



# Neubau der A39 Lüneburg – Wolfsburg mit niedersächsischem Teil der B190n

## Abschnitt 6

### Wittingen (B 244) – Ehra (L289)

1. Arbeitskreissitzung 04.11.2009

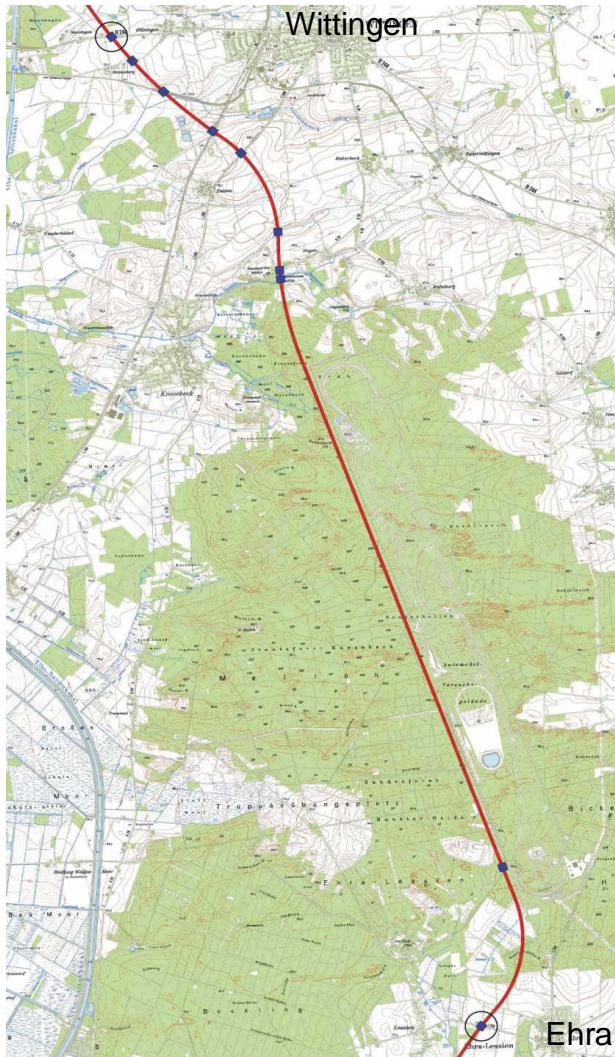


# Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

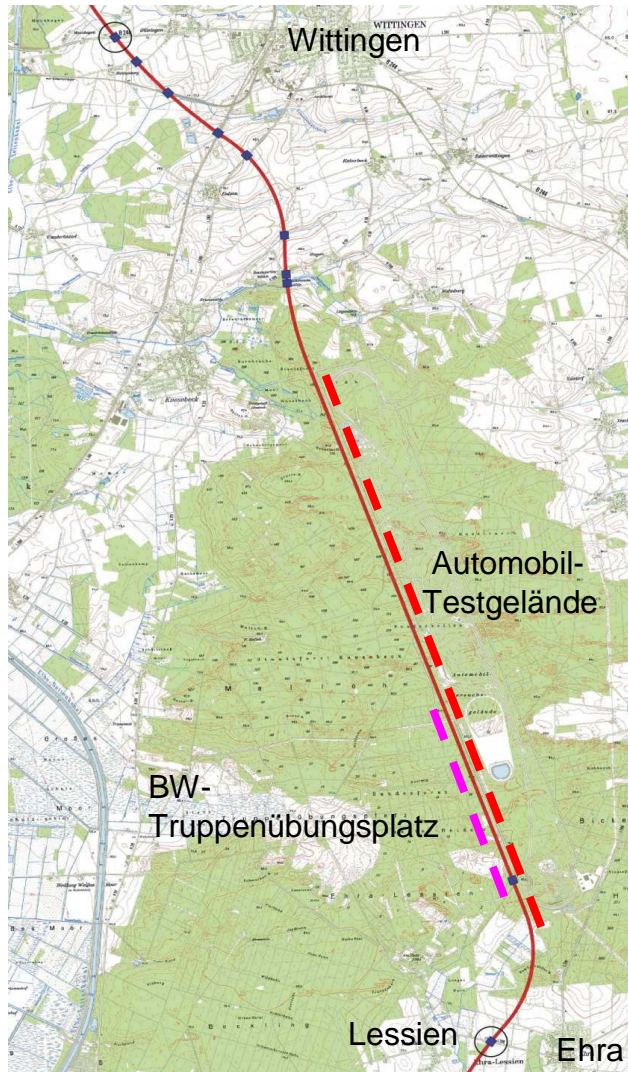
TOP 2 Stand der Fachplanungen

- Trassenoptimierung, Automobil Testgelände
- Trassenoptimierung Stackmannsmühle
- Entwässerungskonzept / Gradiente
- AS Wittingen
- T+R Anlage
- Kartiererergebnisse und Vernetzungsansätze



## Planungsgrundlagen

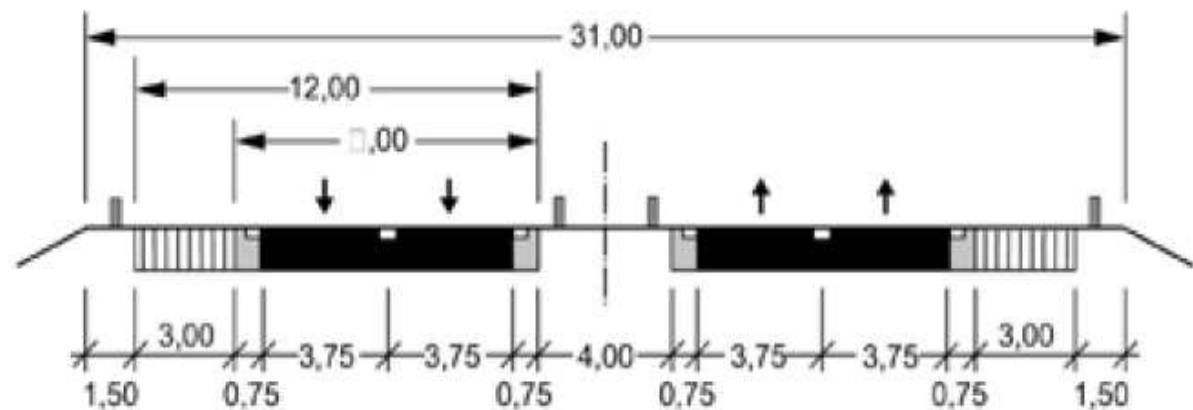
- Linienbestimmungserlass durch den BMVBS vom 31.10.2008
- **Abschnitt 6 Wittingen (B 244) –Ehra (L 289)**
- Abschnittslänge
  - ca. 20 km
- Anschlussstelle
  - AS Wittingen mit der B 244
- Querschnitt
  - RQ 31 (vierstreifig mit Standstreifen)
- Nebenanlagen
  - Bewirtschaftete Rastanlage



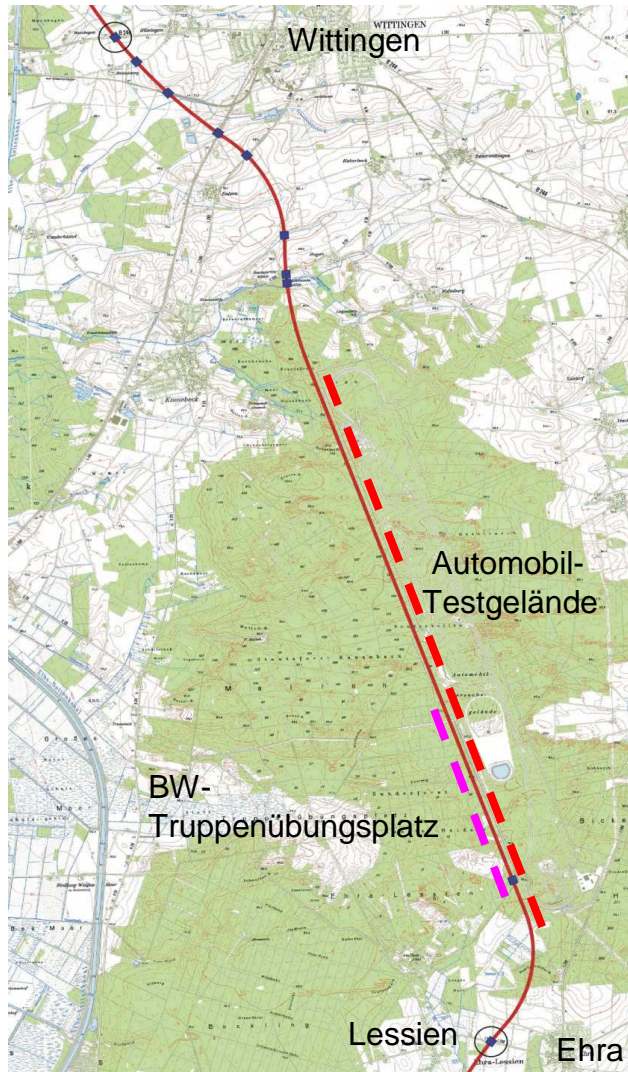
## Stand der Planung

### Querschnitt

- vierstreifig mit Standstreifen und unbefestigtem Mittelstreifen
- ggf. zusätzliche Flächen für Böschungen und Lärmschutzwände oder -wälle
- Regelquerschnitt der A 39: RQ 31

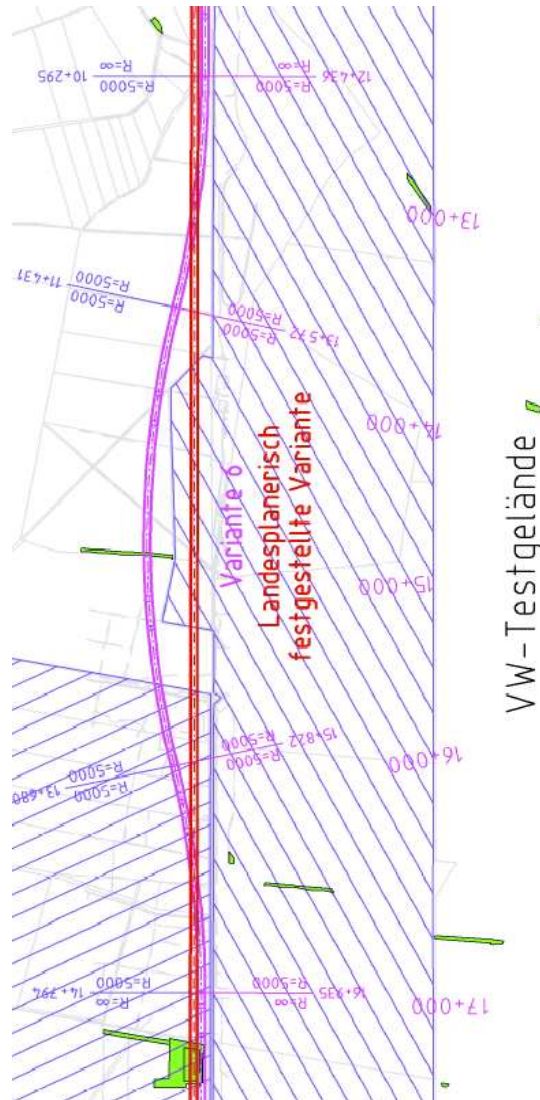






## Trassenoptimierung aus Sicherheitsgründen

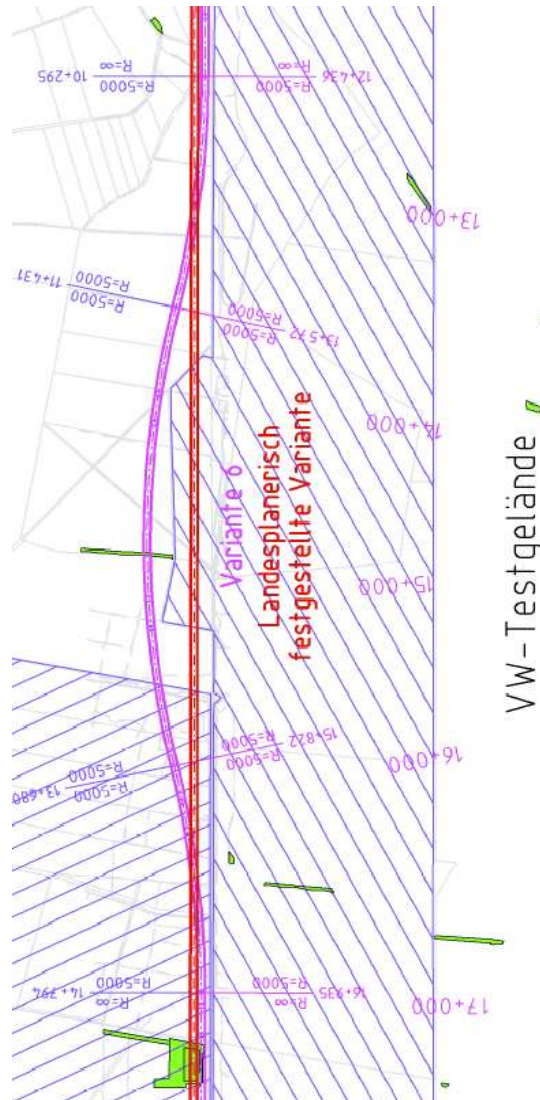
- ca. 10 km lange Gerade aus Linienbestimmung
- gemäß RAA Länge auf 2.000 m begrenzt, weil lange Geraden
  - zu hohen Geschwindigkeiten verleiten
  - das Abschätzen von Abständen erschweren
  - durch Eintönigkeit zur Ermüdung führen können
- deshalb Untersuchung von Bogenkonstruktionen in Richtung Westen, mit dem Ziel
  - Verkehrssicherheit erhöhen
  - Eingriff in Waldbestände und TÜP minimieren
  - „Verinselung“ gering halten



## Trassenoptimierung aus Sicherheitsgründen

### Entscheidungskriterien

- Geradenlänge  $< 2.000$  m  $\rightarrow$  Sicherheitskriterium
- Radien  $> 4.000$  m  $\rightarrow$  offene Entwässerung möglich
- bestehende hochwertige Naturräume  $\rightarrow$  Eingriffsvermeidung/-minimierung
- Mehrflächeninanspruchnahme am TÜP und am Automobil-Testgelände  $\rightarrow$  Minimierung
- Abstand zum Automobil-Testgelände  $\rightarrow$  Minimierung Verinselung
- Zusätzliche Flächeninanspruchnahme  $\rightarrow$  Minimierung Versiegelung



## Trassenoptimierung aus Sicherheitsgründen

### Ergebnis der Abwägung

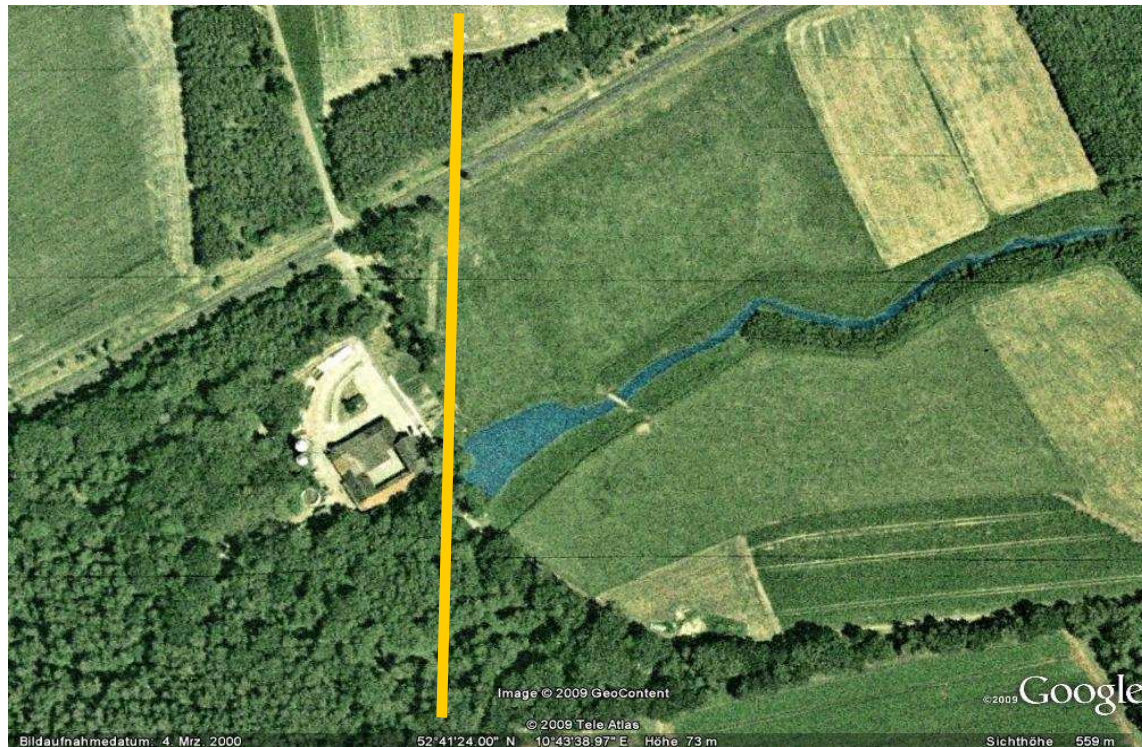
- Untersuchung von fünf Varianten mit unterschiedlichen Radienfolgen

### Ergebnis der Abwägung

- Geradenlänge 2.000 m
- Radien  $R=5.000$  m
- Eingriff in hochwertige Naturräume weitestgehend vermieden
- keine Flächen von Automobil-Testgelände, wenig Flächen TÜP
- Abrückung von der Geraden max. 150 m → geringe Verinselung

Diese Variante stellt unter Abwägung aller untersuchten Kriterien die optimale Lösung dar.





## Bereich Stackmannsmühle

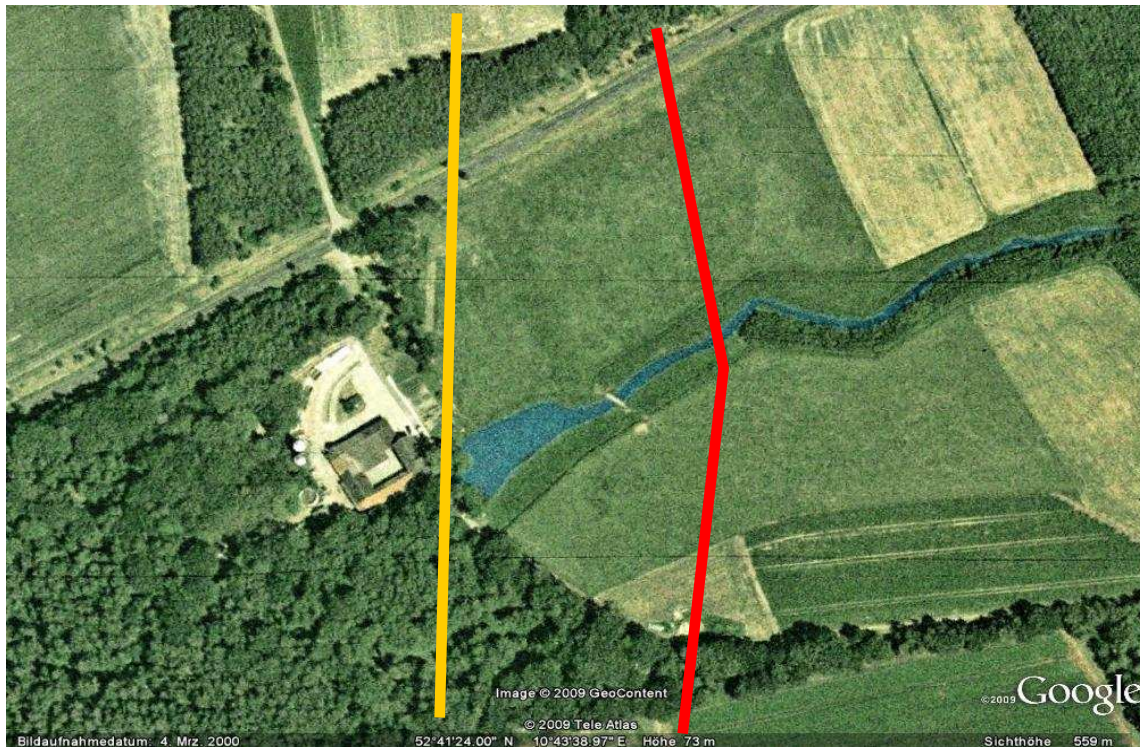
### Linienbestimmung

- Trasse tangiert Bebauung direkt
  - Durchschneidung/Inanspruchnahme hochwertiger Flächen
- Untersuchung zur Verlegung der Trasse (Stellungnahmen ROV)

### Untersuchungskriterien

- Abrückung von Bebauung
- Querung des Fließgewässers an einer schmalen Stelle (Gewässer ökologisch bedeutsam!)
- Zwangspunkt des südlich gelegenen Automobil-Testgeländes

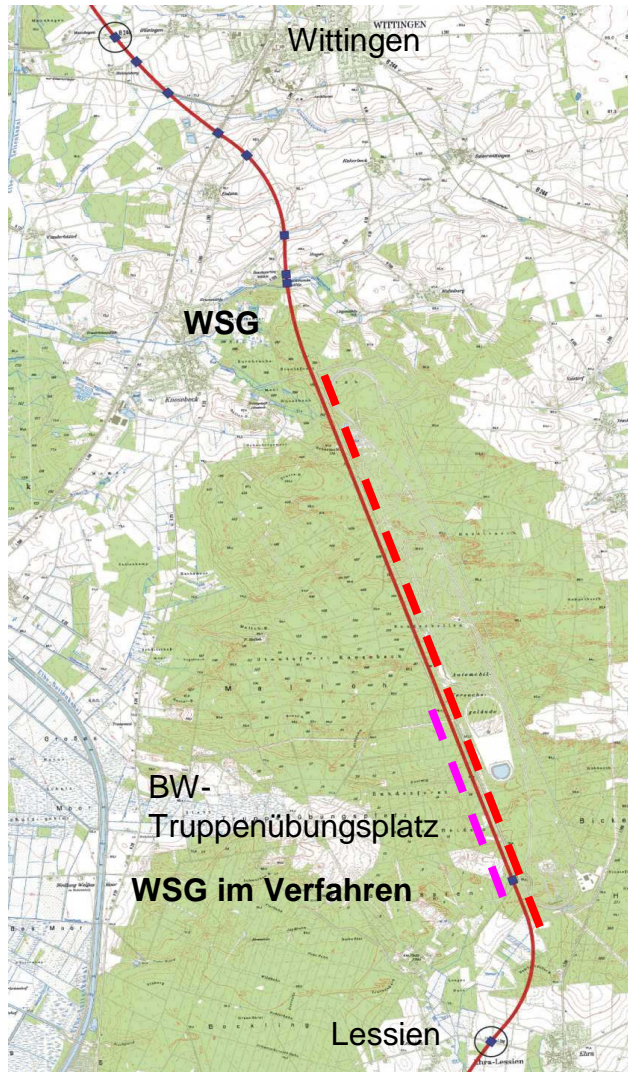




## Bereich Stackmannsmühle

### Variantenuntersuchung

- Abrückung nach Westen trassierungstechnisch nicht möglich
- Abstand zur Bebauung ca. 120 m
- Querung des Fließbereichs an schmaler Stelle
- zum Schutz des Naturraums entlang des Mühlenbachs ggf. langes Überführungsbauwerk



## Entwässerung

### Konzept

- Versickerung am Ort des Anfalls von Oberflächenwasser über Straßenböschung und Mulden bei
  - ausreichend durchlässigen Böden
  - ausreichend Abstand zum Grundwasser
- in Niederungsbereichen ggf. Fassung des Wassers und Verbringung über Rohrleitungen und Becken zu Versickeranlagen
- in Wasserschutzgebieten Fassung und Ableitung des Wassers aus den Schutzgebieten und Rückhaltung in Rückhaltebecken und gedrosselte Ableitung in Vorfluter
- laufende Abstimmung mit Wasser- und Naturschutzbehörden





## Entwässerung

### Grundlage

- Baugrundvoruntersuchung
- Gradientenplanung

### Baugrundvoruntersuchung

- rot eingerahmte Bereiche: keine geländenahe Versickerung möglich (sehr hoher Grundwasserstand, Fließquerungen)
- andere Bereiche: Versickerung möglich
- vertiefende Aussagen mit Baugrundgutachten in der Entwurfsplanung





## Entwässerung

### Grundlage

- Baugrundvoruntersuchung
- Gradientenplanung

### Gradientenplanung

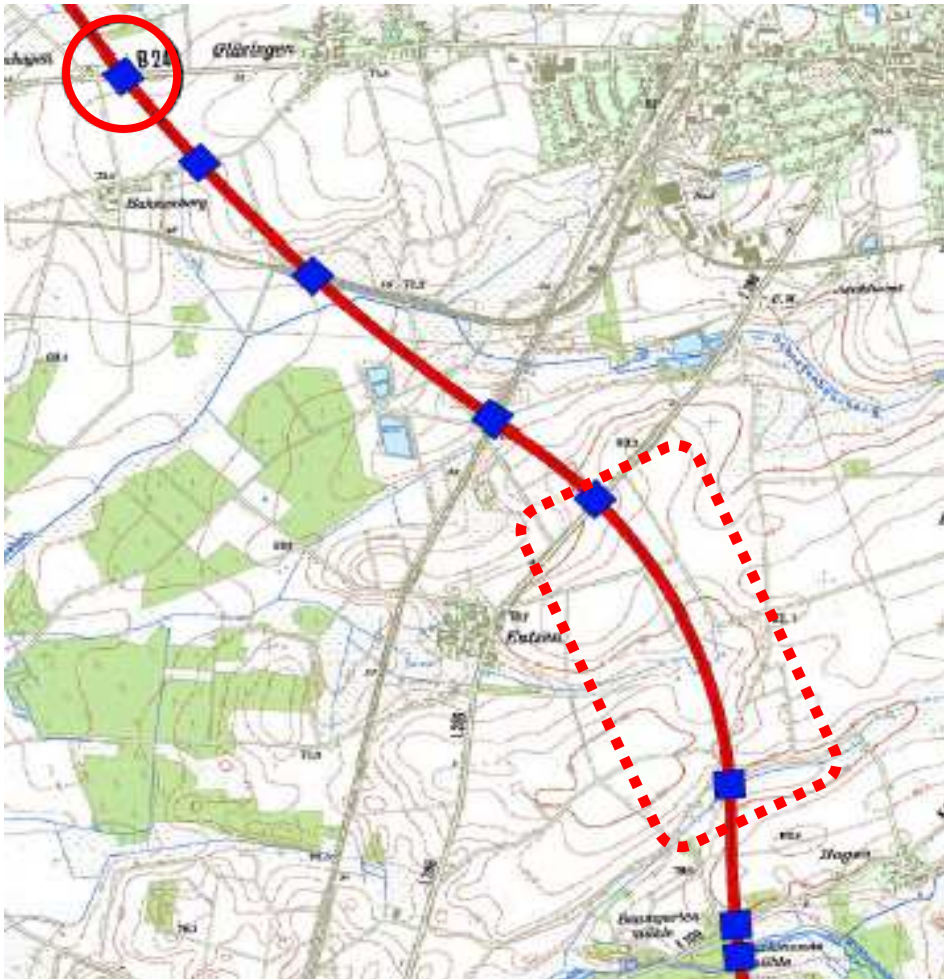
- vorläufige Gradiente auf der Basis der Trassenoptimierung aus Sicherheitsgründen
- Nordbereich: Gradiente über Gelände auf Grund einer Vielzahl von Überführungsbauwerken
- Mittelbereich: Anpassung an Gelände unter Berücksichtigung der Trassierungsgrenzwerte
- Südbereich: geländenahe Trassierung abhängig von Planung Anschlussstelle im Abschnitt 7
- Festlegung der Entwässerungsmaßnahmen auf Basis des Grundwasserabstandes → **dezentrale Versickerung** ist Vorzugslösung



## AS Wittingen

### laufende Untersuchung

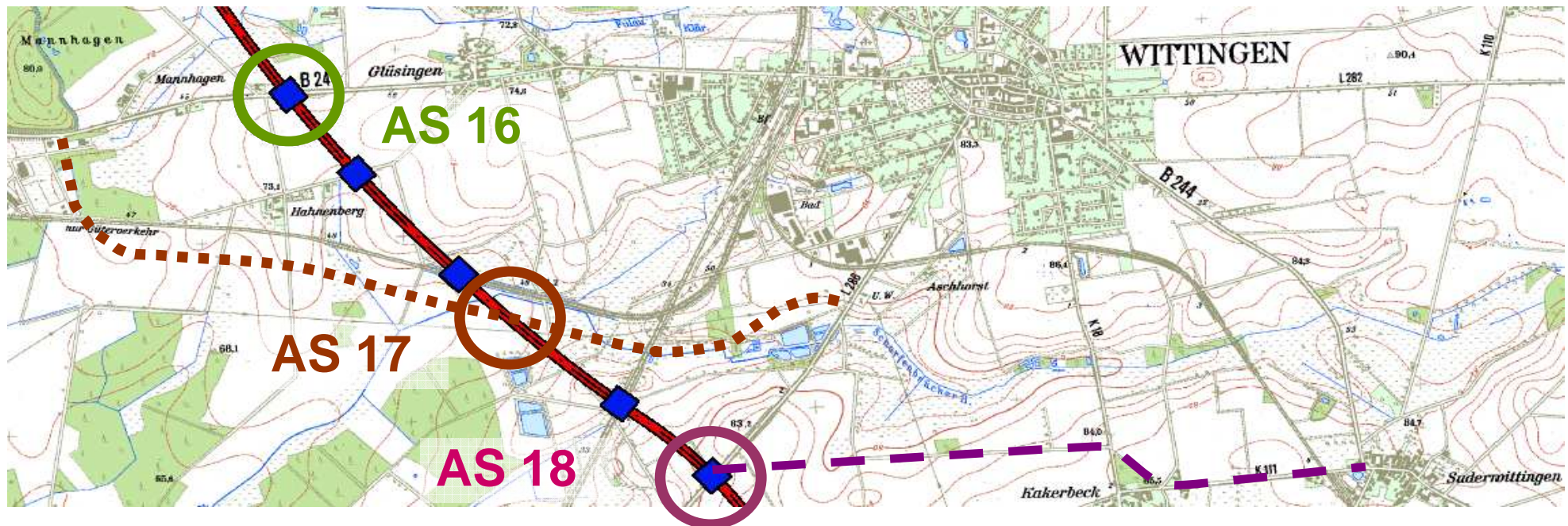
- Untersuchungen zur Verknüpfung der A 39 mit dem nachgeordneten Netz → Lage der AS Wittingen
- Untersuchung im Zusammenhang mit Standortsuche für eine bewirtschaftete Rastanlage Abschnitt 6 der A 39
- Untersuchungen nicht abgeschlossen







## Anschlussstellenkonzept Wittingen



**Variante 1: AS 16 an der B 244 (Linienbestimmung)**

**Variante 2: AS 17 mit zusätzlicher Anbindung nach Westen und Osten  
(AS 16 entfällt)**

**Variante 3: AS 16 und AS 18 (L 286) [mögliche Anbindung nach Osten als Option]**





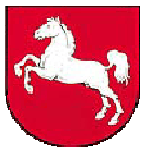
## Anschlussstellenkonzept Wittingen

### Grundlagen

- Verkehrsuntersuchungen/-konzepte
- Vorgaben aus der landesplanerischen Feststellung, derzeitige Kartierergebnisse
- Baugrundvoruntersuchung

### Variantenuntersuchung hinsichtlich folgender Punkte:

- Verkehrliche Wirkung
- mögliche Anbindung an das vorhandene Straßen- und Wegenetz
- Eingriff in Natur und Landschaft
- Kosten



	Variante 1 AS 16	Variante 2 AS 17	Variante 3 AS 16 und AS 18
<b>Vorteile</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• geringe Kosten</li><li>• keine zusätzlichen Bauwerke erforderlich</li><li>• kein Bahnübergang erforderlich</li><li>• geringer Bodenaustausch</li><li>• geringe Restfläche in AS</li><li>• keine Zerschneidung Brutvogelbereich</li><li>• keine Zerschneidungswirkung</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• kann als OU Wittingen genutzt werden</li><li>• Entlastung des BÜ in Wittingen</li><li>• geringste Restfläche in AS</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Abschnitt A39 stellt Teilortsumgehung dar</li><li>• keine zusätzlichen Bauwerke erforderlich</li><li>• Entlastung des BÜ in Wittingen</li><li>• geringer Bodenaustausch</li><li>• keine Beeinträchtigung Brutvogelbereich</li><li>• keine Zerschneidungswirkung</li></ul>
<b>Nachteile</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• keine Entlastung des BÜ in Wittingen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• höchste Kosten durch erforderliche Verbindungsstraßen und Bauwerke</li><li>• min. drei zusätzliche Bauwerke</li><li>• Verlegung einer 100 KV Leitung</li><li>• schlechter Baugrund (Niederungen) → Grundwasserabsenkung notwendig</li><li>• Bodenaustausch erforderlich</li><li>• große Flächeninanspruchnahme</li><li>• große Zerschneidungswirkung (u.a. Brutvogelbereich)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• größte Restfläche in AS</li><li>• geringer Knotenpunktsabstand</li></ul>
<b>Baukosten</b>	1,3 Mio. € (brutto)	min. 14,2 Mio. € (brutto)	2,5 Mio. € (brutto)



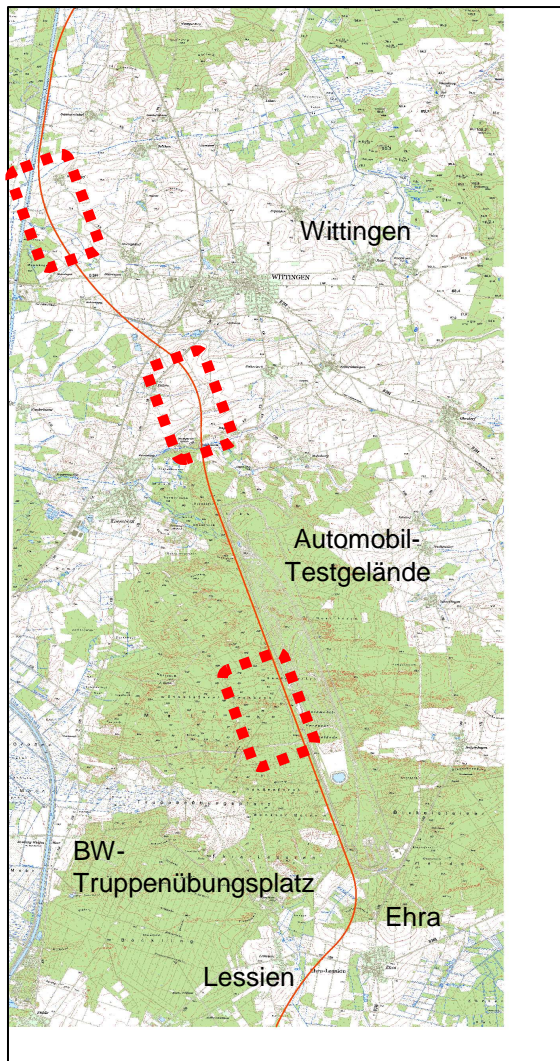
## Anschlussstellenkonzept Wittingen

**Vorzugsvariante:** Variante 3 (AS 16 + AS 18) weil:

- Verkehrsentlastung für die Stadt Wittingen
- geringste Eingriffe in Umwelt und landwirtschaftliche Flächen
- kostengünstig

**Bestätigung durch den BMVBS steht noch aus**





## Bewirtschaftete Rastanlage

- Standortsuche außerhalb ökologisch hochsensibler Gebiete und außerhalb des Truppenübungsplatzes
- einseitige Rastanlage
- Untersuchungsbereich:
  - Abschnitt 5 (Bereich Elbe-Seitenkanal)
  - Bereich östl. Eutzen
  - Bereich Waldgebiet (Insellage außerhalb Automobil-Testgelände)



## Übersicht Leitungsbestand

•angefragte Ver- und Entsorgungsunternehmen:	31
•geantwortet bisher:	26
•Leitungsbestand:	05
•kein Leitungsbestand:	15
•bisher nicht geantwortet:	06

Derzeitig wird ein Leitungsbestandsplan erstellt, in dem der gesamte Leitungsbestand im Trassenbereich dargestellt wird.

Wir danken allen Mitarbeitern der Versorgungsunternehmen für ihre bisherige kooperative Mitarbeit.