



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

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

Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) –
Bad Bevensen (L 253)

Informationsveranstaltung am 11.10.2011



Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg mit niedersächsischem Teil der B 190n

Abschnitt 2 östl. Lüneburg (B 216) – Bad Bevensen (L 253)

Öffentliche Informationsveranstaltung über den Planungsstand



Gliederung

1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Erläuterung der Vorzugstrasse
3. Erläuterung des Rastanlagenkonzeptes
4. Weiteres Vorgehen



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

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

Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) –
Bad Bevensen (L 253)



TOP 1 Begrüßung / Projektorganisation

Informationsveranstaltung am 11.10.2011

NLStBV - rGB Lüneburg

Herr Möller, Geschäftsbereichsleitung

Frau Padberg, Projektleitung A 39

Herr Brodehl, Teilprojektleitung/Projektkoordination

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 V. Meyer, Ing.-Büro für Immissionsschutz,
Schalltechnische Untersuchungen

Herr B. Meyer, IBV Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen,
Rastanlagenkonzept

Herr Kossmann, SSP Consult Beratende Ingenieure,
Verkehrsuntersuchung (nicht anwesend)



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)**

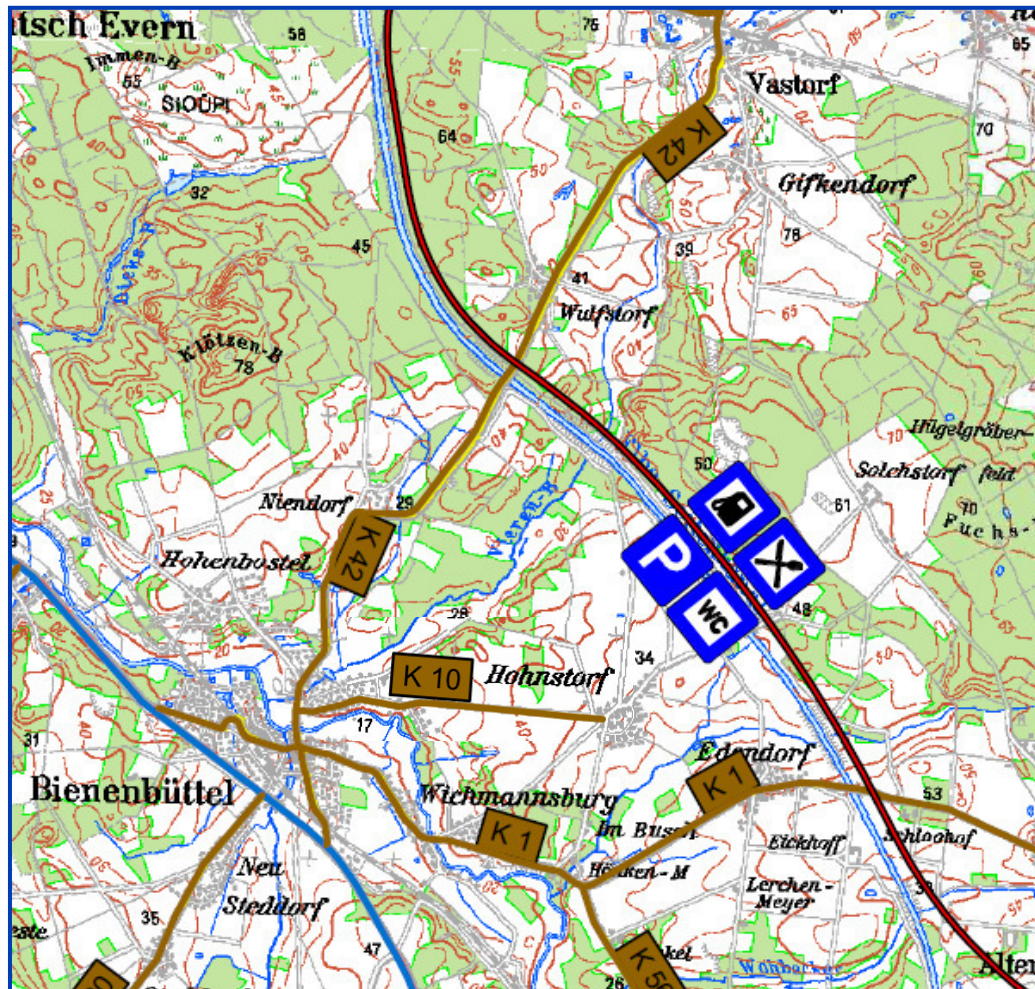
Abschn. 6: Wittingen – Ehra (B 244 – L 289)

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

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

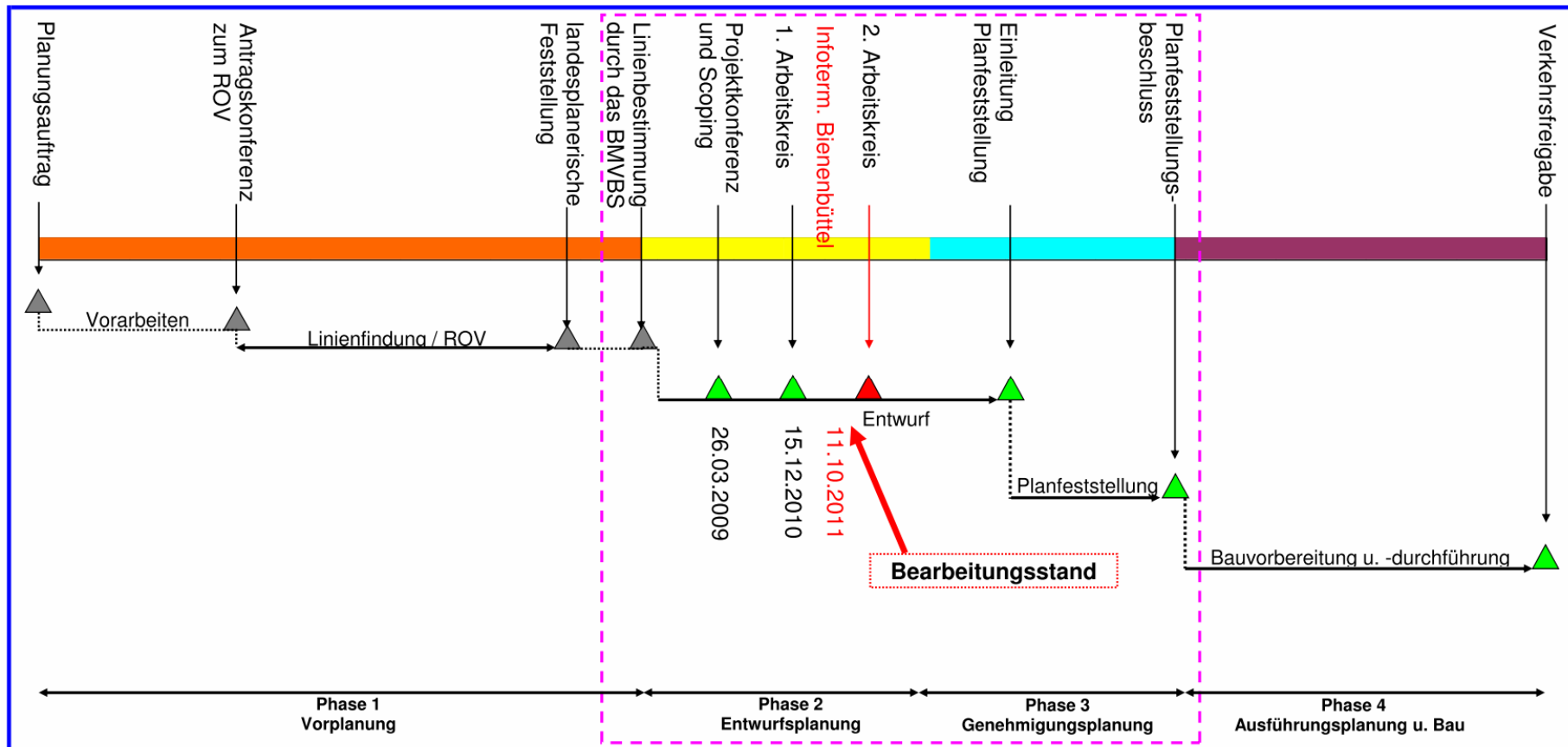


Übersichtskarte A 39 im Bereich der Gemeinde Bienenbüttel





Grundsätzlicher Planungsablauf





Hinweise zum Verfahren

- Das Planfeststellungsverfahren beginnt für den Abschnitt 2 voraussichtlich im Frühjahr 2013.
- Die Planunterlagen werden in den an der Trasse liegenden Gemeinden ausgelegt. Bürger können diese einsehen.
- Einwendungen gegen das Projekt können sowohl Bürger als auch Institutionen und Verbände stellen.
- Eine Erörterung, in der die Einwender und Träger öffentlicher Belange ihre Bedenken vortragen können, findet im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens in der Regel statt.



Hinweise zum Verfahren

- Der Planfeststellungsbeschluss wird erteilt, nachdem Erkenntnisse aus den Einwendungen und der Erörterung geprüft und in die Pläne eingearbeitet wurden. Dieser entspricht einer Baugenehmigung. Erst jetzt kann dagegen vor dem Bundesverwaltungsgericht geklagt werden.
- Mit dem Bau darf nach einer vierwöchigen Frist sofort begonnen werden. Klagen haben keine aufschiebende Wirkung. Allerdings können Kläger versuchen, gegen den Sofortvollzug zu klagen.



Gliederung

1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Erläuterung der Vorzugstrasse
3. Erläuterung des Rastanlagenkonzeptes
4. Weiteres Vorgehen



TOP 2

Erläuterung der Vorzugstrasse

Objektplanung Verkehrsanlagen

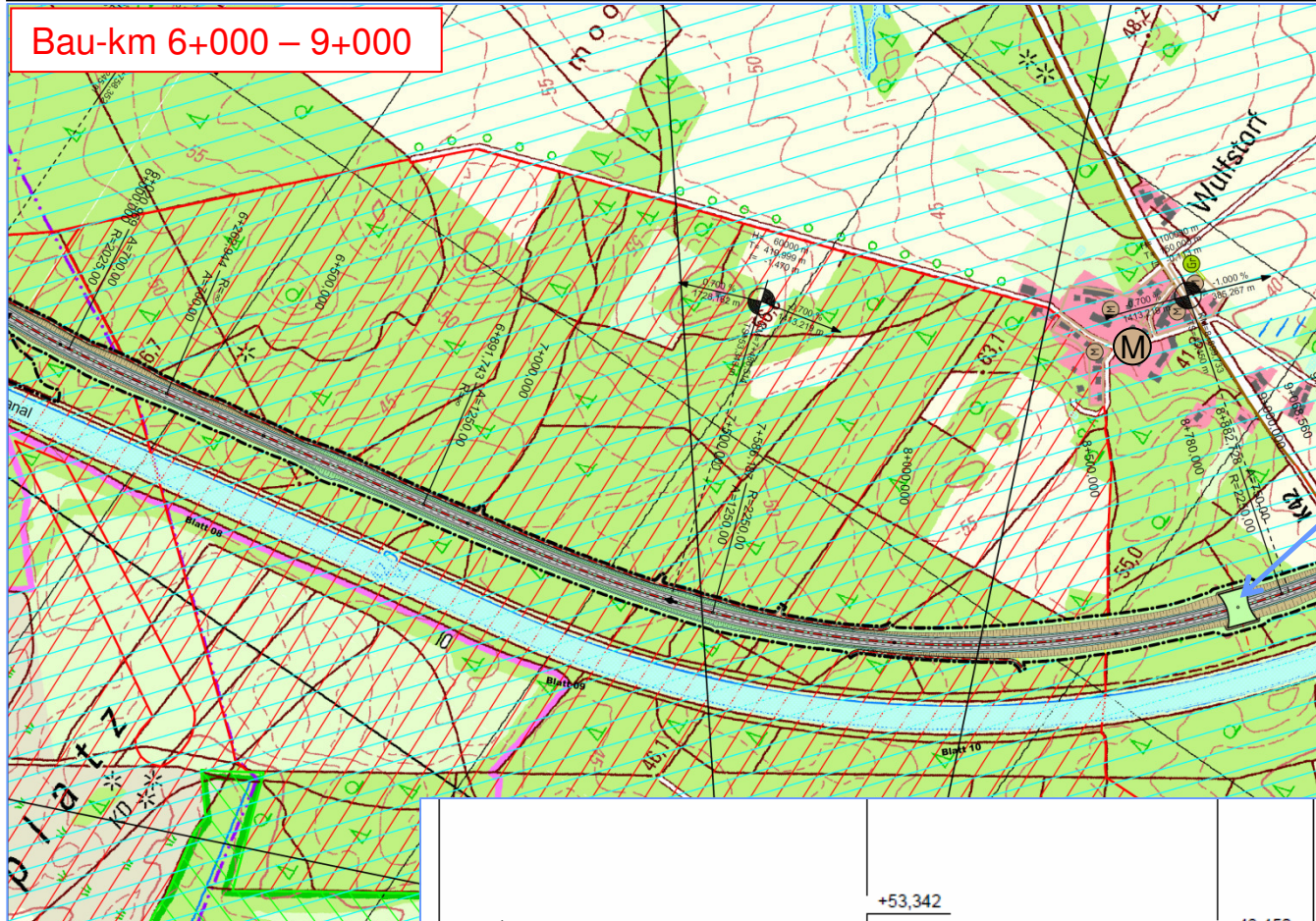
Herr Dr. Zierke (BDC Dorsch)



**Darstellung
Linie in
Lage und Höhe**

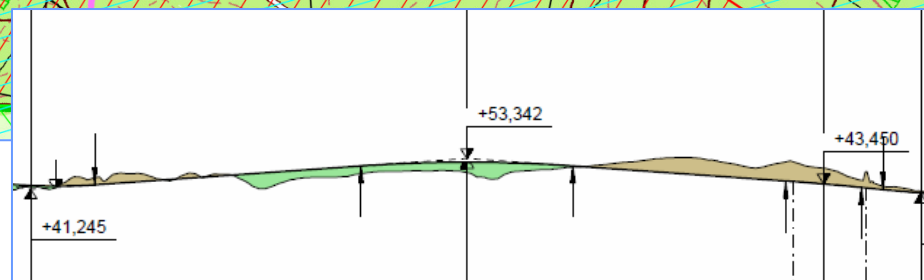


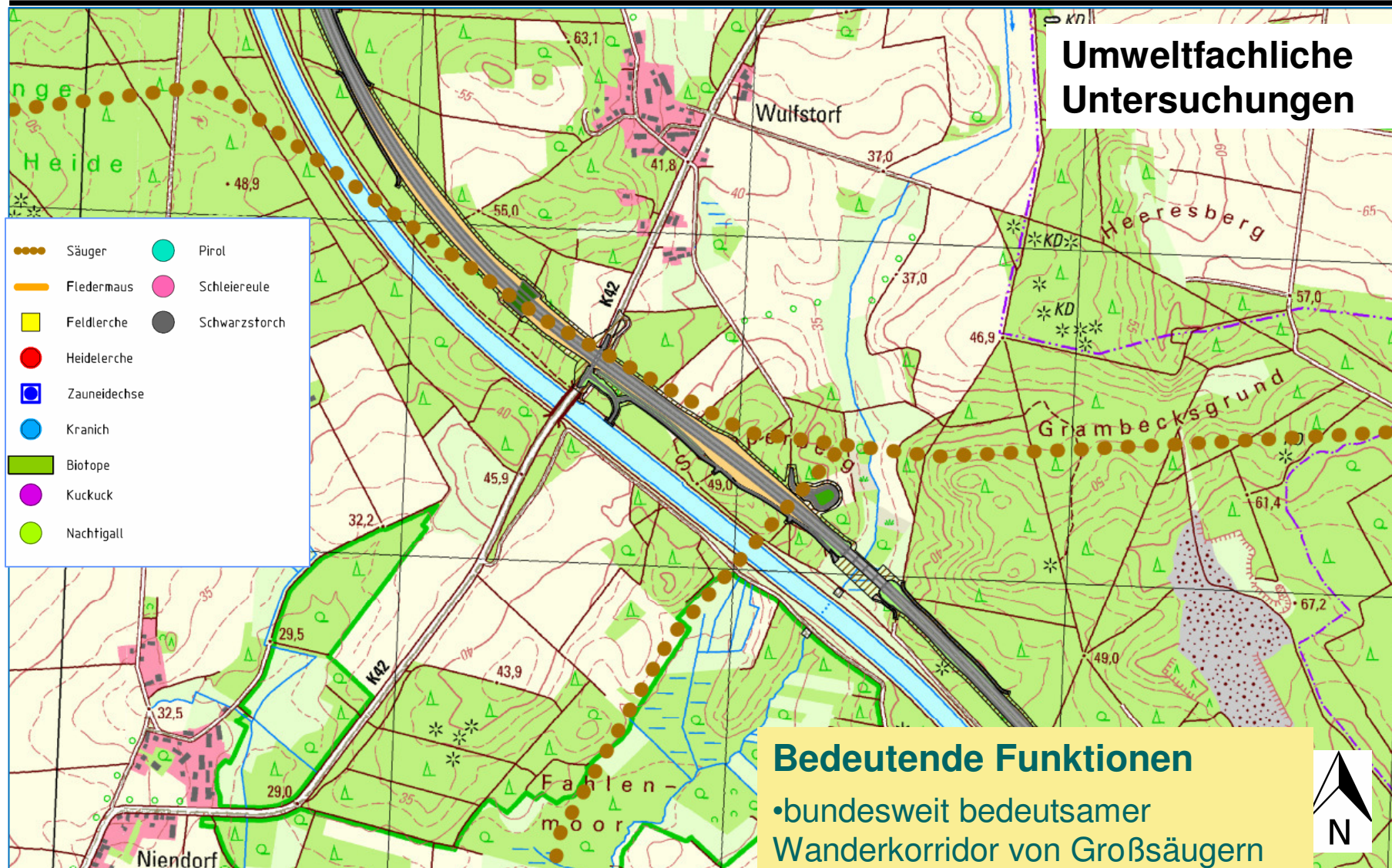
Bau-km 6+000 – 9+000

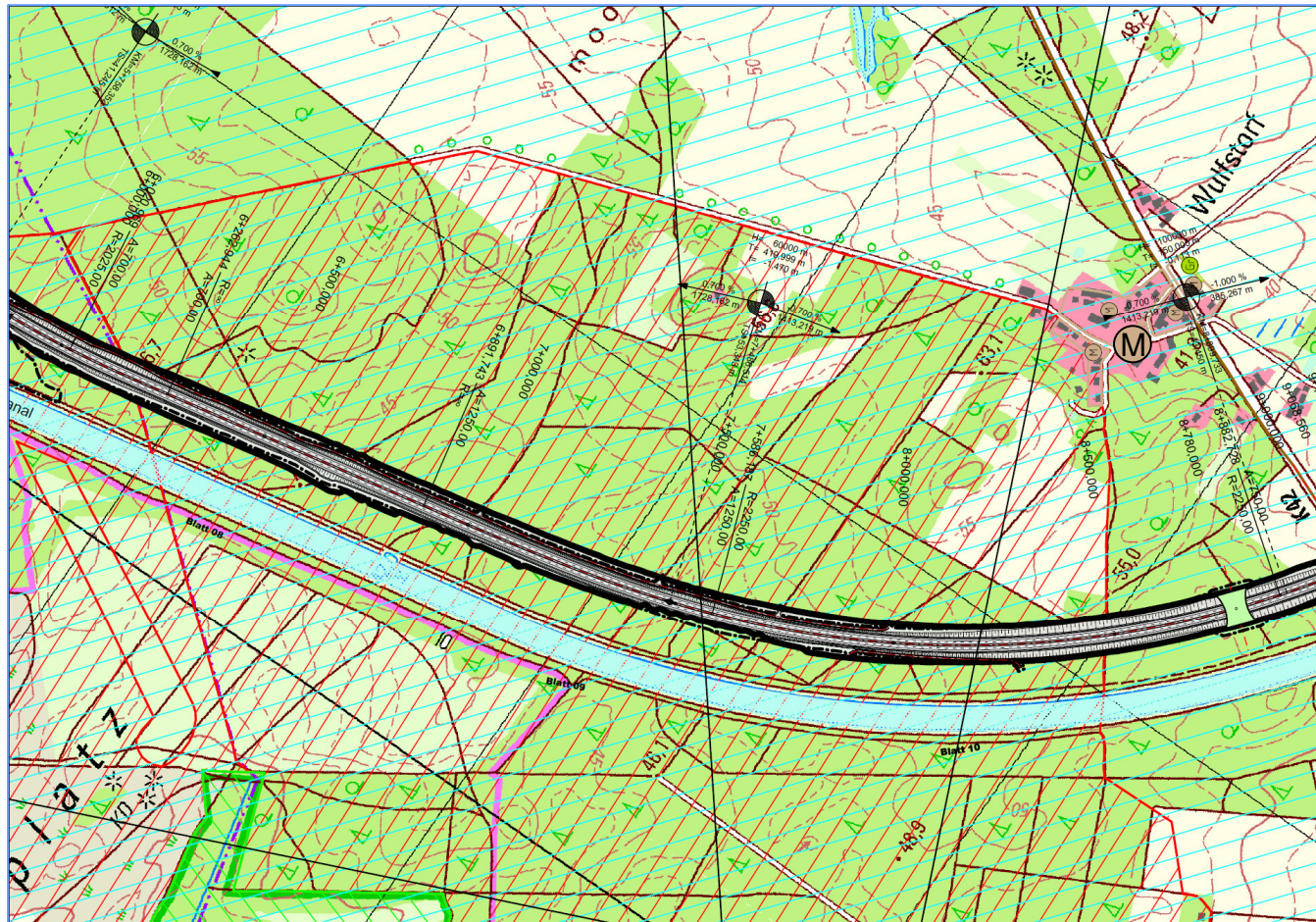


Darstellung
Linie in
Lage und Höhe

Grünbrücke



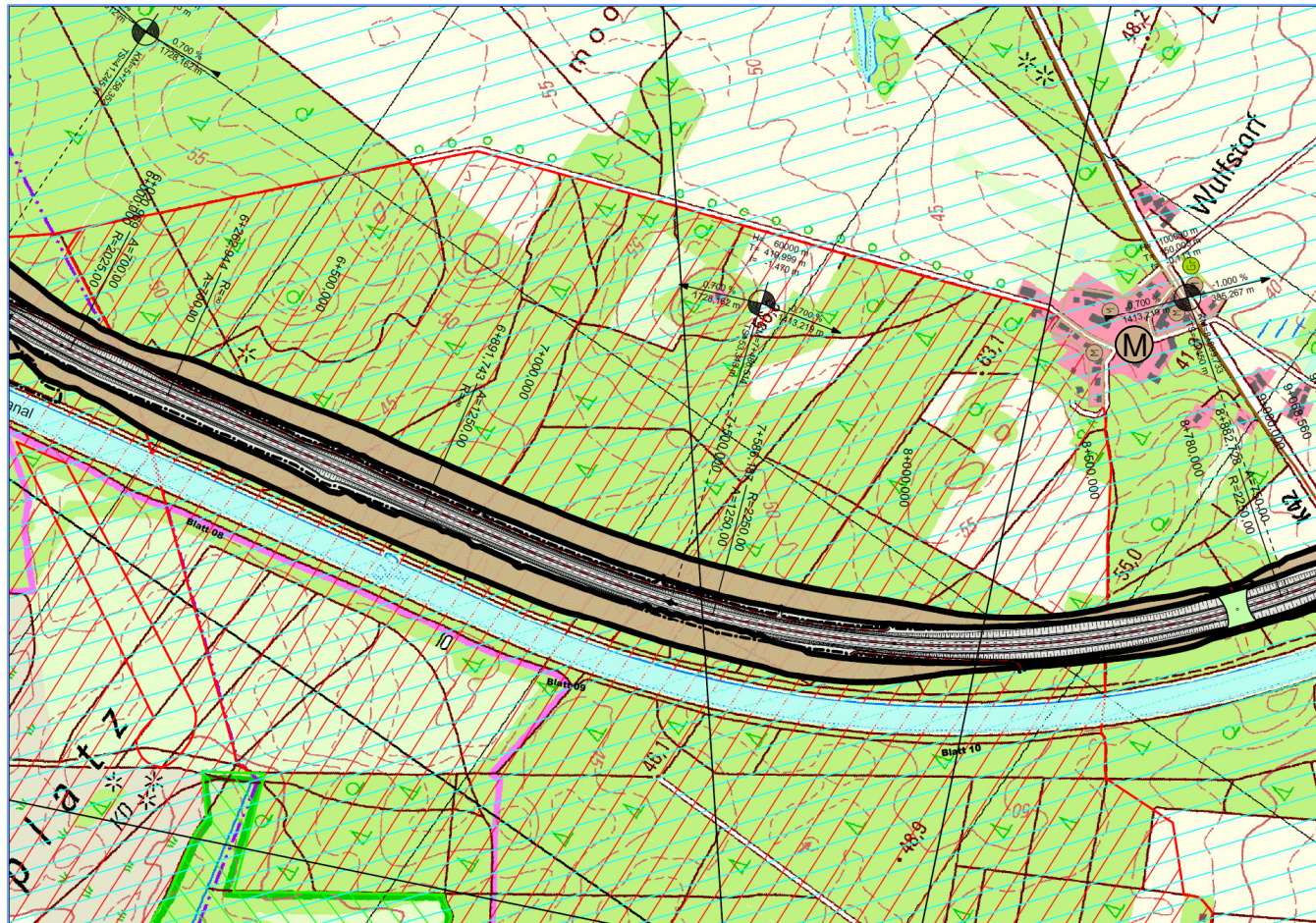




Schalltechnische Untersuchungen - Tag

Gewerbegebiet
69 dB



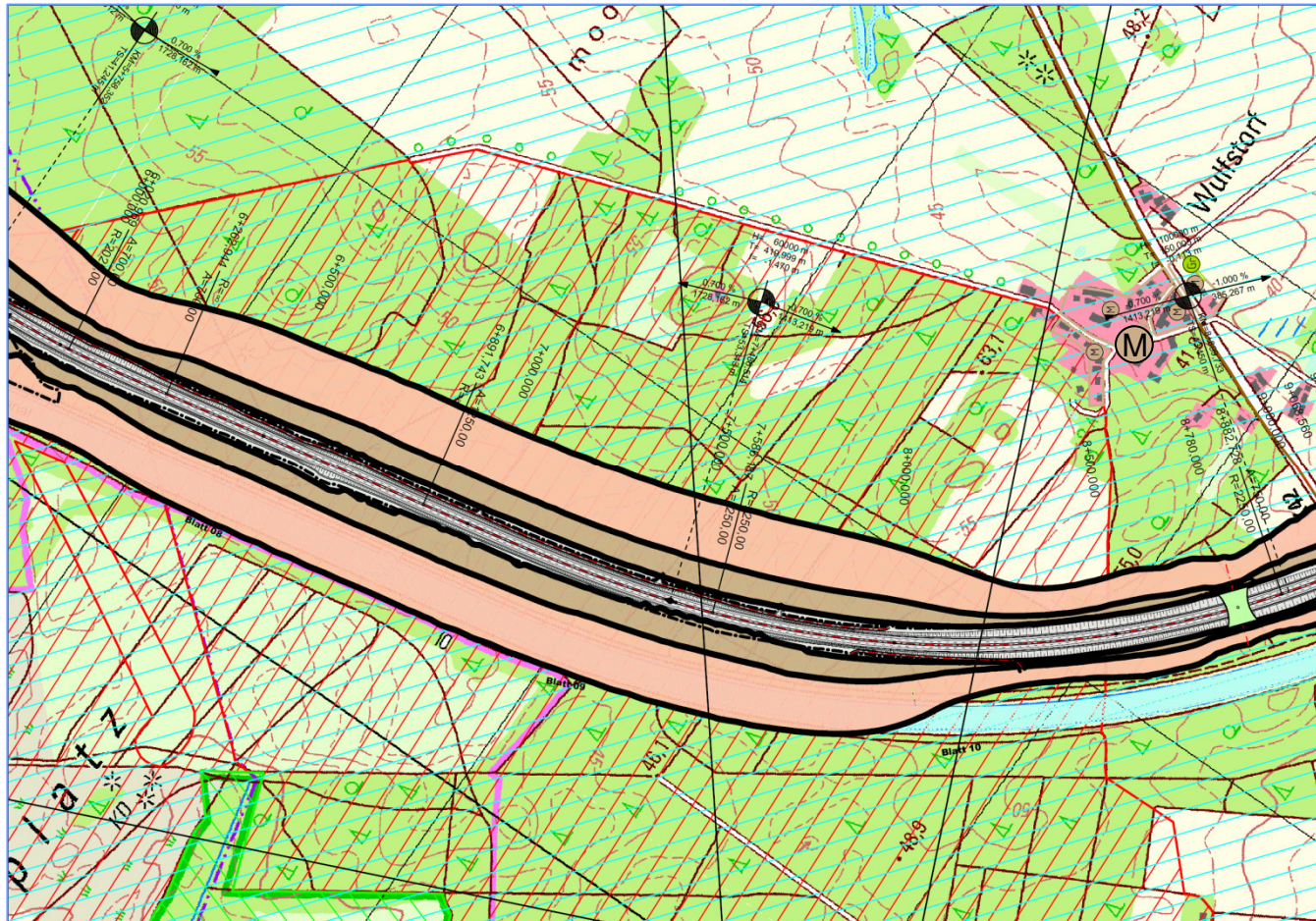


Schalltechnische Untersuchungen - Tag

Gewerbegebiet
69 dB

Mischgebiet
64 dB





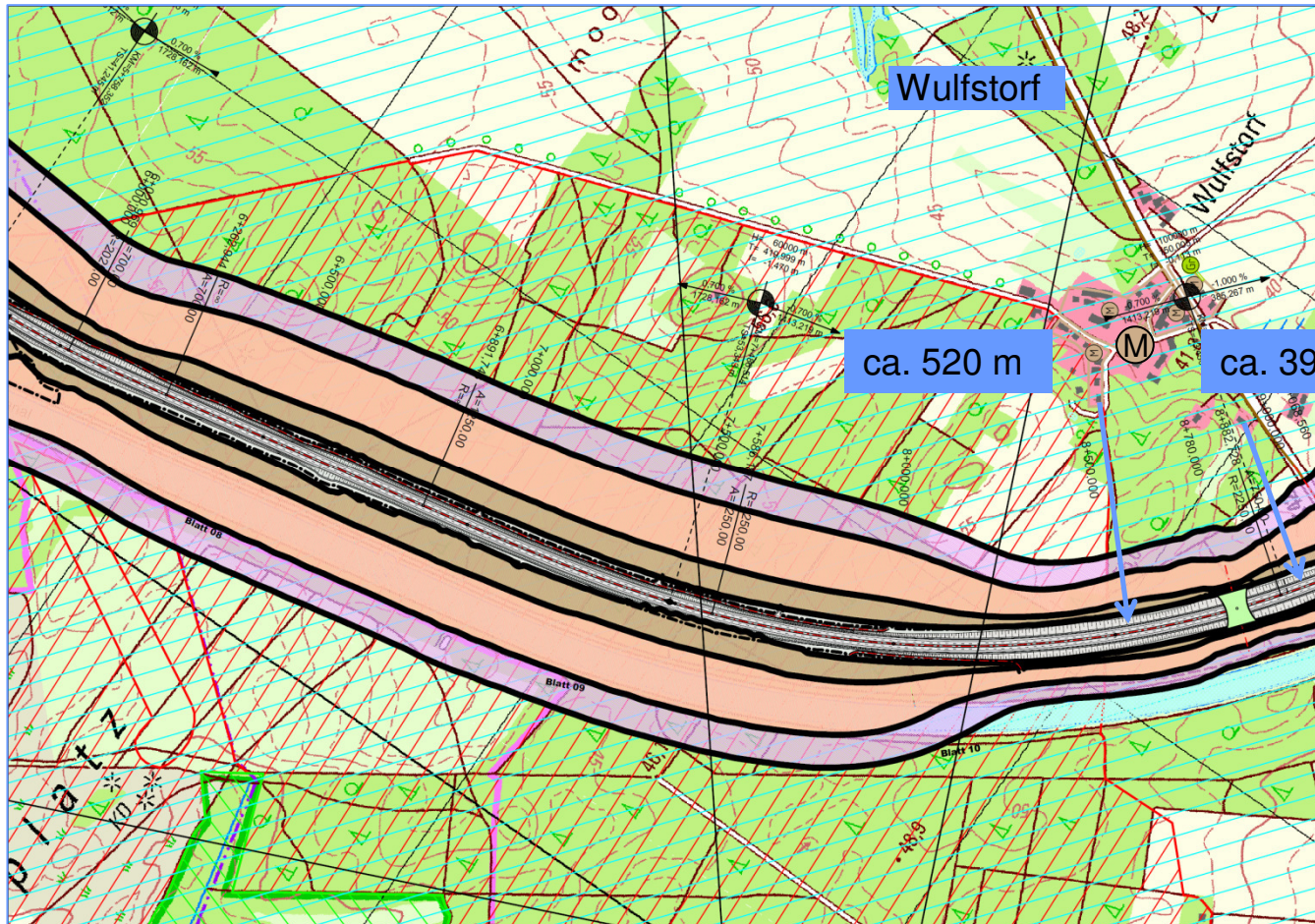
Schalltechnische Untersuchungen - Tag

Gewerbegebiet
69 dB

Mischgebiet
64 dB

Wohngebiet
59 dB





Schalltechnische Untersuchungen - Tag

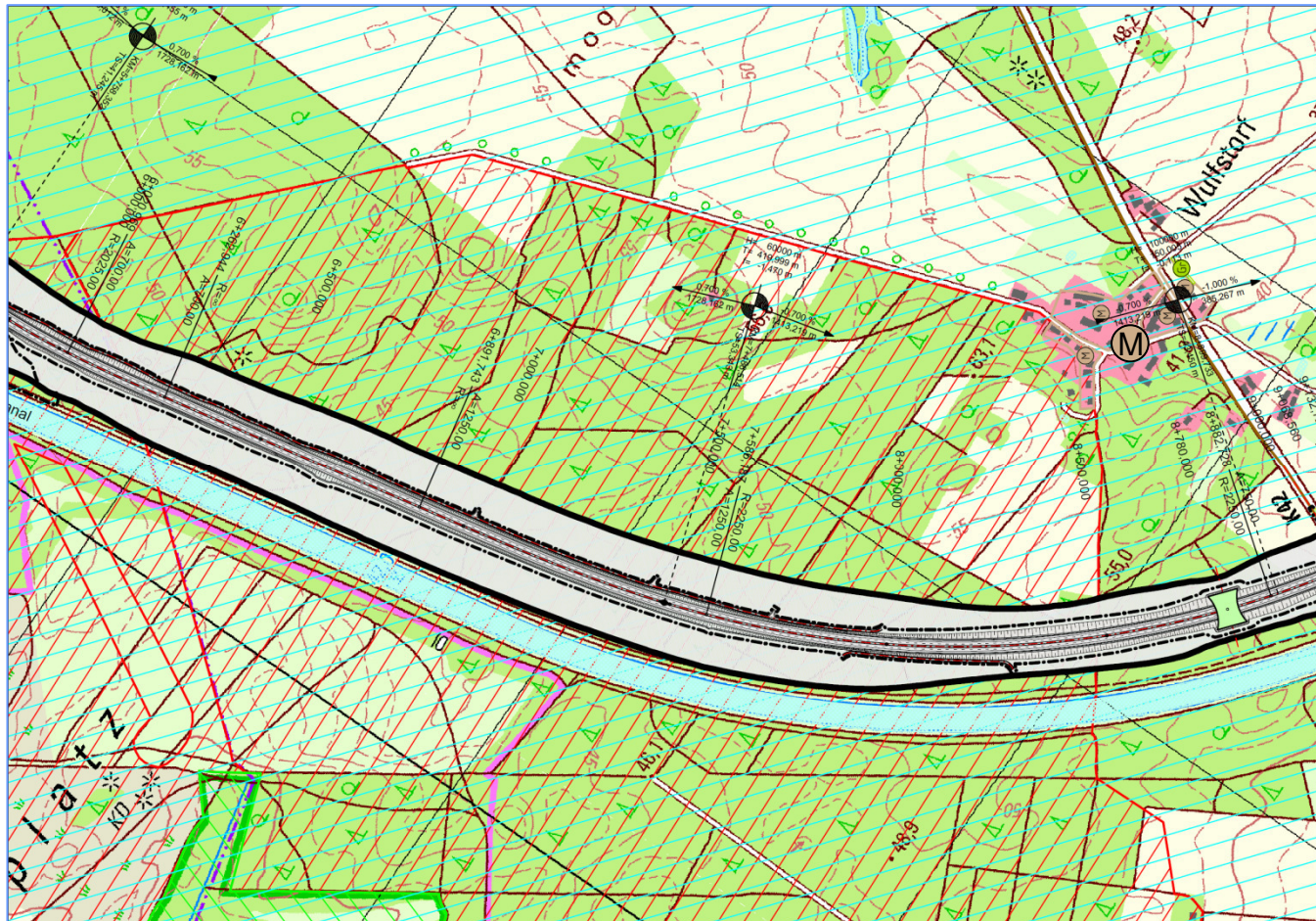
Gewerbegebiet
69 dB

Mischgebiet
64 dB

Wohngebiet
59 dB

Sondergebiet
57 dB

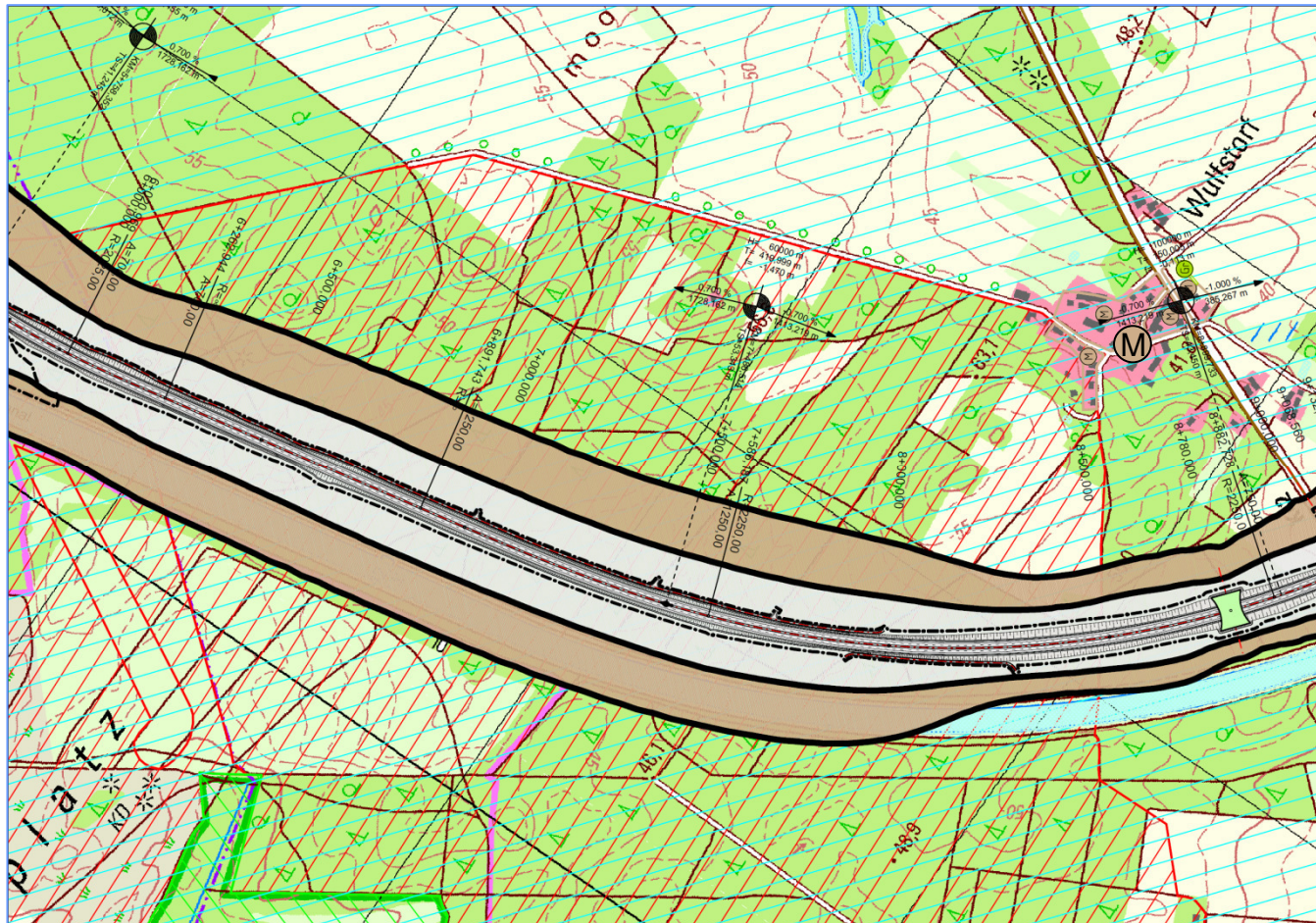




Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

Gewerbegebiet
59 dB



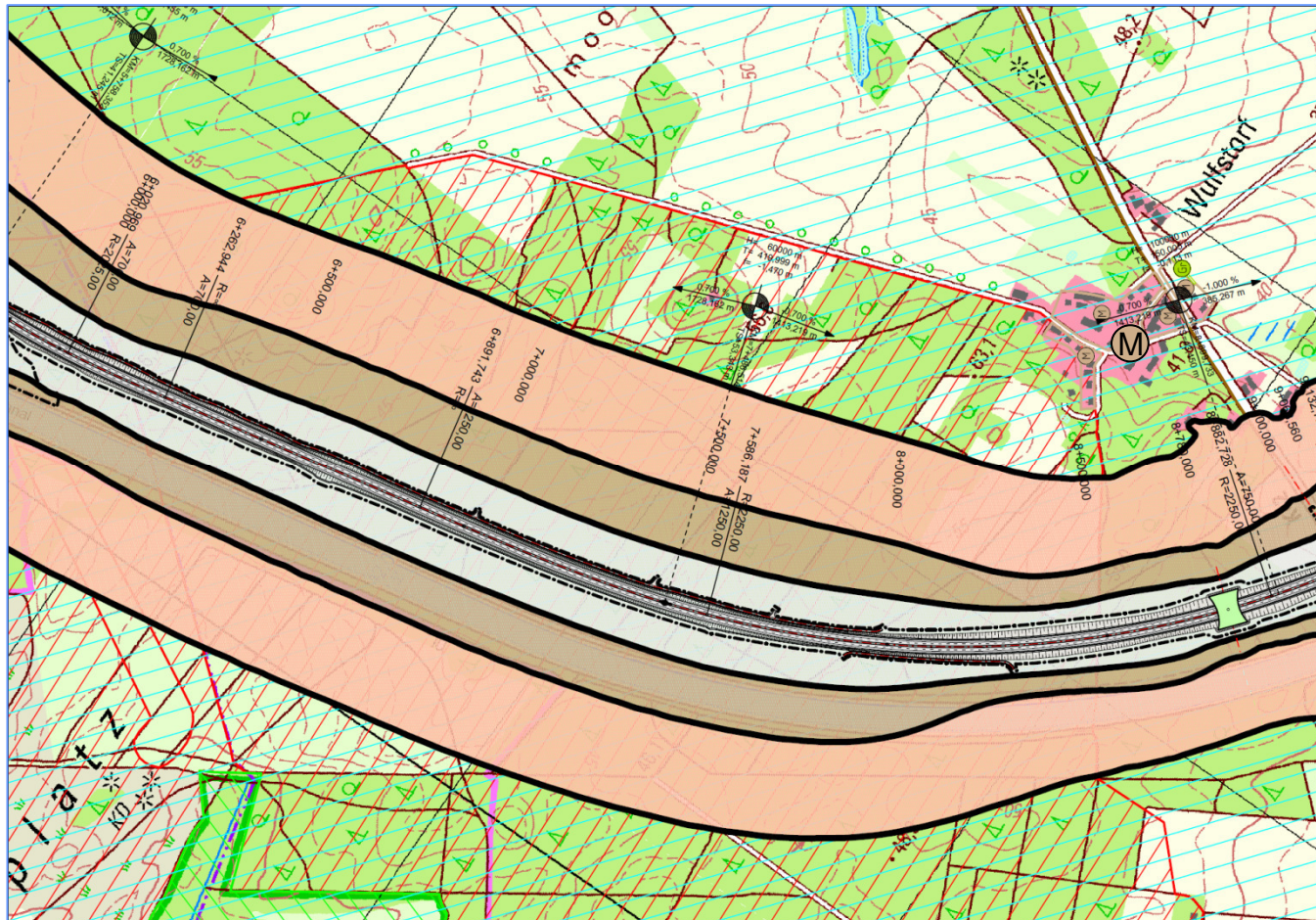


Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

Gewerbegebiet
59 dB

Mischgebiet
54 dB





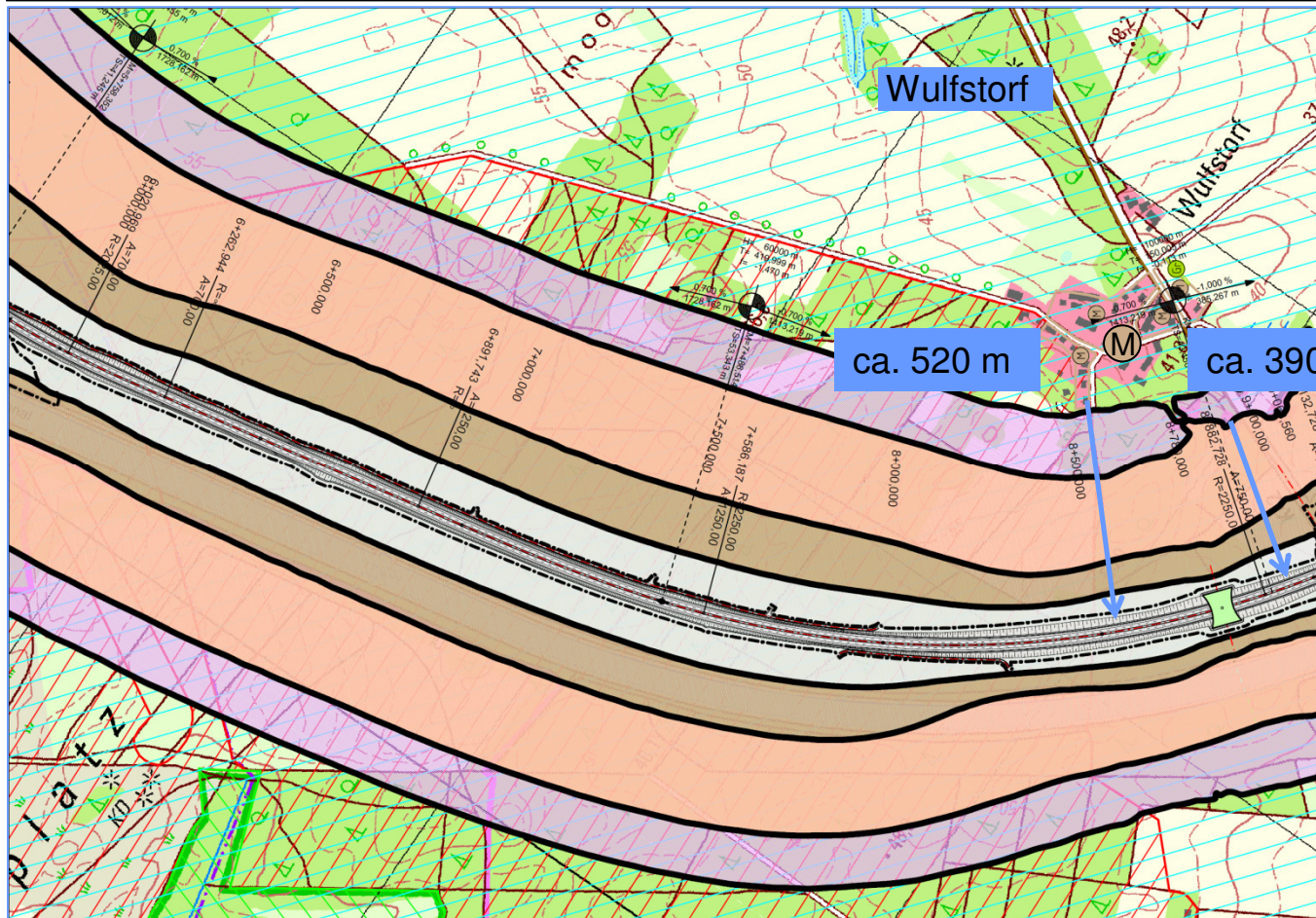
Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

Gewerbegebiet
59 dB

Mischgebiet
54 dB

Wohngebiet
49 dB





Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

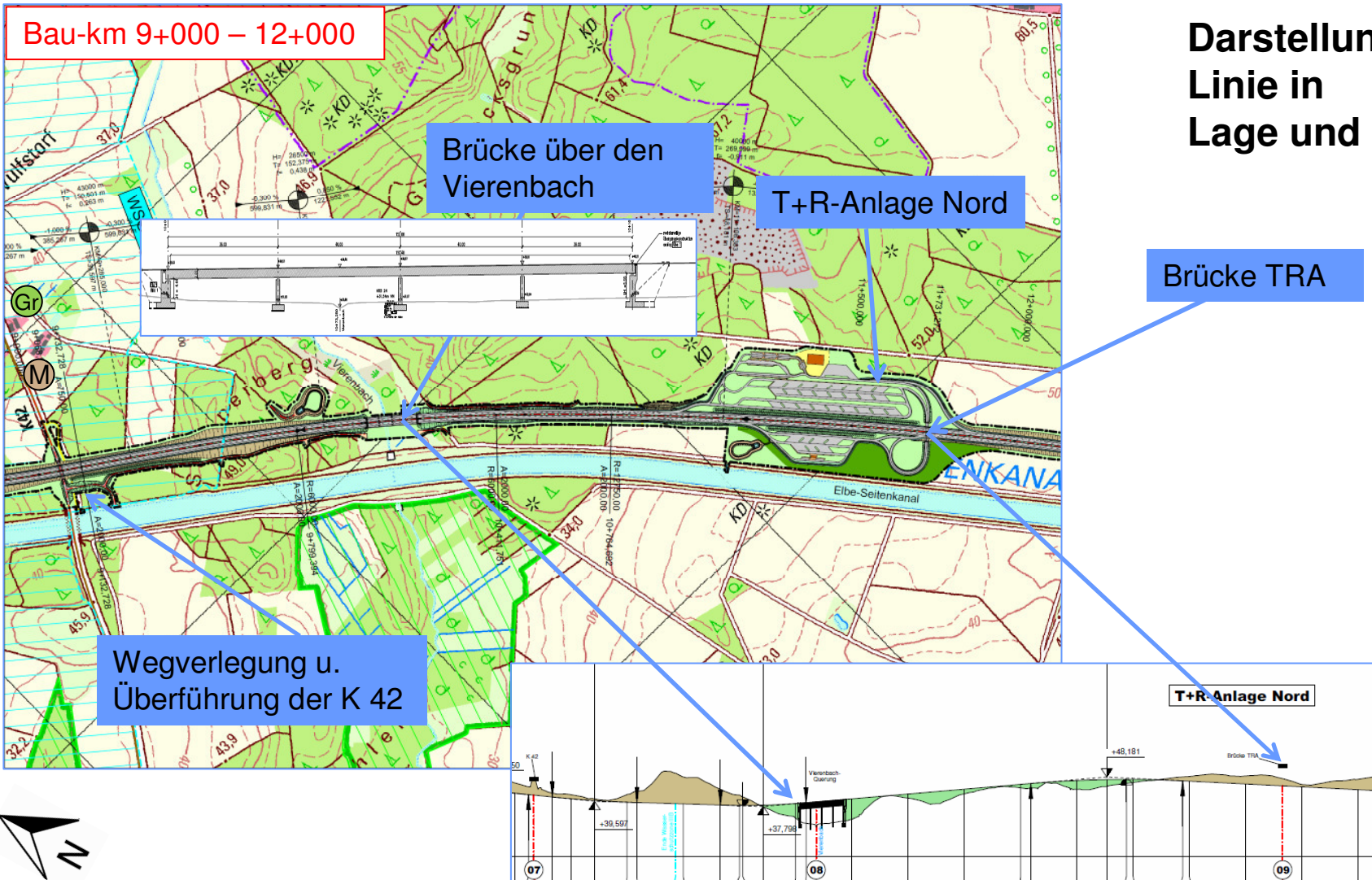
Gewerbegebiet
59 dB

Mischgebiet
54 dB

Wohngebiet
49 dB

Sondergebiet
47 dB





Darstellung
Linie in
Lage und Höhe





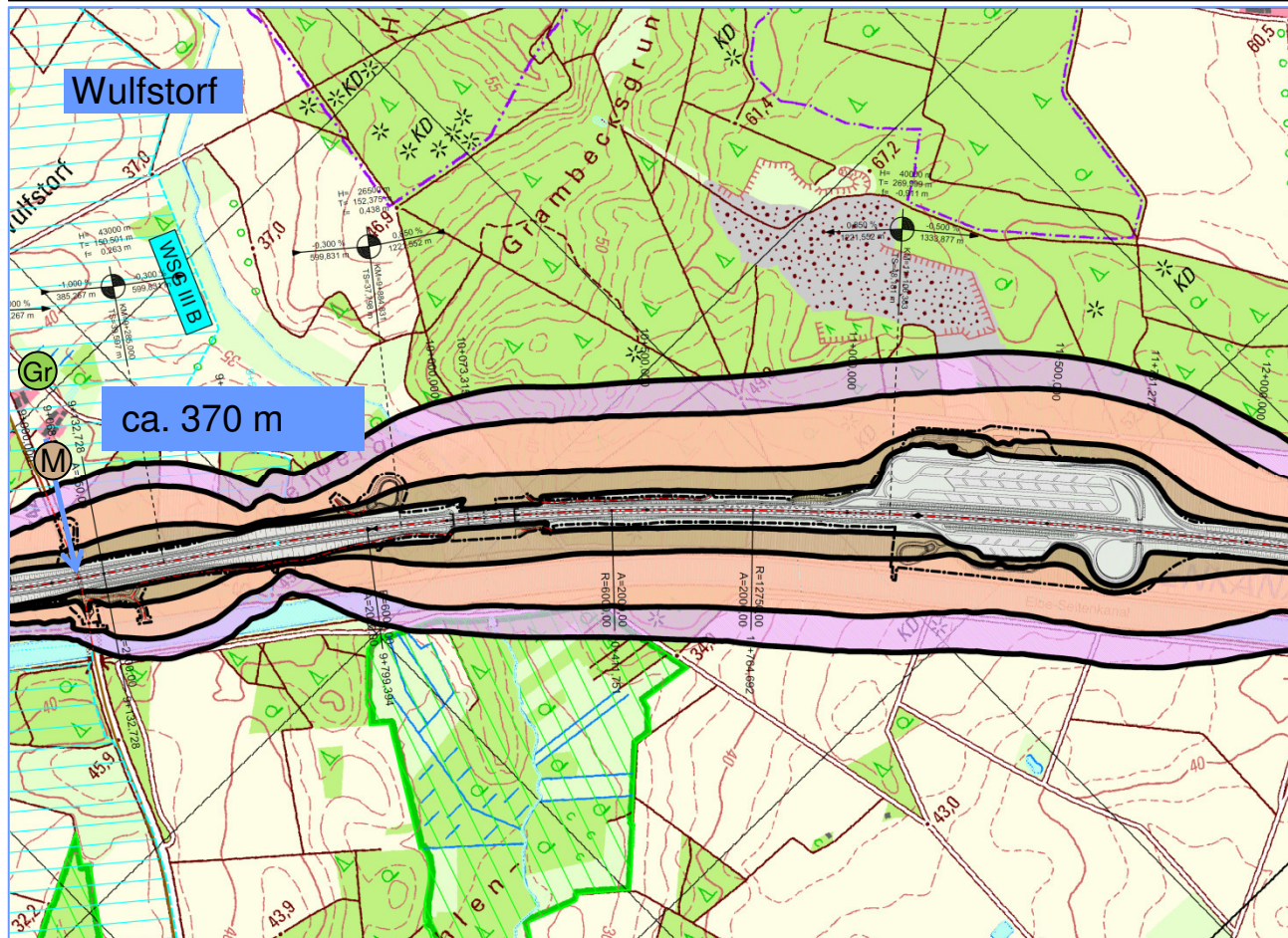
Umweltfachliche Untersuchungen



Bedeutende Funktionen

- Alte Laub(misch)wälder und Erlenbrüche sowie Magerrasen (ESK-Böschung)
- Fledermausflugrouten und Jagdgebiete entlang von ESK und Gehölzstrukturen
- Wanderkorridor Großsäuger
- Vogellebensräume der Niederung (u.a. Pirol) und des (Halb)Offenlandes (u.a. Feldlerche, Heidelerche)
- Zauneidechse an ESK und lockeren Waldrändern





Schalltechnische Untersuchungen - Tag

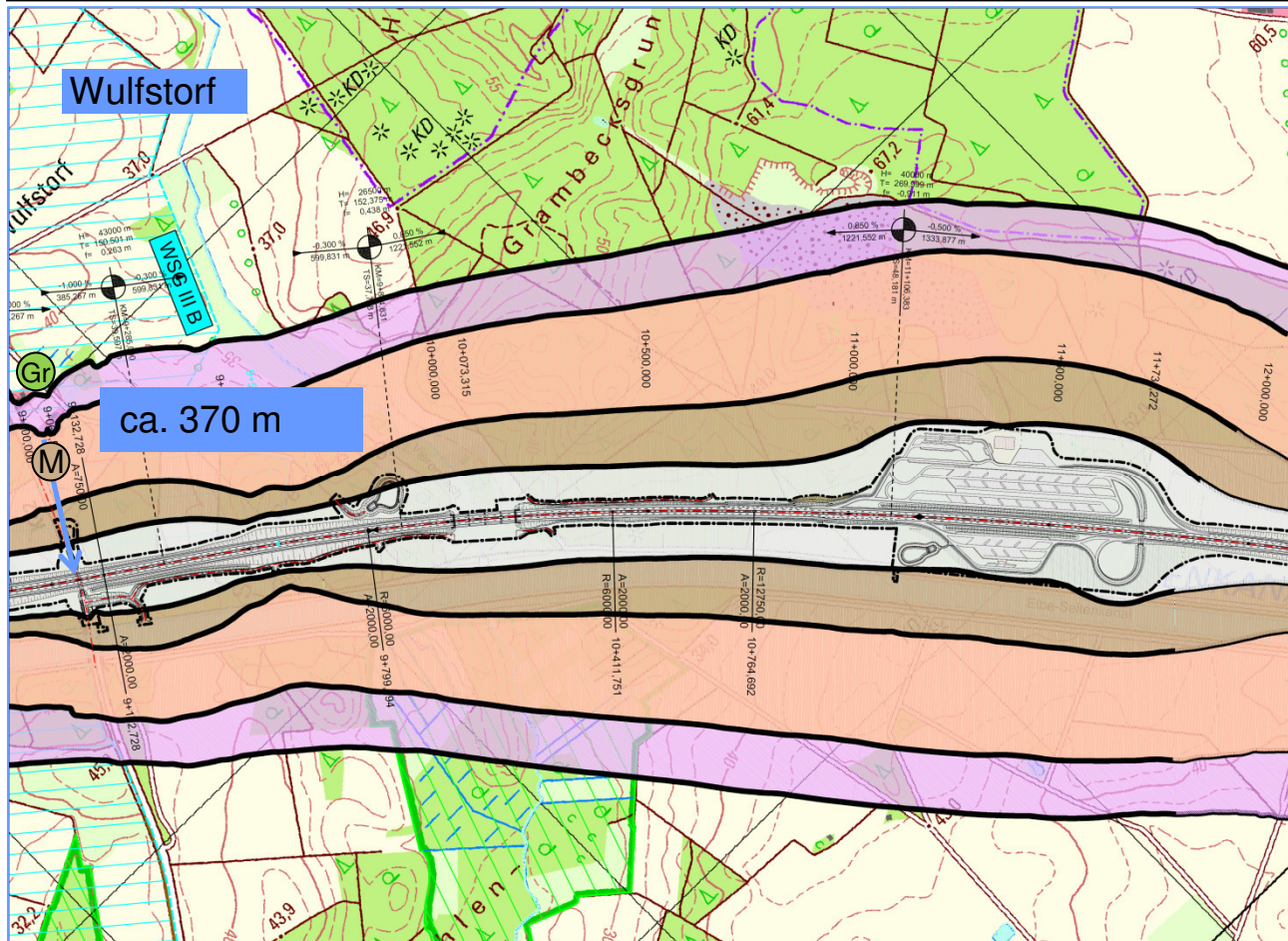
Gewerbegebiet
69 dB

Mischgebiet
64 dB

Wohngebiet
59 dB

Sondergebiet
57 dB





Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

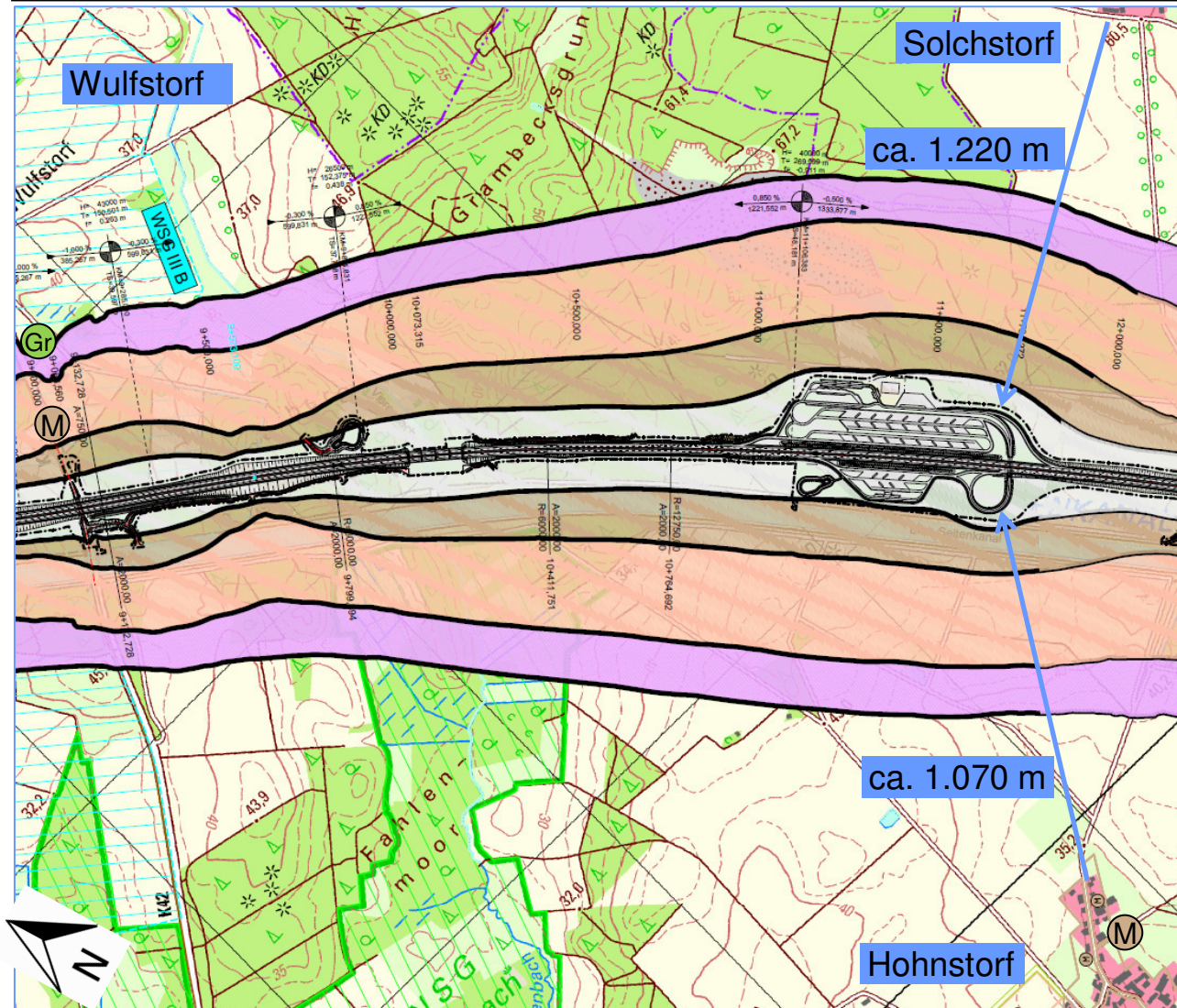
Gewerbegebiet
59 dB

Mischgebiet
54 dB

Wohngebiet
49 dB

Sondergebiet
47 dB





Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

Gewerbegebiet
59 dB

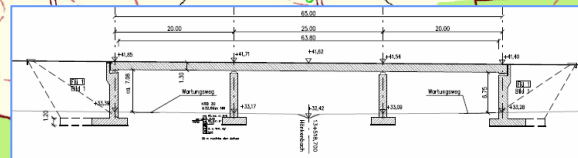
Mischgebiet
54 dB

Wohngebiet
49 dB

Sondergebiet
47 dB



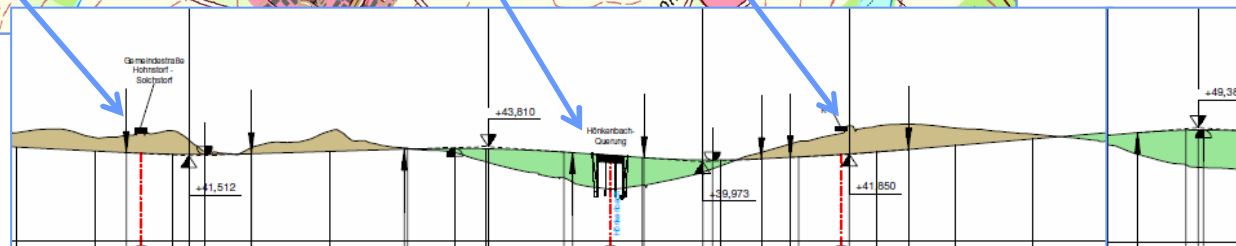
Bau-km 12+000 – 15+000



Brücke über den
Hönkenbach

Wegverlegung u.
Überführung der K 1

Wegverlegung u. Überführung der
Gemeindestraße Hohnstorf-
Solchstorf



Darstellung
Linie in
Lage und Höhe



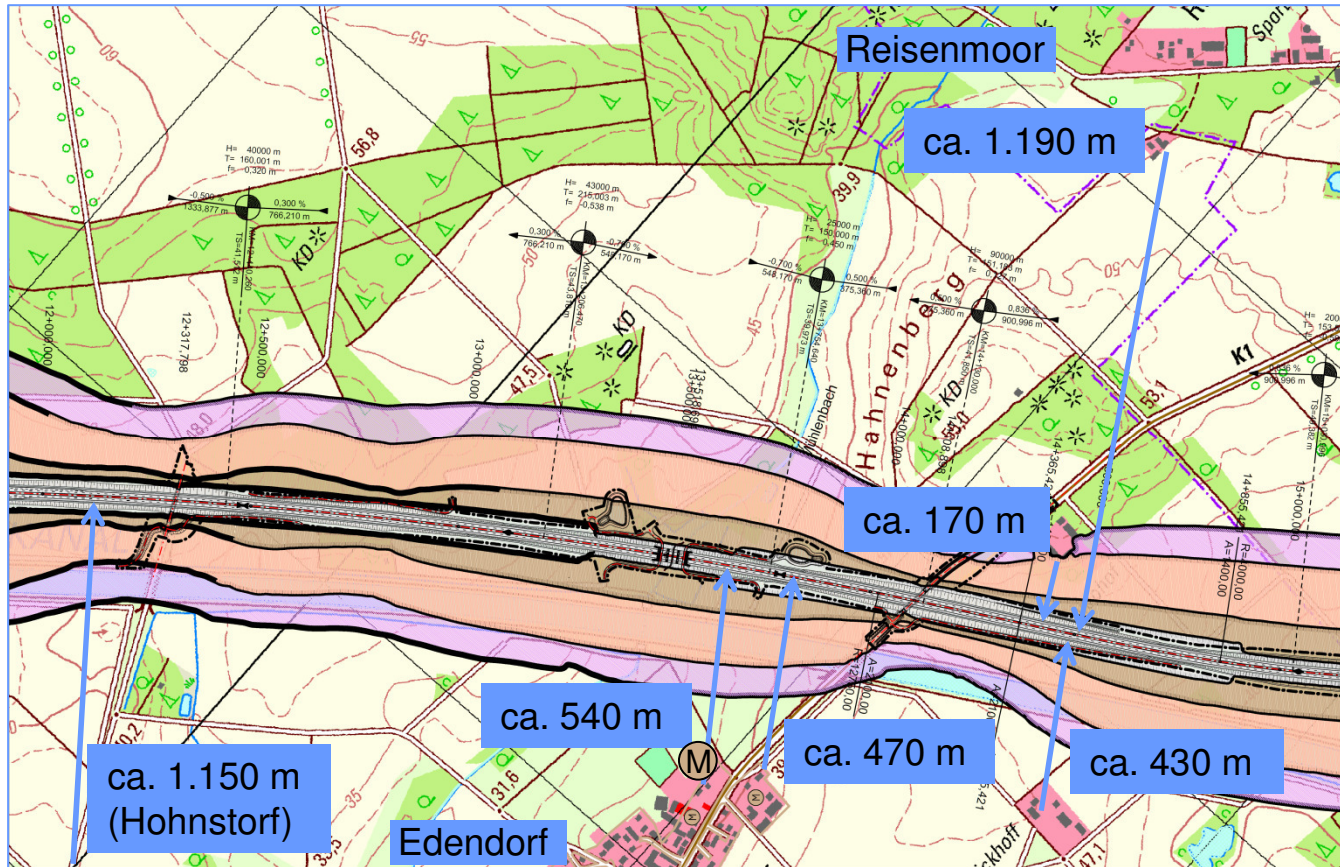
Umweltfachliche Untersuchungen

	Säuger		Pirol
	Fledermaus		Schleiereule
	Feldlerche		Schwarzstorch
	Heidelerche		
	Zauneidechse		
	Kranich		
	Biotope		
	Kuckuck		
	Nachtigall		

Bedeutende Funktionen

- Gehölze, Erlenbrüche sowie Magerrasen (ESK-Böschung)
- Fledermausflugrouten und Jagdgebiete an Hönkenbach und ESK
- Vogellebensräume des Offenlandes (u.a. Feldlerche); Schleiereule am Schloohof
- Zauneidechse am ESK





Schalltechnische Untersuchungen - Tag

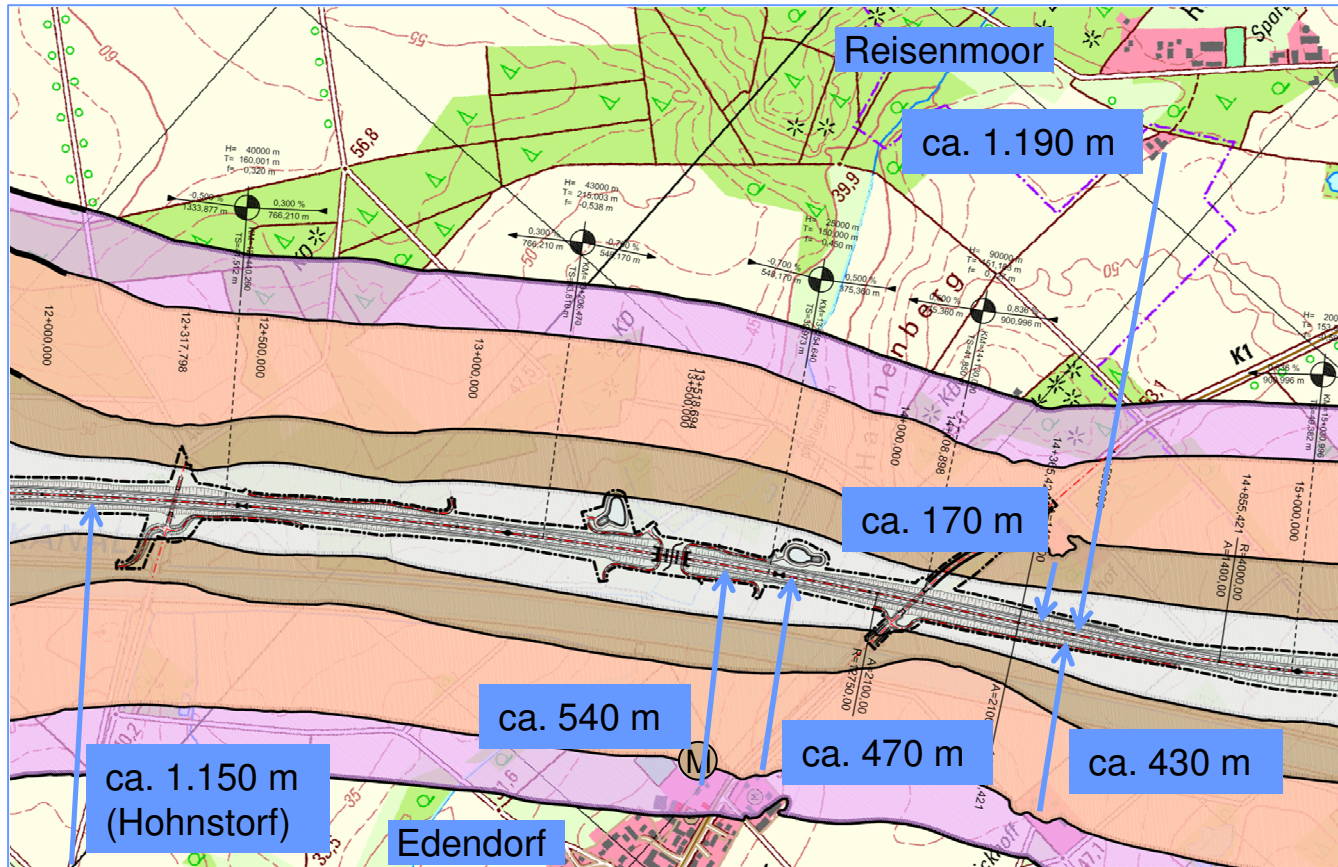
Gewerbegebiet
69 dB

Mischgebiet
64 dB

Wohngebiet
59 dB

Sondergebiet
57 dB





Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

Gewerbegebiet
59 dB

Mischgebiet
54 dB

Wohngebiet
49 dB

Sondergebiet
47 dB





Gliederung

1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Erläuterung der Vorzugstrasse
3. Erläuterung des Rastanlagenkonzeptes
4. Weiteres Vorgehen



TOP 3

Erläuterung des Rastanlagenkonzeptes

Herr B. Meyer (IBV Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen)



Veranlassung

- detaillierte Standortuntersuchung auf Basis des Konzeptes der Linienbestimmung im Rahmen der Entwurfsplanung
- abschnittsübergreifende Betrachtung der Rastanlagenstandorte
- Berücksichtigung der Trassenoptimierungen in den einzelnen Abschnitten
- Berücksichtigung der vorliegenden detaillierten Kartiererergebnisse in den einzelnen Abschnitten



Zielsetzung

- Erarbeitung eines abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzeptes im Zuge der A 39 Lüneburg – Wolfsburg als Ergebnis eines gesamtplanerischen Abwägungsprozesses



Methodik

- Ermittlung der geeigneten Standorte auf Basis des Rastanlagenkonzeptes aus der Raumordnung/ Linienbestimmung sowie der Vorgaben der Richtlinien anhand von Bewertungsbändern mit folgenden Kriterien:
 - Abstand zu benachbarten Rastanlagen
 - Abstand zu Anschlussstellen
 - Trassierung, Bauwerke
 - Umweltfachliche Gesichtspunkte
 - Vernetzungskonzept
 - Landwirtschaftliche Belange (Flächenverfügbarkeit)
 - Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen
 - Ver- und Entsorgung
 - Baugrund/Grundwasser, Altlasten



Methodik

- Kennzeichnung der linienhaften Bewertungsbänder nach dem Ampelfarbensystem:
 - grün: Standort möglich
 - gelb: Standorte bedingt möglich
 - rot: Standort kritisch (nicht möglich)
- durch Überlagerung der Kriterien konnten die geeigneten Standorte ermittelt werden
- anschließend wurden die geeigneten Standorte zu dem Gesamt-Rastanlagenkonzept zusammengefügt



Methodik - Bewertungskriterien

Kriterium Abstand zu benachbarten Rastanlagen

- Einhaltung der Anlagenabstände nach ERS (Empfehlungen für Rastanlagen von Straßen)
 - ca. 15 – 20 km (Ausnahme: 25 km) bei unbewirtschafteten Anlagen,
 - ca. 50 – 60 km (Ausnahme: 80 km) bei bewirtschafteten Anlagen

Kriterium Abstand zu Anschlussstellen

- Einhaltung der Mindestabstände zu benachbarten Anschlussstellen



Methodik - Bewertungskriterien

Kriterium Trassierung, Bauwerke

- Bereiche mit engen Kreisbogenradien werden möglichst vermieden
- Bereiche mit Bauwerken werden möglichst vermieden

Kriterium Umweltfachliche Gesichtspunkte

- Beeinträchtigung von Schutzgütern
- Auslösen von Verbotstatbeständen
- Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten



Methodik - Bewertungskriterien

Kriterium Vernetzung

- Berücksichtigung der Anforderungen des übergreifenden faunistischen Vernetzungskonzeptes
- Berücksichtigung von Trassenquerungsmöglichkeiten

Kriterium Landwirtschaftliche Belange

- Beeinträchtigung der Bewirtschaftungsverhältnisse



Methodik - Bewertungskriterien

Kriterium Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen

- Einhaltung eines erforderlichen Mindestabstands zu bebauten Gebieten (> 600 m)
- Berücksichtigung von geplanten Flächennutzungen
- Berücksichtigung von größeren Fremdleitungen

Kriterium Ver- und Entsorgung

- Möglichkeiten der Ver- und Entsorgung der Rastanlagen



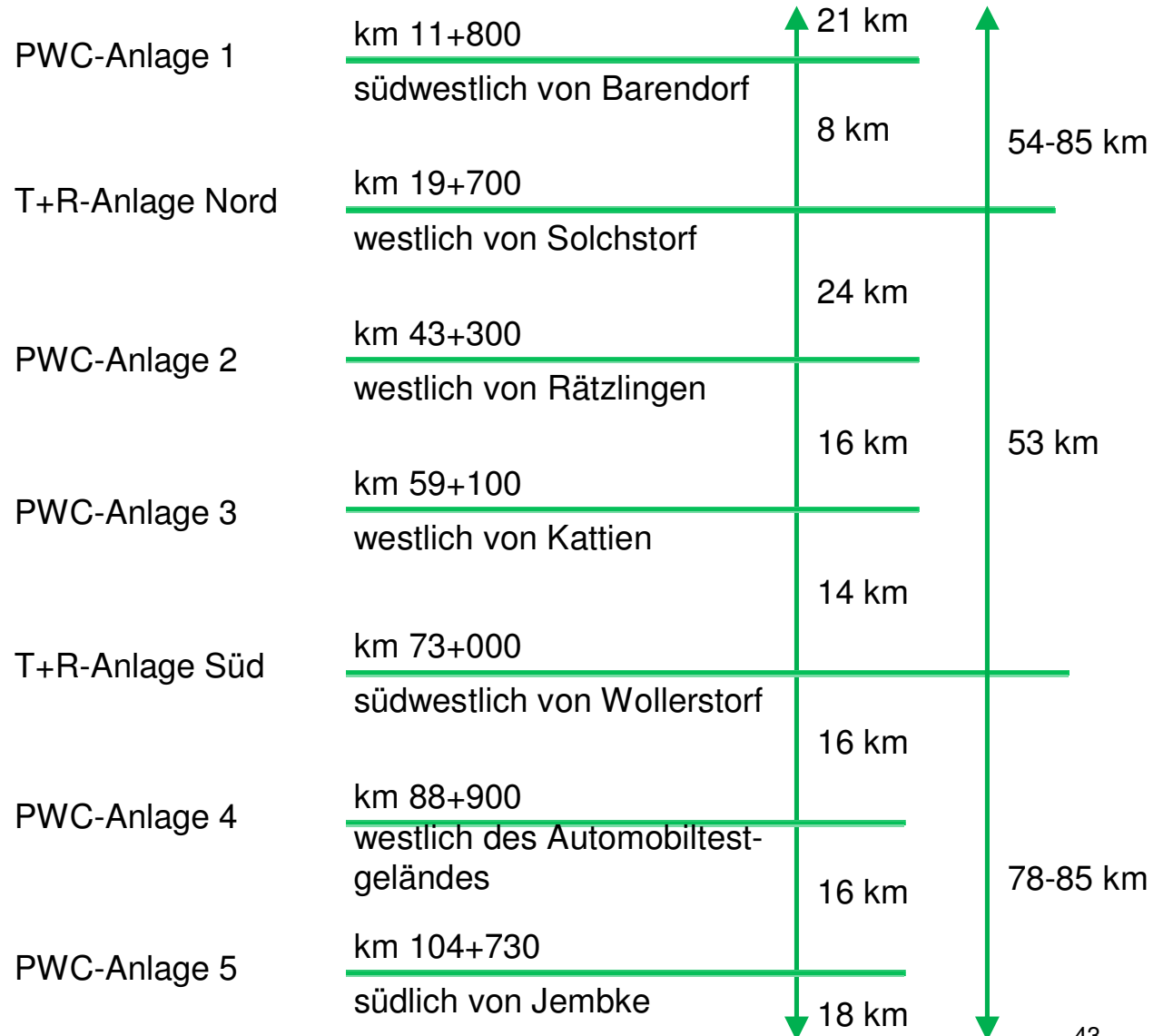
Methodik - Bewertungskriterien

Kriterium Baugrund/Grundwasser, Altlasten

- Berücksichtigung ungünstiger Baugrundsituationen
- Berücksichtigung ungünstiger Grundwasserstände
- Berücksichtigung von Altlastenverdachtsflächen



**schematische
Gesamtübersicht
(Stand 14.12.2010)**





Größe der Anlagen

PWC-Anlagen:

Stellplatzanzahl: maximal 50 Lkw- und 20 Pkw-Stellplätze
je Richtungsfahrbahn

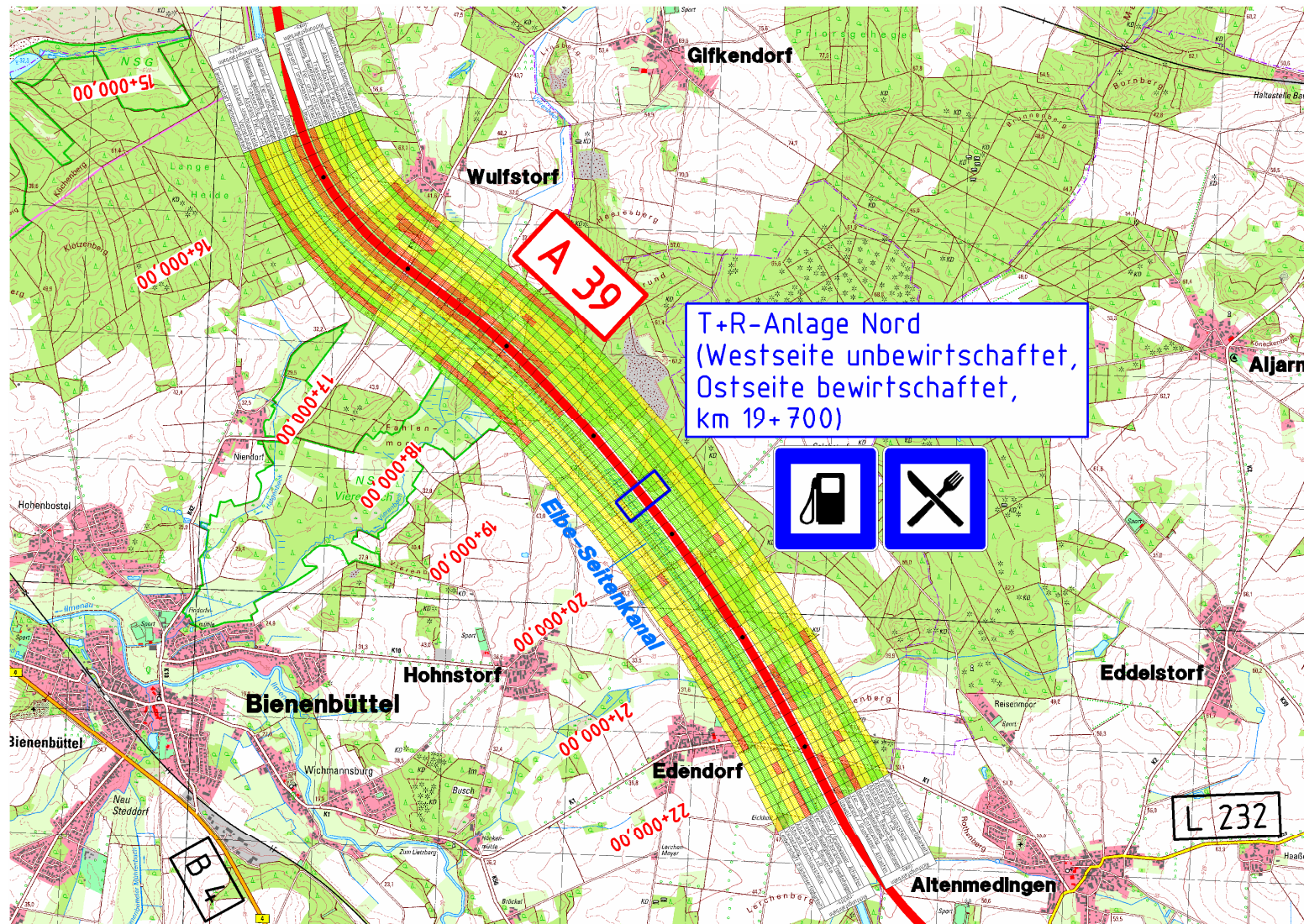
Flächengröße: ca. 3 bis 5 ha je Richtungsfahrbahn

Tank- und Rastanlagen:

Stellplatzanzahl: 250 Lkw-, 85 Pkw- und
9 Bus/Caravan-Stellplätze, davon:

- 200 Lkw-, 70 Pkw- und 9 Bus/Caravan-
Stellplätze auf der bewirtschafteten Anlage,
- 50 Lkw- und 15 Pkw-Stellplätze auf der
unbewirtschafteten Anlage

Flächengröße: ca. 24 ha (insgesamt für bewirtschaftete
und unbewirtschaftete Anlage)





Vorteile des Standortes Solchstorf für eine bewirtschaftete Tank- und Rastanlage

- günstige Einpassung der Anlage in Zwischenraum zwischen ESK und A 39 bzw. Waldgebiet und A 39 möglich
- Nutzung von landwirtschaftlichen Rest- und Splitterflächen
- Einhaltung der Abstandsvorgaben nach ERS
- Wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten Anlagen gemeinsam mit dem Standort der TRA Süd bei Wollerstorf möglich
- ausreichend großer Abstand zu benachbarten Anschlussstellen
- keine Beeinträchtigung durch Fremdleitungen
- günstige umweltfachliche Bewertung des Standortes sowie günstige Bewertung aus Sicht des Vernetzungskonzeptes zur A 39
- bewirtschaftete Anlage liegt abseits von unmittelbar benachbarten Ortslagen



Weitere Prüfaufträge zum Rastanlagenkonzept:

Vorschlag Stadt Uelzen: Anordnung einer Tank- und Rastanlage im Raum Uelzen

(Beibehaltung von insgesamt zwei Tank- und Rastanlagen)

Eignung des Bereiches Riestedt/ Rätzlingen (zwischen B 191 und B 493) für die Anordnung einer T+R-Anlage Nord.

1. Wenn ja:

Wie sind die Auswirkungen eines Standortes im Bereich Riestedt/ Rätzlingen auf das Rastanlagen-Konzept der A 39?

Gibt es geeignete Bereich für die Anordnung einer T+R-Anlage Süd?

Welche Abstände ergeben sich zwischen den neuen und vorhandenen Rastanlagen?

2. Aufnahme der Variante „Uelzen“ in die Gesamtbewertung der Rastanlagenvarianten.

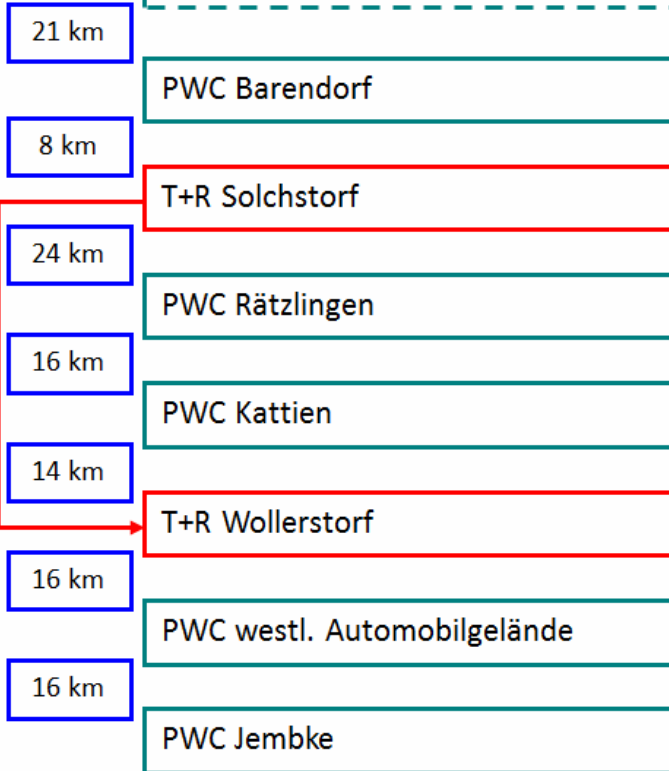


Variante 4

Vorzugsv.

A7: T+R Harburger Berge; 54 km
A1: T+R Stillhorn; 60 km
A1: T+R Ostetal; 85km

PWC Roddau/Busschewald



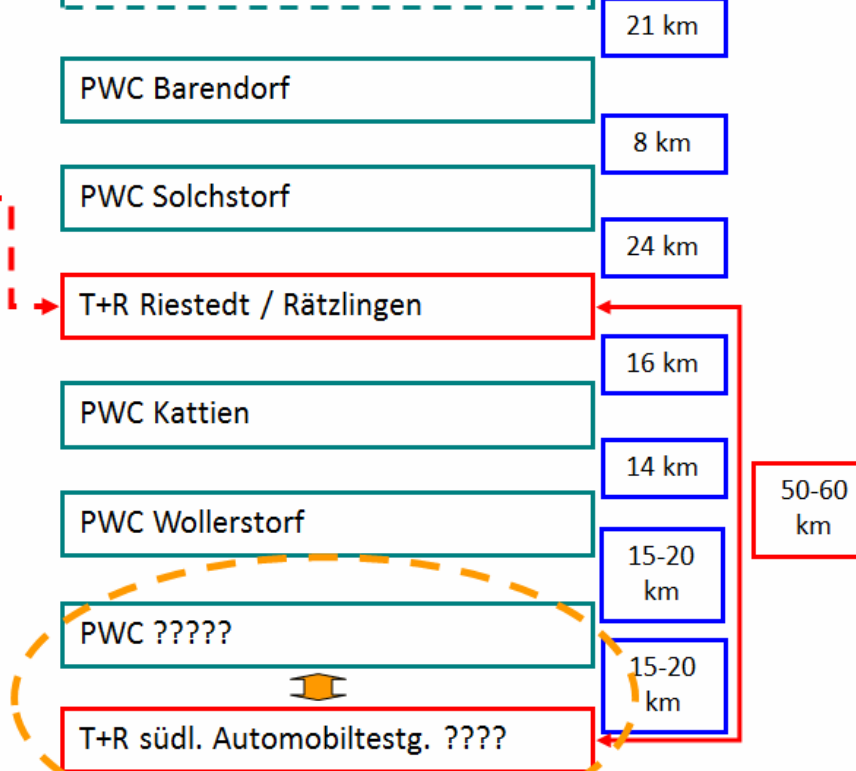
A39: T+R geplant; 85 km
A2: T+R Zweidorfer Holz; 78 km
A2: T+R HE Süd / Lappwald; 78km

Variante

„Uelzen“

A7: T+R Harburger Berge; 78 km
A1: T+R Stillhorn; 84 km
A1: T+R Ostetal; 109km

PWC Roddau/Busschewald



A39: T+R geplant; ? km
A2: T+R Zweidorfer Holz; ? km
A2: T+R HE Süd / Lappwald; ?km



Weitere Prüfaufträge zum Rastanlagenkonzept:

Anordnung einer Tank- und Rastanlage im Raum Uelzen

(Reduzierung auf nur eine Tank- und Rastanlage auf der Gesamtstrecke der A39)

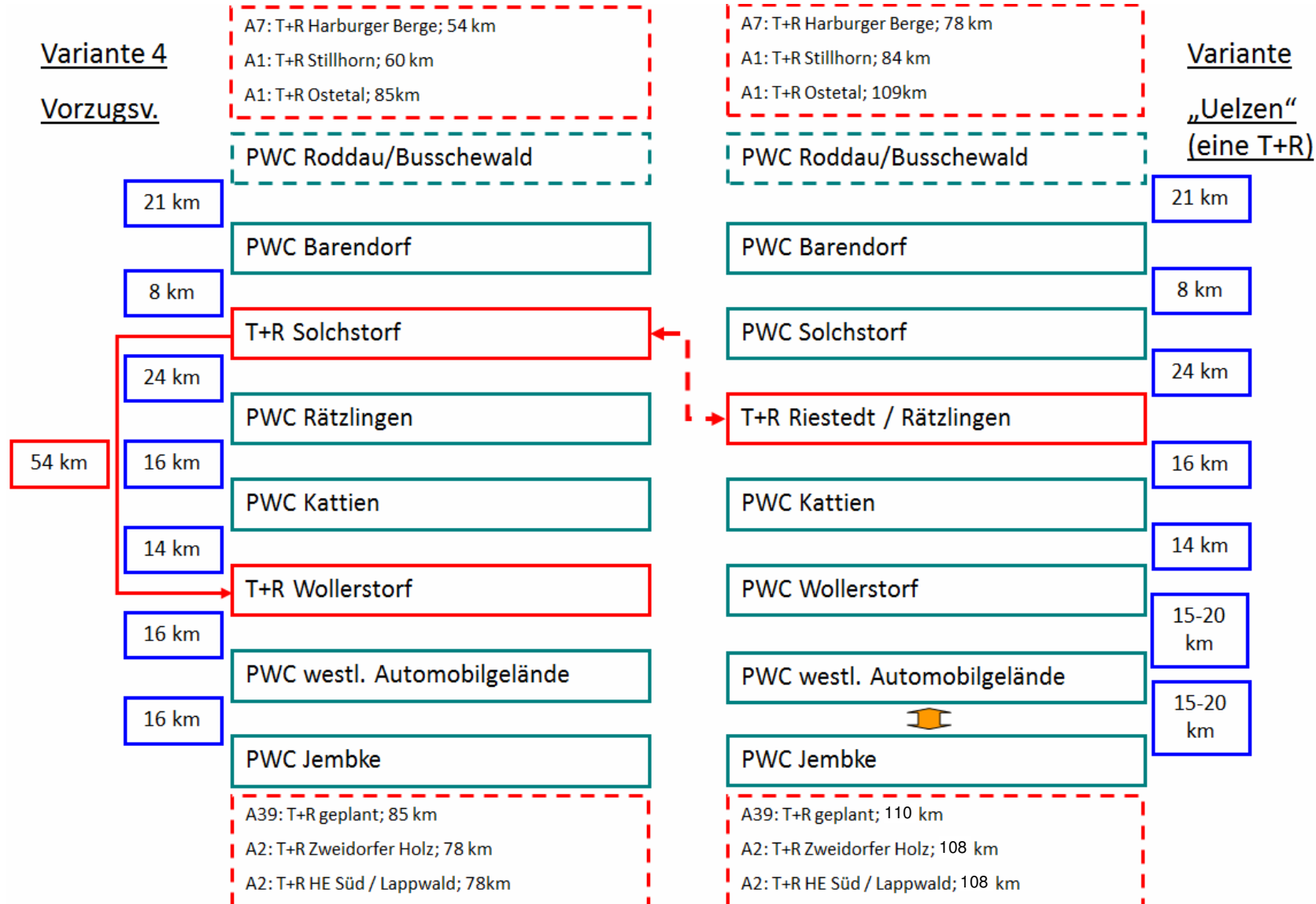
Eignung des Bereiches Riestedt/ Rätzlingen (zwischen B 191 und B 493) für die Anordnung einer T+R-Anlage Nord.

1. Wenn ja:

Wie sind die Auswirkungen eines Standortes im Bereich Riestedt/ Rätzlingen auf das Rastanlagen-Konzept der A 39?

Welche Abstände ergeben sich zwischen der neuen und vorhandenen Rastanlagen?

2. Aufnahme der modifizierten Variante „Uelzen“ in die Gesamtbewertung der Rastanlagenvarianten.





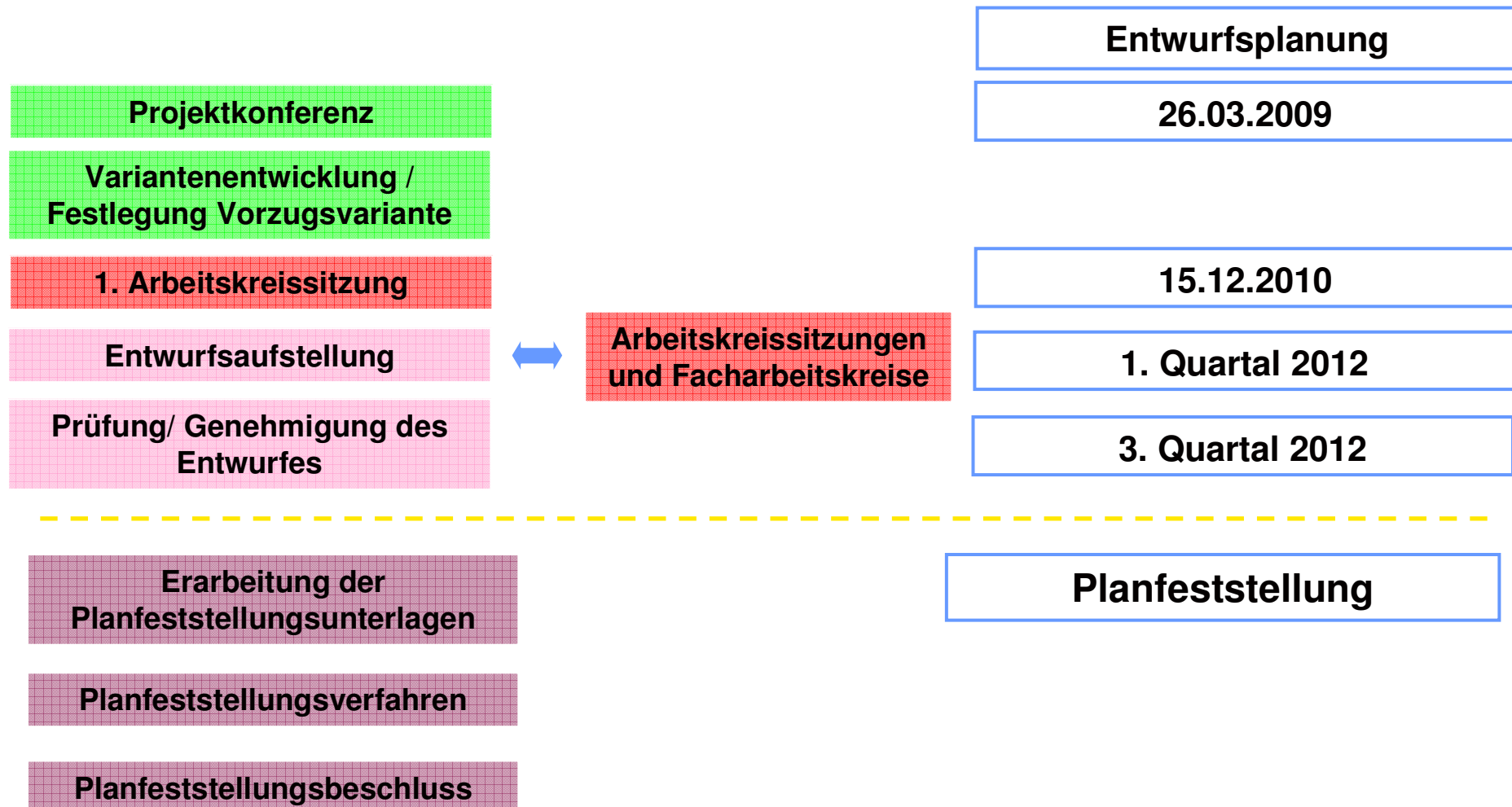
Gliederung

1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Erläuterung der Vorzugstrasse
3. Erläuterung des Rastanlagenkonzeptes
4. Weiteres Vorgehen



TOP 4

Weiteres Vorgehen





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

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

Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) –
Bad Bevensen (L 253)



Informationsveranstaltung am 11.10.2011

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit**