



**Neubau der A 39, Lüneburg-Wolfsburg  
mit nds. Teil der B 190n  
Abschnitt 3: Bad Bevensen (L 253) – Uelzen (B 71)**

**Ergebnisprotokoll der 2. Arbeitskreissitzung**

**Arbeitskreissitzung am:** 24.05.2012, 09.30 Uhr

**Ort:** Akzent Hotel Deutsche Eiche  
Soltauer Straße 14, Uelzen

**Teilnehmer:** Siehe Teilnehmerliste

<b>Top</b>	<b>Thema</b>
1	Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation
2	Anlass, Zweck und Aufgabe des Arbeitskreises
3	Vorstellung der Vorplanungsergebnisse
4	Vorstellung Variantenvergleich Gradientenabsenkung im Bereich Röbbelbach
5	Vorstellung Variantenvergleich Umverlegung L 254
6	Weiteres Vorgehen

TOP	Thema
0.	<p><b>Vorbemerkung</b></p> <p>Die Präsentation (Tischvorlage) zur Arbeitskreissitzung wurde in der Arbeitskreissitzung an alle Teilnehmer verteilt. Sie ist im Internet auf der Seite der Straßenbauverwaltung (<a href="http://www.strassenbau.niedersachsen.de">www.strassenbau.niedersachsen.de</a>) eingestellt. In dieser Niederschrift sind daher nur ergänzende Informationen sowie erfolgte Wortmeldungen enthalten.</p> <p>Das Ergebnisprotokoll wird an die Teilnehmer der Arbeitskreissitzung versandt und im Internet eingestellt.</p> <p>Ziel dieser Arbeitskreissitzung ist eine transparente Planung der A 39 unter Einbeziehung aller Träger öffentlicher Belange.</p>
1.	<p><b>Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation</b></p> <p>Siehe Tischvorlage Präsentation, S. 2-8</p> <p><u>NABU Uelzen</u> Der NABU Uelzen meldet einen Nachweis des Wachtelkönigs im Abschnitt 5. Eine Dokumentation dazu wird übergeben.</p>
2.	<p><b>Anlass, Zweck und Aufgabe des Arbeitskreises</b></p> <p>Siehe Tischvorlage Präsentation, S. 9-12</p>
3.	<p><b>Vorstellung der Vorplanungsergebnisse</b></p> <p>Siehe Tischvorlage Präsentation, S. 13-16</p>
4.	<p><b>Vorstellung Variantenvergleich Gradientenabsenkung im Bereich Röbbelbach</b></p> <p>Siehe Tischvorlage Präsentation, S. 17-26</p> <p>Das beauftragte Ingenieurbüro (MIV) erläutert den Variantenvergleich der Gradientenabsenkung (Objektplanung Verkehr) im Bereich Röbbelbach von Bau-km 2+300 bis 4+300.</p> <p>Zielsetzung dieser Untersuchungen war es, die Höhe der Trassenführung abzusenkern, um so die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild und das Wohnumfeld zu vermindern. Zwangspunkte sind dabei die Röbbelbachquerung, für die in Anlehnung an Regelwerke des Straßenbaus (MAQ 2008) eine Mindesthöhe von 8 m festgelegt wurde sowie die Querung der L 252. Soll die L 252 im Bestand verbleiben und durch die A 39 überquert werden, so werden auch hierdurch die Möglichkeiten zur Absenkung der Gradienten begrenzt. Alternativ wurden daher auch Varianten einer Überführung der L 252 über die A 39 sowie einer Umverlegung der L 252 untersucht.</p> <p>Die geprüften Varianten unterscheiden sich mit Ausnahme der Umverlegung der L 252 nicht in ihrer Lage sondern lediglich in der Gradienten der A 39 und damit einhergehend der Breite der Dammböschungen. Für viele Sachverhalte lassen sich daher signifikante Unterschiede zwischen den Varianten ausschließen.</p> <p>Insgesamt wurden 11 Varianten untersucht und bezüglich der Kriterien Straßenbau, Raumordnung / Städtebau / Umwelt und Kosten bewertet.</p>

## **Beantwortete Fragen / Wortmeldungen, Hinweise:**

### **Teil Objektplanung Verkehr:**

#### Stadt Bad Bevensen:

Der Abstand der verlegten L 252 zu den Gebäuden „Am Brückfeld“ ist aus den vorgestellten Unterlagen nicht ersichtlich.

#### Antwort:

Die Gebäude haben einen Abstand von ca. 90m zur Trasse.

#### VCD:

Der VCD fragt nach, ob parallel zur L 252 die Anlage eines Radweges vorgesehen ist.

#### Antwort:

Die L 252 erhält im Ausbaubereich einen Radweg, wenn zum Zeitpunkt des Baus der A 39 ein Radweg an der bestehenden L 252 vorhanden ist.

#### Gemeinde Altenmedingen:

Die Gemeinde Altenmedingen merkt an, dass die Realisierung des Radwegekonzeptes Grundvoraussetzung einer sicheren Radwegeverbindung für Kinder und Erwachsene zwischen Röbbel und Bad Bevensen ist. Wie erfolgt diese? Eine Radwegeverbindung ist unabhängig von dem vorliegenden Konzept beim Bau der A 39 erforderlich.

#### Antwort:

Eine Zusage zur zeitlichen Abfolge des Gesamtausbaues kann nicht gegeben werden.

#### Dorfgemeinschaft Groß Hesebeck:

Was geschieht mit dem Wohnhaus nahe der A 39 in Groß Hesebeck?

#### Antwort:

Auf Grund der Wahl der Variante 6 als Vorzugsvariante mit abgesenkter Gradienten in diesem Bereich kann das Wohnhaus am Sportplatz erhalten bleiben.

### **Teil Umweltfachliche Untersuchungen:**

Siehe Tischvorlage Präsentation, S. 27-29

Das beauftragte Planungsbüro (PU) erläutert die Ergebnisse der umweltfachlichen Untersuchungen zur Gradientenoptimierung im Bereich Röbbelbach.

Als Ergebnis des Variantenvergleichs ist aus Umweltsicht die Variante 6 als Vorzugsvariante anzusehen. Durch die Verlegung der L 252 lässt sich bei dieser Variante die Höhenlage der A39 nördlich des Röbbelbaches vergleichsweise weit absenken. Hieraus resultieren Vorteile für das Landschaftsbild, den Boden (geringere Dammböschungen) sowie das Schutzgut Pflanzen und Tiere (bedingt durch geringere Dammböschungen auch geringere Inanspruchnahme wertvoller Biotop insbesondere im Bereich der Fischteiche). Als einziger Nachteil dieser Trassenführung im Bereich zur ursprünglichen Vorzugsvariante ist aus Umweltsicht der erforderliche Zubringer im Umfeld von Brückfeld zu nennen. Diese Nachteile wiegen jedoch die Vorteile der optimierten Variante nicht auf.

#### Gemeinde Altenmedingen:

Die Größe der Kartendarstellung auf den Folien und der Papiervorlage wird bemängelt.

#### Antwort:

Es wird erläutert, dass diese Darstellung nur die Orientierung im Zusammenhang mit dem Vortrag erleichtern soll und der genaue Trassenverlauf den Unterlagen der

technischen Planung entnommen werden kann.

Landwirtschaftskammer:

Das günstigere Abschneiden der Variante 6 hinsichtlich des Flächenverbrauchs wird hinterfragt, da diese Variante aufgrund des zusätzlichen Zubringers und der damit verbundenen Durchschneidung landwirtschaftlicher Flächen ungünstig erscheint.

Antwort:

Es wird erläutert, dass diese Vorteile aus den geringeren Dammböschungen an der A 39 und dem Rückbau der L 252 resultieren.

Stadt Bad Bevensen:

Die Stadt Bad Bevensen erfragt, welche lichte Höhe über dem Röbbelbach erreicht wird.

Antwort:

Auch bei der optimierten Variante beträgt die lichte Höhe über dem Röbbelbach 8 m. Der Röbbelbach ist gemäß MAQ 2008 dem Sonderfall der "gewässerbegleitenden Waldlebensräume" zuzuordnen (vgl. FGSV 2008, S. 16 ff). Dieser Fall ist anzuwenden, wenn naturnahe gewässerbegleitende Laubwaldgesellschaften oder Galeriewälder, wie bspw. am Röbbelbach die Erlen-Eschen-Auwälder, gequert werden oder FFH-Gebiete betroffen sind, was am Röbbelbach gleichfalls der Fall ist. Unter diesen Voraussetzungen soll die lichte Höhe der Gewässerunterführung mindestens 10 m betragen, wodurch ein ausreichender Bewuchs unterhalb der Brücke ermöglicht werden soll. Limitierende Faktoren sind dabei die Beleuchtung und die Wasserversorgung. Da die Trasse relativ ortsnah verläuft und sich eine Brückenhöhe von 10 m in der eher flach reliefierten Landschaft des Untersuchungsgebietes nachteilig auf das Landschaftsbild auswirkt, wurde versucht einen Kompromiss zwischen den Anforderungen des Lebensraumverbundes und dem Schutz des Landschaftsbildes und Wohnumfeldes zu finden.

Angesichts einer für die Lichtverhältnisse günstigen Ost-West-Exposition der Brücke und der innerhalb der Talniederung vorhandenen guten Wasserversorgung durch hoch anstehendes Grundwasser, wird im vorliegenden Fall abweichend von den Anforderungen der MAQ und unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen an das Landschaftsbild und das Wohnumfeld eine lichte Höhe von lediglich 8 m als noch vertretbar erachtet. Weitergehende Abweichungen von den in den geltenden Regelwerken vorgegebenen Mindesthöhen sind nicht vertretbar, da sich dies auf die Möglichkeiten zur Schaffung von Vegetationsstrukturen unterhalb der Brücke und damit auch auf den Lebensraumverbund nachteilig auswirken würde.

BUND:

Der BUND erfragt, wie tief die Gradienten im Bereich der Ortslage Groß-Hesebeck bzw. der hier befindlichen Fischteiche abgesenkt wird und äußert die Befürchtung, dass bei zu tiefer Absenkung die Wasserversorgung der Eschen-/Auwälder und die Quellwasserversorgung der Fischteiche nicht mehr gewährleistet ist.

Antwort:

Da die Trasse ca. 1.50 m über Gelände verläuft, sind diese Befürchtungen unbegründet.

BUND:

Der BUND fordert die Brücke über den Röbbelbach weiter zu verlängern.

Antwort:

Es wird erläutert, dass hierzu aus naturschutzfachlicher Sicht kein Anlass gesehen wird, da die Talbrücke das gesamte FFH-Gebiet sowie den anhand der Reliefsituation und der Biotopstrukturen gut abgrenzbaren Niederungsbereich komplett über-

spannt.

VCD:

Was passiert mit der L252 nach dem Bau der A 39?

Antwort: Die L 252 endet östlich und westlich vor der A 39 und dient nur noch der Erschließung der anliegenden Grundstücke.

**Teil Schalltechnische Untersuchungen**

Siehe Tischvorlage Präsentation, S. 30-36

Das beauftragte Planungsbüro (IB V.Meyer) erläutert die veränderte Lärmsituation anhand der Lärmkarten für die Zeitbereiche Tag und Nacht. Es wird jeweils die Situation der bisherigen Planung (Stand 01.04.2011) und der Vorzugsvariante dargestellt. Der Hauptlärmanteil wird durch die A 39 verursacht. Nach 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung sind nur die Lärmanteile der Baustreckenbereiche zu berücksichtigen und die Lärmanteile der A 39, der L 252 und der K 41 jeweils getrennt zu beurteilen. Die Lärmanteile der Baustreckenbereiche der L 252 und der K 41 sind jeweils von untergeordneter Bedeutung. Der Verkehrslärm dieser Straßen führt bei allen Varianten zu keiner Grenzwertüberschreitung. Die unterschiedliche Höhenlage der A 39 hat bei der Beurteilung der verschiedenen Varianten schalltechnisch keine nennenswerten Auswirkungen. Daher erfolgte in der Variantenuntersuchung für alle Varianten dieselbe Bewertung.

Gemeinde Altenmedingen:

Die Gemeinde fragt an, welche Geschwindigkeiten auf der verlegten L 252 von Röbbel bis zum Kreisverkehr gefahren werden und weist darauf hin, dass der OD-Stein in Höhe der Gaststätte Röbbel steht und demnach im Bereich der Straße „Im Brückfeld“ auch schneller gefahren werden könnte.

Antwort:

Von Röbbel bis zum Kreisverkehrsplatz wird auf Grund der Trassierung nur 50km/h gefahren werden können.

Gemeinde Altenmedingen:

Die Gemeinde Altenmedingen bittet um nähere Angaben zur Verkehrsbelegung auf der L 252.

Antwort:

Von Röbbel bis zum Kreisverkehr beträgt die Verkehrsstärke 1.500 KFZ/24h. Nach Bad Bevensen beträgt die Zunahme 3.000 Kfz/24h.

**Vorstellung Vorzugsvariante**

Siehe Tischvorlage Präsentation, S. 37-39

Aus gesamtplanerischer Sicht ist der Variante 6 der Vorzug zu geben. Mit dieser Variante wird eine verträglichere Trassenführung sowohl für die Ortslagen als auch für das Landschaftsbild erreicht.

	<p><b><u>Beantwortete Fragen / Wortmeldungen, Hinweise:</u></b></p> <p><u>Gemeinde Altenmedingen:</u> Die Gemeinde Altenmedingen fragt inwiefern das Schutzgut Mensch bei der Bewertung berücksichtigt wurde. <u>Antwort:</u> Einzelbewertungen sind in dieser Tabelle nicht enthalten, jedoch berücksichtigt.</p> <p><u>Gemeinde Oetzen</u> Die Gemeinde Oetzen weist darauf hin, dass das Wohnhaus Müller in der anbaufreien Zone der geplanten A 39 steht, insofern dort nicht stehen bleiben darf.</p> <p><u>BUND:</u> Der BUND fragt nach, wie die vorhandene Einzelbebauung „Am Brückfeld“ eingestuft wird. Es werden Probleme insbesondere durch Bremsvorgänge gesehen. <u>Antwort:</u> Ein Wohngebäude muss als zum Wohngebiet gehörig eingestuft sein, um besonderen Schutz zu erhalten. Einzelgebäude, wie im vorliegenden Fall, gehören zum Außenbereich und werden wie Mischgebiete eingestuft.</p> <p><u>Gemeinde Altenmedingen:</u> Die Gemeinde Altenmedingen bittet zu prüfen, ob die dann zurückgebaute L 252 als Radweg genutzt werden und durch ein Brückenbauwerk die A 39 unterqueren sollte. <u>Antwort:</u> Dieser Sachverhalt wird im Zuge der weiteren Planung untersucht.</p> <p><u>VCD:</u> Der VCD fragt nach, wie sich die Critical Loads (Stickstoffeinträge) verändert haben. <u>Antwort:</u> Auf der Grundlage der endgültigen Trassenführung wird eine Neuberechnung erfolgen.</p>
5	<p><b><u>Vorstellung Variantenvergleich Umverlegung der L 254</u></b></p> <p>Siehe Tischvorlage Präsentation, S. 40-56 Durch die beauftragten Planungsbüros werden die Ergebnisse der straßenbaulichen und umweltfachlichen Beurteilungen zur Umverlegung der L 254 erläutert.</p> <p>Das maßgebliche Ziel der Verlegung der L 254 und der gemeinsamen Überspannung von A 39 und L 254 mit einer Grünbrücke, ist die Erhaltung eines in diesem Bereich identifizierten Großsäugerkorridors mit Bedeutung für Arten wie Rotwild und Wildkatze (Ausbreitungssachse). Zugleich sollen Funktionsbeziehungen für Fledermausarten und Amphibienarten wie Kammolch und Laubfrosch erhalten werden.</p> <p>Angesichts der zu erwartenden hohen Baukosten und der geringen Verkehrsprognose für die L 254, wurde die für diesen Bereich ursprünglich entwickelte Lösung noch einmal überprüft und verschiedene Alternativen betrachtet. Varianten, welche die gewünschte Vernetzung nicht in ausreichendem Maße gewährleisten, wurden dabei bereits im Vorfeld ausgeschlossen. Dies betrifft sowohl die Variante 3 als auch die Variante 4.</p> <p>Als Vorzugsvariante wurde aus gesamtplanerischer Sicht die Variante 6 ermittelt. Sie ermöglicht auf Grund der Entfernung der L 254 von mehr als 500 m zur Grünbrücke den Verzicht auf ein zweites Querungsbauwerk. Es kann in Verbindung mit der ge-</p>

ringen Verkehrsdichte auf der L 254 in diesem Abschnitt (< 1.000 Kfz/24 h) davon ausgegangen werden, dass die Vernetzungsfunktion der Grünbrücke an der A 39 insbesondere für gerichtet wandernde Arten nicht beeinträchtigt ist. Im Vergleich zur ursprünglichen Trassenführung ergeben sich Vorteile durch den geringeren Flächenverbrauch und die geringere Inanspruchnahme von Wald im Bereich Absunder sowie die Vermeidung zusätzlicher Eingriffe durch die verlegte L 254 im Bereich der stillgelegten Bahnlinie (Lebensraum Zauneidechse, Heuschrecken).

**Beantwortete Fragen / Wortmeldungen, Hinweise:**

**Teil Objektplanung Verkehr / Umweltfachliche Untersuchungen:**

LK Uelzen:

Der Landkreis Uelzen teilt mit, dass es seitens des LK Überlegungen zum Rückbau der K 31 gibt, eine Entscheidung hierzu ist noch nicht gefallen.

Antwort:

Die Variante 2 kann entfallen, wenn die Entscheidung zum Rückbau getroffen wird.

Gemeinde Altenmedingen:

Die Gemeinde Altenmedingen fragt nach, warum die Variante 1 verworfen wurde. Sie würde die Ortslage Oetzen entlasten, mit der Variante 6 erfolgt keine Entlastung mehr.

Antwort:

Das Bundesverkehrsministerium forderte eine Untersuchung möglicher Alternativen zur bisherigen Vorzugsvariante u.a. mit dem Ziel der Vermeidung einer weiteren Grünunterführung im Zuge der L 254 im Bereich Bahnstrecke.

LK Uelzen:

Der Landkreis Uelzen gibt den Hinweis, dass die Notwendigkeit eines Ersatzbauwerkes über die stillgelegte Bahnstrecke im Bereich der L 254 mit der DB-Netz abzustimmen ist. In Stöcken sind Teile der Strecke bereits überbaut.

Antwort:

Die Strecke ist stillgelegt, aber noch nicht entwidmet. Zum jetzigen Zeitpunkt wird ein Bauwerk vorgesehen. Sollte zwischenzeitlich eine Entwidmung erfolgen, wird entsprechend reagiert.

BUND:

Der BUND fordert Maßnahmen zum Schutz der Zauneidechsen Die Gradienten der A 39 sollte, falls die Bahnstrecke entwidmet wird, in diesem Bereich abgesenkt und erforderlichenfalls eine Grünüberführung vorgesehen werden.

Die L 254 sollte mit unterführt werden. Der BUND wünscht zudem eine genauere Erläuterung, welche Nachteile eine geteilte Grünbrücke aufweist.

Antwort:

Es wird erläutert, dass die Bahnlinie, solange sie noch nicht entwidmet ist, wie eine normal im Betrieb befindliche Bahntrasse zu behandeln ist. Bezüglich der geteilten Grünbrücke (d. h. eine Grünbrücke über die A 39 und eine weitere über die L 254) wird erläutert, dass die Wirksamkeit von zwei in kurzen Abstand angeordneten Grünbrücken deutlich vermindert ist.

Genauere, durch die Bearbeiter des Konzeptes zur Erhaltung bestehende Vernetzungsbeziehungen (Vernetzungskonzept) erstellte Ausführungen werden dem BUND zugesagt.

Jägerschaft UE:

Seitens der Jägerschaft werden die Varianten 1 und 2, blaue bzw. grüne Variante

favorisiert mit jeweils einer gemeinsamen Grünbrücke über die A 39 und die L 254. Ohne Grünbrücke über die L 254, wie bei Variante 6, ist mit Wildunfällen zu rechnen, der Sinn einer Wildwarnanlage fraglich.

Antwort:

Es wird erläutert, dass es unter dem Gesichtspunkt der Habitatvernetzung unstrittig ist, dass diese Varianten günstiger sind. Auf die Verminderung des Verkehrsaufkommens von derzeit 2.400 KFZ/24h auf 400 KFZ/24h, und dem Abstand von ca. 270 m zur A 39 wird hingewiesen. Ggf. ist die Errichtung einer Wildwarnanlage zu prüfen.

Gemeinde Oetzen:

Der Rat der Gemeinde Oetzen hat sich einhellig für die Variante 1 ausgesprochen. Neue Varianten führen nur zu Unsicherheiten und neuen Betroffenen.

LK Uelzen:

Seitens des Landkreises Uelzen gibt noch keine Zustimmung zum Rückbau der K 31. Eine Mitbetrachtung der K 45 ist angemessen. Die K 31 könnte zur Erschließung der Einzelbebauung in Karlsgrün als Sackgasse genutzt und teilweise zurück gebaut werden. Eine Meinungsbildung mit den örtlich betroffenen Gemeinden steht noch aus.

**Vorstellung Vorzugsvariante**

Siehe Tischvorlage Präsentation, S. 57-59

**Beantwortete Fragen / Wortmeldungen, Hinweise:**

Stadt Bad Bevensen:

Die Stadt Bad Bevensen merkt an, dass die Kriterien Städtebau und Raumordnung nicht nachvollziehbar sind.

Antwort:

Zu den Kriterien gehören Flächenbedarf, Fahrstrecke der L 254 und Lärmimmission.

Gemeinde Oetzen:

Die Gemeinde Oetzen fragt nach, ob der Punkt 4, Finanzen, im Wesentlichen ausschlaggebend für die Wahl der Varianten ist.

Antwort:

Dieses Kriterium hat einen wesentlichen Anteil bei der Wahl der Varianten.

BUND:

Der BUND fragt an, wie es sich bei der Reihung der Varianten in Bezug auf die Finanzen verhält (z.B. Variante 1 auf Rang 5 und Variante 6 auf Rang 1).

Antwort:

Über die Reihung der Varianten entscheiden im Wesentlichen die Kosten für die Bauwerke.

LK Uelzen:

Bei Realisierung der Variante 1 könnte aus Sicht des Landkreises die K 45 als Kompensationsleistung zurück gebaut werden, was erhebliche Vorteile für das von dieser Straße durchquerte FFH-Gebiet „Kammolch-Biotop Mührgehege/Oetzendorf“ (DE 2929-331) mit sich bringen würde. Die K 45 wird zu bestimmten Jahreszeiten zwischen 18.00 Uhr bis 6.00 Uhr zur Gewährleistung von Amphibienwanderungen gesperrt.

Bei der Variante 6 wäre eine Rückbaumöglichkeit durch dann erforderliche Umwege fraglich. Die Entbehrlichstellung der K 31 wird örtlich abgeklärt und muss noch mit den Gemeinden abgestimmt werden.



<p><b>6.</b></p>	<p><b>Weiteres Vorgehen</b></p> <p><u>Gemeinde Altenmedingen:</u> Die Gemeinde Altenmedingen fragt an, welche Themenbereiche im Rahmen weiterer Facharbeitskreise wann vorgesehen sind.</p> <p><u>Antwort:</u> Der Facharbeitskreis Landwirtschaft findet am 05.06.2012 statt.</p> <p><u>Gemeinde Rätzlingen:</u> Die Gemeinde Rätzlingen fragt an, ob die PWC-Anlagen noch angepasst werden.</p> <p><u>Antwort:</u> Die Anpassung erfolgt nach der Bestätigung der Rastplatzkonzeption durch das Bundesverkehrsministerium.</p> <p><u>Gemeinde Rätzlingen:</u> Die Gemeinde Rätzlingen teilt mit, dass eine Überführung der K 50 ist nicht erforderlich ist. Hier soll ein Gewerbegebiet angesiedelt werden.</p> <p><u>Gemeinde Altenmedingen:</u> Die Gemeinde Altenmedingen fragt an, ob es Verkehrszahlen für das Anschlussstellenkonzept Bad Bevensen gibt?</p> <p><u>Antwort:</u> Die Verkehrsuntersuchung ist im Internet veröffentlicht.</p>
	<p><b>Schlusswort durch Herrn Möller und Ende der Arbeitskreissitzung um ca. 12:20 Uhr.</b></p>

Aufgestellt, Lüneburg, 11.07.2012

gez. i.A. Krabbe  
 \_\_\_\_\_  
 (Aufsteller)