

Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg

mit niedersächsischem Teil der B 190n

Abschnitt 3 Bad Bevensen (L 253) – Uelzen (B 71)

2. Arbeitskreissitzung



Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation
- TOP 2 Anlass, Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung
- TOP 3 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse
- TOP 4 Vorstellung Variantenvergleich Gradientenuntersuchung im Bereich Röbbelbach
- TOP 5 Vorstellung Variantenvergleich Umverlegung L 254
- TOP 6 Weiteres Vorgehen



Ablauf der Arbeitskreissitzung

- bei Beiträgen bitte Ihren Namen und Dienststelle für das Protokoll angeben
- Ende der Arbeitskreissitzung ca. 13:00 Uhr
- Pause nach Bedarf



TOP 1

Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation



NLStBV-RGB Lüneburg

Herr Möller, Geschäftsbereichsleitung

Frau Padberg, Projektleitung A 39

Herr Brodehl, Projektkoordination A 39 und Teilprojektleitung

Herr Meyer, Abschnittsleitung

Herr Schlattmann, Umweltfachliche Untersuchungen



Beauftragte Ingenieurbüros

- **Herr Krabbe**, MIV, und **Herr Meyer**, IBV, Objektplanung Verkehrsanlagen
- **Herr Runge**, Planungsgruppe Umwelt, und **Herr Brokmann**, Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten, Umweltfachliche Untersuchungen
- **Herr V. Meyer**, Ing.-Büro für Immissionsschutz, Schalltechnische Untersuchungen
- **Herr Nagel**, Ing.-Büro Lohmeyer, Luftschadstofftechnische Untersuchungen
- **Herr Fischer**, Biodata, Faunistische Untersuchungen
- **Herr Kluge**, Baader Konzept und **Herr Dr. Herrmann**, Öko-Log, Vernetzungskonzept





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)**

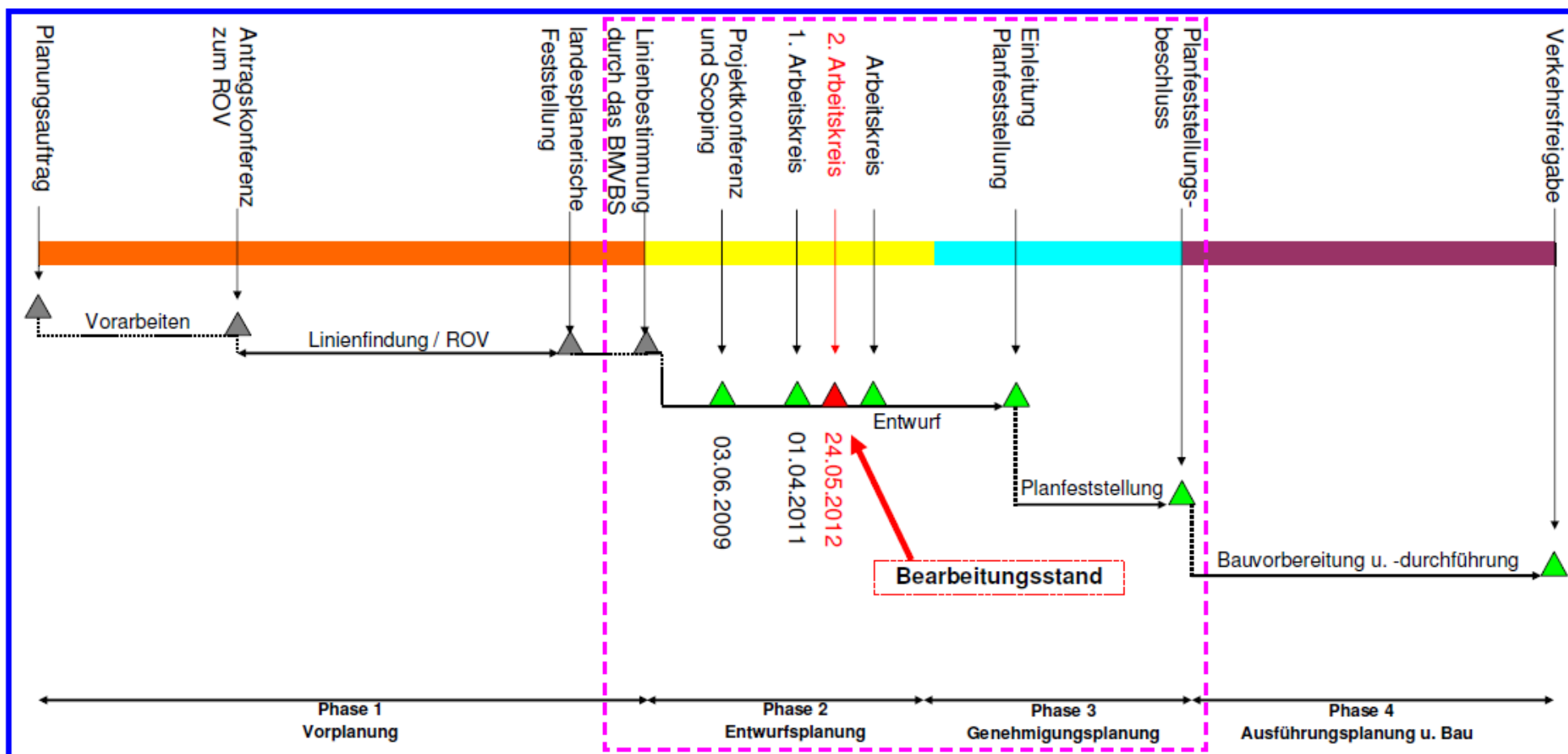
Abschn. 6: Wittingen – Ehra (B244 – L 289)

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

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



Grundsätzlicher Planungsablauf



TOP 2

Anlass, Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung



Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung:

- Information der Gemeinden, Fachbehörden und sonstige Träger öffentlicher Belange über die Planung und frühzeitige Einbindung in die Planung
- Überprüfen der für das Projekt erforderlichen entscheidungserheblichen Inhalte
- Klären der mit dem Entwurf und der technischen Lösung zusammenhängenden Fragen
- Information über die weiteren Planungsschritte
- Die erlangten Informationen und Daten werden ausgewertet und die daraus erzielten Erkenntnisse fließen in die weitere Planung ein



Maßgebende Punkte der Vorplanung

- Variantenuntersuchung A 39 im Bereich Röbbelbach (West- und Ostvarianten) als Maßgabe aus der Linienbestimmung
- Variantenuntersuchung Windenergieanlagen Hanstedt II
- Anschlussstellenkonzept Bad Bevensen
- Variantenvergleich Gradientenuntersuchung im Bereich Röbbelbach
- Variantenvergleich Umverlegung L 254





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

TOP 3

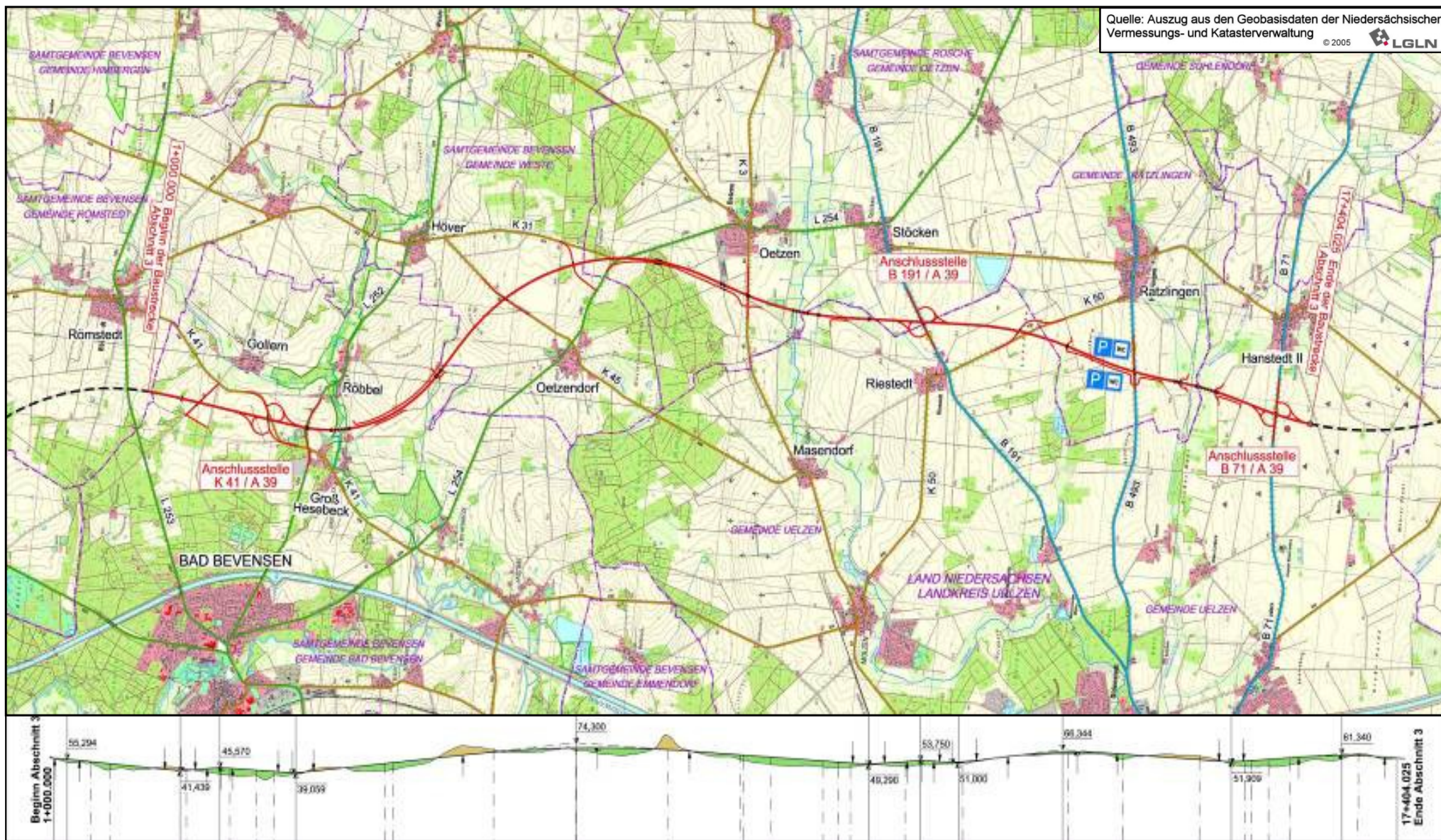
Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

Objektplanung Verkehr

Herr Krabbe (MIV / IBV)



Darstellung Linie in Lage und Höhe Stand 01.04.2011



Variantenvergleiche und Optimierungen

Für die Wahl der anlässlich der 1. Arbeitskreissitzung vom 01.04.2011 vorgestellten Vorzugstrasse waren die nachfolgend aufgeführten Variantenuntersuchungen und Konzepte maßgebend:

- Variantenuntersuchung A 39 im Bereich Röbbelbach (West- und Ostvarianten)
- Variantenvergleich Windenergieanlagen Hanstedt II
- Anschlussstellenkonzept Bad Bevensen



Variantenvergleiche und Optimierungen

Im Zuge der weiteren Planung nach der 1. Arbeitskreissitzung werden nun zwei weitere Variantenvergleiche vorgestellt:

- Variantenvergleich Gradientenuntersuchung im Bereich Röbbelbach (Bau-km 2+300 – 4+300)
- Variantenvergleich Umverlegung L 254



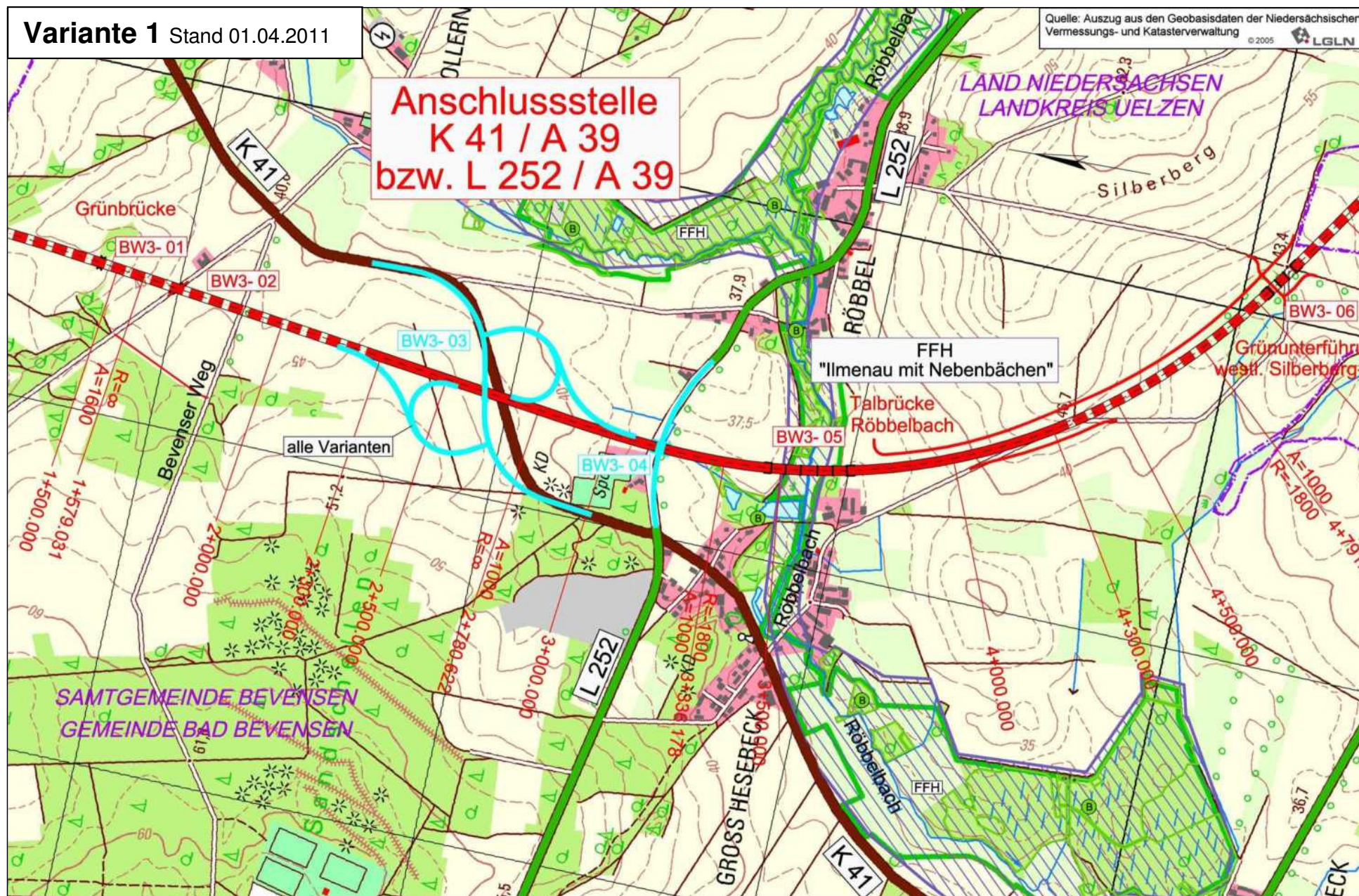
TOP 4

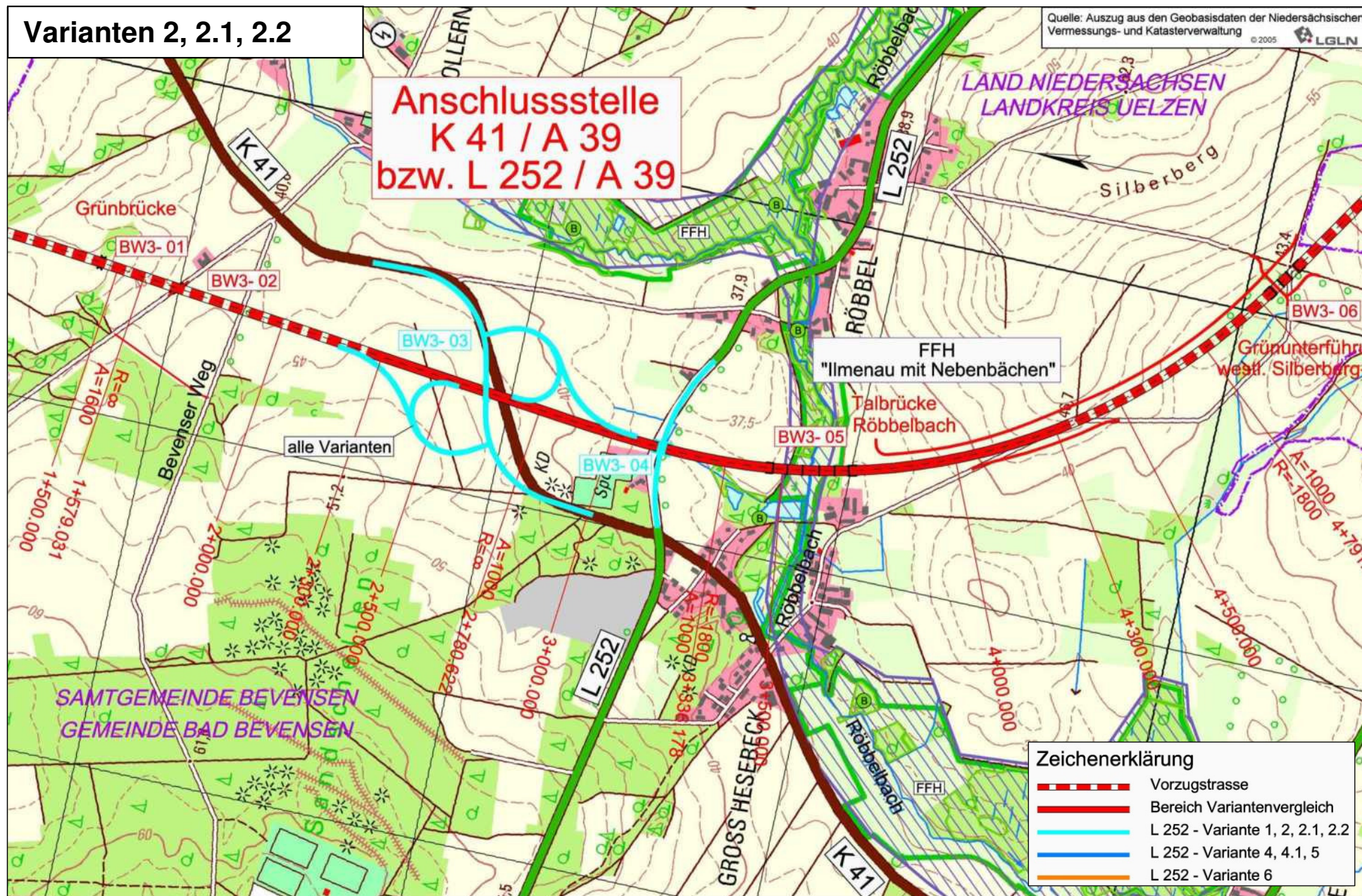
Vorstellung Variantenvergleich Gradientenuntersuchung im Bereich Röbbelbach (Bau-km 2+300 – 4+300)

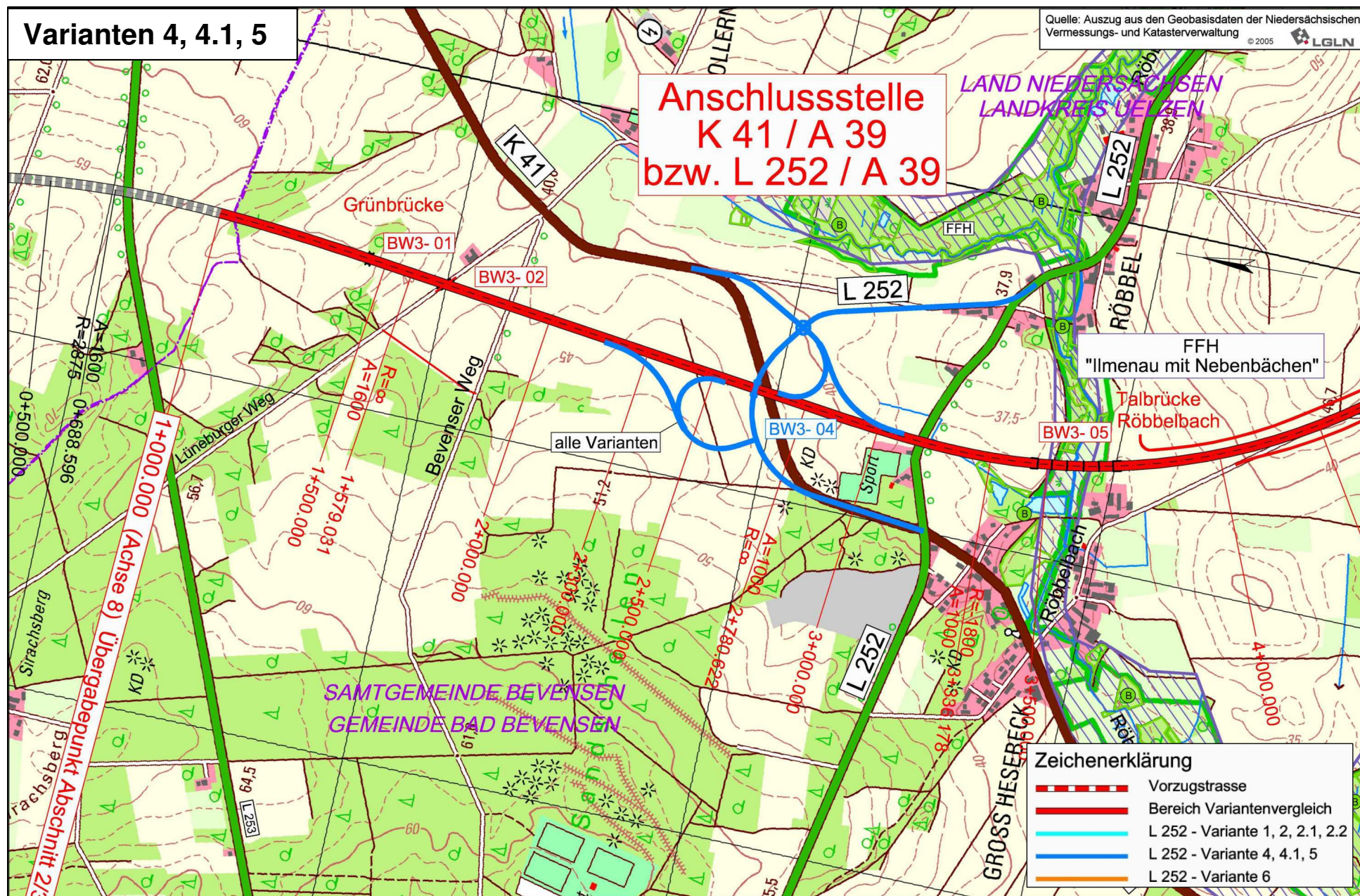
Objektplanung Verkehr

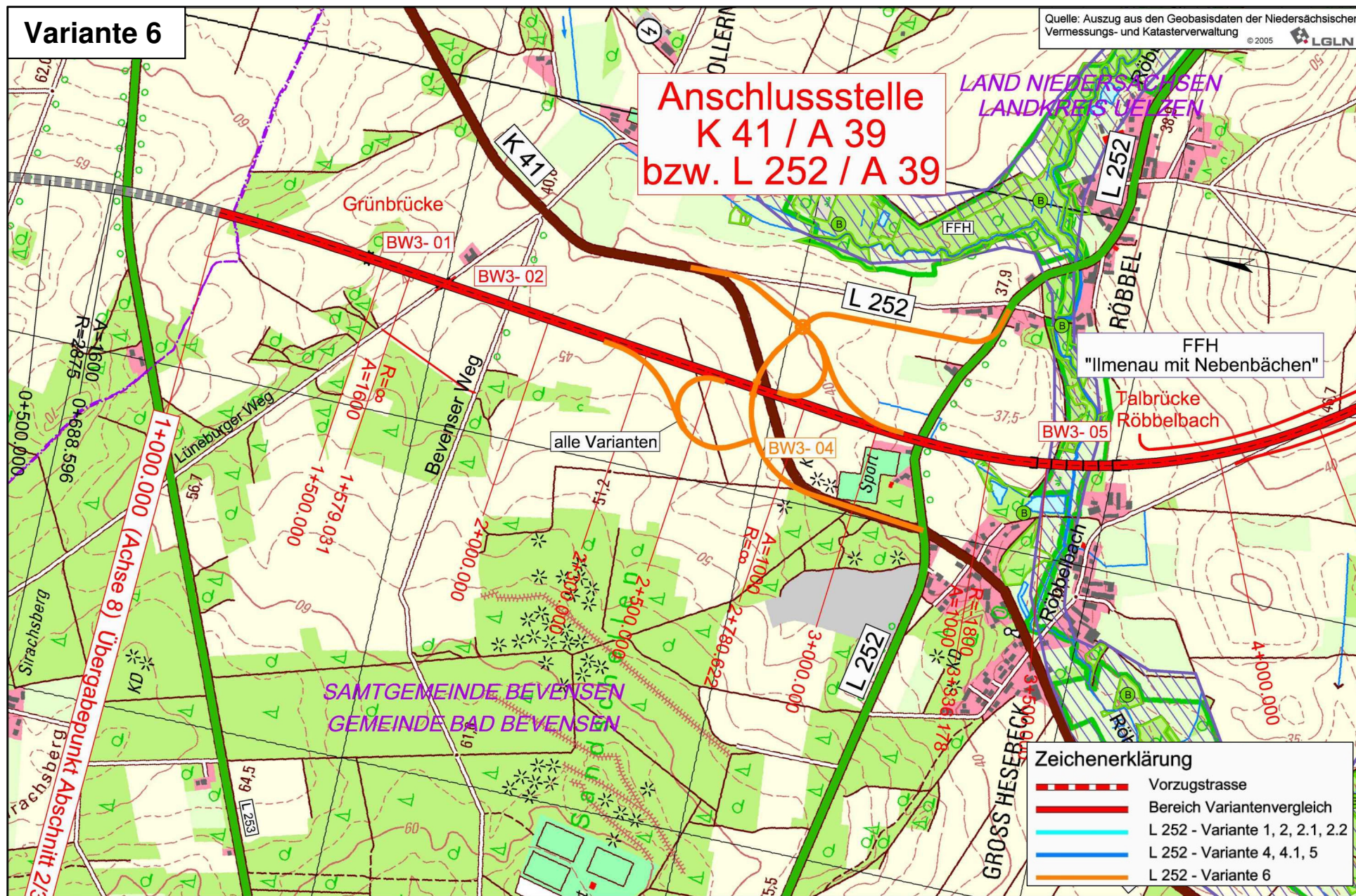
Herr Krabbe (MIV / IBV)











Zwangspunkte

Bei der Gestaltung von Grund- und Aufriss waren nachfolgend aufgeführte Zwangspunkte zu berücksichtigen:

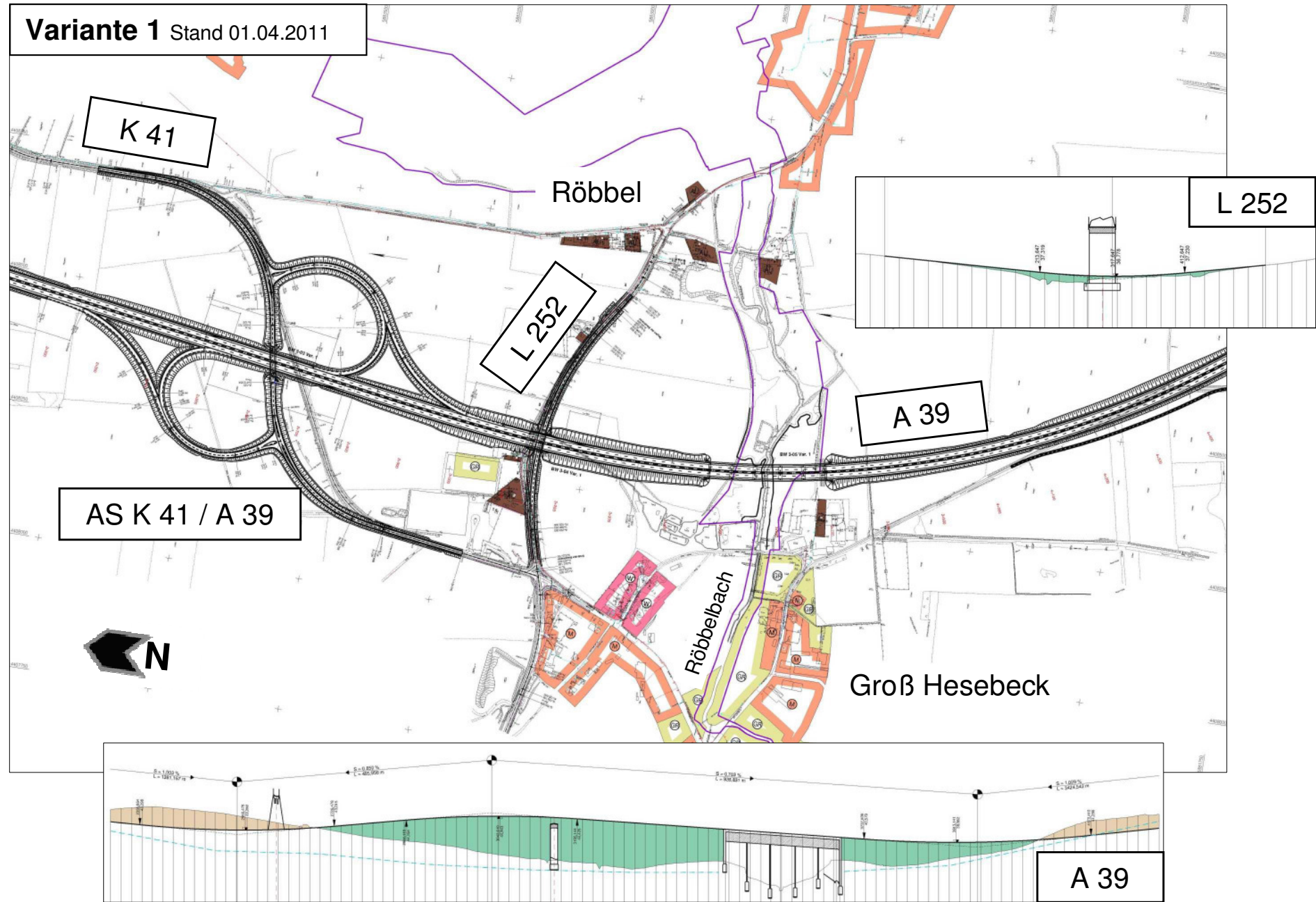
- geplante Trasse der A 39 mit unterschiedlicher Gradientenlage
- vorhandene Linienführung der K 41
- vorhandene Linienführung der L 252
- geplante Anschlussstelle
- Ortslagen Groß Hesebeck und Außenbereich Ortslage Röbbel
- Querung des Röbbelbaches im FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ (für alle Varianten ist eine lichte Höhe von $> 8\text{m}$ über dem Röbbelbach maßgebend)

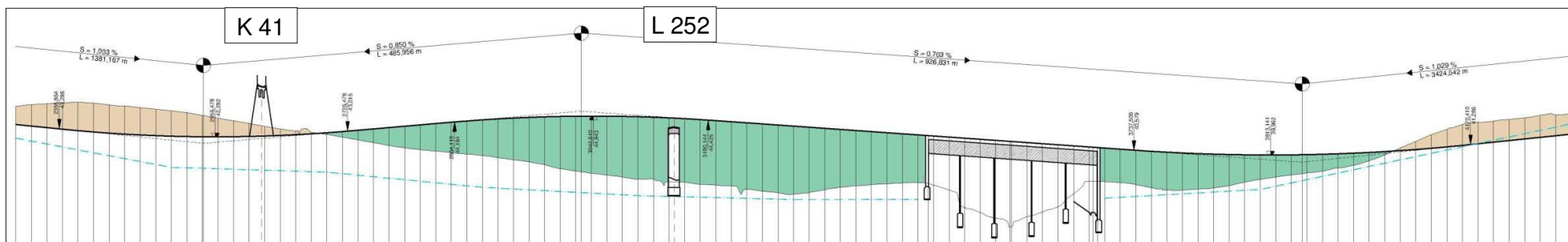


Variantenübersicht

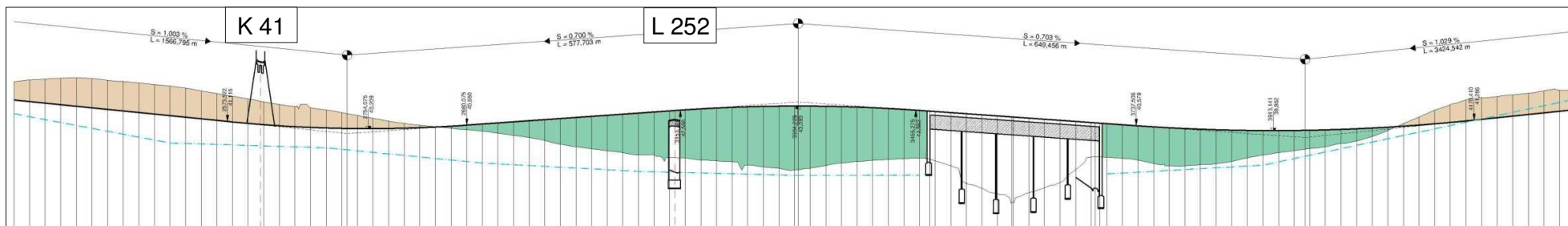
Variantenbezeichnung	Lage der Gradiente der A 39 (im Bereich der Kreuzung mit der L 252 und im Bereich Röbbelbach-BW3-05)		Lage der Gradiente der L 252	Lage der Achse der L 252
V 1	Hochlage	p=0,7% im Bereich BW3-05	Im Bestand	im Bestand
V 2	Tieflage	Hochpunkt südlich BW3-05	Dammlage	im Bestand
V 2.1	Tieflage	Hochpunkt im Bereich BW3-05	Dammlage	im Bestand
V 2.2	Mittellage	Hochpunkt nördlich BW3-05	leichter Einschnitt	im Bestand
V 2.3	Mittellage	Hochpunkt im Bereich BW3-05	leichter Einschnitt	im Bestand
V 3	Tieflage, Unterführung der L 252;	Hochpunkt südlich BW3-05	Einschnitt	im Bestand
V 3.1	Tieflage, Unterführung der L 252;	Hochpunkt im Bereich BW3-05	Einschnitt	im Bestand
V 4	Hochlage	p=0,7% im Bereich BW3-05	Umverlegung	Umverlegung
V 4.1	Mittellage	Hochpunkt südlich BW3-05	Umverlegung	Umverlegung
V 5	Tieflage	Hochpunkt im Bereich BW3-05	Umverlegung	Umverlegung
V 6	Tieflage	Hochpunkt im Bereich BW3-05	Umverlegung	Umverlegung



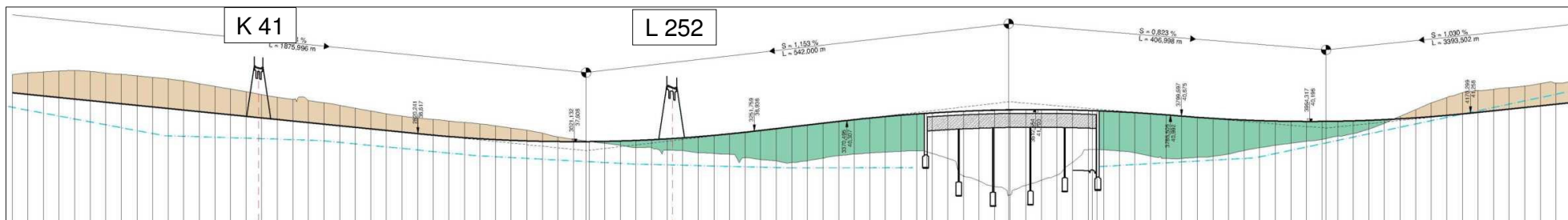




A 39 Hochlage

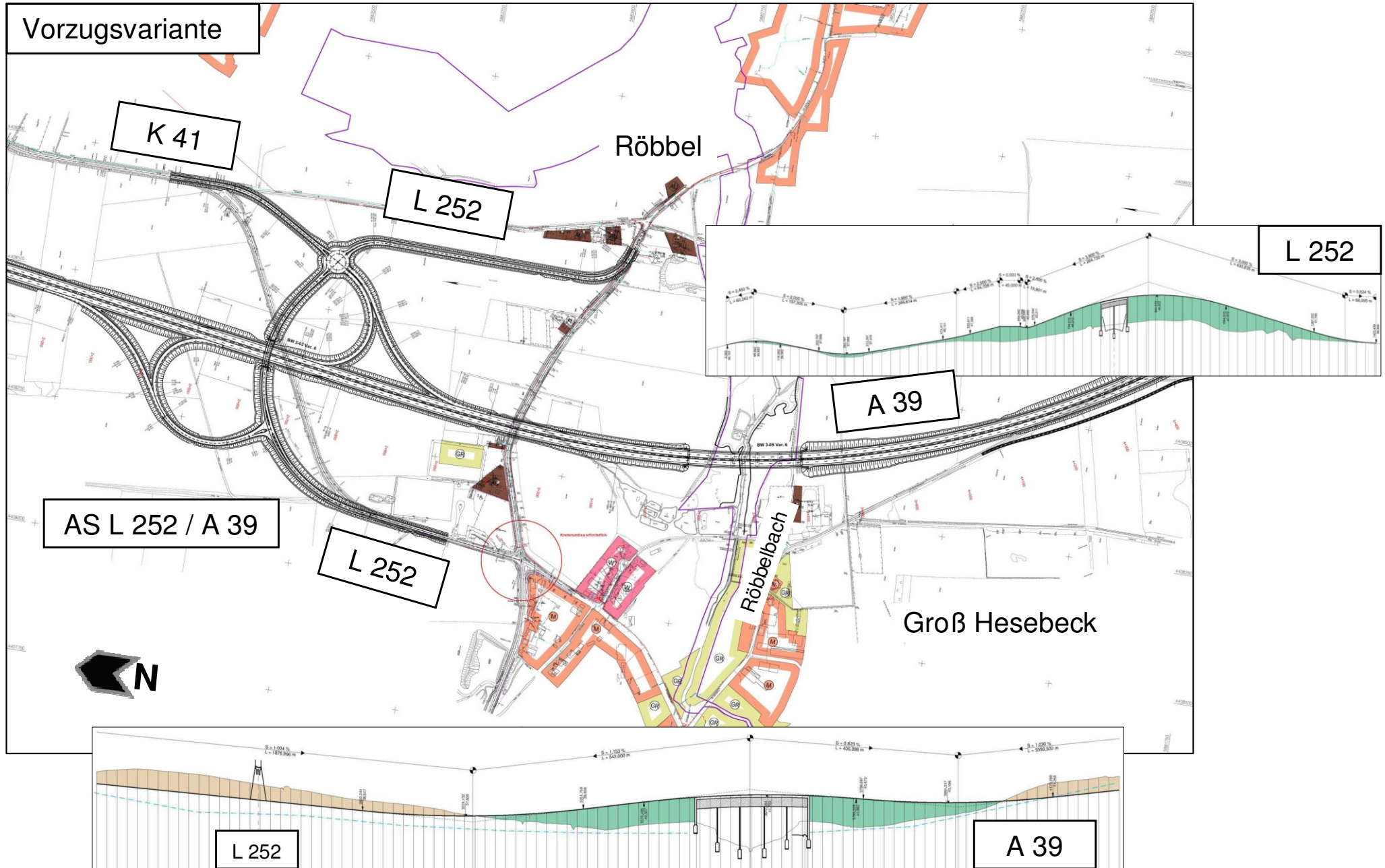


A 39 Mittellage



A 39 Tieflage





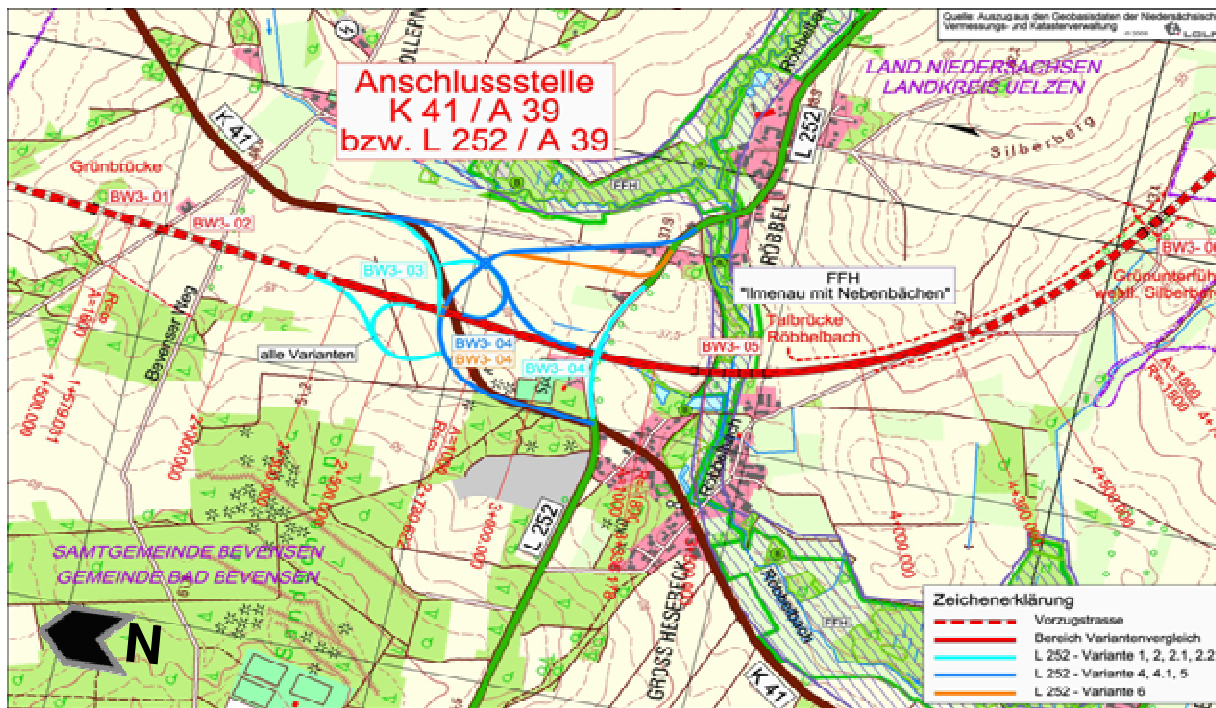
Vorstellung Variantenvergleich Gradientenuntersuchung im Bereich Röbbelbach (Bau-km 2+300 – 4+300)

Umweltfachliche Untersuchungen

Herr Runge (PU / K&B)



Variante	1	2	2.1	2.2	4	4.1	5	6
Pflanzen / Biotope	6	3	3	6	3	6	1	1
Tiere	1	1	1	1	2	2	2	2
Boden	1	4	4	1	7	8	4	1
Landschaftsbild	4	6	6	2	6	4	2	1
Gesamtbewertung Umwelt (Rangfolge)	4	5	5	3	7	8	2	1



Vorzugsvariante aus Umweltsicht – Variante 6

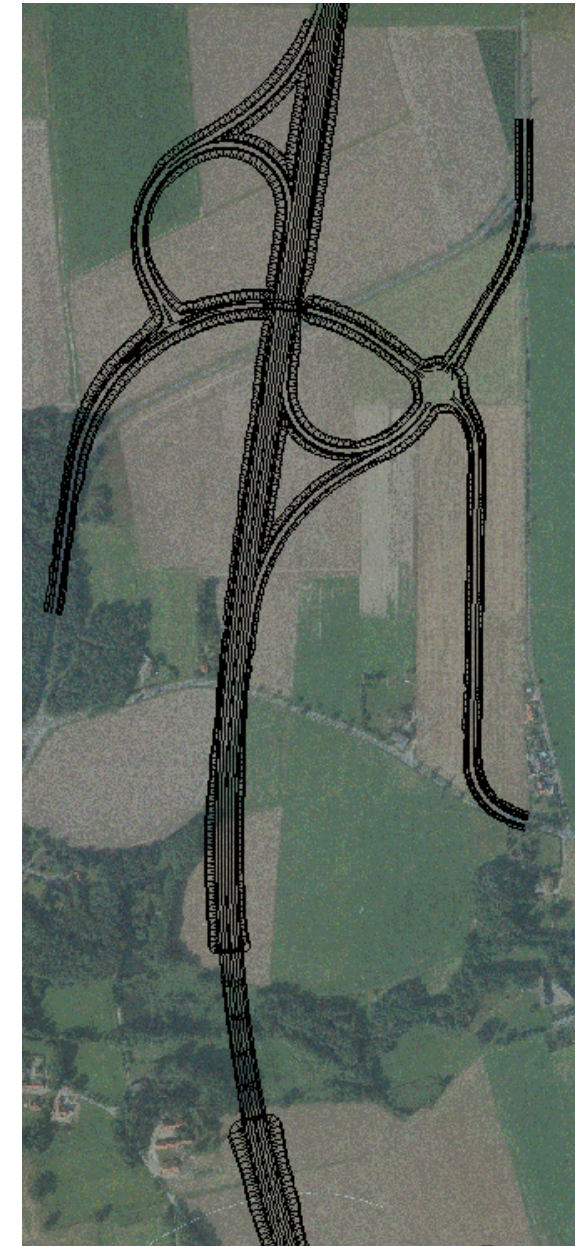
Entscheidungsrelevante Umweltvorteile:

Nördlich des Röbbelbaches relativ starke Absenkung der Gradiente möglich und damit:

- Geringere Landschaftsbildbeeinträchtigung
- Geringerer Flächenverbrauch u. geringere Inanspruchnahme hochwertiger Biotopkomplexe
- Rückbau der L 252

Nachteile:

Stärkere Annäherung eines Zubringers an den Gollernbach und den Siedlungsbereich Brückfeld

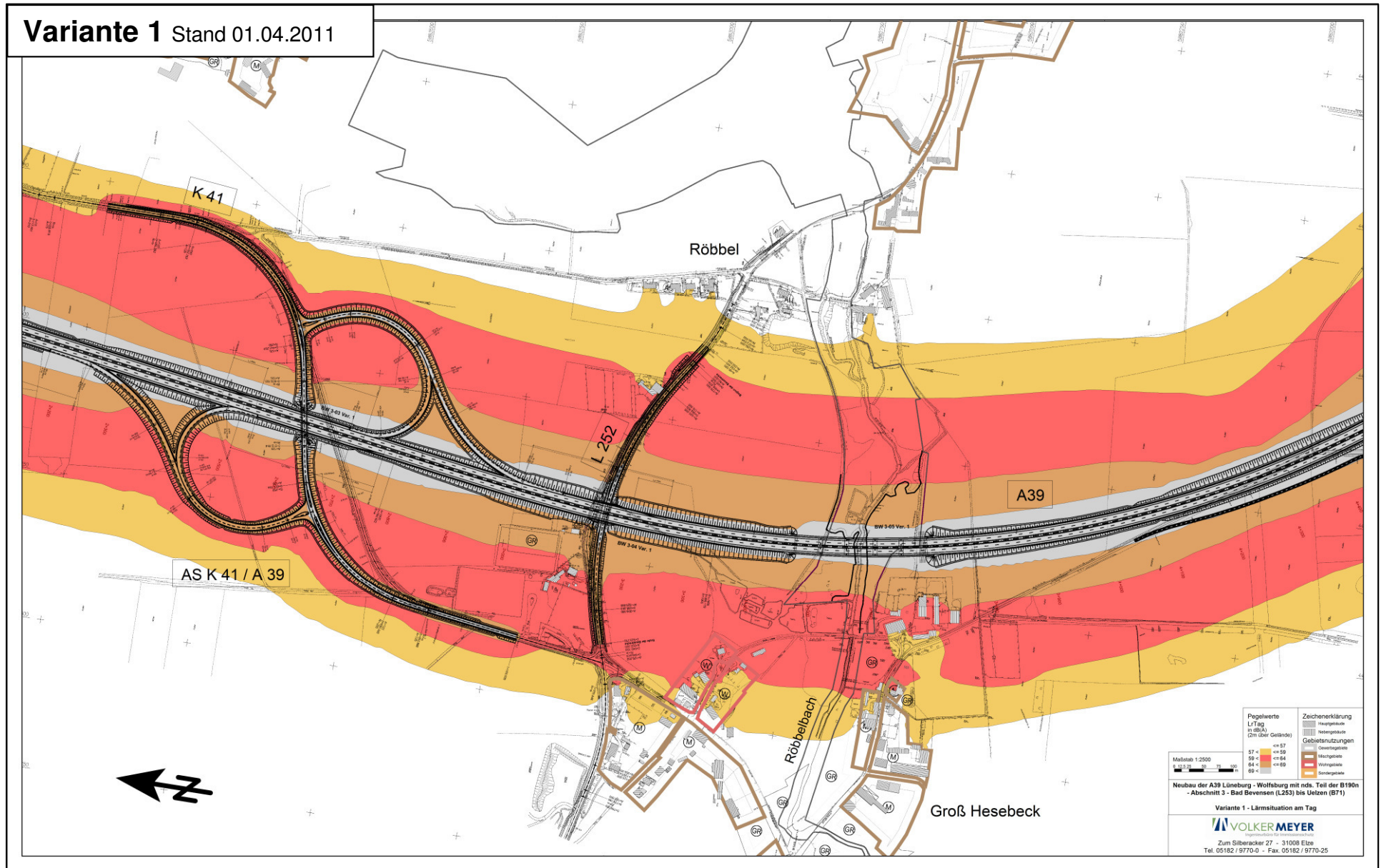


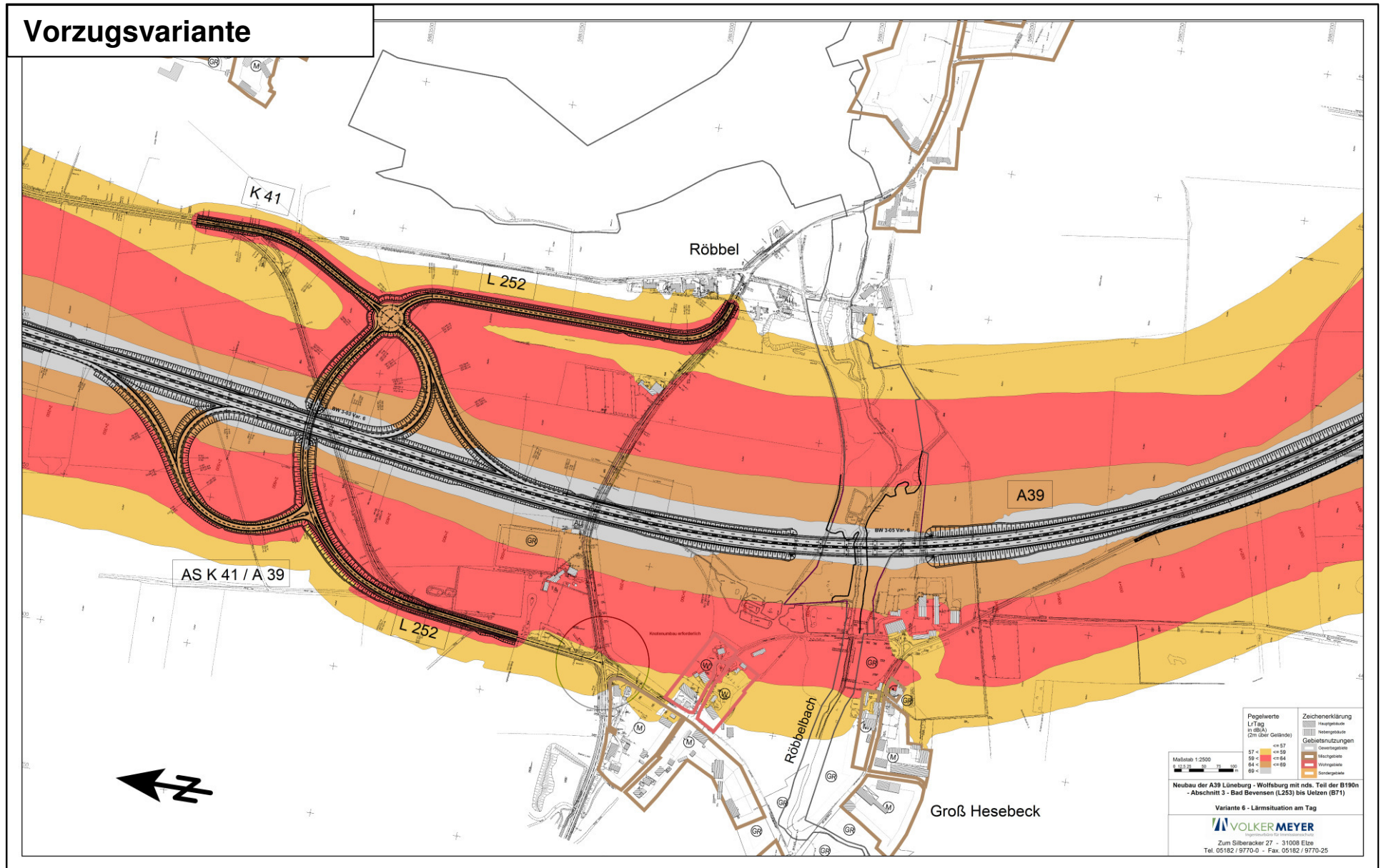
Vorstellung Variantenvergleich Gradientenuntersuchung im Bereich Röbbelbach (Bau-km 2+300 – 4+300)

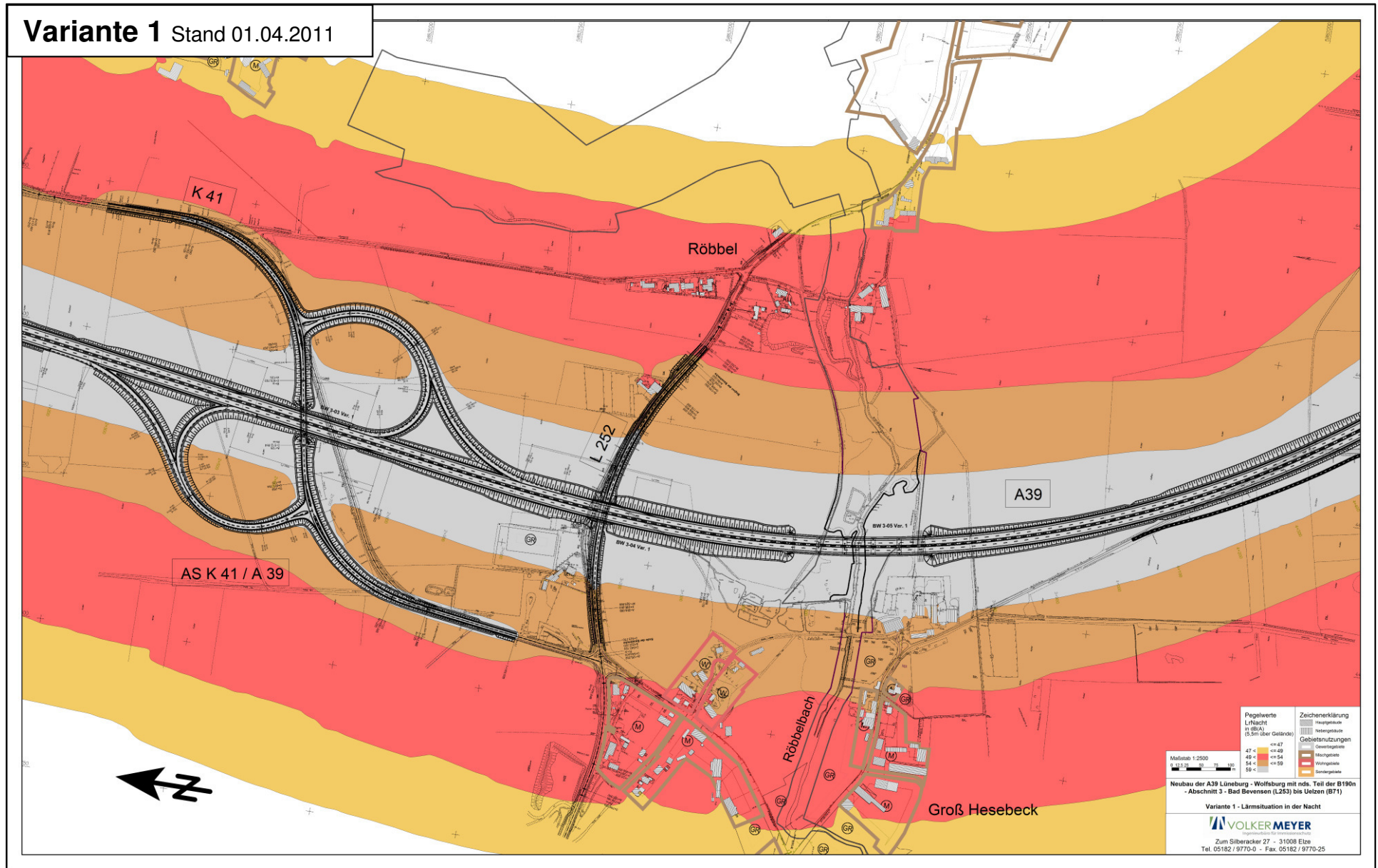
Schalltechnische Untersuchungen

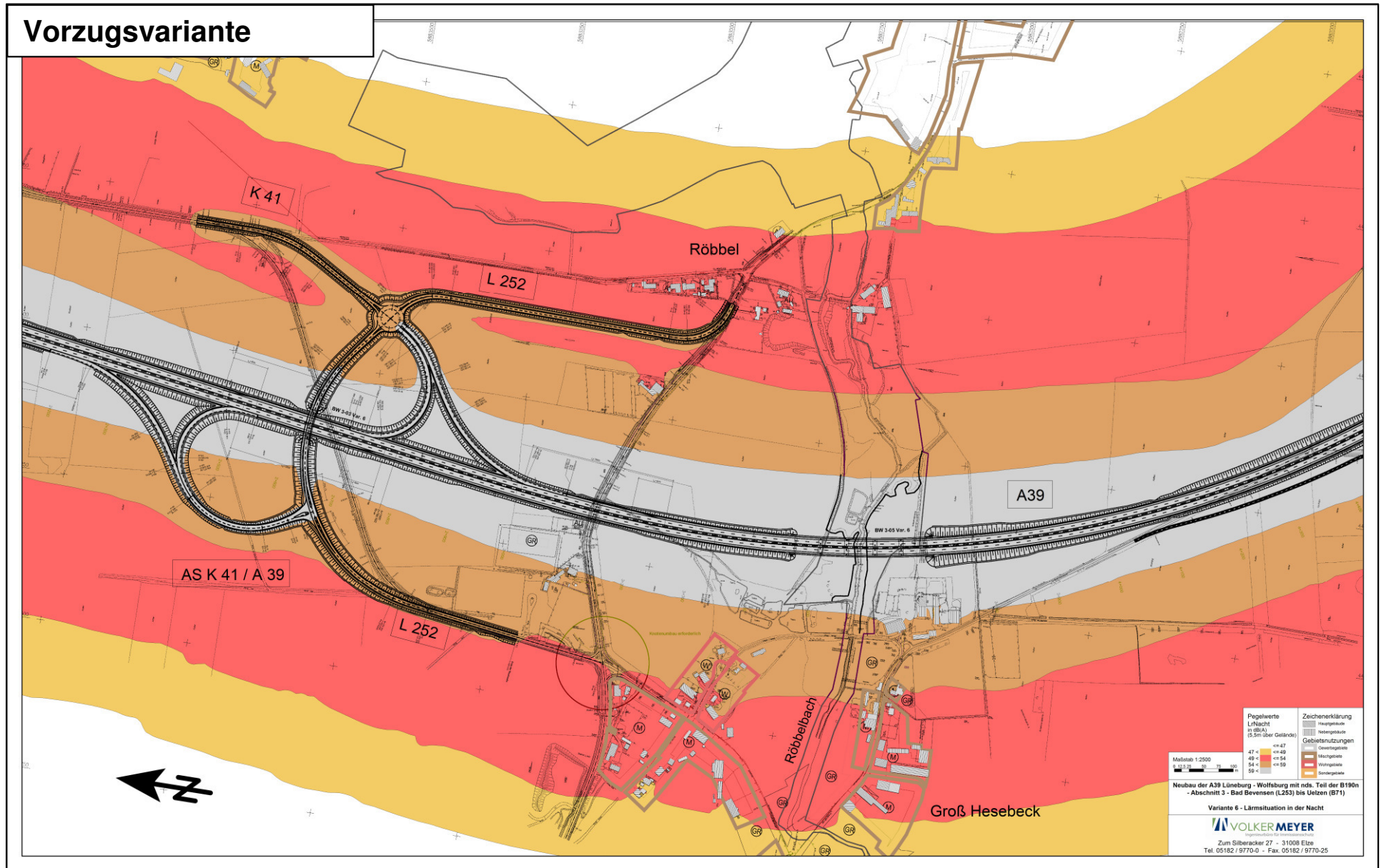
Herr V. Meyer (Ing. Büro f. Imm.)











Variantenvergleich Gradientenuntersuchung im Bereich Röbbelbach (Bau-km 2+300 - 4+300)	Variante							
	1	2	2.1	2.2	4	4.1	5	6
3.2.2 Immission - Orientierungswerte nach DIN 18005 Anzahl Schutzfälle ohne Lärmschutz, Baustreckenbereich A39 + L252								
maßgebender Orientierungswert Tag	54	49	50	49	49	49	48	48
maßgebender Orientierungswert Nacht	114	107	107	109	112	107	97	98
Summe	168	156	157	158	161	156	145	146
Punkte (1=grün, 2=gelb, 3=rot)	3	3	3	3	3	3	3	3
<i>Bewertung 3.2.2 Immissionen</i>	1	1	1	1	1	1	1	1
3.2.3 Immission - Grenzwerte nach 16. BImSchV (Anzahl der Schutzfälle ohne Lärmschutz)								
von der A39								
maßgebender Taggrenzwert	15	16	16	17	15	17	16	16
maßgebender Nachtgrenzwert	47	43	42	45	47	45	45	45
Summe	62	59	58	62	62	62	61	61
von der L252 (Baustreckenbereich)								
maßgebender Taggrenzwert	./.	./.	./.	./.	./.	./.	./.	./.
maßgebender Nachtgrenzwert	./.	./.	./.	./.	./.	./.	./.	./.
Punkte (1=grün, 2=gelb, 3=rot)	3	3	3	3	3	3	3	3
<i>Bewertung 3.2.3 Immissionen</i>	1	1	1	1	1	1	1	1

Bewertung erfolgt mit Orientierungswerten nach DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 und mit den Grenzwerten der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung

- Orientierungswerte der DIN 18005 sind nur für Vergleich der Varianten maßgebend
- Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung lösen Lärmschutzmaßnahmen aus

Schutzfall: Ein Schutzfall entspricht der Überschreitung des maßgebenden Grenz- oder Orientierungswertes in einer Etage einer Gebäudeseite



Schalltechnische Bewertung

**3.2.2 Immission -
Orientierungswerte nach DIN
18005 - Anzahl Schutzfälle ohne
Lärmschutz, Baustreckenbereich
A39 + L252**



**Geringe Differenzen von < 1 dB(A)
bei den unterschiedlichen
Varianten. Daher kein relevanter
Unterschied in der
Lärmbelastung.**

**3.2.3 Immission - Grenzwerte nach
16. BImSchV (Anzahl der
Schutzfälle ohne Lärmschutz)**



**Sehr geringe Unterschiede in der
Anzahl der Schutzfälle.**



Variantenvergleich Gradientenuntersuchung im Bereich Röbbelbach (Bau-km 2+300 - 4+300)	Variante							
	1	2	2.1	2.2	4	4.1	5	6
1. Bewertung der Varianten aus straßenbaulicher Sicht (Grundriss, Aufriss, Bauwerke, Erdbau)								
Gesamtbewertung aus straßenbaulicher Sicht	5	6	6	6	1	1	1	1
2. Bewertung der Varianten aus Sicht Natur und Landschaft, Umwelt und FFH-Verträglichkeit (Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und Vernetzung)								
Gesamtbewertung aus umweltfachlicher Sicht	4	5	5	3	7	8	2	1
3. Raumordnung und Städtebau (Flächenbedarf, Fahrstrecke L 252, Lärmimmissionen)								
Gesamtbewertung Raumordnung / Städtebau	2	6	1	2	6	6	4	4
4. Bewertung der Varianten aus finanzieller Sicht								
Gesamtbewertung Finanzen	1	5	5	8	5	4	2	2
Rang	3	8	4	5	5	5	2	1

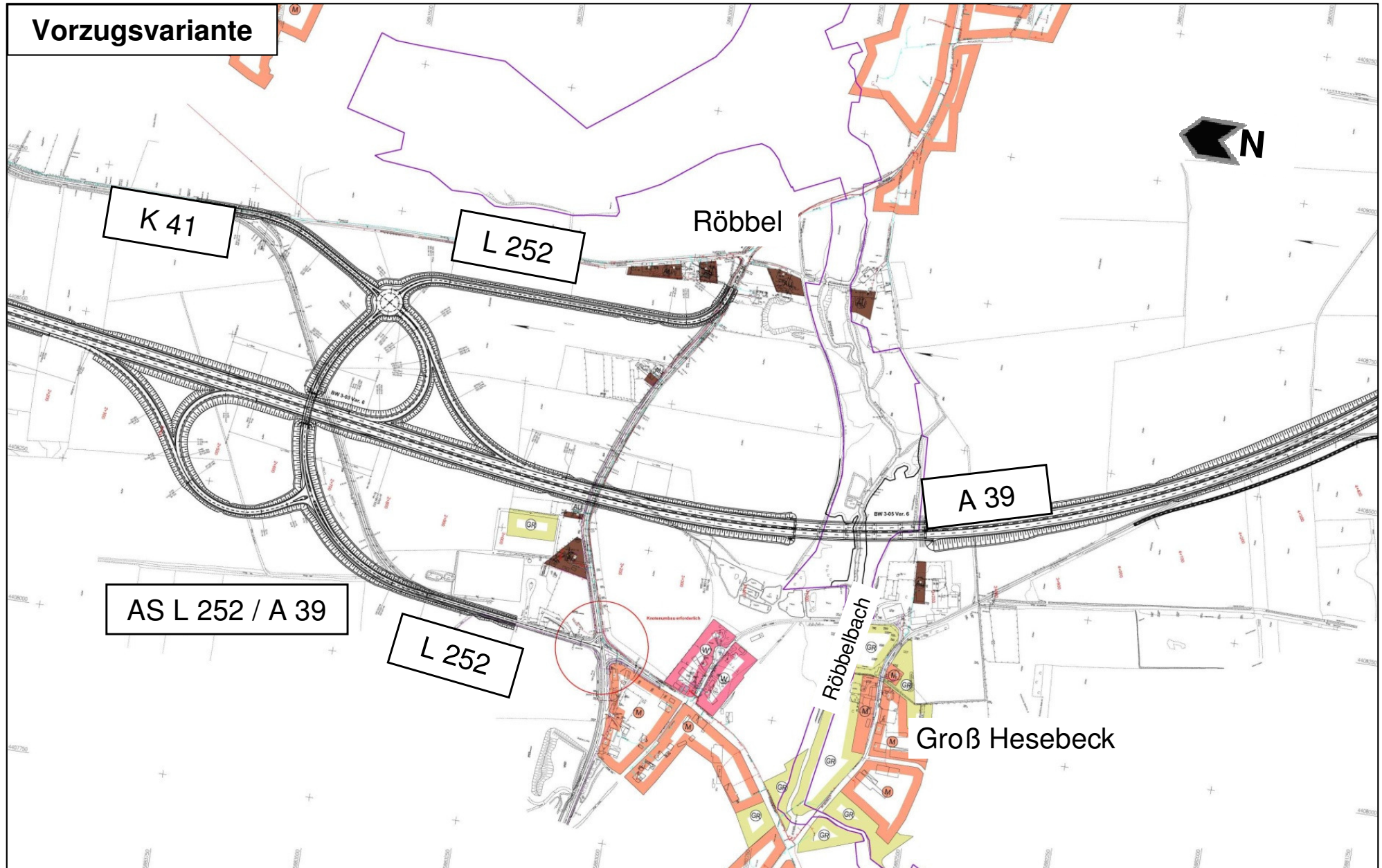


Vorzugsvariante aus gesamtplanerischer Sicht

Aus gesamtplanerischer Sicht ist der Variante 6 der Vorzug zu geben, da mit dieser Lösung das Ziel eine für die Ortslagen und das Landschaftsbild verträglichere Trassenführung der A 39 erreicht werden kann.

Die vergleichsweise geringen Nachteile im Bezug auf das Bewertungskriterium Raumordnung und Städtebau werden durch die klaren Vorteile aus umweltfachlicher und straßenbaulicher Sicht überwogen.





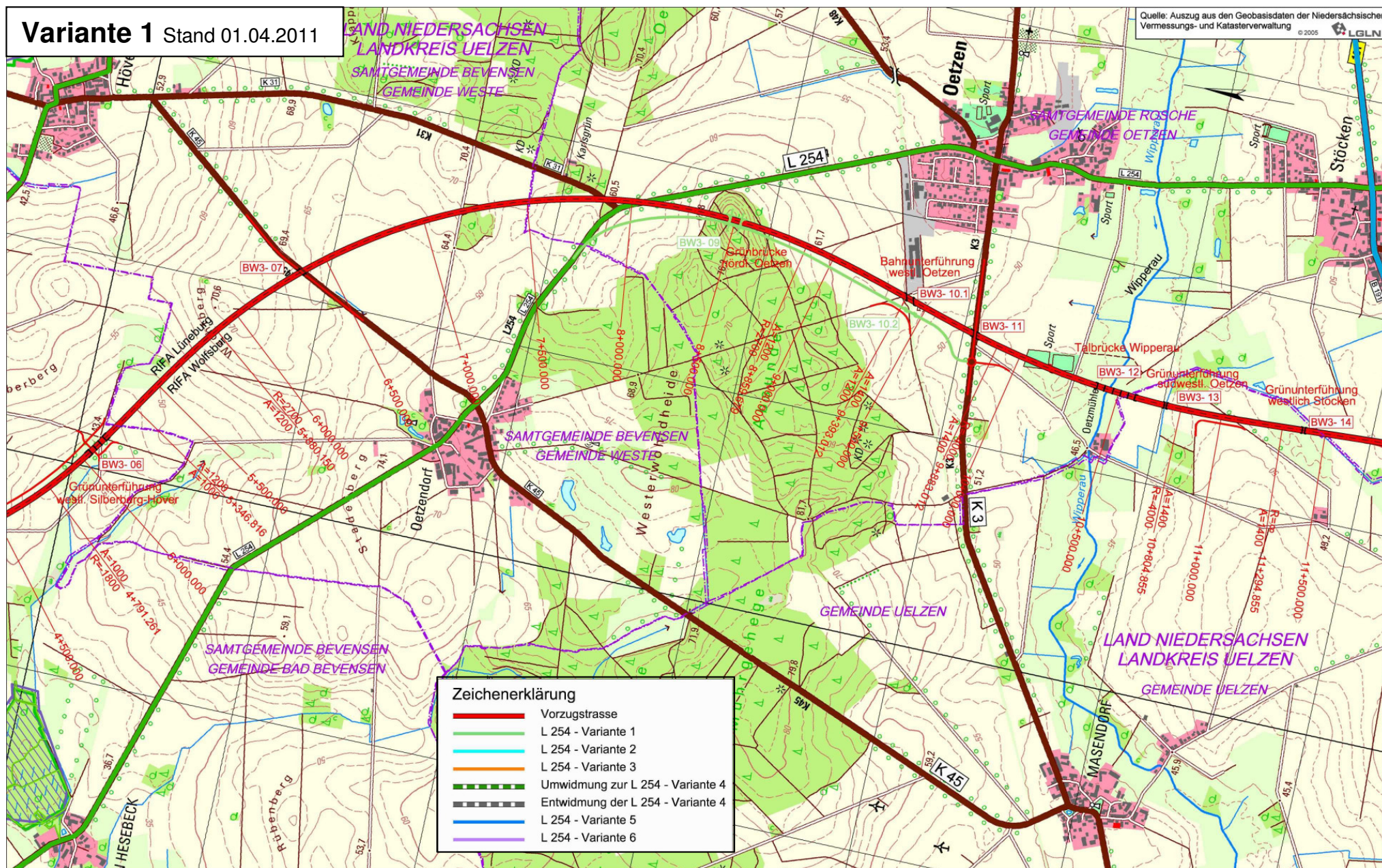
TOP 5

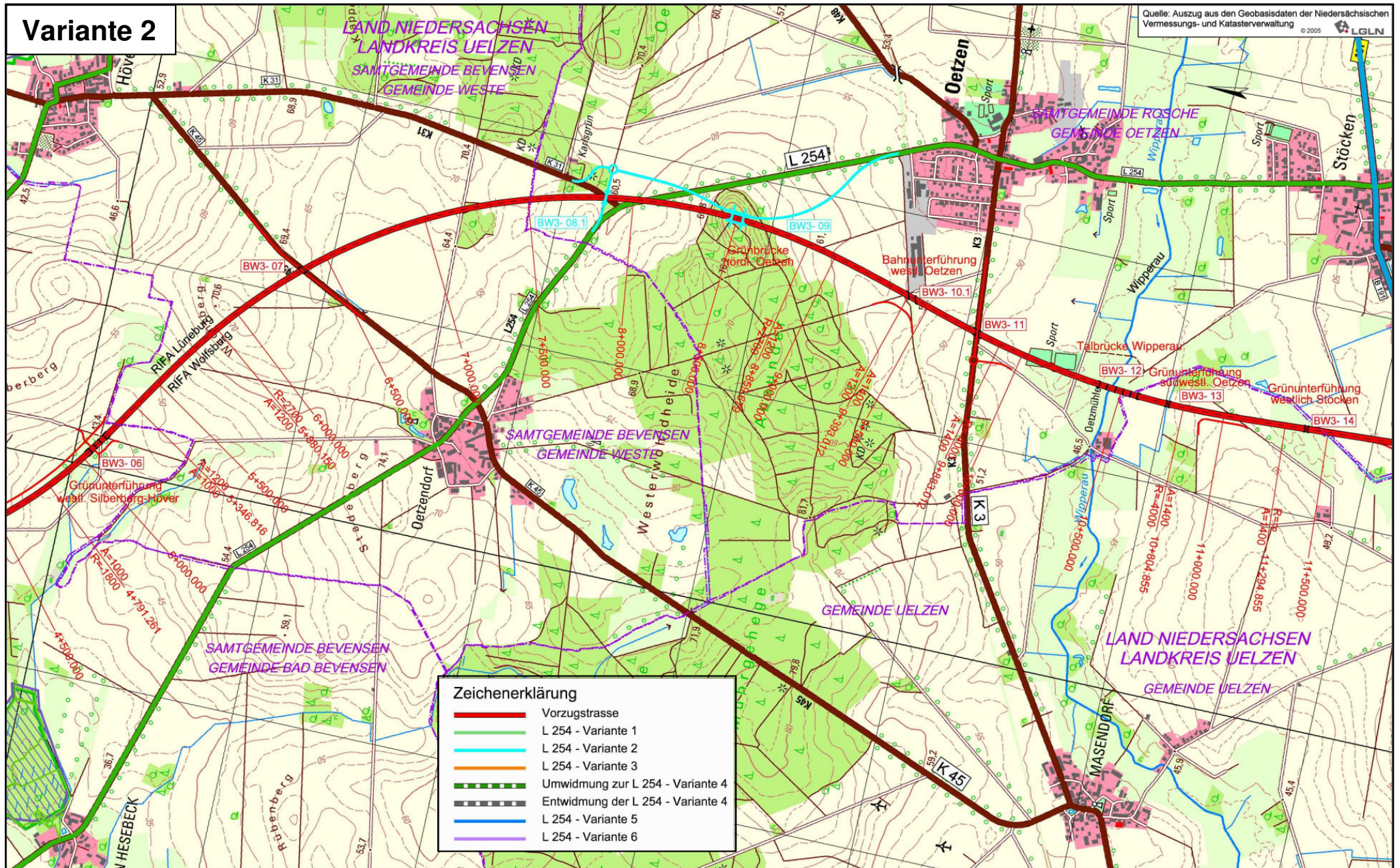
Vorstellung Variantenvergleich Umverlegung L 254

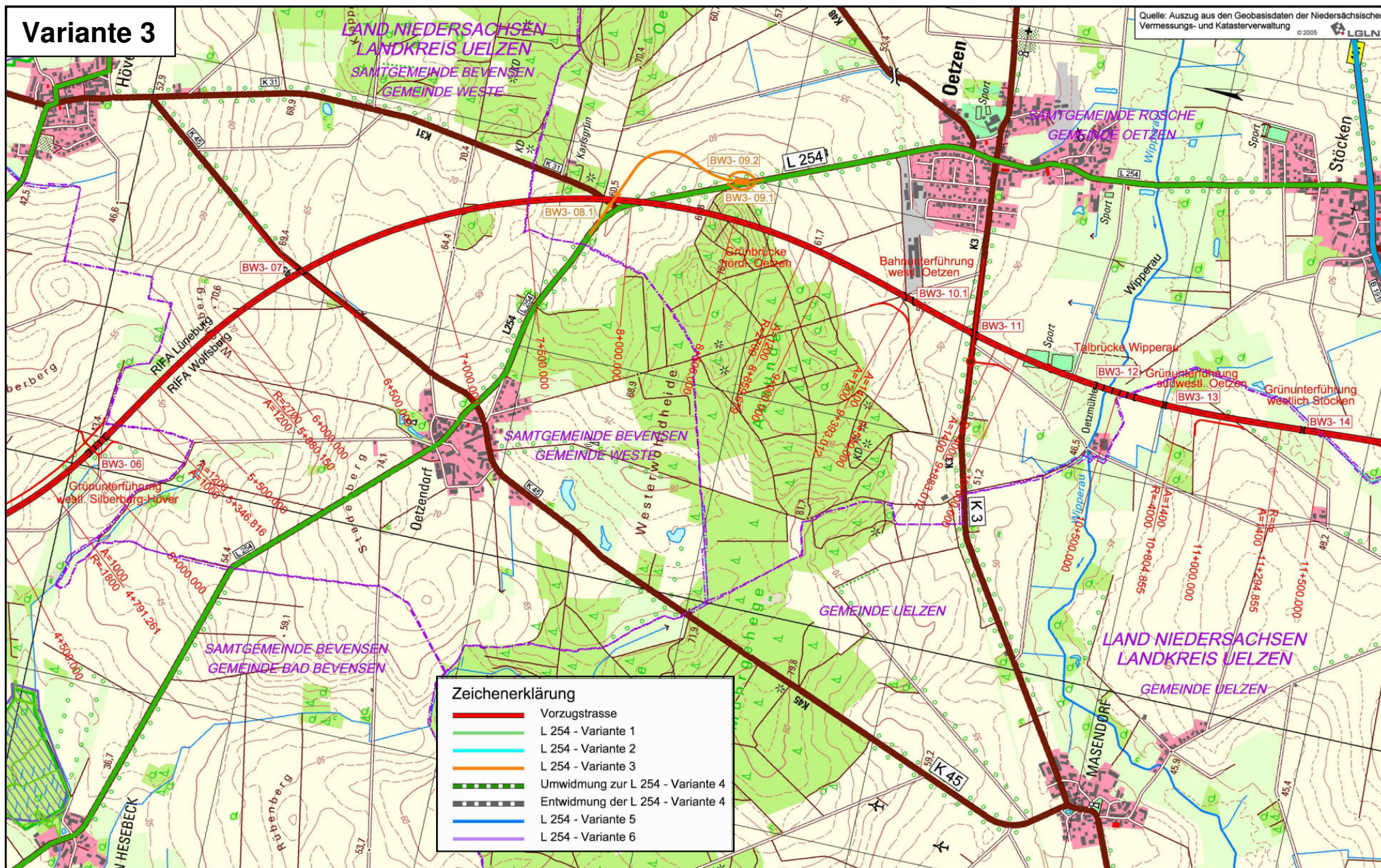
Objektplanung Verkehr

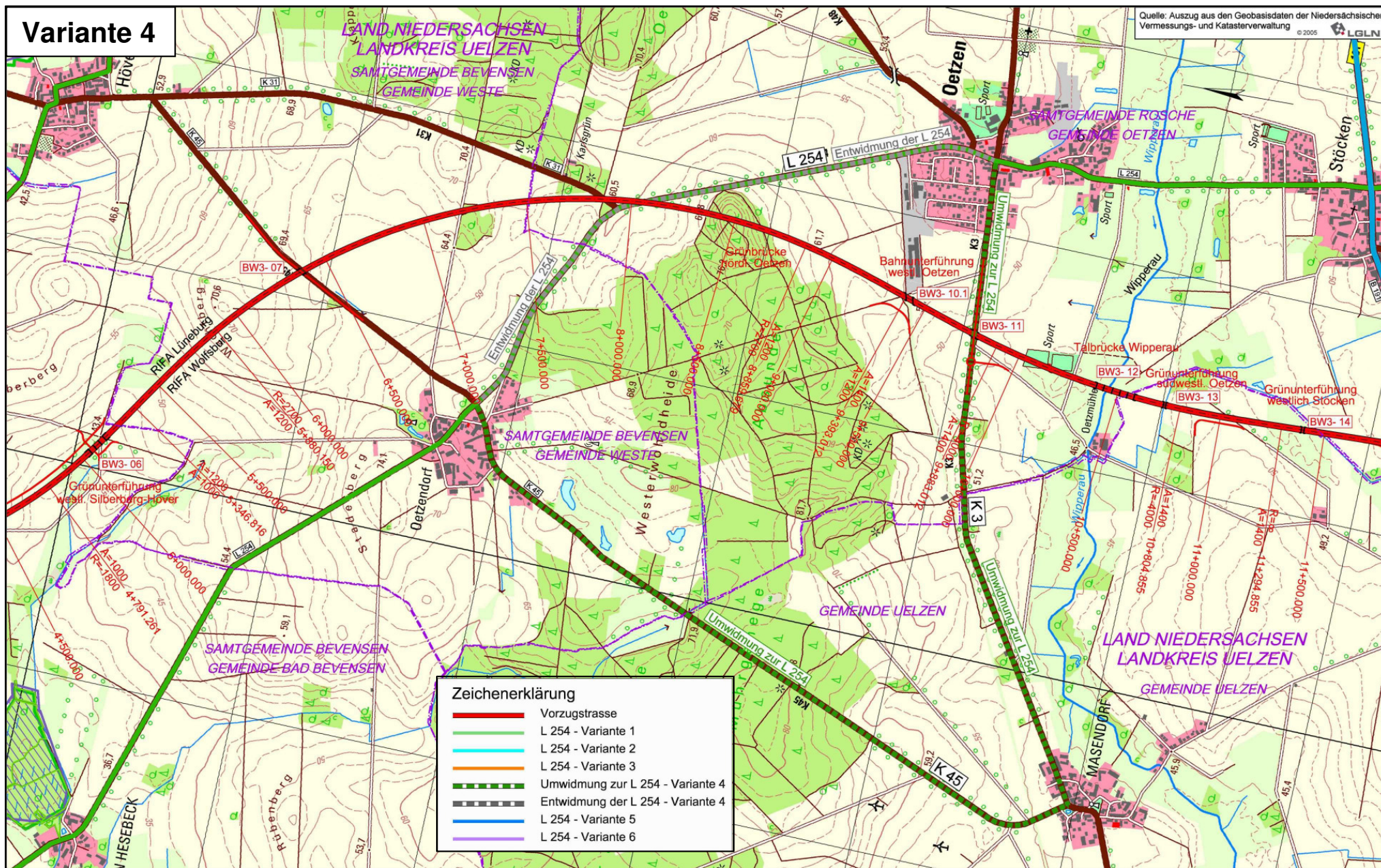
Herr Krabbe (MIV / IBV)

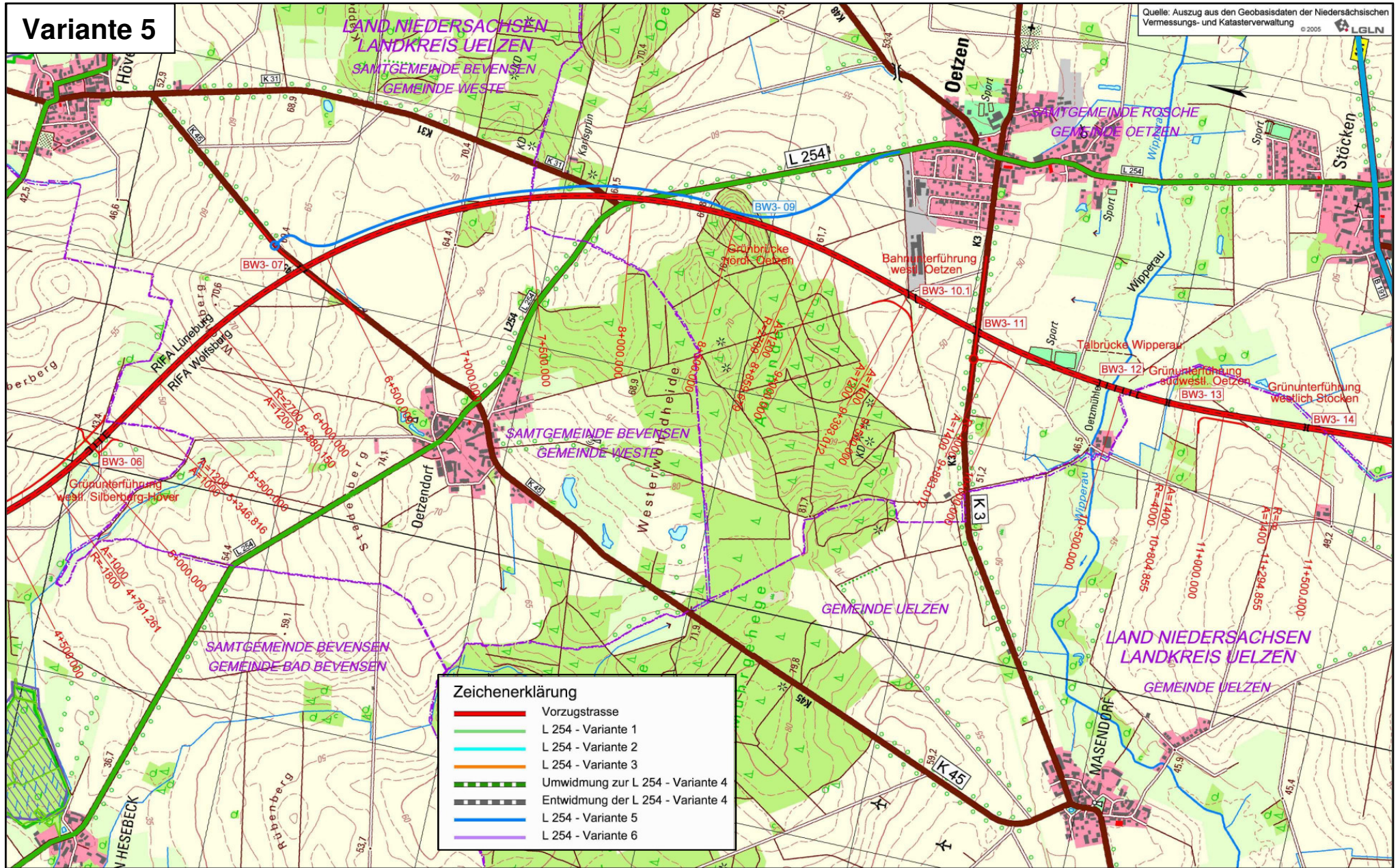


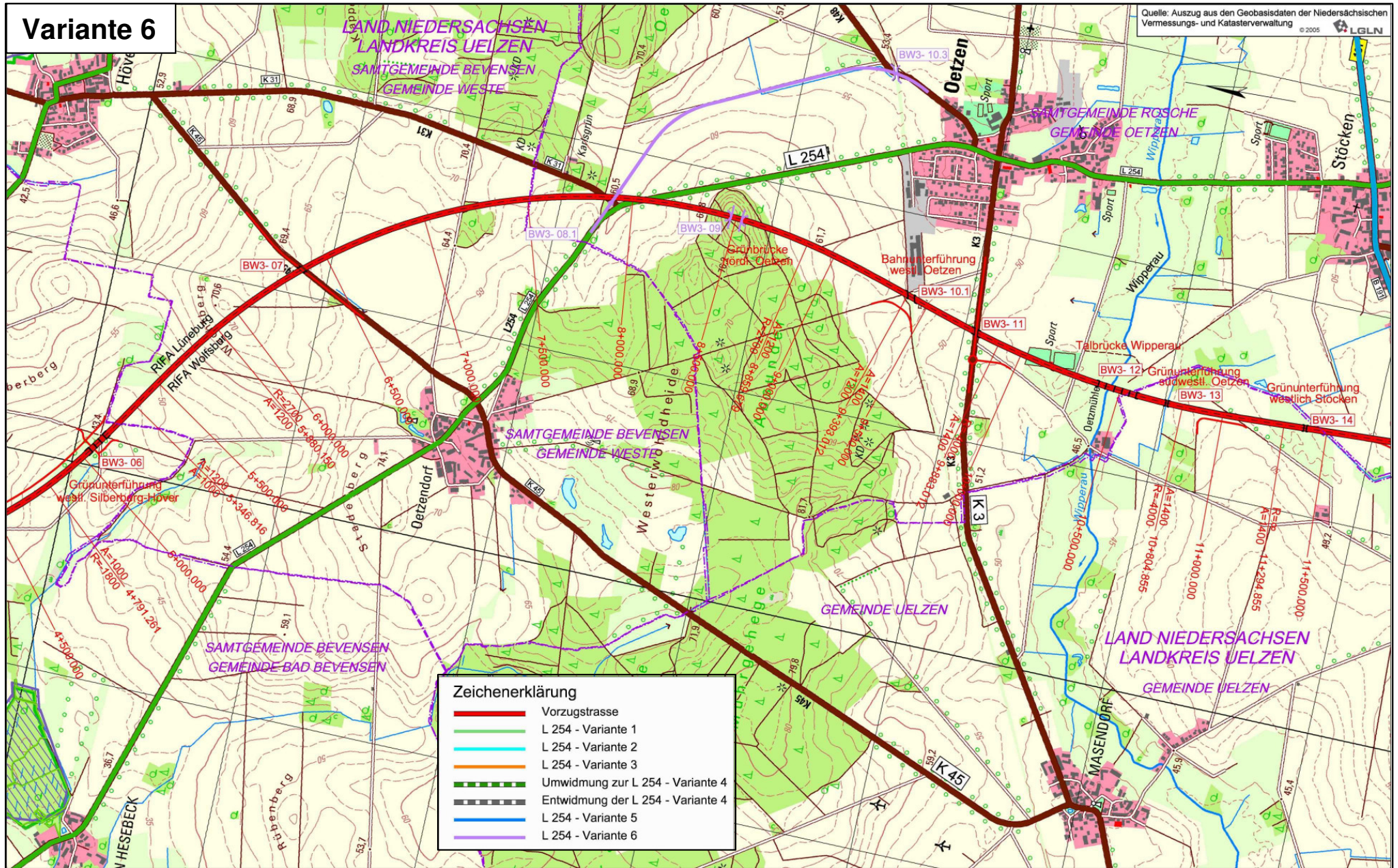


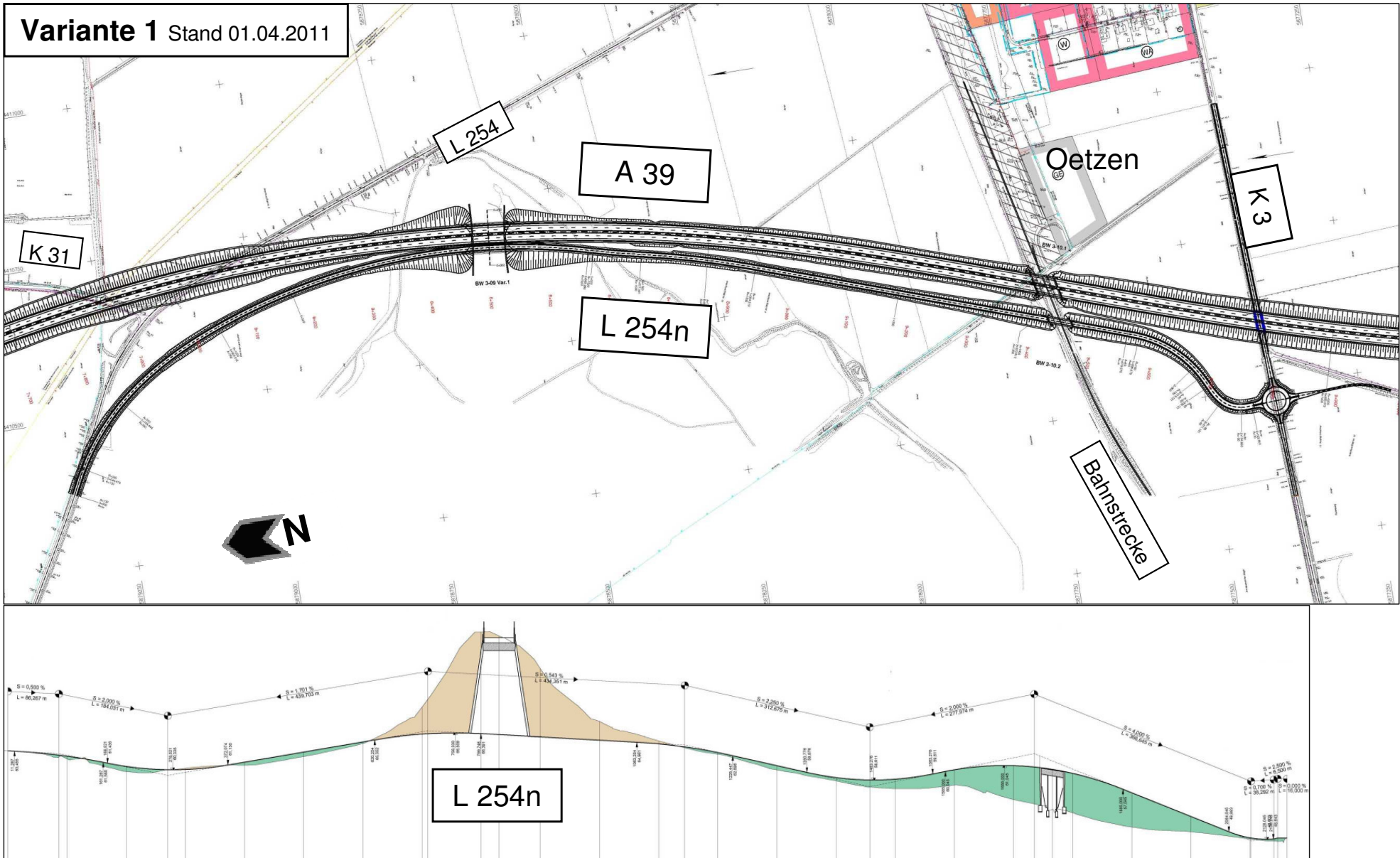


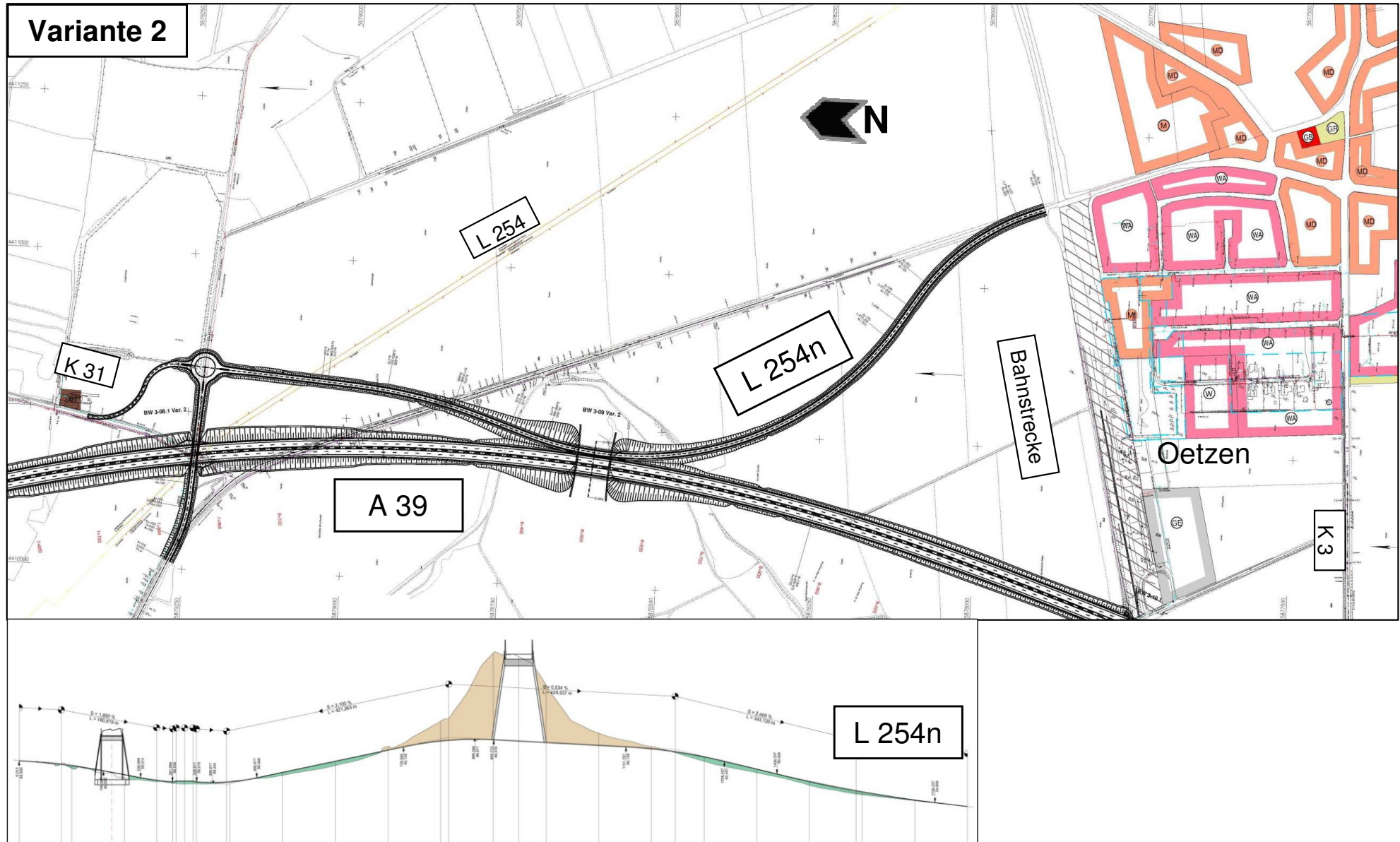


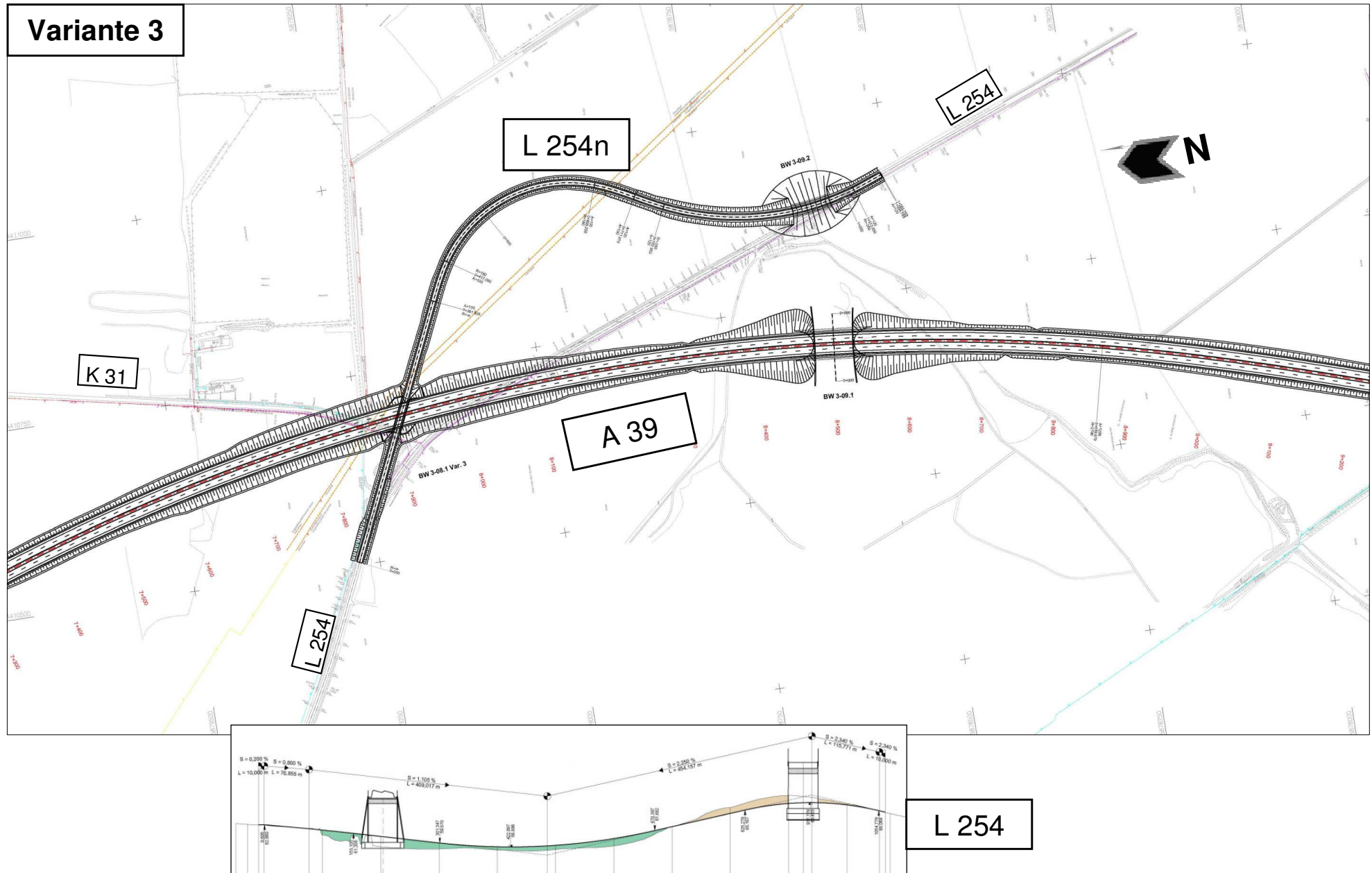


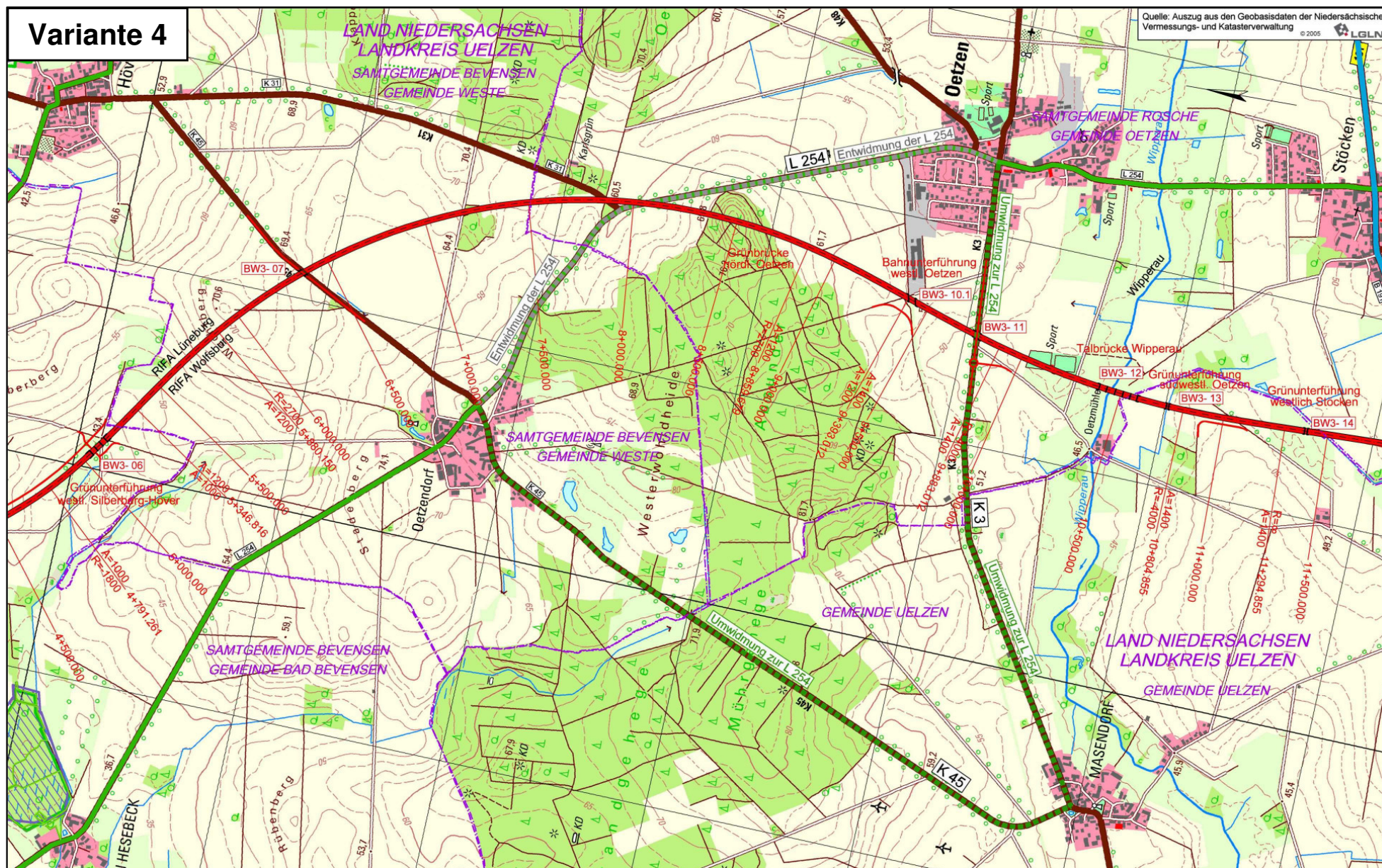


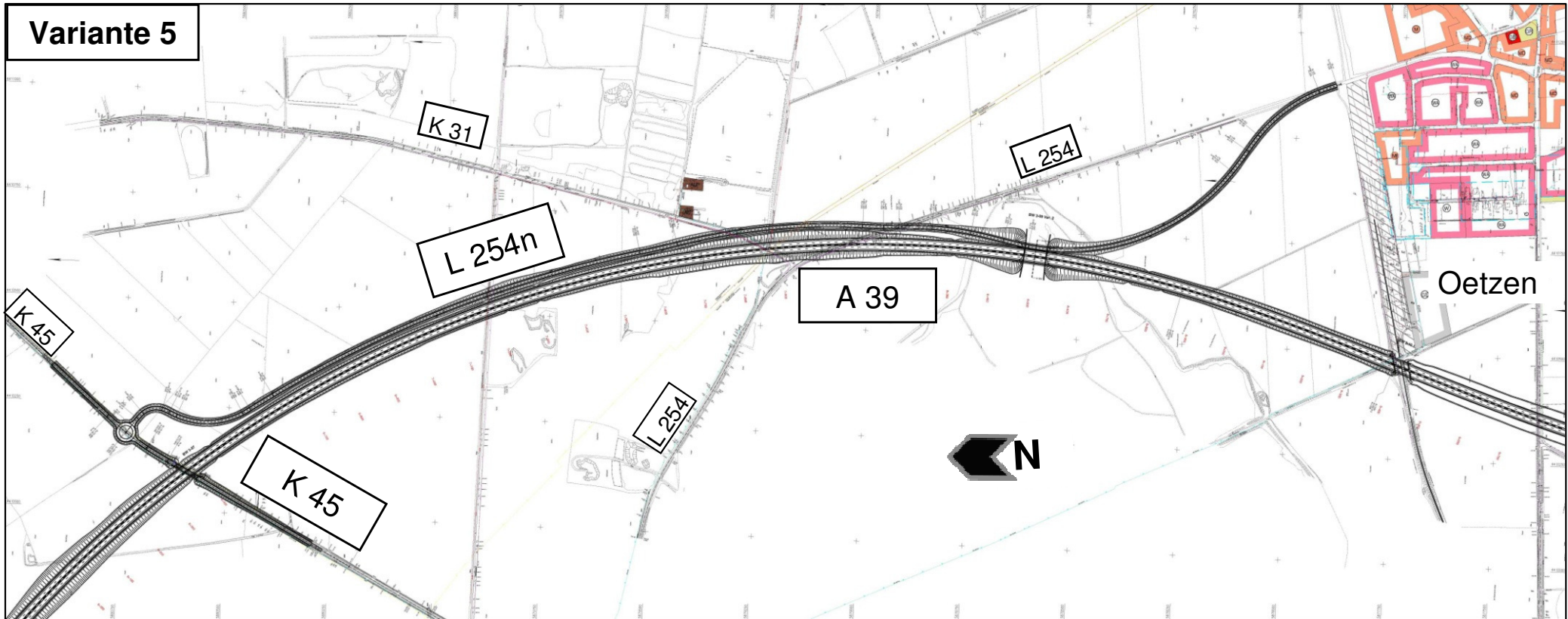


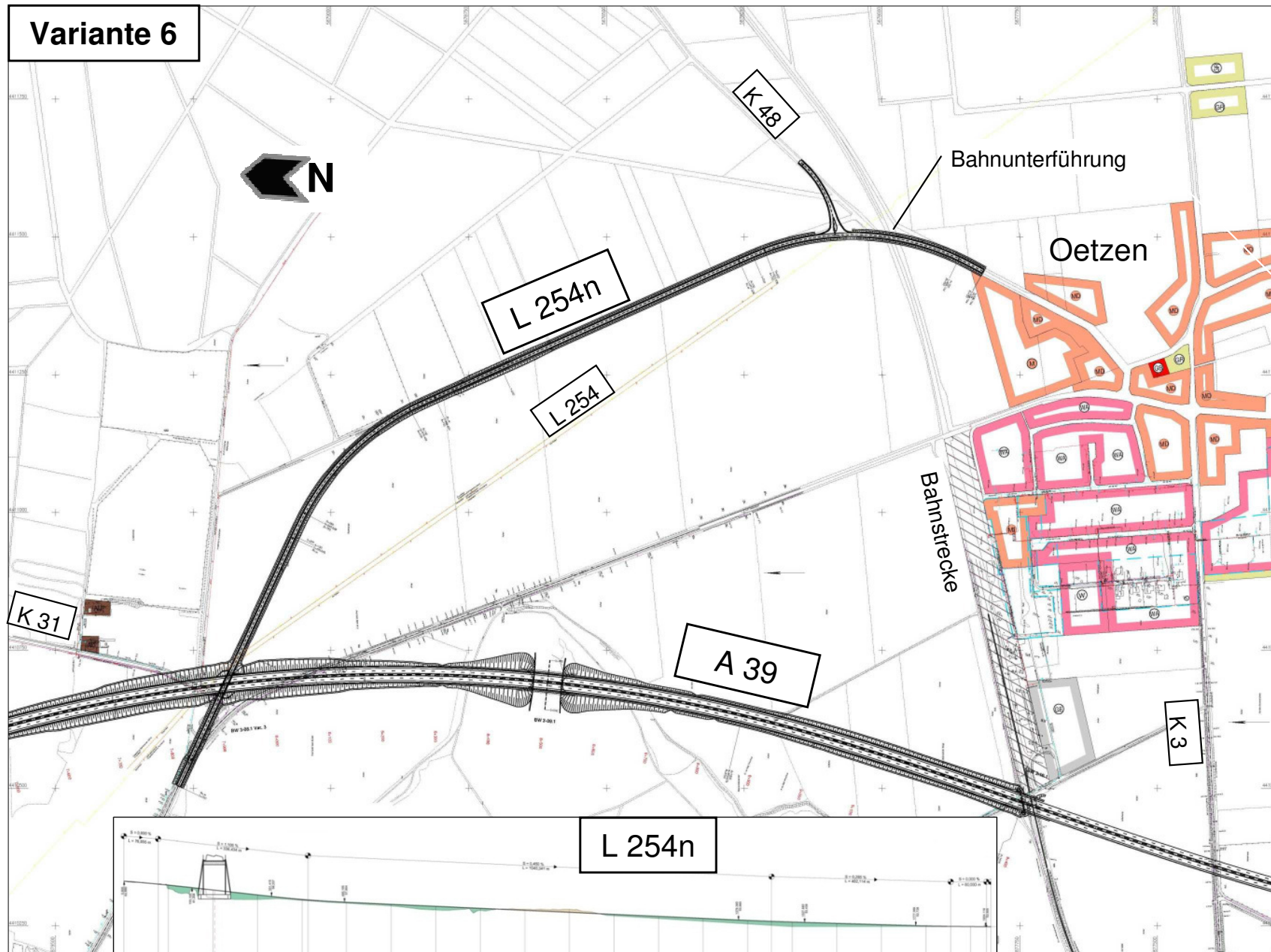












Vorstellung Variantenvergleich Umverlegung L 254

Umweltfachliche Untersuchungen

Herr Runge (PU / K&B)





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

Zeichenerklärung	
	Vorzugstrasse
	L 254 - Variante 1
	L 254 - Variante 2
	L 254 - Variante 3
	Umwidmung zur L 254 - Variante 4
	Entwidmung der L 254 - Variante 4
	L 254 - Variante 5
	L 254 - Variante 6

Variante	1	2	3	4	5	6
Schutzgut Mensch	keine entscheidungsrelevanten Unterschiede					
Pflanzen / Biotope	1	2	1		2	1
Tiere	5	4	2		3	1
Boden	2	1	1		2	1
Schutzgut Klima / Luft	2	2	1		2	1
Landschaftsbild	1	2	4		4	4
Kultur u. sonstige Sachgüter	2	1	1		1	1
FFH-Verträglichkeit	1	1	1	6	1	1
Vernetzung	1	2	5		3	3
Gesamtbewertung Umwelt (Rangfolge)	2	2	4	6	4	1



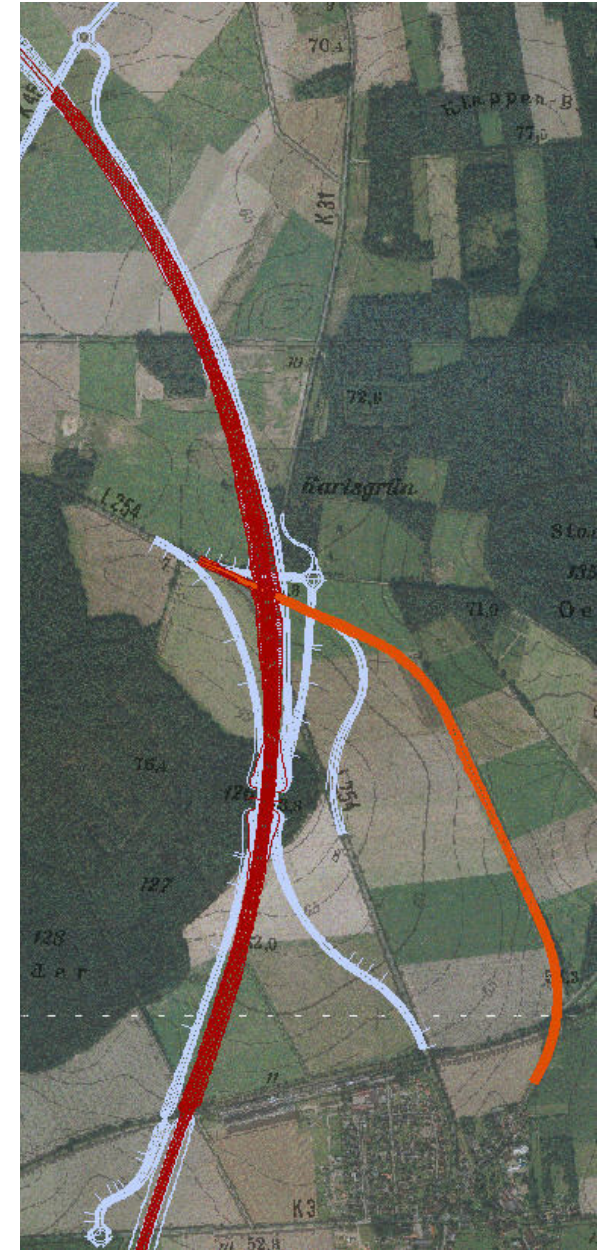
Vorzugsvariante aus Umweltsicht – Variante 6

Entscheidungsrelevante Umweltvorteile:

- Geringerer Flächenverbrauch u. geringere Inanspruchnahme von Wald im Bereich Absunder als bei Bündelungstrassen.
- Keine zusätzlichen Eingriffe durch verlegte L 254 im Bereich der stillgelegten Bahnlinie (Lebensraum Zauneidechse, Heuschrecken).

Nachteile:

Vernetzung etwas ungünstiger (keine Grünbrücke über L 254, die aber nur < 1.000 Kfz/24 h aufweist).



Variantenvergleich - Umverlegung L 254 -	Variante					
	1	2	3	4	5	6
1. Bewertung der Varianten aus straßenbaulicher Sicht (Grundriss, Aufriss, Bauwerke, Erdbau)						
Gesamtbewertung aus straßenbaulicher Sicht	3	2	3	./.	1	5
2. Bewertung der Varianten aus Sicht Natur und Landschaft, Umwelt und FFH-Verträglichkeit (Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und Vernetzung)						
Gesamtbewertung aus umweltfachlicher Sicht	2	2	4	6	4	1
3. Raumordnung und Städtebau (Flächenbedarf, Fahrstrecke L 252, Lärmimmissionen)						
Gesamtbewertung Raumordnung / Städtebau	4	2	1	./.	5	3
4. Bewertung der Varianten aus finanzieller Sicht						
Gesamtbewertung Finanzen	5	4	2	./.	3	1
Rang	5	1	1	entfällt	4	1

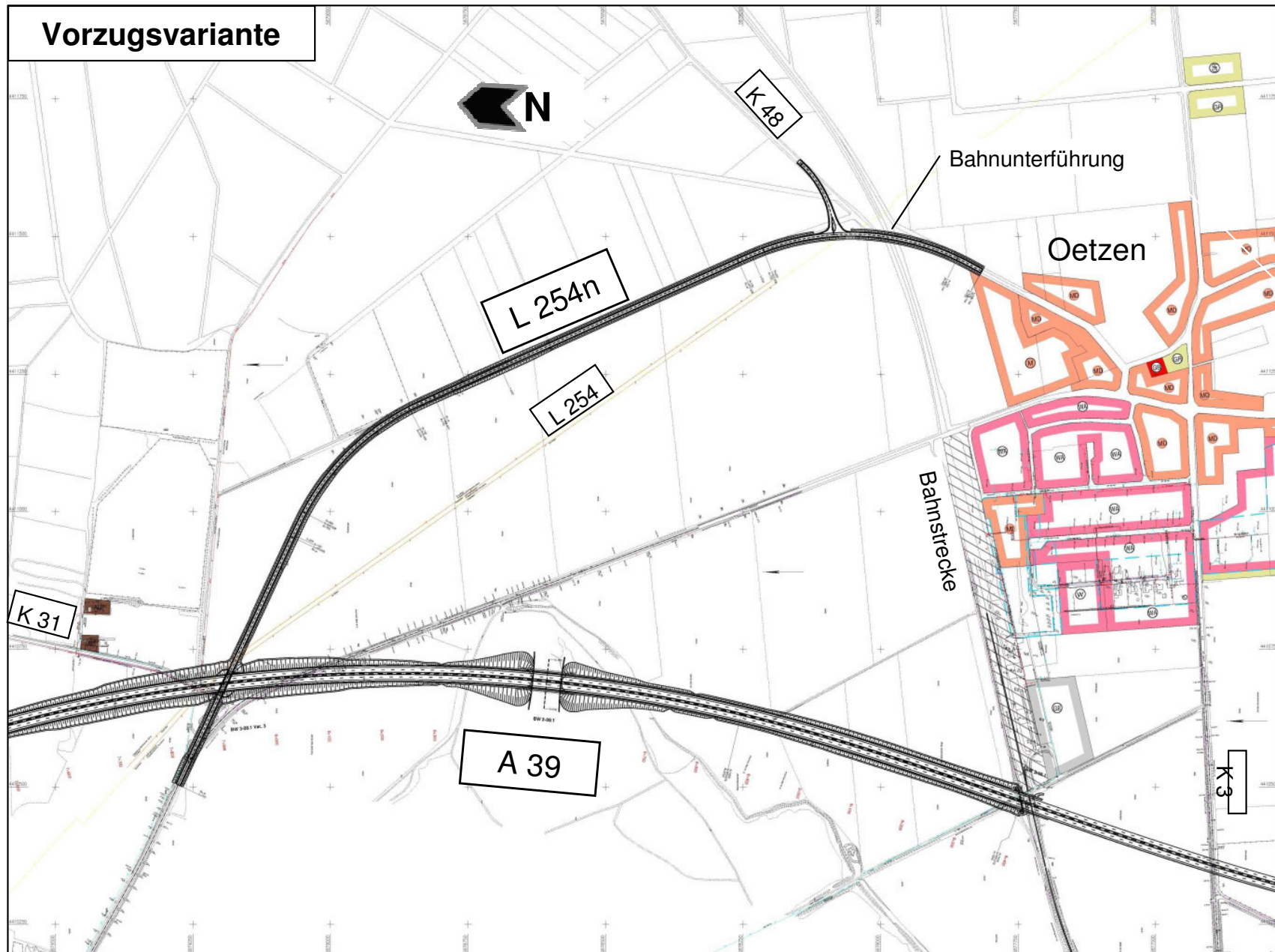


Vorzugsvariante aus gesamtplanerischer Sicht

- **Variante 4** durchfährt das FFH-Gebiete „Mührgehege/Oetzendorf“ und führt hier zu einer gegenüber dem Ausgangszustand erhöhten Verkehrsbelastung, verschärft daher die aktuellen Probleme der Amphibienwanderungen und ist unter gebietschutzrechtlichen Aspekten nicht vorzugswürdig.
- **Variante 1** weist aufgrund eines zusätzlichen Bauwerks im Bereich der Bahnstrecke Uelzen-Dannenberg Nachteile auf, **Variante 5** aufgrund einer längeren Gesamtneubaustrecke der L 254.
- **Varianten 2, 3** und **6** sind nach der rechnerischen Wertung gleichrangig. **Variante 2** ist nicht vorzugswürdig, da die Notwendigkeit eines Kreisverkehrs nicht gegeben ist. **Variante 3** weist gegenüber **Variante 6** den Nachteil auf, dass die gewählte Lösung der Vernetzung mit getrennten Bauwerken über A 39 und L 254 eine sehr eingeschränkte Funktionsfähigkeit hat.

In der gesamtplanerischen Abwägung ist **Variante 6** vorzugswürdig.



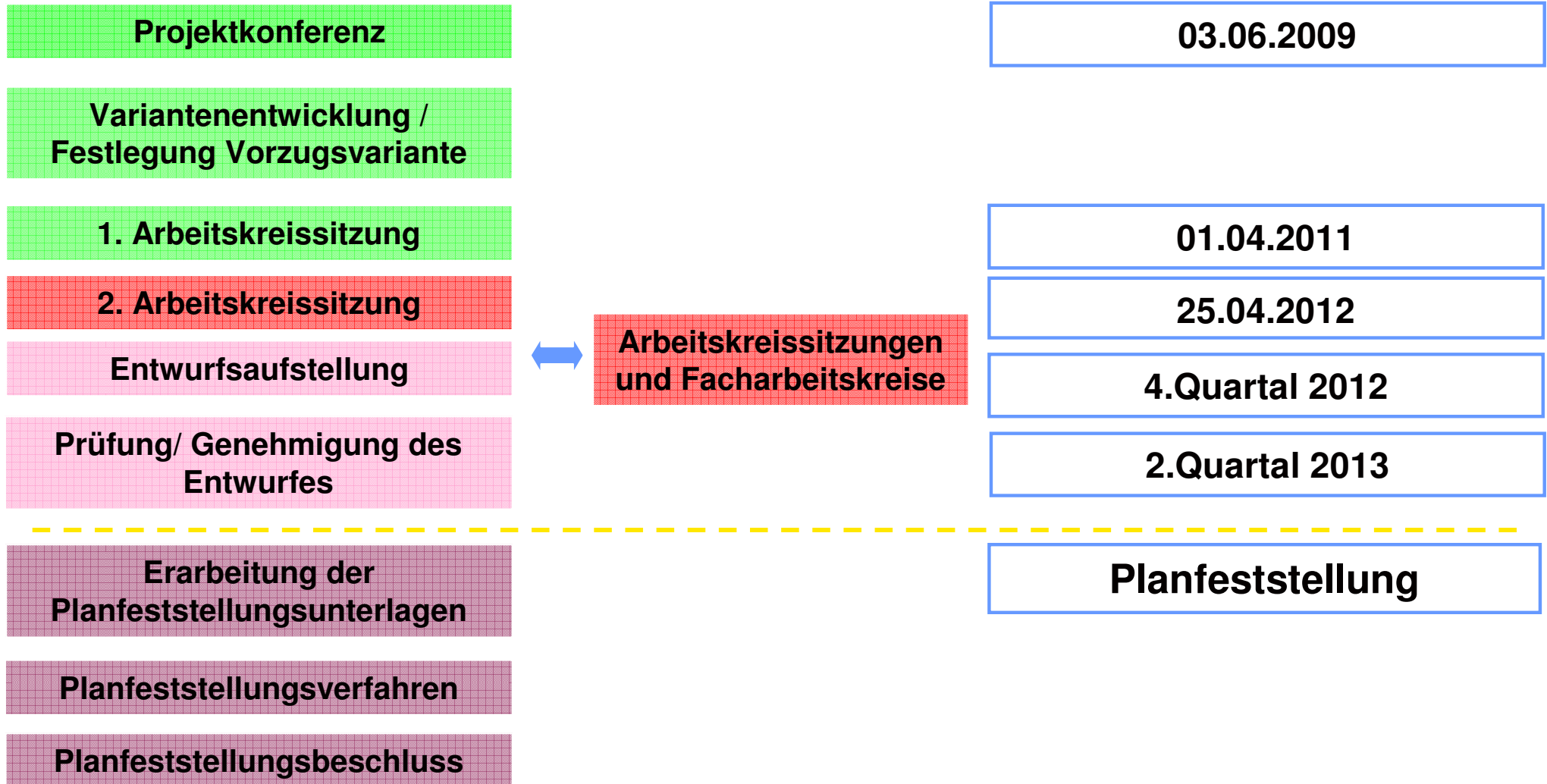


TOP 6:

Weiteres Vorgehen



weiterer Planungsablauf:



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit
und Mitwirkung

