfahrung von Salzwedel.

In den Untervariantenvergleichen schieden bereits in der Vorplanung zur B 190n nach einer Reihe vorgelagerter Variantenvergleiche die verbliebenen Untervarianten einer Nordumfahrung von Salzwedel (Varianten 2.5 / 2.7 zwischen den Gelenkpunkten G 1.17, GP 2.1 und GP 2.18 südlich GP 2.7) gegenüber der Varianten der Südumfahrung von Salzwedel aus. Die Hauptgründe dafür liegen in der ungünstigen umweltfachlichen Beurteilung der nördlichen Varianten gegenüber den südlichen Linienführungen. Diese ungünstigeren Bewertungen ergeben sich u.a. aus:

Erheblichen zu erwartenden Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet „Landgraben-Dumme-Niederung“

schlechtere prognostizierte Auswirkungen auf den Menschen, das Schutzgut Pflanzen/Tiere sowie

die abiotischen Schutzgüter Boden, Wasser, Klima.

Aus straßenbaulicher Sicht schieden die nördlichen Trassenführungen auf Grund der höheren Aufwendungen für Ingenieurbauwerke und der höheren Baukosten aus.

Die Nutzung der Neubastrecke der Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahme (BÜM) Salzwedel B71/B248 für die Führung der B 190n wurde ebenfalls in der Vorplanung umfangreich untersucht. Ein Ausbau dieser zweistreifigen Straße zur B190n mit drei Fahrstreifen wurde aus folgenden Gründen verworfen:

Straßenbauliche Aspekte (sehr hoher Umbauaufwand einer neu erbauten Straße),

Verkehrliche Aspekte (funktionale Überlagerung von Fernverkehr einer Ortsumgehung und Erschließungsverkehr, ggf. zweibahniger Querschnitt erforderlich),

Städtebauliche Aspekte (nochmals erweiterter Eingriff in die anliegende Bebauung),

Umweltfachliche Aspekte mit Verschlechterung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima/Luft und Mensch.

Die Zielstellung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung für den Fernverkehr wird weder mit der Nutzung der vorhandenen BÜM B 71/B 248 noch durch deren Ausbau in Form eines mindestens dreistreifigen Querschnitts erreicht.

Auf Basis dieser Ergebnisse wird die entwickelte Linienführung zur nördlichen Umfahrung der Stadt Salzwedel ab Bergen bis zum Gelenkpunkt GP 2.7 aus den (Vor-)Abwägungen nicht weiterverfolgt. Eine angedachte Gegenüberstellung von Linienvarianten zur nördlichen oder südlichen Umfahrung der Ortslagen Cheine, Brietz, Chüttlitz und Salzwedel kann deshalb entfallen.

Da für die Fortführung der Varianten somit generell die südliche Führung um Salzwedel zum Ansatz kommt, hat letztlich die Linienwahl mit südlicher Führung um die Stadt Salzwedel keinen Einfluss auf das Vergleichsergebnis.

Insgesamt ergibt sich damit die folgende (Vorzugs-)Linienführung der Nullplus-Variante (Ausbau der B 71):

Trassierung in West-Ost-Richtung ab der A 39. Südumfahrung der Ortslage Hanstedt II mit anschließender Nutzung eines Linienkorridors zwischen den Ortslagen Rassau und Schliekau, dabei nördliche Umfahrung von Schliekau. Fortan nördliche Umfahrung der Ortslage Wellendorf mit anschließender, paralleler Lage zur vorhandenen B 71 auf der Nordseite. Im weiteren Verlauf nördliche Umfahrung der Ortslage Groß Ellenberg und darauf folgend wiederum eine Lage nördlich, parallel zur vorhandenen B 71 bis Növenthien. Es folgt die nördliche Umfahrung der Ortslage Növenthien. Im anschließenden Streckenabschnitt befindet sich die Lage der B 190n wiederum nördlich, parallel zur vorhandenen B 71. Wie in den vorherigen Abschnitten muss der verbleibende Straßenkörper der B 71 hier künftig den innergemeindlichen sowie den langsam fahrenden Verkehr aufnehmen. Es folgt die nördliche Umfahrung der Ortslagen Spithal und Wöhningen um anschließend die Ortslage Bergen südlich zu umgehen. Mit Verschwenkung der Trasse in südöstlicher Richtung bindet die Linienführung nördlich von Groß Gerstedt in die geplante Linienführung der B 190n gemäß Vorzugslinie der Straßenbauverwaltung Sachsen-Anhalt ein. Im weiteren Verlauf sind die Linienführungen der Nullplus-Variante und der Vorzugslinie der B 190n bis zum Gelenkpunkt GP 2.7 identisch.

2.3 Grundlagen der Trassierung / erreichte Parameter

Grundlage für die Trassierung bilden für beide Vergleichsvarianten die für eine anbaufreie, einbahnige Bundesfernstraße erforderlichen Mindestparameter nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung (RAS-L) und die Vorgaben für die Relationstrassierung.

Die Entwurfsgeschwindigkeit wird gemäß den Vorgaben aus den bisherigen Planunterlagen der B 190n zu $v_e = 90$ km/h festgelegt.

Nach RAS-L-95 ergeben sich damit die folgenden Grenzwerte für die Trassierung für die Neubauvorzugsvariante der B 190n nach eingereicherter Linienbestimmung und für den Fall der Nullplus-Variante (Ausbau B 71):

Neubauvorzugsvariante B190n zur Linienbestimmung	Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 90$ [Km/h]	
	Soll (Grenzwert nach RAS-L-95)	Ist (Planung)
min R	340 m	450 m
min A (nach RAS-L-95)	R/3 (115 m)	150 m*
max s	5,000 %	2,000 %
min H_k	5.700 m	6.000 m
min H_w	2.400 m	9.750 m
min. Tangentenlänge	$T_{\min} = v_e = 90$ m	102,037 m
min. Querneigung q	2,50 %	2,50 %

* Gemäß RAS-L-95, Abschnitt 4.3, kann auf Klothoiden bei $R \geq 3.000$ m ($v_e > 80$ [km/h]) verzichtet werden

Nullplus-Variante (Ausbau B 71)	Entwurfsgeschwindigkeit $v_e = 90$ [Km/h]	
	Soll (Grenzwert nach RAS-L-95)	Ist (Planung)
min R	340 m	500 m
min A (nach RAS-L-95)	R/3 (115 m)	200 m*
max s	5,000 %	nicht untersucht
min H_k	5.700 m	nicht untersucht
min H_w	2.400 m	nicht untersucht
min. Tangentenlänge	$T_{\min} = v_e = 90$ m	nicht untersucht
min. Querneigung q	2,50 %	nicht untersucht

* Gemäß RAS-L-95, Abschnitt 4.3, kann auf Klothoiden bei $R \geq 3.000$ m ($v_e > 80$ [km/h]) verzichtet werden

3. Straßenbaufachliche Bewertung

3.1 Straßenbaufachliche Entwurfsmerkmale der Vorzugslinie B 190n

In der Vorplanung der B 190n von der Landesgrenze zu Niedersachsen bis zur Landesgrenze zu Brandenburg vom März 2007 konnte von der Straßenbauverwaltung Sachsen-Anhalt die unter Abschnitt 2.1 beschriebene Linienführung unter ganzheitlich straßenbaufachlicher und umweltfachlicher Bewertung eindeutig als Vorzugsvariante der Trassenführung ausgewiesen werden.

Diese Vorzugslinie der Straßenbauverwaltung Sachsen-Anhalt wurde weiterhin in der folgenden landesplanerischen Beurteilung vom 28.12.07 im Rahmen des Raumordnungsverfahrens bestätigt. Mit Datum vom 30.04.2008 wurde der Antrag auf Linienbestimmung für die Vorzugslinie gestellt, welche sich in den Unterlagen der Linienbestimmung wiederum als Vorzugslösung herausstellte.

Die straßenbaufachliche Bewertung der Vorzugslinie ist daher insgesamt den genannten Unterlagen im Zusammenhang mit den dort gegenüber gestellten Linienvarianten zu entnehmen.

Um die hier geforderte Gegenüberstellung mit der Nullplus-Variante (Ausbau B 71) zu ermöglichen, wurden die maßgebenden Entwurfsmerkmale der Vorzugslinie der B 190n noch einmal zusammengefasst. Basis der Ergebnisse sind dabei die Vorplanung vom März 2007 sowie die Betrachtung der Vorzugslinie in Niedersachsen zwischen A 39 und der Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt. Die Aufstellung der Entwurfsmerkmale umschließt den Untersuchungsraum von der A 39 bis zum Gelenkpunkt GP 2.7 östlich von Salzwedel. Die Darstellung der Vorzugslinie der B 190n erfolgt in den Übersichtslageplänen Unterlage 3, Blatt 2 und 3.

Die maßgebenden Entwurfsmerkmale sind:

Streckenlänge: insgesamt 42,86km

Brückenbauwerke: Neubauvorzugsvariante B 190n

lfd. Nr.	Querende Verkehrswege, Gewässer o.ä.		Lichte Weite [m]
	A-Bauwerke	Ü-Bauwerke	
1	Brücke im Zuge der B 190n über die K 63		14,00
2	Brücke im Zuge der B 190n über einen Wirtschaftsweg		8,00
3	Brücke im Zuge der B 190n über die Seehalsbeeke		24,00
4	Brücke im Zuge der B 190n über den BiGr Schmölauf		8,00
5	Brücke im Zuge der B 190n über den Vorfluter Schmölauf		8,00
6		Brücke im Zuge eines WW über die B 190n	25,00
7		Wildbrücke über die B 190n	25,00
8		Wildbrücke über die L 7	20,00
9		Brücke im Zuge der L7 über die B 190n	32,00
10		Brücke im Zuge der K 1001 über die B 190n	25,00
11	Brücke im Zuge der B 190n über den Grabower Graben		14,50
12	Brücke im Zuge der B 190n über den BiGr Kleistau und einen WW		16,00
13		Brücke im Zuge eines WW über die B 190n	25,00
14		Brücke im Zuge einer kommunalen Straße über die B 190n	25,00
15	Brücke im Zuge der B 190n über den BiGr		8,00

Ifd. Nr.	Querende Verkehrswege, Gewässer o.ä.		Lichte Weite [m]
	A-Bauwerke	Ü-Bauwerke	
	Hohendolsleben		
16		Brücke im Zuge eines WW über die B 190n	25,00
17		Brücke im Zuge der L 6 über die B 190n	32,00
18		Brücke im Zuge der K 1002 über die B 190n	25,00
19		Brücke im Zuge der kommunalen Straße Andorf-Osterwohle über die B 190n	25,00
20	Brücke im Zuge der B 190n über den Bielanger Graben		8,00
21	Brücke im Zuge der B 190n über die Teufelsbeeke		24,00
22	Brücke im Zuge der B 190n über die Alte Dumme		36,00
23		Brücke im Zuge eines WW über die B 190n	25,00
24		Brücke im Zuge eines WW über die B 190n	25,00
25		Brücke im Zuge der K 1002 über die B 190n	25,00
26	Brücke im Zuge der B 190n über den BiGr Pottlenz - Gerstedt		8,00
27	Brücke im Zuge der B 190n über die Salzwedler Dumme		33,50
28	Brücke im Zuge der B 190n über den BiGr an der Wolfsmühle und einen WW		16,00
29	Brücke im Zuge der B 190n über einen WW		8,00
30		Brücke im Zuge der K 1376 über die B 190n	25,00
31	Brücke im Zuge der B 190n über den Ziehnitzer Graben		8,00
32		Brücke im Zuge der L 8 über die B 190n	32,00
33	Brücke im Zuge der B 190n über den Vorfluter Wartegraben		8,00
34		Brücke im Zuge der B 248 über die B 190n	25,00
35		Brücke im Zuge der K 1381 über die B 190n	25,00
36	Brücke im Zuge der B 190n über den Vorfluter Brewitz		8,00
37	Brücke im Zuge der B 190n über die Jeetze		107,41
38	Brücke im Zuge der B 190n über einen Graben und einen WW		16,00
39	Brücke im Zuge der B 190n über eine Grabenverlegung des Buchwitzer Entwässerungsgrabens		8,00
40		Brücke im Zuge der B 71 über die B 190n	38,00
41		Brücke im Zuge der K 1003 über die B 190n	18,00
42		Brücke im Zuge der K 1410 über die B 190n	18,00
43	Brücke im Zuge der B 190n		46,00

lfd. Nr.	Querende Verkehrswege, Gewässer o.ä.		Lichte Weite [m]
	A-Bauwerke	Ü-Bauwerke	
	über die DB AG, die K 1004 und einen Wirtschaftsweg		
44		Brücke im Zuge der B 190alt über die B 190n	18,00

Knotenpunkte:

Im Zuge der Trassenführung der Vorzugsvariante B 190n werden die folgenden Verknüpfungen notwendig:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Lage	Verknüpfung/Erschließung	Knotenpunktform	LSA *
1	KP B 190n/L7-1	L 7 südlich Markau	Verknüpfung der L 7 mit der B 190n	Planfreie Anschlussstelle nach (AH)-RAL-K-2	-
2	KP B 190n/L6-1	L 6 südlich Henningen	Verknüpfung der L 6 mit der B 190n	Planfreie Anschlussstelle nach (AH)-RAL-K-2	-
3	KP B 190n/L8-1	L 8 südlich Salzwedel	Verknüpfung der L 8 mit der B 190n	Planfreie Anschlussstelle nach (AH)-RAL-K-2	-
4	KP-Nr. TA 2/M1/1/	B 71 südwestlich Buchwitz	Verknüpfung der B 190n mit der B 71	Planfreie Anschlussstelle nach (AH)-RAL-K-2	-
5	KP-Nr. TA 2/M1.1/2	B 190alt östlich Pret- zier	Verknüpfung der B 190n mit der B 190alt	Planfreie Anschlussstelle nach (AH)-RAL-K-2	-

* in Anlehnung an Schnabel/Lohse [13], TAB 2-12, Einsatz einer LSA bei \sum Verkehrsbelastung aller Zufahrten ≥ 1.300 [Kfz/h]

3.2 Straßenbaufachliche Entwurfsmerkmale der Nullplus-Variante (Ausbau B 71)

Die Trassierung der Ausbauvariante der vorhandenen B 71 als Nullplus-Variante ist den Darstellungen in Unterlage 3, Blatt 1 und 3 zu entnehmen.

Gemäß der Variantenbeschreibung aus den Abschnitten 2.1 und 2.2 lässt sich im Ergebnis festhalten, dass neuen Ortsumgehungen an folgenden Ortslagen benötigt werden:

- Hanstedt II
- Rassau
- Schliekau
- Wellendorf
- Groß Ellenberg
- Növenthien

- Spithal
- Wöhningen
- Bergen

Die Nutzung dieser vorhandenen Ortsdurchfahrten kann wegen der Überlagerung der Nutzungsansprüche aus überregionaler und innergemeindlicher Verbindung sowie einer teilweise vorhandenen Bebauung mit historischer Bedeutung (Bergen) nicht erfolgen (vgl. hierzu die Erläuterungen zur Vorvariantenauswahl zur Linienfindung der Nullplus-Variante in Abschnitt 2.2).

Die maßgebenden Entwurfsmerkmale sind:

Streckenlänge: insgesamt 52,87 km

Brückenbauwerke: Nullplus-Variante (Ausbau der B 71)

Ifd. Nr.	Querende Verkehrswege, Gewässer o.ä.		Lichte Weite [m]
	A-Bauwerke	Ü-Bauwerke	
1	Brücke im Zuge der B 71n über einen Graben bei Hanstedt II Süd		18,00
2		Brücke im Zuge der K 17 über die B 71n	25,00
3	Brücke im Zuge der B 71n über einen Graben bei Hanstedt II Süd-Ost		8,00
4		Brücke im Zuge des Verbindungsweges „Forstweg“ über die B 71n	25,00
5	Brücke im Zuge der B 71n über die B 71alt		25,00
6	Brücke im Zuge der B 71n über einen Graben bei Rassau		8,00
7	Brücke im Zuge der B 71n über den „Wellendorfer Graben“		12,00
8	Brücke im Zuge der B 71n über einen Wirtschaftsweg mit Graben		12,00
9	Brücke im Zuge der B 71n über die „Batenser Beeke“		8,00
10		Brücke im Zuge eines Verbindungsweges über die B 71n	25,00
11	Brücke im Zuge der B 71n über die L 265		20,00
12	Brücke im Zuge der B 71n über einen Wirtschaftsweg mit Graben		10,00
13	Brücke im Zuge der B 71n über einen Graben bei Suhlendorf		8,00
14		Brücke im Zuge der K 16 über die B 71n und die B 71 alt	28,00
15	Brücke im Zuge der B 71n über einen Graben bei Növenthien		8,00
16	Brücke im Zuge der B 71n über den „Molke-		12,00

Ifd. Nr.	Querende Verkehrswege, Gewässer o.ä.		Lichte Weite [m]
	A-Bauwerke	Ü-Bauwerke	
	reigraben“		
17	Brücke im Zuge der B 71n über die „Wippe- rau“		12,00
18	Brücke im Zuge der B 71n über die K 23 bei Kreyenhagen		16,00
19		Brücke im Zuge der K 35 über die B 71n	25,00
20		Brücke im Zuge der L 261 über die B 71n	25,00
21	Brücke im Zuge der B 71n über den „Schnegaer Mühlengraben“		18,00
22	Brücke im Zuge der B 71n über die B 71alt		25,00
23		Brücke im Zuge der K 41 über die B 71n	18,00
24		Brücke im Zuge der K 25 über die B 71n	18,00
25	Brücke im Zuge der B 71n über die L 263, und die „Dumme“		150,00
26	Brücke im Zuge der B 71n über die B 71alt		25,00
27	Brücke im Zuge der B 71n über den „Grenzgraben“ und einen Wirtschaftsweg		36,00
28		Brücke im Zuge eines Verbindungsweges über die B 71n	25,00
29		Brücke im Zuge des Verbindungsweges „Dorfstraße“ über die B 71n	25,00
30	Brücke im Zuge der B 71n über die B 71alt		25,00
31	Brücke im Zuge der B 71n über die K 1378		20,00
32	Brücke im Zuge der B 71n über die DB-AG (Salzwedel - Uelzen)		38,00
33		Brücke im Zuge einer kommunalen Straße über die B 71n	12,00
34		Brücke im Zuge eines Verbindungsweges über die B 71n	12,00
35		Brücke im Zuge eines WW über die B 71n	25,00
36		Brücke im Zuge der K 1002 über die B 71n	25,00
37	Brücke im Zuge der B 71n über den BiGr Pottlenz - Gerstedt		8,00
38	Brücke im Zuge der B 71n über die Salz- wedler Dumme		33,50
39	Brücke im Zuge der B 71n über den BiGr an der Wolfsmühle und einen WW		16,00
40	Brücke im Zuge der B 71n über einen WW		8,00
41		Brücke im Zuge der K 1376 über die B 71n	25,00
42	Brücke im Zuge der B 71n über den Zieht- nitzer Graben		8,00
43		Brücke im Zuge der L 8 über die B 71n	32,00
44	Brücke im Zuge der B 71n über den Vorflu- ter Wartegraben		8,00
45		Brücke im Zuge der B 248 über die B 71n	25,00

Ifd. Nr.	Querende Verkehrswege, Gewässer o.ä.		Lichte Weite [m]
	A-Bauwerke	Ü-Bauwerke	
46		Brücke im Zuge der K 1381 über die B 71n	25,00
47	Brücke im Zuge der B 71n über den Vorfluter Brewitz		8,00
48	Brücke im Zuge B 71n über die Jeetze		107,41
49	Brücke im Zuge der B 71n über einen Graben und einen WW		16,00
50	Brücke im Zuge der B 71n über eine Grabenverlegung des Buchwitzer Entwässerungsgrabens		8,00
51		Brücke im Zuge der B 71 über die B 71n	38,00
52		Brücke im Zuge der K 1003 über die B 71n	18,00
53		Brücke im Zuge der K 1410 über die B 71n	18,00
54	Brücke im Zuge der B 71n über die DB AG, die K 1004 und einen Wirtschaftsweg		46,00
55		Brücke im Zuge der B 190alt über die B 71n	18,00

Knotenpunkte:

Im Zuge der Trassenführung der Nullplus-Variante werden die folgenden Verknüpfungen notwendig:

Ifd. Nr.	Bezeichnung	Lage	Verknüpfung/Erschließung	Knotenpunktform	LSA *
1	KP B 71n / K 17	K 17 südlich Hanstedt II	Verknüpfung der K 17 mit der B 71n	Planfreie Anschlussstelle nach (AH)-RAL-K-2	-
2	KP B 71n / L 265	L 165 nördl. Suhlen-dorf	Verknüpfung der L 165 mit der B 71n	Planfreie Anschlussstelle nach (AH)-RAL-K-2	-
3	KP B 71n / L 261	L 261 nördlich Spithal	Verknüpfung der L 261 mit der B 71n	Planfreie Anschlussstelle nach (AH)-RAL-K-2	-
4	KP B 71n / L 263	L 263 südlich Bergen	Verknüpfung der L 2631 mit der B 71n	Planfreie Anschlussstelle nach (AH)-RAL-K-2	-

- in Anlehnung an Schnabel/Lohse [13], TAB 2-12, Einsatz einer LSA bei Σ Verkehrsbelastung aller Zufahrten ≥ 1.300 [Kfz/h]

Betrachtet man die Zusammensetzung der Streckenanteile der Nullplus-Variante, so führt dies zu folgendem Ergebnis:

- Streckenanteil Parallellage zur vorhandenen B 71: 21 %
- Streckenanteil notwendige neue Ortsumgehungen: 58 %
- Streckenanteil neue Trassierung: 17 %
- Streckenanteil Ausbau vorhandene B 71: 4 %
- Streckenanteil Nutzung vorhandener Ortsdurchfahrten: 0 %

Insgesamt wird deutlich, dass der Ausbau der B 71 zur B 190n in nur einem sehr geringen Umfang eine Nutzung der vorhandenen Trassenlage der B 71 ermöglicht. Weiterhin wird verdeutlicht, dass durch die Nullplus-Variante ebenfalls die Zerschneidung von bis dato unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen erfolgt.

Bedingt durch die Überbauung der bestehenden B 71 im Zuge der Nullplus-Lösung kommt es im überwiegenden Teil der Baustrecke zum Wegfall der bestehenden zwischengemeindlichen und flächenerschließenden Straßenverbindungen. Auf Grund des relativ dünnen Straßennetzes im Untersuchungsraum sind im überwiegenden Teil keine geeigneten und zumutbaren Ausweichstrecken für den langsam fahrenden, zwischengemeindlichen und flächenerschließenden Verkehr vorhanden. Insbesondere in den Streckenabschnitten mit Ausbau der B 71 auf der Bestandslage werden daher im Zuge der Nullplus-Variante neue, parallele Straßenverbindungen mit den damit verbundenen Kosten erforderlich.

Das Fehlen des nachgeordneten Straßennetzes erschwert zusätzlich die Einordnung der Verknüpfungspunkte mit den Trassen des langsam fahrenden Verkehrs. Weiterhin erfordert die Nullplus-Variante (Ausbau B 71) eine Vielzahl neu zu ordnender Wald- und Wirtschaftswege sowie die Rodung vorhandener Waldbestände entlang der vorhandenen Trasse der B 71.

Entlastungswirkungen:

Zur Zeit wird für den Neubau der BAB 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg mit niedersächsischem Teil der B 190n eine Verkehrsuntersuchung für den Prognosehorizont 2025 einschließlich angrenzendem Straßennetz erstellt. Die abgestimmten Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor.

Aus diesem Grund sind keine aktuellen, quantitativen Aussagen für die Belegung der Nullplus-Variante (Ausbau B71), sowie Entlastungswirkungen der Neubauvorzugsvariante B 190n möglich.

3.3 **Kosten der Varianten**

Neubauvorzugsvariante B 190n:

Die Kosten der B 190n wurden im Rahmen der Vorplanung vom März 2007 im Sinne aller relevanten Kostenkriterien ermittelt. Auf Basis der Kostenschätzungen für alle Teilstreckenabschnitte, die zusammengesetzt die Linienführung der B 190n von der Landesgrenze zu Niedersachsen bis zum Gelenkpunkt GP 2.7 ergeben, konnten die Kosten für die Vorzugsvariante in diesem Streckenabschnitt aus den Unterlagen der Vorplanung genau übernommen werden.

Im Antrag zur Linienbestimmung der A 39 mit der B 190n auf niedersächsischem Gebiet wurde für den Streckenanteil der B 190n Ost (A 39 bis Landesgrenze Niedersachsen/Sachsen-Anhalt) ein Kostenansatz von 12,1 Mio. Euro bei einer Länge von 3,2 km ermittelt.

Als Gesamtkosten aus der Vorplanung für die Neubauvorzugsvariante der B 190n ergibt sich:

Streckenanteil Lgr. NI/ST bis GP 2.7 (aus Vorplanung):	105.031.516,00 € (Brutto)
<u>Neuer Streckenanteil A 39 bis Lgr. NI/ST:</u>	<u>12.100.000,00 € (Brutto)</u>
Gesamt:	117.131.516,00 € (Brutto)
Gerundet:	117,13 Mio. € (Brutto)

Nullplus-Variante (Ausbau B 71):

Zur überschläglichen Ermittlung der Kosten wird der Kostenansatz des Teilabschnittes 2 (TA 2) der Vorzugsvariante zwischen den Übergabepunkten B 71-1 und A 14-1.1 aus der Vorplanung der B 190n vom März 2007 herangezogen. Die hierbei vorliegende Streckencharakteristik (teilweise Parallelführung entlang der vorhandenen zweistreifigen Straße = vorhandene B 190) entspricht im Wesentlichen der Charakteristik der Nullplus-Variante. Aus den Kostenschätzungen des TA 2 der Vorplanung ergibt sich Kostenansatz von 2,27 Mio. €/km. Dieser Kostenansatz berücksichtigt erforderliche Lärmschutzmaßnahmen an den Ortsumfahrungen.

Bei einer Streckenlänge der Nullplus-Variante von 52,87 km ergeben sich damit die Gesamtkosten zu 120,01 Mio. € (Brutto).

3.4 Abschließender Vergleich aus straßenbaufachlicher Sicht

Der straßenbaufachliche Vergleich zwischen der Vorzugsvariante der B 190 und der zu untersuchenden Nullplus-Variante (Ausbau der B 71) im Untersuchungsraum zwischen A 39 und Salzwedel ist in Form einer Vergleichstabelle (Anlage 1) aufgestellt worden.

Im Vergleich zwischen der untersuchten Trasse der Nullplus-Lösung und der Vorzugsvariante der Straßenbauverwaltung im Linienbestimmungsverfahren ergeben sich aus straßenbaufachlicher Sicht in Bezug auf die wesentlichen Kriterien:

Streckenlänge,
verwendete Entwurfsparameter,
Anzahl der Bauwerke,
Anzahl der Knotenpunkte,
Lärmimmissionen und
Kosten

eindeutige Vorteile zu Gunsten der Vorzugsvariante der B 190n im Linienbestimmungsverfahren.

Hinsichtlich der Kosten beinhaltet die Nullplus-Variante mit Ausbau der B 71 keine wesentlichen Einsparpotentiale. Hier sind im Gegenteil Mehrkosten von ca. 3 Mio. € abschätzbar. Dabei konnte in der hier vorliegenden Untersuchung der Mehraufwand für den Ausbau des Straßennetzes für den langsam fahrenden, flächenerschließenden und zwischengemeindlichen Verkehr nicht vollständig berücksichtigt werden, wodurch sich die Kosten für die Nullplus-Variante voraussichtlich weiter erhöhen werden.

Die Nullplus-Variante (Ausbau B 71) stellt zwischen der bereits linienbestimmten Anbindung der B 190n an die B 4/ B 191 bei Breitenhees und dem Gelenkpunkt GP 2.7 östlich von Salzwedel eine versetzte Linienführung über die BAB 39 dar. Durch die Führung der B 190n aus Richtung Westen über die BAB 39 zwischen Bad Bodenteich und Uelzen, sowie die Nullplus-Variante (Ausbau B 71) bis östlich Salzwedel werden die Ziele der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO) und der Raumordnung nach einer durchgängigen und direkten Linienführung nicht erreicht. Infolge der Versatzlösung über die BAB 39 treten insbesondere in den Fahrbeziehungen Ost-West und Ost-Süd, sowie deren Gegenrichtungen, Mehrlängen von ca. 28 km auf.

Aufgrund dessen wäre es nicht ausgeschlossen, wenn ein Teil des Verkehrs die Nullplus-Variante (Ausbau B 71) nicht nutzt und auf das vorhandene Netz zurück greift, bzw. der Schwerverkehr infolge der mautpflichtigen Autobahnnutzung ebenfalls auf das vorhandene Straßennetz mit seinen Ortsdurchfahrten ausweicht.

Zudem stellt sich bei der Nullplus-Variante (Ausbau B 71) aufgrund der Anpassung an die Ortsumfahrungen eine kurvige Linienführung dar, in dessen Gegensatz eine zügige Linienführung der Neubauvorzugsvariante B 190n steht.

4. Ergebnis des umweltfachlichen Vergleiches

Die vollständigen Ergebnisse der umweltfachlichen Bewertungen sind der Unterlage 4 zu entnehmen (Variantenentscheidung in Abschnitt 4 des Erläuterungsberichtes). Folgende Ausführungen verstehen sich als wesentliche Auszüge aus den Unterlagen der Umweltfachplanung.

Die Nullplus-Variante (Ausbau B 71) führt fast ausschließlich durch hoch bis sehr hoch bedeutende Bereiche, während die Vorzugsvariante der B 190n in weiten Teilen konfliktärmere Bereiche nutzt. Nachfolgend werden die Konfliktbereiche beider Varianten zusammenfassend dargestellt.

Nr.	Konfliktbereich	Beschreibung	Nullplus-variante (Ausbau B71)	Neubauvorzugsvariante B190n
1	Querung der Jeetze im Bereich östlich von Brewitz	Lineares FFH-Gebiet (Fluss mit Vegetation des <i>Ranunculion fluitantis</i> bzw. <i>Callitricho-Batrachions</i>) mit Lebensraumfunktion für Fischarten (Anh. II FFH-RL) sowie Fischotter. Ausgebauter und vereinzelt von Gehölzen gesäumter Gewässerlauf der Jeetze mit angrenzenden unterschiedlich intensiv genutzten, weiträumigen Grünlandkomplexen besonderer Bedeutung und z. T. neu angelegten Kopfweidenbeständen. Amphibienlebensraum und Rastvogellebensraum besonderer Bedeutung. Überschwemmungsgebiet der Jeetze. Z. T. Böden mit hohem Biotopentwicklungspotenzial. Avifaunistische Potenzialeinschätzung hoch	X	X
2	Querung der Dumme im Bereich Groß Gerstedt	Querung des gehölzbestandenen Gewässerlaufs der Salzwedler Dumme einschließlich angrenzender weiträumiger Grünlandbereiche. Im ausgewählten Querungsbereich Intensivgrünland dominierend. Überschwemmungsgebiet der Dumme. Z. T. Niedermoorböden mit hohem Biotopentwicklungspotenzial. Ausbreitungslinie und Einzelnachweise des Fischotter. Avifaunistische Potenzialeinschätzung hoch	X	X

Nr.	Konfliktbereich	Beschreibung	Nullplus- variante (Ausbau B71)	Neubau- vorzugs- variante B190n
3	Querung der „Alten Dumme“ südlich von Rockenthin	Querung des Gewässerlauf der „Alten Dumme“, die u. a. als Ausbreitungslinie des Fischotters fungiert. Relativ strukturreicher Niederungsbereich mit Grünland und Gehölzstrukturen. Avifaunistische Potenzialeinschätzung sehr hoch. Überschwemmungsgebiet der „Alten Dumme“. Z. T. Niedermoorböden mit hohem Biotopentwicklungspotenzial.		X
4	Querung der "Landgraben-Dumme-Niederung" im Bereich des Grenzgrabens nordwestlich von Salzwedel	Querung des FFH- und Vogelschutzgebietes Landgraben-Dumme-Niederung sowie des „Grünen Bandes“ in Bündelung mit der B 71n. Der Querungsbereich wird überwiegend durch das vorhandene Straßenbauwerk mit seinen Böschungsrändern, Ackerflächen sowie den Grenzgraben mit begleitenden feuchten Staudenfluren und Gehölzstrukturen geprägt. Südlich der B 71 mesophiles Grünland besonderer Bedeutung. Z. T. Niedermoorböden mit hohem Biotopentwicklungspotenzial. Avifaunistische Potenzialeinschätzung hoch	X	
5	Querung der Dumme-Niederung südlich Bergen	Querung des FFH- und Vogelschutzgebiets "Landgraben-Dumme-Niederung" südlich Bergen mit erheblichen Beeinträchtigungen des prioritären LRT *91E0 und nicht auszuschließenden erheblichen Beeinträchtigungen weiterer LRT und Arten des Anhangs II. Erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes können ebenfalls nicht ausgeschlossen werden. Die Dummenniederung ist weiterhin ans Vorranggebiet für Natur und Landschaft, avifaunistisch landesweit bedeutend sowie als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Die Seggen- und Röhrichtbestände und Nasswiesen sind in der landesweiten Biotopkartierung als bedeutend ausgewiesen worden.	X	
6	Siedlungsnaher Trassenverlauf bei Bergen	Die Ausbauvariante umfährt als Ortsumgehung Bergen in einem Abstand zwischen 100 und 300 m. Der siedlungsnaher Freiraum westlich und südlich von Bergen ist als Vorranggebiet für die ruhige Erholung ausgewiesen. Zwischen Banzau und Bergen wird ein Vorranggebiet der Trinkwasserversorgung gequert	X	

Nr.	Konfliktbereich	Beschreibung	Nullplus- variante (Ausbau B71)	Neubau- vorzugs- variante B190n
7	Querung des Schneg- der Mühlengrabens bei Wöhningen	Querung des FFH-Gebiets "Landgraben-Dumme- Niederung" und des Vogelschutzgebiets „Drawehn“ östlich Wöhningen. Erhebliche Beeinträchtigungen des prioritären LRT *91E0 und nicht auszuschlie- ßende erhebliche Beeinträchtigungen weiterer LRT und Arten des Anhangs II. Erhebliche Beeinträchti- gungen des Vogelschutzgebietes können ebenfalls nicht ausgeschlossen werden. Die Niederung ist Vorranggebiet für Natur und Landschaft sowie avi- faunistisch landesweit bedeutend. Die östlich ang- renzenden Bereich sind als Vorranggebiet für die ruhige Erholung ausgewiesen	X	
8	Querung des Offenlandes westlich Spithal	Querung einer Teilfläche des Vogelschutzgebietes „Drawehn“. Erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes können nicht ausgeschlossen werden. Die Offenlandbereiche sind Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft. Die Waldflächen nördlich von Spithal sind als Vorranggebiet für die ruhige Erholung ausgewiesen. Der gesamte Raum zwi- schen Spithal und der Landkreisgrenze ist Land- schaftsschutzgebiet.	X	
9	Querung eines Waldgebietes zwi- schen Növenthien und Winterweyhe	Querung eines ca. 15 km ² großen zusammenhängen- den Waldkomplexes in Bündelung mit der B 71. Querung und Tangierung von Teilflächen des Vo- gelschutzgebietes „Drawehn“. Erhebliche Beeint- rächtigungen des Vogelschutzgebietes können nicht ausgeschlossen werden. Große Teile des Waldes sind als Vorranggebiet für die ruhige Erholung so- wie als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.	X	

Nr.	Konfliktbereich	Beschreibung	Nullplus- variante (Ausbau B71)	Neubau- vorzugs- variante B190n
10	Querung bedeutsamer Bereiche zwischen der Landesgrenze und Markau „Grünes Band“	Querung des Grünen Bandes und des begradigten, grabenartigen Gewässerlaufs der Seehalsbeke. Potenzielle Ausbreitungslinie/ Verbundfunktion für Fischotter und Biber. Nach Osten angrenzend offener bis halboffener Niederungsbereich mit relativ hohen Grünlandanteil und Niedermoorböden mit hohen Biotopentwicklungspotenzial. Avifaunistische Potenzialeinschätzung sehr hoch. Durch Entwässerung und Grünlandintensivierung / -umbruch stark vorbelastet. Querung einer überregionalen Wanderoute von Rotwild insbesondere zwischen Schmölau und Markau. Vorbelastung durch L 7 (Wildunfall-schwerpunkt) vorhanden.		X
11	Querung eines Waldgebietes nordöstlich von Langenbrügge	Querung eines zusammenhängenden Waldkomplexes von insgesamt über 1.000 ha Größe. Im östlichen Bereich sind Teilflächen im Übergang zum Offenland als Vorranggebiet für Natur und Landschaft ausgewiesen. Südwestlich grenzt das FFH-Gebiet „Kammolchbiotop nordöstlich Langenbrügge“ an den Waldkomplex, der z.T. als Landlebensraum des Kammolchs dient.		X
12	Siedlungsnaher Trassenverlauf zwischen Gr. Ellenberg und Növenthien	Die Ausbauvariante verläuft in einem minimalen Abstand von 100 bis 150 m zu den Ortslagen Gr. Ellenberg, Suhlendorf und Növenthien. Mit den Ortsumgehungen sind nicht nur Neubelastungen von Wohnbereichen sondern auch Entlastungen der Ortsdurchfahrten verbunden.	X	
13	Querung der Hohen Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich	Querung des IBA-Gebiets Hohe Geest zwischen Himbergen und Bad Bodenteich zwischen Hanstedt II und Növenthien zum Teil in Bündelung mit der B 71. Die landwirtschaftlichen Strukturen im Wechsel mit Waldbereichen haben eine hohe Bedeutung für die Zielarten Ortolan und Heidelerche. Westlich Gr. Ellenberg werden seltene und schutzwürdige Niedermoorstandorte gequert.	X	

Nr.	Konfliktbereich	Beschreibung	Nullplus- variante (Ausbau B71)	Neubau- vorzugs- variante B190n
14	Siedlungsnaher Tras- senverlauf zwischen Hanstedt II und Wellendorf	Die Ausbauvariante verläuft in einem minimalen Abstand zwischen 100 und 250 m zu den Ortslagen Hanstedt II, Rassau, Schlieckau und Wellendorf. Mit den Ortsumgehungen sind nicht nur Neubelastun- gen von Wohnbereichen sondern auch Entlastun- gen der Ortsdurchfahrten verbunden.	X	

Die Vorzugsvariante der B 190n meidet im möglichen Rahmen die naturschutzfachlich hochwertigen Flächen (siehe Unterlage 4 - Raumwiderstandskarte) und ist darüber hinaus ca. 10 km kürzer als die Nullplus-Variante (Ausbau B 71). Nachteilig ist, dass die Vorzugsvariante einen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum von ca. 350 km² in zwei Räume > 100 km² teilt. Da die Vorzugsvariante eine vollständige Neutrassierung vorsieht ist die weitere Fragmentierung bisher unzerschnittener Räume zwangsläufig.

Die Nullplus-Variante (Ausbau B 71) führt aufgrund der Bündelung mit der B 71 zwischen Hanstedt II und Seebenau zu keiner nachhaltigen Zerschneidung verkehrsarmer Räume. Im Bereich der erforderlichen Ortsumgehungen werden diese nur randlich durchfahren. Die Nullplus-Variante (Ausbau B 71) verursacht dennoch deutlich größere Umweltauswirkungen aufgrund der besonderen naturschutzfachlichen Sensibilität des betroffenen Raumes. Sowohl die Raumwiderstandskarte als auch die Beschreibung der Konfliktschwerpunkte bestätigt die Beurteilung nachhaltig.

In allen erfassten Schutzgütern führt die Vorzugsvariante B 190n zu zum Teil deutlich geringeren Auswirkungen. Hervorzuheben sind die Schutzgüter Menschen (Wohnen und Erholen) sowie Tiere und Pflanzen.

Neben den der Abwägung zugänglichen umweltfachlichen Bewertungskriterien sind aufgrund der besonderen Rechtsfolgen die Beeinträchtigungen des kohärenten Netzes Natura 2000 wesentlich. Der FFH-Alternativenvergleich kommt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass die Vorzugsvariante B 190n die Variante mit den geringeren Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten ist. Während für die Vorzugsvariante erhebliche Beeinträchtigungen zum jetzigen Planungsstand weitgehend ausgeschlossen werden können, sind erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 3131-301 „Landgraben-Dumme-Niederung“ mit dem prioritären LRT *91E0 durch die Nullplus-Variante (Ausbau B 71) nach jetzigem Planungsstand gegeben und erhebliche Beeinträchtigungen der Vogelschutzgebiete DE 3032-401 „Landgraben-Dumme-Niederung“ und DE 2931-401 „Drawehn“ derzeit nicht auszuschließen.

5. Zusammenfassung / Ausweisung der Vorzugsvariante

Die Untersuchung einer Nullplus-Variante zum Ausbau der B 71 zwischen der geplanten A 39 in Niedersachsen und der Landesgrenze NI/ST wurde aufgrund der hohen umweltfachlichen Raumwiderstände insbesondere auf niedersächsischem Gebiet, die sich in der UVS Stufe 1 zeigten, nicht weiter in der Vorplanung zur Linienfindung der B 190n verfolgt. Die vorliegende Untersuchung ergänzt diese Unterlagen um eine straßenbaufachliche sowie umweltfachliche Betrachtung und Bewertung einer dahingehenden Nullplus-Variante.

Nach Vorabwägungen konnte eine Vorzugslinie für den Ausbau der B 71 (Lage der Ortsumfahrungen und Lage des neuen Trassenkörpers zum Bestand etc.) ermittelt werden, auf deren Basis die Gegenüberstellung mit der in der Linienbestimmung befindlichen Vorzugslinie der B 190n erfolgte.

Die Bewertung aus straßenbaufachlicher Sicht ergab dabei, dass die Nullplus-Variante insbesondere in den Kriterien Streckenlänge, Kunstbauwerke, Lärmimmissionen und Kosten deutliche Defizite gegenüber der Vorzugslinie der B 190n im Untersuchungsbereich aufweist. Dabei bedingt die Mehrlänge von ca. 10km einen zusätzlichen Mehrkostenaufwand von abschätzbaren 3 Mio. €. In den Randbereichen der bestehenden Ortslagen kommt es bei Einordnungen der geplanten Ortsumfahrungen an den Streckenbestand immer wieder zu Annäherungen an die vorhandene Bebauung, so dass sich damit größere Lärm- und Schadstoffimmissionen ergeben. Der nutzbare Anteil der vorhandenen B 71 zum Ausbau zur B 190n ist weiterhin sehr gering. Dies begründet sich in der Notwendigkeit neben einer B 190n auch Verkehrswege für den innergemeindlichen und langsam fahrenden Verkehr aufrecht erhalten zu müssen. Die Funktion kann im Untersuchungsraum nur die alte B 71 übernehmen, die damit in großen Teilen erhalten bleiben muss.

Die im Ergebnis des Ausbaus der B 71 entstehende Linienführung kann weiterhin den Anforderungen an eine zügige, überregionale Ost-West-Verbindung nicht gerecht werden. Dies begründet sich im Wesentlichen in der Streckenmehrlänge sowie der angepassten Linienführung mit entsprechender Erhöhung der Reisezeiten.

Es zeigt sich, dass die Vorzugsvariante zur Führung der B 190n sowohl monetär als auch aus verkehrsplanerischer Sicht Vorteile gegenüber der Nullplus-Variante aufweist.

Die Bewertung aus umweltfachlicher Sicht ergab, dass die Vorzugsvariante der B 190n in allen betrachteten Schutzgütern die geringsten Umweltauswirkungen verursacht.

Hinzu kommt, dass mit der Vorzugsvariante B 190n die geringsten Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten und eine Verträglichkeit mit dem kohärenten Netz Natura 2000 zu erwarten sind. Bei der Ausbauvariante ist mit erheblichen Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes zu rechnen und erhebliche Beeinträchtigungen von zwei Vogelschutzgebieten nicht auszuschließen.

Die Neubauvorzugsvariante B190n wird durch den Vergleich mit der Ausbauvariante umweltfachlich eindeutig bestätigt.

Nach straßenbaufachlicher und umweltfachlicher Bewertung der Nullplus-Variante (Ausbau der B 71) im Untersuchungsbereich zwischen der geplanten A 39 und der Stadt Salzwedel gilt damit zusammenfassend, dass die in der Linienbestimmung befindliche Neubauvorzugsvariante B 190n weiterhin als ganzheitlich günstigste Variante ausgewiesen werden muss.

			Hauptvergleich Nullplus-Variante (Ausbau B 71) / Neubauvorzugsvariante B 190n	
			Nullplus-Variante (Ausbau B 71)	Neubauvorzugsvariante B 190n
Lfd. Nr.	Merkmale	Strecke	ÜP A 39 bis GP 2.7	ÜP A 39 bis GP 2.7
1.	Streckenlänge	km	52,873	42,860
		Summe	52,873	42,860
	Bewertung		2	1
2.	Linienführung			
	a) R min	m	a) 500	a) 450
	b) S max	%	nicht entscheidungsrelevant	nicht entscheidungsrelevant
	Bewertung im Einzelnen		a) 3 b) /	a) 3 b) /
		Summe	3	3
		Bewertung (Rangfolge)	1	1
3.	Prognostizierte Verkehrsstärken	DTV	bis zu 14.000 DTV _w [Kfz/24h] für 2025 (nach VU B 190n)	
4.	Kunstabauwerke			
	a) Großbrücken	Anzahl	a) 6	a) 4
	b) Brücken L _w ≤ 10,0m	Anzahl	b) 12	b) 11
	c) Brücken 10,0m < L _w < 35,0m	Anzahl	c) 37	c) 29
	d) Tunnel	m	d) 0	d) 0
	e) Stützmauern	m	e) 0	e) 0
	Bewertung		2	1
5.	Verknüpfungen			
	a) Anschlussstellen	Anzahl	4	5
	b) Einmündungen	Anzahl	-	-
	c) Knotenpunkte	Anzahl	-	-
	d) LSA	Anzahl	-	-
	Bewertung im Einzelnen		a) 1 b) 1 c) 1 d) 1	a) 1 b) 1 c) 1 d) 1
		Summe	1	1
	Bewertung		1	1
6.	Lärmimmissionen (ohne FFH - Gebiete)			
	Beeinträchtigung von			
	a) Baugebieten			
	- Ort und Baugebiet (Wohn- und Mischgebiete)		Rassau, Schliekau, Wellendorf, Groß Ellenberg, Növenthien, Seebenau z.T. Bebauungen in Spithal, Wöhningen, Bergen	keine Beeinträchtigungen
	- betroffene Flächen (Werte DIN 18005)	ha	8,91	/
	- Mindestabstand (Achse - Bebauung)	m	75	/
	- Länge Lärmschutzmaßnahmen (16 BlmschV)	m	1005	0
	b) Sonstige schutzbedürftige Anlagen			
	- Bezeichnung		/	/
	- Mindestabstand	m	/	/
	Bewertung		2	1

			Hauptvergleich Nullplus-Variante (Ausbau B 71) / Neubauvorzugsvariante B 190n	
			Nullplus-Variante (Ausbau B 71)	Neubauvorzugsvariante B 190n
8.	Anlagen mit mögl. negativen Auswirkungen auf das Vorhaben			
8.1.	Windenergieanlagen (WEA)			
	a) geeignete Fläche für Windenergieerzeugung	ha	Beeinträchtigung des Windparks westlich der Ortslage Hanstedt II	a) -
	b) Windkraftanlage vorh.	Anzahl		b) -
	c) Windkraftanlage gepl.	Anzahl		c) -
	Bewertung		2	1
8.2.	Bergbau Kiese/Sande			
	a) Bezeichnung		nicht entscheidungsrelevant	nicht entscheidungsrelevant
	b) Fläche	ha		
	Bewertung		1	1
9.	Besonderheiten			
	Sperrgebiete der Bundeswehr	m	nicht entscheidungsrelevant	nicht entscheidungsrelevant
	Bewertung		1	1
10.	Raumordnerischer Nutzen		- Angepasster, längerer Streckenabschnitt im Zuge der Gesamtmaßnahme, umwegige Führung über A 39 + Erzielbare Entlastungswirkungen für Ortslagen entlang der B 71 + gute infrastrukturelle Anbindung des Mittelzentrums Uelzen	+ Zügiger Streckenabschnitt im Zuge der Gesamtmaßnahme + Gute Entlastungswirkungen für Ortslagen entlang der B 71 + gute infrastrukturelle Anbindung des Mittelzentrums Salzwedel
	Bewertung		2	1
11.	Kosten	Mio €	(auf Basis eines Ansatzes 2,27 Mio. €/km gemäß den Ergebnissen Kostenschätzung Vorplanung)	(auf Basis der Ergebnisse aus der Vorplanung)
			120,01	117,13
	Bewertung		2	1
12.1.	Ergebnis aus straßenbaufachlicher Sicht im Mittel		1,5	0,9
12.2.	Gesamtbewertung aus straßenbaufachlicher Sicht (Rangfolge)		2	1
13.	Gesamtbewertung aus umweltfachlicher Untersuchung (Rangfolge)		2	1
14.	Gesamtbewertung		2,0	1,0 Vorzug