



**Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereiche Lüneburg und
Wolfenbüttel**

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

Abschnitt 5: Bad Bodenteich (L 265) – Wittingen (B 244)
Abschnitt 6: Wittingen (B 244) – Ehra (L 289)



Arbeitskreissitzung 18.07.2012

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

Abschnitt 5, Bad Bodenteich (L 265) – Wittingen (B 244)
Abschnitt 6, Wittingen (B 244) – Ehra (L 289)

Arbeitskreissitzung
18.07.2012



Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation

TOP 2 Anlass, Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung

TOP 3 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse
im Bereich zwischen Wollerstorf – Eutzen

TOP 3.1 – Veranlassung

TOP 3.2 – Objektplanung Verkehrsanlagen

TOP 3.3 – Immissionstechnische Untersuchungen

TOP 3.4 – Umweltfachliche Untersuchungen

TOP 3.5 – Kosten und Ergebnisse

TOP 4 Weiteres Vorgehen



Zum Ablauf der Arbeitskreissitzung

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



NLStBV-rGB Lüneburg und Wolfenbüttel

Herr Möller, Geschäftsbereichsleitung rGB Lüneburg

Herr Mühlnickel, Geschäftsbereichsleitung rGB Wolfenbüttel

Frau Padberg, Projektleitung A 39

Herr Peuke, Teilprojektleitung Abschnitte 6 und 7

Herr Brodehl, Projektkoordination A 39 und Teilprojektleitung Abs. 1 bis 5

Herr Vetter, Abschnittsleitung Abschnitt 5

Herr Teitge, Abschnittsleitung Abschnitt 6

Herr Schlattmann, Umweltfachliche Untersuchungen Abschnitt 5

Herr Brökers, Umweltfachliche Untersuchungen Abschnitt 6

Herr Recklies, Grunderwerb (nicht anwesend)



Beauftragte Ingenieurbüros

Herr Meyer, MIV/IBV,
Objektplanung Verkehrsanlagen Abschnitt 5

Herr Rahneberg, Schüßler-Plan,
Objektplanung Verkehrsanlagen Abschnitt 6

Herr Prof. Dr. Sporbeck, Froelich&Sporbeck,
Umweltfachliche Untersuchungen Abschnitt 5

Herr Strobach, planungsgruppe grün,
Umweltfachliche Untersuchungen Abschnitt 6

Herr Küttner, IBV
Schalltechnische Untersuchungen Abschnitt 5

Herr Meyer, Ingenieurbüro für Immissionsschutz
Schalltechnische Untersuchungen Abschnitt 6



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 – Wolfenburg (L 289 – B 188)

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



**Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereiche Lüneburg und
Wolfenbüttel**

TOP 2 Anlass, Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung

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

Abschnitt 5: Bad Bodenteich (L 265) – Wittingen (B 244)

Abschnitt 6: Wittingen (B 244) – Ehra (L 289)



Arbeitskreissitzung 18.07.2012

TOP 2

Anlass, Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung



Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung:

- Information der Gemeinden, Fachbehörden und sonstigen 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, die daraus erzielten Erkenntnisse fließen in die weitere Planung ein.



TOP 3

Vorstellung der Vorplanungsergebnisse Variantenvergleich Ziegeleigraben

TOP 3.1 Veranlassung

**Herr Prof. Dr. Sporbeck
Froelich & Sporbeck**



Veranlassung des Variantenvergleiches und der Auswirkungsprognose

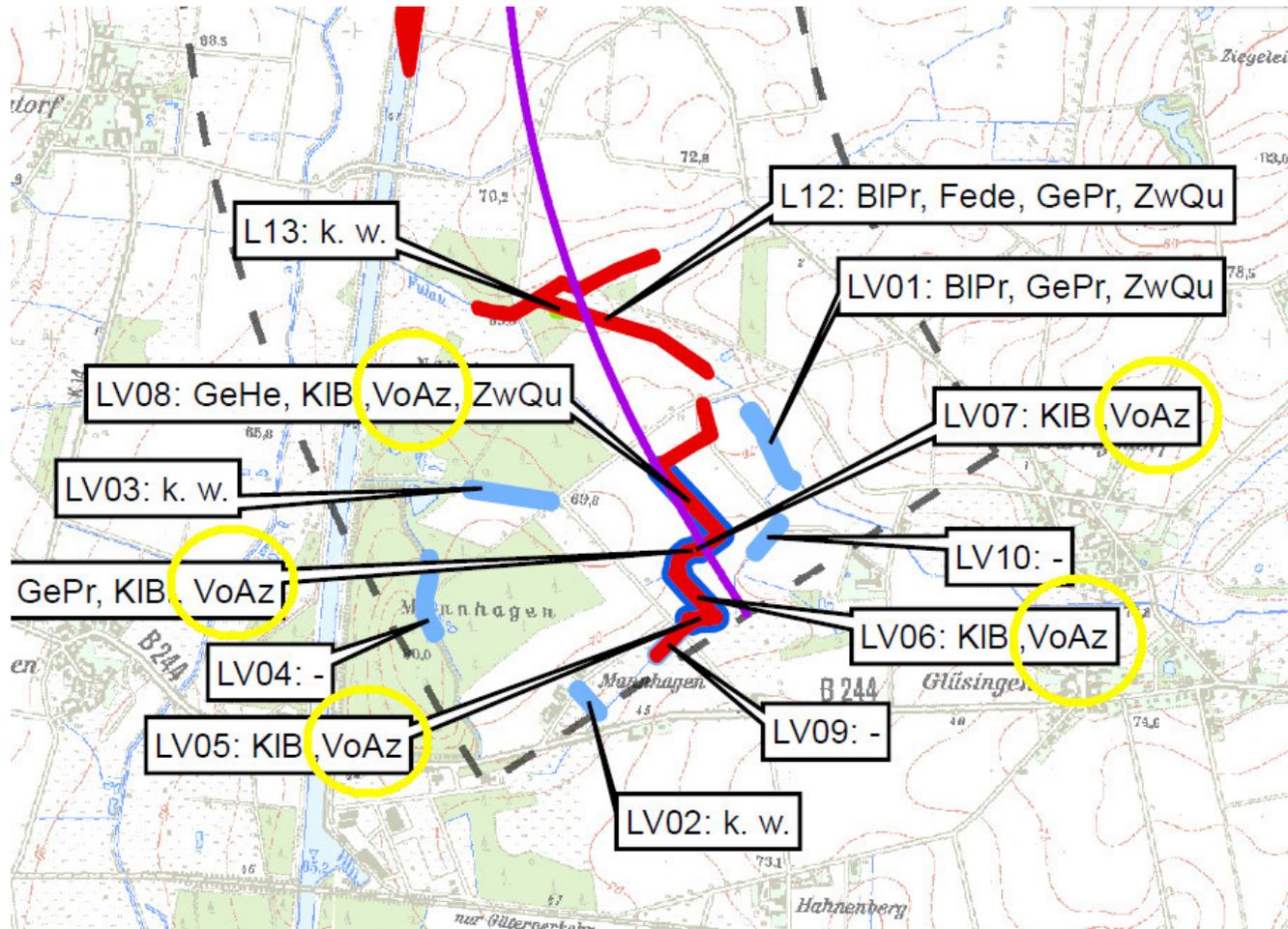
Die Entwurfstrasse quert den Ziegeleigraben an zwei Stellen und tangiert ihn unmittelbar. Es werden Vorkommen der bundesweit vom Aussterben bedrohten (RL D 1), im Anhang II der FFH-RL gelisteten und in einem schlechten Erhaltungszustand befindlichen Libellenart Vogel-Azurjungfer beeinträchtigt.

Für die Arten des Anhangs II der FFH-RL sind Schutzgebiete auszuweisen, um den Fortbestand oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes dieser Arten zu gewährleisten. Es dürfen keine Maßnahmen durchgeführt werden, die dazu führen, dass eine Schutzgebietsausweisung nach Realisierung der Maßnahme unmöglich ist (EuGH, BVerwG).

> Ergebnis: Prüfung von Varianten (standörtlich und technisch)



Lage des Ziegeleigrabens im Raum und Nachweise der Vogelazurjungfer





Betrachtete Varianten

- Vier alternative Trassenführungen ohne Überbauung bzw. Beeinträchtigung des Ziegeleigrabens im relevanten Habitatbereich der Vogel-Azurjungfer
- Standörtlich nur geringe Trassenverschiebungen erforderlich (bis. max. ca. 100 m)
- Trassenverschiebungen wirken sich auch auf den Abschnitt 6 aus. Deshalb erfolgen Auswirkungsprognose und Variantenvergleich abschnittsübergreifend.



TOP 3

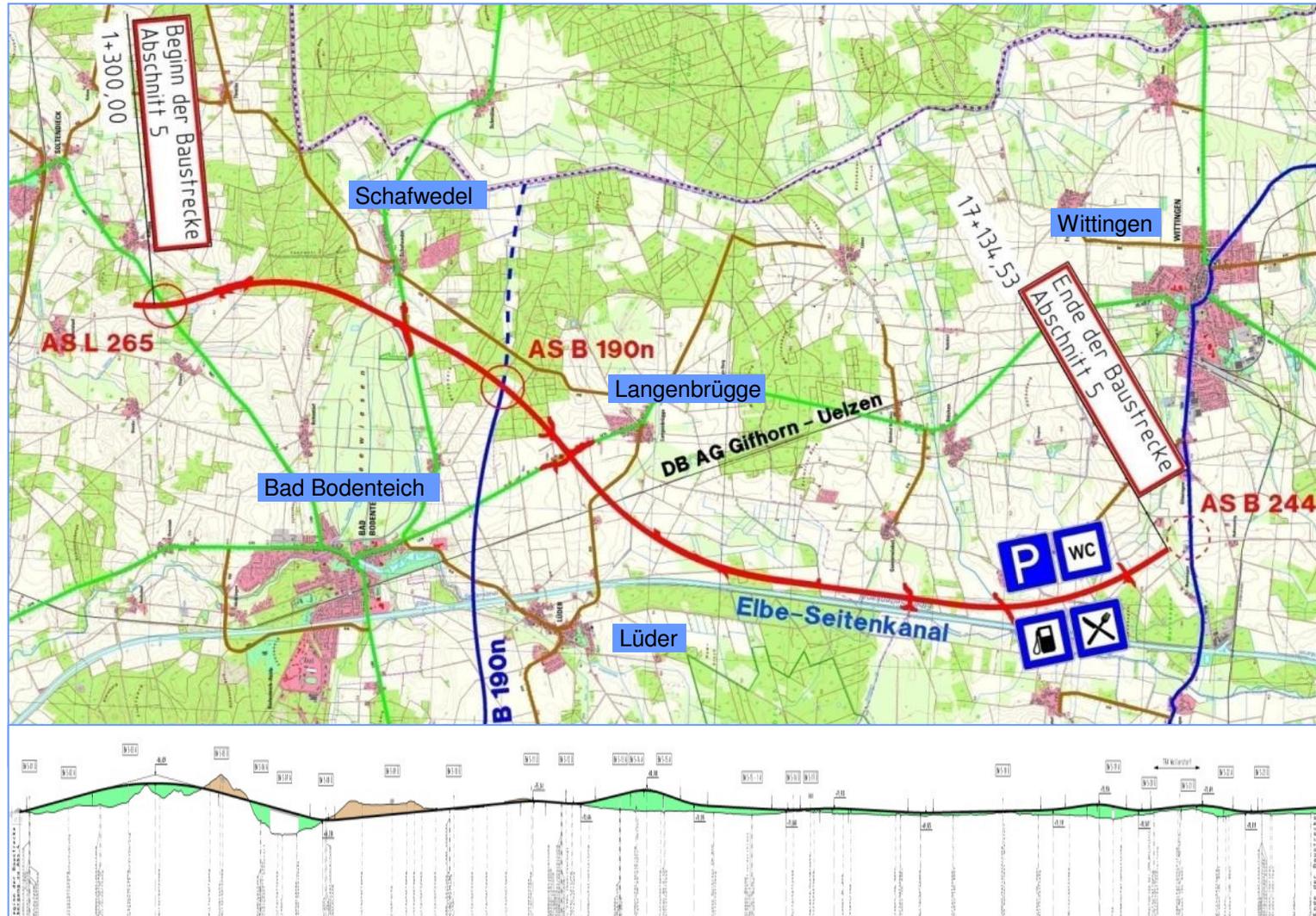
Vorstellung der Vorplanungsergebnisse Variantenvergleich Ziegeleigraben

TOP 3.2 - Objektplanung Verkehrsanlagen

**Herr Meyer
MIV/IBV**

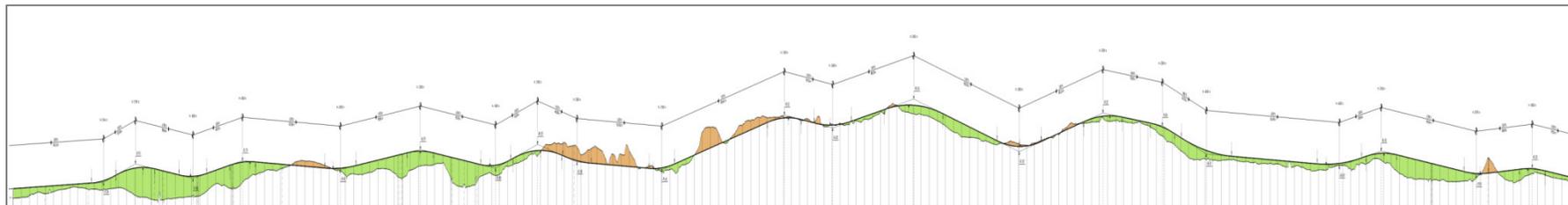
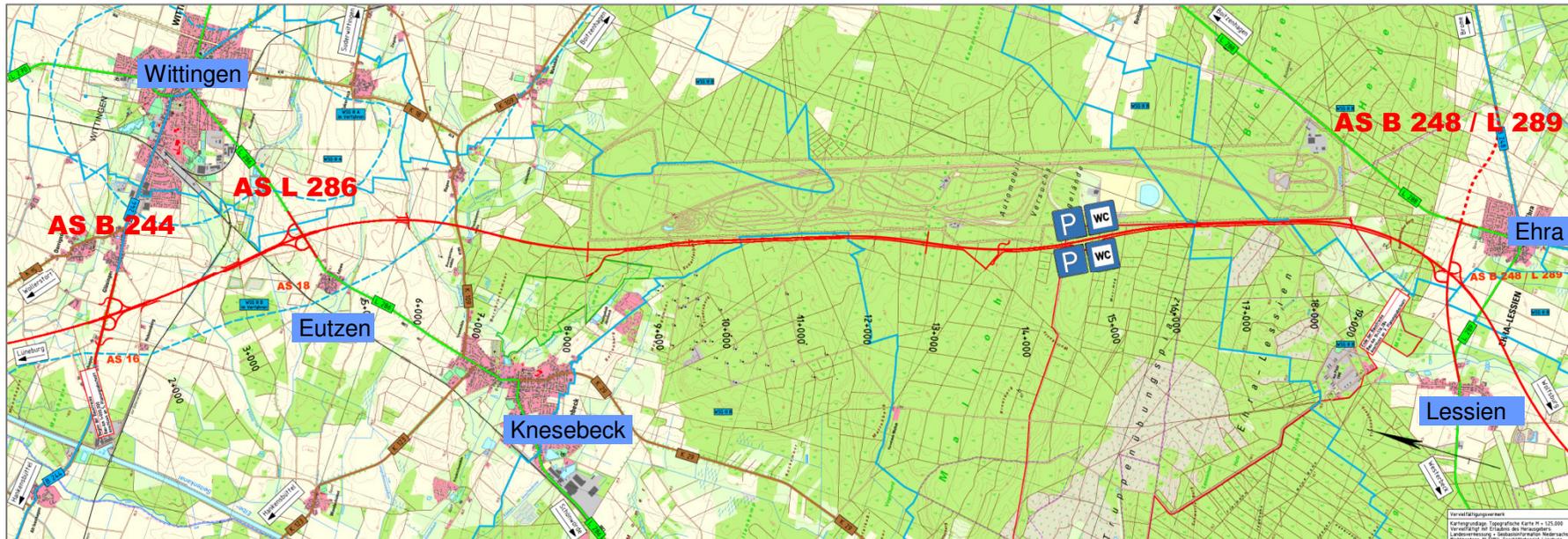


Darstellung Linie in Lage und Höhe Abschnitt 5





Darstellung Linie in Lage und Höhe Abschnitt 6





Variantenuntersuchung Ziegeleigraben Ziele nach den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)“

1. Verkehrssicherheit:

sichere Fahrverläufe, sicheres Neben- und Hintereinanderfahren

2. Qualität des Verkehrsablaufes:

Angemessene Qualität des Verkehrsablaufes

3. Raumordnung, Städtebau, Natur und Umwelt:

3.1 Raumordnung: Raumerschließung und Verbindungsfunktion, Entlastungsfunktion, Ordnungs- und Sicherungsfunktion

3.2 Städtebau: Erschließungs- und Verbindungsfunktion, Entlastungsfunktion, Schutzfunktion vor Lärm und visuellen Beeinträchtigungen, Reduktion der Barrierewirkung

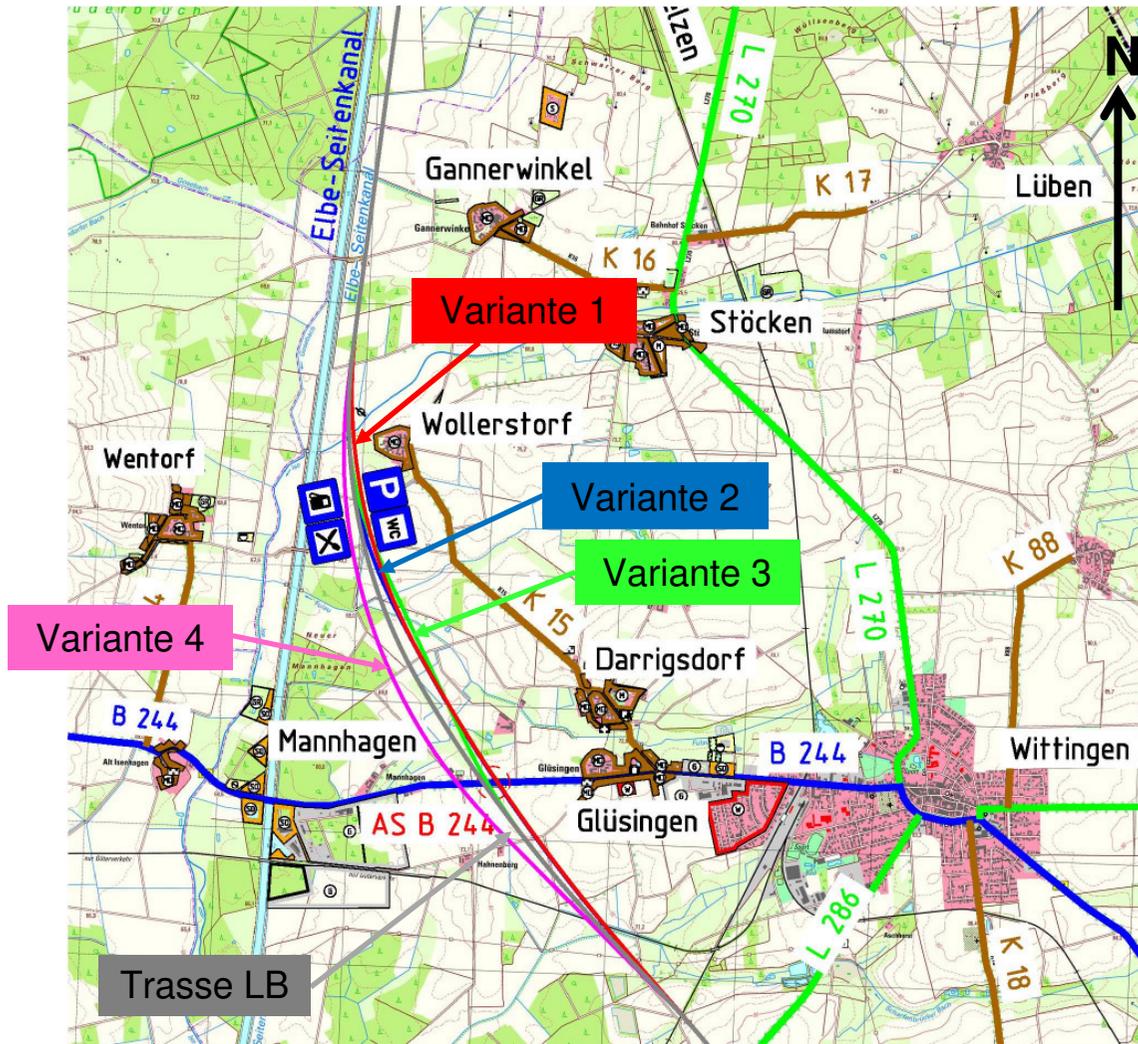
3.3 Natur und Umwelt: geringe Flächeninanspruchnahme; geringe Beeinträchtigung wichtiger Flächenfunktionen; geringe Emissionen und geringe Immissionsbelastung; gutes Kleinklima; landschaftsgerechte Straßengestaltung

4. Kosten:

geringer Investitionsaufwand und geringer Erhaltungs- und Betriebsaufwand

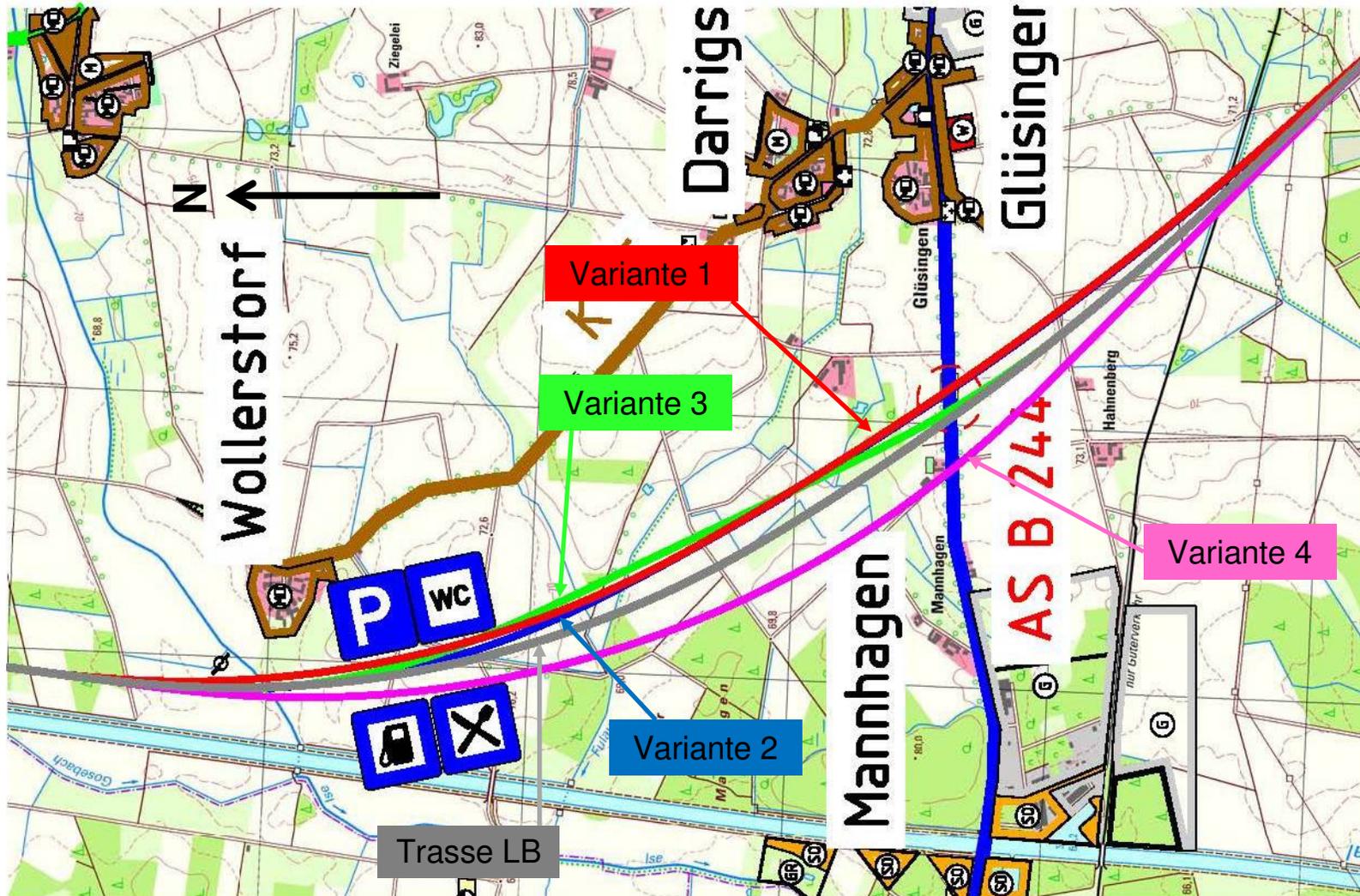


Variantenuntersuchung Ziegeleigraben - Übersichtslageplan





Variantenuntersuchung Ziegeleigraben - Detailplan





Variantenvergleich Ziegeleigraben – technische Kriterien nach RAA

Ziele der RAA	Vergleich der Linien				Ziele (relevante Einflussgrößen)
	untersuchte Varianten				
	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	
Verkehrssicherheit	+	+	+	+	sichere Fahrverläufe (Radienrelation, Sichtweiten, Entwässerung); sicheres Neben- und Hintereinanderfahren (Längsneigungen)
Qualität des Verkehrsablaufes	+	+	+	+	angemessene Qualität des Verkehrsablaufes (Längsneigungen, Trassierung im Lageplan)
Raumordnung	+	+	+	+	Raumerschließung und Verbindungsfunktion (Lage zu Siedlungsschwerpunkten und Gewerbestandorten); Entlastungsfunktion (Lage zu Siedlungsschwerpunkten); Ordnungs- und Sicherheitsfunktion (Lage der Verküpfungspunkte)

Zusammenfassung der wesentlichen Aussagen:

- Verkehrssicherheit ist bei allen untersuchten Varianten gewährleistet
- Qualität des Verkehrsablaufes ist bei allen untersuchten Varianten gewährleistet
- Ziele der Raumordnung werden mit allen Varianten gewährleistet

=> Keine signifikanten Unterschiede aus technischer Sicht



**Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereiche Lüneburg und
Wolfenbüttel**

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

Abschnitt 5: Bad Bodenteich (L 265) – Wittingen (B 244)
Abschnitt 6: Wittingen (B 244) – Ehra (L 289)



TOP 3 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse – 3.3 Immissionstechnische Untersuchung

Arbeitskreissitzung 18.07.2012

TOP 3

Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

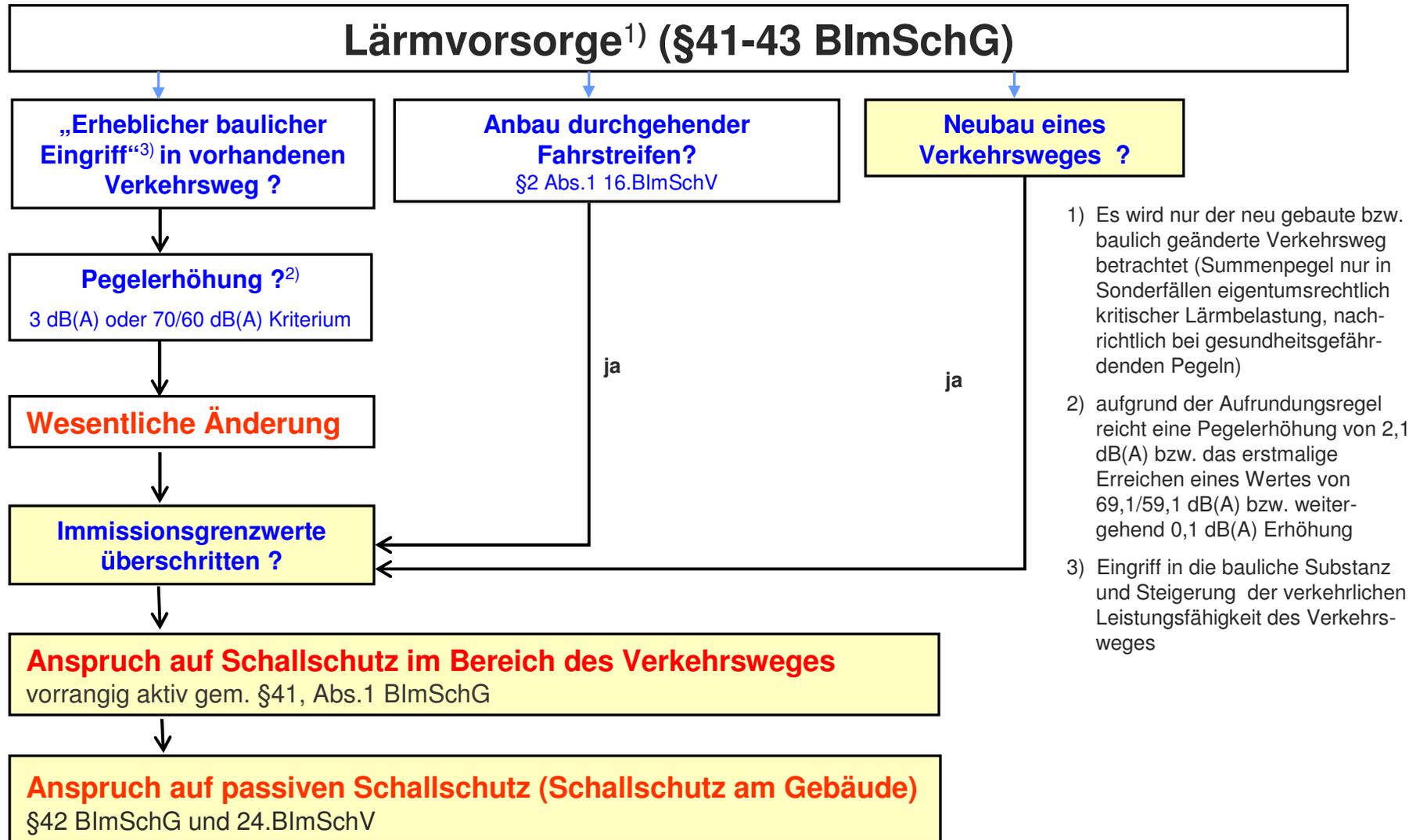
TOP 3.3 - Immissionstechnische Untersuchung

**Herr Küttner
IBV**



Schalltechnische Untersuchung

- 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

16. BImSchV § 2 Immissionsgrenzwerte Tag und 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)



Verkehrsbelastungen DTV 2025 (Planfall mit A 39)

Abschnitt 5: L 265 bis B 190n:	rd. 22.720 Kfz/24 h
Abschnitt 5: B 190n bis B 244:	rd. 24.270 Kfz/24 h
Abschnitt 6: B 244 bis L 286:	rd. 23.660 Kfz/24 h

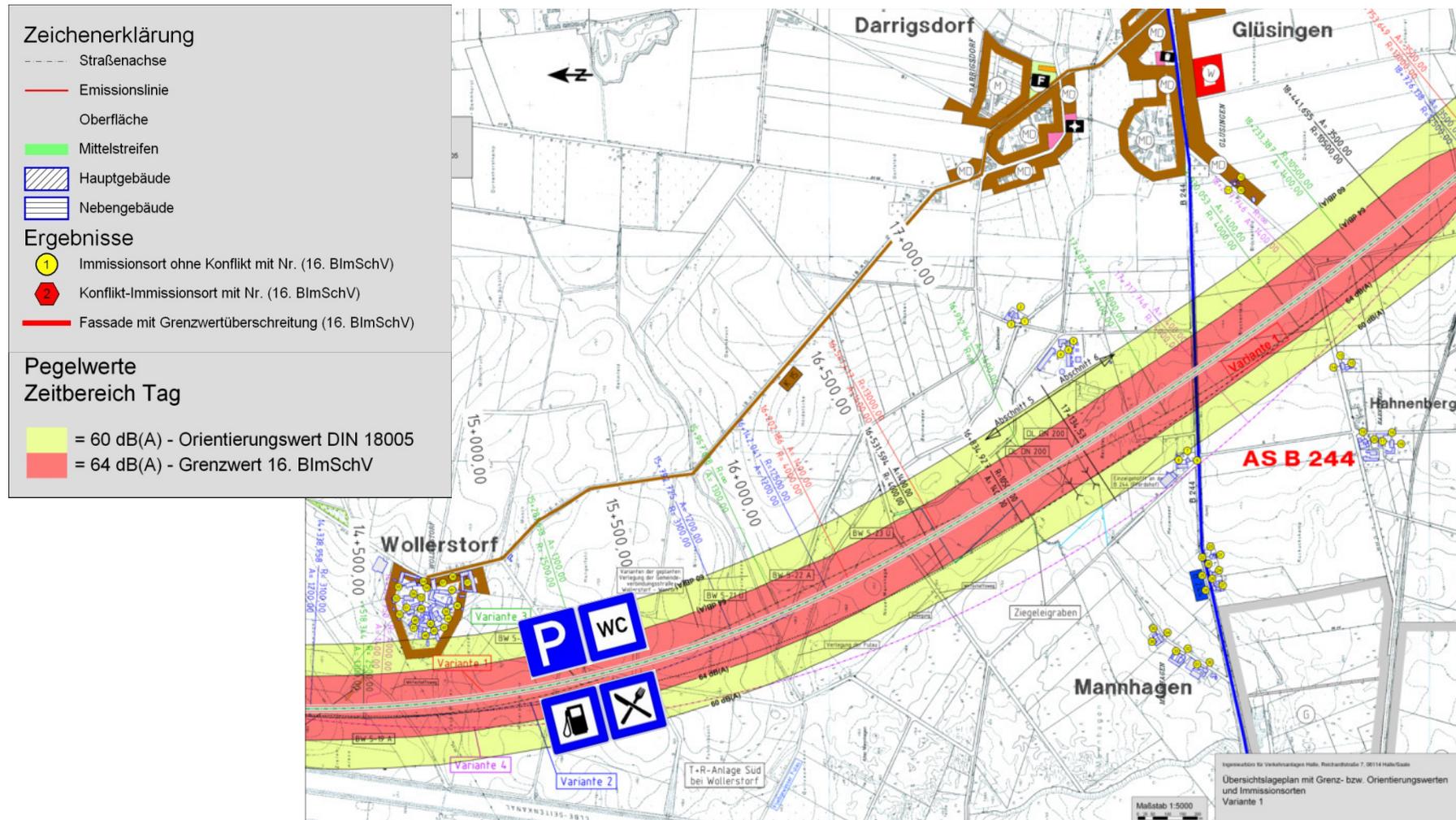


Ermittlung der Lärmimmissionen

- Berechnung der aus den einzelnen Trassenvarianten der A 39 zu erwartenden Lärmimmissionen an der nächstliegenden Bebauung auf der Grundlage des digitalen Geländemodells
- stockwerks- und fassadenbezogene Einzelpunktberechnungen
- Auswertung der Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen erfolgte sowohl hinsichtlich der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV als auch hinsichtlich der Einhaltung der Orientierungswerte nach der DIN 18005
- Gebietsnutzungen nach 16. BImSchV:
Dorf- und Mischgebiete bzw. Bebauung im Außenbereich

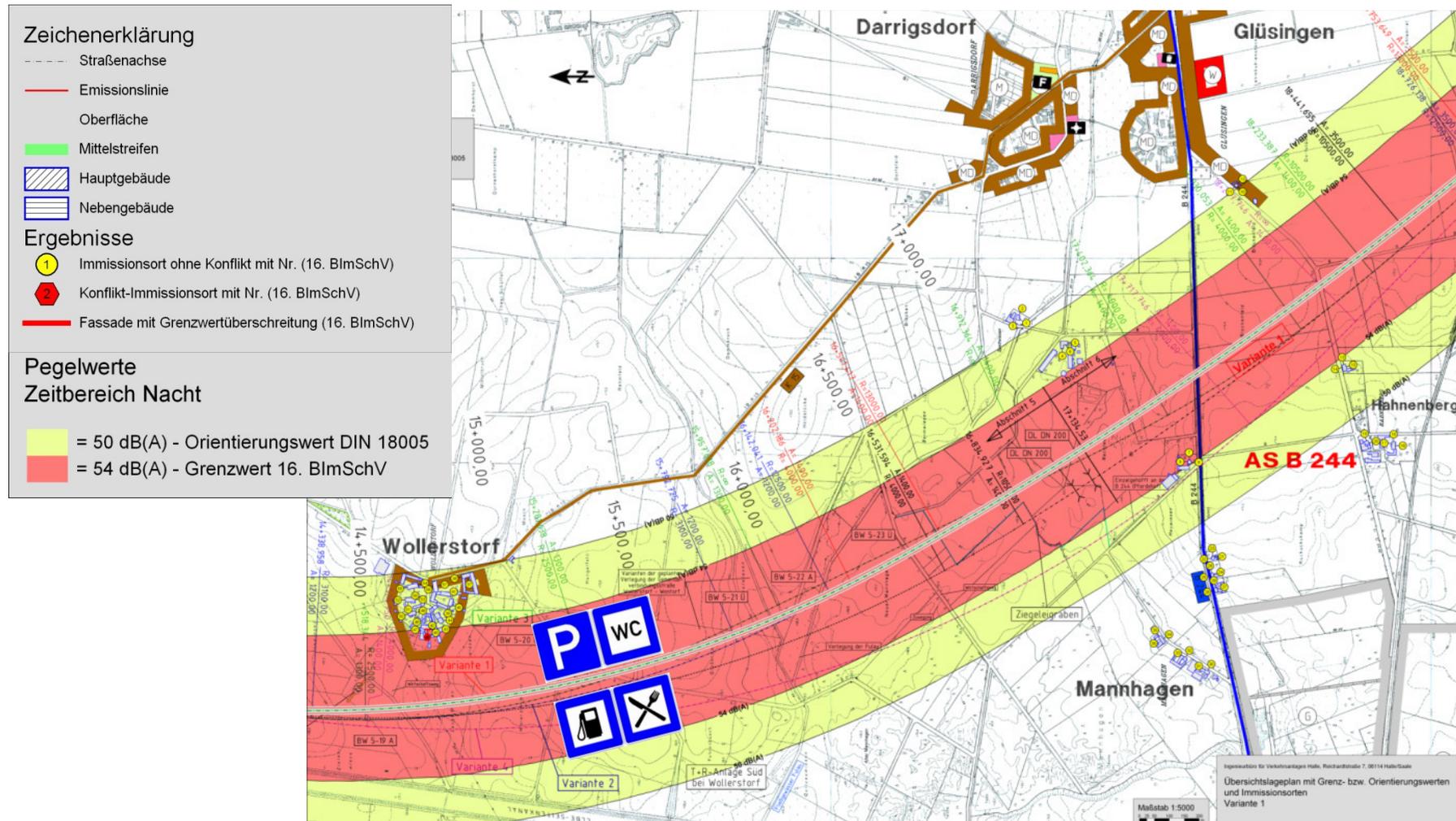


Variante 1 – Rasterlärmkarte tags





Variante 1 – Rasterlärmkarte nachts





Variante 2 - Rasterlärmkarte tags

Zeichenerklärung

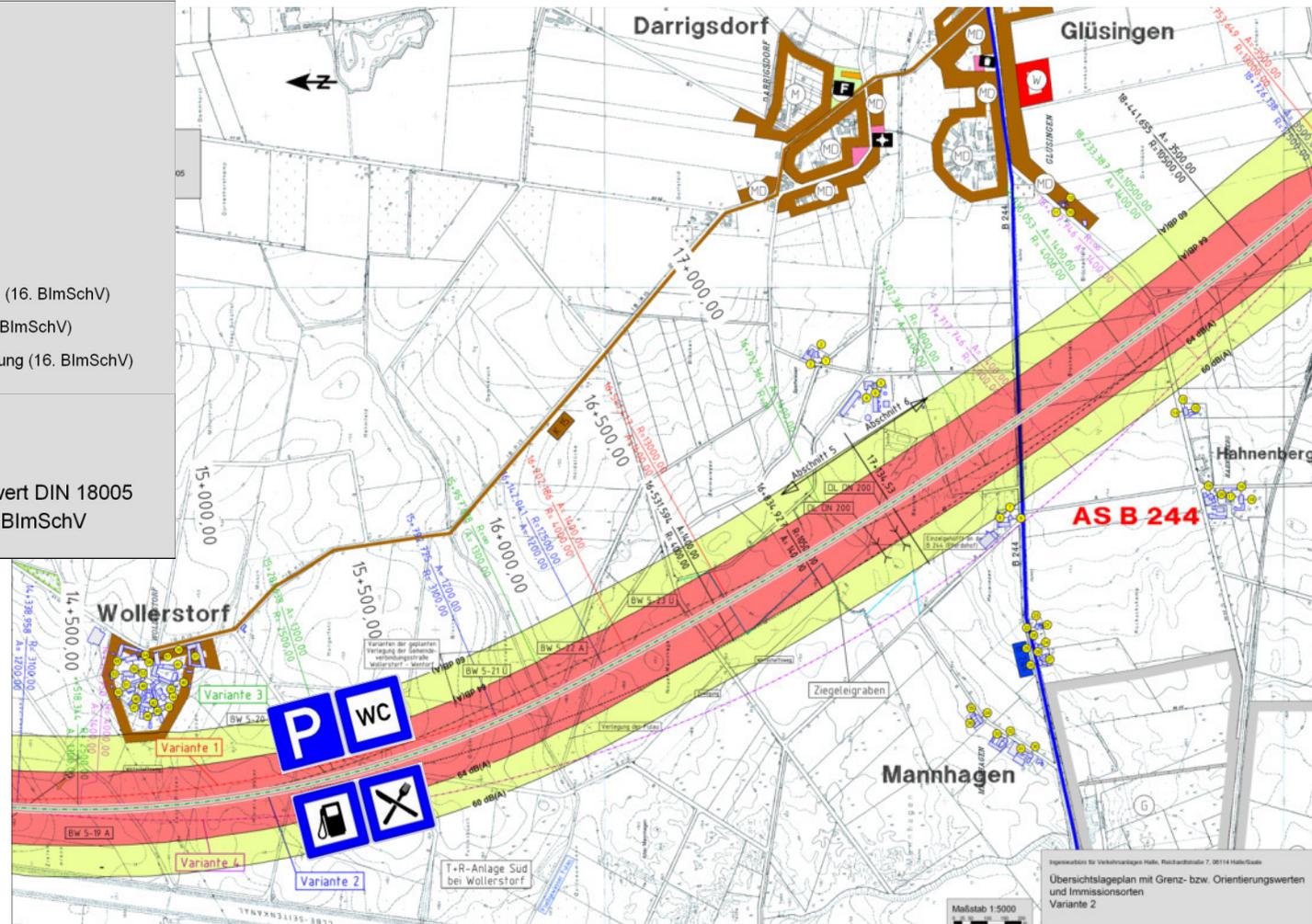
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Mittelstreifen
- ▨ Hauptgebäude
- ▨ Nebengebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)

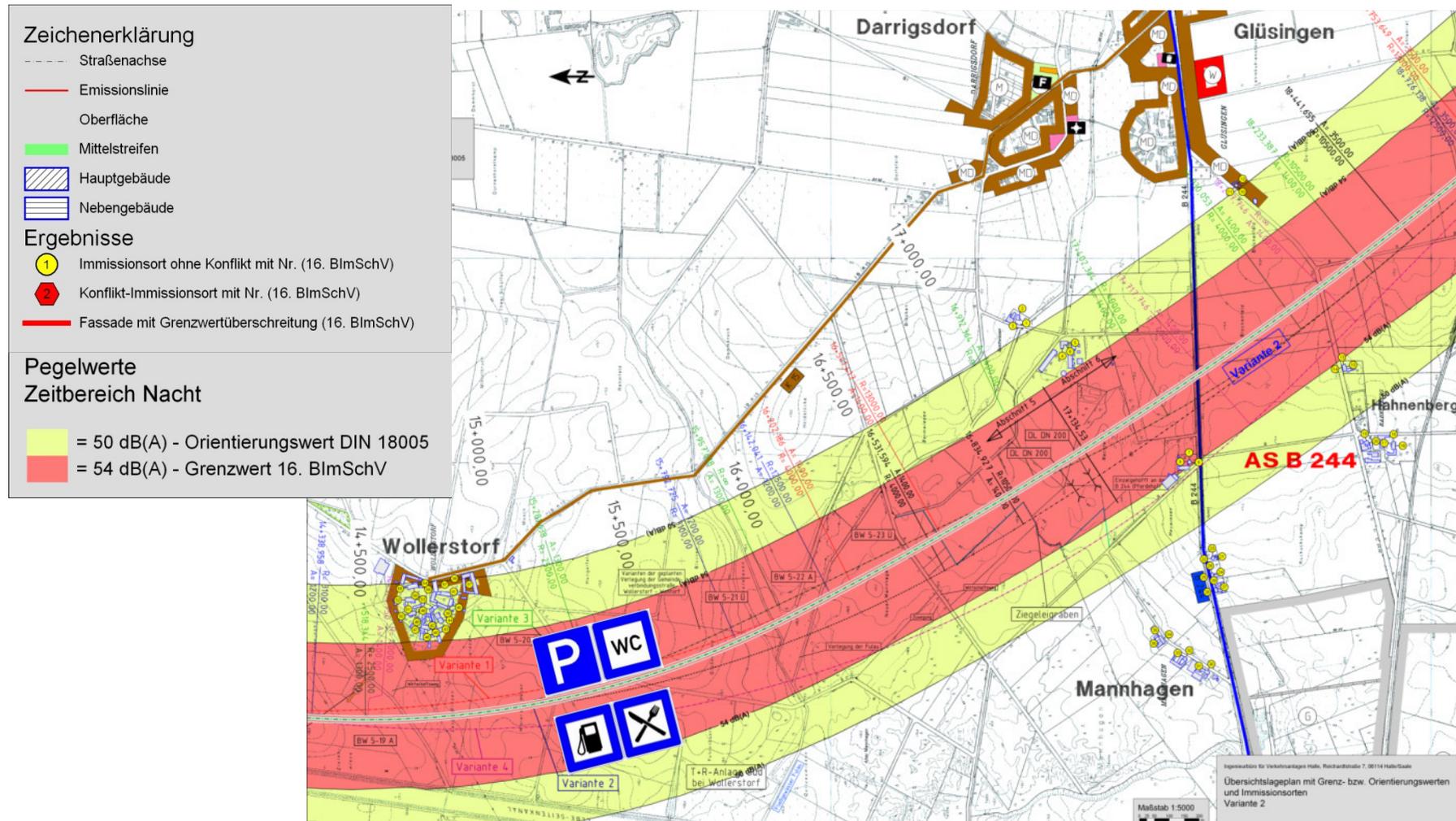
**Pegelwerte
Zeitbereich Tag**

- = 60 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 64 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



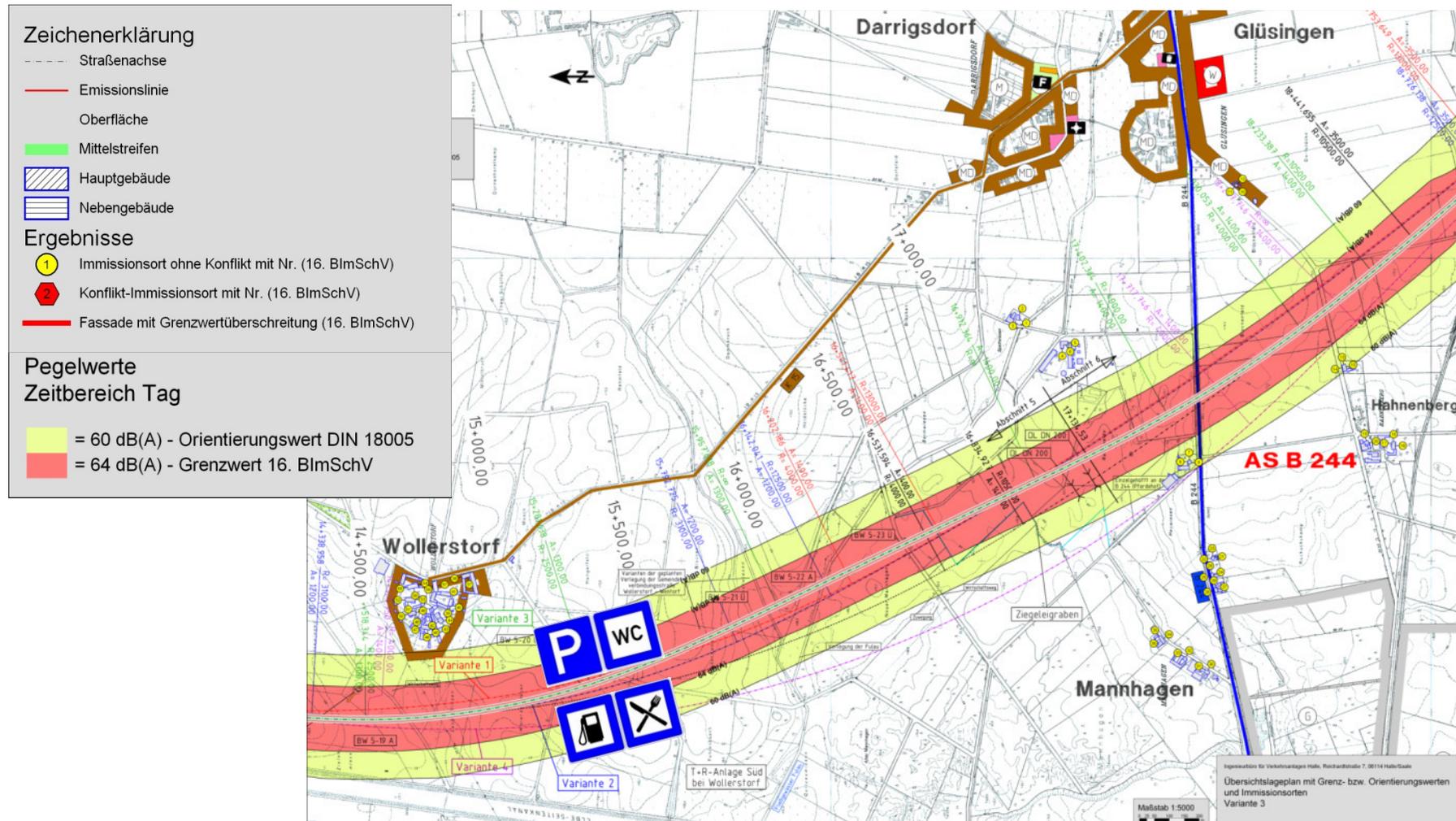


Variante 2 - Rasterlärmkarte nachts



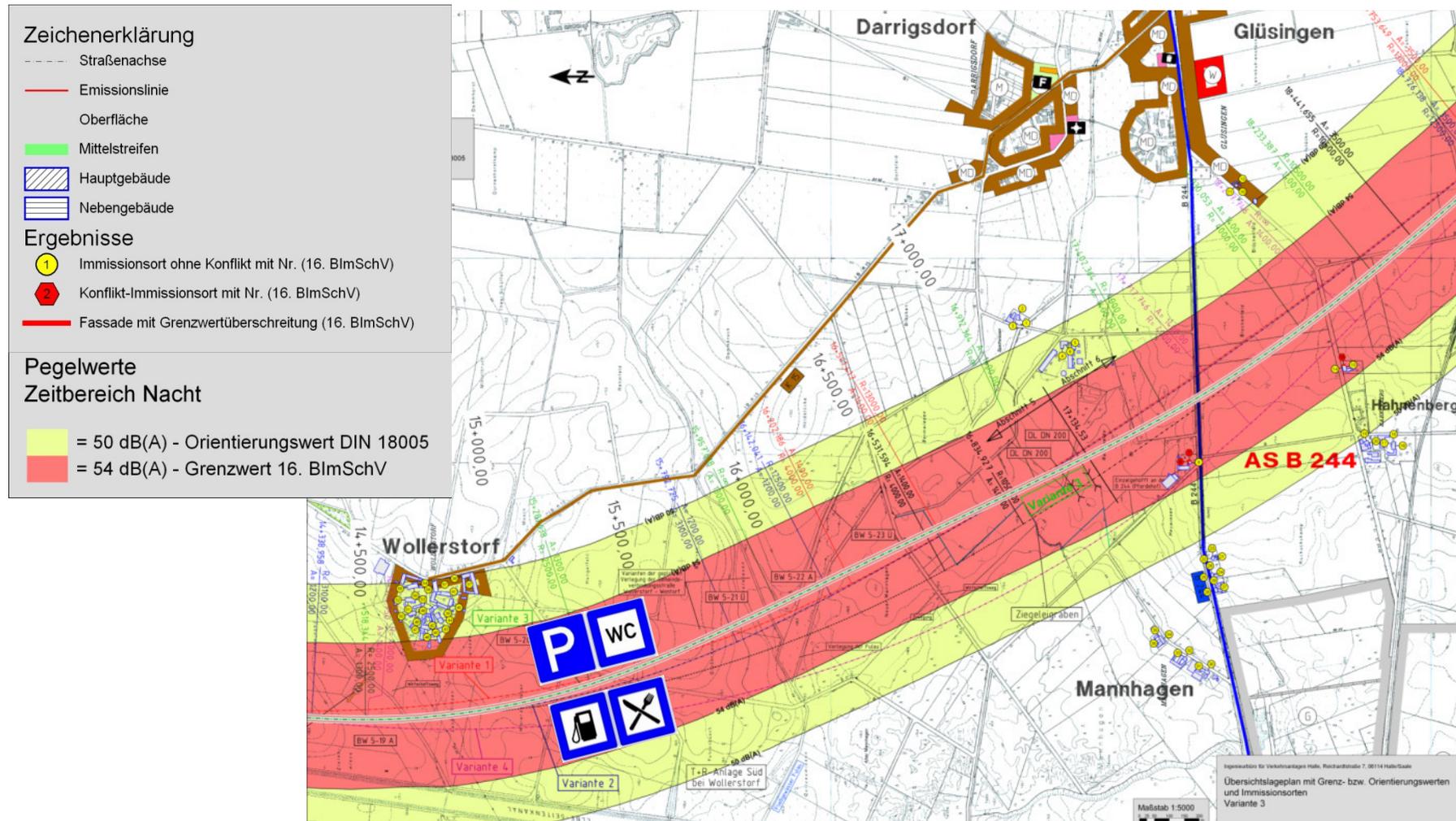


Variante 3 - Rasterlärmkarte tags



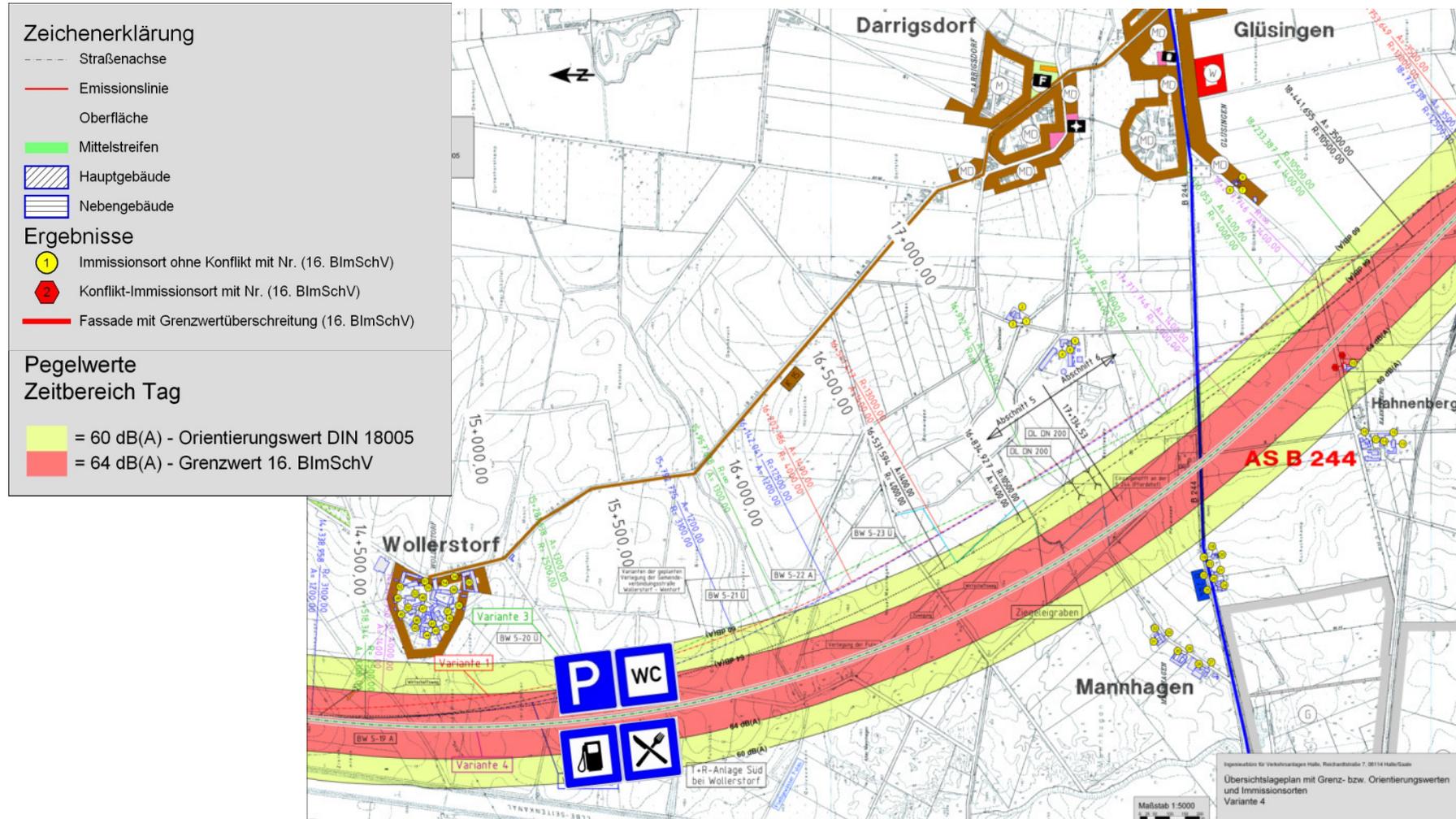


Variante 3 - Rasterlärmkarte nachts



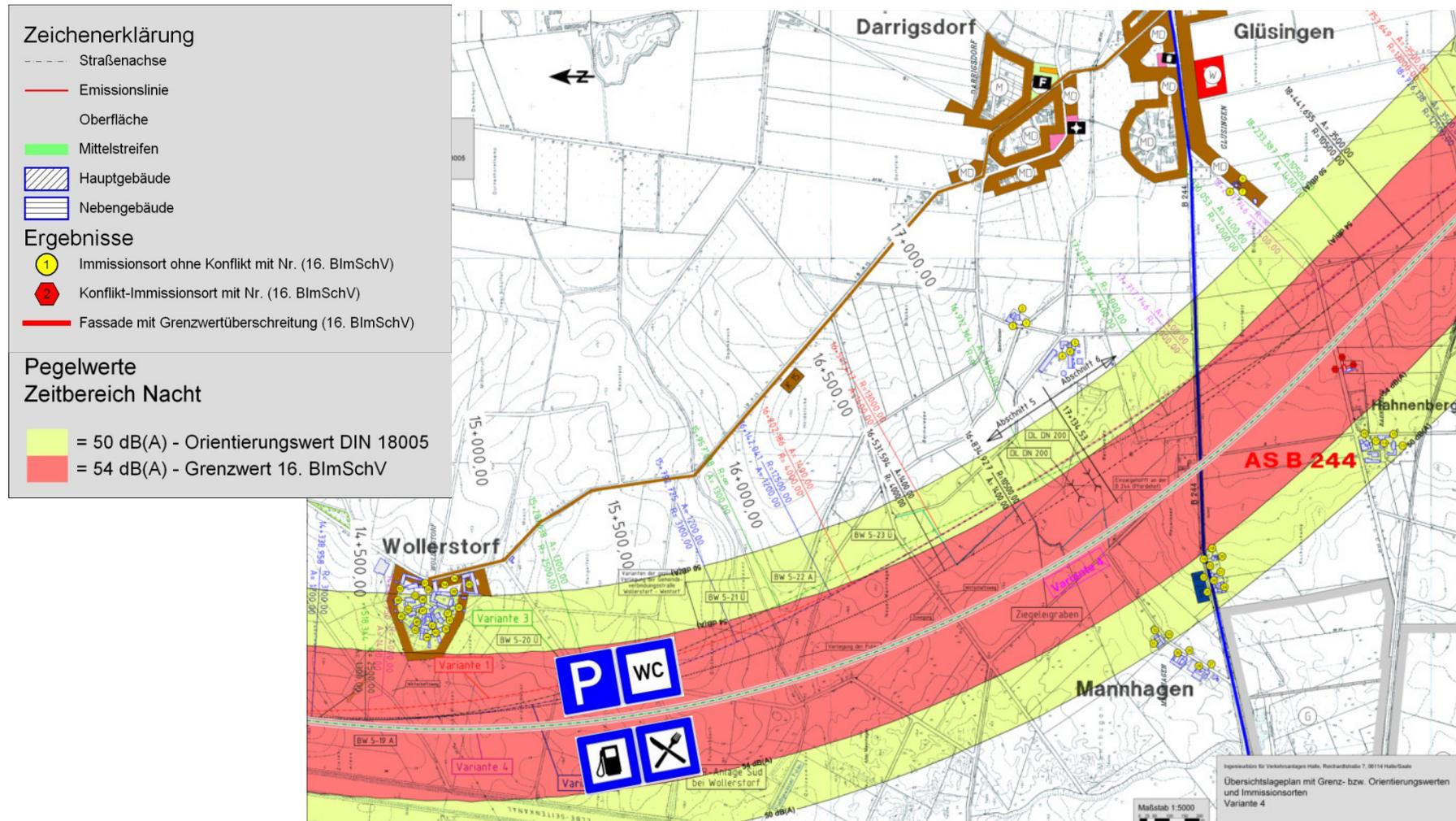


Variante 4 - Rasterlärnkarte tags





Variante 4 - Rasterlärmkarte nachts





Ergebnisse aus schalltechnischer (städtebaulicher) Sicht

Zusammenfassung der Einzelpunktberechnungen				
	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Orientierungswert nach DIN 18005 überschritten ? (Anzahl SF)	Tagwert wird eingehalten, 39 x nur Nachtwert	Tagwert wird eingehalten. 29 x nur Nachtwert	3x Tag- und Nachtwert 33 x nur Nachtwert	6 x Tag- und Nachtwert, 23 x nur Nachtwert
IGW nach 16. BImSchV überschritten ? (Anzahl SF)	Tagwert wird eingehalten, 2 x nur Nachtwert	IGW werden eingehalten	Tagwert wird eingehalten, 6x nur Nachtwert	3 x Tag- und Nachtwert 3 x nur Nachtwert
Vorschlag Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der IGW nach 16. BImSchV	passiver Lärmschutz für den Bereich Wollerstorf	-	passiver Lärmschutz für die Einzelbebauungen Glüsing (Pferdehof) und Hahnenberg	aktiver Lärmschutz (LSW) für die Einzelbebauung Hahnenberg
Ranking	2	1	3	4

*) SF = Schutzfall (fassaden- und stockwerksbezogene Einzelpunktberechnung)

Vergleich der Linien					
Ziele der RAA	untersuchte Varianten				Ziele (relevante Einflussgrößen)
	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	
Städtebau	o	+	-	-	Erschließungs- und Verbindungsfunktionen (Straßenkategorie und Verbindungsfunktionsstufe); Entlastungsfunktion (Lage zur Bebauung); Schutzfunktion vor Lärm und visuellen Beeinträchtigungen (Lage zur Bebauung); Reduktion der Barrierewirkung (ingenieurtechnische Maßnahmen)



TOP 3

Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

TOP 3.4 - Umweltfachliche Untersuchungen

Herr Prof. Dr. Sporbeck (Froelich & Sporbeck)



Kriterien „Natur und Umwelt“ zum Variantenvergleich

1. Notwendige Kriterien zur Zielerfüllung

Teilkriterium / Schutzgut	Ziel / Unterkriterien
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, hier: Erhalt des Lebensraums der Vogel-Azurjungfer	Erhalt des Lebensraums der Vogel-Azurjungfer (Art nach Anhang II FFH-RL, Erhaltungszustand in atl. biogeogr. Region von Niedersachsen: schlecht, lt. RL D Kat. 1 – vom Aussterben bedroht) - keine Lebensraumverluste (keine Beanspruchung / Querung des Habitats) - ausreichende Entfernung zum Habitat
Wasser, hier: Erhalt der hydro(geo)logischen Bedingungen	Erhalt des Abflussregimes und der Wasserqualität im Ziegeleigraben sowie der Grundwassersituation in einer Weise, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf den Lebensraum der Vogel-Azurjungfer zu erwarten sind. - Hydrogeologische Auswirkungen - Immissionsbedingte Auswirkungen über Luft- und Wasserpfad



2. Relevante und betroffene Kriterien zur Betrachtung der Schutzgüter

Teilkriterien / Schutzgüter	Unterkriterien / Sachverhalte
Pflanzen und die biologische Vielfalt	• Gesetzlich geschützte Biotope (§ 24 NAGBNatSchG)
	• Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL
	• Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft
	• Naturschutzfachlich bedeutsame Biotope (Bewertung hoch und sehr hoch)
Tiere inkl. Artenschutz	• Lebensstätten artenschutzrechtlich relevanter Arten (Laichgewässer von Amphibien, Brutplätze der Avifauna, Quartiere von Fledermäusen etc.)
	• Bedeutende Funktionsbeziehungen zwischen Habitaten artenschutzrechtlich relevanter Arten (Flugstraßen von Fledermäusen und Amphibienwanderkorridore)
	• Störung von artenschutzrechtlich relevanten Brutvögeln (Anzahl der Brutplätze innerhalb von Isophonen artspezifischer Lärmschwellen bzw. innerhalb der artspezifischen Effektdistanzen nach Garniel et al. 2010)
Boden	• Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit
	• Bodenbeanspruchung



2. Relevante und betroffene Kriterien zur Betrachtung der Schutzgüter

Teilkriterien / Schutzgüter	Unterkriterien / Sachverhalte
Wasser	• Grundwassergeprägte Bereiche (GW-Flurabstand ≤ 1 m)
	• Querende Fließgewässer, davon naturnahe Fließgewässer
Luft / Klima	• Wälder mit Schutzfunktionen für das Klima bzw. gegen sonstige Immissionen
	• Bereiche der Frischluftentstehung (Waldflächen)
Landschaft und landschaftsbezogene Erholung	• Vorsorgegebiete für Erholung
	• Regional bedeutsame Wander- bzw. Radwege
	• Landschaftsbildprägende Strukturen
	• Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes aufgrund der Gradientenlage
Menschen einschl. der menschlichen Gesundheit (nur Wohnen)	• Ortslagen
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	• Rundlingsdörfer
FFH-Verträglichkeit	• FFH-Gebiete
	• Vogelschutzgebiete



Schutzgutbezogene und -übergreifende Gesamtbewertung

Variante	1	2	3	4
Schutzgut	Rangfolge			
Pflanzen	4	4	4	1
Tiere inkl. Artenschutz	2	1	3	4
Boden	1	1	1	1
Wasser	1	1	1	2
Luft/Klima	1	1	1	1
Landschaft/Erholung	3	4	3	1
Menschen	2	1	1	2
Kultur-/Sachgüter	1	1	1	1

Der schutzgutübergreifende Variantenvergleich zeigt insgesamt keine signifikanten Unterschiede zwischen den Trassenvarianten. Leichte Vorteile ergeben sich für die Varianten 2 und 4.



Pflanzen und die biologische Vielfalt

Bezüglich der Betroffenheit (Flächenbeanspruchung und Funktionsbeeinträchtigung) von gesetzlich geschützten Biotopen beanspruchen und beeinträchtigen alle Varianten gleichermaßen kleinflächig zwei Heckenstrukturen südlich der B 244. Hinsichtlich der Beanspruchung und Beeinträchtigung von Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie (Eichen-Hainbuchenwälder und alte bodensaure Eichenwälder) wird ein Eichen-Hainbuchenwald feuchter Standorte unmittelbar nördlich der B 244 durch die Varianten 1 – 3 kleinflächig beansprucht und beeinträchtigt, während die Variante 4 den alten bodensauren Eichenwald direkt nördlich der Fulau nur randlich kleinflächig tangiert und beeinträchtigt. Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft werden von allen Varianten südlich der B 244 durchfahren, wobei die Durchfahrungslängen bei allen Varianten nahezu gleich sind. Hinsichtlich der Betroffenheit von naturschutzfachlich bedeutsamen Biotopen (Biotoptypen der Wertstufen sehr hoch und hoch) ist insbesondere auf die Beanspruchung und Beeinträchtigung des als sehr hochwertig eingestuftes mesophilen Eichen-Hainbuchenwäldchens feuchter Standorte nördlich der B 244 durch die Varianten 1-3 hinzuweisen. Variante 4 verläuft weit abgerückt von dem Waldbereich weiter westlich und beansprucht bzw. beeinträchtigt nur einzelne Heckenstrukturen verteilt im Raum.

Tiere inkl. Artenschutz

Nennenswerte Unterschiede zwischen den Varianten bestehen in den Revierverlusten für artenschutzrelevante Brutvogelarten. Die Variante 2 stellt sich mit neun betroffenen Brutpaaren dar, gefolgt von Variante 1 mit elf, Variante 4 mit zwölf und Variante 3 mit 14 betroffenen Brutpaaren. Bei Variante 3 ist zusätzlich zu der relativ höchsten Anzahl betroffener Brutpaare die Betroffenheit des Rebhuhns als besonders gefährdete Art (je 2x) negativ zu beurteilen. Demgegenüber ist z. B. der Fischotter von allen Varianten gleichermaßen betroffen, so dass diesbezüglich keine Entscheidungsrelevanz für die Einstufung der Varianten vorliegt. Auch der Verlust von sonstigen bedeutsamen Habitatbestandteilen (Flugstraßen von Fledermäusen, Amphibienwanderkorridore) bringt keine weitere Differenzierung zwischen den Varianten.

Bei allen vier Varianten ergeben sich betriebsbedingte Störungen von artenschutzrechtlich relevanten Brutvögeln innerhalb ihrer artspezifischen Wirkräume. Variante 4 schneidet dabei mit 71 betroffenen Brutpaaren tendenziell am schlechtesten ab; die relativ günstigste Variante ist Variante 2 mit 65 betroffenen Brutpaaren. Der Abstand der Varianten 2 und auch 4 zu den Varianten 1 und 3 mit je 66 betroffenen Brutpaaren ist jedoch wenig relevant. Für die Varianten 1 und 2 spricht aber, dass hier das Braunkehlchen als besonders gefährdete Art, im Gegensatz zu den Varianten 3 (1x) und 4 (2x), nicht betroffen ist.



Boden

Die Betroffenheit (Durchfahrungslängen) von Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit unterscheidet sich bei den Varianten 1, 2 und 3 nur sehr geringfügig (max. 70 m). Lediglich Variante 4 weist mit einer um 310 - 380 m größeren Durchfahrungslänge etwas höhere Werte auf als die übrigen Varianten.

Beim Unterkriterium „Bodenbeanspruchung“ variiert der Wert in dem betrachteten Trassenabschnitt bei einer pauschal angenommenen Trassenbreite von ca. 60 m zwischen 39,67 ha bei den Varianten 1-3 und 40,56 ha bei Variante 4. Diese unerhebliche Differenz resultiert aus geringfügig unterschiedlichen Trassenlängen.

Wasser

Unterschiede zwischen den Varianten sind bei den Auswirkungen auf grundwassergeprägte Bereiche mit einem Grundwasserflurabstand von unter 1 m gegeben. Die Varianten 1, 2 und 3 schneiden dabei mit ca. 1.500 m Durchfahrungslänge gleich ab. Variante 4 ist mit 2.110 m Durchfahrungslänge am ungünstigsten einzustufen. Hinsichtlich der Querung von naturnahen Fließgewässern queren alle das Fließgewässer Scharfenbrücker Bach. Beim Vergleich aller Fließgewässerquerungen (naturnah und ausgebaut) schneidet Variante 4 gegenüber den Varianten 1, 2 und 3 mit einer Querung weniger tendenziell am besten ab.

Luft / Klima

Alle Waldflächen sind Wälder mit Schutzfunktionen für das Klima bzw. gegen sonstige Immissionen und besitzen eine Bedeutung für die Frischluftentstehung. Bei der Durchfahrung von Waldflächen schneiden die Varianten 1-3 gleich ab (365 m). Variante 4 ist mit 125 m Durchfahrungslänge mehr am ungünstigsten einzustufen.

Die ermittelten Auswirkungen sind trotz unterschiedlicher Ausprägung insgesamt nicht erheblich. Damit ist hinsichtlich der vergleichenden Bewertung keine Signifikanz im Verhältnis zu den anderen Schutzgütern gegeben. Deshalb gibt es keine Unterschiede in der Bewertung der Rangfolgen.



Landschaft und landschaftsbezogene Erholung

Vorsorgegebiete für die Erholung sind von sämtlichen Varianten westlich von Darrigsdorf in der Größenordnung einer Durchfahrung von ca. 1.500 m gleichermaßen betroffen. Alle Varianten queren darüber hinaus zwei Radwanderwege. Unterschiede zwischen den vier Varianten bestehen bei der Durchschneidung landschaftsbildprägender Strukturen. Es wurde die Anzahl der Querungen von Baumreihen/Baumgruppen, Hecken und Feldgehölzen ermittelt. Die Anzahl der Querungen differiert zwischen 10 bei Variante 4, 11 bei Variante 3 und jeweils 13 bei den Varianten 1 und 2. Unterschiede zwischen den Varianten gibt es zudem bei den Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes aufgrund der Gradienten. Die Höhe der Dammlagen variiert zwischen 10 m (Varianten 1 und 4) und 12,20 m (Variante 2) bzw. 12,70 m (Variante 3).

Menschen einschl. der menschlichen Gesundheit (Wohnen)

Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf ist mit 335 m bei Variante 4 am günstigsten zu bewerten. Variante 1 ist die Variante, die mit 240 m am nächsten an die Ortslage Wollerstorf heranreicht. Die Varianten 2 und 3 nehmen mit jeweils 285 m Abstand eine Mittelstellung ein.

In Bezug auf die Abstände zur Einzelbebauung westlich von Darrigsdorf sind die Varianten 1 und 2 jeweils 250 m entfernt, die Variante 3 280 m und die Variante 4 500 m.

Der Abstand zu Glüsingern ist bei Variante 4 am günstigsten (500 m) und bei den Varianten 1 und 2 am ungünstigsten (jeweils 330 m) ausgeprägt.

Der Abstand zu den Einzelgehöften Mannhagen (jeweils 650 m) und Hahnenberg (jeweils 245 m) ist bei den Varianten 1 und 2 am günstigsten und bei Variante 4 (370 m zu Mannhagen und 70 m zu Hahnenberg) am ungünstigsten ausgeprägt. Bei Variante 3 liegen Abstände von 630 m (Mannhagen) und 175 m (Hahnenberg) vor.

Für das Einzelgehöft an der B 244 (Pferdehof) sind die Varianten 1 und 2 am günstigsten (Abstand 195 m) und Variante 4, durch die das Gehöft direkt in Anspruch genommen wird, am ungünstigsten zu beurteilen. Bei Variante 3 beträgt der Trassenabstand 135 m.



Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bezüglich des Unterkriteriums „Rundlingsdörfer“ als Kulturelement in diesem Landschaftsteil ist Wollerstorf zu nennen. Die gleiche Entfernung zum Rundlingsdorf weisen dabei die Varianten 2 und 3 auf (285 m). Variante 1 liegt mit 240 m Entfernung am nächsten an Wollerstorf. Variante 4 ist die günstigste Variante, da sie mit 335 m am weitesten von Wollerstorf entfernt liegt.

Die ermittelten Auswirkungen sind trotz unterschiedlicher Ausprägung insgesamt nicht erheblich. Damit ist hinsichtlich der vergleichenden Bewertung keine Signifikanz im Verhältnis zu den anderen Schutzgütern gegeben. Deshalb gibt es keine Unterschiede in der Bewertung der Rangfolgen.



Vergleich der Linien					
Ziele der RAA	untersuchte Varianten				Ziele (relevante Einflussgrößen)
	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	
Natur und Umwelt	-	o	-	+	geringe Inanspruchnahme von schützenswerten Flächen (Linienführung im Lageplan, Gradientenangleichung, Böschungsgestaltung, Schutzmaßnahmen); geringe Beeinträchtigung wichtiger Flächenfunktionen (Linienführung im Lageplan, Durchlässe); geringe Emissionen und geringe Emissionsbelastung (Linienführung im Lageplan, Längsneigungen, Damm- und Einschnittshöhen, Entwässerung, straßenseitige Immissionsschutzeinrichtungen); gutes Kleinklima (Damm- und Einschnittshöhen; Immissionsschutzeinrichtungen, Ingenieurbauwerke); landschaftsgerechte Straßengestaltung (Abstimmung der Trassierung mit der Topographie, Bepflanzung, Immissionsschutzeinrichtungen)

Ergebnisse Kriterien „Natur und Umwelt“ im Einzelnen

- Keine Variante quert den Ziegeleigraben im Bereich des Lebensraumes oder führt hier auf sonstige Weise zu Beeinträchtigungen.
- Bei allen vier Varianten ist keine nachteilige Änderung des Abflussregimes im Ziegeleigraben und keine nachteilige Veränderung der Grundwassersituation im Gebiet zu erwarten.
- Unter Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen (Spritzwasserschutz, keine Einleitung von Straßenabwasser) ergeben sich auch immissionsseitig keine maßgeblichen Auswirkungen.
- Schutzgutübergreifende Gesamtbewertung aus Umweltsicht: sehr geringe Vorteile der Variante 4 gegenüber der Variante 2 sowie den Varianten 1 und 3, jedoch keine signifikanten Unterschiede in den Umweltauswirkungen.



TOP 3

Vorstellung der Vorplanungsergebnisse Variantenvergleich Ziegeleigraben

TOP 3.5 – Kosten und Ergebnis

**Herr Meyer
MIV/IBV**



Variantenvergleich Ziegeleigraben – Kriterien nach RAA aus Sicht der Kosten

Vergleich der Linien					
Ziele der RAA	untersuchte Varianten				Ziele (relevante Einflussgrößen)
	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	
Kosten	+	-	-	o	geringer Investitionsaufwand (Linienführung, Ingenieurbauwerke, Ausstattung, Immissionsschutzeinrichtungen); geringer Erhaltungs- und Betriebsaufwand (Straßenbetriebsdienst, Gestaltung der Anlagen, Arbeitsräume und Zufahrtswege für Bauwerksprüfungen)

Zusammenfassung der wesentlichen Aussagen:

- Variante 1 weist die geringsten Baukosten auf
- Variante 2 und 3 erzeugen Mehrkosten infolge Mittelstreifenentwässerung und erhöhter Erdbaukosten
- Variante 4 erzeugt Mehrkosten infolge Mittelstreifenentwässerung

=> Variante 1 ist aus Sicht der Kosten die günstigste Variante



Variantenvergleich Ziegeleigraben – Kriterien nach RAA

Vergleich der Linien					
Ziele der RAA	untersuchte Varianten				Ziele (relevante Einflussgrößen)
	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	
Verkehrssicherheit	+	+	+	+	sichere Fahrverläufe (Radienrelation, Sichtweiten, Entwässerung); sicheres Neben- und Hintereinanderfahren (Längsneigungen)
Qualität des Verkehrsablaufes	+	+	+	+	angemessene Qualität des Verkehrsablaufes (Längsneigungen, Trassierung im Lageplan)
Raumordnung	+	+	+	+	Raumerschließung und Verbindungsfunktion (Lage zu Siedlungsschwerpunkten und Gewerbestandorten); Entlastungsfunktion (Lage zu Siedlungsschwerpunkten); Ordnungs- und Sicherheitsfunktion (Lage der Verküpfungspunkte)
Städtebau	o	+	-	-	Erschließungs- und Verbindungsfunktionen (Straßenkategorie und Verbindungsfunktionsstufe); Entlastungsfunktion (Lage zur Bebauung); Schutzfunktion vor Lärm und visuellen Beeinträchtigungen (Lage zur Bebauung); Reduktion der Barrierewirkung (ingenieurtechnische Maßnahmen)
Natur und Umwelt	-	o	-	+	geringe Inanspruchnahme von schützenswerten Flächen (Linienführung im Lageplan, Gradientenangleichung, Böschungsgestaltung, Schutzmaßnahmen); geringe Beeinträchtigung wichtiger Flächenfunktionen (Linienführung im Lageplan, Durchlässe); geringe Emissionen und geringe Emissionsbelastung (Linienführung im Lageplan, Längsneigungen, Damm- und Einschnittshöhen, Entwässerung, straßenseitige Immissionsschutzeinrichtungen); gutes Kleinklima (Damm- und Einschnittshöhen; Immissionsschutzeinrichtungen, Ingenieurbauwerke); landschaftsgerechte Straßengestaltung (Abstimmung der Trassierung mit der Topographie, Bepflanzung, Immissionsschutzeinrichtungen)
Kosten	+	-	-	o	geringer Investitionsaufwand (Linienführung, Ingenieurbauwerke, Ausstattung, Immissionsschutzeinrichtungen); geringer Erhaltungs- und Betriebsaufwand (Straßenbetriebsdienst, Gestaltung der Anlagen, Arbeitsräume und Zufahrtswege für Bauwerksprüfungen)

Gewählt wird die Variante 2: Die Wahl der Vorzugsvariante resultiert aus der Berücksichtigung aller Belange (Straßenbau, Umwelt, Raumordnung und Städtebau, Wirtschaftlichkeit). Ausschlaggebend für die Variantenentscheidung war die positive Bewertung der Variante 2 bezüglich der städtebaulichen (schalltechnischen) Belange.

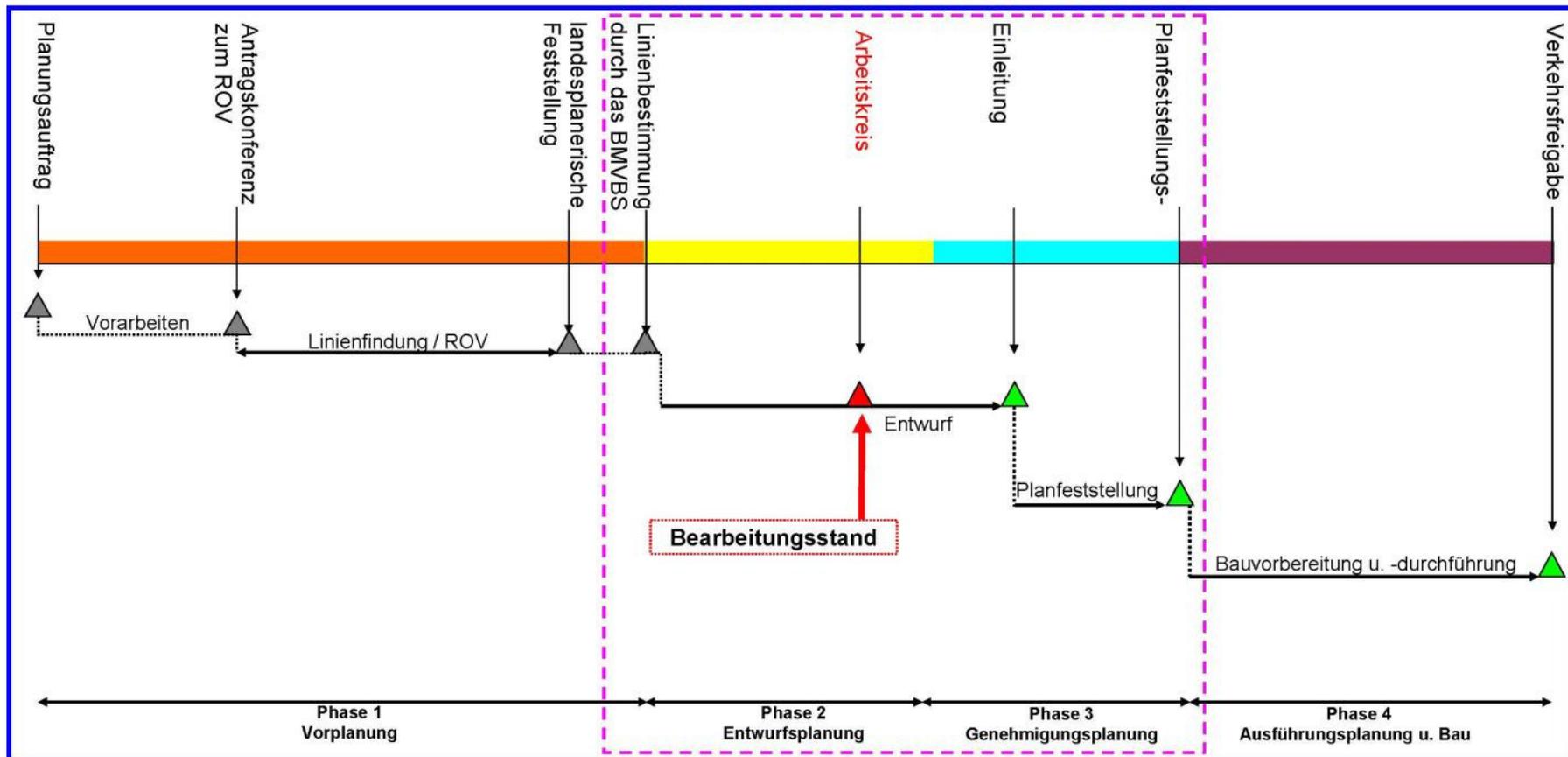


TOP 4:

Weiteres Vorgehen



Übersicht Planungsablauf





**Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereiche Lüneburg und
Wolfenbüttel**

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

Abschnitt 5: Bad Bodenteich (L 265) – Wittingen (B 244)
Abschnitt 6: Wittingen (B 244) – Ehra (L 289)



Arbeitskreissitzung 18.07.2012

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit
und Mitwirkung**