



Neubau der A39 Lüneburg – Wolfsburg mit niedersächsischem Teil der B190n

Abschnitt 6

Wittingen (B 244) – Ehra (L289)

1. Arbeitskreissitzung 04.11.2009

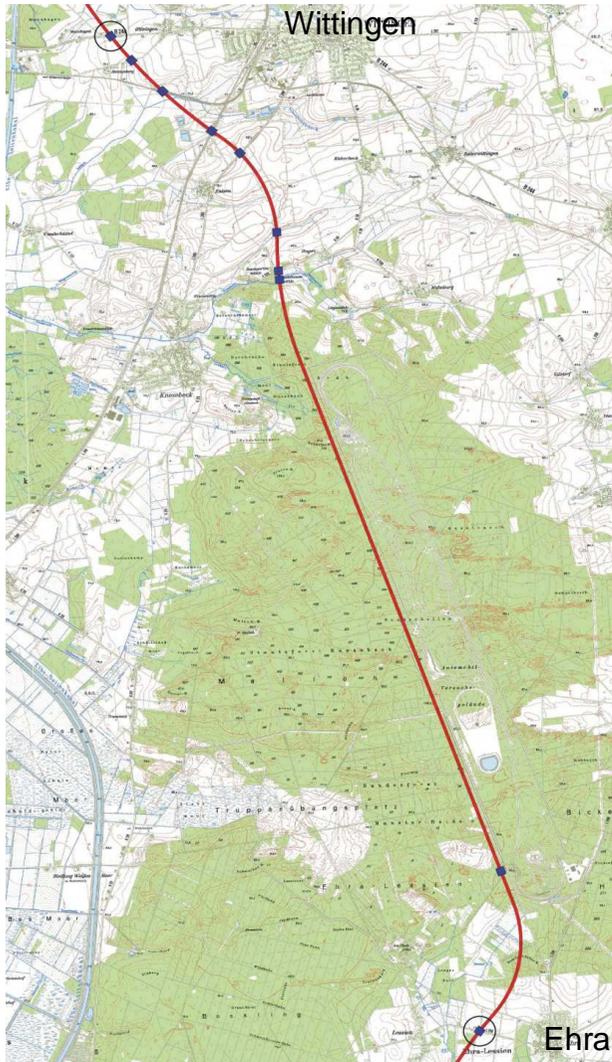


Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

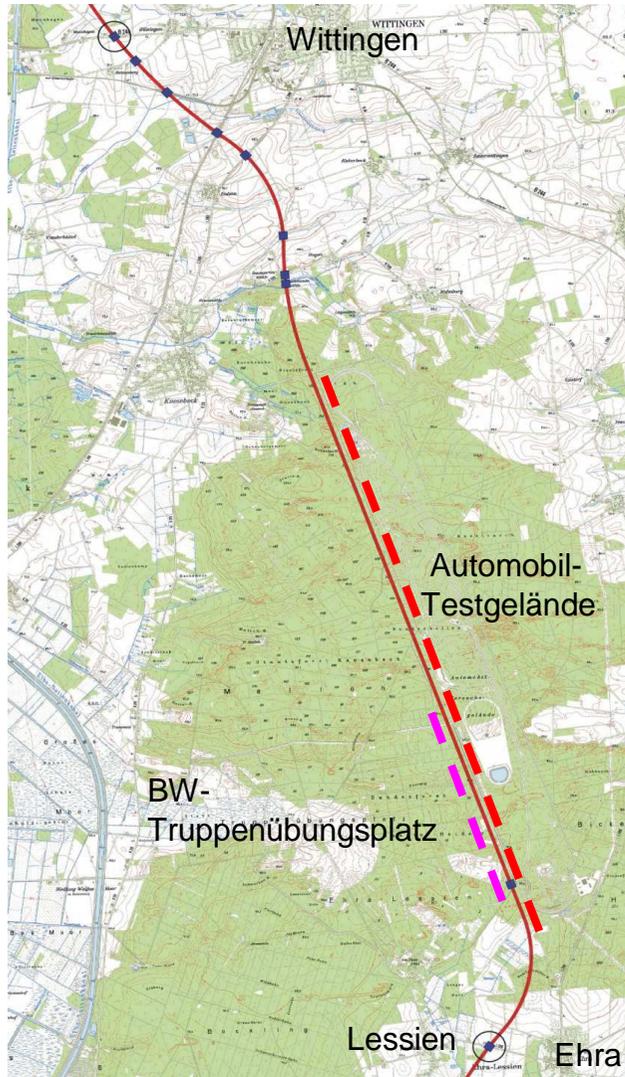
TOP 2 Stand der Fachplanungen

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



Planungsgrundlagen

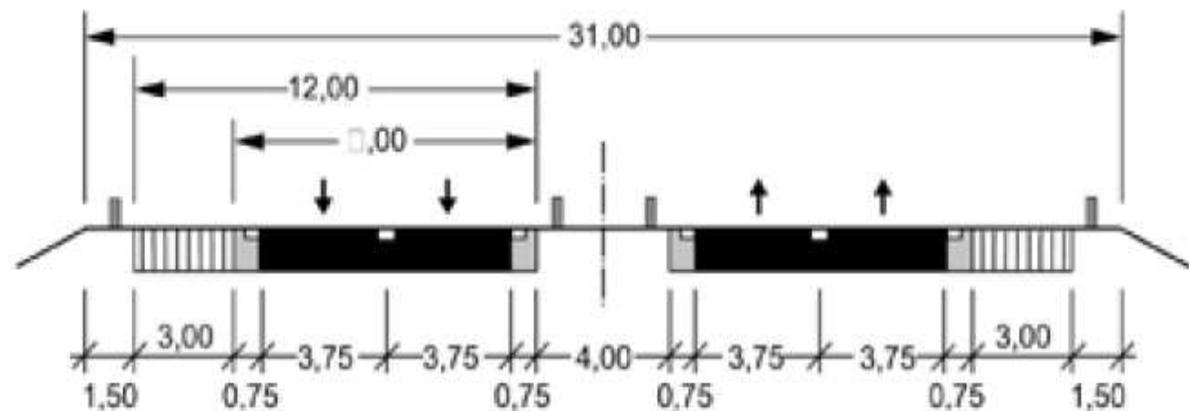
- Linienbestimmungserlass durch den BMVBS vom 31.10.2008
- **Abschnitt 6 Wittingen (B 244) –Ehra (L 289)**
- Abschnittslänge
 - ca. 20 km
- Anschlussstelle
 - AS Wittingen mit der B 244
- Querschnitt
 - RQ 31 (vierstreifig mit Standstreifen)
- Nebenanlagen
 - Bewirtschaftete Rastanlage

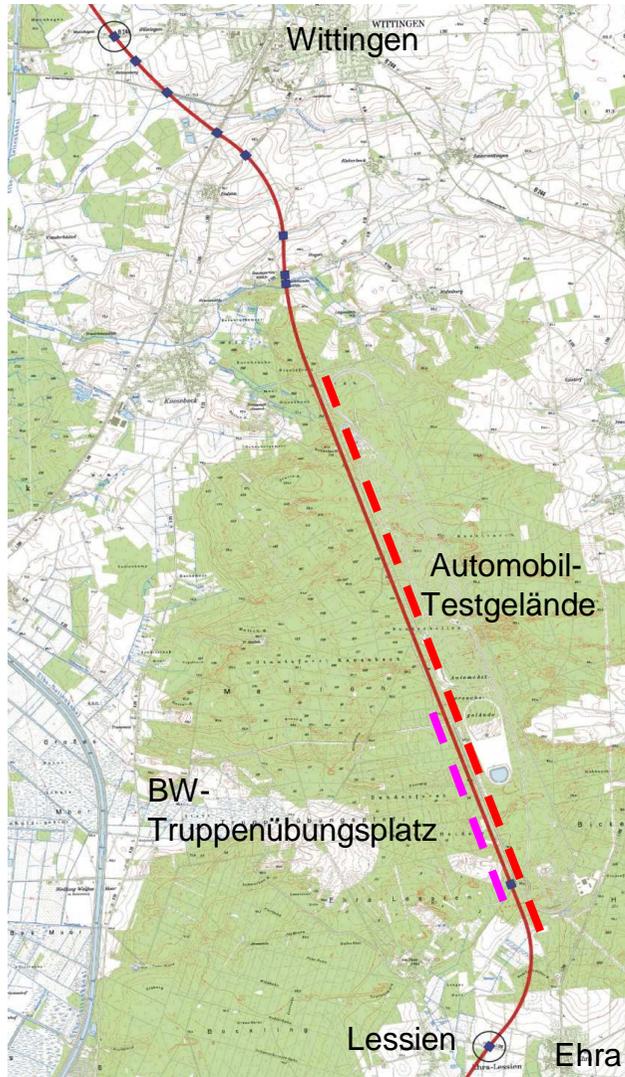


Stand der Planung

Querschnitt

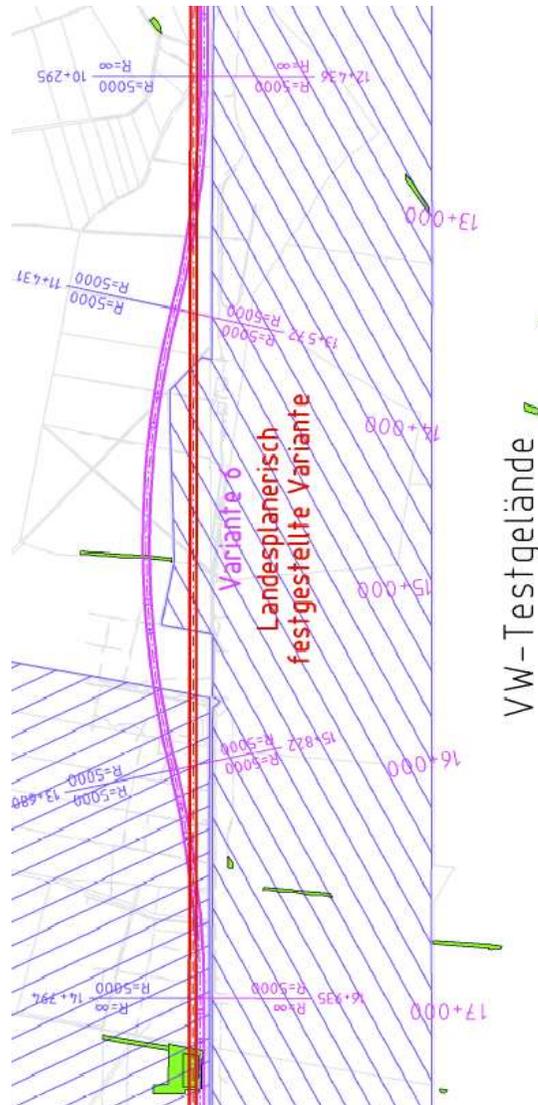
- vierstreifig mit Standstreifen und unbefestigtem Mittelstreifen
- ggf. zusätzliche Flächen für Böschungen und Lärmschutzwände oder -wälle
- Regelquerschnitt der A 39: RQ 31





Trassenoptimierung aus Sicherheitsgründen

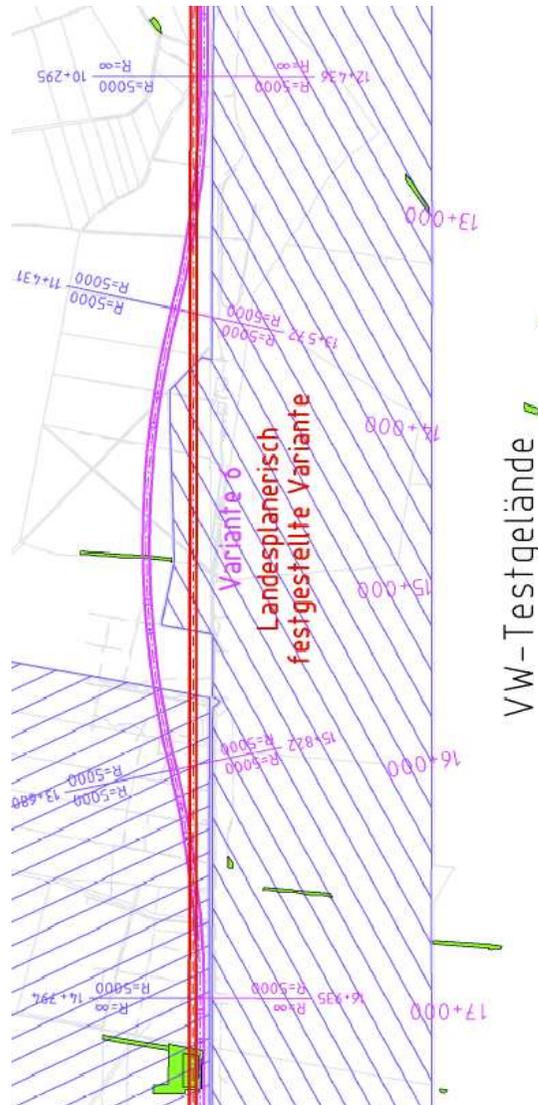
- ca. 10 km lange Gerade aus Linienbestimmung
- gemäß RAA Länge auf 2.000 m begrenzt, weil lange Geraden
 - zu hohen Geschwindigkeiten verleiten
 - das Abschätzen von Abständen erschweren
 - durch Eintönigkeit zur Ermüdung führen können
- deshalb Untersuchung von Bogenkonstruktionen in Richtung Westen, 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

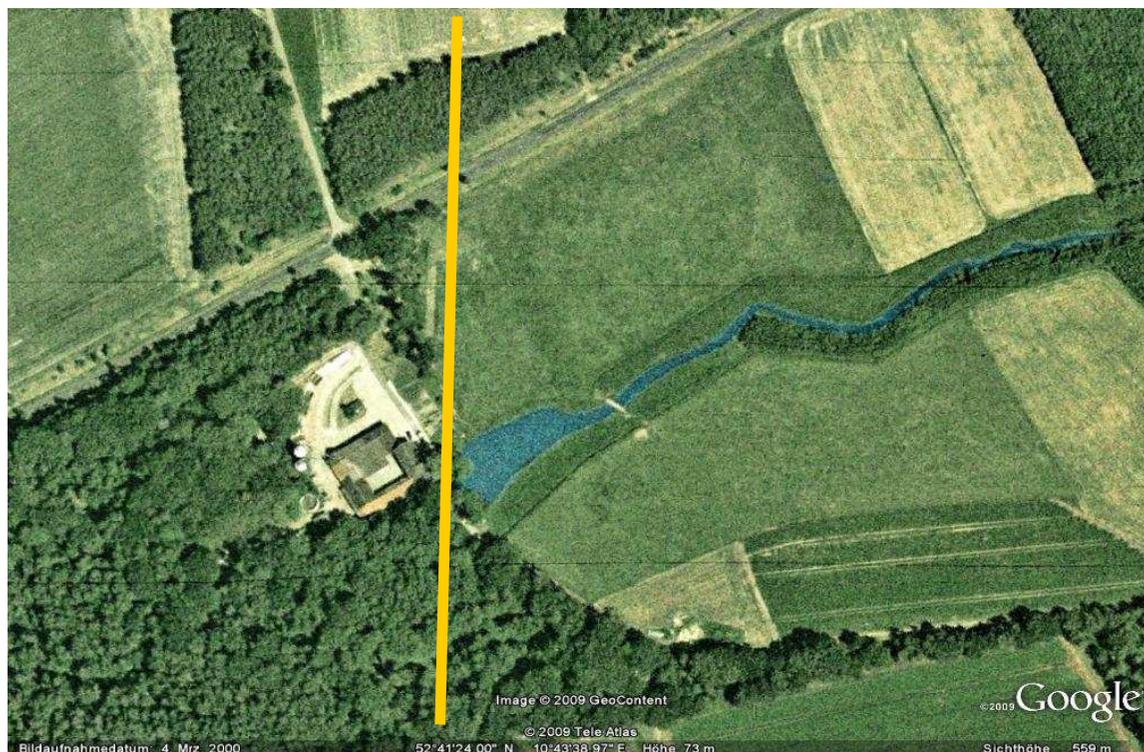
Ergebnis der Abwägung

- 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.



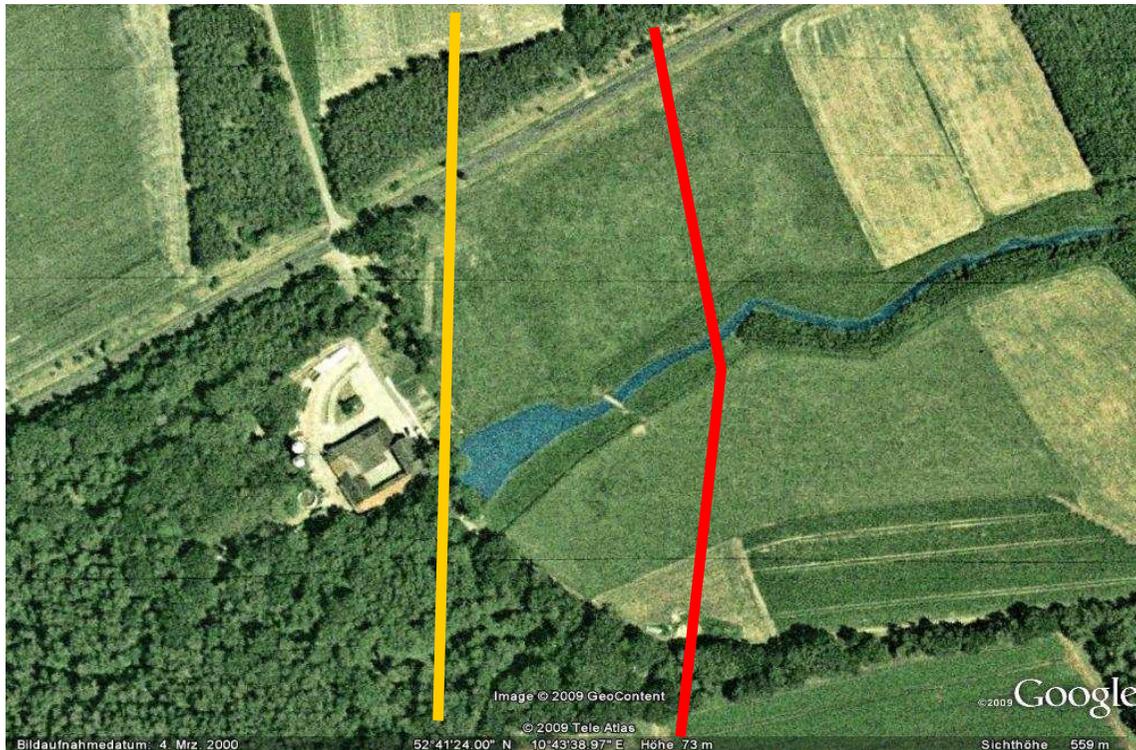
Bereich Stackmannsmühle

Linienbestimmung

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

Untersuchungskriterien

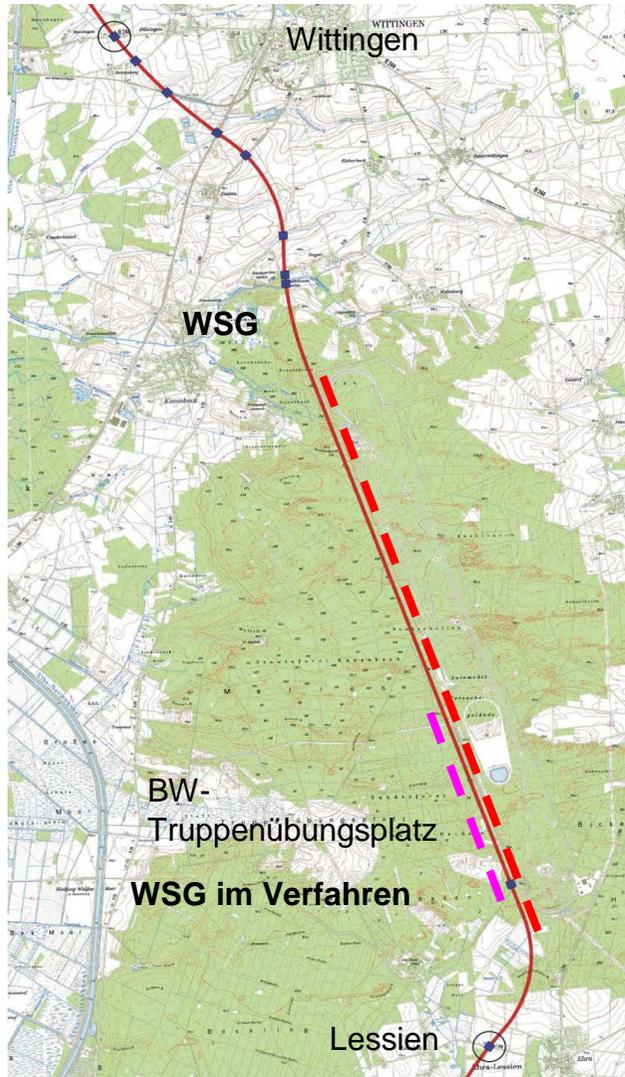
- Abrückung von Bebauung
- Querung des Fließgewässers an einer schmalen Stelle (Gewässer ökologisch bedeutsam!)
- Zwangspunkt des südlich gelegenen Automobil-Testgeländes



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

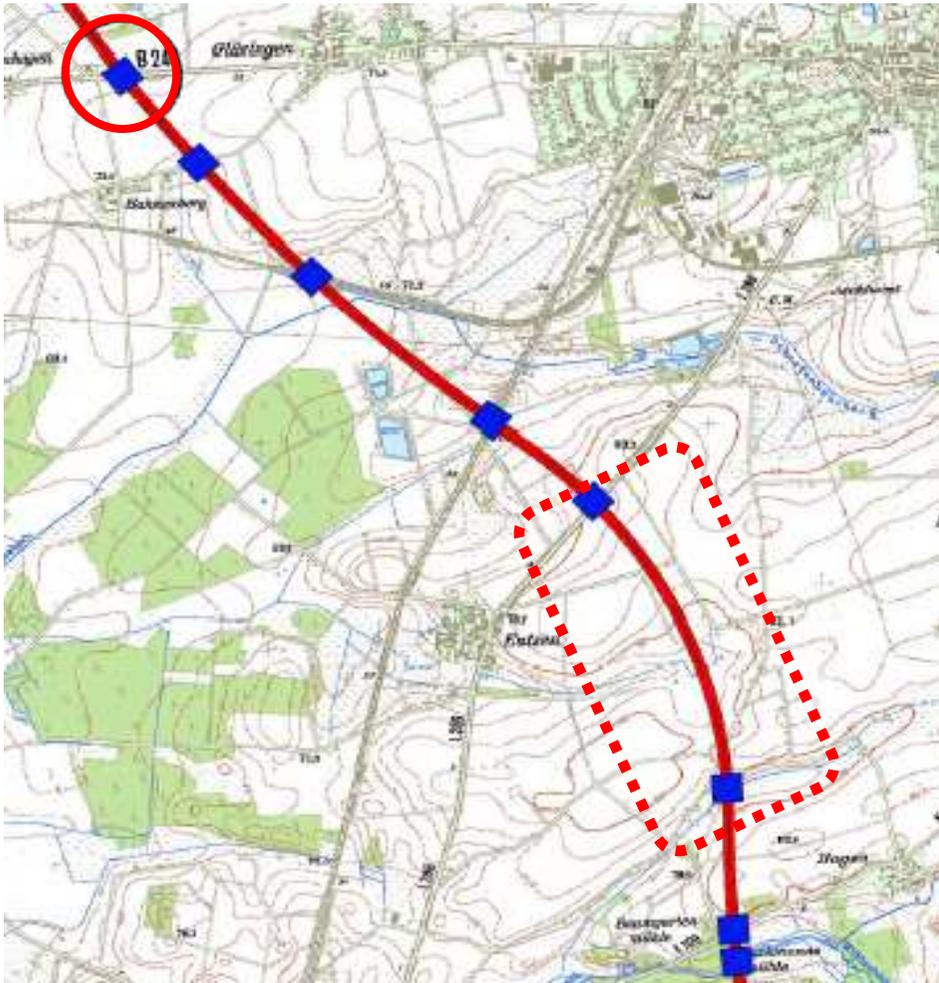
- vorläufige Gradiente auf der Basis der Trassenoptimierung aus Sicherheitsgründen
- Nordbereich: Gradiente über Gelände auf Grund einer Vielzahl von Überführungsbauwerken
- Mittelbereich: Anpassung an Gelände unter Berücksichtigung der Trassierungsgrenzwerte
- Südbereich: geländenahe Trassierung abhängig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



AS Wittingen

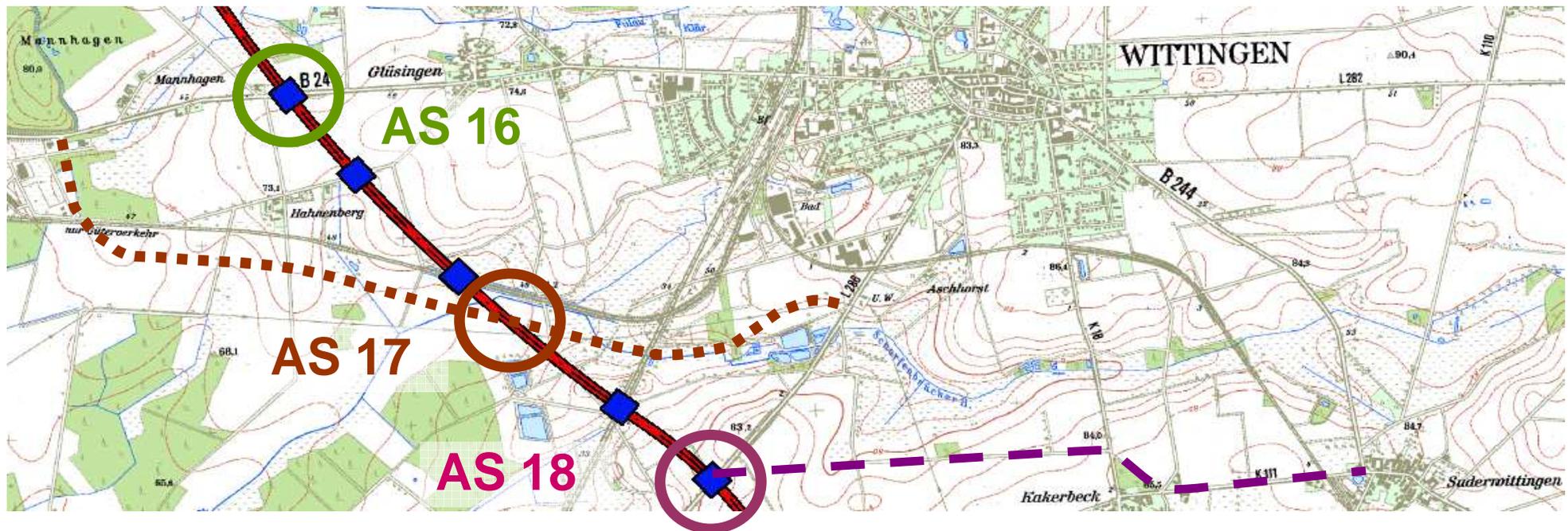
laufende Untersuchung

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

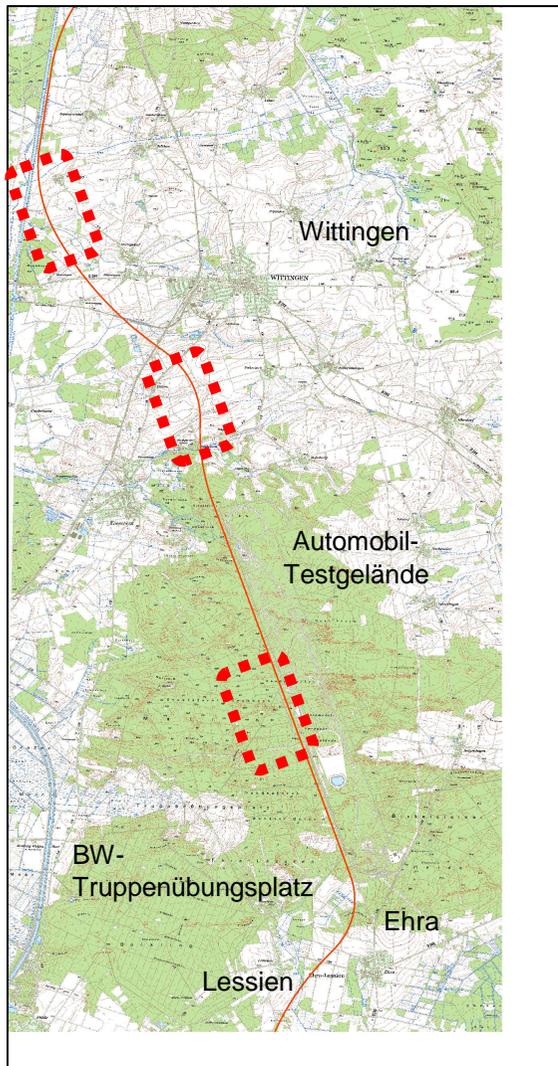


Anschlussstellenkonzept Wittingen

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.