

~~Neubau~~ der ~~Bundesautobahn~~ A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg – Abschnitt 7
~~Ausbau~~ der ~~Bundesstraße~~

Von Bau-km 0+530 bis Bau-km 14+730
 Nächster Ort: Wolfsburg
 Baulänge: 14,2 km
 Länge der Anschlüsse: 9,5 km

Straßenbauverwaltung
 des Landes
 Niedersachsen

Feststellungsentwurf

für

den Neubau der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg

mit nds. Teil der B 190n

Abschnitt 7 – von Ehra (L 289) bis Wolfsburg (B 188)

Variantenuntersuchung Anschlussstelle Ehra (L289)

Gliederung der Unterlage 21.4

21.4.1 Vorbemerkungen/Hinweise zur Verlegung der AS Ehra

21.4.2 Variantenuntersuchung

<p style="text-align: center;">Aufgestellt: Wolfenbüttel, den 28.08.2014 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – GB Wolfenbüttel</p> <p style="text-align: center;">gez. Peuke im Auftrage</p>	

Vorbemerkungen / Hinweise zur Verlegung der Anschlussstelle Ehra

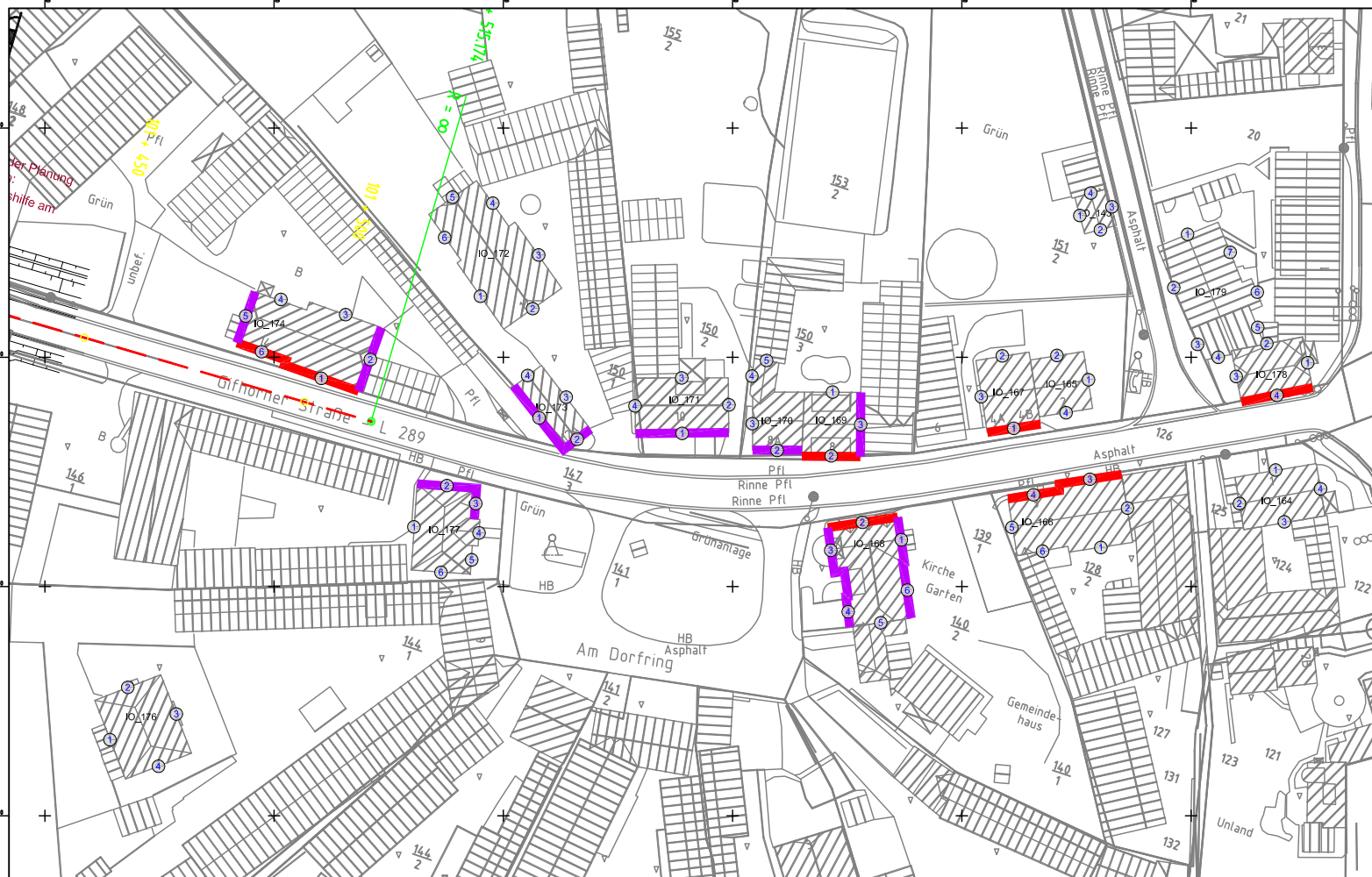
Für die Autobahnplanung der A39 ist im 7. Bauabschnitt eine Anschlussstelle im Raum Ehra zur Verknüpfung der Autobahn mit dem nachgeordneten Netz erforderlich. Gemäß der Linienplanung war diese Verknüpfung an der L 289 vorgesehen. Konkrete Verkehrsuntersuchungen im Rahmen der detaillierten Entwurfsbearbeitung zeigen, dass sich dabei erhebliche Verkehrsumlagerungen im Raum Ehra ergeben. Grund dafür ist die Zubringerfunktion der L 289 aus beiden Richtungen.

Aufgrund der daraus resultierenden erheblichen Verkehrszuwächse durch die Verkehre von und zur geplanten AS Ehra auf der L289 werden in Ehra die Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) als Grenze zur Gesundheitsgefährdung nachts überschritten. Die Ergebnisse der Schalltechnischen Berechnung auf der Gifhorner Straße (L 289) in der Ortsdurchfahrt Ehra befinden sich im Anhang 1 und 2 dieser Unterlage. Dieser Sachverhalt kann ein Zulassungshindernis für die Planfeststellung darstellen.

Des Weiteren wird die Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes in Ehra mit der B 248/L 289/L 288 stark reduziert, so dass auch aus diesem Grund eine Änderung gegenüber der Linienbestimmung geboten ist.

Um die durch die Verkehrsumlagerungen ausgelösten verkehrlichen und immissionstechnischen Schwierigkeiten in Ehra rechtssicher lösen zu können (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.03.2005, Aktenzeichen 4 A 18/04 - Frankenschnellwegentscheidung), ist eine Verlegung der Anschlussstelle erforderlich mit einer östlichen Anbindung an die vorhandenen B 248 erforderlich.

Im Rahmen einer zu diesem Zweck durchgeführten Variantenuntersuchung erwies sich eine komplette nördliche Umfahrung des Ortes Ehra – unabhängig von der Baulastträgerschaft – als verkehrlich, städtebaulich und wirtschaftlich insgesamt beste Lösung. Einzelheiten der Variantenuntersuchung sind in der Unterlage 21.4.2 dargestellt.



PowerPoint
P1 mit Fassaden >
70/60 dB(A)
und Wes. Änd. + IGW
überschritten

— Beurteilungspegel
> 70 dB(A) tags und/oder
> 60 dB(A) nachts

— Wesentliche Änderung
gemäß 16. BImSchV
und IGW überschritten

Ortsdurchfahrt Ehra-Lessien
Vergleich P0 mit P1 mit Abs. 7 der A 39

Zeile	Berechnungspunkt					Immissionsgrenzwert		Prognosenullfall				Prognose ohne Schallschutz				Prüfung auf		Anspruch auf		
	ID	Adresse	Fass.	Geschoss	Nutzung	tags	nachts	Lr tags	Lr nachts	BP tags	BP nachts	Lr tags	Lr nachts	BP tags	BP nachts	wesentl. Änderung	Tag	Nacht	Tag	Nacht
			Nr.			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)					
1	143	Große Ratje 1	1	EG	M	64	54	48.5	38.3	49	39	50.7	40.5	51	41	2.2	2.2	nein	nein	
2	143	Große Ratje 1	1	1.OG	M	64	54	49.5	39.3	50	40	51.7	41.6	52	42	2.2	2.3	nein	nein	
3	143	Große Ratje 1	2	EG	M	64	54	51.5	41.2	52	42	53.2	42.9	54	43	1.7	1.7	nein	nein	
4	143	Große Ratje 1	2	1.OG	M	64	54	52.8	42.4	53	43	54.5	44.2	55	45	1.7	1.8	nein	nein	
5	143	Große Ratje 1	3	EG	M	64	54	46.8	36.5	47	37	48.6	38.2	49	39	1.8	1.7	nein	nein	
6	143	Große Ratje 1	3	1.OG	M	64	54	48.2	37.8	49	38	49.9	39.6	50	40	1.7	1.8	nein	nein	
7	143	Große Ratje 1	4	EG	M	64	54	42.7	32.9	43	33	46.1	36.4	47	37	3.4	3.5	nein	nein	
8	143	Große Ratje 1	4	1.OG	M	64	54	43.8	34.0	44	34	47.2	37.4	48	38	3.4	3.4	nein	nein	
9	164	Gifhorner Str. 1	1	EG	M	64	54	66.4	56.0	67	56	67.1	56.8	68	57	0.7	0.8	nein	nein	
10	164	Gifhorner Str. 1	1	1.OG	M	64	54	66.0	55.7	66	56	66.8	56.5	67	57	0.8	0.8	nein	nein	
11	164	Gifhorner Str. 1	2	EG	M	64	54	61.2	50.8	62	51	62.0	51.7	62	52	0.8	0.9	nein	nein	
12	164	Gifhorner Str. 1	2	1.OG	M	64	54	61.2	50.9	62	51	62.1	51.8	63	52	0.9	0.9	nein	nein	
13	164	Gifhorner Str. 1	3	EG	M	64	54	43.1	35.2	44	36	39.1	29.5	40	30	-4.0	-5.7	nein	nein	
14	164	Gifhorner Str. 1	3	1.OG	M	64	54	44.9	36.4	45	37	43.1	33.1	44	34	-1.8	-3.3	nein	nein	
15	164	Gifhorner Str. 1	4	EG	M	64	54	58.9	48.7	59	49	59.6	49.3	60	50	0.7	0.6	nein	nein	
16	164	Gifhorner Str. 1	4	1.OG	M	64	54	58.7	48.4	59	49	59.4	49.1	60	50	0.7	0.7	nein	nein	
17	165	Gifhorner Str. 2	1	EG	M	64	54	61.0	50.7	61	51	62.8	52.5	63	53	1.8	1.8	nein	nein	
18	165	Gifhorner Str. 2	1	1.OG	M	64	54	61.1	50.7	62	51	62.8	52.5	63	53	1.7	1.8	nein	nein	
19	165	Gifhorner Str. 2	2	EG	M	64	54	41.9	31.9	42	32	44.9	35.0	45	35	3.0	3.1	nein	nein	
20	165	Gifhorner Str. 2	2	1.OG	M	64	54	44.3	34.3	45	35	47.0	37.1	47	38	2.7	2.8	nein	nein	
21	165	Gifhorner Str. 2	4	EG	M	64	54	66.6	56.3	67	57	68.5	58.1	69	59	1.9	1.8	nein	nein	
22	165	Gifhorner Str. 2	4	1.OG	M	64	54	66.1	55.8	67	56	67.9	57.6	68	58	1.8	1.8	nein	nein	
23	166	Gifhorner Str. 3	1	EG	M	64	54	37.7	27.6	38	28	39.1	28.9	40	29	1.4	1.3	nein	nein	
24	166	Gifhorner Str. 3	1	1.OG	M	64	54	42.1	32.0	43	32	43.6	33.3	44	34	1.5	1.3	nein	nein	
25	166	Gifhorner Str. 3	2	EG	M	64	54	61.9	51.5	62	52	63.4	53.0	64	53	1.5	1.5	nein	nein	
26	166	Gifhorner Str. 3	2	1.OG	M	64	54	61.8	51.5	62	52	63.3	53.0	64	53	1.5	1.5	nein	nein	
27	166	Gifhorner Str. 3	3	EG	M	64	54	69.2	58.8	70	59	70.6	60.2	71	61	1.4	1.4	ja	ja	
28	166	Gifhorner Str. 3	3	1.OG	M	64	54	68.0	57.7	68	58	69.5	59.2	70	60	1.5	1.5	ja	ja	
29	166	Gifhorner Str. 3	4	EG	M	64	54	68.3	57.9	69	58	69.7	59.4	70	60	1.4	1.5	ja	ja	
30	166	Gifhorner Str. 3	4	1.OG	M	64	54	67.3	57.0	68	57	68.9	58.5	69	59	1.6	1.5	nein	nein	
31	166	Gifhorner Str. 3	5	EG	M	64	54	61.6	51.3	62	52	63.8	53.4	64	54	2.2	2.1	nein	nein	
32	166	Gifhorner Str. 3	5	1.OG	M	64	54	61.5	51.2	62	52	63.7	53.4	64	54	2.2	2.2	nein	nein	
33	166	Gifhorner Str. 3	6	EG	M	64	54	37.9	27.6	38	28	39.5	29.2	40	30	1.6	1.6	nein	nein	
34	166	Gifhorner Str. 3	6	1.OG	M	64	54	42.2	31.9	43	32	44.0	33.7	44	34	1.8	1.8	nein	nein	
35	167	Gifhorner Str. 4a + 4b	1	EG	M	64	54	67.5	57.1	68	58	69.4	59.0	70	59	1.9	1.9	ja	ja	
36	167	Gifhorner Str. 4a + 4b	1	1.OG	M	64	54	66.8	56.5	67	57	68.7	58.3	69	59	1.9	1.8	nein	nein	
37	167	Gifhorner Str. 4a + 4b	2	EG	M	64	54	42.7	32.9	43	33	46.1	36.3	47	37	3.4	3.4	nein	nein	
38	167	Gifhorner Str. 4a + 4b	2	1.OG	M	64	54	44.7	34.7	45	35	47.8	37.9	48	38	3.1	3.2	nein	nein	
39	167	Gifhorner Str. 4a + 4b	3	EG	M	64	54	60.3	49.9	61	50	62.6	52.2	63	53	2.3	2.3	nein	nein	
40	167	Gifhorner Str. 4a + 4b	3	1.OG	M	64	54	60.4	50.0	61	50	62.7	52.3	63	53	2.3	2.3	nein	nein	
41	168	Gifhorner Str. - Kirche	1	EG	SG	57	99	61.8	51.5	62	52	64.0	53.7	64	54	2.2	2.2	ja	nein	
42	168	Gifhorner Str. - Kirche	1	1.OG	SG	57	99	61.7	51.4	62	52	63.9	53.5	64	54	2.2	2.1	ja	nein	
43	168	Gifhorner Str. - Kirche	2	EG	SG	57	99	66.4	56.1	67	57	69.2	58.9	70	59	2.8	2.8	ja	nein	
44	168	Gifhorner Str. - Kirche	2	1.OG	SG	57	99	65.8	55.5	66	56	68.6	58.3	69	59	2.8	2.8	ja	nein	
45	168	Gifhorner Str. - Kirche	3	EG	SG	57	99	60.8	50.5	61	51	63.6	53.3	64	54	2.8	2.8	ja	nein	
46	168	Gifhorner Str. - Kirche	3	1.OG	SG	57	99	60.8	50.5	61	51	63.6	53.3	64	54	2.8	2.8	ja	nein	
47	168	Gifhorner Str. - Kirche	4	EG	SG	57	99	55.4	45.1	56	46	58.2	47.9	59	48	2.8	2.8	ja	nein	
48	168	Gifhorner Str. - Kirche	4	1.OG	SG	57	99	56.4	46.1	57	47	59.2	48.9	60	49	2.8	2.8	ja	nein	
49	168	Gifhorner Str. - Kirche	5	EG	SG	57	99	35.1	24.9	36	25	37.9	27.7	38	28	2.8	2.8	nein	nein	
50	168	Gifhorner Str. - Kirche	5	1.OG	SG	57	99	39.9	29.7	40	30	42.8	32.6	43	33	2.9	2.9	nein	nein	
51	168	Gifhorner Str. - Kirche	6	EG	SG	57	99	57.1	46.8	58	47	59.3	48.9	60	49	2.2	2.1	ja	nein	
52	168	Gifhorner Str. - Kirche	6	1.OG	SG	57	99	57.6	47.3	58	48	59.8	49.5	60	50	2.2	2.2	ja	nein	
53	169	Gifhorner Str. 8	1	EG	M	64	54	38.6	28.5	39	29	41.7	31.7	42	32	3.1	3.2	nein	nein	
54	169	Gifhorner Str. 8	1	1.OG	M	64	54	44.3	34.3	45	35	47.6	37.7	48	38	3.3	3.4	nein	nein	
55	169	Gifhorner Str. 8	2	EG	M	64	54	67.1	56.8	68	57	69.9	59.5	70	60	2.8	2.7	ja	ja	
56	169	Gifhorner Str. 8	2	1.OG	M	64	54	66.2	55.8	67	56	68.9	58.6	69	59	2.7	2.8	ja	ja	
57	169	Gifhorner Str. 8	3	EG	M	64	54	61.4	51.1	62	52	64.2	53.8	65	54	2.8	2.7	ja	nein	
58	169	Gifhorner Str. 8	3	1.OG	M	64	54	61.2	50.9	62	51	64.0	53.7	64	54	2.8	2.8	ja	nein	
59	170	Gifhorner Str. 8a	2	EG	M	64	54	65.8	55.5	66	56	68.6	58.2	69	59	2.8	2.7	ja	ja	
60	170	Gifhorner Str. 8a	2	1.OG	M	64	54	65.2	54.9	66	55	68.0	57.7	68	58	2.8	2.8	ja	ja	
61	170	Gifhorner Str. 8a	3	EG	M	64	54	59.9	49.6	60	50	62.7	52.3	63	53	2.8	2.7	nein	nein	

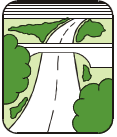
Anhang 2 zu
Unterlage 21.4.1

**Ortsdurchfahrt Ehra-Lessien
Vergleich P0 mit P1 mit Abs. 7 der A 39**

Zeile	Berechnungspunkt					Immissionsgrenzwert		Prognosenullfall				Prognose ohne Schallschutz				Prüfung auf		Anspruch auf	
	ID	Adresse	Fass. Nr.	Geschoss	Nutzung	tags dB(A)	nachts dB(A)	Lr tags dB(A)	Lr nachts dB(A)	BP tags dB(A)	BP nachts dB(A)	Lr tags dB(A)	Lr nachts dB(A)	BP tags dB(A)	BP nachts dB(A)	wesentl. Änderung		Lärmvorsorge	
																	Tag	Nacht	Tag
62	170	Gifhorner Str. 8a	3	1.OG	M	64	54	59.9	49.5	60	50	62.7	52.3	63	53	2.8	2.8	nein	nein
63	170	Gifhorner Str. 8a	4	EG	M	64	54	51.7	41.5	52	42	54.6	44.4	55	45	2.9	2.9	nein	nein
64	170	Gifhorner Str. 8a	4	1.OG	M	64	54	52.3	42.1	53	43	55.2	45.0	56	45	2.9	2.9	nein	nein
65	170	Gifhorner Str. 8a	5	EG	M	64	54	40.7	30.8	41	31	44.2	34.3	45	35	3.5	3.5	nein	nein
66	170	Gifhorner Str. 8a	5	1.OG	M	64	54	43.4	33.5	44	34	46.8	36.9	47	37	3.4	3.4	nein	nein
67	171	Gifhorner Str. 10	1	EG	M	64	54	64.2	53.8	65	54	67.0	56.6	67	57	2.8	2.8	ja	ja
68	171	Gifhorner Str. 10	1	1.OG	M	64	54	64.0	53.6	64	54	66.7	56.4	67	57	2.7	2.8	ja	ja
69	171	Gifhorner Str. 10	2	EG	M	64	54	55.3	44.9	56	45	58.0	47.7	58	48	2.7	2.8	nein	nein
70	171	Gifhorner Str. 10	2	1.OG	M	64	54	55.1	44.8	56	45	57.9	47.6	58	48	2.8	2.8	nein	nein
71	171	Gifhorner Str. 10	3	EG	M	64	54	43.5	33.7	44	34	47.0	37.3	47	38	3.5	3.6	nein	nein
72	171	Gifhorner Str. 10	3	1.OG	M	64	54	45.7	35.8	46	36	49.1	39.3	50	40	3.4	3.5	nein	nein
73	171	Gifhorner Str. 10	4	EG	M	64	54	58.9	48.6	59	49	61.7	51.3	62	52	2.8	2.7	nein	nein
74	171	Gifhorner Str. 10	4	1.OG	M	64	54	58.8	48.5	59	49	61.6	51.3	62	52	2.8	2.8	nein	nein
75	172	Gifhorner Str. 12	1	EG	M	64	54	55.8	45.5	56	46	58.7	48.5	59	49	2.9	3.0	nein	nein
76	172	Gifhorner Str. 12	1	1.OG	M	64	54	57.3	47.0	58	47	60.2	49.9	61	50	2.9	2.9	nein	nein
77	172	Gifhorner Str. 12	2	EG	M	64	54	53.6	43.3	54	44	56.4	46.0	57	46	2.8	2.7	nein	nein
78	172	Gifhorner Str. 12	2	1.OG	M	64	54	55.2	44.9	56	45	58.0	47.6	58	48	2.8	2.7	nein	nein
79	172	Gifhorner Str. 12	3	EG	M	64	54	37.6	27.3	38	28	40.5	30.2	41	31	2.9	2.9	nein	nein
80	172	Gifhorner Str. 12	3	1.OG	M	64	54	40.4	30.2	41	31	43.4	33.3	44	34	3.0	3.1	nein	nein
81	172	Gifhorner Str. 12	4	EG	M	64	54	37.7	27.5	38	28	40.6	30.4	41	31	2.9	2.9	nein	nein
82	172	Gifhorner Str. 12	4	1.OG	M	64	54	40.3	30.2	41	31	43.4	33.3	44	34	3.1	3.1	nein	nein
83	172	Gifhorner Str. 12	5	EG	M	64	54	50.6	40.9	51	41	54.3	44.7	55	45	3.7	3.8	nein	nein
84	172	Gifhorner Str. 12	5	1.OG	M	64	54	51.1	41.4	52	42	54.8	45.1	55	46	3.7	3.7	nein	nein
85	172	Gifhorner Str. 12	6	EG	M	64	54	54.0	44.0	54	44	57.2	47.2	58	48	3.2	3.2	nein	nein
86	172	Gifhorner Str. 12	6	1.OG	M	64	54	55.0	44.9	55	45	58.2	48.1	59	49	3.2	3.2	nein	nein
87	173	Gifhorner Str. 12a	1	EG	M	64	54	64.4	54.1	65	55	67.2	56.8	68	57	2.8	2.7	ja	ja
88	173	Gifhorner Str. 12a	1	1.OG	M	64	54	64.0	53.6	64	54	66.8	56.4	67	57	2.8	2.8	ja	ja
89	173	Gifhorner Str. 12a	2	EG	M	64	54	65.3	55.0	66	55	68.1	57.7	69	58	2.8	2.7	ja	ja
90	173	Gifhorner Str. 12a	2	1.OG	M	64	54	64.5	54.2	65	55	67.3	56.9	68	57	2.8	2.7	ja	ja
91	173	Gifhorner Str. 12a	3	EG	M	64	54	53.6	43.2	54	44	56.4	46.0	57	46	2.8	2.8	nein	nein
92	173	Gifhorner Str. 12a	3	1.OG	M	64	54	54.8	44.5	55	45	57.6	47.2	58	48	2.8	2.7	nein	nein
93	173	Gifhorner Str. 12a	4	EG	M	64	54	54.6	44.3	55	45	57.4	47.1	58	48	2.8	2.8	nein	nein
94	173	Gifhorner Str. 12a	4	1.OG	M	64	54	55.8	45.5	56	46	58.7	48.4	59	49	2.9	2.9	nein	nein
95	174	Gifhorner Str. 14	1	EG	M	64	54	67.7	57.4	68	58	70.5	60.2	71	61	2.8	2.8	ja	ja
96	174	Gifhorner Str. 14	1	1.OG	M	64	54	66.7	56.4	67	57	69.5	59.2	70	60	2.8	2.8	ja	ja
97	174	Gifhorner Str. 14	2	EG	M	64	54	61.2	50.8	62	51	63.9	53.6	64	54	2.7	2.8	nein	nein
98	174	Gifhorner Str. 14	2	1.OG	M	64	54	61.1	50.7	62	51	63.9	53.5	64	54	2.8	2.8	nein	nein
99	174	Gifhorner Str. 14	3	EG	M	64	54	37.9	27.8	38	28	40.9	30.8	41	31	3.0	3.0	nein	nein
100	174	Gifhorner Str. 14	3	1.OG	M	64	54	42.3	32.2	43	33	45.4	35.4	46	36	3.1	3.2	nein	nein
101	174	Gifhorner Str. 14	4	EG	M	64	54	38.0	27.9	38	28	41.1	31.1	42	32	3.1	3.2	nein	nein
102	174	Gifhorner Str. 14	4	1.OG	M	64	54	42.8	32.8	43	33	46.0	36.1	46	37	3.2	3.3	nein	nein
103	174	Gifhorner Str. 14	5	EG	M	64	54	61.6	51.5	62	52	64.7	54.7	65	55	3.1	3.2	ja	ja
104	174	Gifhorner Str. 14	5	1.OG	M	64	54	61.8	51.8	62	52	65.0	55.0	65	55	3.2	3.2	ja	ja
105	174	Gifhorner Str. 14	6	EG	M	64	54	66.6	56.3	67	57	69.5	59.2	70	60	2.9	2.9	ja	ja
106	174	Gifhorner Str. 14	6	1.OG	M	64	54	66.0	55.7	66	56	68.9	58.7	69	59	2.9	3.0	ja	ja
107	176	Am Dorfring 6	1	EG	SG	57	99	49.4	39.7	50	40	53.0	43.4	53	44	3.6	3.7	nein	nein
108	176	Am Dorfring 6	1	1.OG	SG	57	99	49.8	40.2	50	41	53.5	43.8	54	44	3.7	3.6	nein	nein
109	176	Am Dorfring 6	2	EG	SG	57	99	53.8	43.9	54	44	57.2	47.4	58	48	3.4	3.5	ja	nein
110	176	Am Dorfring 6	2	1.OG	SG	57	99	54.4	44.5	55	45	57.8	47.9	58	48	3.4	3.4	ja	nein
111	176	Am Dorfring 6	3	EG	SG	57	99	50.9	40.8	51	41	54.0	43.9	54	44	3.1	3.1	nein	nein
112	176	Am Dorfring 6	3	1.OG	SG	57	99	51.7	41.5	52	42	54.8	44.7	55	45	3.1	3.2	nein	nein
113	176	Am Dorfring 6	4	EG	SG	57	99	37.7	27.5	38	28	40.6	30.4	41	31	2.9	2.9	nein	nein
114	176	Am Dorfring 6	4	1.OG	SG	57	99	40.4	30.3	41	31	43.6	33.5	44	34	3.2	3.2	nein	nein
115	177	Am Dorfring 7	1	EG	M	64	54	58.6	48.3	59	49	61.5	51.3	62	52	2.9	3.0	nein	nein
116	177	Am Dorfring 7	1	1.OG	M	64	54	59.0	48.7	59	49	61.9	51.7	62	52	2.9	3.0	nein	nein
117	177	Am Dorfring 7	1	2.OG	M	64	54	59.0	48.8	59	49	62.0	51.8	62	52	3.0	3.0	nein	nein
118	177	Am Dorfring 7	2	EG	M	64	54	66.3	56.0	67	56	69.1	58.7	70	59	2.8	2.7	ja	ja
119	177	Am Dorfring 7	2	1.OG	M	64	54	65.8	55.4	66	56	68.6	58.2	69	59	2.8	2.8	ja	ja
120	177	Am Dorfring 7	2	2.OG	M	64	54	65.1	54.7	66	55	67.9	57.6	68	58	2.8	2.9	ja	ja
121	177	Am Dorfring 7	3	EG	M	64	54	62.6	52.3	63	53	65.4	55.1	66	56	2.8	2.8	ja	ja
122	177	Am Dorfring 7	3	1.OG	M	64	54	62.3	52.0	63	52	65.1	54.8	66	55	2.8	2.8	ja	ja
123	177	Am Dorfring 7	3	2.OG	M	64	54	61.8	51.4	62	52	64.6	54.2	65	55	2.8	2.8	ja	ja

Anhang 2 zu
Unterlage 21.4.1

Zeile	Berechnungspunkt					Immissionsgrenzwert		Prognosenullfall				Prognose ohne Schallschutz				Prüfung auf		Anspruch auf	
	ID	Adresse	Fass.	Geschoss	Nutzung	tags	nachts	Lr tags	Lr nachts	BP tags	BP nachts	Lr tags	Lr nachts	BP tags	BP nachts	wesentl. Änderung		Lärmvorsorge	
			Nr.			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	Tag	Nacht	Tag	Nacht
124	177	Am Dorfring 7	4	EG	M	64	54	60.4	50.0	61	50	63.2	52.8	64	53	2.8	2.8	nein	nein
125	177	Am Dorfring 7	4	1.OG	M	64	54	60.5	50.1	61	51	63.2	52.9	64	53	2.7	2.8	nein	nein
126	177	Am Dorfring 7	4	2.OG	M	64	54	60.3	49.9	61	50	63.1	52.7	64	53	2.8	2.8	nein	nein
127	177	Am Dorfring 7	5	EG	M	64	54	56.8	46.5	57	47	59.6	49.2	60	50	2.8	2.7	nein	nein
128	177	Am Dorfring 7	5	1.OG	M	64	54	57.5	47.1	58	48	60.2	49.9	61	50	2.7	2.8	nein	nein
129	177	Am Dorfring 7	5	2.OG	M	64	54	57.6	47.3	58	48	60.4	50.0	61	50	2.8	2.7	nein	nein
130	177	Am Dorfring 7	6	EG	M	64	54	33.7	23.5	34	24	36.6	26.5	37	27	2.9	3.0	nein	nein
131	177	Am Dorfring 7	6	1.OG	M	64	54	35.7	25.6	36	26	38.7	28.6	39	29	3.0	3.0	nein	nein
132	177	Am Dorfring 7	6	2.OG	M	64	54	40.7	30.6	41	31	43.8	33.6	44	34	3.1	3.0	nein	nein
133	178	Witinger Str. 1	1	EG	M	64	54	61.5	51.2	62	52	62.9	52.6	63	53	1.4	1.4	nein	nein
134	178	Witinger Str. 1	1	1.OG	M	64	54	60.8	50.5	61	51	62.1	51.8	63	52	1.3	1.3	nein	nein
135	178	Witinger Str. 1	1	2.OG	M	64	54	59.9	49.6	60	50	61.1	50.8	62	51	1.2	1.2	nein	nein
136	178	Witinger Str. 1	2	EG	M	64	54	35.9	25.7	36	26	37.2	26.9	38	27	1.3	1.2	nein	nein
137	178	Witinger Str. 1	2	1.OG	M	64	54	38.2	28.1	39	29	39.7	29.6	40	30	1.5	1.5	nein	nein
138	178	Witinger Str. 1	2	2.OG	M	64	54	44.6	34.6	45	35	47.0	37.1	47	38	2.4	2.5	nein	nein
139	178	Witinger Str. 1	3	EG	M	64	54	63.9	53.6	64	54	65.2	54.9	66	55	1.3	1.3	nein	nein
140	178	Witinger Str. 1	3	1.OG	M	64	54	63.6	53.2	64	54	64.8	54.5	65	55	1.2	1.3	nein	nein
141	178	Witinger Str. 1	3	2.OG	M	64	54	63.1	52.7	64	53	64.3	53.9	65	54	1.2	1.2	nein	nein
142	178	Witinger Str. 1	4	EG	M	64	54	69.9	59.5	70	60	71.3	61.0	72	61	1.4	1.5	ja	ja
143	178	Witinger Str. 1	4	1.OG	M	64	54	68.3	58.0	69	58	69.6	59.2	70	60	1.3	1.2	ja	ja
144	178	Witinger Str. 1	4	2.OG	M	64	54	66.9	56.6	67	57	68.1	57.7	69	58	1.2	1.1	nein	nein
145	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	1	EG	M	64	54	39.7	29.8	40	30	43.0	33.0	43	33	3.3	3.2	nein	nein
146	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	1	1.OG	M	64	54	43.1	33.2	44	34	46.5	36.6	47	37	3.4	3.4	nein	nein
147	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	2	EG	M	64	54	55.7	45.4	56	46	57.5	47.2	58	48	1.8	1.8	nein	nein
148	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	2	1.OG	M	64	54	57.1	46.8	58	47	58.9	48.6	59	49	1.8	1.8	nein	nein
149	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	3	EG	M	64	54	61.2	50.9	62	51	62.4	52.1	63	53	1.2	1.2	nein	nein
150	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	3	1.OG	M	64	54	61.3	51.0	62	51	62.5	52.2	63	53	1.2	1.2	nein	nein
151	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	4	EG	M	64	54	62.8	52.4	63	53	64.0	53.6	64	54	1.2	1.2	nein	nein
152	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	4	1.OG	M	64	54	62.7	52.3	63	53	63.9	53.5	64	54	1.2	1.2	nein	nein
153	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	5	EG	M	64	54	36.4	26.2	37	27	37.5	27.3	38	28	1.1	1.1	nein	nein
154	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	5	1.OG	M	64	54	39.7	29.4	40	30	40.9	30.7	41	31	1.2	1.3	nein	nein
155	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	6	EG	M	64	54	37.6	27.4	38	28	40.3	30.0	41	30	2.7	2.6	nein	nein
156	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	6	1.OG	M	64	54	39.9	29.7	40	30	42.7	32.4	43	33	2.8	2.7	nein	nein
157	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	7	EG	M	64	54	39.0	28.7	39	29	41.7	31.4	42	32	2.7	2.7	nein	nein
158	179	Witinger Str. 1 Rgb (Lokal)	7	1.OG	M	64	54	41.2	30.9	42	31	44.0	33.7	44	34	2.8	2.8	nein	nein



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Wolfenbüttel



A 39

**Neubau der A 39, Lüneburg – Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
Abschnitt 7, Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)**



Variantenuntersuchung Anschlussstelle Ehra (L 289) - Ortsumgehung

Aufgestellt: NLStBV Geschäftsbereich Wolfenbüttel, Wolfenbüttel, 04.11.011

Sophienstraße 5, 38304 Wolfenbüttel, Tel.: 05331/8809-0

Begründung zur Kostenübernahme des westlichen Astes (L289) an der verlegten Anschlussstelle Ehra (Variante 2) durch den Bund

Durch die im 7. BA der A39 an der L289 geplante Anschlussstelle zwischen Ehra und Lessien werden sich in Ehra Verkehrsströme verlagern und erheblich erhöhen und damit schalltechnische Probleme auslösen.

Dieser Sachverhalt wurde im Rahmen einer Planungsbesprechung am 06.04.2011 dem BMVBS durch den Geschäftsbereich Wolfenbüttel erstmalig dargestellt. Mögliche Abhilfe kann nur durch die Umfahrung der Ortslage geschaffen werden. Die hierzu denkbaren drei Lösungsvarianten wurden am 27.10.2011 im Zuge der Quartalsbesprechung vorgestellt.

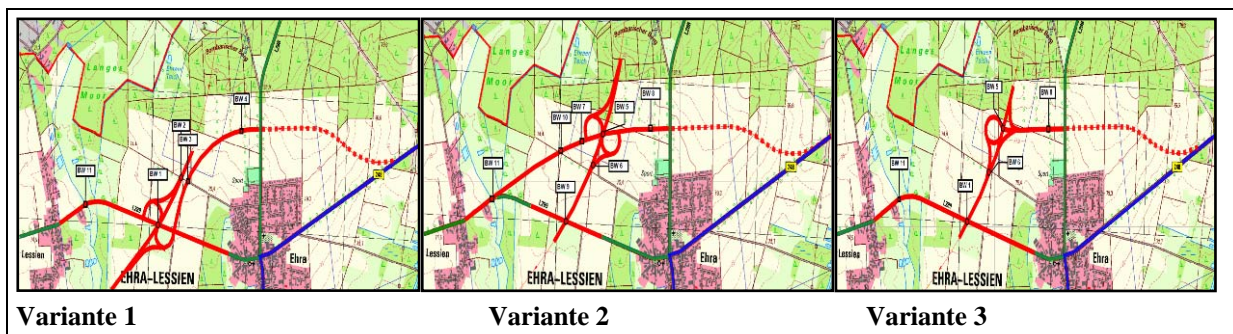


Bild 1: Darstellung der Varianten

Variante 2 mit einer verlegten Anschlussstelle stellt sich von der Funktion und den Kosten als insgesamt wirtschaftlichste Lösung dar. Hierbei wird der Straßenzug B248 und L289 vollständig um die Ortslage Ehra herumgeführt.

Die Verlegung des westlichen Straßenzuges der L289 wird dabei als Folge der Verschiebung der Anschlussstelle erforderlich, weil sich bei nur einer teilweisen Verlegung der B248 und des östlichen Teils der L289 (vgl. Variante 3), ausgelöst durch eine Verlegung der Anschlussstelle, die Verkehrsmengen in Ehra, hier insbesondere auf der L288 nachteilig verändern und sich dadurch Lärmpegelerhöhungen um größer 2,1 dB(A) und höher als die Mischgebietsgrenzwerte 64/54 dB(A) tags/nachts ergeben würden. Seitens des Straßenbaulasträgers der L289 besteht jedoch keine Veranlassung, die L289 bzw. die Anschlussstelle zu verlegen. Diese Teilverlegung ist vielmehr als notwendige Aufwendung zu verstehen, die erforderlich ist, um die L289 der übersehbaren Verkehrsentwicklung aus dem Neubau der A39 anzupassen.

Die Kosten für die gesamte Maßnahme zum neuen Anschluss der B248 und L289 sind daher vom Bund im Sinne von §12 (1) FStrG zu tragen.

Anlagen:

- Tischvorlage Quartalsbesprechung BMVBS/AV NI am 27.10.2011 in Hannover
- Übersicht Varianten
- Matrix
- Verkehrsuntersuchung
- Zusammenstellung Kosten
- Schalltechnische Berechnung
- Zusammenstellung Umweltbelange

Quartalsbesprechung BMVBS / AV NI am 27.10.2011 in Hannover

TOP 3: A39/7, Wolfsburg (B188) bis (Ehra L289) Varianten AS Ehra

ProjektAbstimmung



Variante 1

Variante 2

Variante 3

Allgemeine Projektangaben

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		
Straße/Maßnahmenbezeichnung A39 LG-WOB, Abschnitt 7, Wolfsburg (B188) bis (Ehra L289)		
Varianten AS Ehra		
PROJIS-Nr.:		
Bedarfsplaneinstufung:	<input type="checkbox"/> § 6 FStrAbG <input type="checkbox"/> VB <input type="checkbox"/> VÖ <input type="checkbox"/> keine <input type="checkbox"/> WÖ* <input type="checkbox"/> WB <input type="checkbox"/> WB* <input type="checkbox"/> WÖ	Investitionsrahmenplan (FJP): <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Bautyp/Länge: / km (Bedarfsplan)	Kosten: (Bedarfsplan)	Nutzen-Kosten-Verhältnis: (Bedarfsplan)
Linienbestimmung: (vorgesehen/erfolgt mit Datum)		Gesehenvermerk: (vorgesehen)

Maßnahmenbeschreibung

Maßnahmenart: Neubau (Neubau, Umbau, Ausbau...)	Länge: km (Gesamtlänge der Maßnahme)
Straßenkategorie: LS III (nach RIN)	Querschnitt: RQ 10,5 (RAS-L95)
Prognoseverkehrsbelastung: Kfz/d , Jahr 2025 (vonbis, Prognosejahr)	Kosten: genehmigte Kosten:
Planungsstand: Vorplanung	aktuelle Kosten: Var. 1 : ca. 18,2 Mio.€ Var. 2: ca. 17,1 Mio.€ Var. 3: ca. 16,2 Mio.€ sh. Folgeseite:

Quartalsbesprechung BMVBS / AV NI am 27.10.2011 in Hannover

Sachstand / Sachverhalt:

Durch die im 7. BA der A39 an der L 289 geplante Anschlussstelle zwischen Ehra und Lessien werden sich in Ehra Verkehrsströme verlagern und erheblich erhöhen und damit schalltechnische Probleme auslösen.

Die Bewertung der OU Ehra im Bedarfsplan als „Weiterer Bedarf“ basiert auf einer Linienführung der A39 östlich Ehra. Diese Basis ist mit der geänderten, jetzt westlichen Linienführung der A39 zwischen Ehra und Lessin entfallen, so dass nunmehr nach Auffassung der AV NI die Voraussetzungen des § 6 FStrABG für die OU Ehra vorliegen.

Zur Problemlösung wurden drei prinzipiell mögliche Varianten (siehe Titelseite) untersucht.

Die Kosten für eine vollständige Umfahrung von Ehra einschl. gesonderter weiterer Aufwendungen betragen ca. Var. 1 : ca. 18,2 Mio.€;

Var. 2: ca. 17,1 Mio.€;

Var. 3: ca. 16,2 Mio.€

Variante 3 verlagert die Verkehrsbelastungen in Ehra lediglich und führt nicht zu den erforderlichen Entlastungen der Ortslage, weil aus westlicher Richtung weiterhin Verkehre von und zur AS über die L289 und L288 durch Ehra geführt werden. Gegenüber den vorhandenen Verkehrsmengen werden sich die Verkehrsbelastungen in Ehra auf der L289 bei dieser Variante mehr als verdoppeln, so dass eine effiziente Lösung nicht gegeben ist. Sollte es durch planerische Schwierigkeiten zu Verzögerungen im östlichen Bauabschnitt (Rot-Punktierte Linie) kommen, sind die planungsrechtlichen Hürden für einen abschnittswise Bau bei der Variante 3 als deutlich gravierender anzusehen als bei den Varianten 1 und 2. Bei der Variante 3 kommt es auf beiden Landesstraßen-Abschnitten in der Ortslage zu erheblichen Erhöhungen des Verkehrsaufkommens, während bei den beiden anderen Varianten nur jeweils einzelne Abschnitte der Landesstraßen in der Ortslage betroffen sind.

Die Variante 3 wird aus den vorgenannten Gründen nicht weiter verfolgt.

Die Varianten 1 und 2 lösen die Verkehrsprobleme in Ehra in ausreichender Weise und unterscheiden sich hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen in Ehra nur wenig, wobei Vorteile für die Variante 2 gesehen werden. Auch im Hinblick auf die Kosten und die umweltfachlichen, insb. artenschutzrechtlichen Problemstellungen sind beide Varianten ähnlich zu betrachten, wobei nach derzeitigem Kenntnisstand die Vorteile für die Variante 2 überwiegen.

Durch den fast vollständigen Wegfall der Verkehrsströme aus Richtung Westen kann bei der Variante 2 die Ortsverbindung zwischen Ehra und Lessien (L 289) im Gegensatz zu den Varianten 1 und 3 teilweise zurückgebaut werden (nur Radweg und Wirtschaftsweg). Beeinträchtigungen durch Bauen unter Verkehr können damit erheblich verringert werden. Sowohl durch die Variante 1 als auch durch die Variante 2 kann die WB-Maßnahme OU Ehra abgearbeitet werden.

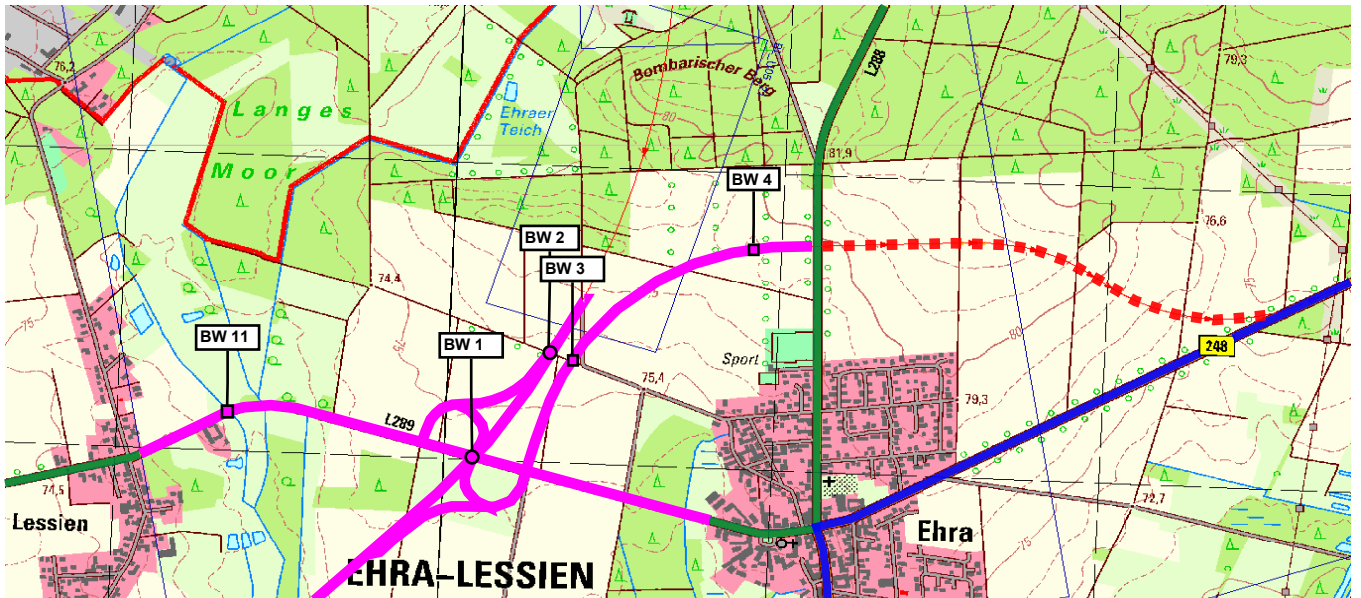
Aufgrund der Vorteile wird nach derzeitigem Kenntnisstand die Variante 2 zur Weiterplanung vorgeschlagen.

Zu klärende Punkte:

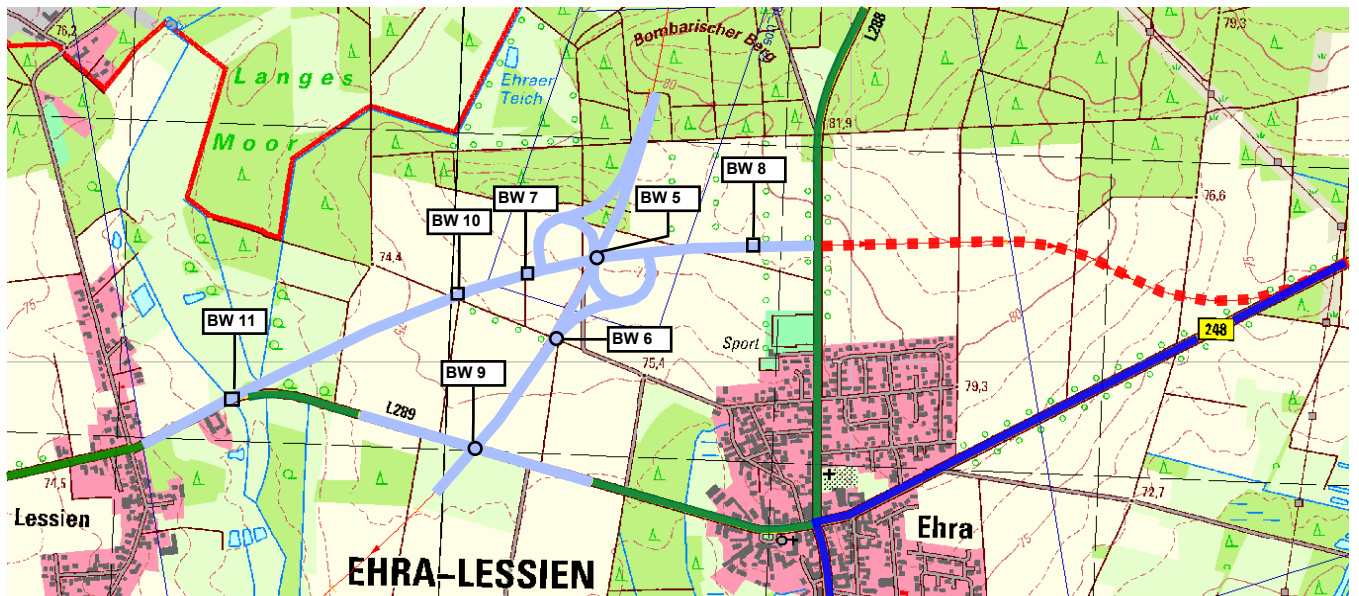
- Information BMVBS über den Sachstand
- Zustimmung zum Ausschluss der Variante 3 aus der weiteren Betrachtung.
- Zustimmung zur Weiterverfolgung von Variante 2 unter dem Vorbehalt, dass sich die getroffenen Einschätzungen in der weiteren Variantenuntersuchung bestätigen.
- Abstimmung der weiteren Planungsschritte

Festlegung:

Variantenübersicht Anschlußstelle Ehra



Variante 1 - Anschlußstelle L 298 mit (Teil-)Ortsumgehung



Variante 2 - Verschiebung der Anschlußstelle (Teil-)Ortsumgehung



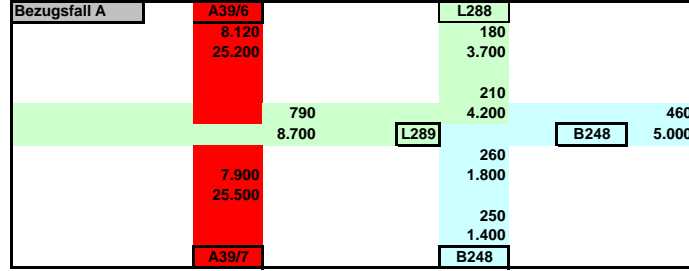
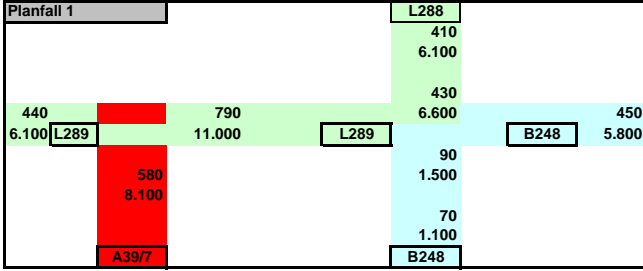
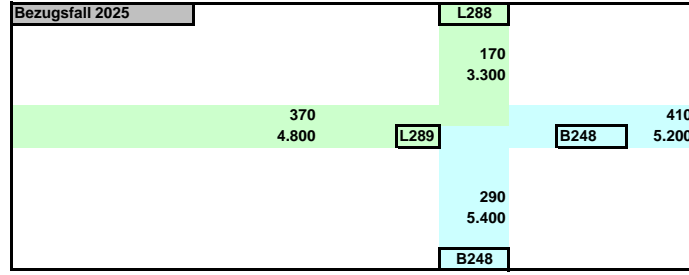
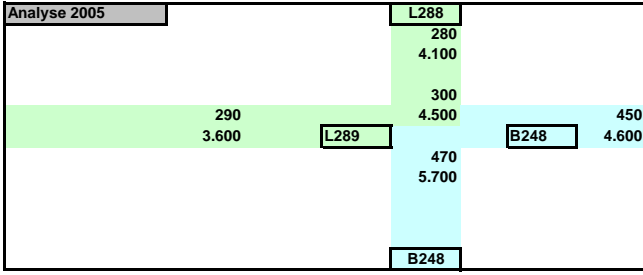
Variante 3 - Verschiebung der Anschlußstelle, Ausbildung Trompetensystem mit (Teil-)Ortsumgehung

**Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfenbüttel mit nds. Teil der B 190n
Anschlussstelle Ehra (L 289) – Ortsumfahrung
Variantenbewertung (Teil-)Ortsumfahrung**

Varianten		Bewertungsart	Variante 1 Anschlussstelle L 289 (Teil-)Ortsumfahrung	Variante 2 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung	Variante 3 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung	Abschnitt L288 - B248				
Kurzbeschreibung Bewertungskriterien										
straßenbauliche Infrastruktur und Verkehrsverhältnisse	Trassierung / Querschnitt L 289/Anschluss	Länge, RQ	Ortsumfahrung -Länge = 2,800 km (Teilortsumfahrung = 1,200 km) Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg vorh. Ortsverbindung L289 überbaut	-	Ortsumfahrung -Länge = 3,550 km (Teilortsumfahrung = 1,950 km) Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg vorh. Ortsverbindung L289 zurückgebaut	o	Ortsumfahrung -Länge = 2,200 km (Teilortsumfahrung = 0,600 km) Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg vorh. Ortsverbindung L289 überbaut	o	Länge = ca. 1,600 km Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg	
	zusätzliche Betriebliche Belange	verbal / argumentativ	Erreichbarkeit Entwässerungsanlagen A39 und bewirtschafteten Flächen durch Anlage paralleler Wirtschaftswege an der Überführungsrampe L289 für den Abschnitt bis zur L288 erforderlich.	o	Erreichbarkeit Entwässerungsanlagen A39 und bewirtschafteten Flächen über die ehem. L 289 und das vorhandene Wegenetz möglich. Keine zusätzlichen Wegeanbindungen erforderlich.	+	Erreichbarkeit Entwässerungsanlagen A39 und bewirtschafteten Flächen durch Anlage paralleler Wirtschaftswege an der Überführungsrampe L289 erforderlich.	o	KEINE , Erreichbarkeit bewirtschafteten Flächen gewährleistet, Anlage paralleler Wirtschaftswege nicht erforderlich.	
	Gelände- und Baugrundverhältnisse	verbal / argumentativ	keine relevanten Unterschiede bei den Varianten im überwiegenden Bereich stehen tragfähige Sande bzw. Mittelsande mit geringem Anteil an Feinkorn an. Es sind keine baugrundverbessernden Maßnahmen erforderlich	o	keine relevanten Unterschiede bei den Varianten im überwiegenden Bereich stehen tragfähige Sande bzw. Mittelsande mit geringem Anteil an Feinkorn an. Es sind keine baugrundverbessernden Maßnahmen erforderlich	o	keine relevanten Unterschiede bei den Varianten im überwiegenden Bereich stehen tragfähige Sande bzw. Mittelsande mit geringem Anteil an Feinkorn an. Es sind keine baugrundverbessernden Maßnahmen erforderlich	o	Ergänzung vorhandenes Streckengutachten erforderlich,	
	Entwässerung der BAB einschl. Vorflutverhältnisse	verbal / argumentativ	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich).	o	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich), Kapazitätsanpassung (Verkleinerung) Rückhalteanlagen Variante 1.	+	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich).	o	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich).	
	Grunderwerb	verbal / argumentativ	zusätzlicher Grunderwerb für die Trasse der (Teil-)Ortsumfahrung und LBP-Flächen	o	Grunderwerb für Trasse, Überführung und Anschlussstelle auf Grünland Landwirtschafts- und Forstflächen, zzgl. Erwerb für LBP-Flächen	-	zusätzlicher Grunderwerb für die Trasse der (Teil-)Ortsumfahrung und erf. LBP-Flächen	o	Grunderwerb für die Trasse zur Weiterführung Ortsumfahrung und die erf. LBP-Flächen	
	Radwege	verbal / argumentativ	Ersatz vorh. Radweg L289 durch Überbauung, Wiederanlage parallel auf Überführung für den Abschnitt bis zur L 288	o	Nutzung der vorhandenen Wegeverbindungen möglich, Mitbenutzung Rückbaustrecke L 289 bzw. Wirtschaftswege, Anpassung ggf. in Ortslage Lessien (Querungshilfe) erforderlich.	+	Ersatz vorh. Radweg L289 durch Überbauung, Wiederanlage parallel auf Überführung für den Abschnitt bis zur L 288	o	Nutzung der vorhandenen Wegeverbindungen (parallel B248 - Neubau2011/2012), Anpassung ggf. im Anschlussbereich B 248 erforderlich.	
	Wirtschaftswege	verbal / argumentativ	Anpassung Wegenetz an Überführungsrampe L 289 erforderlich	o	Anpassung Wegenetz an Überführungsrampe L 289 erforderlich	o	Anpassung Wegenetz an Überführungsrampe L 289 erforderlich	o	Mitbenutzung Rückbaustrecke B248 bzw. als Wirtschaftsweg,	
	Bauwerke	verbal / argumentativ	Gradientenanhebung erforderlich, Über-/Unterführungen Faunapassagen (Fledermäuse) beim Bau der A39/Teil-OU bis zur L288	o	Überführungsbauwerke Ortsumfahrung und Faunapassage (Wirtschaftsweg), Unterführungen Faunapassagen (Fledermäuse) beim Bau Teil-OU, Ausbildung als Rahmenbauwerke, Anlage in Anrampungsbereichen der Überführung bis L288.	-	Über-/Unterführungen Faunapassagen (Fledermäuse) beim Bau der A39/Teil-OU, Gradientenanhebung erforderlich, keine Bauwerke westl. A 39 erforderlich	+	KEINE , derzeit keine Erfordernisse für Faunapassagen bekannt	
	Leitungen	verbal / argumentativ	Leitungsanpassungen durch Überbauung an der L 289 erforderlich	o	Leitungsanpassungen durch Überbauung an der L 289 erforderlich	o	Leitungsanpassungen durch Überbauung an der L 289 erforderlich	o	Leitungsanpassungen nicht erforderlich, Bestand kann unverändert verbleiben	
	Verkehrsverhältnisse, Anbindung des untergeordneten Netzes	verbal / argumentativ	Anschlussstelle an L 289, hohe Verkehrsbelastung der Verbindung B 248 - L 289 Richtung Lessien, Restbelastung auf L 289 in Ortslage Ehra Belastungszunahme auf L 288 Rtg. Norden bei Teil-OU --> Entlastung bei vollständiger OU	+	Anschlussstelle an Ortsumfahrung, hohe bzw. vollständige Entlastung der L289 auf Teilabschnitt Lessien-Ehra, direkte Entlastung Verkehr Richtung Automobil Testgelände, Belastungszunahme auf L 288 (Kreuzung B 248 - L 289) bei Teil-OU --> Entlastung bei vollständiger OU	+	verbleibende Belastung auf L 289 und L288 durch erf. Aufrechterhaltung Verbindung Lessien - Ehra - Anschlussstelle, erhebliche Belastungszunahme in Ortslage Ehra (L288) --> keine Entlastung Ehra durch westl. Teil OU	-	Verkehrsbelastung in der Ortslage (L288), Verkehr wird auf komplett auf Ortsumfahrung umgelegt	
	Lärmschutz	verbal / argumentativ	bei Bau Ortsumfahrung keine Maßnahmen durch Abstand > 350 m von Ortslage erforderlich, keine zusätzlichen Belastungen durch Entlastungswirkung bereits bei Teil-OU	o	keine Maßnahmen durch Abstand Trassierung (> 350 m) von Ortslage, Entlastung durch OU, Belastungsdifferenzen auf L 288 ohne Folgen	+	bei Bau Ortsumfahrung keine Maßnahmen durch Abstand > 350 m von Ortslage erforderlich, ggf. durch Belastungszunahme durch erf. Aufrechterhaltung Verbindung L 289 aus Rtg. Lessien bis zur Anschlussstelle	-	bei Bau Ortsumfahrung keine Maßnahmen bei ausreichendem Abstand von Ortslage (Wohngebiet) erforderlich	
	Baufreiheit beim Neubau, Verkehrswirksamkeit	verbal / argumentativ	Überbauung L 289, Baustellenumfahrung zur Anlage Bauwerk, Überführung und Rampen erforderlich, kann teilweise durch erf. Wirtschaftswegeneubau kompensiert werden, Verkehrswirksamkeit durch Teilausbau (A39 bis L 289, Rampen teilweise) sichergestellt.	o	Baufreiheit und Verkehrswirksamkeit durch Nutzung L 289 uneingeschränkt gegeben. Nach Fertigstellung Teilortsumfahrung Bau Überführung auf der Trasse L 289 als Wirtschaftsweg ohne Einschränkungen.	+	Baufreiheit und Verkehrswirksamkeit aus Richtung Lessien bei Überbauung L 289 eingeschränkt gegeben- (Teil-)Umfahrung erforderlich	-	Baufreiheit und Verkehrswirksamkeit durch Nutzung B248 uneingeschränkt gegeben.	
	Wirtschaftlichkeit Investitionskosten	Straße (Gesamtortsumfahrung - inkl. Grunderwerb)	(s. gesonderte Tabelle)	14,05 Mio€	12,48 Mio€		12,75 Mio€		3,50 Mio.€ Kosten in Varianten enthalten (siehe Anlage Kostenberechnung)	
Bauwerke			2,98 Mio€	3,89 Mio€		2,41 Mio€		-		
LBP		(s. gesonderte Tabelle)	1,15 Mio€	0,74 Mio€		0,99 Mio€		Kostenanteil in Gesamtkosten enthalten		
Summe			18,18 Mio€	17,11 Mio€		16,15 Mio€		3,50 Mio.€		
Umwelt- verträglichkeit	Betroffenheit / Risiko inkl. Anschlussrampen (Anteil westl. Teilortsumfahrung)	verbal / argumentativ	artenschutzrechtliches Risiko (Fledermaus): mittel	-	artenschutzrechtliches Risiko (Fledermaus): gering	+	artenschutzrechtliches Risiko (Fledermaus): gering	++		
			Fragmentierung der Landschaft: gegeben	+	Fragmentierung der Landschaft: stärker gegeben	-	Fragmentierung der Landschaft: gegeben	+		
			Betroffenheit Grünbrücke: Abstand 0,65 km	o	Betroffenheit Grünbrücke: Abstand 0,5 km	o	Betroffenheit Grünbrücke: Abstand 0,5 km	o		
			Versiegelung: 3,50 ha (2,22 ha) Entsiegelung: -	--	Versiegelung: 3,74ha (2,46ha) Entsiegelung: 0,99 ha (0,99ha)	-	Versiegelung: 2,58 ha (1,30 ha) Entsiegelung: -	+	Versiegelung: 1,28 ha Entsiegelung: -	
			Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte, kein Waldverlust	+	Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte, aber auch mittelwertige Kiefernforsten (1ha) und in (Feucht)Grünland	-	Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte, aber auch mittelwertige Kiefernforsten (0,5ha)	-	Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte	-
			Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen	o	Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen	o	Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen	o	Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen	o
			Amphibien: keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume	o	Amphibien: keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume	o	Amphibien: keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume	o	Amphibien: keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume	o
			Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: keine wesentlichen Betroffenheiten	o	Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: keine wesentlichen Betroffenheiten	o	Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: keine wesentlichen Betroffenheiten	o	Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: keine wesentlichen Betroffenheiten	o
Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden	o	Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden, aber auch Erd-Niedermooren	-	Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden	o	Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden	o			
Raumordnung, Nutzungen	Landwirtschaft (Gesamtortsumfahrung)	Fläche [ha]	Ackerland: 15,90 ha (13,50 ha) Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über neu zu ordnendes/vorhandenes Wegenetz	-	Ackerland: 16,90 ha (14,50 ha) Grünland: 0,80 ha Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über vorhandenes Wegenetz	-	Ackerland: 15,40 ha (13,00 ha) Grünland: - Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über neu zu ordnendes/vorhandenes Wegenetz	+	Ackerland: 2,40 ha Grünland: - Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über vorhandenes Wegenetz	
	Forstwirtschaft	Fläche [ha]	kein Waldverlust	+	Wald: 1,00 ha, Flächenentzug durch Teilanlage der Anschlussrampen im Waldbereich	-	Wald: 0,50 ha, Flächenentzug durch Teilanlage der Anschlussrampen im Waldbereich	-	kein Waldverlust	
Rangfolge / Empfehlung			3	1		2				

+ günstiger zu bewertende Variante
o neutral
- schlechter zu bewertende Variante

VERKEHRSUNTERSUCHUNG



Hinweis:
DTV 2025 in SV/24h und kfz/24h

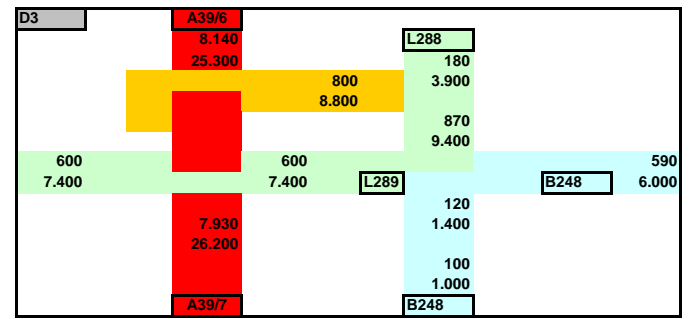
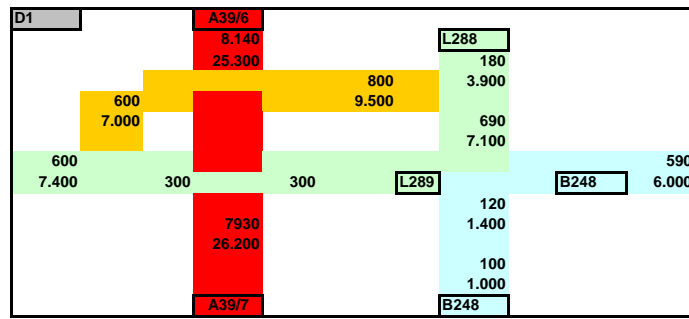
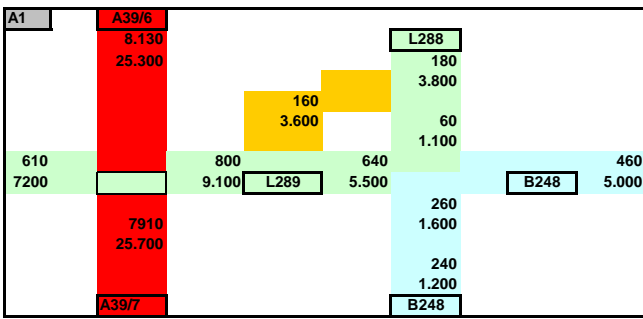
VARIANTEN PLANFÄLLE

VARIANTE 1

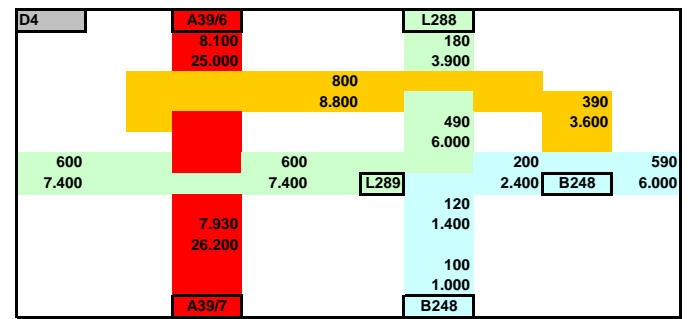
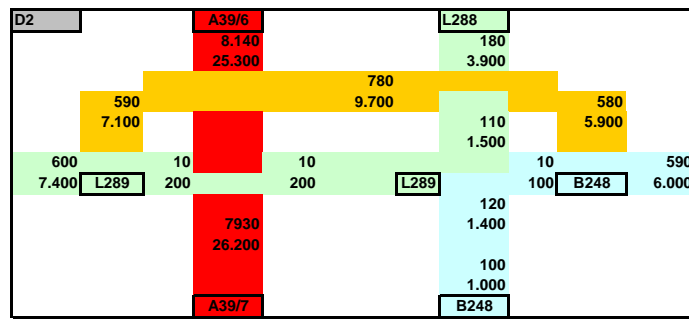
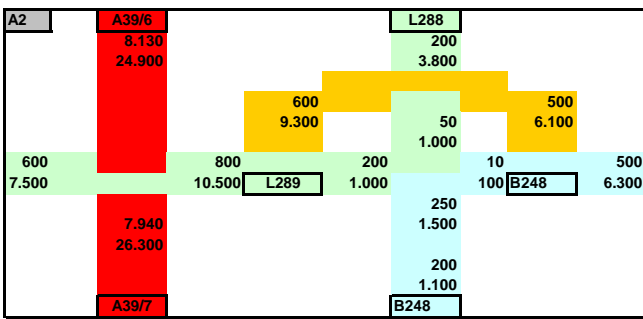
VARIANTE 2

VARIANTE 3

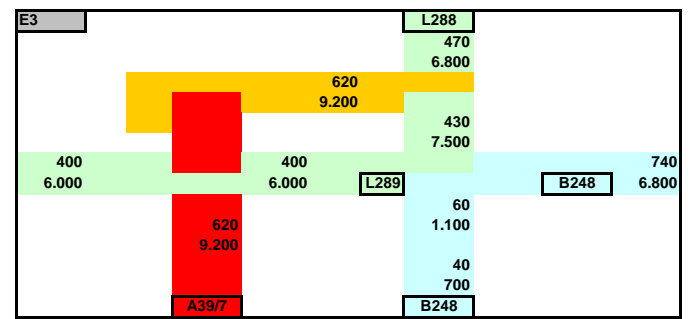
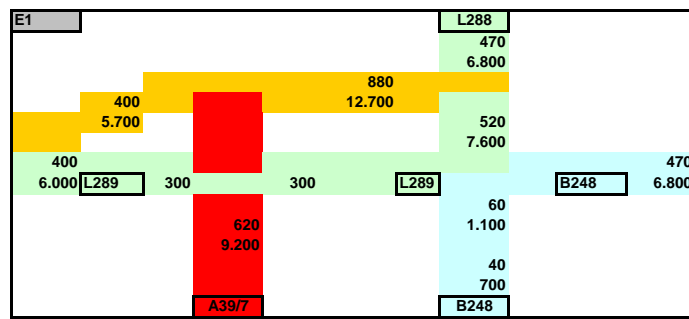
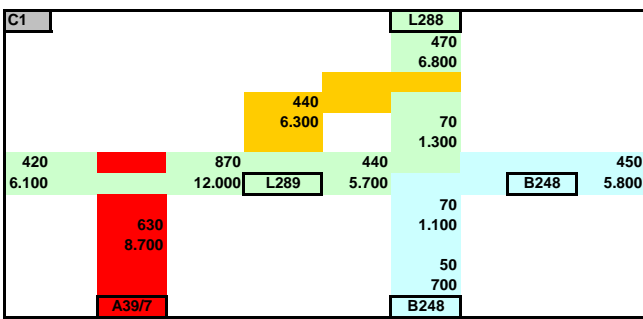
A39, Gesamt
Teilortsumfahrung



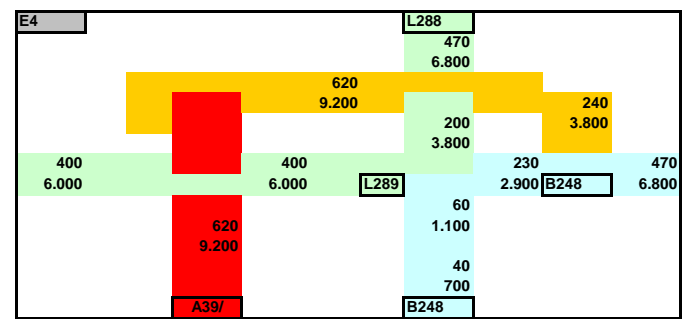
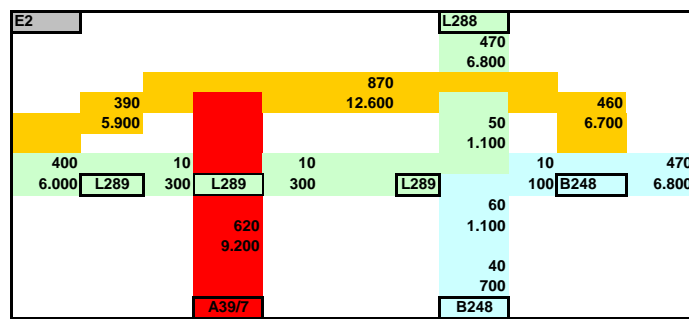
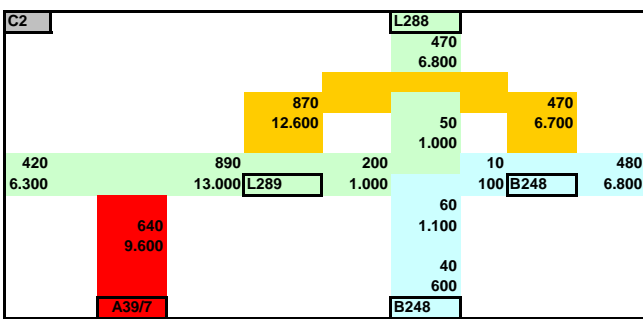
Ortsumfahrung

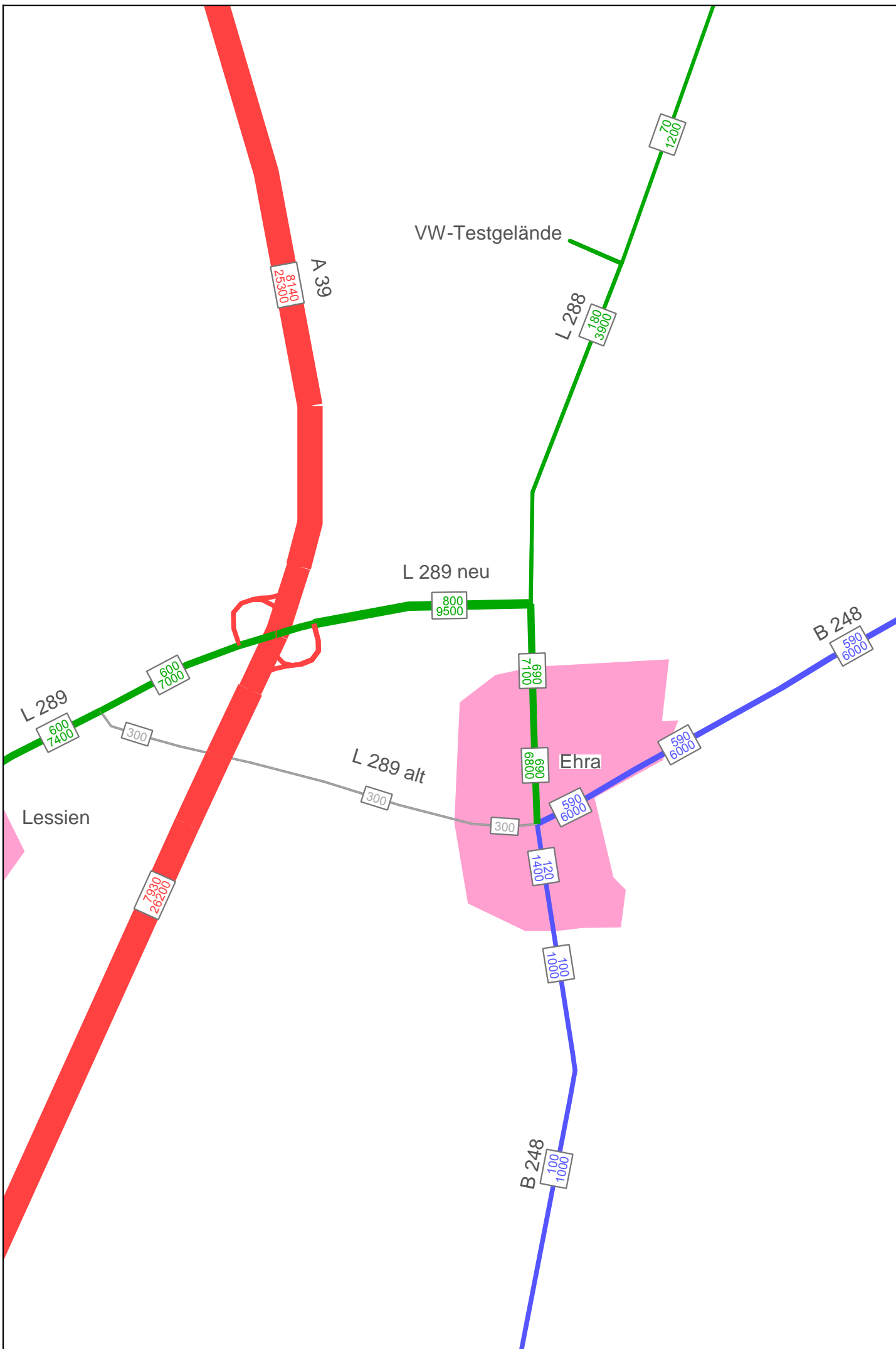


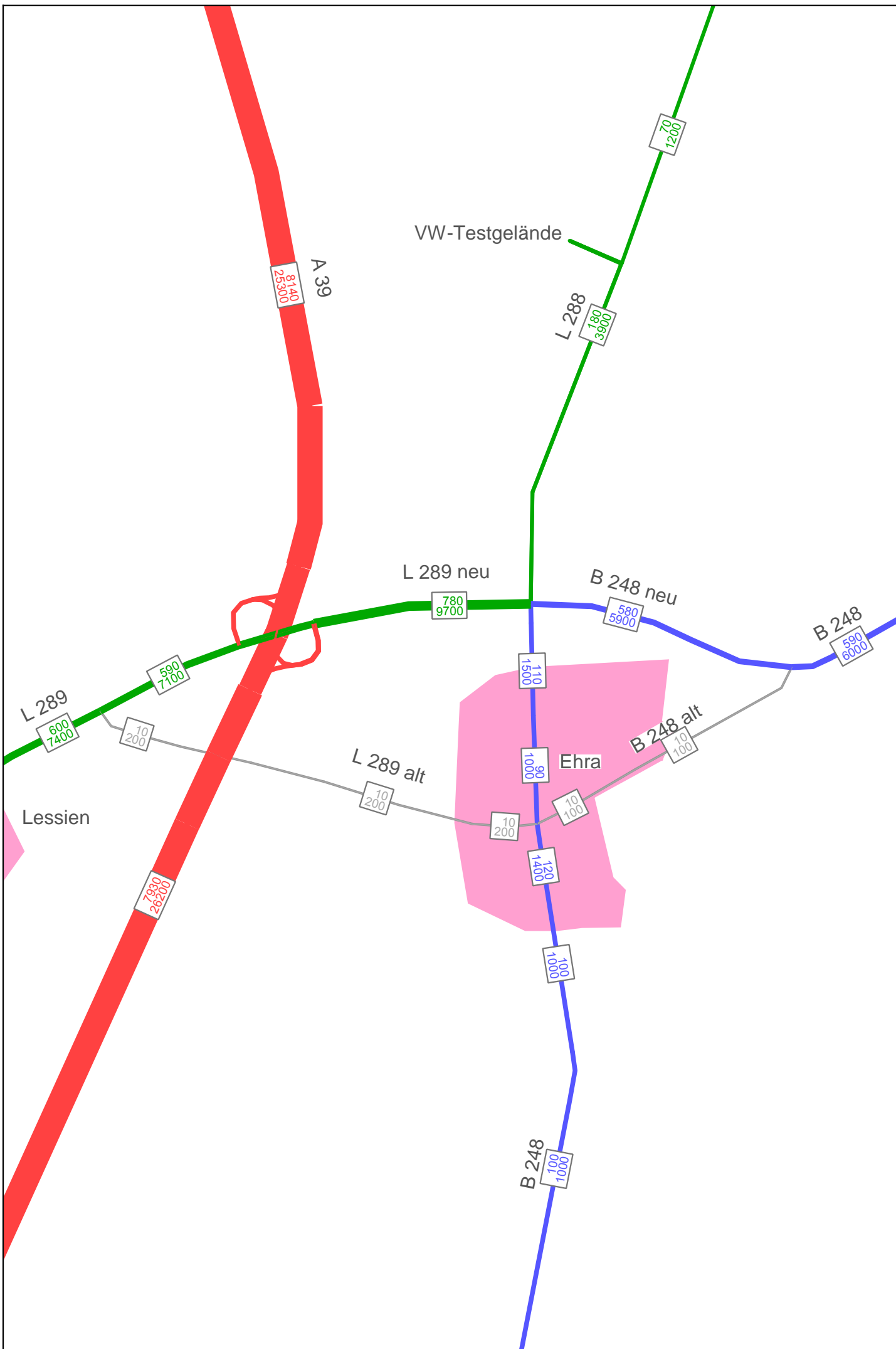
A39, Fertigstellung Abschnitt 7
Teilortsumfahrung

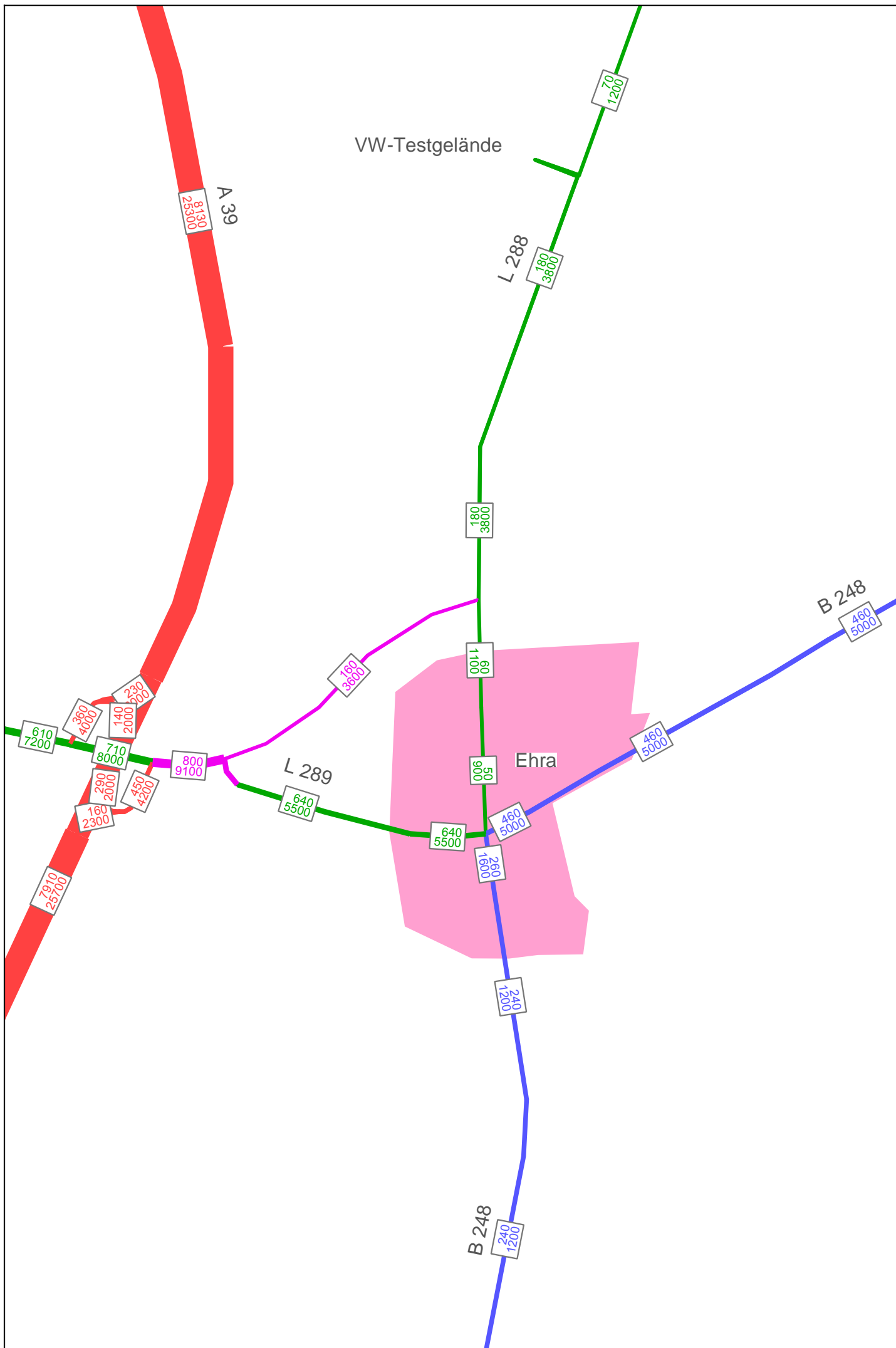


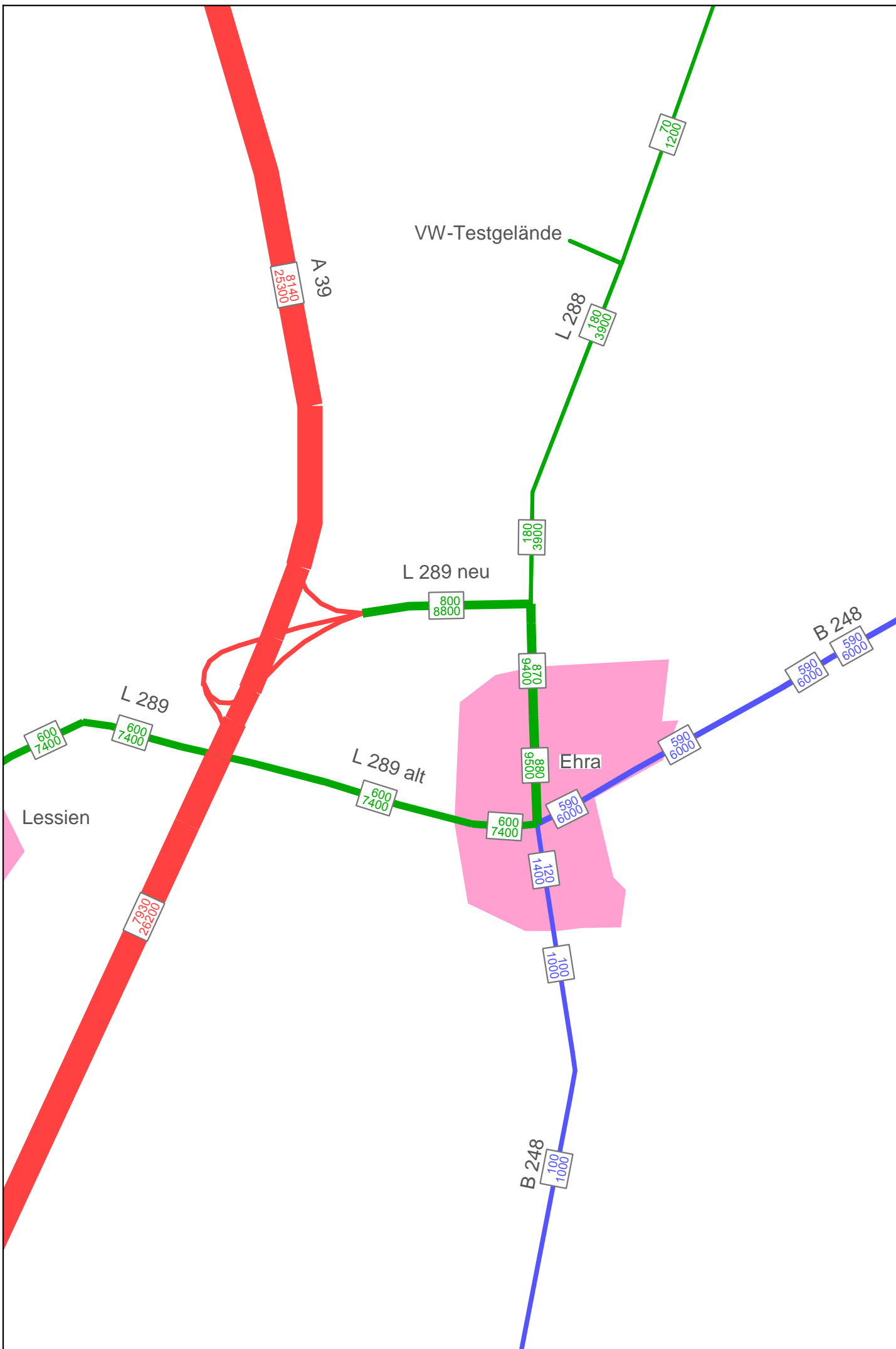
Ortsumfahrung

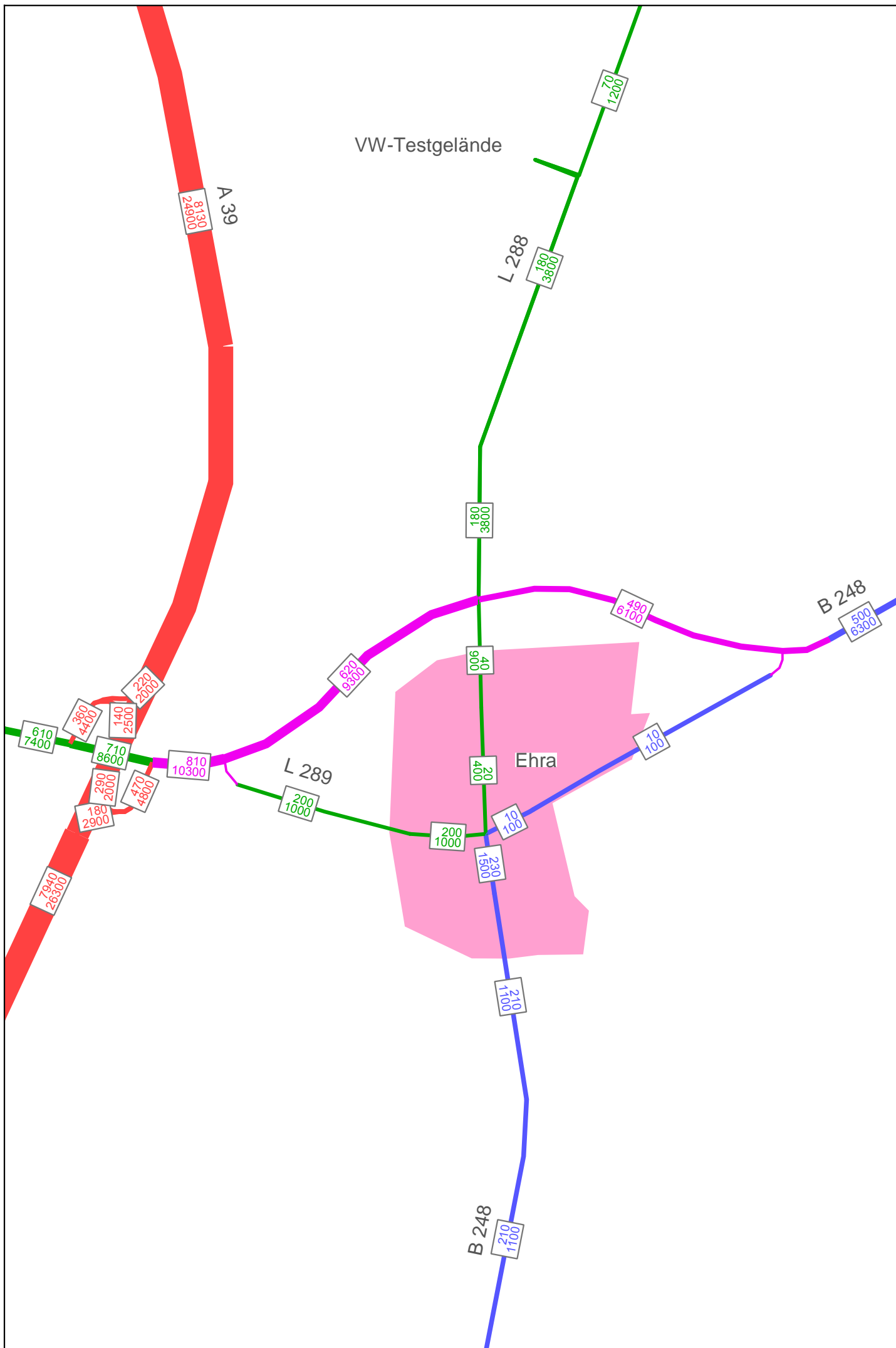


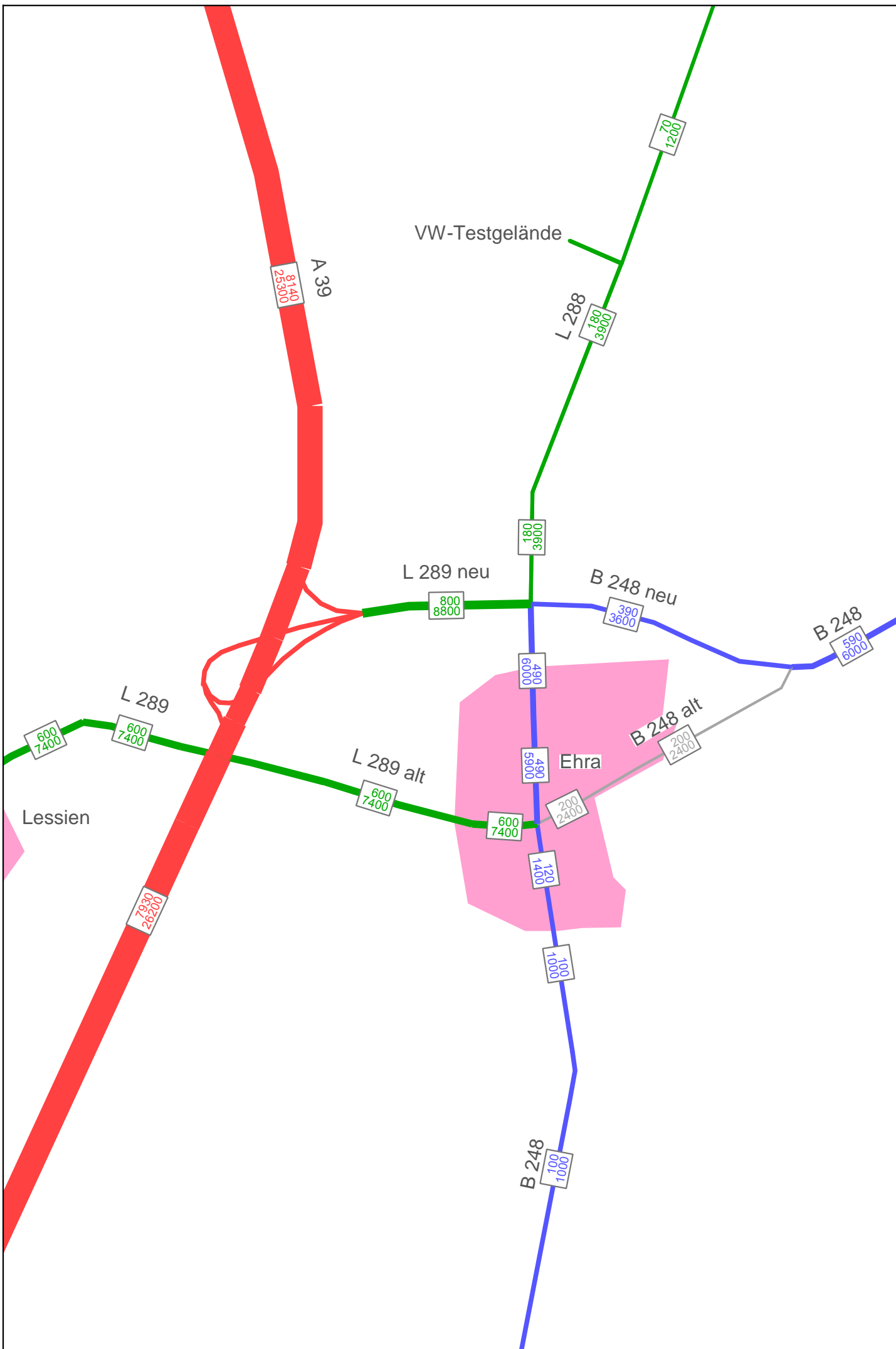


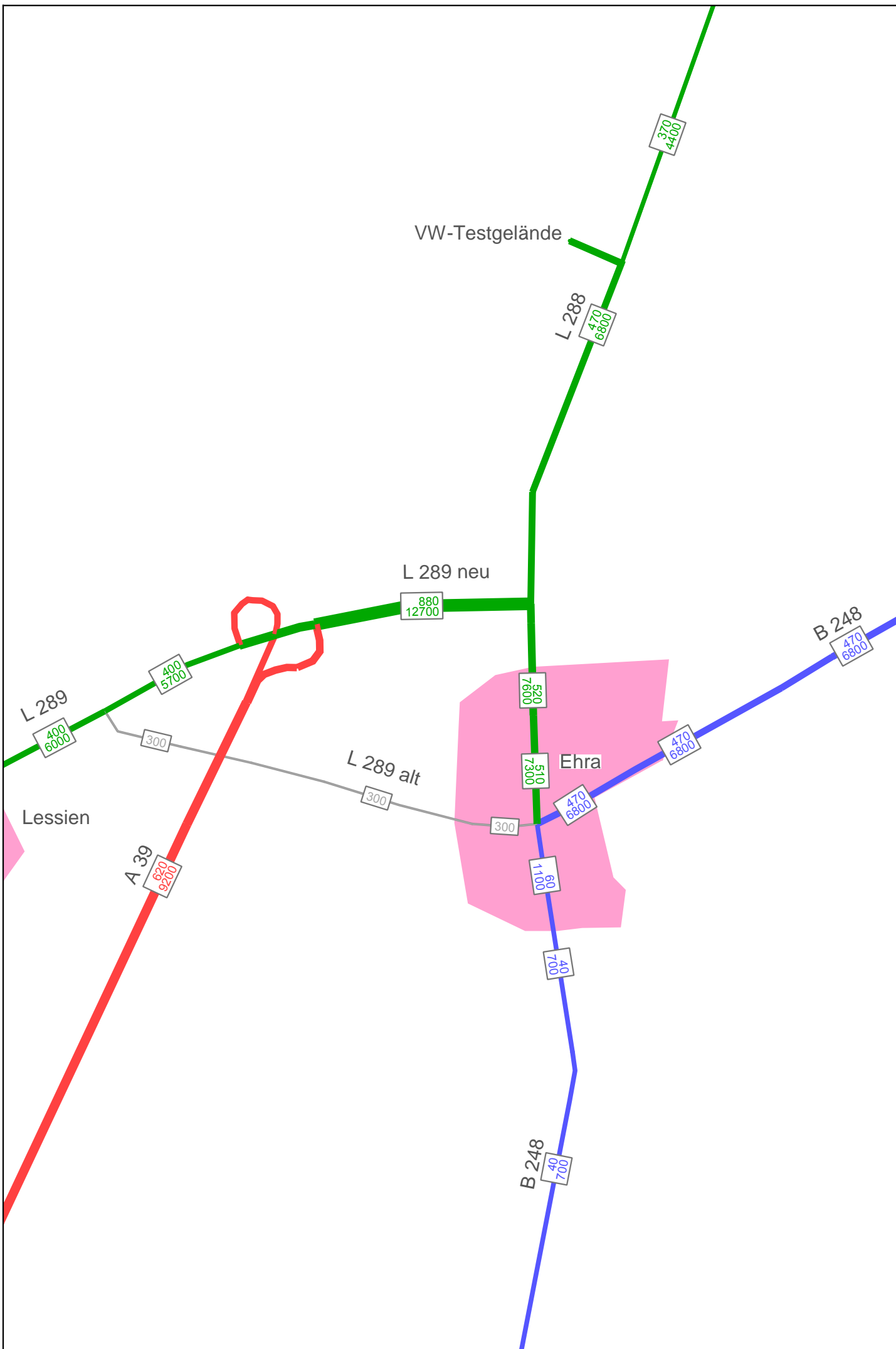


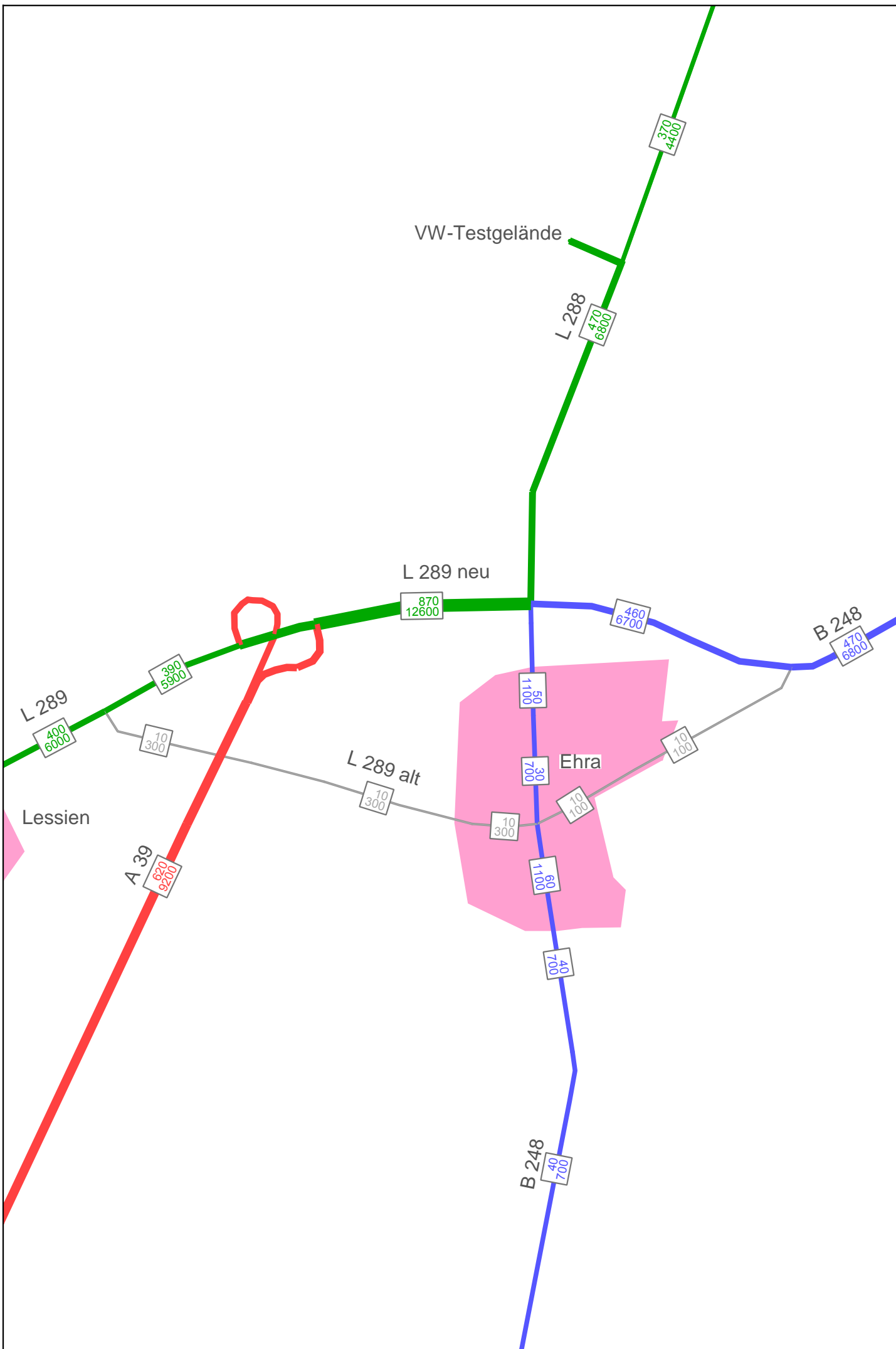


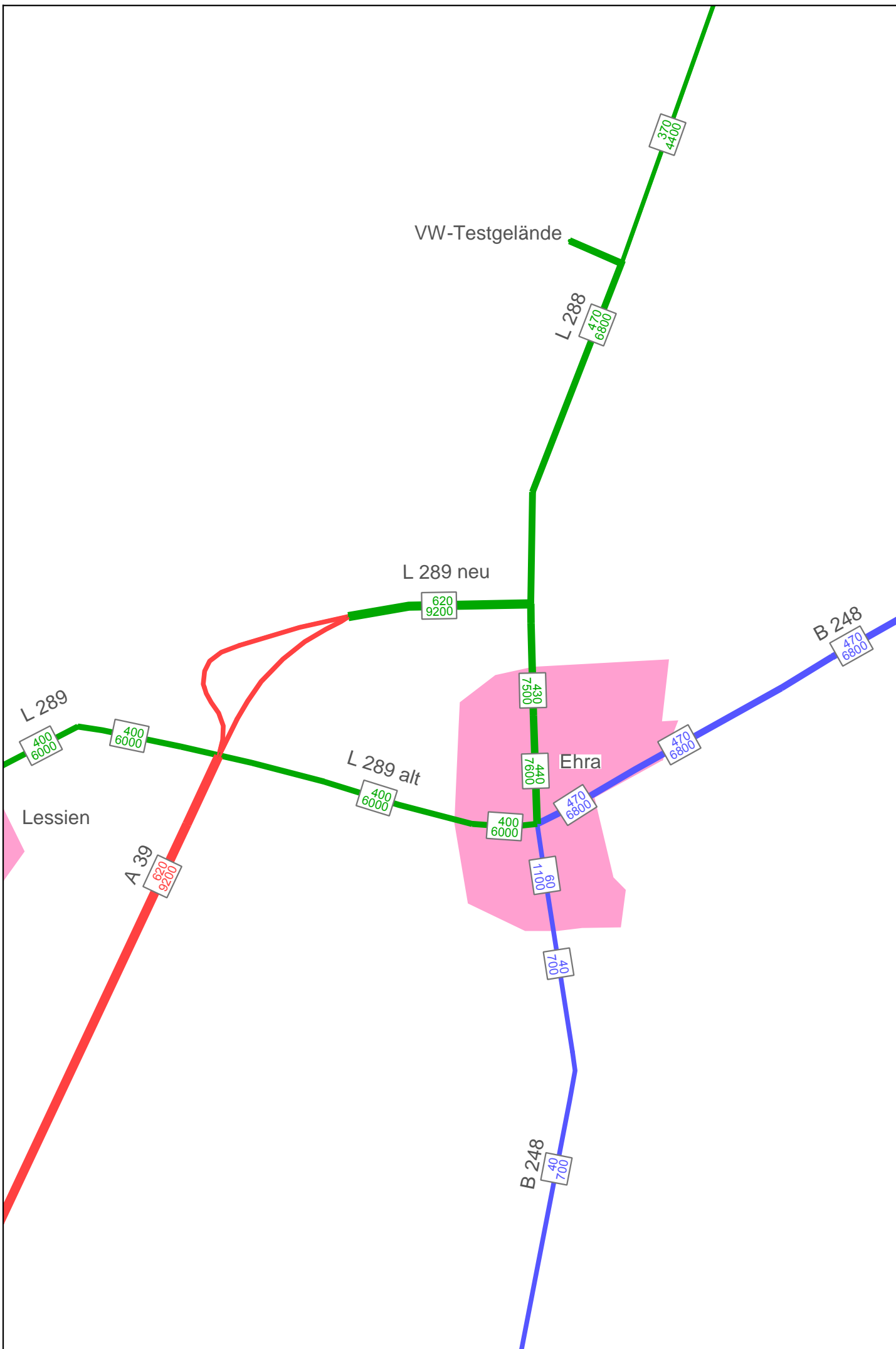


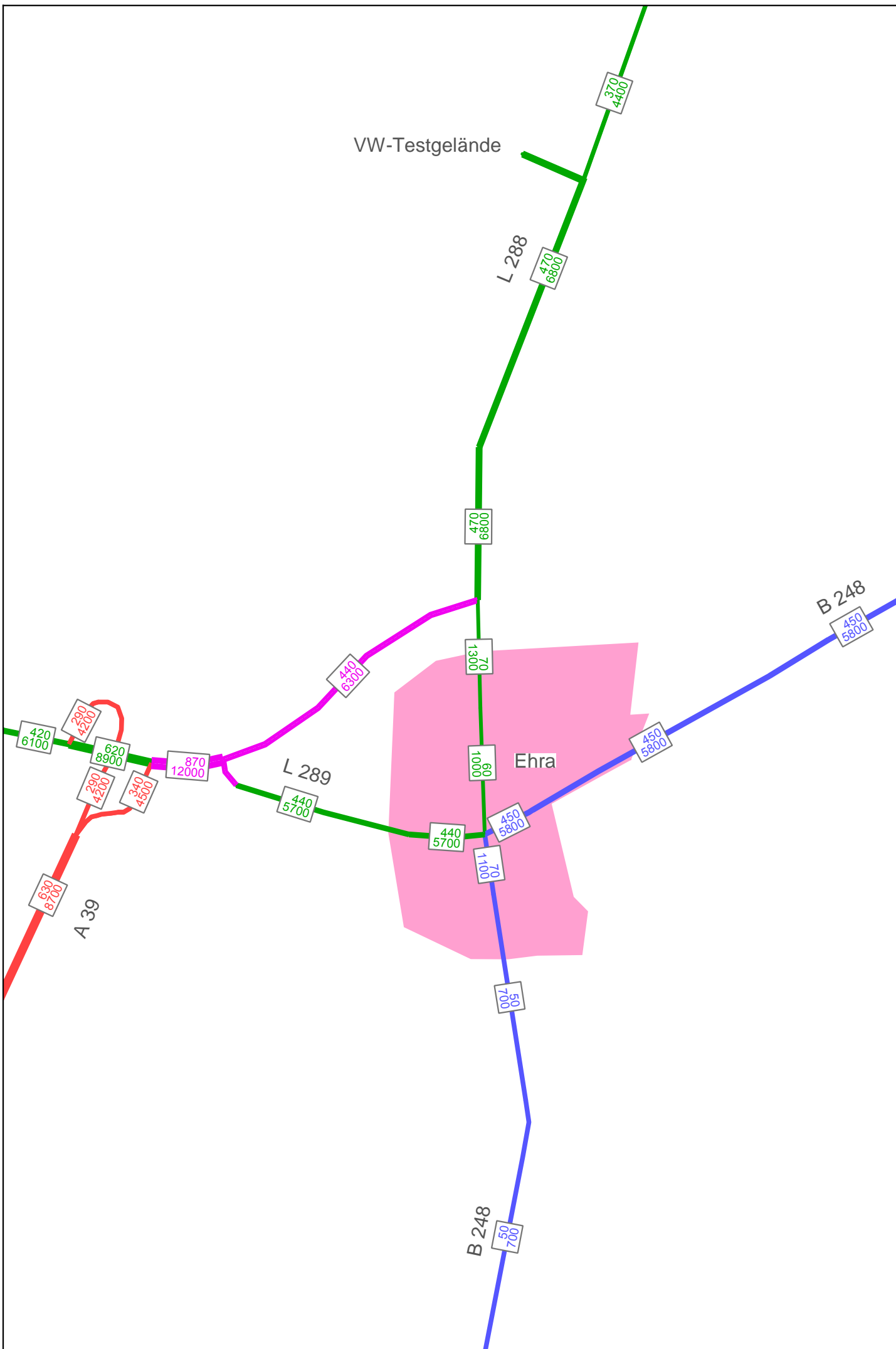


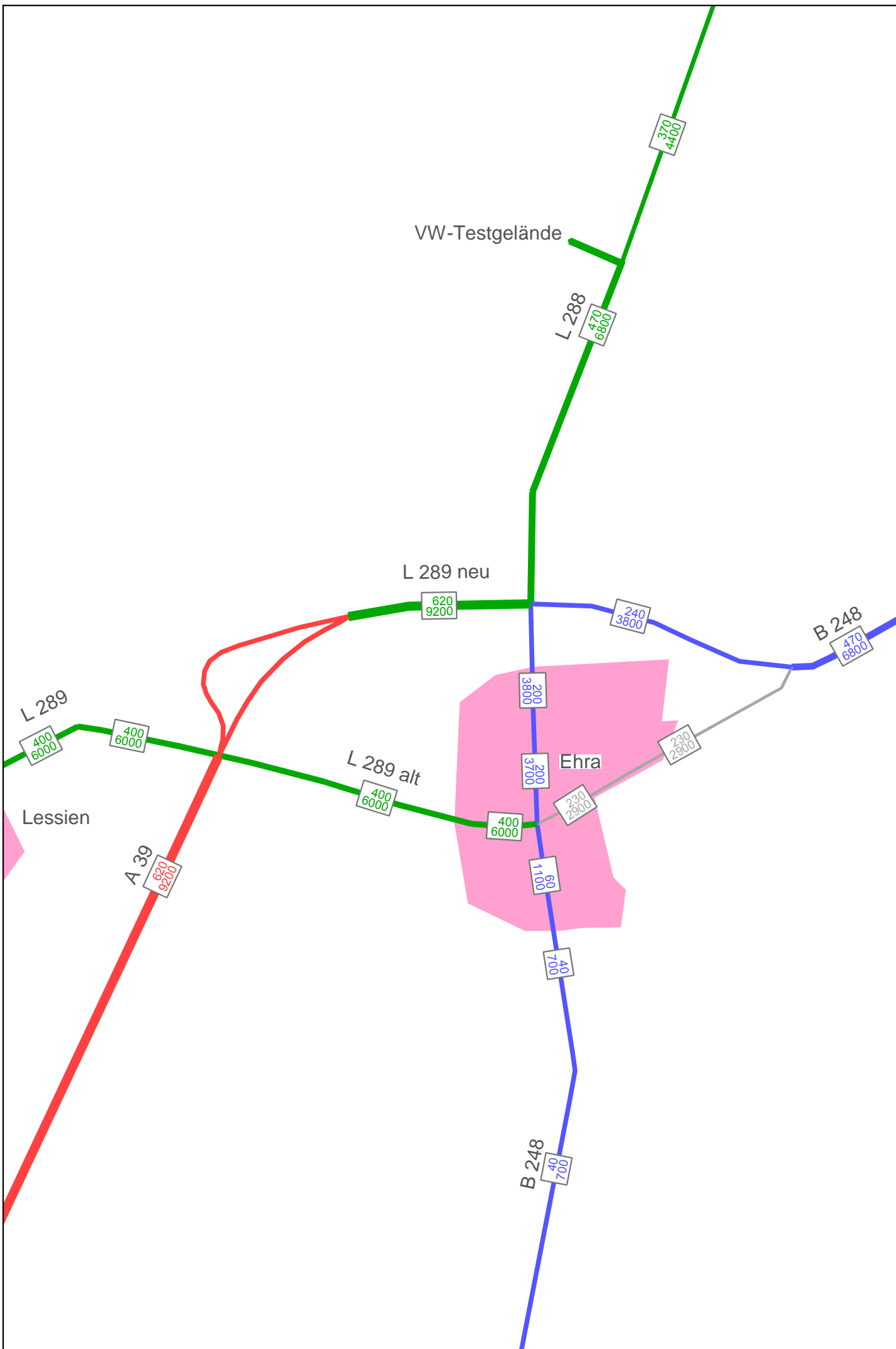


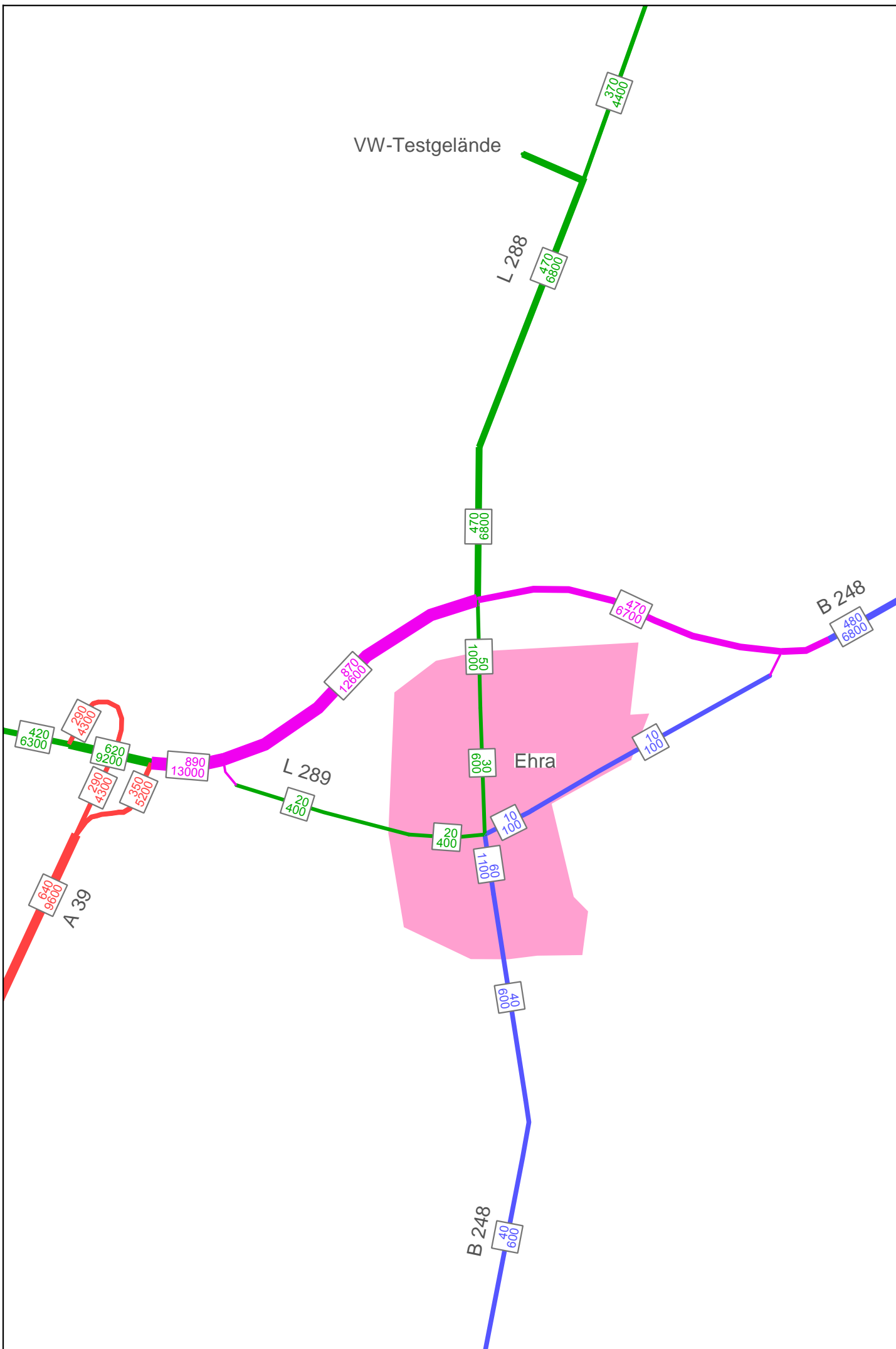

















Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfenbüttel mit nds. Teil der B 190n Anschlussstelle Ehra (L 289) – (Teil-)Ortsumfahrung Kostengegenüberstellung

Varianten		Variante 1 Anschlussstelle L 289 (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss Rampe AS - L 288	Variante 2 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss L 289 - L 288	Variante 3 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss A39 - L 288
	Kurzbeschreibung			
	Bewertungskriterien	Anschlussstelle Ehra mit Ortsumgehung aus Weiterem Bedarf (Teilortsumgehung bis L 288)	Verschiebung der Anschlussstelle nach Norden mit entsprechend erf. Anbindung an die L 289 (Lessien) bis zur L 288 Aufrechterhaltung Wegeverbindung Ehra-Lessien (inkl. Teilrückbau L 289)	Verschiebung der Anschlussstelle Ehra in Richtung Norden, Ausbildung als Trompetensystem mit entsprechend erforderlichen Anbindung an die L 288 (inkl. erf. Ausbau der L 289)
Einzelkosten Teilortsumgehung	Länge	Ausbau der L 289 inkl. Teilortsumgehung Ausbaulänge = 3,000 km Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg	Ausbaulänge = 2,650 km Querschnitt RQ 10,5 (ohne Radweg)	Ausbaulänge = 2,550 km Querschnitt RQ 10,5 (ohne Radweg)
	Straßenbau (gesamt, inkl. Erdbau)	7,00 Mio.€	5,10 Mio.€	5,90 Mio.€
	Verbindungsrampen Anschlussstelle	1,95 Mio.€	1,95 Mio.€	1,90 Mio.€
	Wirtschaftswe- anpassungen	0,20 Mio.€	0,60 Mio.€	0,20 Mio.€
	Knoten L 288 (Ansatz KVP)	0,65 Mio.€	0,65 Mio.€	0,65 Mio.€
	Grunderwerb	0,75 Mio.€	0,68 Mio.€	0,60 Mio.€
	Summe der Straßenbaumaßnahmen	10,55 Mio.€	8,98 Mio.€	9,25 Mio.€
	Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen	0,70 Mio.€	0,51 Mio.€	0,59 Mio.€
	Grunderwerb und Entschädigungen	0,45 Mio.€	0,23 Mio.€	0,40 Mio.€
	Summe der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	1,15 Mio.€	0,74 Mio.€	0,99 Mio.€
Bauwerkskosten	2,98 Mio.€	3,89 Mio.€	2,41 Mio.€	
Gesamtkosten	Teilortsumgehung	14,68 Mio.€	13,61 Mio.€	12,65 Mio.€
	Verlängerung/Anschluss OU bis B 248 östl. Ehra um ca. 1,600 km (Gesamtkosten)	3,50 Mio.€	3,50 Mio.€	3,50 Mio.€
	Summe	18,18 Mio.€	17,11 Mio.€	16,15 Mio.€



**Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfenbüttel mit nds. Teil der B 190n
Anschlussstelle Ehra (L 289) – Ortsumfahrung
Variantenbewertung**

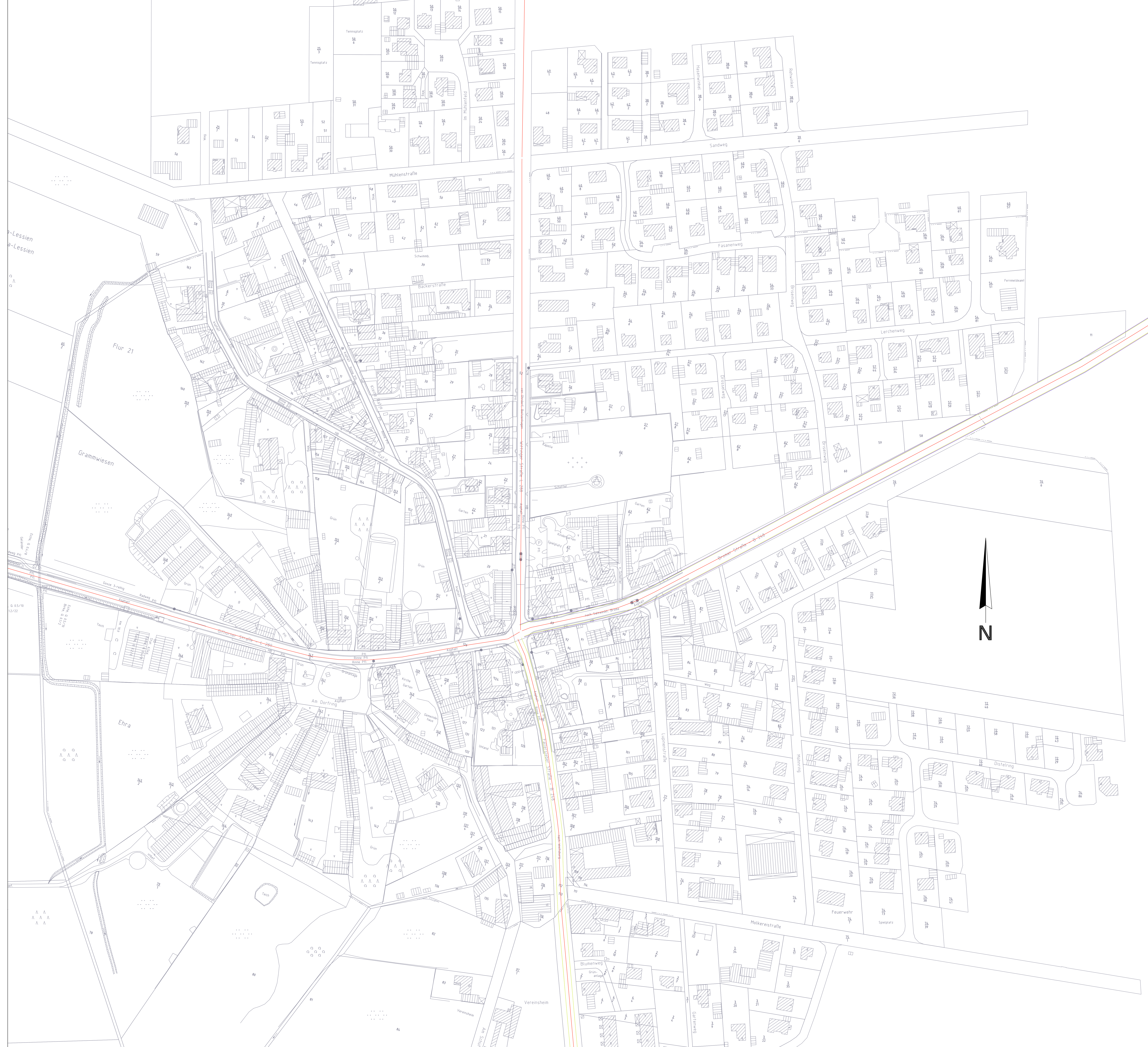
Baukosten (brutto)

Kurzbeschreibung	Bau-km		Länge [km]	Baukosten Straße Straßenverbindung gesamt (inkl.Erdbau)	Anpassung Wegekonzzept					Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen			Kosten für Bauwerke Gesamt	Gesamtkosten (brutto) Straße, Wege, A+E, GEW
	von	bis			Verbindungs- rampen Anschlussstelle	Radwege- verbindungen	Wirtschaftsweg- anpassungen	Knoten L 288 (Ansatz Kreisverkehr)	Grunderwerb gesamt	Ausgleich- und Ersatz	Grunderwerb und Entschädigung	Summe Ausgleich- und Ersatz		
Anschlußstelle L 289 ohne Ortsumfahrung	99+600	101+400	1,80 (Überbauung L 289)	4,60 Mio.€*	1,95 Mio€	-	0,20 Mio€	-	0,60 Mio€	0,46 Mio€	0,36 Mio€	0,82 Mio€	2,25 Mio€	10,42 Mio€
Teilortsumfahrung Anschluss Anschlußstelle L 289 bis an L 288	2+000	3+200	1,20	2,40 Mio€	-	-	-	0,65 Mio€	0,15 Mio€	0,24Mio€	0,09 Mio€	0,33 Mio€	0,73 Mio€	4,26 Mio€
Variante 1 Anschlußstelle L 289 (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss Rampe AS - L 288			3,00	7,00 Mio€	1,95 Mio€	-	0,20 Mio€	0,65 Mio€	0,75 Mio€	0,70 Mio€	0,45 Mio€	1,15 Mio€	2,98 Mio€	14,68 Mio€
Variante 2 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss L 289 - L 288	3200	5+150	1,95 (zzgl. 0,70 Überbauung L 289-->WW)	5,10 Mio.€**	1,95 Mio€	-	0,60 Mio€	0,65 Mio€	0,68 Mio€	0,51 Mio€	0,23 Mio€	0,74 Mio€	3,89 Mio€	13,61 Mio€
Variante 3 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss A39 - L 288	4+550	5+150	0,60 (zzgl. 1,80 Überbauung L 289)	5,90 Mio.€*	1,90 Mio€	-	0,20 Mio€	0,65 Mio€	0,60 Mio€	0,59 Mio€	0,40 Mio€	0,99 Mio€	2,41 Mio€	12,65 Mio€

Kurzbeschreibung	Kosten Bauwerke im Untersuchungsbereich (brutto)											Summe	Ortsumgehung Ehra ***
	BW 1 L 289 über A 39 (mit Radweg)	BW 2 Verbindung über A 39 (Fledermäuse, Wild)	BW 3 Verbindung unter Teil-OU (Fledermäuse, Wild) als Rahmenbauwerk	BW 4 Verbindung unter Teil-OU ((Fledermäuse, Wild, (Weg) als Rahmenbauwerk	BW 5 L 289n über A 39 (ohne Radweg)	BW 6 Verbindung über A 39 (Fledermäuse, Faunapassage)	BW 7 Verbindung unter Teil-OU ((Fledermäuse, Wild, (Weg)) als Rahmenbauwerk	BW 8 Verbindung unter Teil-OU ((Fledermaus, Wild, (Weg)) als Rahmenbauwerk	BW 9 Ortsverbindung über A 39 (WW/Radweg/ Grünquerung)	BW 10 Verbindung unter Teil-OU ((Fledermäuse, Wild, (Weg) als Rahmenbauwerk	BW 11 L 289 Otterquerung		
	535 m²	520 m²	110 m²	110 m²	418 m²	520 m²	110 m²	110 m²	418 m²	110 m²	110 m²		ca.1,600 km
Variante 1 Anschlußstelle L 289 (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss Rampe AS - L 288	954.975 €	928.200 €	367.053 €	367.053 €	-	-	-	-	-	-	367053 €	2.984.334 €	3.500.000 €
Variante 2 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss L 289 - L 288	-	-	-	-	746.130 €	928.000 €	367.053 €	367.053 €	746.130€	367.053 €	367.053 €	3.888.472 €	3.500.000 €
Variante 3 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss A39 - L 288	954.975 €	-	-	-	746.130 €	928.000 €	-	367.053 €	-	-	367.053 €	2.408.236 €	3.500.000 €

* Kosten inkl. Überführung L 289, Radweg, Dammverbreiterung und notwendige prov. Umfahrung
*** keine Bauwerke erforderlich, einschließlich GEW, LBP

** inkl. Rampe Ortsverbindung Ehra-Lessien als Wegeüberführung



Prognose 2025

- **Strasse**
- **54 dB(A) nacht**
- **64 dB(A) tag**
- **60 dB(A) nacht**
- **70 dB(A) tag**

OBERMEYER PLANEN + BERATEN GmbH <small>Leisewitzstraße 37a 38175 Hannover Telefon (0511) 85 07 - 0 Telefax (0511) 85 07 - 70</small>	<small>bearbeitet</small> 11/2011 boe	<small>Datum</small> 11/2011 <small>Name</small> boe
	<small>gezeichnet</small> 11/2011 sum	<small>geprüft</small> 11/2011 sum
Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen <small>Bundesautobahn: A 39 Lüneburg – Seitzgitter Streckenschnitt: Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n Teilstrecke: Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)</small>		<small>noch geprüft</small> Datum Zeichen
Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n <small>- Abschnitt 7 - Ehra (L 289) - Wolfsburg (B 188)</small>		Lageplan Schall Variantenuntersuchung Anschlussstelle Ehra <small>Maßstab: 1:1000</small>
<small>Aufgestellt:</small> <small>Referenz: den 21.06.2011</small> <small>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr</small> <small>- Geschäftsbereich Wolfenbüttel -</small> <small>Im Auftrag:</small>		

Neubau A 39

Anschlussstelle Ehra: Ergebnistabelle Variantenuntersuchung

Variante	Straße	Ausgangsdaten					zul. Geschw.		Korrektur/Zuschl.			Lm,E		Zunahme		Abstand in m		Anzahl Gebäude		Abstand in m		Anzahl Gebäude	
		DTV	M [Kfz/h]		p [% Lkw]		Pkw	Lkw	Dstro	Dstg	DE	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
		[Kfz/24h]	Tag	Nacht	Tag	Nacht	[km/h]	[km/h]	[dB]	[dB]	[dB]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	70 dB(A)	60 dB(A)	> 70 dB(A)	> 60 dB(A)	64 dB(A)	54 dB(A)	> 64 dB(A)	> 54 dB(A)
Prognose-nullfall 2025	B248 Ehra Richtung Süden	5400	324.0	59.4	5.4	5.4	50	50	0	0.0	0.0	59.2	51.8	-	-	n.a.	3.0	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden	3300	198.0	26.4	5.2	2.6	50	50	0	0.0	0.0	57.0	46.9	-	-	n.a.	n.a.	0	0	5.5	5.5	0	0
	B248 Ehra Richtung Osten	5200	312.0	57.2	7.9	7.9	50	50	0	0.0	0.0	60.0	52.7	-	-	n.a.	5.0	0	0	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen	4900	294.0	39.2	7.6	3.8	50	50	0	0.0	0.0	59.7	49.3	-	-	n.a.	n.a.	0	0	-	-	-	-
D3	B248 Ehra Richtung Süden D3	1400	84.0	15.4	8.6	8.6	50	50	0	0.0	0.0	54.6	47.2	-4.6	-4.6	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden D3	9400	564.0	75.2	9.3	4.7	50	50	0	0.0	0.0	63.1	52.6	6.1	5.7	6.0	4.5	0	0	24.0	22.0	22	22
	B248 Ehra Richtung Osten D3	6000	360.0	66.0	9.8	9.8	50	50	0	0.0	0.0	61.3	53.9	1.3	1.2	1.0	7.5	0	2	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen D3	7400	444.0	59.2	8.1	4.1	50	50	0	0.0	0.0	61.6	51.2	1.9	1.9	2.0	1.0	0	0	-	-	-	-
D4	B248 Ehra Richtung Süden D4	1000	60.0	11.0	10.0	10.0	50	50	0	0.0	0.0	53.5	46.2	-5.7	-5.6	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden D4	6000	360.0	48.0	8.2	4.1	50	50	0	0.0	0.0	60.8	50.3	3.8	3.4	n.a.	n.a.	0	0	16.0	14.5	21	17
	B248 Ehra Richtung Osten D4	2400	144.0	26.4	8.3	8.3	50	50	0	0.0	0.0	56.8	49.4	-3.2	-3.3	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen D4	7400	444.0	59.2	8.1	4.1	50	50	0	0.0	0.0	61.6	51.2	1.9	1.9	2.0	1.0	0	0	-	-	-	-
Bezugsfall A	B248 Ehra Richtung Süden Bezugsfall A	1800	108.0	19.8	14.4	14.4	50	50	0	0.0	0.0	57.2	49.9	-2.0	-1.9	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden Bezugsfall A	4200	252.0	33.6	5.0	2.5	50	50	0	0.0	0.0	57.9	47.9	0.9	1.0	n.a.	n.a.	0	0	-	-	-	-
	B248 Ehra Richtung Osten Bezugsfall A	5000	300.0	55.0	9.2	9.2	50	50	0	0.0	0.0	60.3	52.9	0.3	0.2	n.a.	4.5	0	0	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen Bezugsfall A	8700	522.0	69.6	9.1	9.1	50	50	0	0.0	0.0	62.7	53.9	3.0	4.6	4.0	5.5	0	2	13.0	15.5	13	13
Planfall 1	B248 Ehra Richtung Süden Planfall1	1500	90.0	16.5	6.0	6.0	50	50	0	0.0	0.0	53.9	46.5	-5.3	-5.3	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden Planfall1	6600	396.0	52.8	6.5	6.3	50	50	0	0.0	0.0	60.5	51.7	3.5	4.8	n.a.	2.0	0	0	9.0	11.0	5	11
	B248 Ehra Richtung Osten Planfall1	5800	348.0	63.8	7.8	7.8	50	50	0	0.0	0.0	60.5	53.1	0.5	0.4	n.a.	4.5	0	0	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen Planfall1	11000	660.0	88.0	7.2	7.2	50	50	0	0.0	0.0	63.0	54.3	3.3	5.0	4.5	6.0	0	4	13.5	17.0	13	13
A1	B248 Ehra Richtung Süden A1	1600	96.0	17.6	16.3	16.3	50	50	0	0.0	0.0	57.1	49.8	-2.1	-2.0	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden A1	1100	66.0	8.8	5.5	2.7	50	50	0	0.0	0.0	52.4	42.2	-4.6	-4.7	-	-	-	-	-	-	-	-
	B248 Ehra Richtung Osten A1	5000	300.0	55.0	9.2	9.2	50	50	0	0.0	0.0	60.3	52.9	0.3	0.2	n.a.	4.5	0	0	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen A1	5500	330.0	44.0	11.6	5.9	50	50	0	0.0	0.0	61.4	50.8	1.7	1.5	1.0	n.a.	0	0	-	-	-	-
A2	B248 Ehra Richtung Süden A2	1500	90.0	16.5	16.7	16.7	50	50	0	0.0	0.0	56.9	49.6	-2.3	-2.2	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden A2	1000	60.0	8.0	16.7	16.7	50	50	0	0.0	0.0	55.2	46.4	-1.8	-0.5	-	-	-	-	-	-	-	-
	B248 Ehra Richtung Osten A2	100	6.0	1.1	10.0	10.0	50	50	0	0.0	0.0	43.5	36.2	-16.5	-16.5	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen A2	1000	60.0	8.0	20.0	10.1	50	50	0	0.0	0.0	55.8	44.8	-3.9	-4.5	-	-	-	-	-	-	-	-
D1	B248 Ehra Richtung Süden D1	1400	84.0	15.4	8.6	8.6	50	50	0	0.0	0.0	54.6	47.2	-4.6	-4.6	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden D1	7100	426.0	56.8	9.7	4.9	50	50	0	0.0	0.0	62.0	51.4	5.0	4.5	2.5	1.0	0	0	11.5	10.5	13	11
	B248 Ehra Richtung Osten D1	6000	360.0	66.0	9.8	9.8	50	50	0	0.0	0.0	61.3	53.9	1.3	1.2	4.5	5.5	0	0	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen D1	300	18.0	2.4	0.0	0.0	50	50	0	0.0	0.0	43.3	34.5	-16.4	-14.8	-	-	-	-	-	-	-	-
D2	B248 Ehra Richtung Süden D2	1400	84.0	15.4	8.6	8.6	50	50	0	0.0	0.0	54.6	47.2	-4.6	-4.6	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden D2	1500	90.0	12.0	7.3	3.7	50	50	0	0.0	0.0	54.4	44.1	-2.6	-2.8	-	-	-	-	-	-	-	-
	B248 Ehra Richtung Osten D2	100	6.0	1.1	10.0	10.0	50	50	0	0.0	0.0	43.5	36.2	-16.5	-16.5	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen D2	200	12.0	1.6	5.0	2.5	50	50	0	0.0	0.0	44.7	34.7	-15.0	-14.6	-	-	-	-	-	-	-	-

Legende:

n.a. Beurteilungspegel wird nicht überschritten

PROJEKT-NOTIZ

Projekt-Nr. 16943

Datum: 07.10.11

Seite: 1/9

Projekt-Bezeichnung: Neubau A 39 – Abschnitt 7

Betreff: Ortsdurchfahrt Ehra, Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung Ehra wurden aus den Verkehrsdaten die Emissionspegel der Straßen B248, L288 sowie L289 neben den bereits untersuchten Planfällen D3 und D4 zusätzlich für die Planfälle A1, A2, D1, D2, Planfall 1 und Bezugsfall A bei der Ortsdurchfahrt Ehra sowie deren Veränderung gegenüber dem Prognosenullfall 2025 berechnet.

Zusätzlich wurde bei der Ortsdurchfahrt Ehra eine Prüfung auf Gesundheitsgefährdung durchgeführt. Bei einer Zunahme des Emissionspegels im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall wurde mit dem Modell „Lange gerade Straße“ ermittelt, in welchem Abstand von der Straßenachse 70 dB (A) tagsüber und 60 dB (A) nachts überschritten werden und wie viele Wohngebäude innerhalb der entsprechenden Bereiche neben der Straße liegen. Bei einer Pegeländerung von mehr als 2.1 dB (A) wurden zusätzlich überprüft, wie viele Wohnhäuser von Pegeln größer als 64 dB (A) tagsüber und 54 dB (A) nachts betroffen sind.

Die Ergebnisse sind der Tabelle auf der nächsten Seite zu entnehmen. Eine grafische Darstellung der parallel zu den Straßen verlaufenden Isophonen ist erstellt worden und ebenfalls an dieses Dokument angehängt. Für die Planfälle D2 und A2 wurde kein Plan angefertigt, da 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts in keinem Fall überschritten werden.

OBERMEYER Planen+Beraten GmbH
Institut für Umweltschutz und Bauphysik
i.A. Dipl.-Phys. M. Böhm

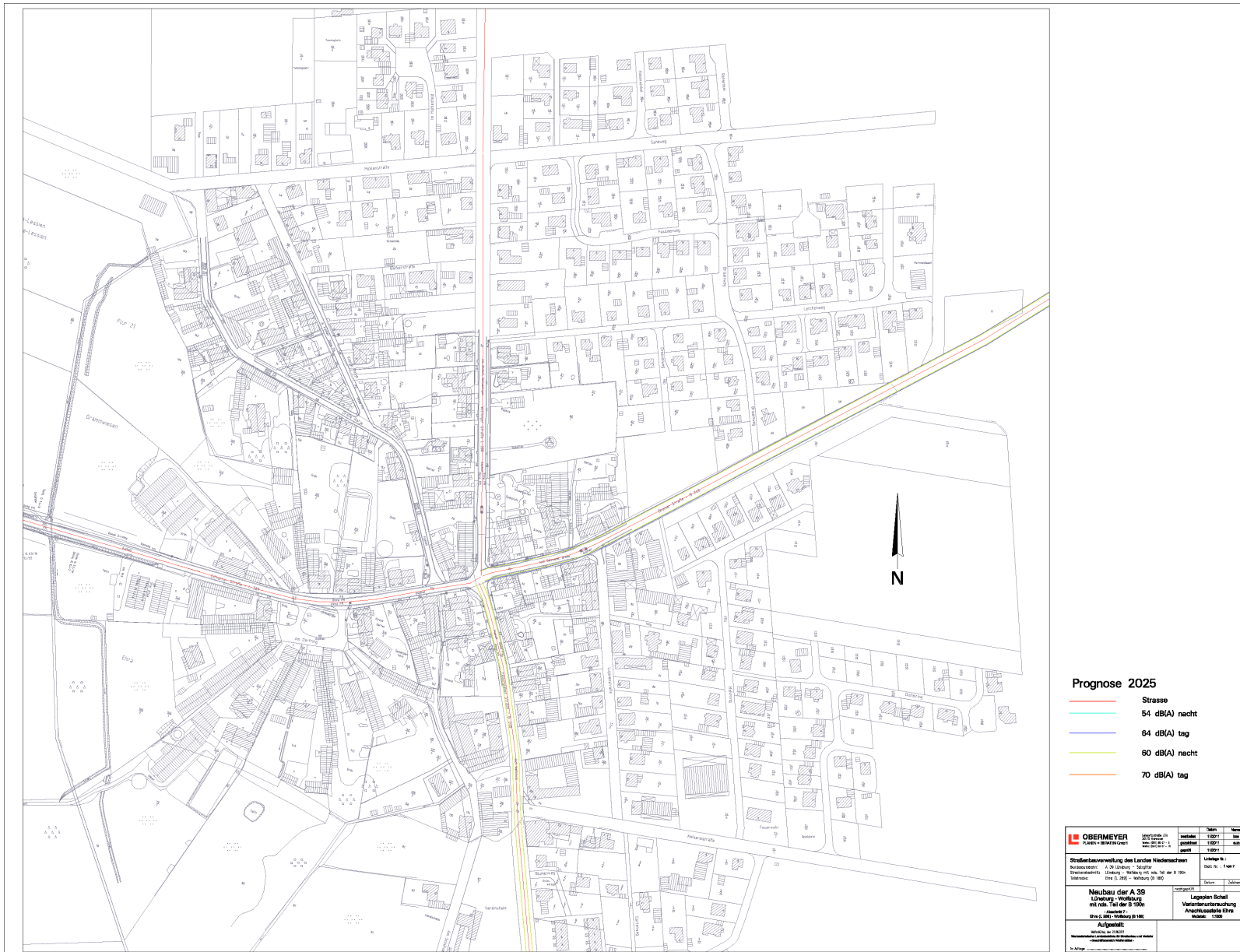
Neubau A39

Anschlussstelle Ehra: Ergebnistabelle Variantenuntersuchung

Variante	Straße	Ausgangsdaten					zul. Geschw.		Korrektur/Zuschl.			Lm,E		Zunahme		Abstand in m		Anzahl Gebäude		Abstand in m		Anzahl Gebäude	
		DTV	M [Kfz/h]		p [% Lkw]		Pkw	Lkw	Dstro	Dstg	DE	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
		[Kfz/24h]	Tag	Nacht	Tag	Nacht	[km/h]	[km/h]	[dB]	[dB]	[dB]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	70 dB(A)	60 dB(A)	> 70 dB(A)	> 60 dB(A)	64 dB(A)	54 dB(A)	> 64 dB(A)	> 54 dB(A)
Prognose- nullfall 2025	B248 Ehra Richtung Süden	5400	324.0	59.4	5.4	5.4	50	50	0	0.0	0.0	59.2	51.8	-	-	n.a.	3.0	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden	3300	198.0	26.4	5.2	2.6	50	50	0	0.0	0.0	57.0	46.9	-	-	n.a.	n.a.	0	0	5.5	5.5	0	0
	B248 Ehra Richtung Osten	5200	312.0	57.2	7.9	7.9	50	50	0	0.0	0.0	60.0	52.7	-	-	n.a.	5.0	0	0	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen	4900	294.0	39.2	7.6	3.8	50	50	0	0.0	0.0	59.7	49.3	-	-	n.a.	n.a.	0	0	-	-	-	-
D3	B248 Ehra Richtung Süden D3	1400	84.0	15.4	8.6	8.6	50	50	0	0.0	0.0	54.6	47.2	-4.6	-4.6	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden D3	9400	564.0	75.2	9.3	4.7	50	50	0	0.0	0.0	63.1	52.6	6.1	5.7	6.0	4.5	0	0	24.0	22.0	22	22
	B248 Ehra Richtung Osten D3	6000	360.0	66.0	9.8	9.8	50	50	0	0.0	0.0	61.3	53.9	1.3	1.2	1.0	7.5	0	2	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen D3	7400	444.0	59.2	8.1	4.1	50	50	0	0.0	0.0	61.6	51.2	1.9	1.9	2.0	1.0	0	0	-	-	-	-
D4	B248 Ehra Richtung Süden D4	1000	60.0	11.0	10.0	10.0	50	50	0	0.0	0.0	53.5	46.2	-5.7	-5.6	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden D4	6000	360.0	48.0	8.2	4.1	50	50	0	0.0	0.0	60.8	50.3	3.8	3.4	n.a.	n.a.	0	0	16.0	14.5	21	17
	B248 Ehra Richtung Osten D4	2400	144.0	26.4	8.3	8.3	50	50	0	0.0	0.0	56.8	49.4	-3.2	-3.3	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen D4	7400	444.0	59.2	8.1	4.1	50	50	0	0.0	0.0	61.6	51.2	1.9	1.9	2.0	1.0	0	0	-	-	-	-
Bezugsfall A	B248 Ehra Richtung Süden Bezugsfall A	1800	108.0	19.8	14.4	14.4	50	50	0	0.0	0.0	57.2	49.9	-2.0	-1.9	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden Bezugsfall A	4200	252.0	33.6	5.0	2.5	50	50	0	0.0	0.0	57.9	47.9	0.9	1.0	n.a.	n.a.	0	0	-	-	-	-
	B248 Ehra Richtung Osten Bezugsfall A	5000	300.0	55.0	9.2	9.2	50	50	0	0.0	0.0	60.3	52.9	0.3	0.2	n.a.	4.5	0	0	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen Bezugsfall A	8700	522.0	69.6	9.1	9.1	50	50	0	0.0	0.0	62.7	53.9	3.0	4.6	4.0	5.5	0	2	13.0	15.5	13	13
Planfall 1	B248 Ehra Richtung Süden Planfall1	1500	90.0	16.5	6.0	6.0	50	50	0	0.0	0.0	53.9	46.5	-5.3	-5.3	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden Planfall1	6600	396.0	52.8	6.5	6.3	50	50	0	0.0	0.0	60.5	51.7	3.5	4.8	n.a.	2.0	0	0	9.0	11.0	5	11
	B248 Ehra Richtung Osten Planfall1	5800	348.0	63.8	7.8	7.8	50	50	0	0.0	0.0	60.5	53.1	0.5	0.4	n.a.	4.5	0	0	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen Planfall1	11000	660.0	88.0	7.2	7.2	50	50	0	0.0	0.0	63.0	54.3	3.3	5.0	4.5	6.0	0	4	13.5	17.0	13	13
A1	B248 Ehra Richtung Süden A1	1600	96.0	17.6	16.3	16.3	50	50	0	0.0	0.0	57.1	49.8	-2.1	-2.0	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden A1	1100	66.0	8.8	5.5	2.7	50	50	0	0.0	0.0	52.4	42.2	-4.6	-4.7	-	-	-	-	-	-	-	-
	B248 Ehra Richtung Osten A1	5000	300.0	55.0	9.2	9.2	50	50	0	0.0	0.0	60.3	52.9	0.3	0.2	n.a.	4.5	0	0	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen A1	5500	330.0	44.0	11.6	5.9	50	50	0	0.0	0.0	61.4	50.8	1.7	1.5	1.0	n.a.	0	0	-	-	-	-
A2	B248 Ehra Richtung Süden A2	1500	90.0	16.5	16.7	16.7	50	50	0	0.0	0.0	56.9	49.6	-2.3	-2.2	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden A2	1000	60.0	8.0	16.7	16.7	50	50	0	0.0	0.0	55.2	46.4	-1.8	-0.5	-	-	-	-	-	-	-	-
	B248 Ehra Richtung Osten A2	100	6.0	1.1	10.0	10.0	50	50	0	0.0	0.0	43.5	36.2	-16.5	-16.5	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen A2	1000	60.0	8.0	20.0	10.1	50	50	0	0.0	0.0	55.8	44.8	-3.9	-4.5	-	-	-	-	-	-	-	-
D1	B248 Ehra Richtung Süden D1	1400	84.0	15.4	8.6	8.6	50	50	0	0.0	0.0	54.6	47.2	-4.6	-4.6	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden D1	7100	426.0	56.8	9.7	4.9	50	50	0	0.0	0.0	62.0	51.4	5.0	4.5	2.5	1.0	0	0	11.5	10.5	13	11
	B248 Ehra Richtung Osten D1	6000	360.0	66.0	9.8	9.8	50	50	0	0.0	0.0	61.3	53.9	1.3	1.2	4.5	5.5	0	0	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen D1	300	18.0	2.4	0.0	0.0	50	50	0	0.0	0.0	43.3	34.5	-16.4	-14.8	-	-	-	-	-	-	-	-
D2	B248 Ehra Richtung Süden D2	1400	84.0	15.4	8.6	8.6	50	50	0	0.0	0.0	54.6	47.2	-4.6	-4.6	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 288 Ehra Richtung Norden D2	1500	90.0	12.0	7.3	3.7	50	50	0	0.0	0.0	54.4	44.1	-2.6	-2.8	-	-	-	-	-	-	-	-
	B248 Ehra Richtung Osten D2	100	6.0	1.1	10.0	10.0	50	50	0	0.0	0.0	43.5	36.2	-16.5	-16.5	-	-	-	-	-	-	-	-
	L 289 Ehra Richtung Westen D2	200	12.0	1.6	5.0	2.5	50	50	0	0.0	0.0	44.7	34.7	-15.0	-14.6	-	-	-	-	-	-	-	-

Legende:

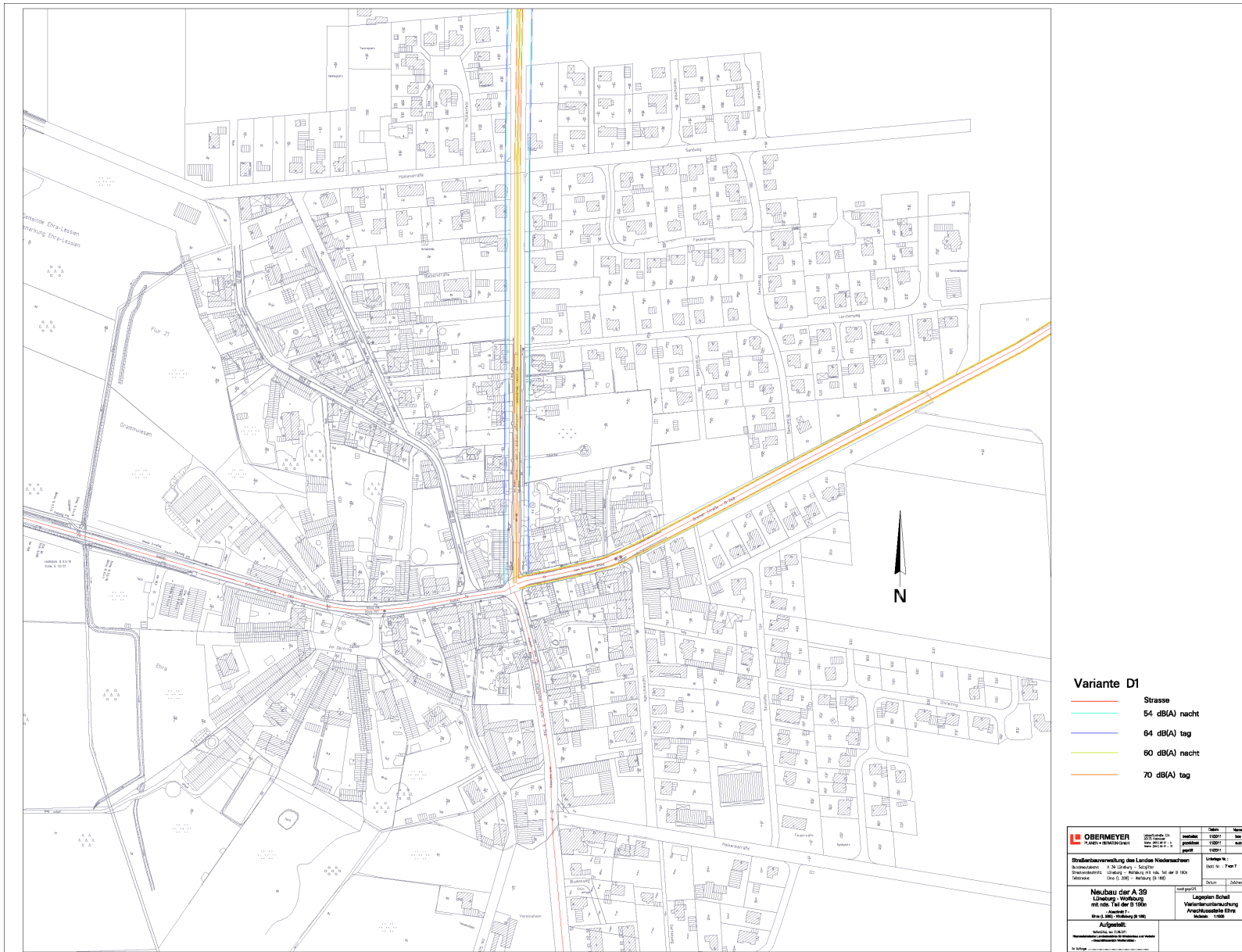
n.a. Beurteilungspegel wird nicht überschritten



Prognose 2025

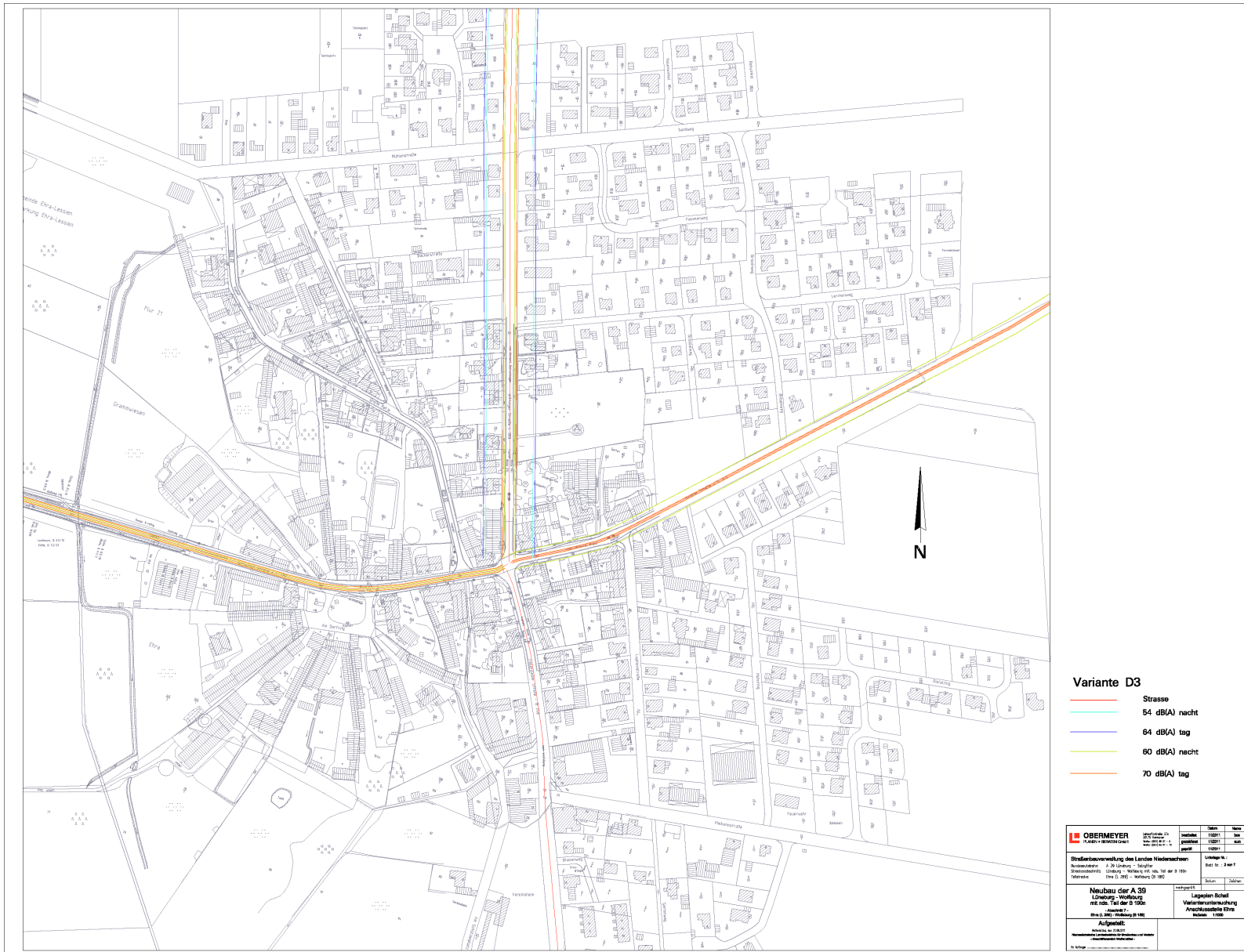
- Strasse
- 64 dB(A) nacht
- 64 dB(A) tag
- 60 dB(A) nacht
- 70 dB(A) tag

OBERMEYER Planungsbüro 42699 Löhne Postfach 10001 05271 300-1 Fax 05271 300-20	Datum: 10.07.2011 Blatt: 3/9	Name: 300		
	Status: 10001 10002 10003 10004 10005	10001 10002 10003 10004 10005	10001 10002 10003 10004 10005	
Strassenverwaltung des Landes Niedersachsen Bundesstr. 1, 21. Untere, 7. Stiege 30559 Hannover Telefon: 0511 363-1111 Telefax: 0511 363-1112 Telefax: 0511 363-1113			Untere 11 30559 Hannover Tel. Nr.: 1111	Untere 11 30559 Hannover Tel. Nr.: 1111
Neubau der A 39 Löhne - Walsburg 11. Etage, Teil der 3. Etage 42699 Löhne Postfach 10001			Legitimiert durch: Wasseruntersuchung Antragsstelle 1111 10001	
Aufgezeichnet: 10.07.2011 10.07.2011 10.07.2011			10.07.2011 10.07.2011 10.07.2011	



- Variante D1**
- Strasse
 - 54 dB(A) nacht
 - 64 dB(A) tag
 - 60 dB(A) nacht
 - 70 dB(A) tag

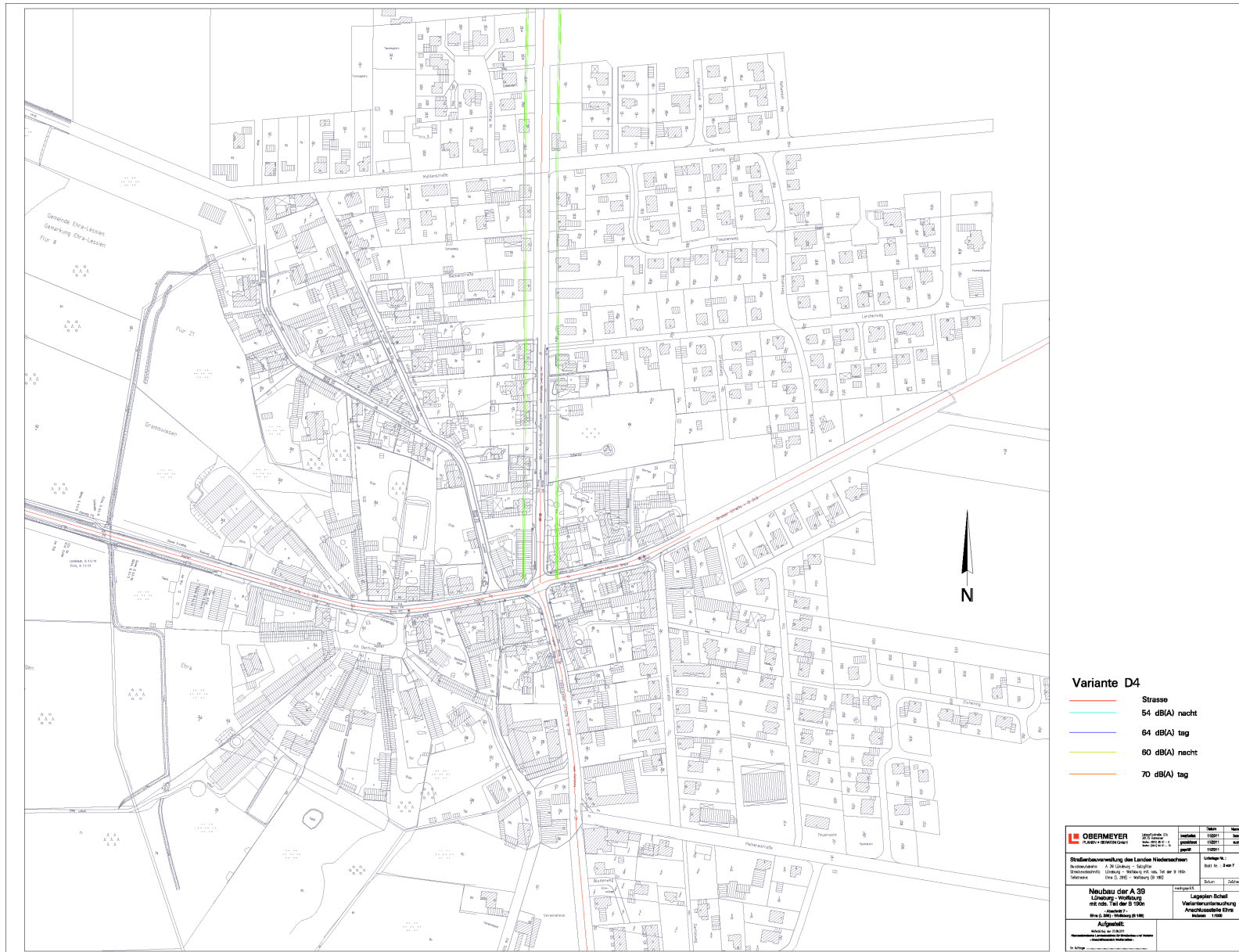
OBERMEYER Ingenieurbüro P. A. M. + B. W. + G. M. 42699 Solingen Tel. 0212 654-111 Fax 0212 654-112 E-Mail: info@obermeyer.de	Datum: 10.01.11 Blatt: 1
	Version: 1.0 Status: fertig
Städterbauverwaltung des Landes Niedersachsen Referat: A 39 (Lüding - Süd) / A 39 (Lüding - Süd) / A 39 (Lüding - Süd) Projekt: Lüding - Süd / A 39 (Lüding - Süd) / A 39 (Lüding - Süd) Entwurf: (bis 0.2005 - Referat 19.10)	
Neubau der A 39 Lüding - Süd mit Teil der B 10a Variante: A 39 (Lüding - Süd) / A 39 (Lüding - Süd) / A 39 (Lüding - Süd) Maßstab: 1:1000 Datum: 10.01.11	
Lageplan Schallverleumdung Anschließende Ebene Datum: 10.01.11	



Variante D3

- Strasse
- 54 dB(A) nacht
- 64 dB(A) tag
- 60 dB(A) nacht
- 70 dB(A) tag

OBERMEYER Ingenieurbüro 31131 Hannover, D 1 Tel. +49 (0) 511 20 10 10 Fax +49 (0) 511 20 10 11 www.o-m.de	Datum: 11.07.2011 Blatt: 1 von 1
	Auftraggeber: Stadt Hannover Amt für Stadtentwicklung und Bauwesen



Variante D4

- Strasse
- 54 dB(A) nacht
- 64 dB(A) tag
- 60 dB(A) nacht
- 70 dB(A) tag

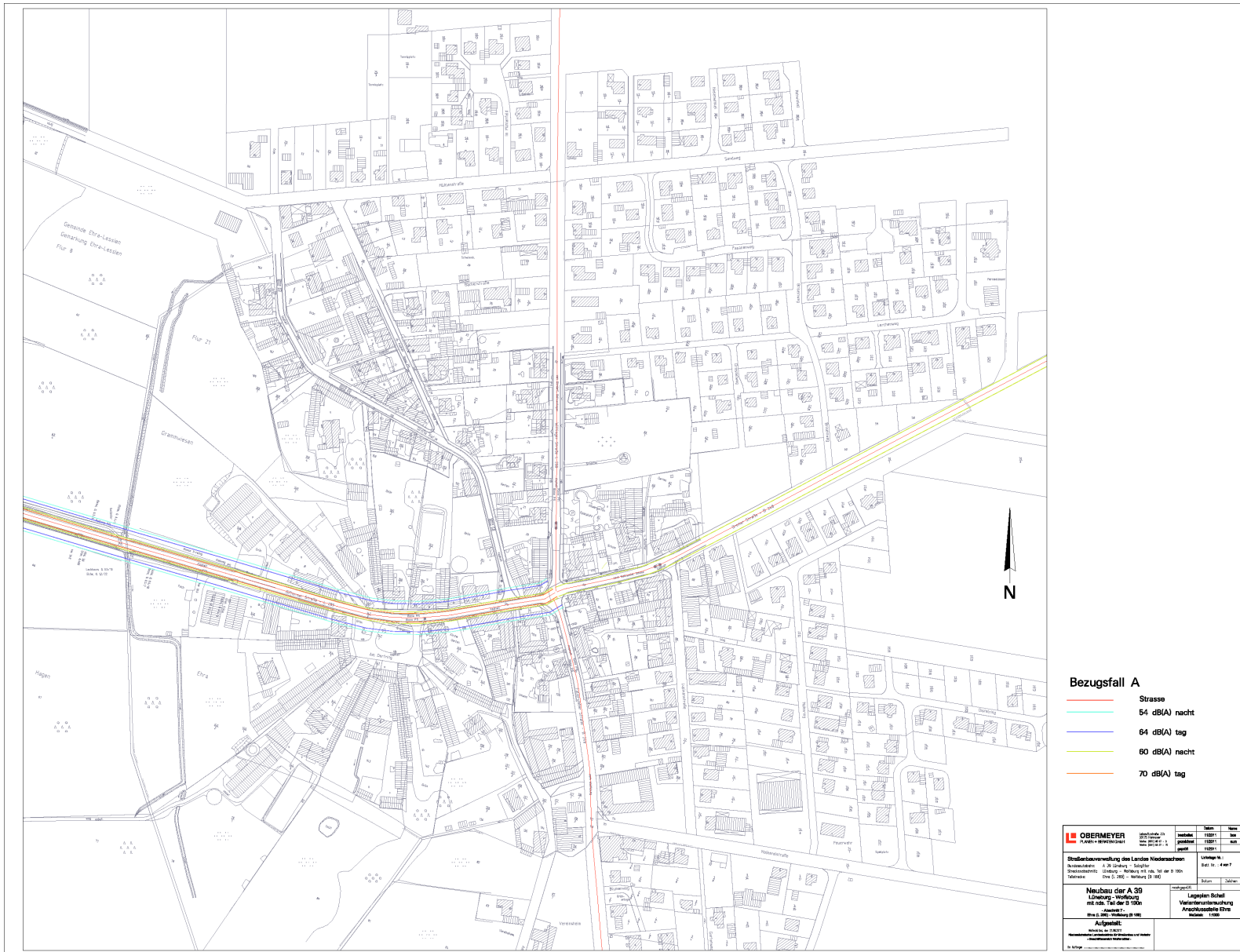
OBERMEYER PLAN- u. VERMESSUNGS- ENGINEERING	Ingenieurbüro 20000 Löhberg 38100 Löhberg	Datum: 11.08.17 Blatt: 1/001	Name: 100
	Projektleiter: Dipl.-Ing. G. G. G.	Gezeichnet: Dipl.-Ing. G. G. G.	Name: 100
Strassenverbreiterung des Lärche Niederschwamm Ausmaß: 100 m Zweck: Verkehrserschließung Ort: 100 m - 100 m		Lärmappe Nr.: Blatt Nr.: 100	
Neubau der A 38 Löhberg, Völsberg mit nds. Teil der B 100 Baujahr: 2017		Legende: Variationsausführung Anschließende Straße Maßstab: 1:1000	
Aufgestellt: 11.08.17 100			



Variante A1

- Strasse
- 54 dB(A) nacht
- 64 dB(A) tag
- 60 dB(A) nacht
- 70 dB(A) tag

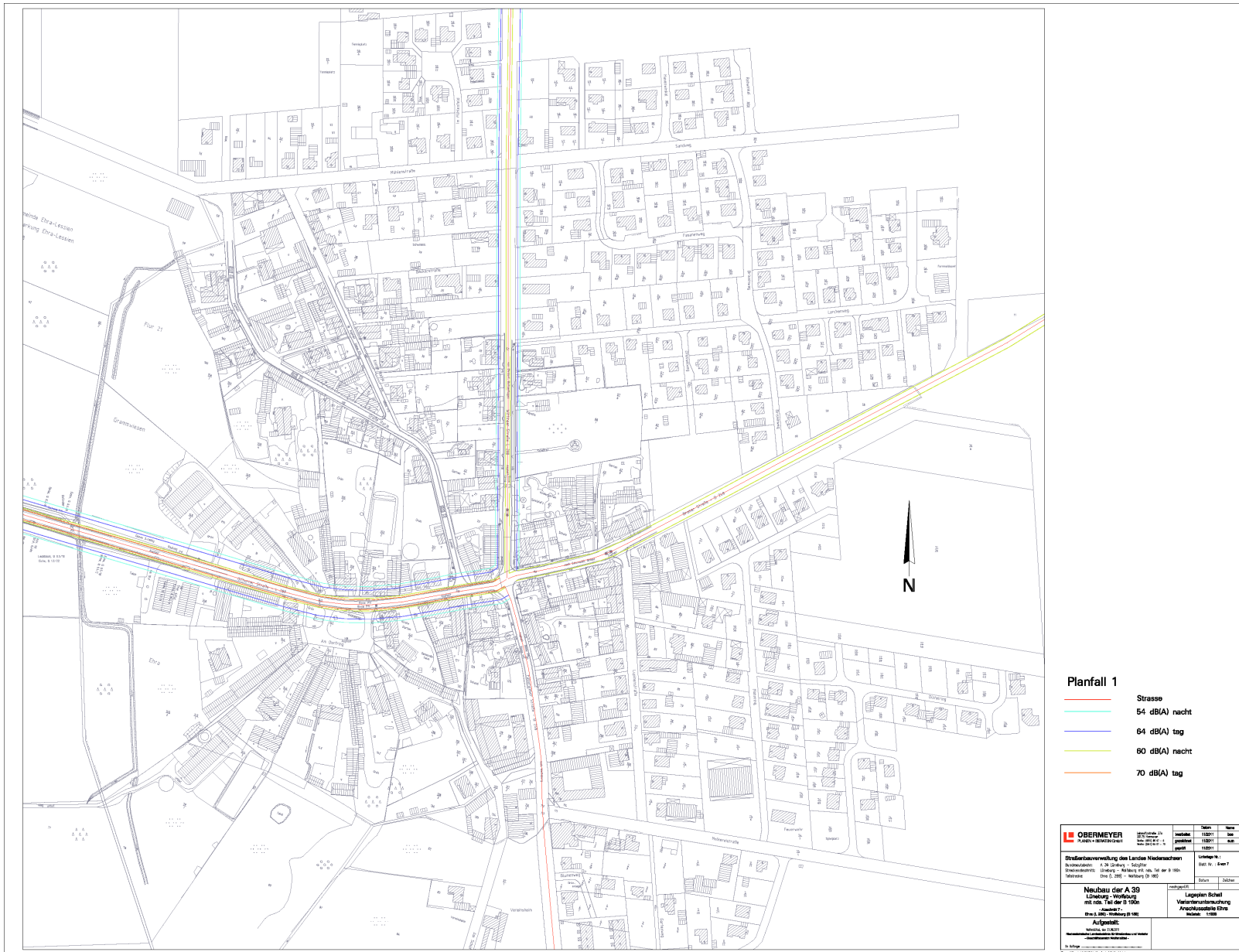
OBERMEYER Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und Stadtentwicklung 42699 Solingen, Am Markt 1 Telefon: 0212 2400-0 Telefax: 0212 2400-100 E-Mail: info@obermeyer.de	Datum: 10.01.2011 Blatt: 10/11
	Status: 10.01.2011 Blatt: 10/11
Auftraggeber: Stadt Solingen Verkehrsplanung und Stadtentwicklung	Auftrag: Lärmschutz für die Umgehung der A 39 mit den Teilstr. 10/11 im Bereich der Umgehung der A 39 im Bereich der Umgehung der A 39
Auftraggeber: Stadt Solingen Verkehrsplanung und Stadtentwicklung	Auftrag: Lärmschutz für die Umgehung der A 39 mit den Teilstr. 10/11 im Bereich der Umgehung der A 39 im Bereich der Umgehung der A 39



Bezugsfall A

- Strasse
- 54 dB(A) nacht
- 64 dB(A) tag
- 60 dB(A) nacht
- 70 dB(A) tag

OBERMEYER PLAN-UND VERMESSUNGSWESEN 42693 WILHELMSDORF TEL. 03920 410-0 FAX 03920 410-200 WWW.OBERMEYER-PLANUNG.DE	03920 WILHELMSDORF TEL. 03920 410-0 FAX 03920 410-200 WWW.OBERMEYER-PLANUNG.DE	Datum: 11.09.11 Blatt: 11011 Projekt: 11011_001 Blatt: 11011_001	Name: Nr.:
	Strassenverbreiterung des Landes Niedersachsen Bauabschnitt: 1. Bauabschnitt - 1. Bauabschnitt Straßennamen: Lindberg - Hoheneckstr. bis 10. Str. 11011 Verkehrsart: 2. Klasse - 2. Klasse (11011)		Lageplan Nr.: Blatt Nr.: 4 von 7
Neubau der A 30 Lösung - Vorfahrt mit 100 km/h bis 110 km/h Bauabschnitt: 1. Bauabschnitt		Datum: 11.09.11 Blatt: 11011	
Aufgabe: Verkehrsmittel: PKW Berechnung der Verkehrsmittel: 1. Bauabschnitt Berechnung der Verkehrsmittel: 1. Bauabschnitt		Legende: Schall Verkehrsmittel: PKW Anzahlschritte: 10 dB Niveau: 110 dB	



Neubau der A39 Lüneburg-Wolfsburg mit nds. Teil der B190n hier: Anschlussstelle Ehra (L289) – Ortsumfahrung, Variantenvergleich (Teil-) Ortsum- fahrung, Umweltverträglichkeit

Aus naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Gründen ist insbesondere die Arten-
gruppe der Fledermäuse bei einer Gegenüberstellung der Varianten zu betrachten. Hierbei
sind die erfassten Funktionsbeziehungen von der Ortslage Ehra Richtung Norden und Rich-
tung Westen bzw. Nordwesten in die vorhandenen Waldflächen von Bedeutung.

Grundlage für die in der Matrix (s. Anlage 1) dargestellten Ergebnisse ist die Stellungnahme
von Herrn Dr. Lüttmann vom 25.10.2011 (s. Anlage 2), bei der die Varianten 1 und 2 gegen-
überstellt werden.

Danach ist das artenschutzrechtliche Risiko der Variante 1, auf Grund von zwei eng aufeinan-
der folgenden Querungshilfen und der zu erwartenden Funktionslücke während der Bauphase
höher einzustufen als bei Variante 2. Der Eintritt relevanter Verbotstatbestände ist bei Varian-
te 1 möglicherweise nicht vermeidbar, bei Variante 2 schon.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen kann die Bewertung der Variante 3 von der Variante 2
abgeleitet werden. Die beiden Varianten haben eine vergleichbare Zerschneidungswirkung
der bestehenden Flugrouten, wobei die Variante 3 zwei Querungshilfen weniger erfordert,
hieraus entsteht ein entsprechender Vorteil.

Die anderen Faunengruppen stellen keine wesentlichen Betroffenheiten dar (s. Anlage 3, Mail
von pgg vom 21.10.2011).

Waldverlust (Kiefer, mittlere Wertigkeit) tritt bei Variante 2 und 3 auf, der Umfang beträgt
ca. 1ha bzw. 0,5ha. Weiterhin bedingt die Variante 2 die Überbauung von (Feucht)grünland.

Hinsichtlich der Funktionen der Grünbrücke am Bombarischen Berg ist bei allen Varianten
von keiner wesentlichen Beeinträchtigung auszugehen, da die Störwirkungen auf das maßgeb-
liche Rotwild erst bei einer Distanz von < 400m zur Grünbrücke beginnen. Diese Einschät-
zung wird von Herrn Dr. Herrmann (ÖKOLOG) bestätigt. In seiner Stellungnahme wird
weiterhin die Fragmentierung der Landschaft bzw. die Zerschneidungswirkung der Lebens-
räume betrachtet. Danach überwiegen nach dem jetzigen Planungsstand die Vorteile bei den
Varianten 1 und 3 gegenüber der Variante 2 (s. Anlage 4).

Der Versiegelungsgrad ist bei Variante 3 mit 2,58ha am Geringsten, trotz der mit der Varian-
te 2 verbundenen Entsiegelung der L289 verbleibt hier noch eine Nettoversiegelung von
2,75ha.

Fazit

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Parameter weist die Variante 3 den geringsten Um-
fang an Beeinträchtigungen auf. Die Vorteile zur zweitplazierten Variante 2 liegen in dem
geringeren Umfang an Versiegelung (um 0,17ha), den geringeren Waldverlust (um 0,5ha),
dem nicht gegebenen Grünlandverlust, der geringeren Anzahl an Querungsbauwerken für die
Fledermäuse (2 Stck.) und der geringeren Fragmentierung der Landschaft.

Variante 2 bietet im Vergleich zur Variante 1 die Vorteile, dass das artenschutzrechtliche Ri-
siko der Fledermäuse geringer ist und der Versiegelungsgrad um 0,75ha niedriger liegt. Die-
sen Vorteilen der Variante 2 stehen die Vorteile der Variante 1 gegenüber: geringere Frag-

mentierung der Landschaft, kein Waldverlust (bei Variante 2: 1ha mittelwertiger Kiefernforst) und keine Verlust von Feuchtgrünland (bei Variante 2: 0,24ha) und keine Beanspruchung von Erd-Niedermooren (bei Variante 2: 0,24ha).

Die Gegenüberstellung zeigt auf, dass eine Gewichtung der dargestellten Parameter notwendig ist, um eine Präferenz zu erarbeiten. Hierbei ist den artenschutzrechtlichen Belangen der Fledermäuse eine rel. hohe Bedeutung zuzuordnen, so dass die Vorteile der Variante 2 mit dem geringeren Risiko überwiegen.

Ergänzung:

Für den Planfall, dass bei Variante 2 die Ortsumgehung soweit an die A39 herangerückt werden kann, dass hier nicht zwei, sondern nur ein Querungsbauwerk für die Fledermäuse notwendig ist, sind entsprechend der Stellungnahme der Anlage 2 und nach telefonischer Auskunft von Herrn Dr. Lüttmann vom 02. November 2011 die Varianten 1 und 2 aus fledermauskundlicher Sicht als gleichwertig anzusehen (geringes Risiko). Mit dieser Änderung entfällt der entscheidende, vorgenannte artenschutzrechtliche Vorteil der Variante 2 gegenüber der Variante 1.

Hinsichtlich des Ausmaßes an Beeinträchtigungen der Varianten 1 und 2 erfolgt weiterhin eine Nivellierung, wenn, wie in der Stellungnahme von Herrn Dr. Herrmann (s. Anlage 4) dargestellt, die Fragmentierung der Landschaft bei Variante 2 durch den Rückbau der L289 und der B248 zu einem Wirtschaftsweg / Radweg erfolgt.

Aufgestellt:

NLStBV GB Wolfenbüttel, 03.11.2011

gez. Mestemacher

**Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfenbüttel mit nds. Teil der B 190n
Anschlussstelle Ehra (L 289) – Ortsumfahrung
Variantenbewertung (Teil-)Ortsumfahrung**

Varianten		Bewertungsart	Variante 1 Anschlussstelle L 289 (Teil-)Ortsumfahrung	Variante 2 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung	Variante 3 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung	Abschnitt L288 - B248				
Kurzbeschreibung Bewertungskriterien										
straßenbauliche Infrastruktur und Verkehrsverhältnisse	Trassierung / Querschnitt L 289/Anschluss	Länge, RQ	Ortsumfahrung -Länge = 2,800 km (Teilortsumfahrung = 1,200 km) Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg vorh. Ortsverbindung L289 überbaut	-	Ortsumfahrung -Länge = 3,550 km (Teilortsumfahrung = 1,950 km) Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg vorh. Ortsverbindung L289 zurückgebaut	o	Ortsumfahrung -Länge = 2,200 km (Teilortsumfahrung = 0,600 km) Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg vorh. Ortsverbindung L289 überbaut	o	Länge = ca. 1,600 km Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg	
	zusätzliche Betriebliche Belange	verbal / argumentativ	Erreichbarkeit Entwässerungsanlagen A39 und bewirtschafteten Flächen durch Anlage paralleler Wirtschaftswege an der Überführungsrampe L289 für den Abschnitt bis zur L288 erforderlich.	o	Erreichbarkeit Entwässerungsanlagen A39 und bewirtschafteten Flächen über die ehem. L 289 und das vorhandene Wegenetz möglich. Keine zusätzlichen Wegeanbindungen erforderlich.	+	Erreichbarkeit Entwässerungsanlagen A39 und bewirtschafteten Flächen durch Anlage paralleler Wirtschaftswege an der Überführungsrampe L289 erforderlich.	o	KEINE , Erreichbarkeit bewirtschafteten Flächen gewährleistet, Anlage paralleler Wirtschaftswege nicht erforderlich.	
	Gelände- und Baugrundverhältnisse	verbal / argumentativ	keine relevanten Unterschiede bei den Varianten im überwiegenden Bereich stehen tragfähige Sande bzw. Mittelsande mit geringem Anteil an Feinkorn an. Es sind keine baugrundverbessernden Maßnahmen erforderlich	o	keine relevanten Unterschiede bei den Varianten im überwiegenden Bereich stehen tragfähige Sande bzw. Mittelsande mit geringem Anteil an Feinkorn an. Es sind keine baugrundverbessernden Maßnahmen erforderlich	o	keine relevanten Unterschiede bei den Varianten im überwiegenden Bereich stehen tragfähige Sande bzw. Mittelsande mit geringem Anteil an Feinkorn an. Es sind keine baugrundverbessernden Maßnahmen erforderlich	o	Ergänzung vorhandenes Streckengutachten erforderlich,	
	Entwässerung der BAB einschl. Vorflutverhältnisse	verbal / argumentativ	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich).	o	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich), Kapazitätsanpassung (Verkleinerung) Rückhalteanlagen Variante 1.	+	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich).	o	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich).	
	Grunderwerb	verbal / argumentativ	zusätzlicher Grunderwerb für die Trasse der (Teil-)Ortsumfahrung und LBP-Flächen	o	Grunderwerb für Trasse, Überführung und Anschlussstelle auf Grünland Landwirtschafts- und Forstflächen, zzgl. Erwerb für LBP-Flächen	-	zusätzlicher Grunderwerb für die Trasse der (Teil-)Ortsumfahrung und erf. LBP-Flächen	o	Grunderwerb für die Trasse zur Weiterführung Ortsumfahrung und die erf. LBP-Flächen	
	Radwege	verbal / argumentativ	Ersatz vorh. Radweg L289 durch Überbauung, Wiederanlage parallel auf Überführung für den Abschnitt bis zur L 288	o	Nutzung der vorhandenen Wegeverbindungen möglich, Mitbenutzung Rückbaustrecke L 289 bzw. Wirtschaftswege, Anpassung ggf. in Ortslage Lessien (Querungshilfe) erforderlich.	+	Ersatz vorh. Radweg L289 durch Überbauung, Wiederanlage parallel auf Überführung für den Abschnitt bis zur L 288	o	Nutzung der vorhandenen Wegeverbindungen (parallel B248 - Neubau2011/2012), Anpassung ggf. im Anschlussbereich B 248 erforderlich.	
	Wirtschaftswege	verbal / argumentativ	Anpassung Wegenetz an Überführungsrampe L 289 erforderlich	o	Anpassung Wegenetz an Überführungsrampe L 289 erforderlich	o	Anpassung Wegenetz an Überführungsrampe L 289 erforderlich	o	Mitbenutzung Rückbaustrecke B248 bzw. als Wirtschaftsweg,	
	Bauwerke	verbal / argumentativ	Gradientenanhebung erforderlich, Über-/Unterführungen Faunapassagen (Fledermäuse) beim Bau der A39/Teil-OU bis zur L288	o	Überführungsbauwerke Ortsumfahrung und Faunapassage (Wirtschaftsweg), Unterführungen Faunapassagen (Fledermäuse) beim Bau Teil-OU, Ausbildung als Rahmenbauwerke, Anlage in Anrampungsbereichen der Überführung bis L288.	-	Über-/Unterführungen Faunapassagen (Fledermäuse) beim Bau der A39/Teil-OU, Gradientenanhebung erforderlich, keine Bauwerke westl. A 39 erforderlich	+	KEINE , derzeit keine Erfordernisse für Faunapassagen bekannt	
	Leitungen	verbal / argumentativ	Leitungsanpassungen durch Überbauung an der L 289 erforderlich	o	Leitungsanpassungen durch Überbauung an der L 289 erforderlich	o	Leitungsanpassungen durch Überbauung an der L 289 erforderlich	o	Leitungsanpassungen nicht erforderlich, Bestand kann unverändert verbleiben	
	Verkehrsverhältnisse, Anbindung des untergeordneten Netzes	verbal / argumentativ	Anschlussstelle an L 289, hohe Verkehrsbelastung der Verbindung B 248 - L 289 Richtung Lessien, Restbelastung auf L 289 in Ortslage Ehra Belastungszunahme auf L 288 Rtg. Norden bei Teil-OU --> Entlastung bei vollständiger OU	+	Anschlussstelle an Ortsumfahrung, hohe bzw. vollständige Entlastung der L289 auf Teilabschnitt Lessien-Ehra, direkte Entlastung Verkehr Richtung Automobil Testgelände, Belastungszunahme auf L 288 (Kreuzung B 248 - L 289) bei Teil-OU --> Entlastung bei vollständiger OU	+	verbleibende Belastung auf L 289 und L288 durch erf. Aufrechterhaltung Verbindung Lessien - Ehra - Anschlussstelle, erhebliche Belastungszunahme in Ortslage Ehra (L288) --> keine Entlastung Ehra durch westl. Teil OU	-	Verkehrsbelastung in der Ortslage (L288), Verkehr wird auf komplett auf Ortsumfahrung umgelegt	
	Lärmschutz	verbal / argumentativ	bei Bau Ortsumfahrung keine Maßnahmen durch Abstand > 350 m von Ortslage erforderlich, keine zusätzlichen Belastungen durch Entlastungswirkung bereits bei Teil-OU	o	keine Maßnahmen durch Abstand Trassierung (> 350 m) von Ortslage, Entlastung durch OU, Belastungsdifferenzen auf L 288 ohne Folgen	+	bei Bau Ortsumfahrung keine Maßnahmen durch Abstand > 350 m von Ortslage erforderlich, ggf. durch Belastungszunahme durch erf. Aufrechterhaltung Verbindung L 289 aus Rtg. Lessien bis zur Anschlussstelle	-	bei Bau Ortsumfahrung keine Maßnahmen bei ausreichendem Abstand von Ortslage (Wohngebiet) erforderlich	
	Baufreiheit beim Neubau, Verkehrswirksamkeit	verbal / argumentativ	Überbauung L 289, Baustellenumfahrung zur Anlage Bauwerk, Überführung und Rampen erforderlich, kann teilweise durch erf. Wirtschaftswegeneubau kompensiert werden, Verkehrswirksamkeit durch Teilausbau (A39 bis L 289, Rampen teilweise) sichergestellt.	o	Baufreiheit und Verkehrswirksamkeit durch Nutzung L 289 uneingeschränkt gegeben. Nach Fertigstellung Teilortsumfahrung Bau Überführung auf der Trasse L 289 als Wirtschaftsweg ohne Einschränkungen.	+	Baufreiheit und Verkehrswirksamkeit aus Richtung Lessien bei Überbauung L 289 eingeschränkt gegeben- (Teil-)Umfahrung erforderlich	-	Baufreiheit und Verkehrswirksamkeit durch Nutzung B248 uneingeschränkt gegeben.	
	Wirtschaftlichkeit Investitionskosten	Straße (Gesamtortsumfahrung - inkl. Grunderwerb)	(s. gesonderte Tabelle)	14,05 Mio€	12,48 Mio€		12,75 Mio€		3,50 Mio.€ Kosten in Varianten enthalten (siehe Anlage Kostenberechnung)	
Bauwerke			2,98 Mio€	3,89 Mio€		2,41 Mio€		-		
LBP		(s. gesonderte Tabelle)	1,15 Mio€	0,74 Mio€		0,99 Mio€		Kostenanteil in Gesamtkosten enthalten		
Summe			18,18 Mio€	17,11 Mio€		16,15 Mio€		3,50 Mio.€		
Umwelt- verträglichkeit	Betroffenheit / Risiko inkl. Anschlussrampen (Anteil westl. Teilortsumfahrung)	verbal / argumentativ	artenschutzrechtliches Risiko (Fledermaus): mittel	-	artenschutzrechtliches Risiko (Fledermaus): gering	+	artenschutzrechtliches Risiko (Fledermaus): gering	++		
			Fragmentierung der Landschaft: gegeben	+	Fragmentierung der Landschaft: stärker gegeben	-	Fragmentierung der Landschaft: gegeben	+		
			Betroffenheit Grünbrücke: Abstand 0,65 km	o	Betroffenheit Grünbrücke: Abstand 0,5 km	o	Betroffenheit Grünbrücke: Abstand 0,5 km	o		
			Versiegelung: 3,50 ha (2,22 ha) Entsiegelung: -	--	Versiegelung: 3,74ha (2,46ha) Entsiegelung: 0,99 ha (0,99ha)	-	Versiegelung: 2,58 ha (1,30 ha) Entsiegelung: -	+	Versiegelung: 1,28 ha Entsiegelung: -	
			Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte, kein Waldverlust	+	Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte, aber auch mittelwertige Kiefernforsten (1ha) und in (Feucht)Grünland	-	Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte, aber auch mittelwertige Kiefernforsten (0,5ha)	-	Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte	-
			Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen	o	Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen	o	Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen	o	Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen	o
			Amphibien: keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume	o	Amphibien: keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume	o	Amphibien: keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume	o	Amphibien: keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume	o
			Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: keine wesentlichen Betroffenheiten	o	Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: keine wesentlichen Betroffenheiten	o	Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: keine wesentlichen Betroffenheiten	o	Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: keine wesentlichen Betroffenheiten	o
Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden	o	Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden, aber auch Erd-Niedermooren	-	Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden	o	Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden	o			
Raumordnung, Nutzungen	Landwirtschaft (Gesamtortsumfahrung)	Fläche [ha]	Ackerland: 15,90 ha (13,50 ha) Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über neu zu ordnendes/vorhandenes Wegenetz	-	Ackerland: 16,90 ha (14,50 ha) Grünland: 0,80 ha Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über vorhandenes Wegenetz	-	Ackerland: 15,40 ha (13,00 ha) Grünland: - Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über neu zu ordnendes/vorhandenes Wegenetz	+	Ackerland: 2,40 ha Grünland: - Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über vorhandenes Wegenetz	
	Forstwirtschaft	Fläche [ha]	kein Waldverlust	+	Wald: 1,00 ha, Flächenentzug durch Teilanlage der Anschlussrampen im Waldbereich	-	Wald: 0,50 ha, Flächenentzug durch Teilanlage der Anschlussrampen im Waldbereich	-	kein Waldverlust	
Rangfolge / Empfehlung			3	1		2				

+ günstiger zu bewertende Variante
o neutral
- schlechter zu bewertende Variante

Variantenvergleich für die geplante Ortsumgehung Ehra unter fledermauskundlichen Aspekten Aktualisierung 25.10.2011

Ausgangslage:

Fledermauskundlich zu berücksichtigen sind insbesondere die Funktionsbeziehungen zwischen Quartieren des Grauen Langohr und der Fransenfledermaus in der Ortslage Ehra sowie den nördlich und westlich gelegenen Waldgebieten.

Die betroffenen Fledermausarten sind sehr stark (Graues Langohr) bis stark strukturfolgend und orientieren sich / erschließen sich den Raum an/entlang von Leitstrukturen.

Die Beziehungen verlaufen entlang von WW mit Großgehölzen. Die Querungsbeziehungen über die Autobahn und die Umfahrung (DTV 7000 – 8.500 Kfz, 640 – 800 LKW) müssen mittels Querungshilfen aufrecht erhalten werden, da die Arten die Straßen andernfalls nur eingeschränkt und unter hoher Kollisionsgefahr überqueren könnte.

Weitere Funktionsbeziehungen bestehen für die Breitflügelfledermaus. Da diese Art aber die Autobahn und auch eine Umgehungsstraße ohne weiteres überfliegen kann und dabei im allgemeinen in einer kollisionssicheren Höhe fliegt, muss dieser Art bei den Variantenüberlegungen nicht speziell berücksichtigt werden.

Die durch Telemetrie festgestellten offenbar wichtigen und zu erhaltenden Funktionsbeziehungen (Flugrouten, FR) verlaufen (s. Abb. 1)

1. bei der Ortslage Ehra beginnend nach Norden in Richtung Bombarischer Berg entlang einer Gehölzreihe (FR1)
2. bei der Ortslage Ehra beginnend entlang eines WW nach Westen und dann in Richtung Bombarischer Berg entlang eines WW mit Gehölzreihe (FR 2)
3. bei der Ortslage Ehra beginnend entlang desselben WW nach Westen mit Gehölzreihe (FR 3).

Bewertung der Erhaltungsmöglichkeiten für funktional bedeutsame Flugrouten:

	OU Var. 1 (lila)	OU Var. 2 (blau)
Flugroute 1	<p><i>Flugroute 1 wird von der Autobahn nicht gequert.</i></p> <p>Die Flugroute FR1 bleibt durch die vorgesehene Querungshilfe C, eine Unterführung unter der Ortsumgehung, erhalten</p> <p>Die Lösung wird nach heutigem Wissensstand als wirksam eingestuft.</p>	<p><i>Flugroute 1 wird von der Autobahn nicht gequert.</i></p> <p>Die Flugroute bleibt durch die vorgesehene Querungshilfe 3, eine Unterführung unter der Ortsumgehung, erhalten</p> <p>Die Lösung wird nach heutigem Wissensstand als wirksam eingestuft.</p>
Flugroute 2	<p><i>Flugroute 2 wird durch die A39 zerschnitten (Pkt. A), kann aber mittels der Querungshilfe A (Überführung über die BAB A39) erhalten werden.</i></p> <p>Flugroute FR2 wird im Bereich des nach Westen verlaufenden Wirtschaftsweges (Pkt. B) durch Variante 1 zerschnitten. Hier ist eine Unterführung (QH B) möglich.</p>	<p><i>Flugroute 2 wird durch die A39 zerschnitten, kann aber mittels der Querungshilfe 1 (Überführung über die BAB A39) erhalten werden.</i></p> <p>Flugroute FR2 wird im Bereich der Anschlussstelle mehrfach zerschnitten. Eine Aufrechterhaltung der Flugroute an dieser Stelle entlang des tradierten Fugweges ist aufgrund des Flächen-/ Zerschneidungskonfliktes nicht</p>

**Variantenvergleich für die geplante Ortsumgehung Ehra unter fledermauskundlichen Aspekten
(konsolidierte Fassung aufgrund Variantenentwürfen vom 3.8.2011; Stand 25.10.2011)**

	OU Var. 1 (lila)	OU Var. 2 (blau)
	<p>Nach Unterquerung der OU werden diejenigen Fledermäuse, die in ihre Jagdhabitate im Norden (Umfeld Bombarischer Berg) streben, die noch vorhandenen Strukturen der nach Norden verlaufenden FR 2 entlang fliegen und weiter entlang einer neu zu entwickelnden Leitstruktur entlang der Autobahn (Leitstruktur E östlich entlang der BAB).</p> <p>Nach Erfahrungswerten kann die Flugroute funktional aufrecht erhalten werden.</p> <p>In der Aneinanderreihung von Unterführung unter der OU und naher Überführung über der BAB werden aber Risiken gesehen: die Individuen sind in diesem Abschnitt der Flugrouten 2 und 3 zwischen der Unterführung B (Umgehung) und der Überführung A (Querung der BAB) über längere Zeit und auf größerem Raum Störungen (Licht, Zerschneidungseffekte) im Baufeld der zwei auf engem Raum dicht aufeinander folgenden Bauwerke ausgesetzt. (Siehe Weiteres unter Flugroute 3). Die nahe Baustelle für die Überführung A über die BAB hat mit einiger Sicherheit eine gewisse Barrierewirkung / Scheuchwirkung auf die Flugroutennutzung der FR2.</p> <p>Die Lösung wird nach heutigem wiss. Kenntnisstand als wirksam eingestuft. Ein Nachteil ist, dass - z.T. im Baufeld - Leitstrukturen entwickelt werden müssen (Abschnitt mit 2 Bauwerken A QH und B QH). Dies birgt in der Entwicklungs-/Gewöhnungsphase höhere Prognose- und dementsprechend Bauablaufsrisiken.</p>	<p>möglich; die Flugroute wird ersatzweise über das Bauwerk QH 1 (Überführung über die BAB) geführt und dann jenseits der BAB über die in Teilen neu zu entwickelnde, in Teilen vorhandene Leitstruktur 5 nach Norden. Hier wird die neue Flugroute entlang der Struktur 5 durch die OU unterbrochen und muss durch eine Unterführung (Querungshilfe 2) aufrechterhalten werden.</p> <p>Die Lösung wird nach heutigem wiss. Kenntnisstand als wirksam eingestuft. Ein Vorteil ist, dass die Neuentwicklung von Leitstrukturen abseits des Baufeldes stattfindet. Nach Erfahrungswerten beträgt der notwendige Vorlauf 2 – 3 Jahre. Die Prognoserisiken sind gering</p>
Flugroute 3	<p><i>Flugroute 3 wird durch die BAB zerschnitten, bleibt aber mittels einer Querungshilfe (Überführung über die BAB A39, s. Pkt. A Abb. 1) erhalten</i></p> <p>Flugroute FR3 wird im Bereich des nach Westen verlaufenden Wirtschaftsweges (Pkt. B) durch die OU (Variante 1) zerschnitten. Hier ist eine – nach heutigem Kenntnisstand wirksame - Unterführung geplant (B QH), s. unter FR2.</p> <p>Nach Erfahrungswerten kann die Flugroute mittels der beiden QH funktional wieder hergestellt werden.</p> <p>In der Aneinanderreihung von Unterführung unter der OU (B QH) und Überführung über der BAB (A QH) werden aber Risiken gesehen: die</p>	<p><i>Flugroute 3 wird durch die BAB zerschnitten, bleibt aber mittels einer Querungshilfe (Überführung über die BAB A39, s. Pkt. 1 Abb. 2) erhalten</i></p> <p>Flugroute FR3 wird von der OU zerschnitten (4). Aufrechterhaltung mittel Unterführung unter der OU (4) in Kombination mit der Lösung QH 1 Überführung am Pkt. 1 über die BAB möglich.</p> <p>Nach Erfahrungswerten kann die Flugroute mittels der beiden QH funktional wieder hergestellt werden.</p> <p>Anders als bei Variante 1 folgen die Querungshilfen ininigem Abstand aufeinander. Die (hinleitenden) Leitstrukturen können</p>

**Variantevergleich für die geplante Ortsumgehung Ehra unter fledermauskundlichen Aspekten
(konsolidierte Fassung aufgrund Variantenentwürfen vom 3.8.2011; Stand 25.10.2011)**

	OU Var. 1 (lila)	OU Var. 2 (blau)
	<p>Individuen sind in diesem Abschnitt der Flugrouten 2 und 3 zwischen der Unterführung B (Umgehung) und der Überführung A (Querung der BAB) über längere Zeit und auf größerem Raum Störungen (Licht, Zerschneidungseffekte) im Baufeld der zwei auf engem Raum dicht aufeinander folgenden Bauwerke ausgesetzt. Jenseits der Unterführung B QH könnte die Flugroute bis zur A QH über die BAB weiterführen; allerdings sind die vorhandenen Gehölzstrukturen zwischen B QH und A QH aufgrund der zu erwartenden Lage inmitten des Baufeldes nicht zu erhalten, neue Leitstrukturen müssen entwickelt werden.</p> <p>Die Störungen während der Bauphase müssten durch ein Bauzeiten- und Baufeldmanagement eingegrenzt werden, was zwangsläufig auch den Bauablauf nachteilig beeinflussen kann und die Zeit der Störung wiederum verlängern würde. Für die ersatzweise Entwicklung der Leitstrukturen (Hecken) ist außerdem Vorlauf erforderlich (2 – 3 Jahre Vorlauf vor Aufnahme des kollisionsträchtigen Verkehrs).</p> <p>Eine Optimierungsmöglichkeit bestände darin, durch engere Bündelung von BAB und OU an dieser Stelle und Bau eines Kombinationsbauwerkes (Überführung über BAB und OU oder noch besser Unterführung beider Straßen) die dichte Folge von Unterführung und Überführung zu vermeiden. Die jetzige Lösung hat mit einiger Sicherheit eine höhere Barrierewirkung auf die Flugroutennutzung als zwei aufeinander folgende gleichartige Bauwerke oder – besser – ein Kombinationsbauwerk.</p> <p>Die Lösung wird nach heutigem wiss. Kenntnisstand als langfristig wirksam eingestuft, sie birgt jedoch in der Entwicklungsphase Prognose- und dementsprechend Bauablaufsrisiken.</p>	<p>außerhalb des Baufeldes mit Vorlauf entwickelt werden.</p> <p>Die Lösung wird nach heutigem wiss. Kenntnisstand als wirksam eingestuft, sie birgt ein geringeres Entwicklungsrisiko.</p>

**Variantenvergleich für die geplante Ortsumgehung Ehra unter fledermauskundlichen Aspekten
(konsolidierte Fassung aufgrund Variantenentwürfen vom 3.8.2011; Stand 25.10.2011)**






	OU Var. 1 (lila)	OU Var. 2 (blau)
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> - Flugrouten werden an 3 Stellen zerschnitten. - Alle Flugrouten können mittels Maßnahmen aufrecht erhalten werden - 3 Querungshilfen (inkl. QH über die BAB) erforderlich - 2 von 3 QH können als besonders artgerechte Unterführungen gebaut werden. - Eine Flugroute muss verlegt werden - Ungünstige Folge von 2 Bauwerken eng nebeneinander, ungünstig v.a. wegen notwendiger Kombination von Überführung und Unterführung (keine Erfahrungswerte, große Funktionslücke im Baufeld, größerer time-lag an einem „neuralgischen“ Punkt bis Funktionsfähigkeit erreicht) <p>Artenschutzrechtliche Problematik / Bauablaufsrisiko höher als bei Var. 2 (Eintritt relevanter Verbotstatbestände Töten (infolge „signifikanter“ Kollisionserhöhung) und Störung infolge zeitweiliger Zerschneidung und größerer Funktionslücke während der Bauphase möglicherweise nicht vermeidbar).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Flugrouten werden an 4 Stellen zerschnitten. - Alle Flugrouten können mittels Maßnahmen aufrecht erhalten werden - 4 Querungshilfen (inkl. QH über die BAB) erforderlich - 3 von 4 QH können als besonders artgerechte Unterführungen gebaut werden. - Eine Flugroute muss verlegt werden <p>Artenschutzrechtliche Problematik / Bauablaufsrisiko (trotz anfänglich größerer Eingriffsintensität) unter Berücksichtigung der Maßnahmen geringer als bei Var. 1</p> <p>Artenschutzrechtliche Problematik und Bauablaufsrisiko geringer (relevante Verbotstatbestände Töten infolge „signifikanter“ Kollisionserhöhung und Störung treten aufgrund wirksamer Maßnahmen nicht ein, weil Funktionslücke vermeidbar).</p>

Für die Richtigkeit:

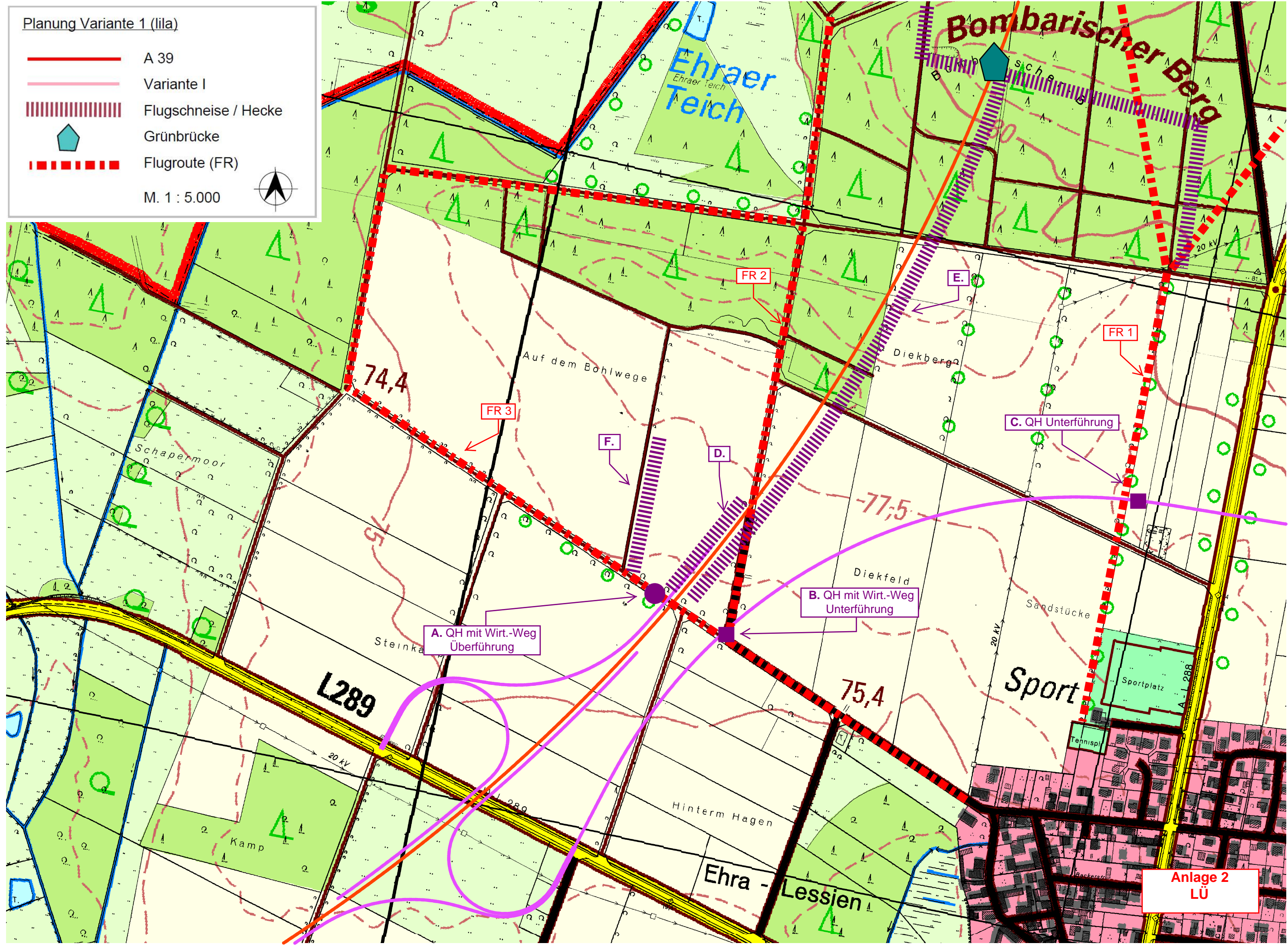
Trier, den 25.10.2011

gez. Dr. Jochen Lüttmann






Planung Variante 1 (lila)

-  A 39
-  Variante I
-  Flugschneise / Hecke
-  Grünbrücke
-  Flugroute (FR)

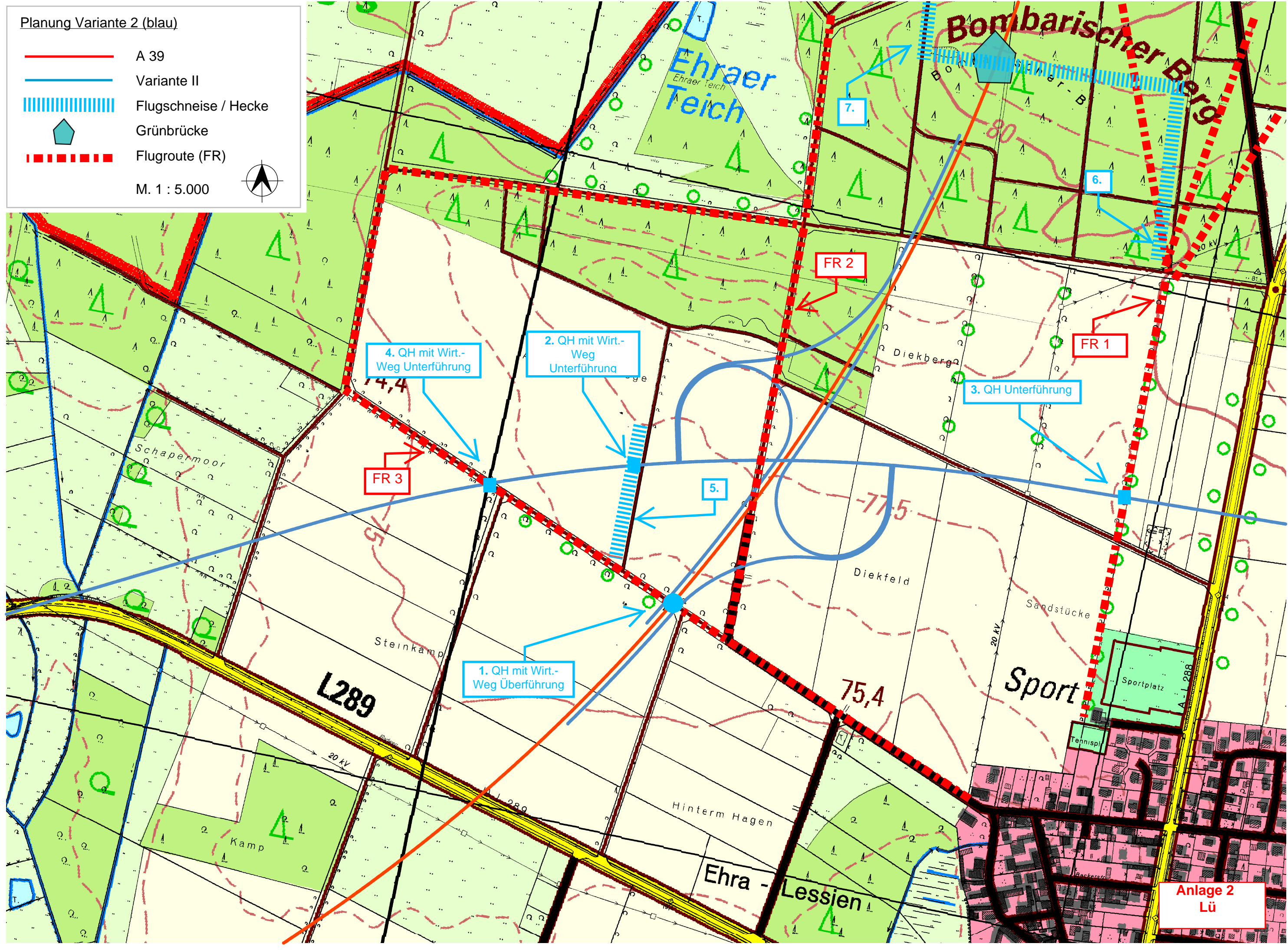
M. 1 : 5.000



Planung Variante 2 (blau)

-  A 39
-  Variante II
-  Flugschneise / Hecke
-  Grünbrücke
-  Flugroute (FR)

M. 1 : 5.000



Mestemacher, Johannes

Von: Strobach [strobach@pgg.de]
Gesendet: Freitag, 21. Oktober 2011 09:52
An: Klaeden, Wolfgang
Cc: m.broeckling@lareg.de; Bröckers, Johannes; Mestemacher, Johannes
Betreff: Antw: A39,6+7AS: OU Ehra
Anlagen: A39_AS_L289_Bewertung_Varianten_Ortsumgehung_pgg.xls

Moin Herr Klaeden,
anbei die auf Basis **unserer Kartierungen ergänzte Matrix**. Außerdem eingefügt haben wir die Kriterien Boden und RROP.

Zu den weiteren, von Ihrem Hause bereits ausgefüllten Kriterien ergeben sich unsererseits folgende Anmerkungen:

1. Vor dem Hintergrund der Stellungnahme von Dr. Lüttmann ist u. E. das Verfahrensrisiko Fledermäuse in diesem Bereich nicht "mittel, gering, gering", sondern "hoch, mittel, mittel".
2. Den Waldverlust zwischen den Varianten 2 und 3 würden wir differenzieren und die Variante 3 hier besser beurteilen als die Variante 2.

Unser Fazit: Unter reinen Umweltgesichtspunkten und somit unabhängig von der verkehrlichen Wirksamkeit hat die Variante 3 gegenüber der Variante 2 leichte Vorteile.
Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i.A Tim Strobach

planungsgruppe grün gmbh

rembertistraße 30
28203 bremen
fon: 0421 / 33752-25
fax: 0421 / 33752-33
mail: strobach@pgg.de
internet: www.pgg.de

Geschäftsführer: Johann Köhler, Martin Sprötge, Gotthard Storz
Sitz der Gesellschaft: Bremen
Handelsregister des Amtsgerichts Bremen HR 26380 HB
>>> "Klaeden, Wolfgang" <Wolfgang.Klaeden@nlstbv-wf.niedersachsen.de> 19.10.2011 12:40 >>>
Hallo Herr Strobach, hallo Herr Bröckling,
anliegende aktuelle Fassung der Matrix und eine Stellungnahme zur Var. 3 von H. Mestemacher erhalten Sie zur Kenntnis und Beachtung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrage

Wolfgang Klaeden

Sachgebiet Straßenplanung

**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Geschäftsbereich Wolfenbüttel
Sophienstraße 5

38304 Wolfenbüttel

Telefon (05331) 88 09-152, Fax (05331) 88 09-199,
Ausa 867-152

wolfgang.klaeden@nlstbv-wf.niedersachsen.de

www.strassenbau.niedersachsen.de

**Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfenbüttel mit nds. Teil der B 190n
Anschlussstelle Ehra (L 289) – Ortsumfahrung
Variantenbewertung (Teil-)Ortsumfahrung**

Varianten		Bewertungsart	Variante 1 Anschlussstelle L 289 (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss Rampe AS - L 288	Variante 2 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss L 289 - L 288	Variante 3 Verschiebung Anschlussstelle (Teil-)Ortsumfahrung Anschluss A39 - L 288	Weiterführung Ortsumgehung, L288 bis Anbindung B248 östlich Ehra			
Kurzbeschreibung Bewertungskriterien									
straßenbauliche Infrastruktur und Verkehrsverhältnisse	Trassierung / Querschnitt L 289/Anschluss	Länge, RQ	Teilortsumgehung -Länge = 1,200 km Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg	-	Länge = min. 1,950 km Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg	o	Länge = ca. 0,600 km Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg	o	Länge = ca. 1,600 km Querschnitt RQ 10,5 ohne Radweg
	zusätzliche Betriebliche Belange	verbal / argumentativ	Erreichbarkeit der Entwässerungsanlagen der A39 und bewirtschafteten Flächen durch Anlage paralleler Wirtschaftswege an der Überführungsrampe erforderlich.	o	Erreichbarkeit der Entwässerungsanlagen der A39 und bewirtschafteten Flächen über die ehem. L 289 und das vorhandene Wegenetz möglich. Keine zusätzlichen Wegeanbindungen erforderlich.	+	Erreichbarkeit der Entwässerungsanlagen der A39 und bewirtschafteten Flächen durch Anlage paralleler Wirtschaftswege an der Überführungsrampe erforderlich.	o	KEINE , Erreichbarkeit bewirtschafteten Flächen gewährleistet, Anlage paralleler Wirtschaftswege nicht erforderlich.
	Gelände- und Baugrundverhältnisse	verbal / argumentativ	keine relevanten Unterschiede bei den Varianten im überwiegenden Bereich stehen tragfähige Sande bzw. Mittelsande mit geringem Anteil an Feinkorn an. Es sind keine baugrundverbessernden Maßnahmen erforderlich	o	keine relevanten Unterschiede bei den Varianten im überwiegenden Bereich stehen tragfähige Sande bzw. Mittelsande mit geringem Anteil an Feinkorn an. Es sind keine baugrundverbessernden Maßnahmen erforderlich	o	keine relevanten Unterschiede bei den Varianten im überwiegenden Bereich stehen tragfähige Sande bzw. Mittelsande mit geringem Anteil an Feinkorn an. Es sind keine baugrundverbessernden Maßnahmen erforderlich	o	Ergänzung Streckengutachten erforderlich,
	Entwässerung der BAB einschl. Vorflutverhältnisse	verbal / argumentativ	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich).	o	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung der Überführung und Anschlussstelle über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich), Kapazitätsanpassung (Verkleinerung) Rückhalteanlagen Variante1.	+	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich).	o	Anlagen im Trinkwasserschutzgebiet IIIB, Offene Entwässerung über Bankette und Böschungen --> Versickerung, keine zusätzlichen Entwässerungsanlagen (RRB erforderlich).
	Grunderwerb	verbal / argumentativ	zusätzlicher Grunderwerb für Trasse Teilortsumgehung und LBP-Flächen	o	Grunderwerb für Trasse, Überführung und Anschlussstelle auf Grünland Landwirtschafts- und Forstflächen, zzgl. Erwerb für LBP-Flächen	-	zusätzlicher Grunderwerb für Trasse Teilortsumgehung und LBP-Flächen	o	Grunderwerb für Trasse Teilortsumgehung und LBP-Flächen
	Radwege	verbal / argumentativ	Ersatz vorh. Radweg L289 durch Überbauung, Wiederanlage parallel auf Überführung	o	Nutzung der vorhandenen Wegeverbindungen möglich, Mitbenutzung Rückbaustrecke L 289 bzw. Wirtschaftswege, Anpassung ggf. in Ortslage Lessien (Querungshilfe) erforderlich.	+	Ersatz vorh. Radweg L289 durch Überbauung, Wiederanlage parallel auf Überführung	o	Nutzung der vorhandenen Wegeverbindungen (parallel B248 - Neubau2011/2012), Anpassung ggf. im Anschlussbereich B 248 erforderlich.
	Wirtschaftswege	verbal / argumentativ	Anpassung Wegenetz an Überführungsrampe L 289 erforderlich	o	Anpassung Wegenetz an Überführungsrampe L 289 erforderlich	o	Anpassung Wegenetz an Überführungsrampe L 289 erforderlich	o	Mitbenutzung Rückbaustrecke B248 bzw. als Wirtschaftsweg,
	Bauwerke	verbal / argumentativ	Über-/Unterführungen Faunapassagen (Fledermäuse) beim Bau der A39/Teil-OU, Gradientenanhebung erforderlich	o	Überführungsbauteile L289n und Faunapassage (Wirtschaftsweg), Unterführungen Faunapassagen (Fledermäuse) beim Bau Teil-OU, Ausbildung als Rahmenbauwerke, Anlage in Anrampungsbereichen der Überführung.	-	Über-/Unterführungen Faunapassagen (Fledermäuse) beim Bau der A39/Teil-OU, Gradientenanhebung erforderlich, keine Bauwerke westl. A 39 erforderlich	+	KEINE , derzeit keine Erfordernisse für Faunapassagen bekannt
	Leitungen	verbal / argumentativ	Leitungsanpassungen durch Überbauung L 289 erforderlich	o	Leitungsanpassungen durch Überbauung L 289 erforderlich	o	Leitungsanpassungen durch Überbauung L 289 erforderlich	o	Leitungsanpassungen nicht erforderlich, Bestand kann unverändert verbleiben
	Verkehrsverhältnisse, Anbindung des untergeordneten Netzes	verbal / argumentativ	hohe Verkehrsbelastung der Verbindung B 248 - L 289 Richtung Lessien durch Teil-OU, Restbelastung auf L 289 in Ortslage Ehra Belastungszunahme auf L 288 Rtg. Norden, gleiche Anschlussstelle an L 289	-	Anschlussstelle an Ortsumgehung, hohe bzw. vollständige Entlastung der L289 auf Teilabschnitt Rtg. Ehra, Direkte Entlastung Verkehr Richtung Automobil Testgelände, Belastungszunahme auf L 288 (Kreuzung B 248 - L 289) durch Verlagerung auf Teil-OU, Teilkompensation/Entlastung durch OU	+	hohe Verkehrsbelastung der Verbindung B 248 - L 289 Richtung Lessien durch Teil-OU, Belastung auf L 289 durch Aufrechterhaltung Verbindung Lessien - Ehra - Anschlussstelle Belastungszunahme in Ortslage Ehra (L288)	-	Verkehrsbelastung in der Ortslage (L288), Verkehr wird auf komplett auf Ortsumgehung umgelegt
	Lärmschutz	verbal / argumentativ	bei Bau Ortsumgehung keine Maßnahmen durch Abstand > 350 m von Ortslage erforderlich, keine zusätzlichen Belastungen durch Entlastungswirkung Teil-OU	o	keine Maßnahmen durch Abstand Trassierung (> 350 m) von Ortslage, Entlastung durch OU, Belastungsdifferenzen auf L 288 ohne Folgen	+	bei Bau Ortsumgehung keine Maßnahmen durch Abstand > 350 m von Ortslage erforderlich, ggf. durch Belastungszunahme durch erf. Aufrechterhaltung Verbindung L 289 aus Rtg. Lessien bis zurAnschlussstelle	-	bei Bau Ortsumgehung keine Maßnahmen bei ausreichendem Abstand von Ortslage (Wohngebiet) erforderlich
	Baufreiheit beim Neubau des Abschnittes Verkehrswirksamkeit	verbal / argumentativ	Überbauung L 289, Baustellenumfahrung zur Anlage Bauwerk, Überführung und Rampen erforderlich, kann teilweise durch erf. Wirtschaftswegeneubau kompensiert werden, Verkehrswirksamkeit durch Teilausbau (A39 bis L 289, Rampen teilweise) sichergestellt.	o	Baufreiheit und Verkehrswirksamkeit durch Nutzung L 289 uneingeschränkt gegeben. Nach Fertigstellung (Teil-)Ortsumgehung Bau Überführung L 289 ohne Einschränkungen.	+	Baufreiheit und Verkehrswirksamkeit durch Richtung Lessien bei Überbauung L 289 eingeschränkt gegeben- (Teil-)Umfahrung erforderlich	-	Baufreiheit und Verkehrswirksamkeit durch Nutzung B248 uneingeschränkt gegeben.
Wirtschaftlichkeit Investitionskosten	Straße (Gesamtortsumgehung - inkl. Grunderwerb)	(s. gesonderte Tabelle)	14,05 Mio€		12,48 Mio€		12,75 Mio€		(3,50 Mio.€) Kosten in Varianten enthalten (siehe Anlage Kostenberechnung)
	Bauwerke		2,98 Mio€		3,89 Mio€		2,41 Mio€		-
	LBP	(s. gesonderte Tabelle)	1,15 Mio€		0,74 Mio€		0,99 Mio€		Kostenanteil in Gesamtkosten enthalten
	Summe		18,18 Mio€		17,11 Mio€		16,15 Mio€		(3,50 Mio.€)
Umwelt- verträglichkeit	Betroffenheit / Risiko inkl. Anschlussrampen (Gesamtortsumgehung)	verbal / argumentativ	Verfahrensrisiko (Fledermaus): mittel	-	Verfahrensrisiko (Fledermaus): gering	+	Verfahrensrisiko (Fledermaus): gering	+	
			Betroffenheit Grünbrücke: Abstand 0,65 km	o	Betroffenheit Grünbrücke: Abstand 0,5 km	o	Betroffenheit Grünbrücke: Abstand 0,5 km	o	
			Versiegelung: 2,22 ha (3,50 ha)	-	Versiegelung: 2,46 ha (3,74 ha), Entsiegelung: 0,99 ha, Nettoneuversiegelung: 1,47 ha	+	Versiegelung: 1,30 ha (2,58 ha)	+	1,28 ha
			kein Waldverlust	+	Waldverlust: 1,00 ha	-	Waldverlust: 0,50 ha	-	kein Waldverlust
			Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte	+	Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte, aber auch mittelwertige Kiefernforsten	-	Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte, aber auch mittelwertige Kiefernforsten	o	Biotoptypen: Eingriffe vorwiegend in geringwertige Ackerstandorte
			Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen	o	Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen	o	Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen	o	Brutvögel: Eingriffe vorwiegend in Brutvogelfauna der Feldflur; keine Höhlenbäume betroffen
			Amphibien: keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume	o	Amphibien: keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume	o	Amphibien: keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume	o	keine Eingriffe in Reproduktionsgewässer; geringe Eingriffe in Landlebensräume
			Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischhotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: nicht entscheidungsrelevant	o	Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischhotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: nicht entscheidungsrelevant	o	Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischhotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: nicht entscheidungsrelevant	o	Reptilien/Tagfalter/Nachfalter/Heuschrecken/Holzläufer/Laufkäfer/Libellen/Muscheln/Fische/Fischhotter/haselmaus/Rote Röhrenspinne: nicht entscheidungsrelevant
Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden	o	Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden, aber auch Erd-Niedermooren	-	Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden	o	Boden: vorwiegend Inanspruchnahme von Braunerden			
Raumordnung, Nutzungen	Landwirtschaft (Gesamtortsumgehung)	Fläche [ha]	Ackerland: 13,50 ha (15,90 ha) Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über neu zu ordnendes/vorhandenes Wegenetz	-	Ackerland: 14,50 ha (16,90 ha) Grünland: 0,80 ha Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über vorhandenes Wegenetz	-	Ackerland: 13,00 ha (15,40 ha) Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über neu zu ordnendes/vorhandenes Wegenetz	+	Ackerland: 2,40 ha Grünland: - Flächenentzug durch Überbauung, Zuwegung über vorhandenes Wegenetz
	Forstwirtschaft	Fläche [ha]	kein Waldverlust	+	Wald: 1,00 ha, Flächenentzug durch Teilanlage der Anschlussrampen im Waldbereich	-	Wald: 0,50 ha, Flächenentzug durch Teilanlage der Anschlussrampen im Waldbereich	-	kein Waldverlust
Rangfolge / Empfehlung			3		1		2		

+ günstiger zu bewertende Variante
o neutral
- schlechter zu bewertende Variante

Variantenvergleich für die geplante Ortsumgehung Ehra unter vernetzungstechnischen Aspekten

Die Varianten 1, 2, 3 und der Abschnitt L 289 - B 248 wurden unter dem Gesichtspunkt der großräumigen Vernetzung von Lebensräumen geprüft. In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse dargestellt. Zusätzlich zu den Wirkungen der Zerschneidung werden auch die Wirkungen eines Rückbaus der bestehenden Straßen aufgezeigt.

Hinsichtlich der Fragmentierung der Landschaft ist die Variante 2 schlechter zu bewerten als die Varianten 1 und 3. Diese Bewertung kann durch einen vollständigen Rückbau der L 289 und B248 aufgehoben werden.

Drei bzw. vier Vernetzungsbauwerke sind im Bereich der geplanten Anschlussstelle bzw. der Zubringer vorgesehen. Diese Bauwerke begründen sich vornehmlich aus Erfordernissen des Artenschutzrechtes (Fledermäuse) und des Otters (Bullergraben). Das Bauwerk 7 der Variante 2 macht aus unserer Sicht so nahe an der Anschlussstelle wenig Sinn und sollte in diesem Planfall nicht berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Entfernung zur Grünbrücke Bombarischer Berg ist durch den Wald und die gegebene Entfernung in allen Fällen noch ein ausreichender Abstand gegeben, so dass auch empfindliche Arten wie das Rotwild oder der Wolf das Bauwerk annehmen.

Hinsichtlich der zerschnittenen Funktionsräume führt die Variante 2 und der Abschnitt L 289 - B 248 zu zusätzlichen Beeinträchtigungen. Diese Beeinträchtigungen können aber wiederum durch einen vollständigen Rückbau der L 289 und der B 248 kompensiert werden. Rückbau bedeutet in diesem Zusammenhang, dass keine für PKW und LKW befahrbare durchgängige Verbindung mehr bestehen darf.

Ohne einen Rückbau der bestehenden L 289 und B 248 schneiden die Varianten 1 und 3 am besten ab. Die negativen Wirkungen der Variante 2 lassen sich jedoch durch einen Rückbau beider bestehenden Ortszufahrten, der L 289 und B248, soweit kompensieren, dass diese Variante gleichwertig neben den anderen Varianten bestehen kann. In diesem Fall scheint die Variante 2 den Vorteil kürzerer Wege zu bieten, was hinsichtlich der gefahrenen Strecken und den damit verbundenen Umweltbelastungen durch Abgase, Lärm, etc. ein Vorteil sein könnte.

Für den Planfall, dass bei allen drei Varianten die B248 zurückgebaut und bei Variante 2 ebenfalls die L 289 zurückgebaut wird, sind unter Berücksichtigung der vernetzungstechnischen Aspekte und der vorgenannten Umweltbelastungen alle drei Varianten als gleichwertig anzusehen.

Parlow den 21.10.2011

A handwritten signature in black ink, reading "Catharina Hennemann". The signature is written in a cursive style and is positioned diagonally across the lower half of the page.

Anlage 4
ÖKO-LOG

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Abschnitt L 288 - B 248	Vollständiger Rückbau der L289	Vollständiger Rückbau der B248
Fragmentierung der Landschaft	Negativ 1 Parzelle ca. 45 ha	Stark negativ 2 Parzellen ca. 48 und 19 ha	Negativ 1 Parzelle ca. 48 ha	Stark negativ Weitere Parzelle ca. 37 ha	Positiv Bei vollständigen Rückbau der L 289 ohne KFZ Verkehr (nur Wirtschaftsweg / Fahrradweg) entfielen die Fragmentierung (Variante 1 und 2)	Positiv Bei vollständigem Rückbau der B 248 ohne KFZ Verkehr zu Wirtschaftsweg / Fahrradweg entfielen die weitere Fragmentierung durch den Abschnitt L 288 - B 248
Erforderliche Vernetzungsbauwerke	Vier (BW 11, BW 2, BW 3, BW 4)	Vier (BW 11, BW 10, BW 6, BW 8) - BW 7 nicht sinnvoll	Drei (BW 11, BW 6, BW 8)			
Entfernung von der Grünbrücke Bombarischer Berg	Neutral Abstand zu Einfädelspuren ca. 0,95 km, Abstand zu Kreuz 1,35 ausreichend	Neutral Abstand zu Einfädelspuren 0,2 km, Abstand zu Kreuz 0,65 km ausreichend	Neutral Abstand zu Einfädelspuren 0,2 km, Abstand zu Kreuz 0,65 km ausreichend			
Netzwerk der Feuchtlebensräume		Negativ Zusätzliche Zerschneidung Kernraum über 100 m, Funktionsraum 250 über 300 m			Positiv Aufhebung einer Zerschneidung von Funktionsraum 250 über 250 m	

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Abschnitt L 288 - B 248	Vollständiger Rückbau der L289	Vollständiger Rückbau der B248
Netzwerk der Trockenlebensräume				Negativ Zusätzliche Zerschneidung Kernraum Funktionsraum 250 über 550 m Funktionsraum 500 über 1250 m,		Positiv Aufhebung einer Zerschneidung von Funktionsraum 500 über 1100 m
Netzwerk der wertvollen Waldlebensräume		Negativ Zusätzliche Zerschneidung Kernraum über 80 m, Funktionsraum 250 über 260 m		Negativ Zusätzliche Zerschneidung Funktionsraum 1000 über 100 m	Positiv Aufhebung einer Zerschneidung von Funktionsraum 250 über 900 m	Positiv Aufhebung einer Zerschneidung von Funktionsraum 1000 über 100 m