



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

**Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg  
mit nds. Teil der B 190n**



Informationsveranstaltung am 12.05.2011

---

# **Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg**

mit niedersächsischem Teil der B 190n

## **Öffentliche Informationsveranstaltung über den Planungsstand**



## Gliederung

1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Bereich Altenmedingen bis Römstedt
  - 2.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 2.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
3. Bereich Römstedt bis Oetzendorf
  - 3.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 3.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
4. Erläuterung der Schalltechnischen Untersuchung für den gesamten Bereich
5. Erläuterung der Anschlussstellenkonzeption



## **NLStBV - rGB Lüneburg**

**Herr Möller**, Geschäftsbereichsleitung

**Frau Padberg**, Projektleitung A 39

**Herr Tacke**, Projektkoordination A 39 und Teilprojektleitung

**Herr Meyer**, Abschnittsleitung

**Herr Schlattmann**, Umweltfachliche Untersuchungen



## Beauftragte Ingenieurbüros

- **Herr Borkenhagen**, Bosch & Partner,  
Umweltfachliche Untersuchungen Abschnitt 2
- **Herr Dr. Zierke**, BDC Dorsch Consult,  
Objektplanung Verkehrsanlagen Abschnitt 2
- **Herr Runge**, ARGE Planungsgruppe Umwelt /  
Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten,  
Umweltfachliche Untersuchungen Abschnitt 3
- **Herr Berchtold**, ARGE MIV / IBV,  
Objektplanung Verkehrsanlagen Abschnitt 3



## Beauftragte Ingenieurbüros

- **Herr V. Meyer**, Ing.-Büro für Immissionsschutz,  
Schalltechnische Untersuchungen
- **Herr Kossmann**, SSP Consult Beratende Ingenieure,  
Verkehrsuntersuchung



## Abschnittseinteilung

**Abschn. 1: Lüneburg-Nord – östl. Lüneburg  
(L 216 – B 216)**

**Abschn. 2: Lüneburg Ost – Bad Bevensen  
(B 216 – L 253)**

**Abschn. 3: Bad Bevensen – Uelzen  
(L 253 – B 71)**

**Abschn. 4: Uelzen – Bad Bodenteich  
(B 71 – L 265)**

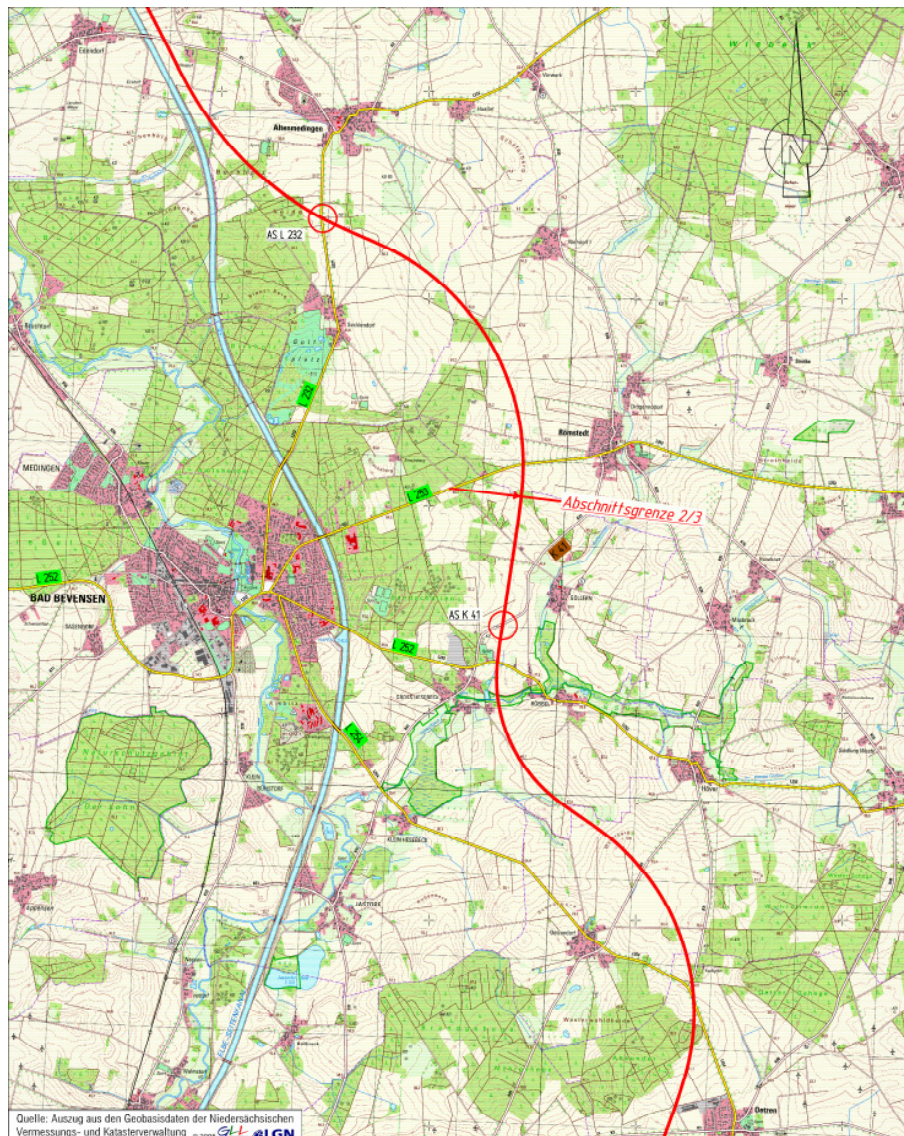
**Abschn. 5: Bad Bodenteich – Wittingen  
(L 265 – B 244)**

**Abschn. 6: Wittingen – Ehra  
(B 244 – L 289)**

**Abschn. 7: Ehra – Wolfsburg  
(L 289 – B 188)**

---

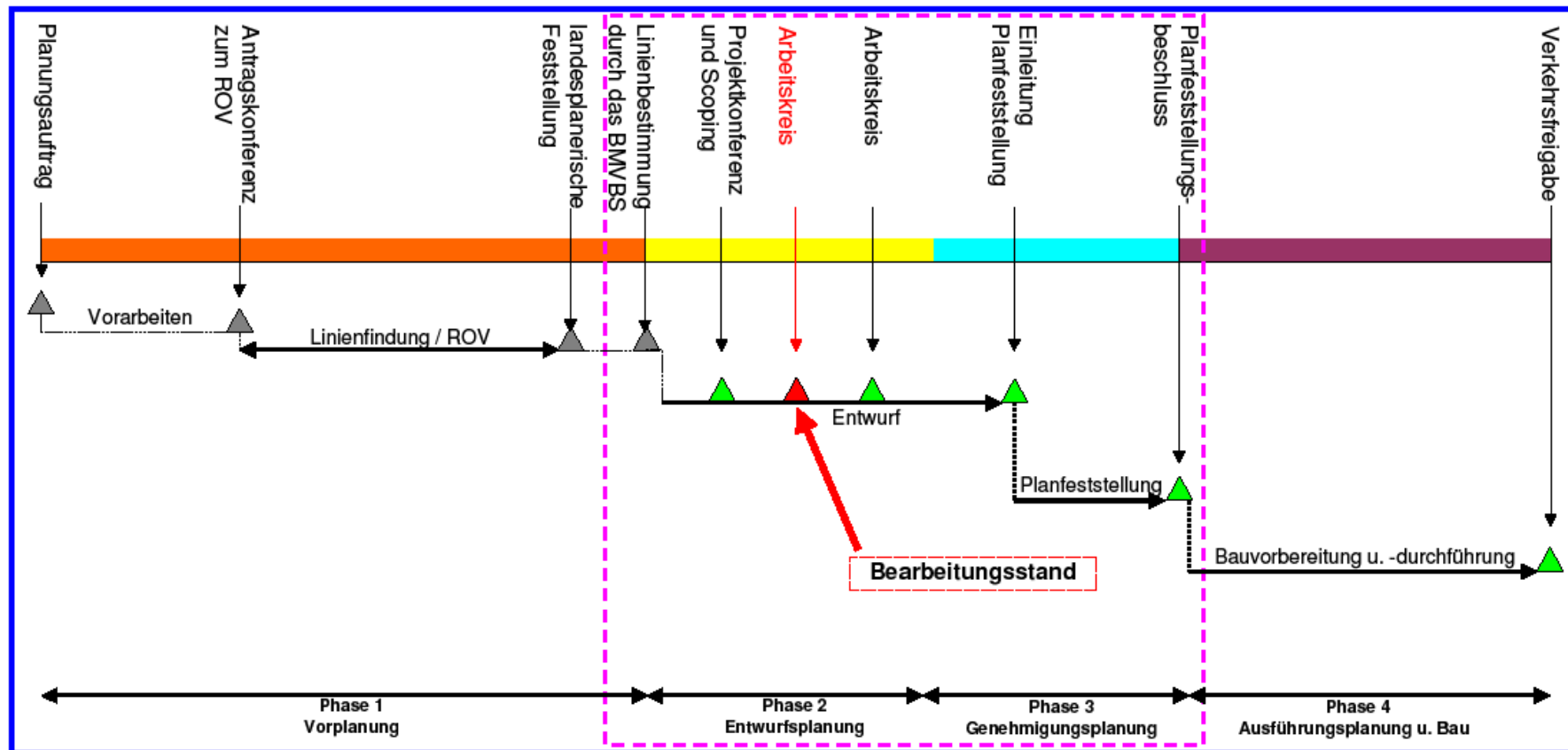
**B190n:**    **Abschn. B 190n Ost (A 39 – Landesgrenze)**  
                 **Abschn. B 190n West (B 4 – A 39)**



## Übersichtskarte A 39 im Bereich Bad Bevensen



## Grundsätzlicher Planungsablauf







## Gliederung

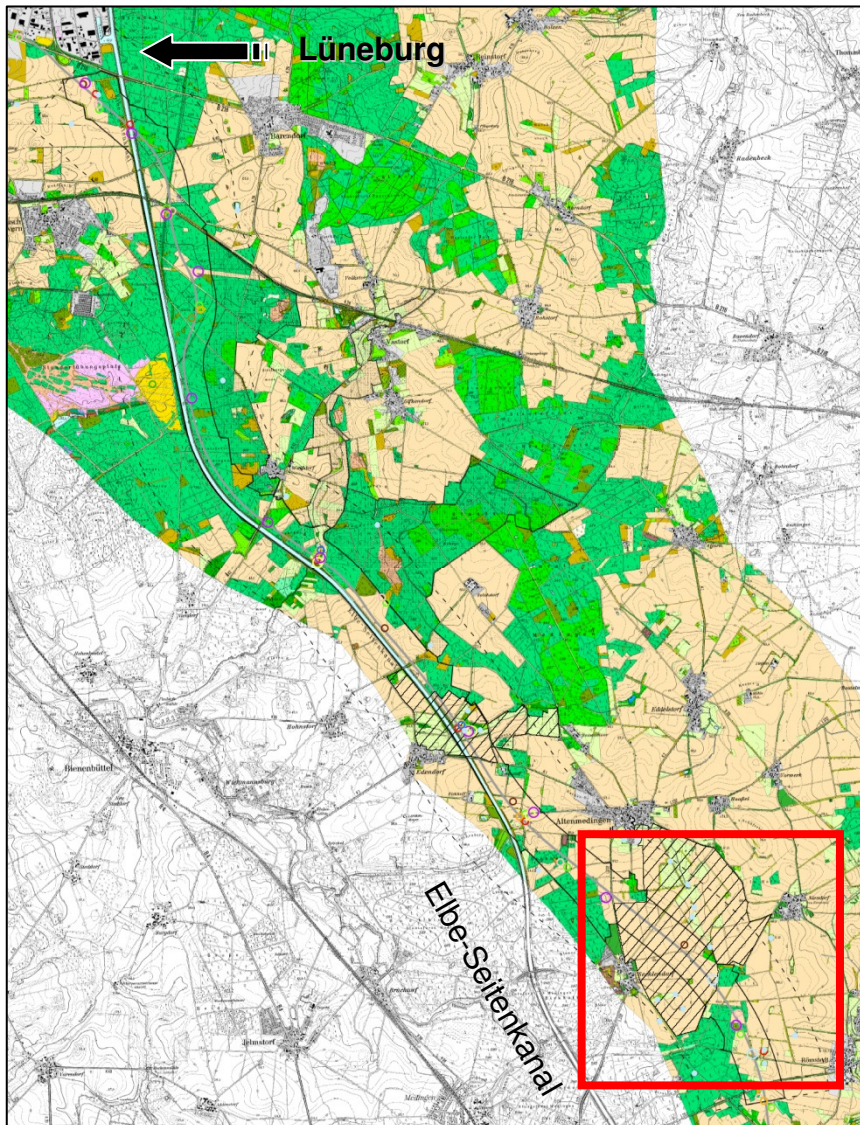
1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Bereich Altenmedingen bis Römstedt
  - 2.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 2.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
3. Bereich Römstedt bis Oetzendorf
  - 3.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 3.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
4. Erläuterung der Schalltechnischen Untersuchung für den gesamten Bereich
5. Erläuterung der Anschlussstellenkonzeption



## **Bereich Altenmedingen bis Römstedt Erläuterung der Variantenauswahl**

### **Umweltfachliche Untersuchungen**

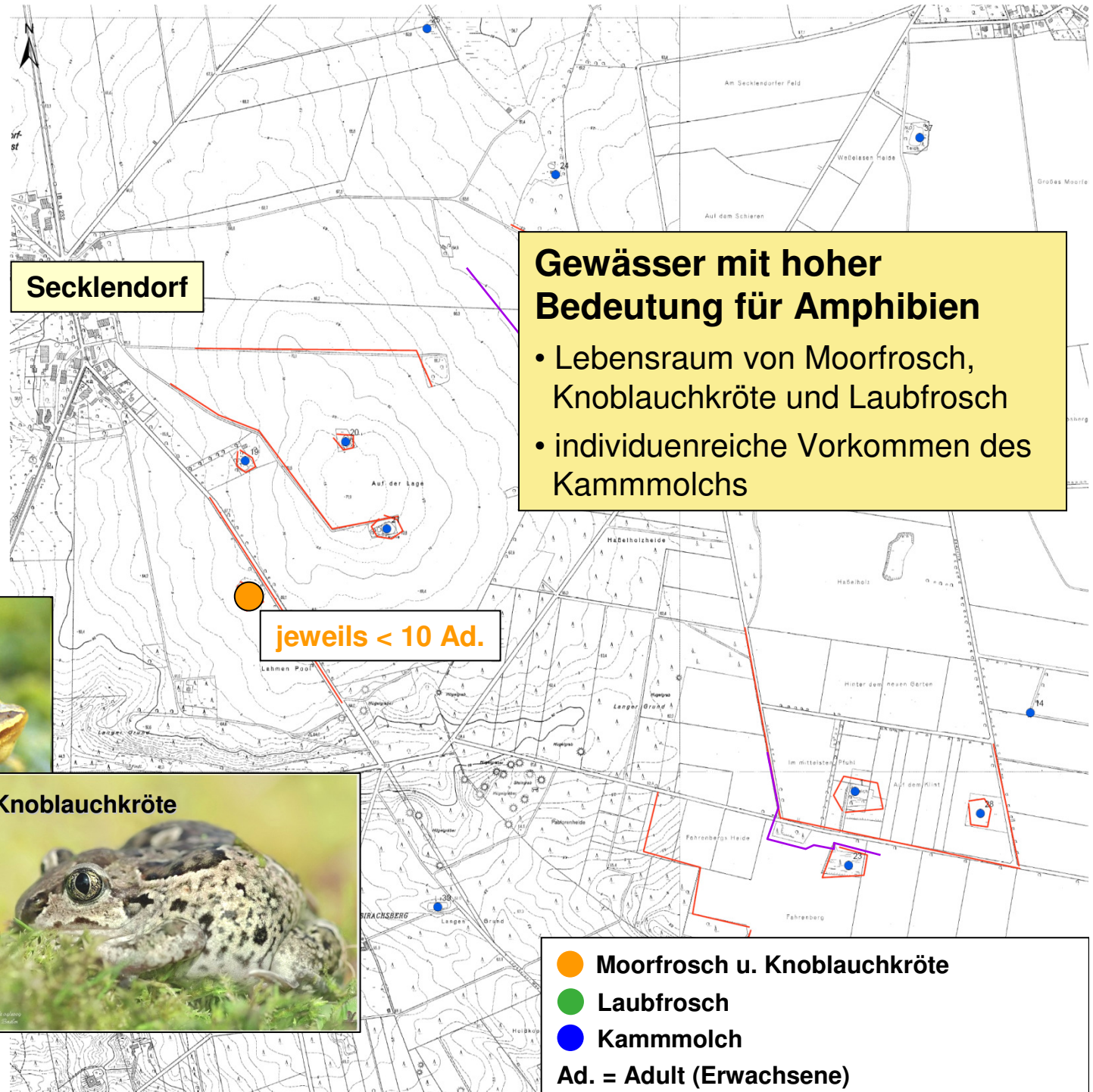
Herr Borkenhagen (B&P)



## bedeutende Bereiche **Amphibien**

- Offenland zwischen Secklendorf und Römstedt

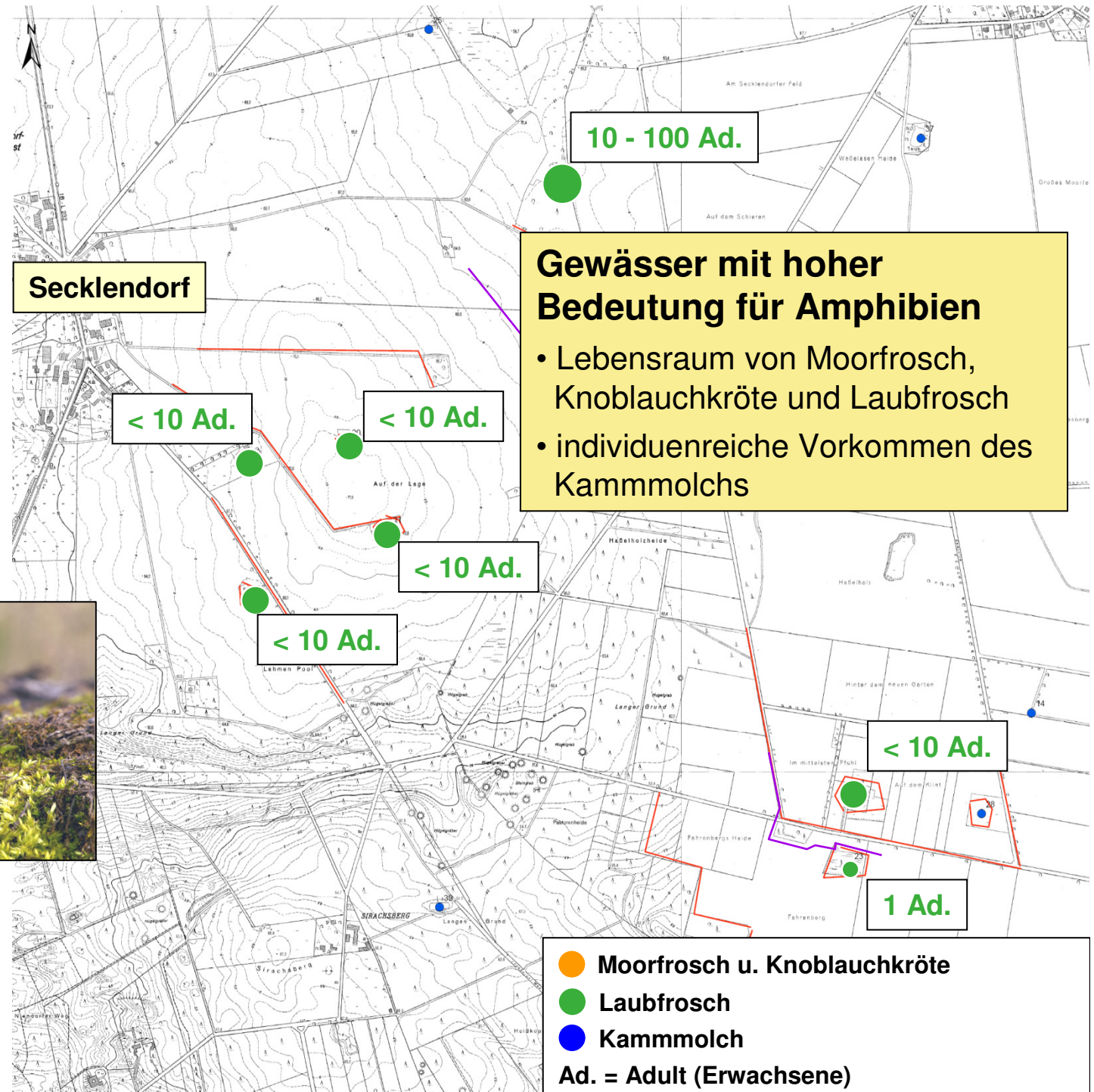
# Amphibien Gewässer und Arten



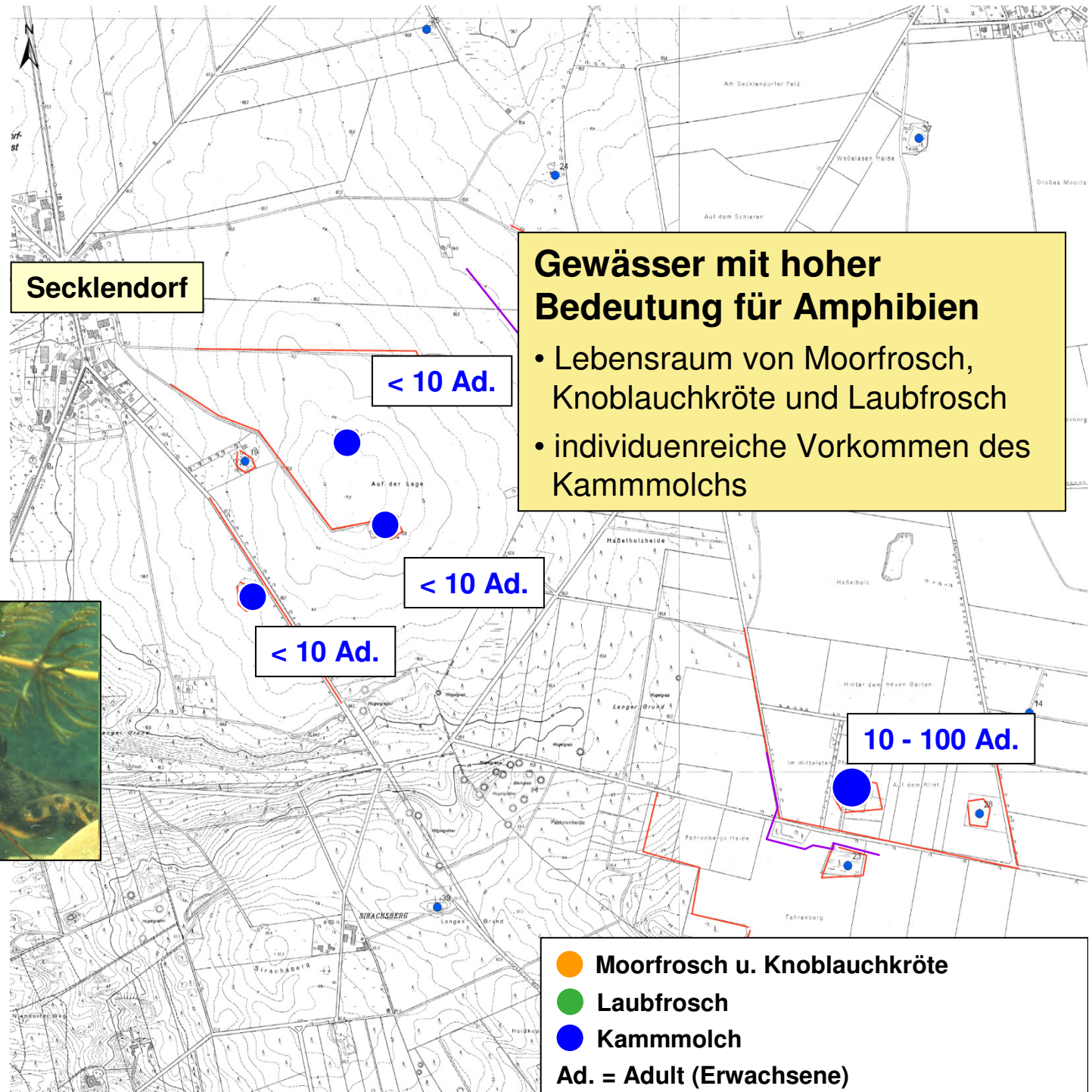
# Amphibien Gewässer und Arten



Laubfrosch

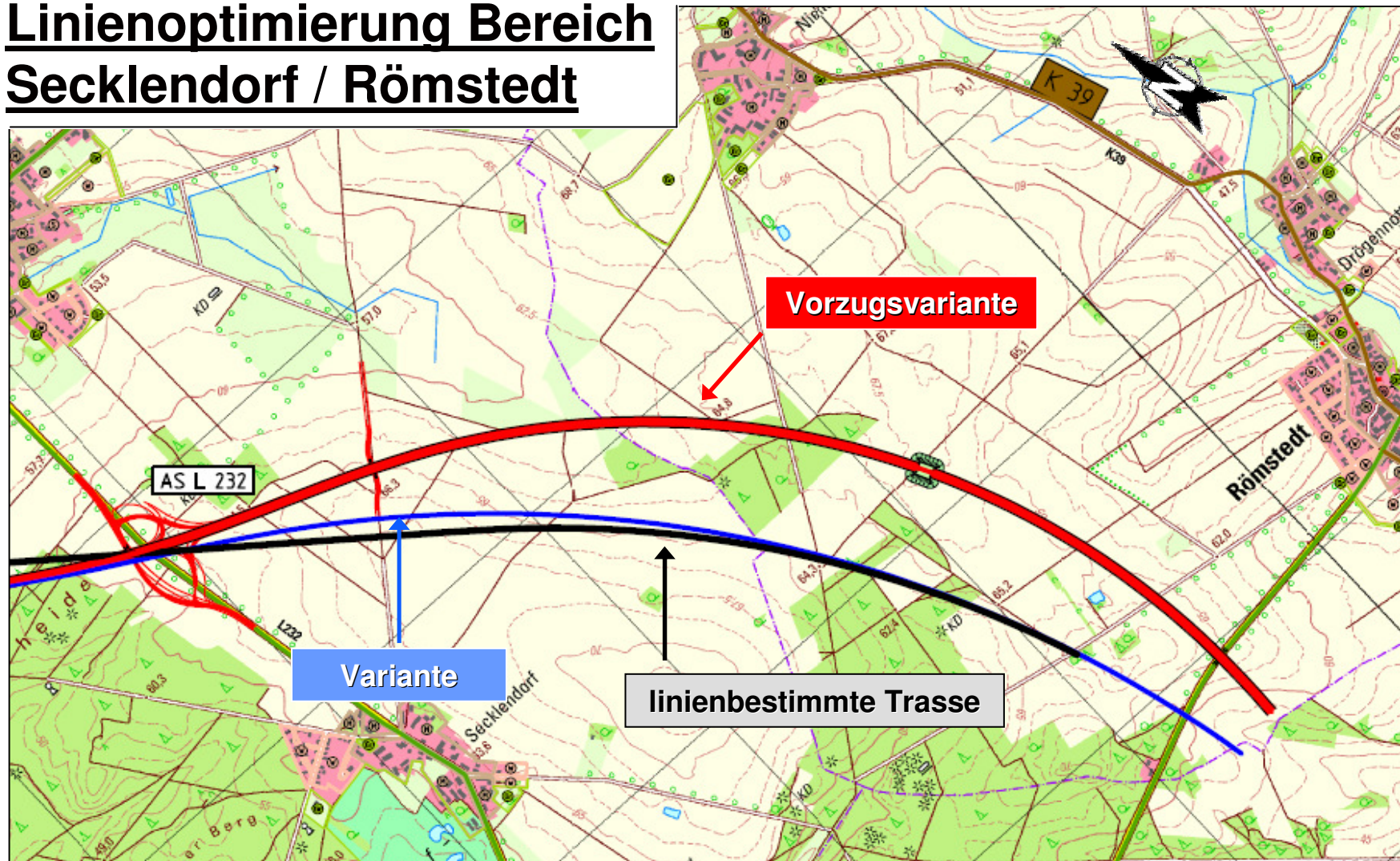


# Amphibien Gewässer und Arten



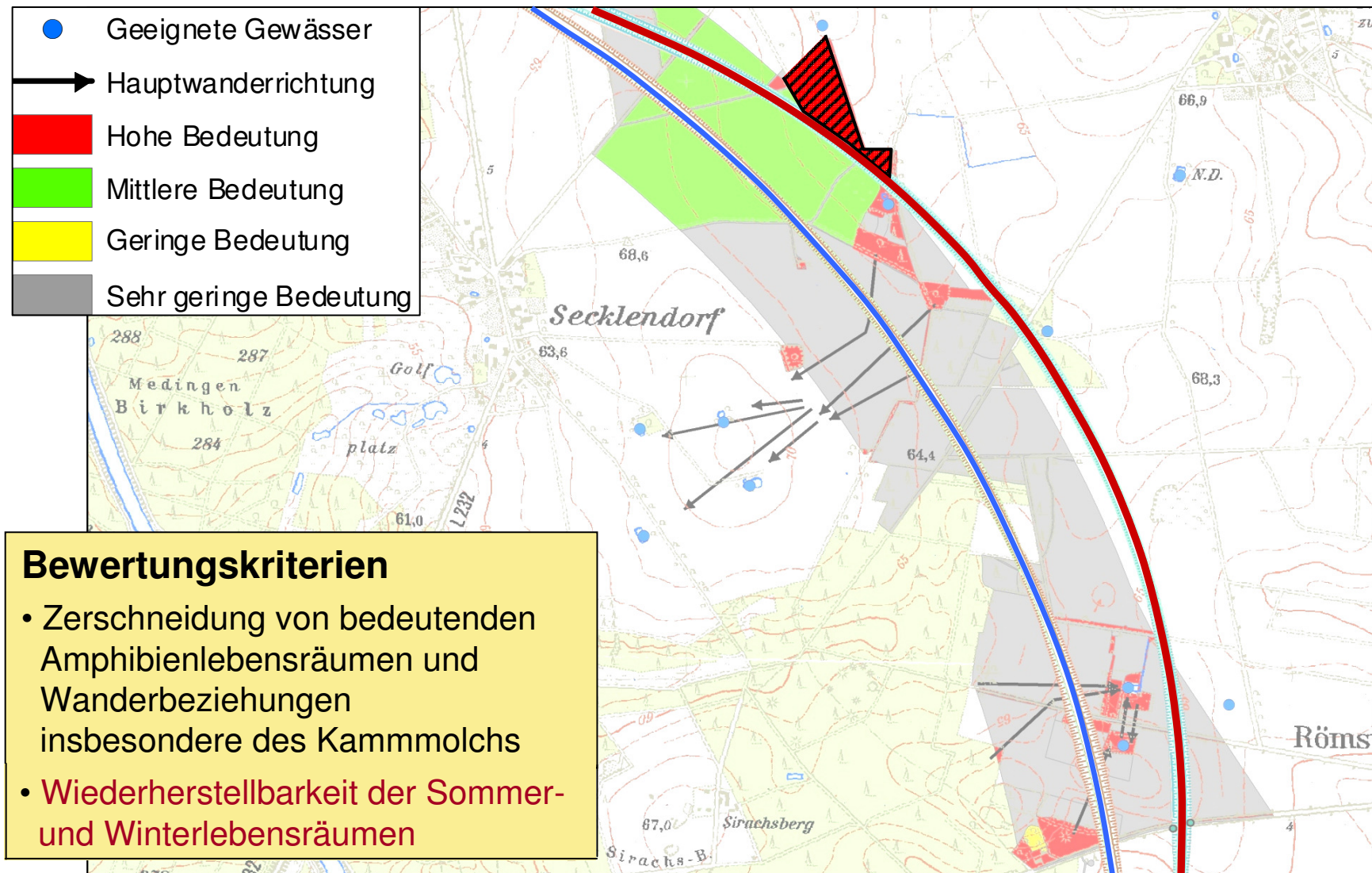


## Linienoptimierung Bereich Secklendorf / Römstedt





Informationsveranstaltung am 12.05.2011







## Linienoptimierung Secklendorf

Vergleich der Linien			
Ziele der RAA	Varianten		relevante Ziele
	dunkel- blau	rot	
Verkehrssicherheit	o	o	sichere Fahrverläufe (Radienrelation, Sichtweiten, Entwässerung)
Qualität des Verkehrsablaufes	o	o	Trassierung im Lageplan
Raumordnung	-	o	Raumerschließung und Verbindungsfunktion, Entlastungsfunktion, Ordnungs- und Sicherungsfunktion
Städtebau	o	o	Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, Entlastungsfunktion, Schutzfunktion vor Lärm und visuellen Beeinträchtigungen, Reduktion der Barrierewirkung
Natur und Umwelt	-	+	keine bzw. geringe Inanspruchnahme von schützenswerten Flächen, keine bzw. geringe Beeinträchtigung von Lebensräumen, Wanderbewegungen von Tierarten, Vernetzung der Lebensräume (Biotopverbund), Artenvielfalt
Kosten	+	-	Investitions- und Erhaltungs- und Betriebsaufwand (Länge, Entwässerung)
Zusammenfassung	-	+	

**Gewählt wird die Linie „rot“.**

Maßgeblich im Vergleich ist das Ziel „Natur und Umwelt“.



## Gliederung

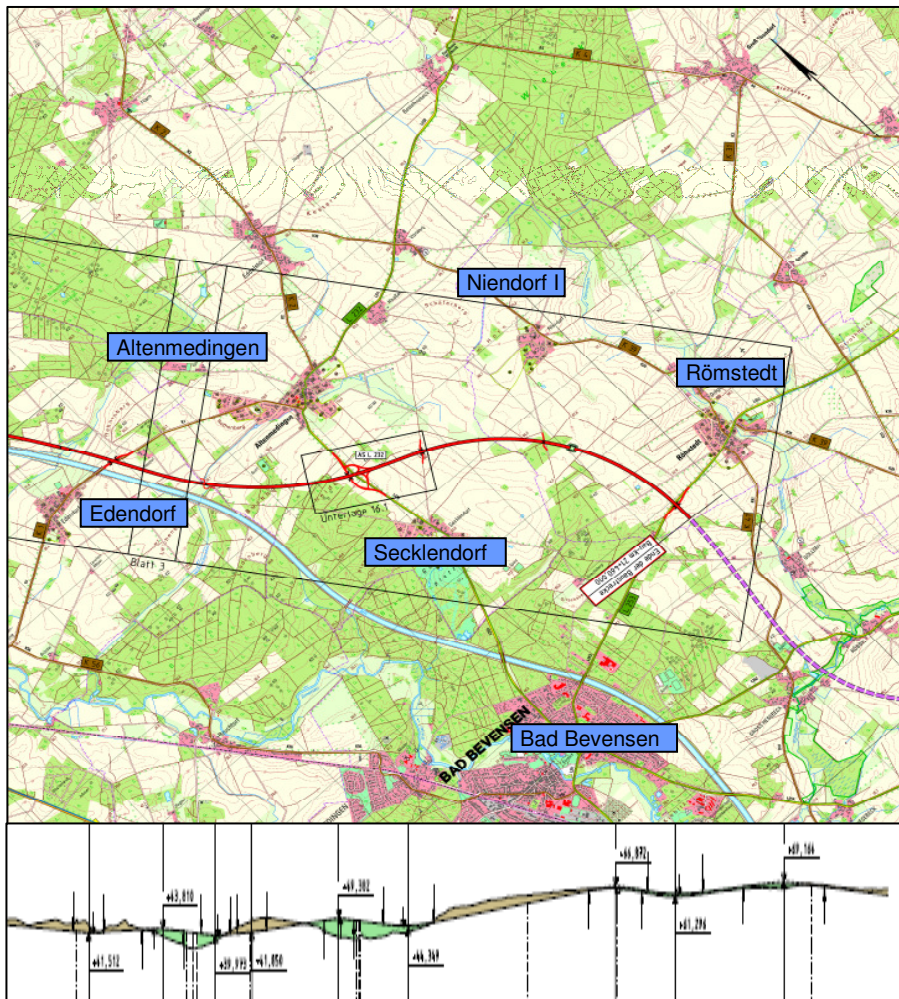
1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Bereich Altenmedingen bis Römstedt
  - 2.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 2.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
3. Bereich Römstedt bis Oetzendorf
  - 3.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 3.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
4. Erläuterung der Schalltechnischen Untersuchung für den gesamten Bereich
5. Erläuterung der Anschlussstellenkonzeption



# **Bereich Altenmedingen bis Römstedt Erläuterung der Vorzugsvariante**

## **Objektplanung Verkehrsanlage**

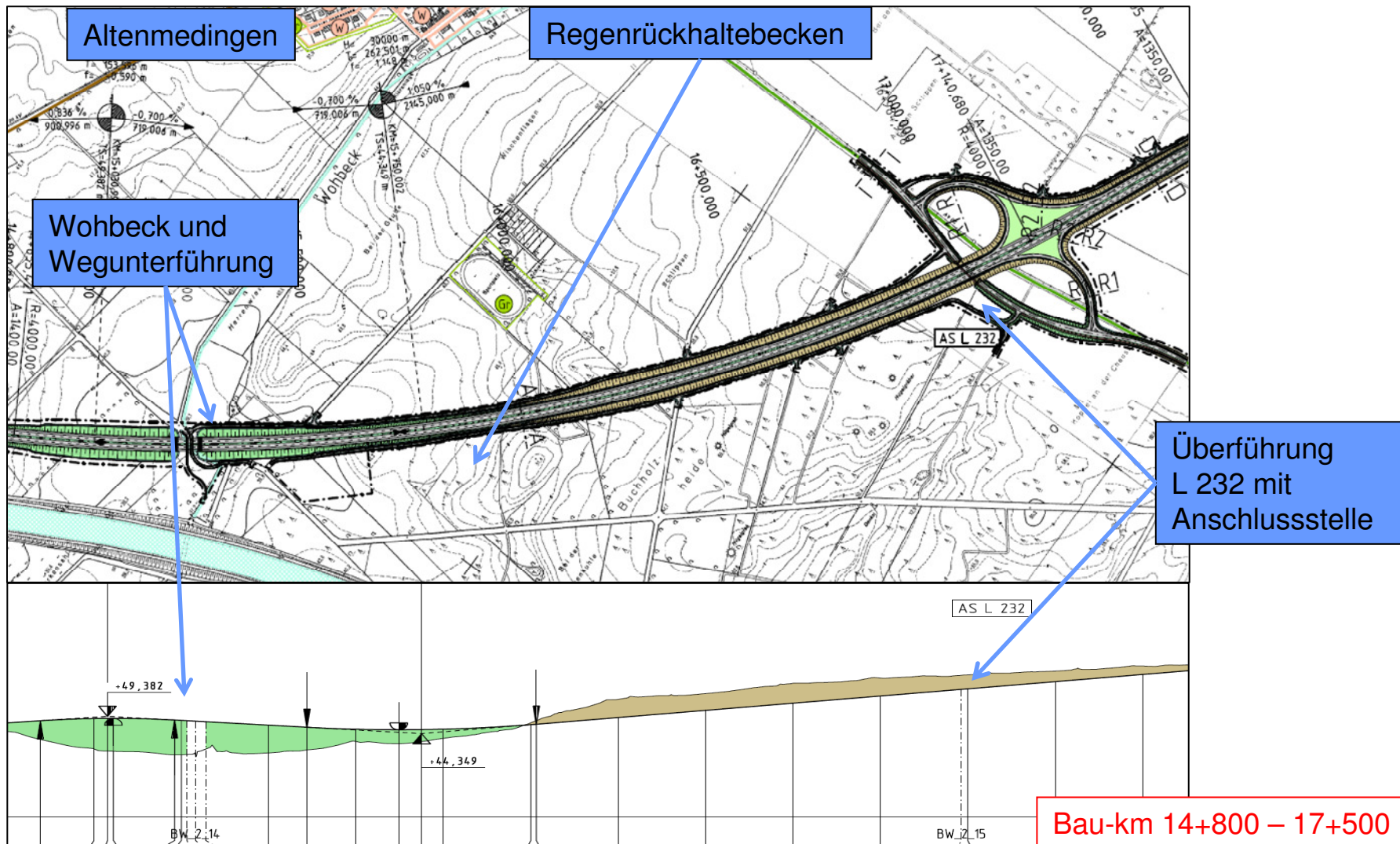
Herr Dr. Zierke (BDC Dorsch)

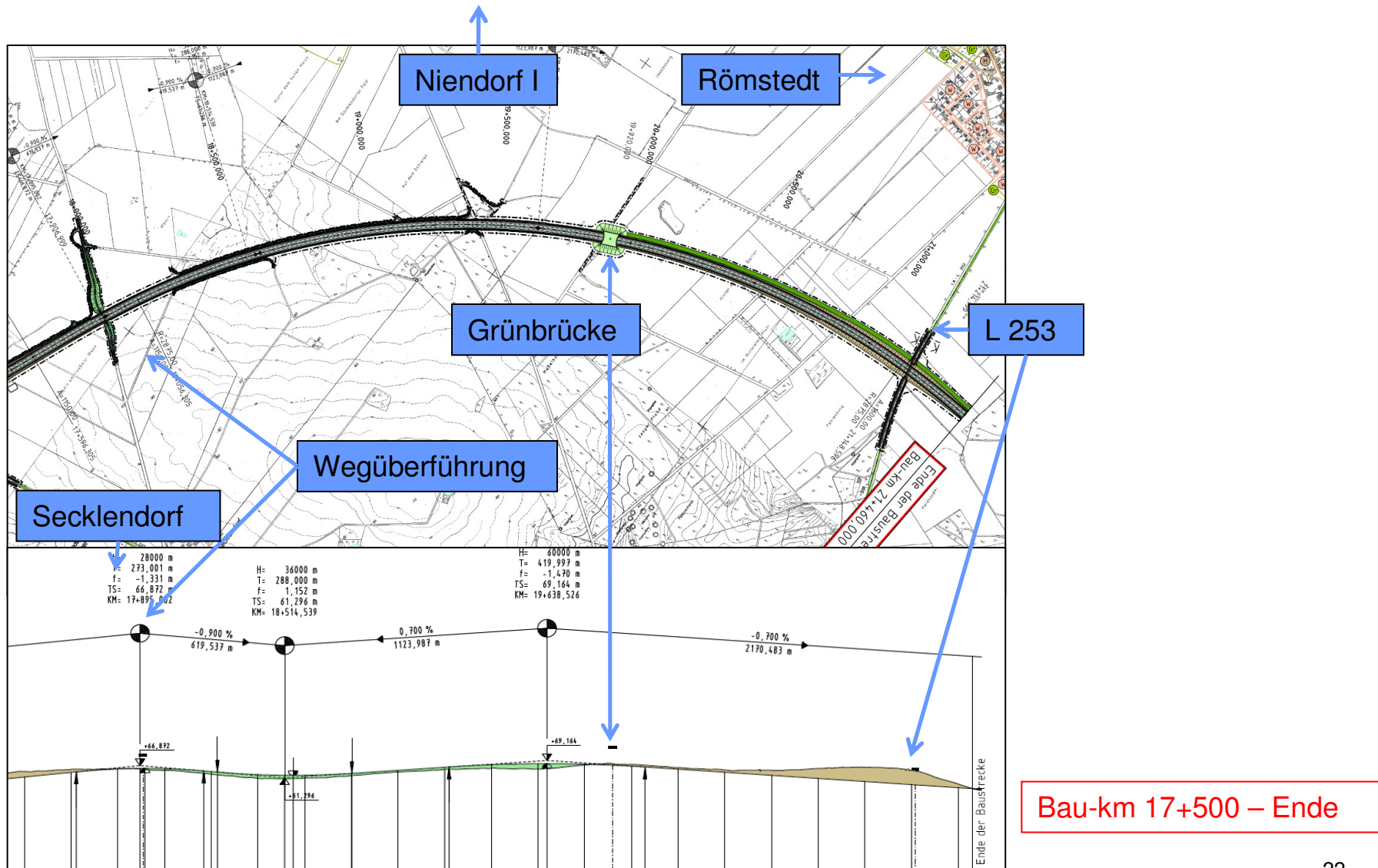


## Darstellung Linie in Lage und Höhe



Informationsveranstaltung am 12.05.2011







## Gliederung

1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Bereich Altenmedingen bis Römstedt
  - 2.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 2.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
3. Bereich Römstedt bis Oetzendorf
  - 3.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 3.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
4. Erläuterung der Schalltechnischen Untersuchung für den gesamten Bereich
5. Erläuterung der Anschlussstellenkonzeption



# **Bereich Römstedt bis Oetzendorf Erläuterung der Variantenauswahl (Variantenvergleich Röbbelbach)**

## **Umweltfachliche Untersuchungen**

Herr Runge (pU / K&B)





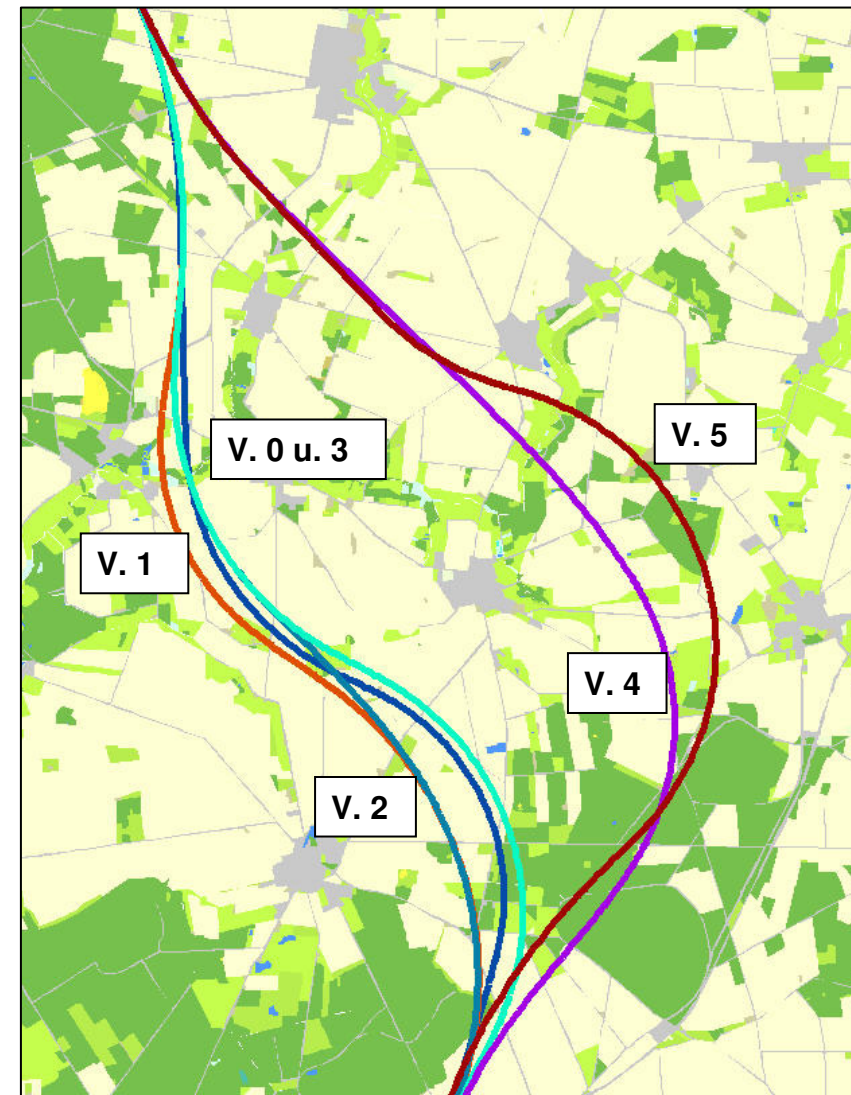
## Maßgabe der Linienbestimmung:

Die Beeinträchtigungen bei der Querung des FFH-Gebiets „Ilmenau mit Nebenbächen“ sind als erheblich anzusehen. Es ist zu klären, inwieweit andere ernst zu nehmende und weniger beeinträchtigende Alternativen zu würdigen sind.

V.0 = linienbestimmte Variante

V.1, V.2, V.3 = westl. Varianten

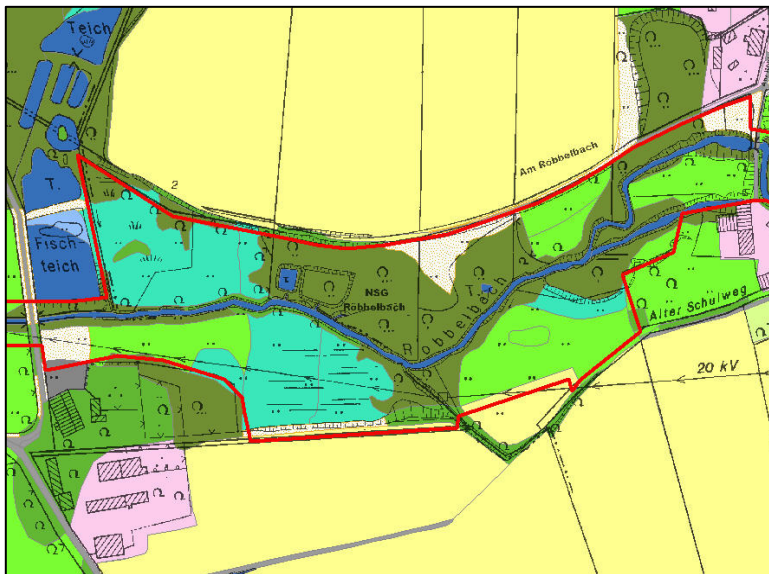
V.4, V.5 = östl. Varianten





## Konfliktbereiche

- 1) Konfliktbereich Röbbelbach
- 2) Konfliktbereich Karlsgrün
- 3) Konfliktbereich Wester-Sunder
- 4) Konfliktbereich Röbbelbach-Ost



## 1. Konfliktbereich Röbbelbach

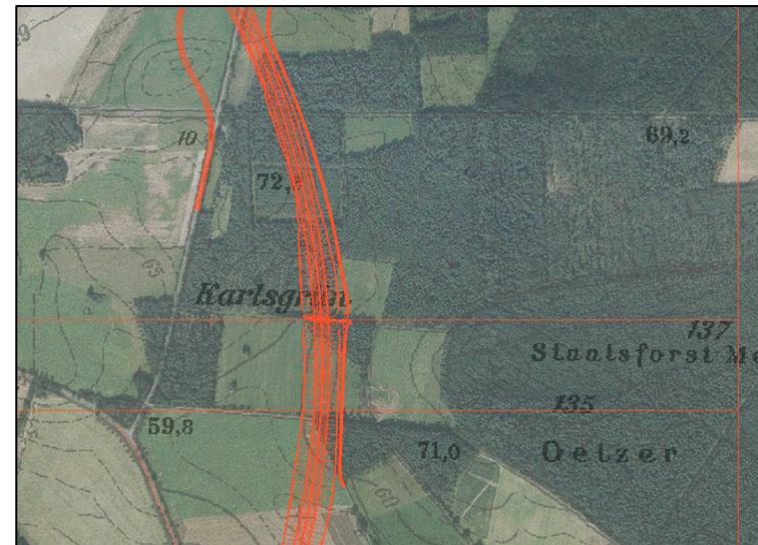
- FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“
- Geschützte Biotope
- Seltene Böden (Gley mit Erdniedermoor), grundwassernahe Standorte, Landschaftsbild
- Fischotter, Fledermäuse, Groppe, Wespenbussard
- Ortsnahe Linienführung (Röbbel /Gr. Hesebeck)





## 2. Konfliktbereich Karlsgrün

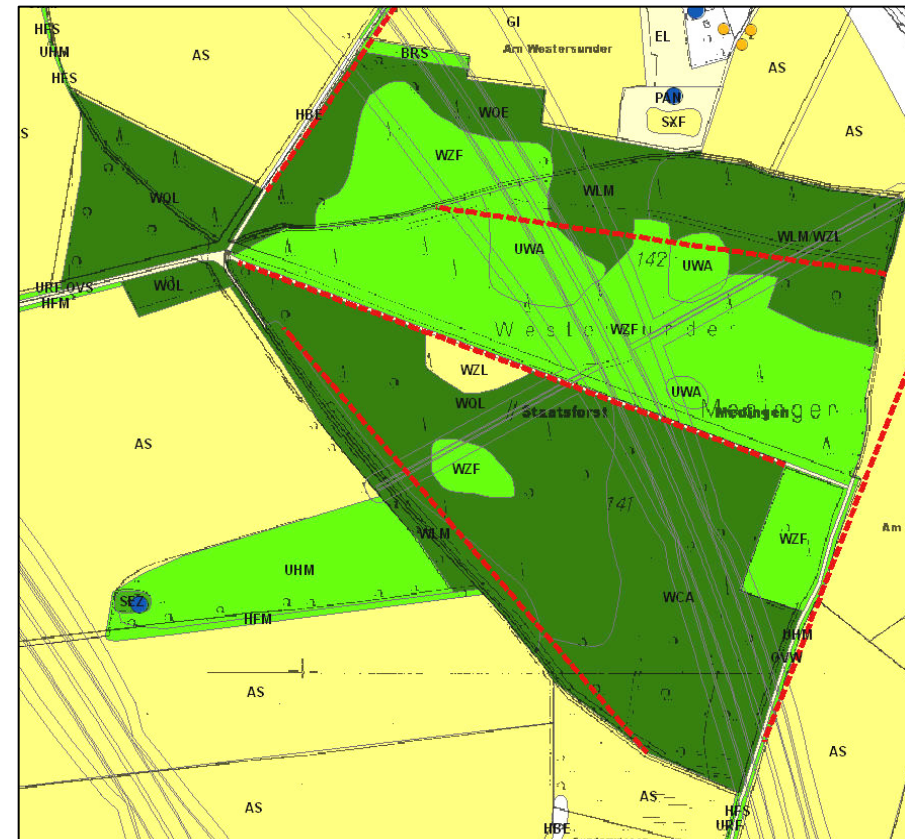
- Kiefernwälder mit Offenlandbereichen und trocken-warmen Saumstrukturen
- Zauneidechse und Schlingnatter
- Amphibienwanderkorridore (u. a. Laubfrosch und Kammmolch)
- Fledermäuse





### 3. Konfliktbereich Wester-Sunder

Bodensaurer Eichenwald und Hainbuchen Eichenmischwald sehr hoher Bedeutung.  
Landschaftsbild, Fledermäuse, Amphibien (u. a. Kammmolch und Laubfrosch).





#### 4. Konfliktbereich Röbbelbach Ost

- FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“
- Seltene Böden (Gley mit Erdniedermoor / Gley), grundwassernahe Standorte, Landschaftsbild
- Fischotter, Fledermäuse, Amphibien (u.a. Kammmolch u. Laubfrosch), Kranich
- z.T. ortsnahe Linienführung (Masbrock)





## Leitsätze des BVerwG zur Alternativenprüfung

- Die FFH-rechtliche Alternativenprüfung ist nicht Teil einer planerischen Abwägung. Der Planfeststellungsbehörde ist für den Alternativenvergleich kein Ermessen eingeräumt.
- Eine Alternative ist vorzugswürdig, wenn sich mit ihr die Planungsziele an einem nach dem Schutzkonzept der Habitatrichtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen.
- Von entscheidender Bedeutung ist, ob am Alternativenstandort eine Linienführung möglich ist, bei der keine Lebensraumtypen oder Arten erheblich beeinträchtigt werden oder jedenfalls prioritäre Biotop und Arten verschont bleiben.
- Das dem Planungsträger zugemutete Maß an Vermeidungsanstrengungen darf nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem erzielbaren Gewinn für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 stehen (gemeinschaftsrechtlicher Grundsatz der Verhältnismäßigkeit).



## Bewertungsaspekte des Alternativenvergleichs

### Ermittlung der für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 günstigsten Variante

Art u. Umfang erheblicher Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen des Anhang I (prioritär/  
nicht prioritär), Arten des Anhang II (prioritär/ nicht prioritär)



### Prüfung der Zumutbarkeit

#### Vergleichende Variantenbeurteilung unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten

Verbotstatbestände des § 44 BNatschG

#### Vergleichende Beurteilung sonstiger umweltrelevanter Auswirkungen

Schutzgut Mensch  
Sonstige Schutzgüter des UVPG

#### Vergleichende Beurteilung Verkehrlich-wirtschaftlicher Aspekte

Trassierungsparameter, Baukosten

➤ **Sämtliche geprüften Varianten erfüllen die verkehrlichen Ziele**





## Maßgebliche Gebietsbestandteile / Erhaltungsziele des FFH-Gebietes (gemäß NSG-Verordnung Röbbelbach)

Code	Lebensraumtyp / Art
91E0*	Erlen-Eschen-Auwald (prioritär)
9160	Eichen-Hainbuchenwald
9190	Alte bodensaure Eichenwälder
91D0	Moorwälder (im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden)
3260	Flüsse mit Vegetation des Ranunculus fluitantis (flutender Hahnenfuß)
MAM	Fischotter
FISH	Groppe
FISH	Bachneunauge (im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen)

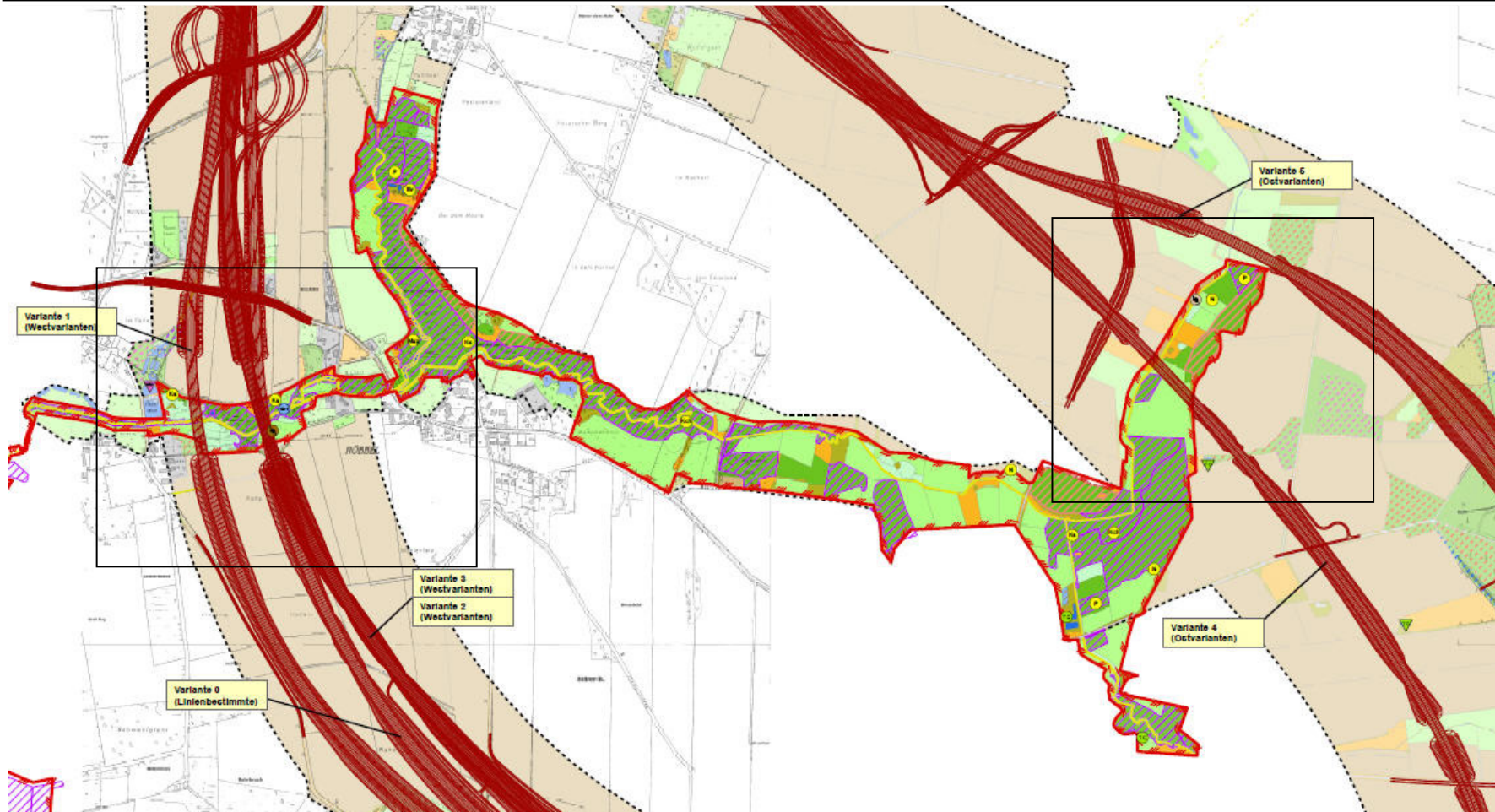


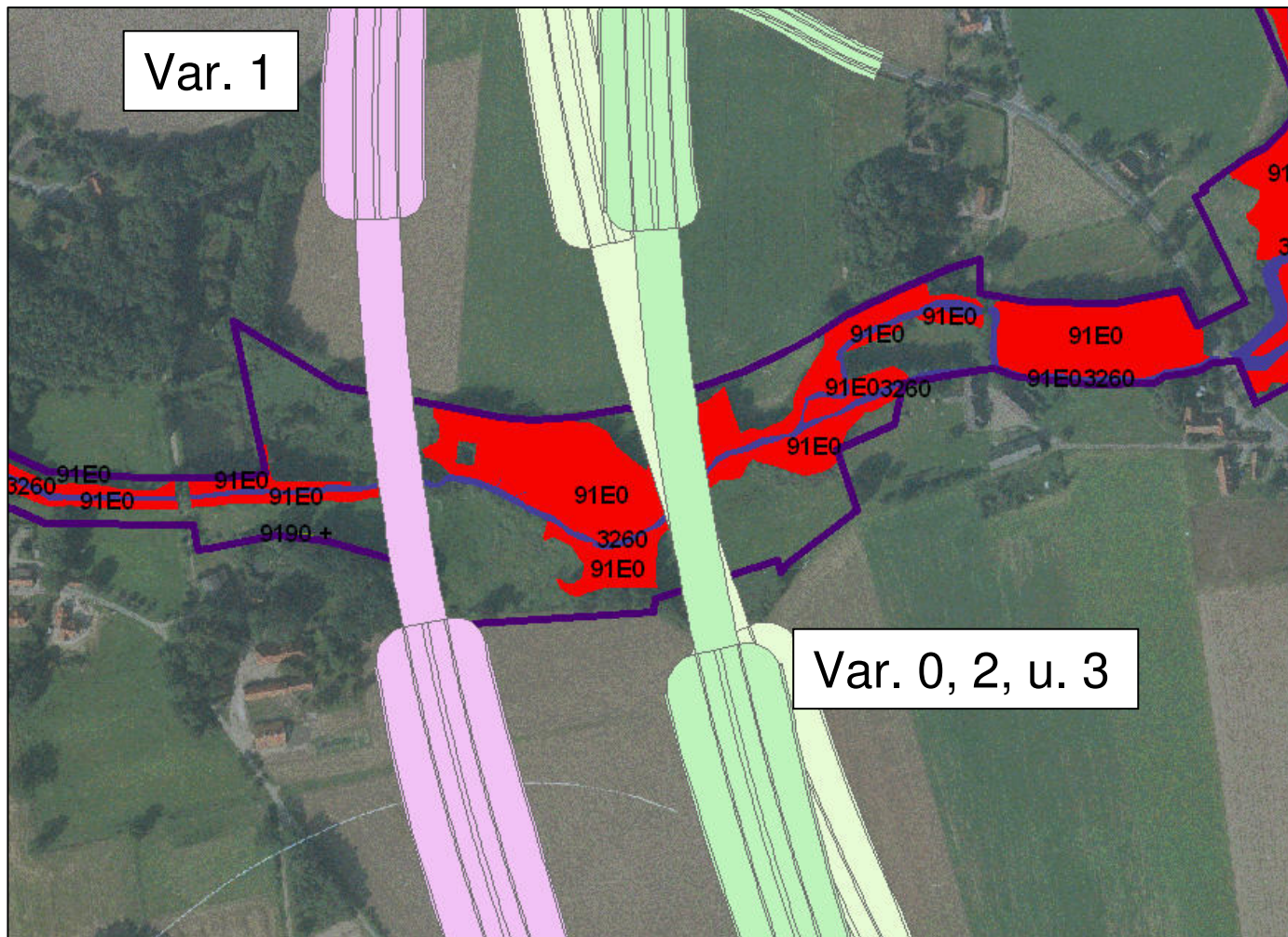
## **Einzelfallspezifisch besonders maßgebliche Beeinträchtigungen**

- **Bau- und anlagebedingte Verluste von Lebensraumtypen.**
- **Beeinträchtigung von Lebensraumtypen durch Stickstoffdepositionen.**
- Zerschneidungseffekte sowie akustische und visuelle Störwirkungen (überwiegend vermeidbar / verminderbar).
- Schadstofftransport (insb. Tausalz) in Oberflächengewässer durch Regenwassereinleitungen (überwiegend vermeidbar / verminderbar).



Informationsveranstaltung am 12.05.2011

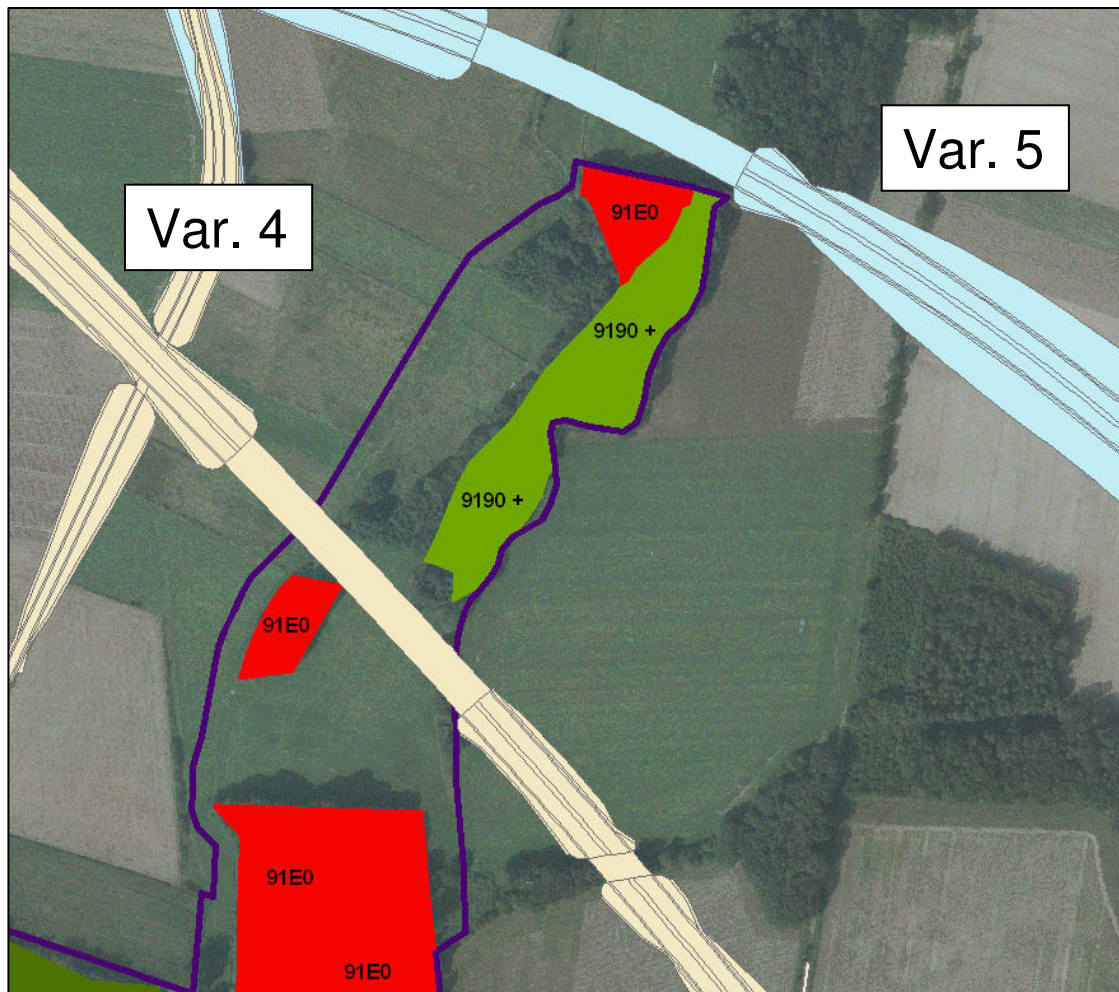




Westkorridor:  
Flächenverbrauch  
im FFH-Gebiet:

- Var. 1 unerheblich
- Var. 0, 2 u. 3 erheblich

91 E0 – Erlen -Eschen-  
Auwald  
91 90 – Bodensaure  
Eichenwälder



Ostkorridor:  
Flächenverbrauch  
im FFH-Gebiet:

- Var.4 und 5 unerheblich.

91 E0 – Erlen – Eschen – Auwald

91 90 – Bodensaure  
Eichenwälder



## Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge (Critical Loads)

### Definition

- Critical Loads geben an, welche Menge eines Stoffes pro Fläche und Zeitraum in ein Ökosystem eingetragen werden kann, ohne dass nach bisherigem Wissensstand langfristig Schädwirkungen auftreten.

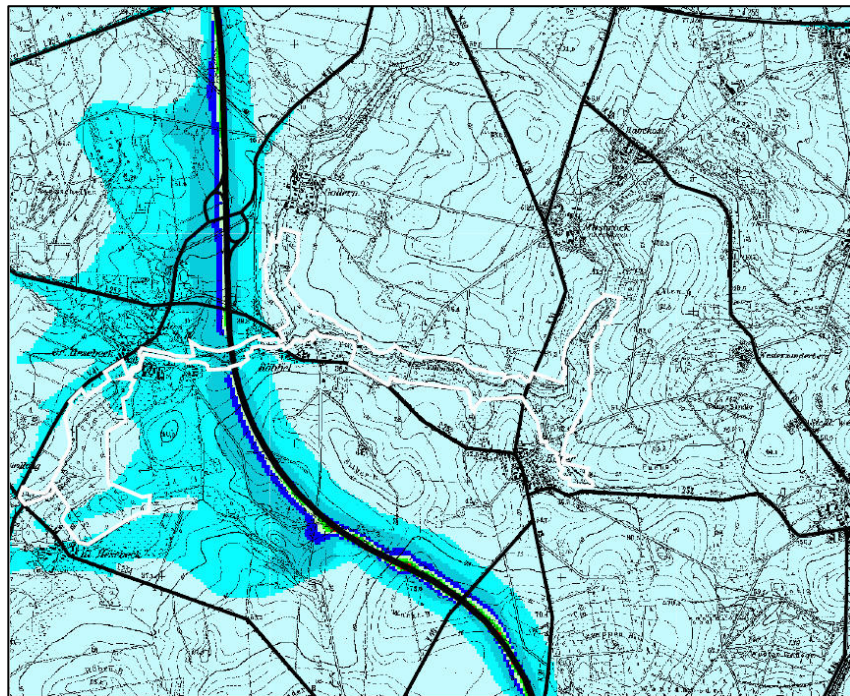
### Vorgehensweise

- Ermittlung vorhabensbedingter Stickstoffimmissionen und –depositionsraten (Ingenieurbüro Lohmeyer).
- Ermittlung standortbezogener Critical Loads in Abhängigkeit von Lebensraumtyp/Pflanzengesellschaft und Bodentyp (Büro Ökodata) .
- Ermittlung von Bereichen in denen Critical Loads neu überschritten werden bzw. relevante Zusatzbelastungen auftreten.

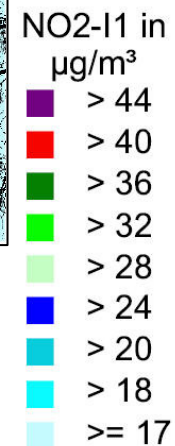
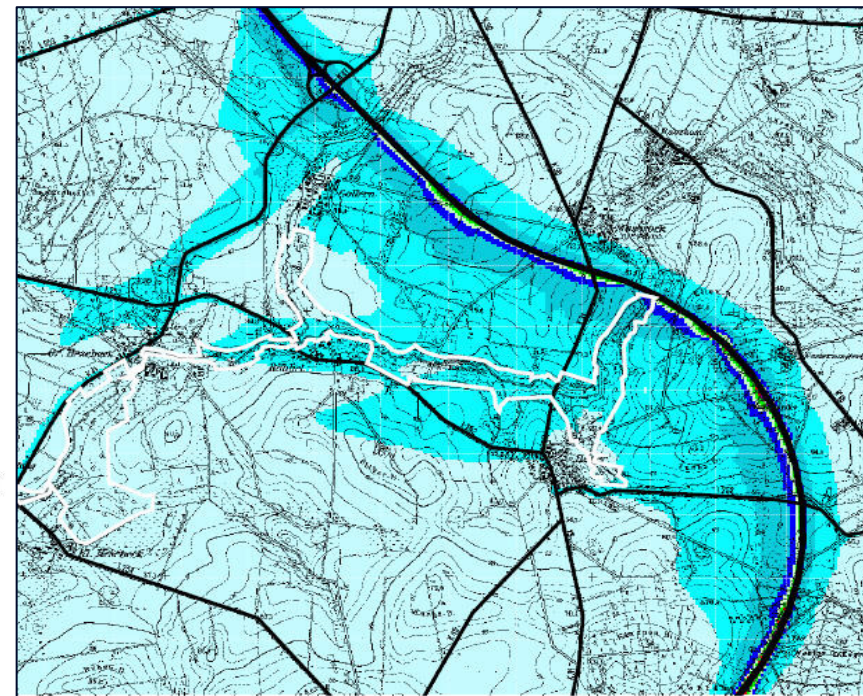


## NO<sub>2</sub> Immissionen an den Beispielen...

Variante 1



Variante 5



Aus: Lohmeyer 2010



## Rangfolge in Bezug auf die FFH - Verträglichkeit

Erhaltungs- ziele	Beeinträchtigung	Var. V0	Var. V1	Var. V2	Var. V3	Var. V4	Var. V5
<b>LRT 91 E0 (prioritär)</b>  <b>Erlen-Eschen Auwald</b>	Flächeninanspruchnahme	<b>2951 m<sup>2</sup> erheblich</b>	<b>227 m<sup>2</sup></b>	<b>2714 m<sup>2</sup> erheblich</b>	<b>2714 m<sup>2</sup> erheblich</b>	<b>115 m<sup>2</sup></b>	<b>0 m<sup>2</sup></b>
	Überschreitung standortbezogener Critical Load	<b>3,2 ha erheblich</b>	<b>2,72 ha erheblich</b>	<b>3,2 ha erheblich</b>	<b>3,24 ha erheblich</b>	<b>5 ha erheblich</b>	<b>3,8 ha erheblich</b>
<b>LRT 9190 Bodensaure Eichenwälder</b>	Überschreitung standortbezogener Critical Load	<b>0,72 ha erheblich</b>	<b>-</b>	<b>0,52 ha erheblich</b>	<b>0,48 ha erheblich</b>	<b>4,04 ha erheblich</b>	<b>1,88 ha erheblich</b>
<b>LRT 9160 Eichen-Hain- buchen-wald</b>	Überschreitung standort- bezogener Critical Load	<b>0,32 ha erheblich</b>	<b>0,68 ha erheblich</b>	<b>0,12 ha erheblich</b>	<b>0,15 ha erheblich</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Summe nicht prioritäre LRT</b>	Überschreitung standortbezogener Critical Load	<b>1,04ha</b>	<b>0,68 ha</b>	<b>0,64 ha</b>	<b>0,63 ha</b>	<b>4,04 ha</b>	<b>1,88 ha</b>
<b>Rangfolge</b>		<b>III</b>	<b>I</b>	<b>III</b>	<b>III</b>	<b>II</b>	<b>II</b>





## Rangfolge in Bezug auf den Artenschutz

Betroffenheit nach § 44 (5) BNatSchG relevanter Arten	Rangfolge Variante					
	V 0	V 1	V 2	V 3	V 4	V 5
Brutvögel	II	IV	III	II	I	I
Fledermäuse	I	II	I	I	III	IV
Amphibien (Laubfrosch, Kammolch)	II	I	I	II	III	IV
Reptilien (Zauneidechse, Schlingnatter)	II	I	I	II	II	II
Fischotter	II	II	II	II	I	I
<b>Gesamt</b>	<b>III</b>	<b>II</b>	<b>I</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>V</b>



Verbotstatbestände voraussichtlich durch CEF (vorgezogene) - Maßnahmen  
vermeidbar

Verbotstatbestände voraussichtlich nicht vermeidbar



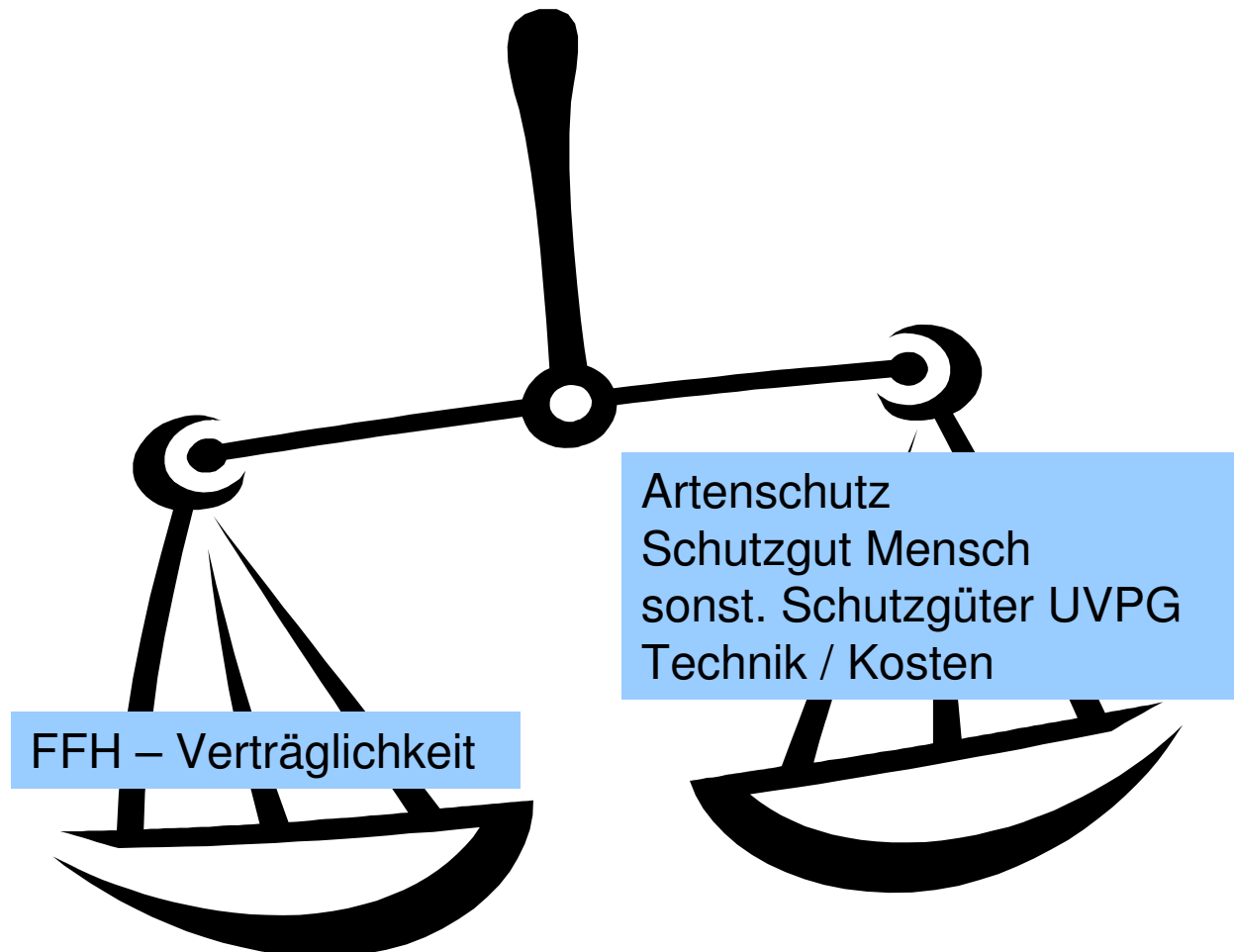
## Rangfolge in Bezug auf die Schutzgüter gemäß UVPG

Schutzgüter UVPG	V 0	V 1	V 2	V 3	V 4	V 5
Mensch -Wohnen	2	4	1	2	1	3
Mensch -Erholen	2	2	2	2	1	1
Pflanzen	2	3	2	1	3	4
Tiere	3	2	1	3	3	4
Boden	2	3	1	3	3	4
Wasser - Grundwasser	1	3	1	1	1	2
Wasser	1	1	1	1	2	2
Klima / Luft	4	1	2	3	3	5
Landschaft	2	2	1	1	2	3
Kultur u. Sachgüter	4	1	3	2	3	5
<b>Rangfolge</b>	<b>IV</b>	<b>V</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>VI</b>

	Schutzgüter/Sachverhalte mit besonderer Entscheidungsrelevanz
--	---



## Beurteilung der Zumutbarkeit





## Rechtsprechung des OVG Lüneburg zu Fragen der Zumutbarkeit

- Das für Ortslagen verhältnismäßige bestimmt sich auf Grundlage der 16. BImSchV
- Trennungsgebot § 50 BImSchG steht hinter Vermeidungsgebot § 34 Abs.3 Nr. 2 BNatSchG zurück
- Einhaltung 16. BImSchV durch passiven Lärmschutz an 11 statt 9 Gebäuden (Planfeststellungstrasse) bei 20 % geringerer (110 ha) Inanspruchnahme von VSG zumutbar.

**Beschluss 12. Dez. 2005 - A 26**



Maßgebliche Kriterien Zumutbarkeit	Var. 1	Var. 2	Var. 4
<b>91 E0</b> Flächenverlust in m <sup>2</sup> Fachkonvention= 1000 m <sup>2</sup>	227	2714 erheblich	115
<b>91 E0</b> Überschreitung Critical Load	2,72 erheblich	3,2 erheblich	5,0 erheblich
<b>9190/9160</b> Überschreitung Critical Load in ha	0,68 erheblich	0,64 erheblich	4,04 erheblich
<b>Artenschutz</b>	Brutvögel (Fledermäuse)	Brutvögel	Amphibien Fledermäuse Reptilien
<b>Mensch</b> - Überbauung / Lärm Überschreitung 16. BImSchV (Nacht) (Anzahl Gebäude / freie Schallausbreit.)	1 Grdst. Überb. 8 (Gr. Heseb.) 16 (Oetzen)	5 (Gr. Heseb.) 16 (Oetzen)	31 (Oetzen)
<b>Mensch</b> - NO <sub>2</sub> / Feinstaub 39. BImSchV Grenzwert NO <sub>2</sub> 40 µg/m <sup>3</sup> Grenzwert PM 10 40 µg/m <sup>3</sup> (Kurzzeit / Vergleichswert 29 µg/m <sup>3</sup> )	Grenzwerte eingehalten NO <sub>2</sub> < 24 (Gr. Hes.) < 20 (Röbbel) PM10 < 20	Grenzwerte eingehalten NO <sub>2</sub> < 24 (Gr. Hes.) < 24 (Röbbel) PM10 < 20	Grenzwerte eingehalten NO <sub>2</sub> < 24 (Höver, Gollern, Röb.) PM10 < 20
<b>Kosten</b>	+	+	o



Informationsveranstaltung am 12.05.2011

Sachverhalt	V 1	V 2	V 3	V 0	V 4	V 5
Gesamtrangfolge	Vorzugsvariante geringste Beeinträchtigung FFH, keine unzumutbaren Nachteile	Hinsichtlich der FFH-VP ungünstigste Trassenführungen			Keine Vorteile hinsichtlich FFH- VP, erhebliche sonstige Nachteile	





# **Mögliche Vermeidungsmaßnahmen für die Vorzugsvariante im Bereich Röbbelbach**

- **Große Talbrücke**
- **Lärmschutzmaßnahmen**
- **Irritationsschutzwand**
- **Zurückhaltung von Stickstoffeinträgen aus der Landwirtschaft**



## Gliederung

1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Bereich Altenmedingen bis Römstedt
  - 2.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 2.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
3. Bereich Römstedt bis Oetzendorf
  - 3.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 3.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
4. Erläuterung der Schalltechnischen Untersuchung für den gesamten Bereich
5. Erläuterung der Anschlussstellenkonzeption







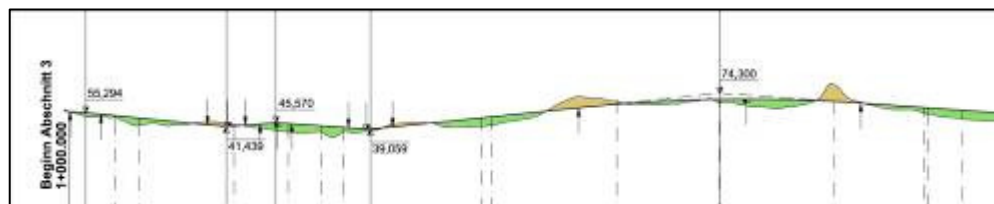
## **Bereich Römstedt bis Oetzendorf Erläuterung der Vorzugsvariante**

### **Objektplanung Verkehrsanlage**

Herr Berchtold (MIV / IBV)



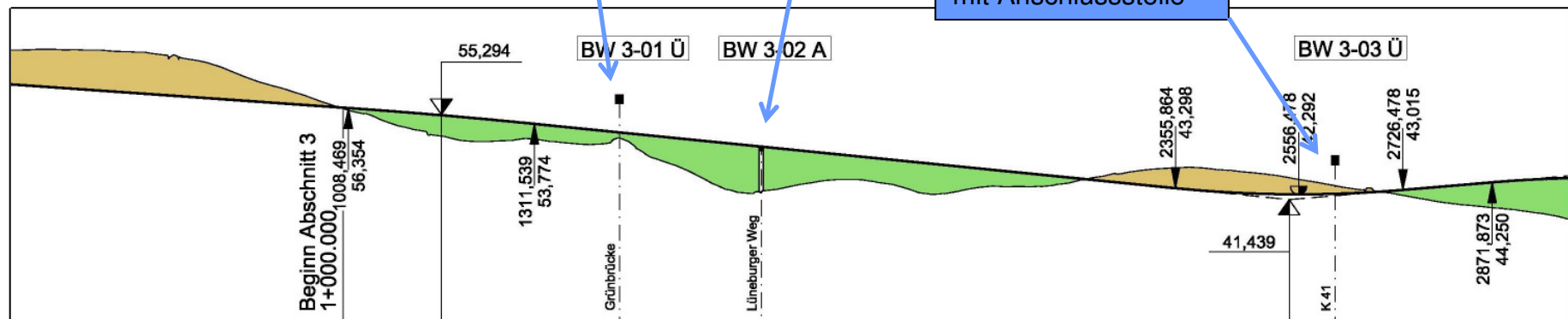
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen  
Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2005  

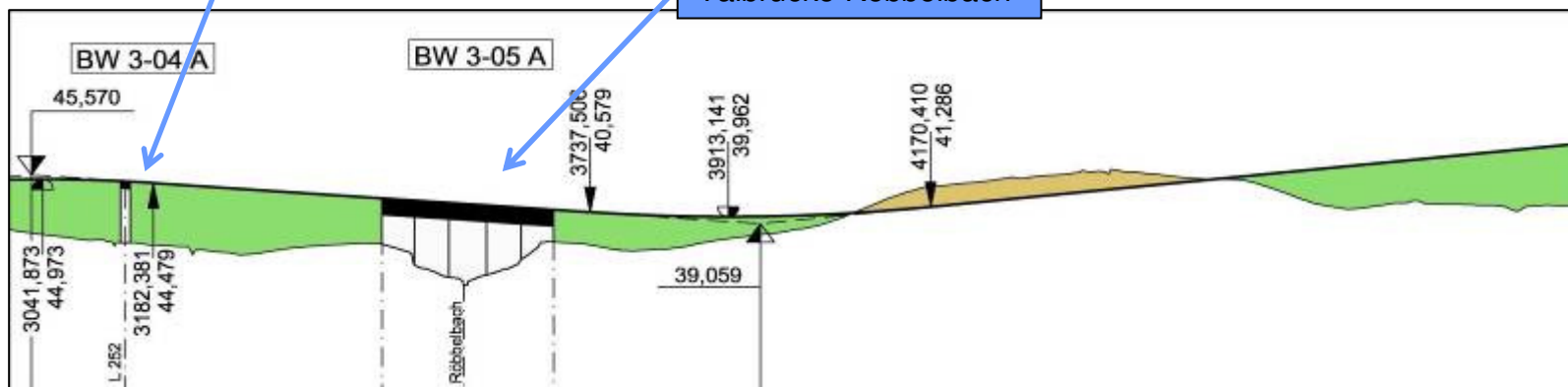
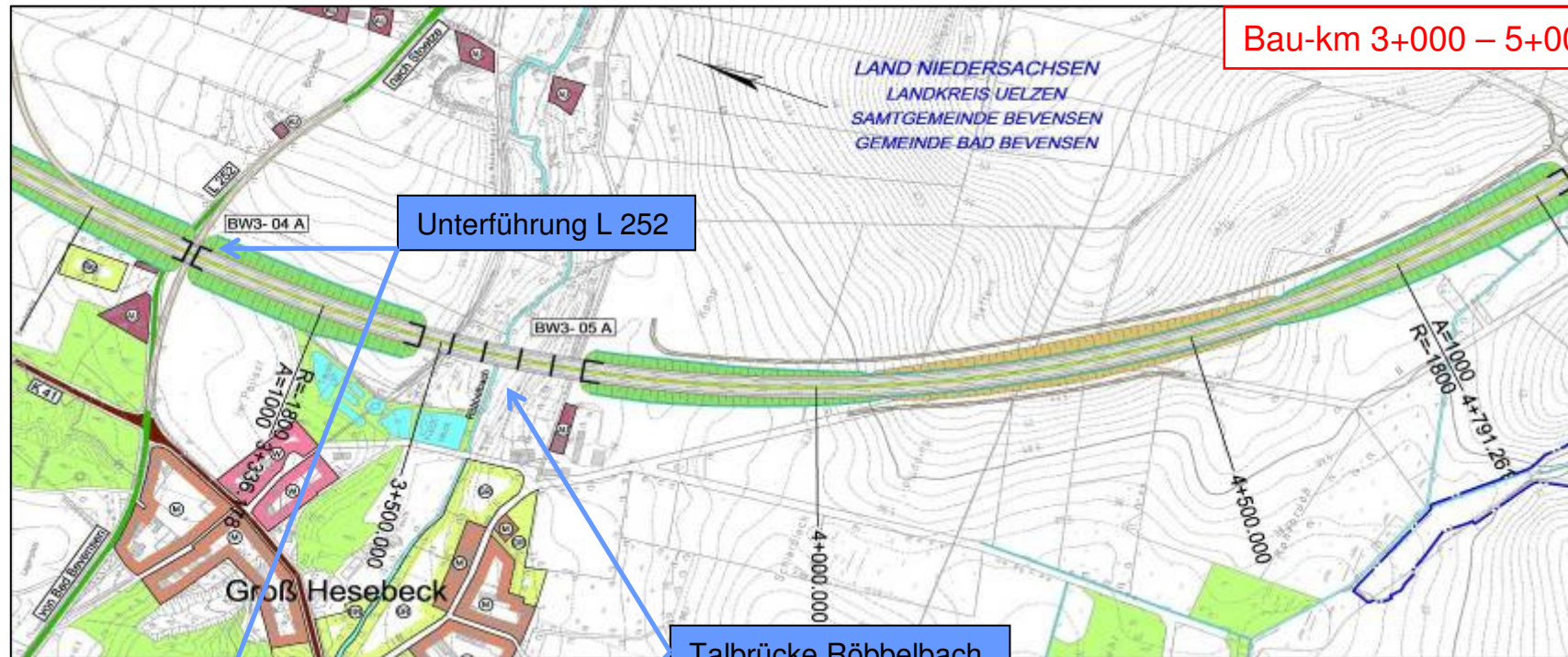


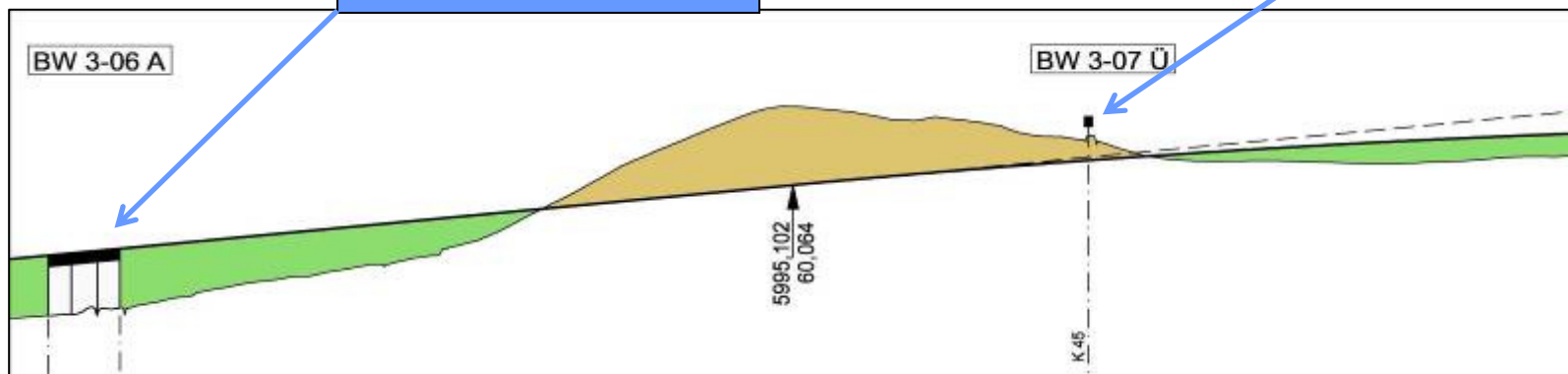
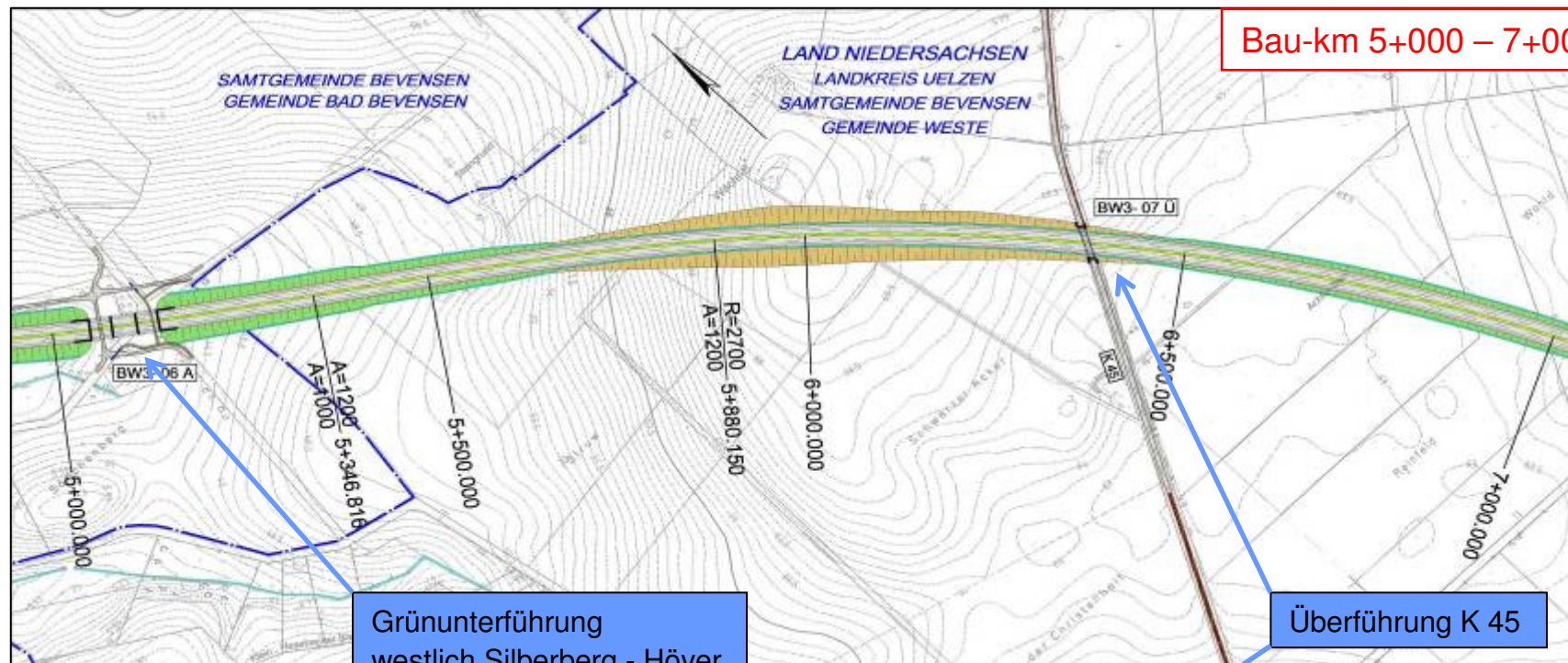
## Darstellung Linie in Lage und Höhe

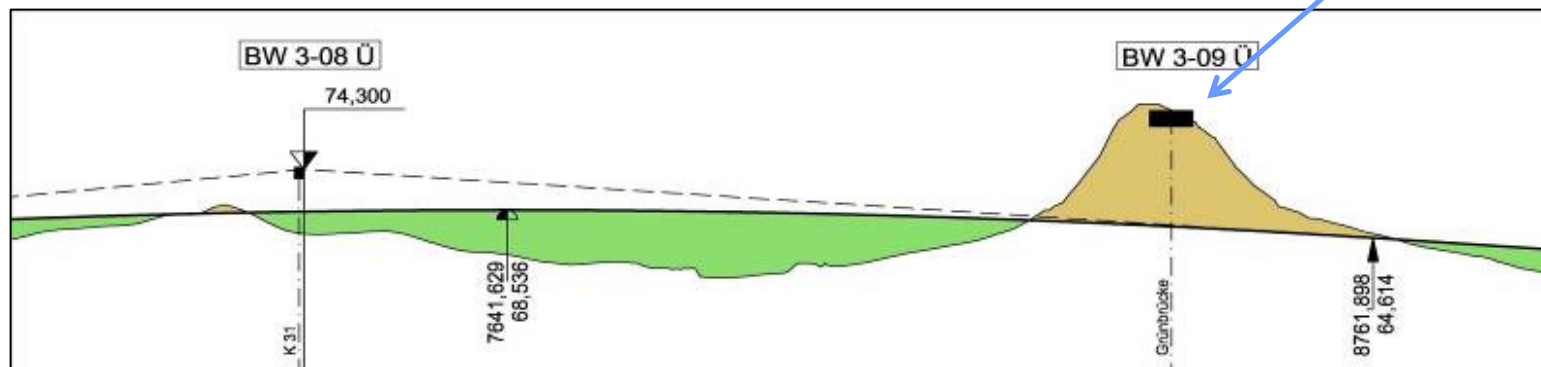
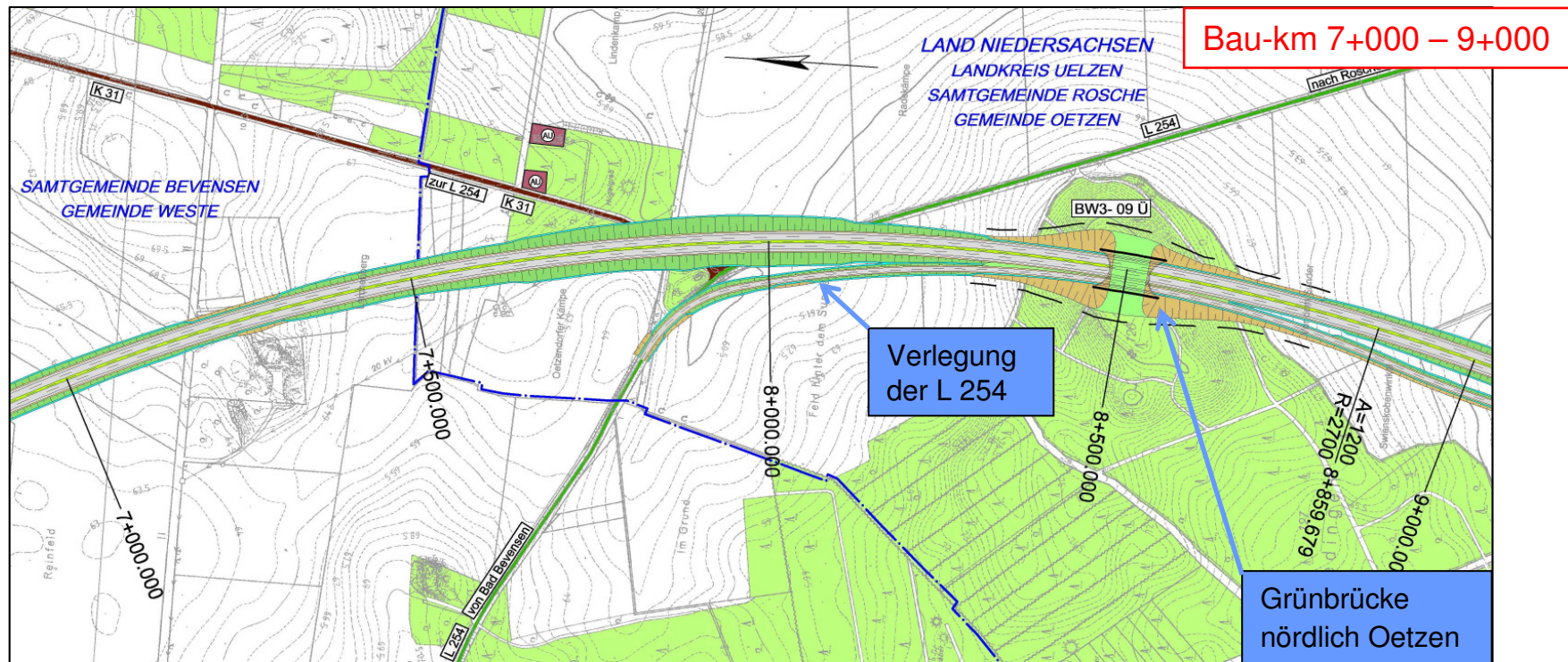


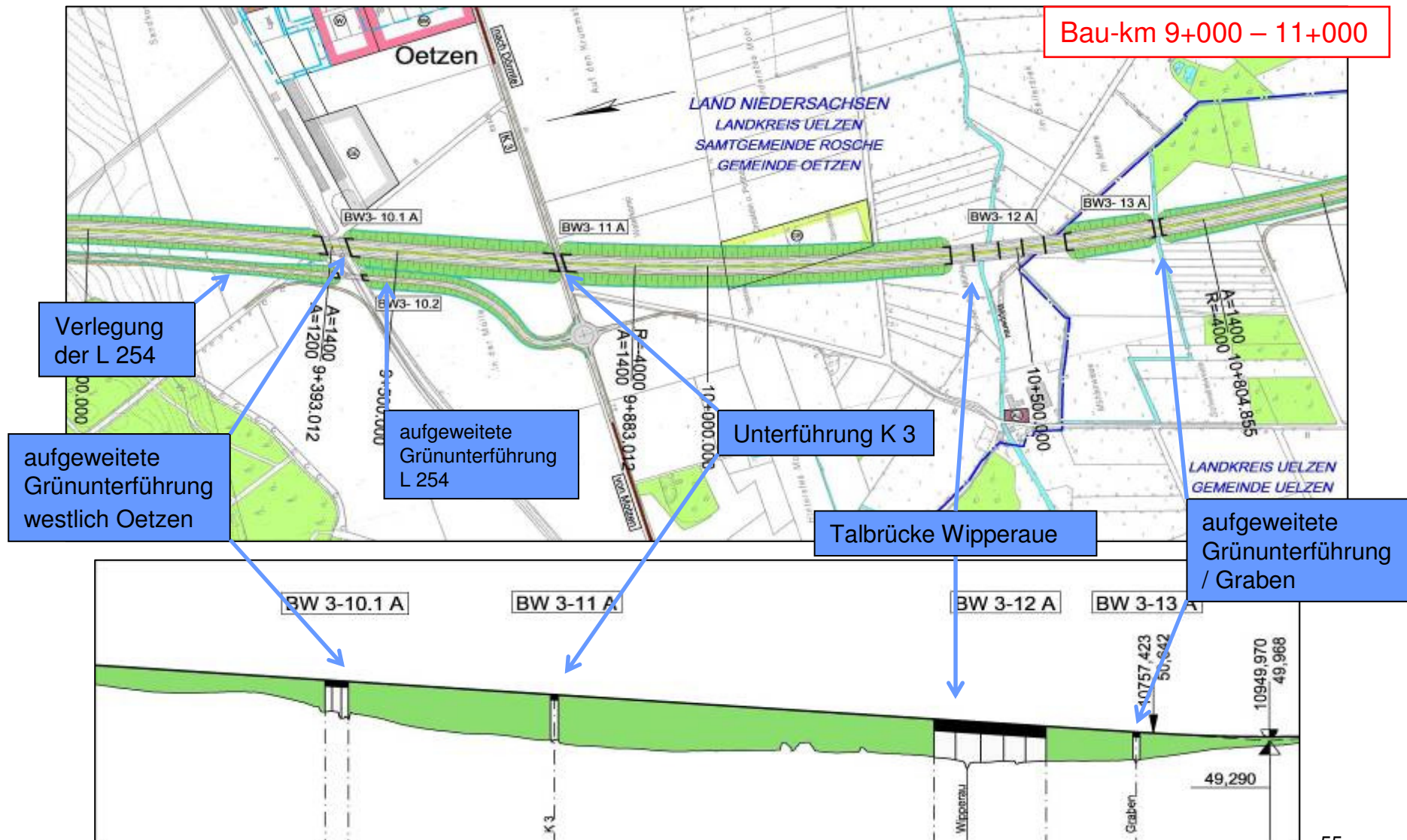
Informationsveranstaltung am 12.05.2011













## Gliederung

1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Bereich Altenmedingen bis Römstedt
  - 2.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 2.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
3. Bereich Römstedt bis Oetzendorf
  - 3.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 3.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
4. Erläuterung der Schalltechnischen Untersuchung für den gesamten Bereich
5. Erläuterung der Anschlussstellenkonzeption





# **Erläuterung der Schalltechnischen Untersuchung für den gesamten Bereich**

## **Schalltechnische Untersuchung** Herr V. Meyer (Ing. Büro f. Imm.)



## **Schalltechnische Untersuchungen**

- Rechtliche Rahmenbedingungen
- Technische und rechtliche Grenzen der  
Lärmschutzmaßnahmen



## **Gesetzliche Grundlagen**

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind:

- §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)
- Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV



## Immissionsgrenzwerte

§ 2 der 16. BImSchV: Immissionsgrenzwerte (Tag / Nacht)

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen

**57 Dezibel (A) / 47 Dezibel (A)**

2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten

**59 Dezibel (A) / 49 Dezibel (A)**

3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

**64 Dezibel (A) / 54 Dezibel (A)**

4. in Gewerbegebieten

**69 Dezibel (A) / 59 Dezibel (A)**



## Schalltechnische Untersuchungen

Die Lärmimmissionen (Beurteilungspegel) sind grundsätzlich nur zu berechnen.

Die Berechnung ist nur mit der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS Ausgabe 1990) zulässig.

Der Beurteilungspegel wird nur von der neuen oder zu ändernden Straße berücksichtigt. Alle anderen Lärmquellen, auch andere vorhandene Straßen, werden bei der Beurteilung nach 16. BImSchV nicht mit berücksichtigt.

Die wesentlichen Eingangsgrößen für die Berechnung sind:



## Verkehrs- belegung



### Verkehrsbelegung

- Fahrzeugmenge (Prognosejahr 2025)
- Verkehrszusammensetzung (Schwerverkehr)
- Geschwindigkeit



Eingangsgrößen für Berechnung nach RLS-90

**Verkehrs-  
belegung**

**Straßen-  
beschaffenheit**



### Straßenbeschaffenheit

Fahrbahnbelag  
Neigung der Straße  
Anfahr-/Bremsvorgänge



Eingangsgrößen für Berechnung nach RLS-90

**Verkehrs-  
belegung**

**Straßen-  
beschaffenheit**

**Abstand**



Abstand

zwischen Verkehrsweg und Gebäude  
(je Stockwerk und Hausseite)





**Verkehrs-  
belegung**

**Straßen-  
beschaffenheit**

**Abstand**

**Topografie  
und Reflexion**



### Topografie und Reflexion

Schallausbreitung im Gelände

Reflexionswirkungen von

Gebäudefronten

Reflexionswirkungen von Geländekanten



Eingangsgrößen für Berechnung nach RLS-90

Verkehrs-  
belegung

Straßen-  
beschaffenheit

Abstand

Topografie  
und Reflexion

Wetter



## Wetter

Windrichtung

(**immer** von der Schallquelle zum Immissionsort)

Klima (Luftfeuchtigkeit)



## Verkehrsbelastungen DTV 2025 (Planfall mit A 39)

Abschnitt nördlich L 232: rd. 26.400 Kfz/24h (DTV<sub>SV</sub> 8.580)

Abschnitt südlich L 232: rd. 25.000 Kfz/24h (DTV<sub>SV</sub> 8.430)

Abschnitt nördlich K 41: rd. 25.040 Kfz/24h (DTV<sub>SV</sub> 8.430)

Abschnitt K 41 – B 191: rd. 27.470 Kfz/24h (DTV<sub>SV</sub> 8.340)

Abschnitt B 191 – B 71: rd. 21.660 Kfz/24h (DTV<sub>SV</sub> 7.920)

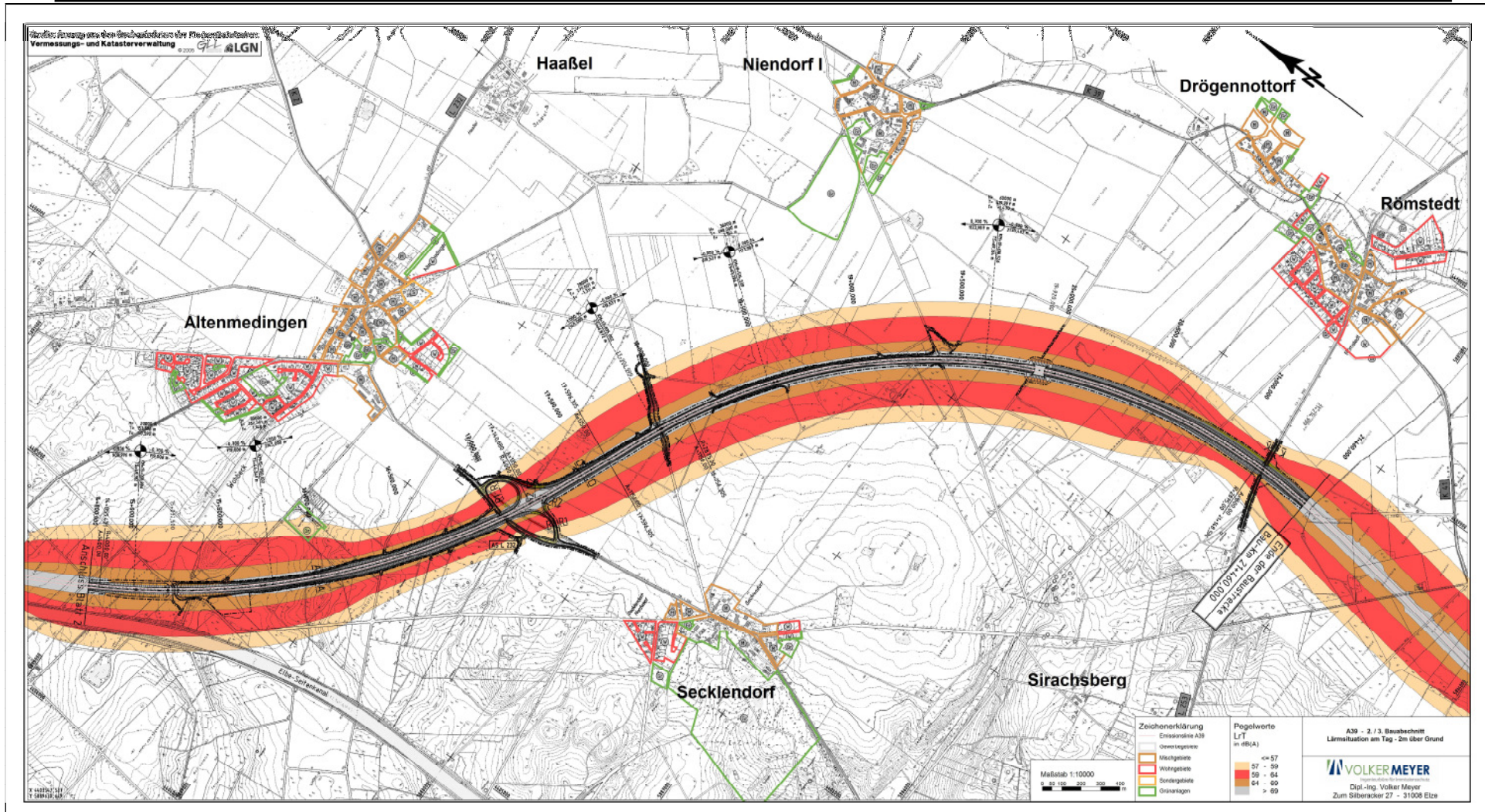
Abschnitt südlich B 71 : rd. 23.170 Kfz/24h (DTV<sub>SV</sub> 8.170)

DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

SV = Schwerverkehr

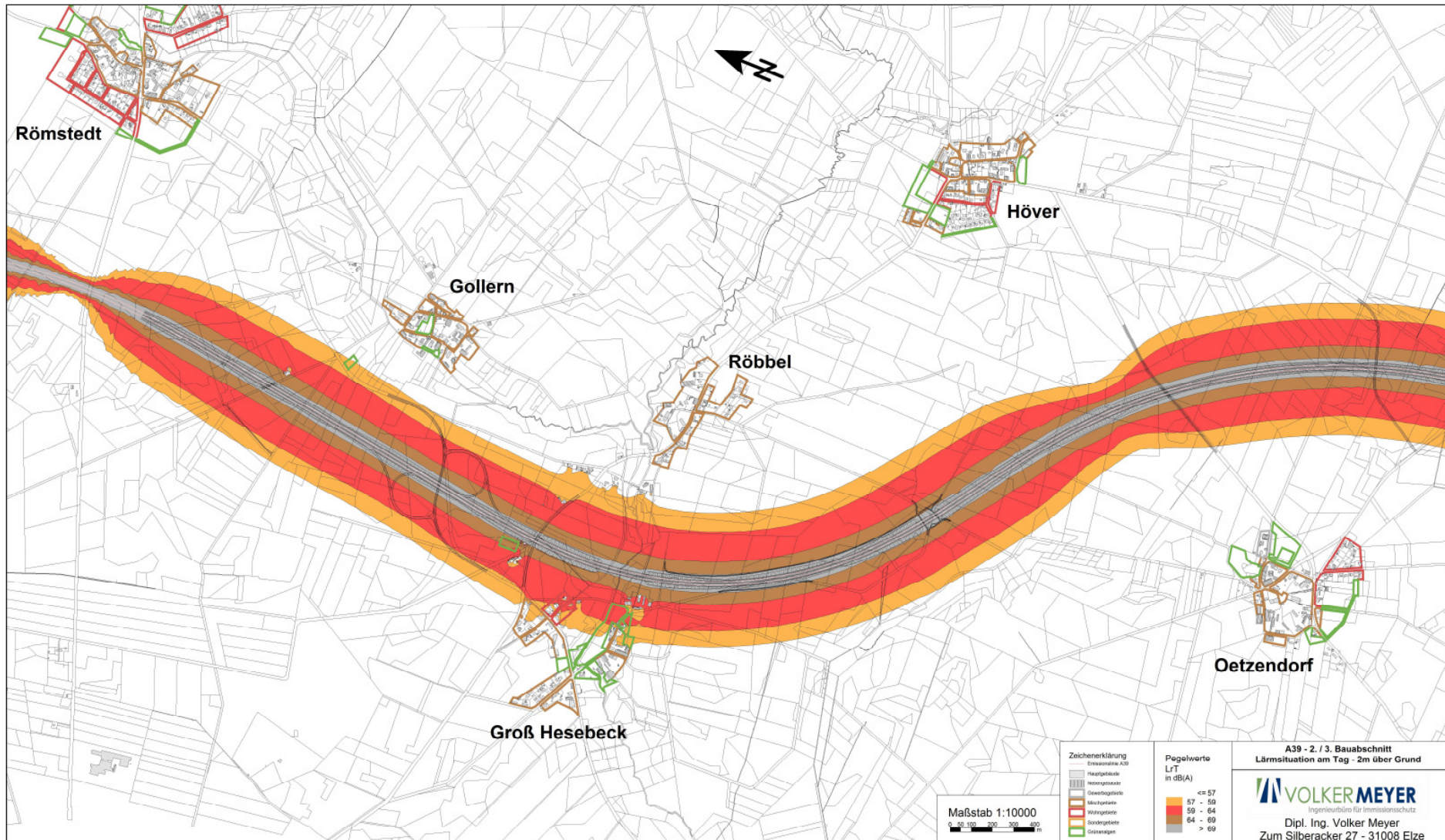


Informationsveranstaltung am 12.05.2011



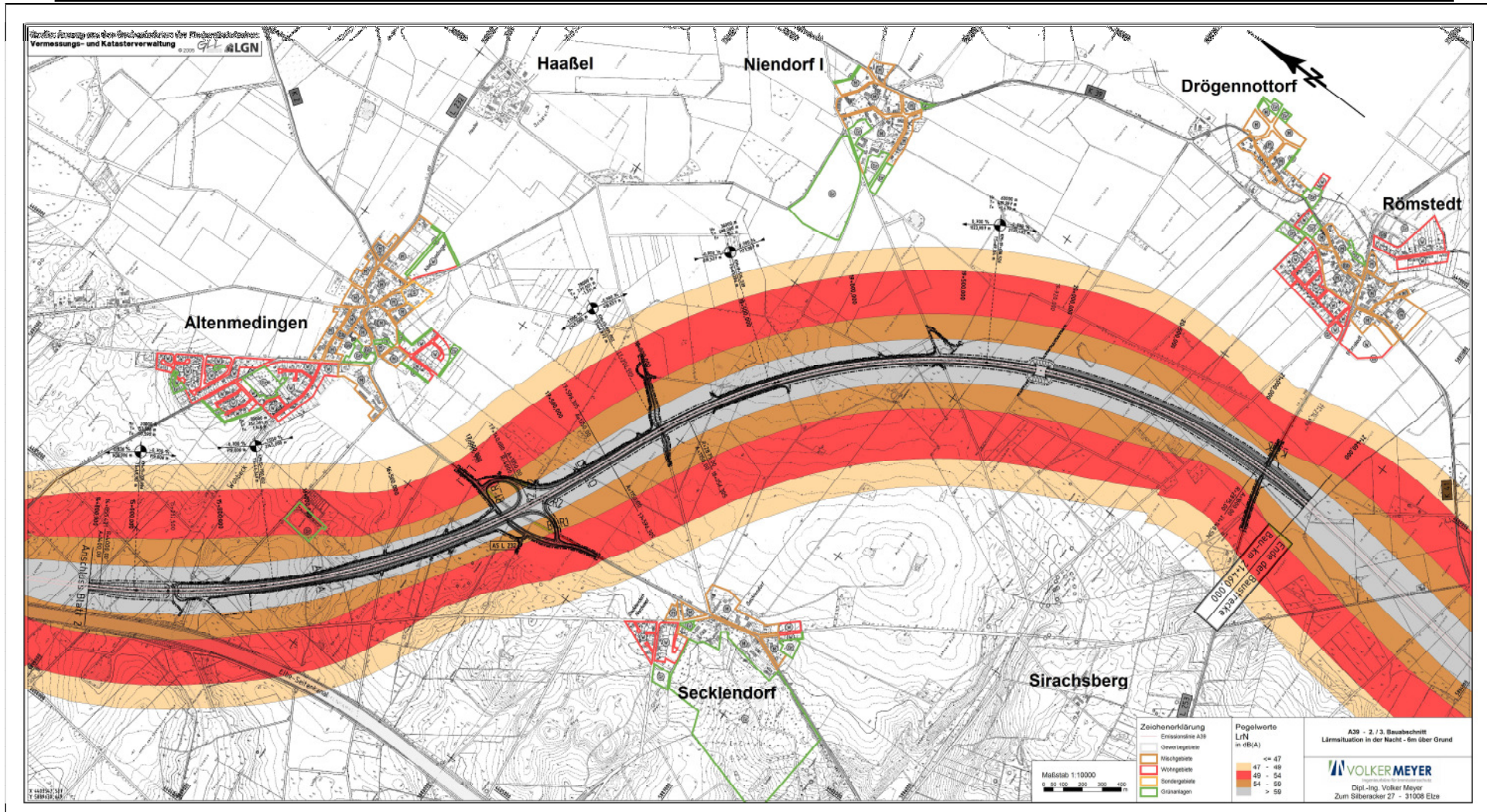


Informationsveranstaltung am 12.05.2011



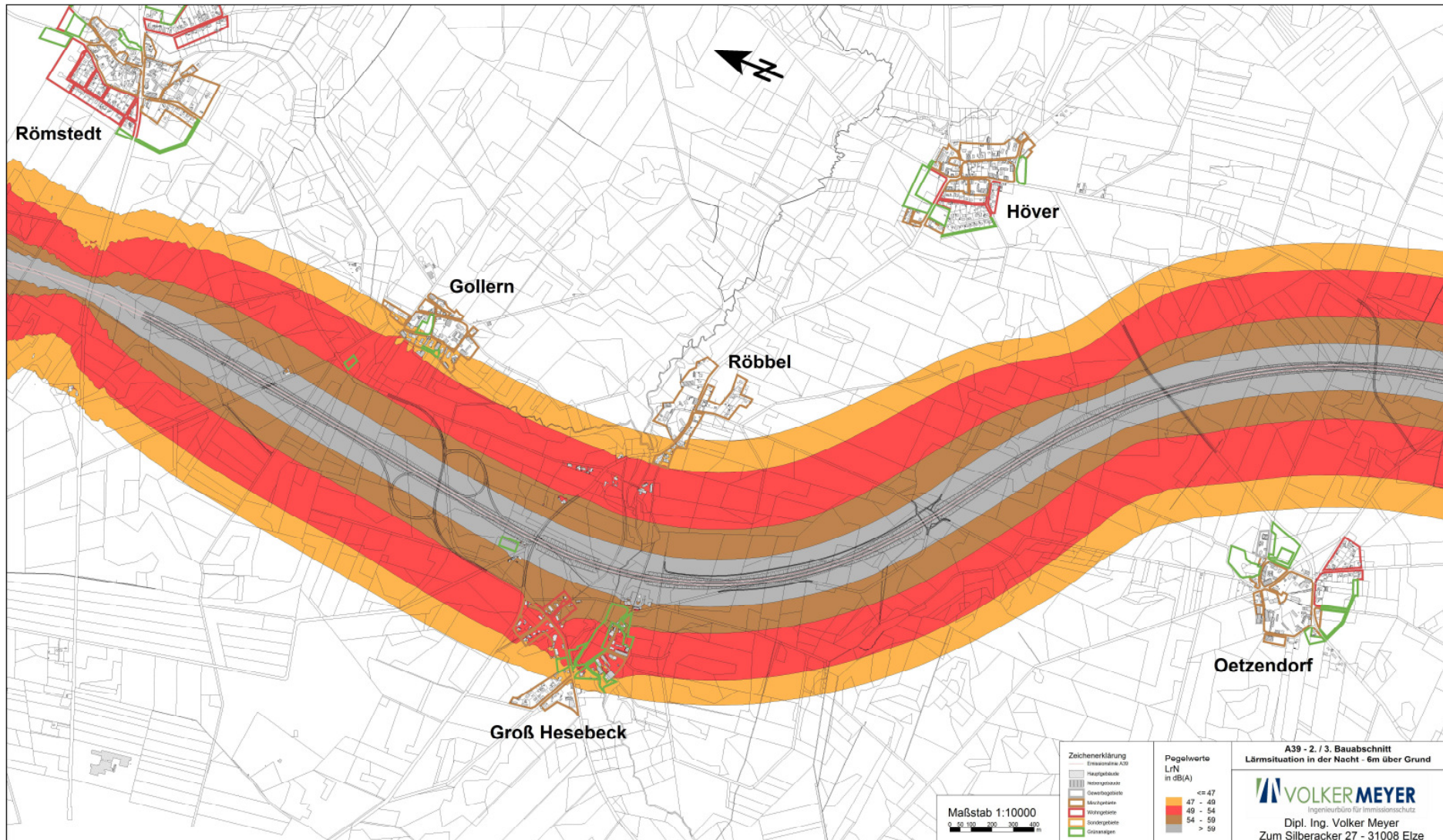


Informationsveranstaltung am 12.05.2011





Informationsveranstaltung am 12.05.2011





## Gliederung

1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Bereich Altenmedingen bis Römstedt
  - 2.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 2.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
3. Bereich Römstedt bis Oetzendorf
  - 3.1 Erläuterung der Variantenauswahl
  - 3.2 Erläuterung der Vorzugsvariante
4. Erläuterung der Schalltechnischen Untersuchung für den gesamten Bereich
5. Erläuterung der Anschlussstellenkonzeption





## **Erläuterung der Anschlussstellenkonzeption**

**Verkehrsuntersuchung**  
Herr Kossmann (SSP)



## **Anschlussstellenkonzept Bad Bevensen**

### **Veranlassung:**

Gemäß dem Erlass der Linienbestimmung des Bundesverkehrsministerium (BMVBS) ist die Anzahl und Lage der Anschlussstellen im gesamten Verlauf der A 39 sinnvoll und verkehrlich begründet.

Die Maßgaben der landesplanerischen Feststellung beinhalten unter anderem die Prüfung des Anschlussstellenkonzeptes im Bereich Bad Bevensen.



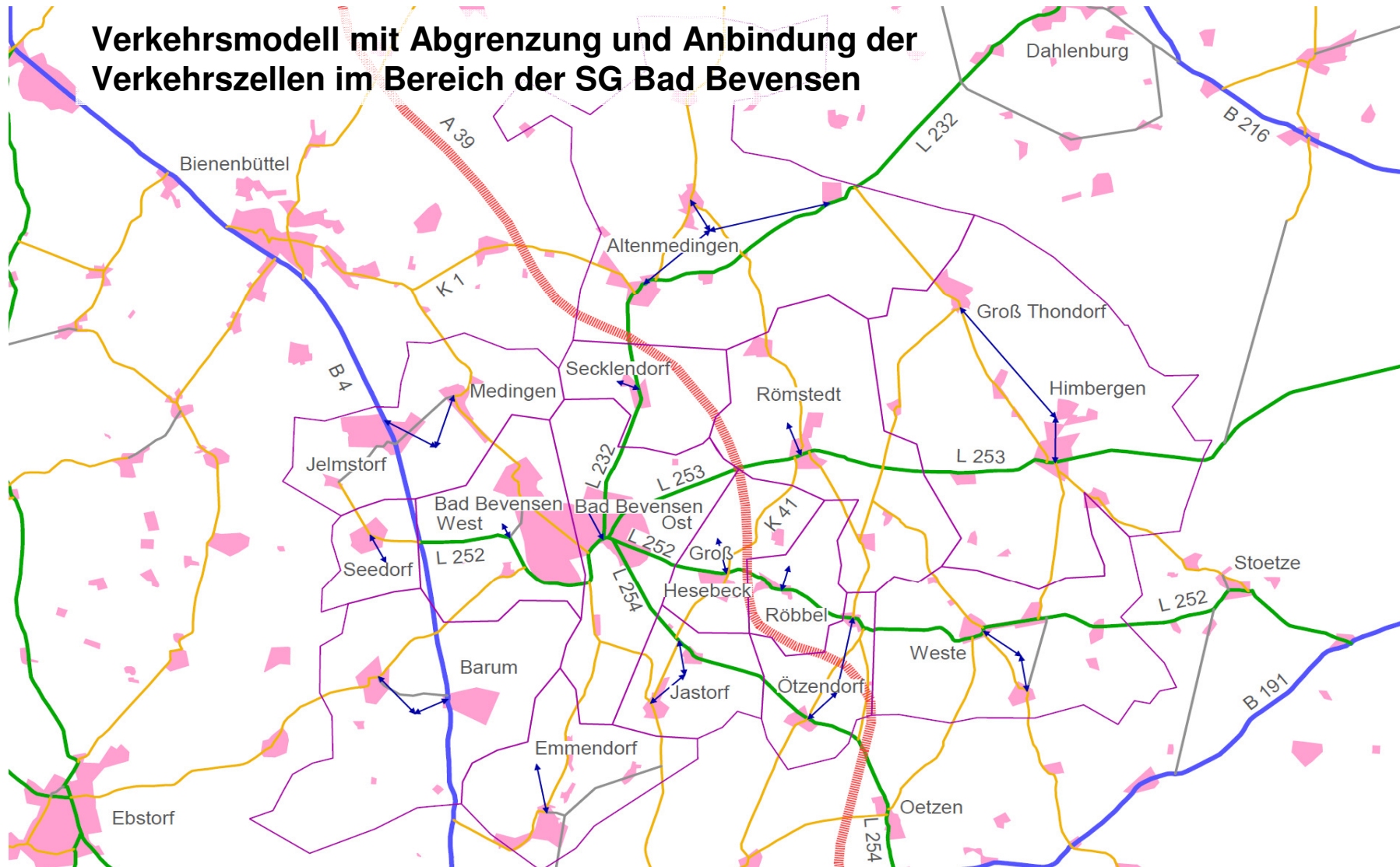
## **Grundlagen des Verkehrsmodells A 39**

- Basis: Verkehrsmodell Nordwestdeutschland, dadurch Abbildung großräumiger Wirkungen der A 39 möglich
- etwa 4.000 Verkehrszellen
- bundesweite Straßenverkehrszählung SVZ 2005 (überwiegend Bundesfernstraßen)
- umfangreiche ergänzende Erhebungen im Landesstraßennetz 2008
- Implementierung sonstiger Verkehrsuntersuchungen in verschiedenen Regionen
- Analyse 2005
- Prognose 2025 auf Basis der Verflechtungsprognose des BMVBS
- Unterscheidung von 3 Fahrzeug-Segmenten  
(Pkw + Lieferwagen bis 3,5 t, Lkw zw. 3,5 und 12 t sowie Lkw ab 12 t zGG)



Informationsveranstaltung am 12.05.2011

## Verkehrsmodell mit Abgrenzung und Anbindung der Verkehrszellen im Bereich der SG Bad Bevensen

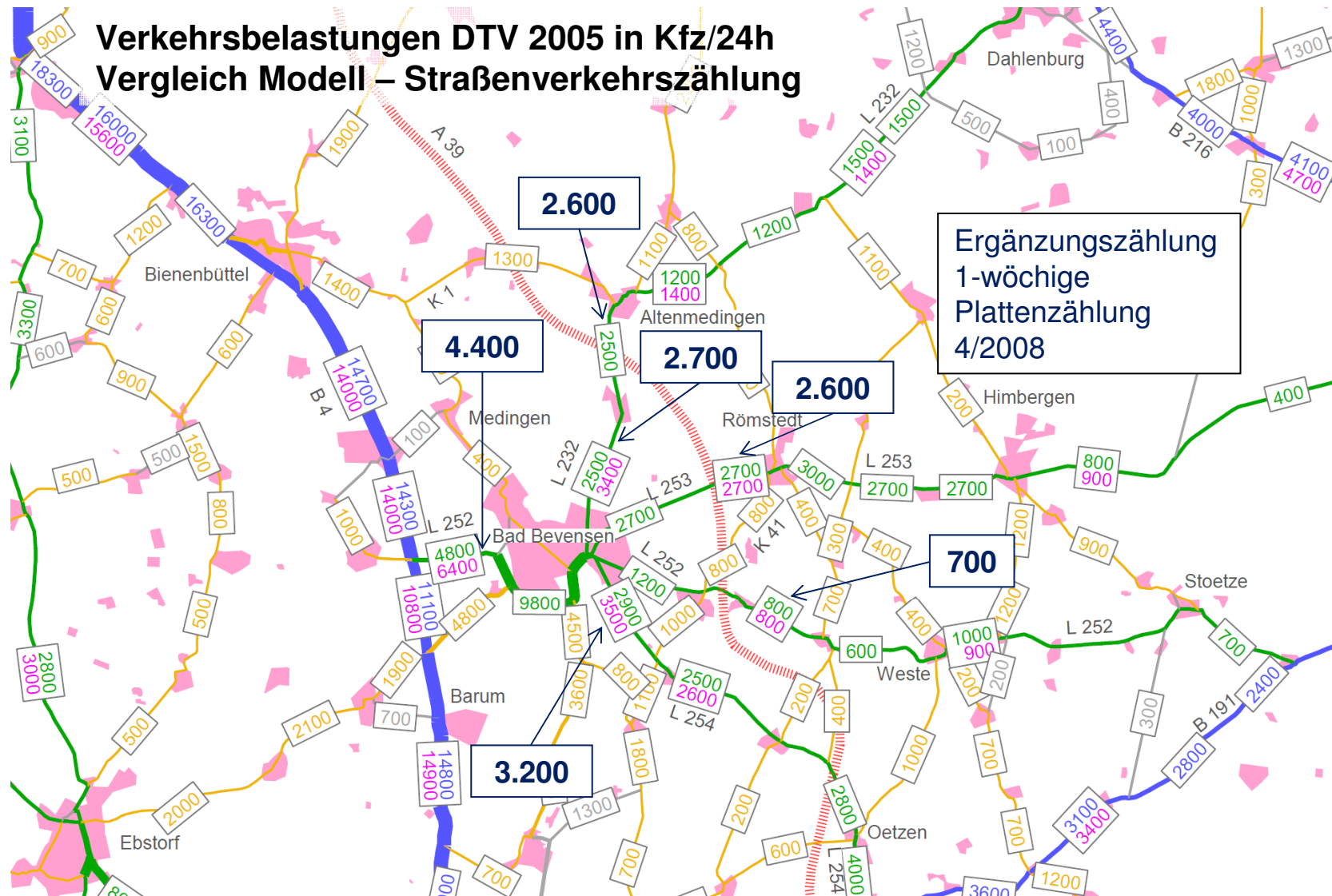




Informationsveranstaltung am 12.05.2011

## Ergänzende Zählungen 2008







## **Planfall nach Fertigstellung 2025**

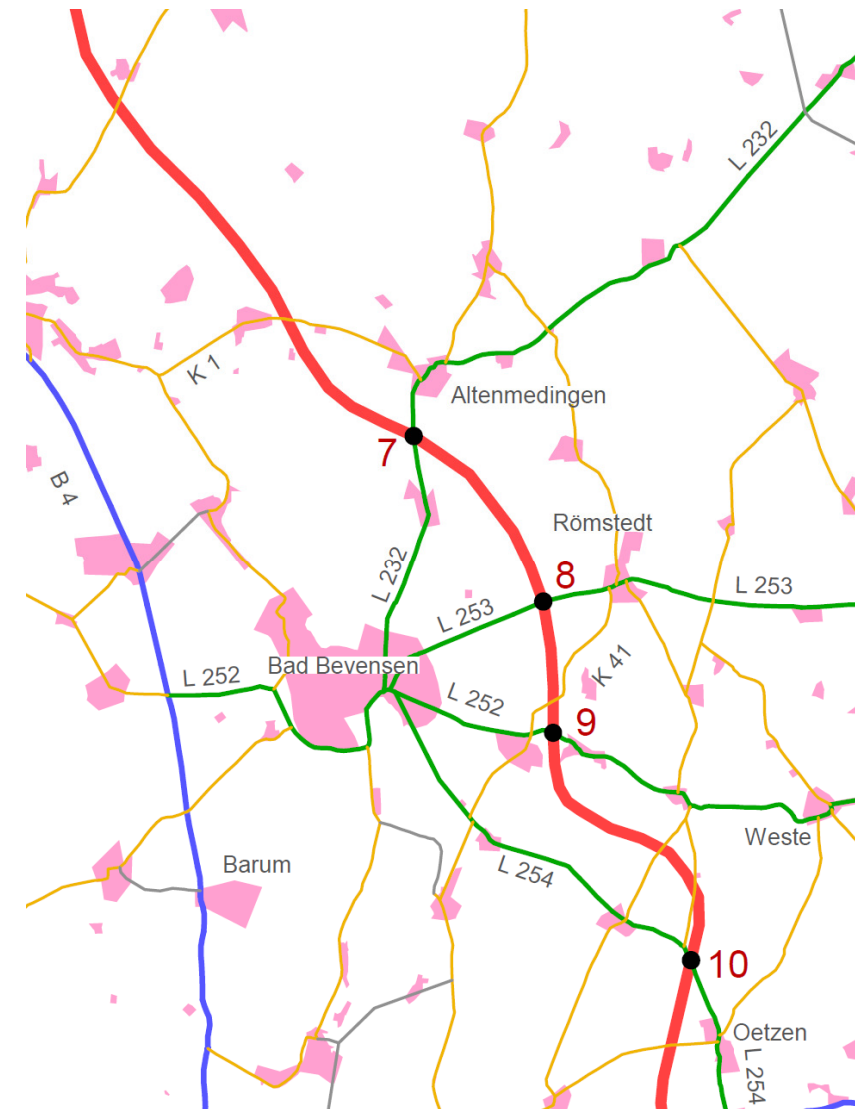
Verkehr 2025 mit Berücksichtigung aller Straßenbaumaßnahmen, deren Realisierung bis zum Jahre 2025 zu erwarten sind:

- Im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgewiesene Vorhaben, im Wirkungsbereich der A 39 vor allem
  - A 14 Wismar – Ludwigslust – Magdeburg
  - B 4 OU Kirchweyhe,
  - A 39 und B 190n
- geplante Elbbrücke bei Neu Darchau



## Mögliche Anschlussstellen im Raum Bad Bevensen

- AS 7: L 232 nördlich Bad Bevensen
- AS 8: L 253 nordöstlich Bad Bevensen
- AS 9: L 252 südöstlich Bad Bevensen
- AS 10: L 254 südlich Bad Bevensen





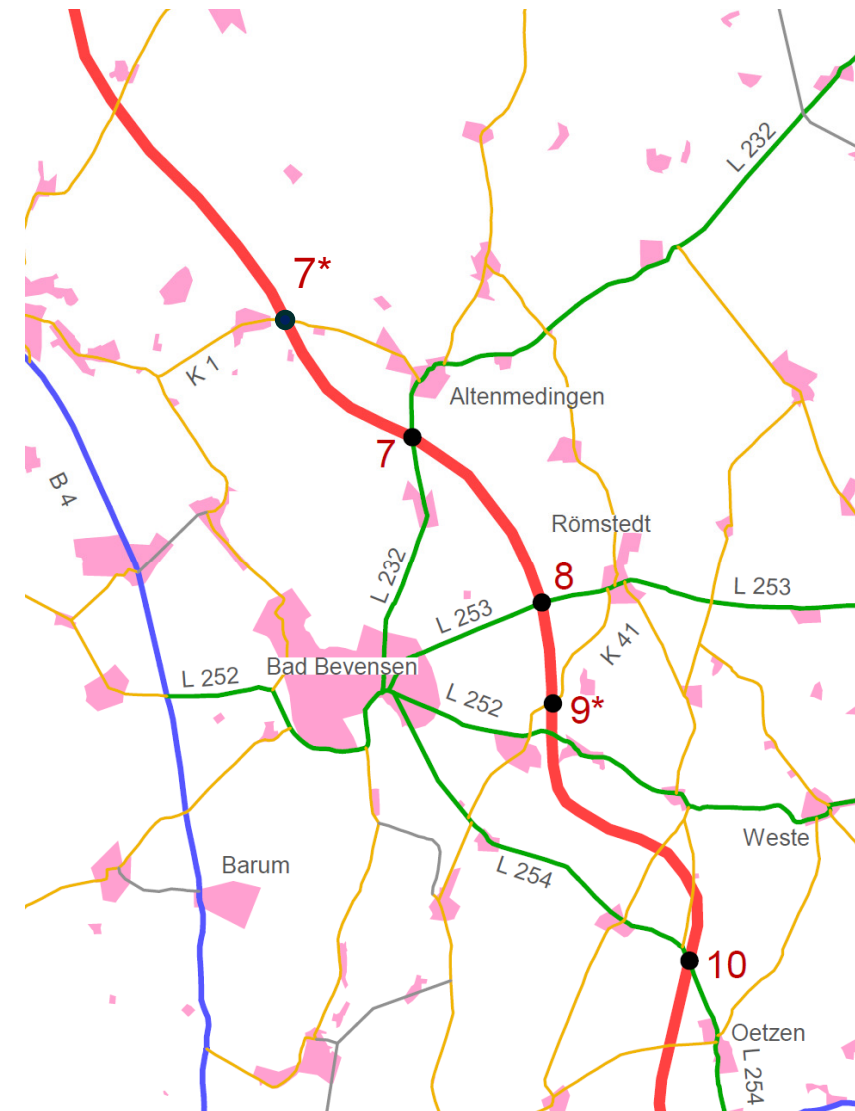


## Untersuchte Anschlussstellen im Raum Bad Bevensen

Wegen unmittelbarer Nähe der AS 9 zum FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ und zu den Ortslagen Groß Hesebeck und Röbbel Verlegung der AS 9 an die K 41 (AS 9\*)

Eine weitere AS 7\* an der K 1 zwischen Edendorf und Altenmedingen wurde als Alternative zu AS 7 nachträglich in die Betrachtung aufgenommen

- AS 7: L 232 nördlich Bad Bevensen
- AS 7\*: K 1 westlich Altenmedingen
- AS 8: L 253 nordöstlich Bad Bevensen
- AS 9\*: K 41 östlich Bad Bevensen
- AS 10: L 254 südlich Bad Bevensen





## **Kriterien der Bewertung (mit Unterscheidung nach Gesamt- und Schwerverkehr)**

1. Verkehrsbelastungen, Belastungserhöhungen und -reduzierungen (vor allem in Ortslagen)
2. Fahrleistungen (Gesamtbilanz)
3. Fahrzeiten (Verkehrsbeteiligungsdauer, Gesamtbilanz, volkswirtschaftlicher Nutzen)



## Untersuchte Anschlussstellen-Konzepte

Vergleich der möglichen AS-Kombinationen mit dem Referenzfall (aus Linienbestimmung)  
(jeweils 2 Anschlussstellen)

AS	Lage	Referenzfall	U-PF 1	U-PF 1*	U-PF 2	U-PF 3	U-PF 4	U-PF 5
7	L 232 nördlich Bad Bevensen	x	x		x			
7*	K 1 westlich Altenmedingen			x				
8	L 253 nordöstlich Bad Bevensen	x				x	x	
9*	K 41 östlich Bad Bevensen		x	x		x		x
10	L 254 südlich Bad Bevensen				x		x	x



## Bewertung der Entlastung ausgewählter Ortsdurchfahrten auf Landes- und Kreisstraßen

VQ	Straße	Lage	Referenzfall AS 7+8	U-PF 1 AS 7+9*	U-PF 1a AS 7*+9*	U-PF 2 AS 7+10	U-PF 3 AS 8+9*	U-PF 4 AS 8+10	U-PF 5 AS 9*+10
1	L 232	OD Bad Bevensen Nord	4.100	-600	-800	+200	-2.000	-1.900	-1.900
2	L 232	OD Secklendorf	4.300	-600	-900	+200	-2.200	-2.100	-2.100
3	L 232	OD Altenmedingen Süd	3.700	+200	-300	+300	-1.600	-1.500	-1.400
4	L 252	OD Bad Bevensen Ost	900	+3.300	+3.400	+400	+3.600	+100	+5.200
5	L 252	OD Höver West	600	+500	+500	+300	0	+200	+500
6	L 252	OD Weste Ost	1.100	0	0	-800	0	-800	-800
7	L 253	OD Bad Bevensen Nordost	3.100	-500	-500	-300	+800	+1.000	-500
8	L 253	OD Römstedt West	5.200	-2.600	-2.600	-2.500	+500	+200	-2.600
9	L 253	OD Himbergen West	3.200	-500	-500	+300	0	+700	+300
10	L 254	OD Bad Bevensen Südost	3.300	-2.700	-2.600	+500	-2.600	+500	-2.700
11	L 254	OD Klein Hesebeck	2.900	-2.400	-2.500	+500	-2.400	+700	-2.600
12	L 254	OD Oetzendorf Süd	2.800	-2.400	-2.500	+800	-2.400	+800	-2.400
13	L 254	OD Oetzen Nord	2.900	-2.500	-2.500	+1.000	-2.500	+500	+1.100
14	L 254	OD Stöcken Nord	4.500	-2.400	-2.400	0	-2.500	-400	+200
15	K 1	OD Altenmedingen West	1.700	0	+1.700	0	-300	-300	-200
16	K 4	OD Groß Thondorf	500	0	+400	+800	0	0	+600
17	K 31	OD Höver Nord	400	-200	-200	+1.200	-100	+700	+1.100
18	K 56	OD Medingen	200	0	+700	0	0	0	0



### Veränderung der Fahrleistungsbilanz gegenüber dem Referenzfall (Angaben in 1.000 Fzg-km/Tag)

Gesamtverkehr	U-PF 1	U-PF 2	U-PF 3	U-PF 4	U-PF 5
	AS 7+9*	AS 7+10	AS 8+9*	AS 8+10	AS 9*+10
Sonstige Straßen	-24	+10	-2	+23	+10
BAB A 39	+36	-11	+15	-20	+1

Schwerverkehr	U-PF 1	U-PF 2	U-PF 3	U-PF 4	U-PF 5
	AS 7+9*	AS 7+10	AS 8+9*	AS 8+10	AS 9*+10
Sonstige Straßen	-0,4	+1,2	-0,2	+0,1	+0,6
BAB A 39	+1,0	-1,2	+1,1	+1,1	+0,6



**Veränderung der Fahrzeitenbilanz gegenüber dem Referenzfall  
(Angaben in Fzg-h/Tag)**

Fahrzeugsegment	U-PF 1	U-PF 2	U-PF 3	U-PF 4	U-PF 5
	AS 7+9*	AS 7+10	AS 8+9*	AS 8+10	AS 9*+10
Gesamtverkehr	-104	+96	+74	+232	+188
Schwerverkehr	+0,4	+6,7	+7,6	+12,8	+13,9



## Zusammenfassende Bewertung

Bewertungs-Kriterium	Rang 1	Rang 2
1. Entlastung Ortsdurchfahrten	U-PF 3	U-PF 1
2. Fahrleistungsbilanz	U-PF 1	U-PF 3
3. Fahrzeitenbilanz	U-PF 1	Referenzfall

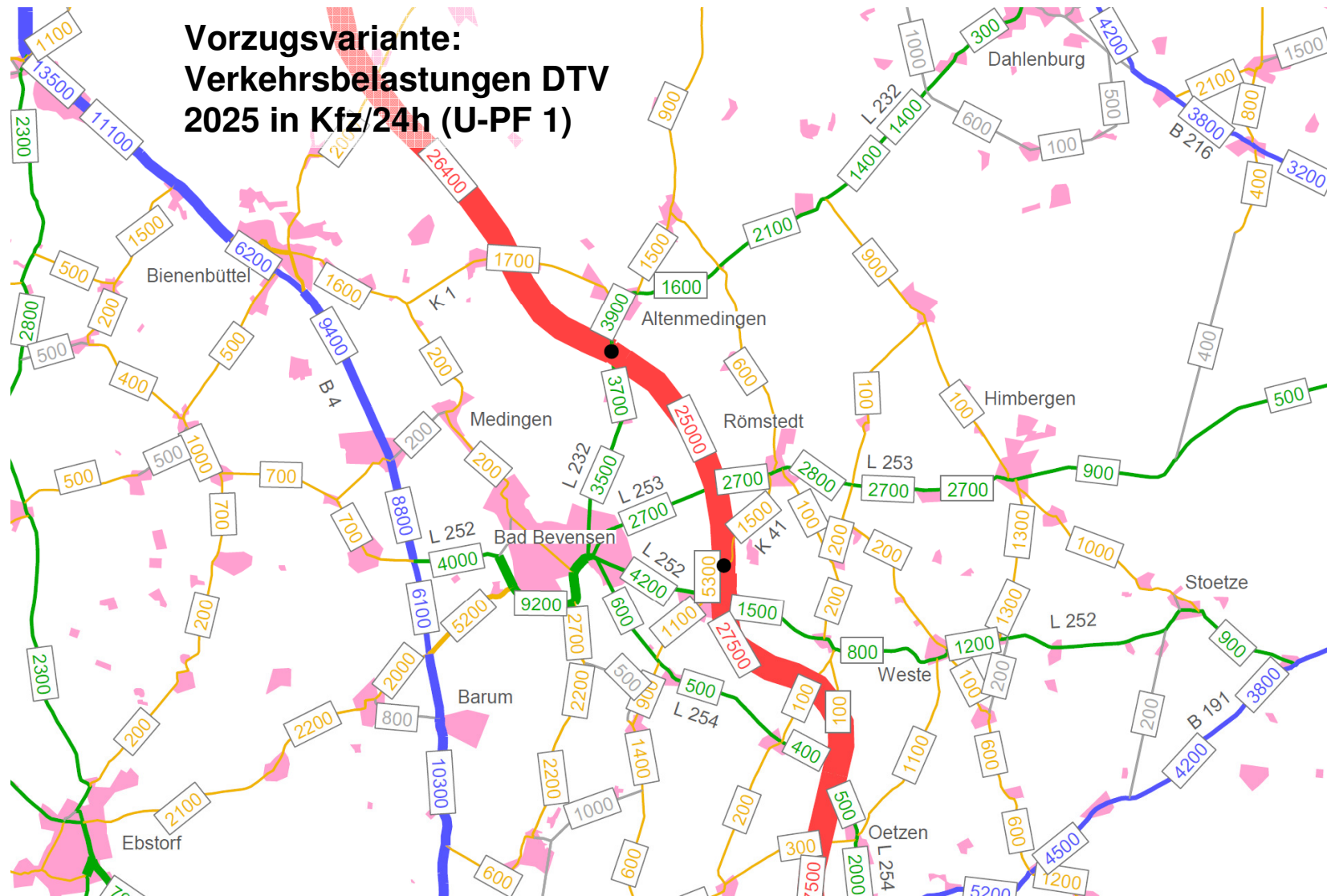
### Fazit:

Im Vergleich der AS-Konzepte hat U-PF 1 mit den Anschlussstellen 7 (L 232 nördlich) und 9\* (K 41 östlich Bad Bevensen) die größten Vorteile.

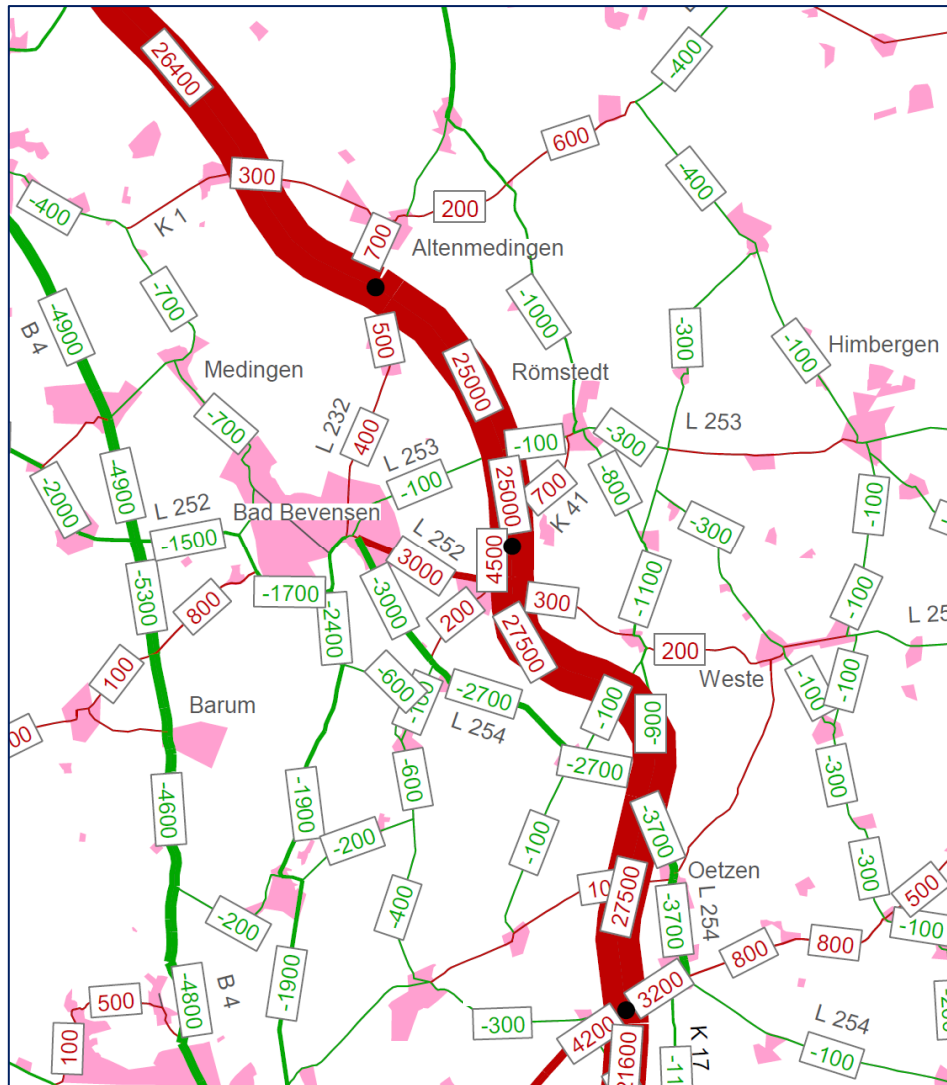
Eine ebenfalls untersuchte 1-AS-Lösung ist deutlich nachrangiger zu bewerten.



Informationsveranstaltung am 12.05.2011



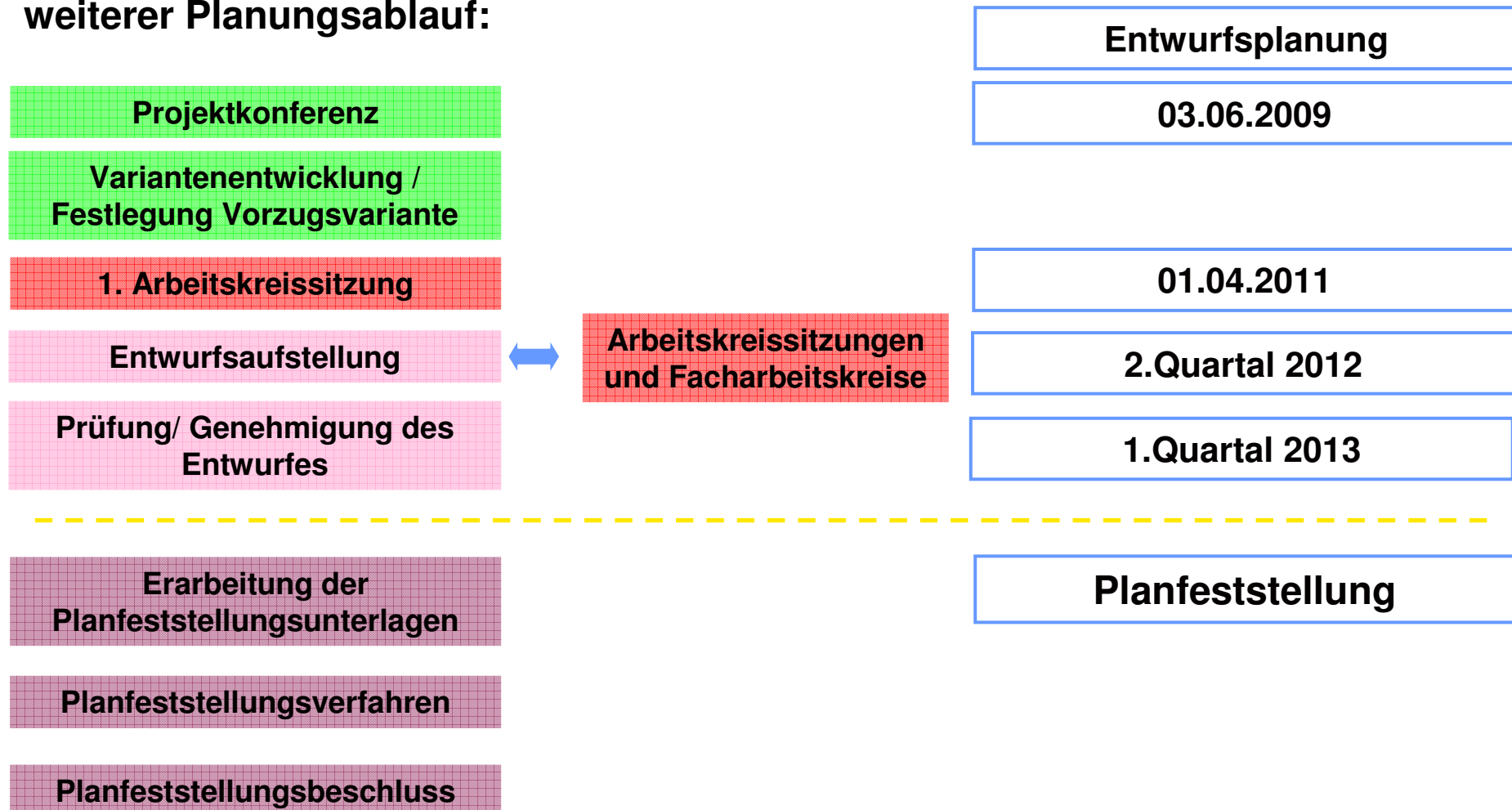




**Belastungsdifferenzen DTV 2025  
mit / ohne A 39 (in Kfz/24h)**



## weiterer Planungsablauf:





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

**Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg  
mit nds. Teil der B 190n**



Informationsveranstaltung am 12.05.2011

---

**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit**