
Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg

mit niedersächsischem Teil der B 190n

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

4. Arbeitskreissitzung **- Ersatz durch Arbeitspapier -**



Vorbemerkung zur Beteiligung an einer 4. Arbeitskreissitzung

Sehr geehrte Damen und Herren,

Anbei erhalten Sie als Ersatz für eine Präsenzveranstaltung „4. Arbeitskreissitzung“ eine zusammenfassende Präsentation zur Information sowie als Anlass zur Diskussion.

Die derzeitige Situation unter den Gesichtspunkten der aktuellen COVID-19-Lage lässt leider keinen Arbeitskreis, wie Sie ihn gewohnt sind zu. Wir sind mit den Planungen der A 39 im Abschnitt 3 nun aber so weit fortgeschritten, dass wir Ihnen gerne die Änderungen gegenüber dem bekannten Vorentwurf vor Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorstellen wollen. Auch vor dem Hintergrund, dass die Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ab dem 01.01.2021 wechseln werden, sind wir veranlasst, Ihnen die wichtigsten Neuheiten zuzutragen.

Bitte haben Sie Verständnis für das gewählte Vorgehen und scheuen sich nicht, bei Fragen oder Klärungsbedarf auf uns zuzukommen. Wir möchten Ihnen gerne bis zum 18.12.2020 die Gelegenheit geben, per Mail, Telefon oder Post Ihre Hinweise, Fragen oder Stellungnahmen bei uns einzureichen. Sollte Ihnen dies bis dahin nicht möglich sein, möchten wir Sie bitten, sich an die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) zu wenden (Kontakt s. TOP 9).

Selbstverständlich werden Anfragen, die später bei uns eingehen auch an die zuständigen Kollegen der AdB weitergeleitet.

Bleiben Sie gesund! – Ihre NLStBV, rGB Lüneburg



Übersicht

- TOP 1 Projektbeteiligte
- TOP 2 Übersicht A 39, Abschnitt 3
- TOP 3 Verkehrsuntersuchung (SVZ 2015)
- TOP 4 Objektplanung Verkehrsanlagen
- TOP 5 Wasserrahmenrichtlinie (vorläufige Ergebnisse)
- TOP 6 Schalltechnische Untersuchung
- TOP 7 Landschaftspflegerische Begleitplanung
- TOP 8 Weiteres Vorgehen
- TOP 9 Projektbeteiligte ab 01.01.2021



TOP 1

Projektbeteiligte



NLStBV-rGB Lüneburg – bis 31.12.2020

Herr Möller	Geschäftsbereichsleitung
Frau Padberg	Projektleitung A 39
Herr Schlattmann	Projektkoordination A 39
Frau Quickert	Abschnittsleitung
Frau Schäfsmeier	Umweltfachliche Untersuchungen

Rückfragen vornehmlich per Mail an:

Annette.Padberg@nlstbv.niedersachsen.de

Christian.Schlattmann@nlstbv.niedersachsen.de

Jessica.Quickert@nlstbv.niedersachsen.de

Hanna.Schaefsmeier@nlstbv.niedersachsen.de



Beiträge beauftragte Ingenieurbüros

Herr Schrameyer

Herr Meyer

Mecklenburgisches Ing.-Büro für Verkehrsbau GmbH u.
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH,
Objektplanung Verkehrsanlagen

Herr V. Meyer

Ing.-Büro für Immissionsschutz,
Schalltechnische Untersuchungen

Herr Prof. Dr.-Ing. Lange

Sachverständiger für Wasserwirtschaft,
Stoffliche Nachweise im Rahmen des
Fachbeitrages Wasserrahmenrichtlinie

Herr Runge

Herr Brokmann

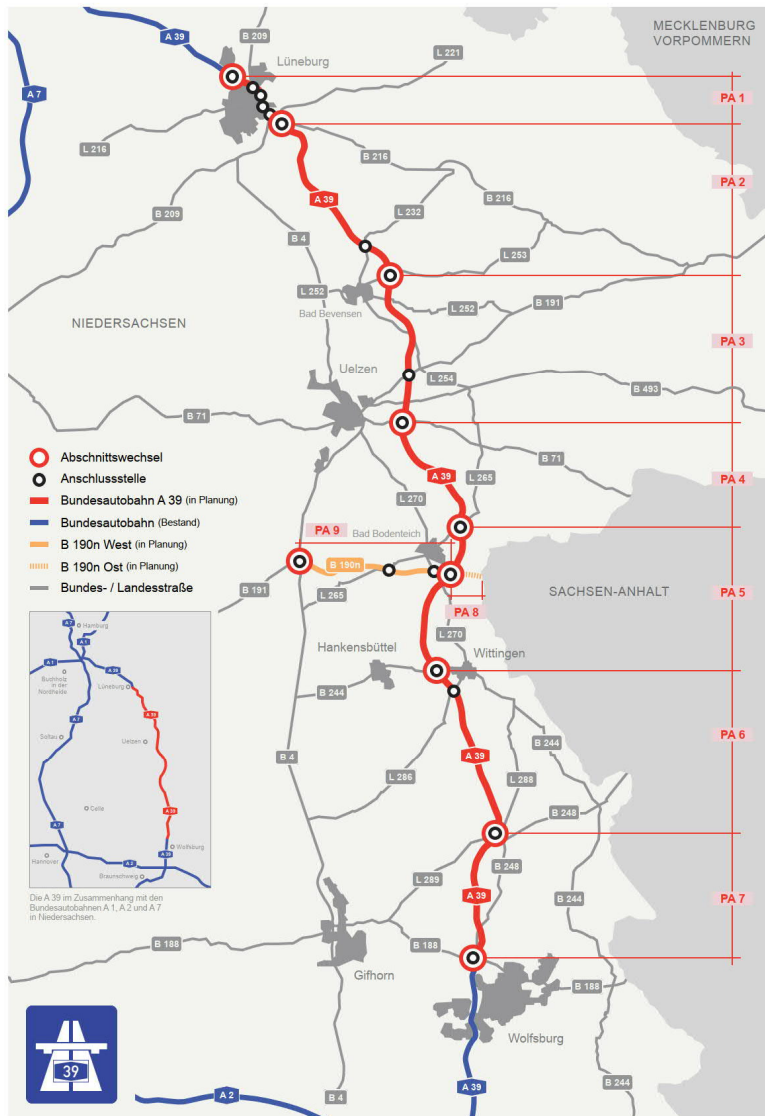
Planungsgruppe Umwelt und
Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten,
Umweltfachliche Untersuchungen



TOP 2

Übersicht A 39, Abschnitt 3





Abschnittseinteilung

**Abschn. 1: Lüneburg-Nord – östl. Lüneburg
(L 216 – B 216)**

**Abschn. 2: Lüneburg Ost – Bad Bevensen
(B 216 – L 253)**

Abschn. 3: Bad Bevensen – Uelzen (L 253 – B 71)

Abschn. 4: Uelzen – Bad Bodenteich (B 71 – L 265)

**Abschn. 5: Bad Bodenteich – Wittingen
(L 265 – B 244)**

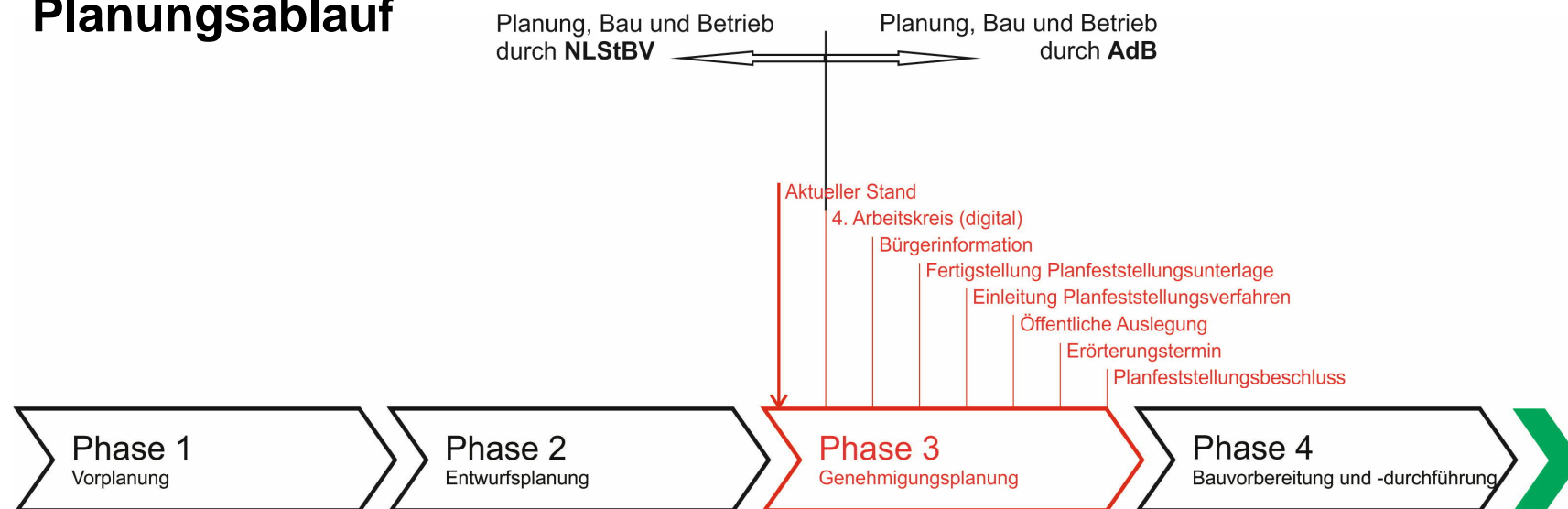
Abschn. 6: Wittingen – Ehra (B 244 – L 289)

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

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



Planungsablauf



Derzeit obliegt der gesetzliche Auftrag dem Land Niedersachsen, die A 39 als vierstreifige Autobahn sowie den auf niedersächsischem Gebiet liegenden Teil der B 190n zu planen und zu bauen. Dieser Auftrag endet am 31.12.2020. Mit der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung wurden eine Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (jetzt Autobahn GmbH des Bundes - AdB) und das Fernstraßenbundesamt gegründet. Die erforderliche Grundgesetzänderung ist am 20.07.2017 in Kraft getreten.

Damit wird ab dem 01.01.2021 der weitere Planungsprozess von der AdB geleitet.



TOP 3

Verkehrsuntersuchung (SVZ 2015)



Verkehrsuntersuchung (SVZ 2015) – Prognosejahr 2030

Grundlage für die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A 39 (VU 2015) ist das aktuelle Verkehrsmodell A 39, das auf dem Verkehrsmodell Niedersachsen aufbaut. Das Analysejahr ist 2015 und berücksichtigt den aktuellen Stand des Verkehrsmodells der Stadt Lüneburg, in der Prognose 2030 mit zahlreichen zusätzlichen Wohn- und Industrie-/Gewerbegebieten.

Die Ergebnisse werden für den Gesamt- und den Schwerverkehr dargestellt. Der Schwerverkehr wird im nach kleiner/größer 7,5 t zGG (zulässiges Gesamtgewicht) unterschieden. Beim Schwerverkehr ab 7,5 t zGG ist auf Bundesfernstraßen die Lkw-Maut als zusätzlicher Widerstand berücksichtigt. Für die grafische Aufbereitung der Umlegungsergebnisse werden die nicht-mautpflichtigen und die mautpflichtigen Lkw zusammengefasst.

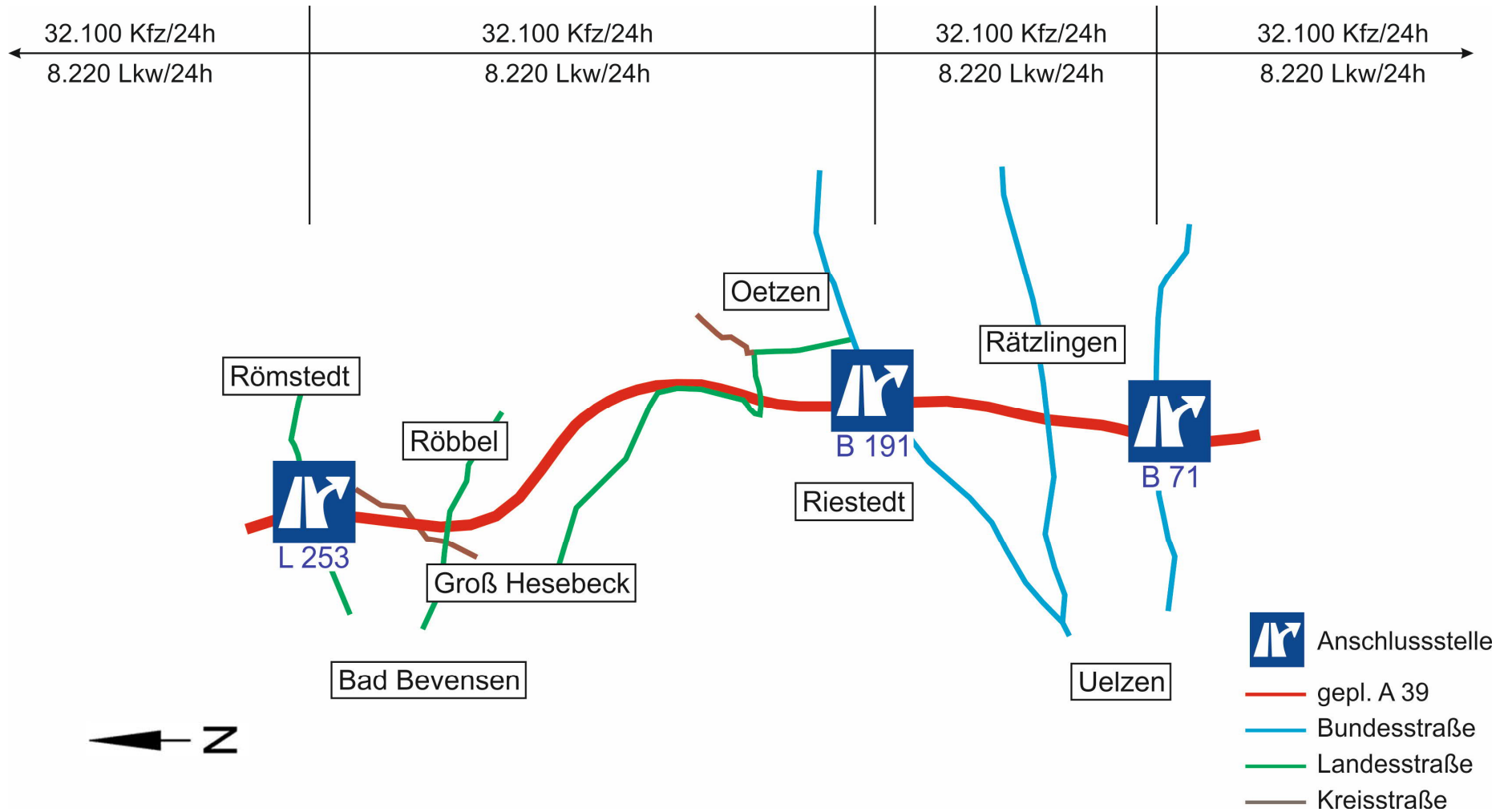
Grundlagen für die Kalibrierung sind die bundesweite Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015 sowie ergänzende Zählungen im Bereich der Stadt Lüneburg aus dem Jahr 2012. Für mehr als 700 Strecken im Untersuchungsraum (für jeweils zwei Richtungen) liegen aus der SVZ 2015 Zählwerte vor, die zur Kalibrierung des Verkehrsmodells herangezogen werden konnten. Damit weist die SVZ 2015 deutlich mehr Zählwerte aus als die SVZ 2010, vor allem auf Landes- und Kreisstraßen.

Den Planungen der einzelnen Abschnitte liegt der Planfall 2030 zugrunde.

Planfall 2030: Verkehr 2030 im Netz 2030 inklusive A 39 in aktueller Lage und B 190n zwischen der B 4 bei Breitenhees im Westen und der B 189 bei Seehausen im Osten. Im Zusammenhang mit der AS Ehra/Lessien ist eine Ortsumgehung für Ehra mit Umgestaltung des bestehenden Straßennetzes berücksichtigt.



Verkehrsbelastungen A 39 Abschnitt 3 im Planfall 2030



TOP 4

Objektplanung Verkehrsanlagen

- 4.1 Rückverlegung der K41 in die Bestandslage
- 4.2 Anpassung einzelner Vernetzungsbauwerke unter Berücksichtigung des Entwurfes M AQ (Stand 20.12.2018)
- 4.3 Umplanung einzelner Entwässerungseinrichtungen in Retentionsbodenfilter



4.1 Rückverlegung der K41 in die Bestandslage

Veranlassung

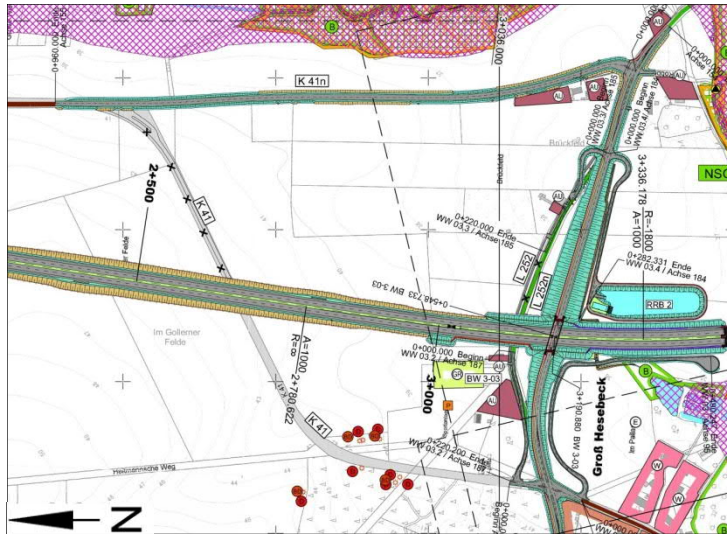
Aufgrund des Urteils vom Bundesverfassungsgericht zur A 39, Abschnitt 7, wird die K 41 nicht umverlegt (Stand Vorentwurf) sondern in Bestandslage über die A 39 geführt.

Lt. Urteil wird die Verlegung einer Landes- und Bundesstraße als wesentlich über Anschluss und Anpassung hinaus gehende Maßnahme gesehen, welche die Befugnisse der Planfeststellungsbehörde sowie der planenden Behörde übersteigt.

In Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde wird von der ursprünglichen Planung – der Verlegung der K 41, zur Einsparung eines Bauwerkes – Abstand genommen und die K 41 in Bestandslage über die A 39 geführt.



4.1 Rückverlegung der K41 in die Bestandslage



Stand Vorentwurf

- aus Richtung Römstedt wird die K41 geradlinig über den vorhandenen Mühlenweg geführt und an die L252 angeschlossen
- der neugeplante Knotenpunkt L252/K41 wird regelkonform mit Linksabbiegestreifen und Tropfen ausgebaut
- die vorhandenen K41 Teilabschnitte werden teilweise zurückgebaut und als Wirtschaftswege eingestuft

Änderungen



Stand Feststellungsentwurf

- die K41 wird in Bestandslage auf einer Länge von 570m geradlinig über die A39 geführt
- Neues Bauwerk: BW 3-03.2
Kreuzungswinkel = 61,853 gon
LW = 53,15m LH = 5,34m BzG = 10,10m
- der vorhandene Knotenpunkt L252/K41 wird regelkonform mit Linksabbiegestreifen und Tropfen ausgebaut
- der vorhandene Mühlenweg wird nicht ausgebaut



4.2 Anpassung einzelner Vernetzungsbauwerke unter Berücksichtigung des Entwurfes M AQ (Stand 20.12.2018)

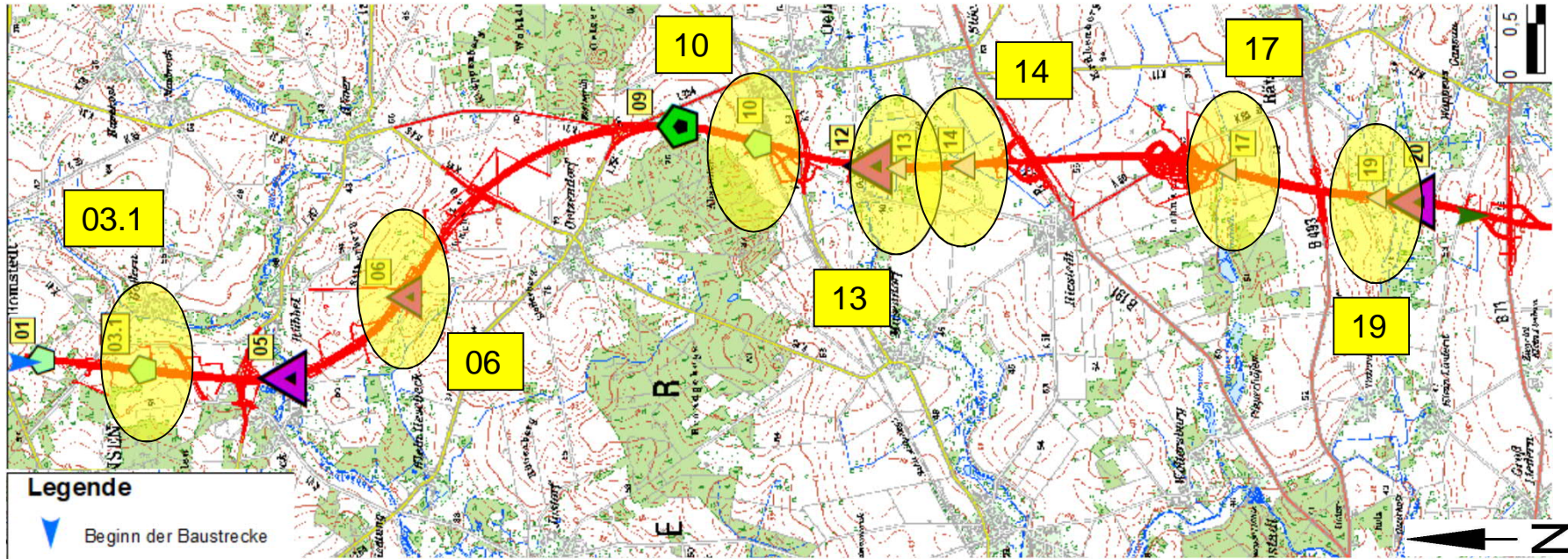
Veranlassung

Das „Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen – Entwurfsstand 2018 (FGSV 2018), kurz M AQ, bildet den maßgeblichen fachlichen Rahmen für die Planung der Vernetzungsbauwerke (Positionierung, Dimensionierung und Gestaltung). In diesem Merkblatt werden Querungshilfen nach ihrem Verwendungszweck typisiert und deren Eigenschaften und Gestaltung beschrieben. Es beschreibt Standardlösungen zur Vernetzung zerschneidungsempfindlicher Tierarten bzw. ihrer betroffenen Lebensräume. Große Querungshilfen wie Grünbrücken können auch vorrangig landschaftsästhetischen Zwecken dienen, dies spielt im Rahmen des Vernetzungskonzeptes jedoch keine Rolle. Entscheidend ist die Vernetzung von Lebensräumen und Tierwanderwegen über oder unter Verkehrswegen hinweg zur Aufrechterhaltung der ökosystemaren Funktionen bzw. Beziehungsgefüge möglichst vieler Tier- und Pflanzenarten. Die erforderliche Dimensionierung richtet sich nach den zu verbindenden Lebensraumtypen und den Ansprüchen der relevanten Arten. Dazu zählen die Zielarten des Vernetzungskonzeptes sowie artenschutzrechtlich oder im Hinblick auf NATURA 2000 relevante Arten.

Entgegen dem Vorentwurf (M AQ 2008) wird der Entwurfsstand des aktuell verfügbaren M AQ verwendet, um damit den neuesten Entwicklungen hinsichtlich der Planung von Vernetzungsbauwerken zu entsprechen.



Übersicht Vernetzungsbauwerke



- Legende**
- Beginn der Baustrecke
 - Ende der Baustrecke
 - Vernetzungsbauwerke**
 - Grünbrücke
 - Faunabrücke
 - Talbrücke > 100m
 - Grünunterführung > 50m
 - Gewässer- und Wegeunterführung
 - Bauwerksnummer im Abschnitt

Änderung der Bauwerksabmessungen aufgrund M AQ 2018 notwendig



Geänderte Bauwerksabmessungen bei einzelnen Vernetzungsbauwerken:

Bauwerk	Bauwerksname	maßgeb. Art	geänderte Parameter	Vorentwurf (2018)	geändert auf:	Ergebnis für Genehmigungsplanung	
						Technik:	Umwelt:
BW 3-03.1	Überführung einer Fauna- brücke über die A 39 westlich Gollern	Dachs, diverse Fledermäuse (FM), Wirbellose	NBr / BzG	8,00 m	13,50 m	LW = 37,00 m LH ≥ 4,70 m BzG = 13,50 m	erf. ökol. Breite = 20,00 m NBr=13,50 m
BW 3-06	Grünunterführung unter der A 39 mit Wirtschaftsweg westlich Silberberg-Höver	Fischotter, Dachs, Wolf (pot.), (Rotwild), diverse FM, Laubfrosch, Wirbellose	LW	55,50 m	98,70 m	LW = 98,70 m LH ≥ 4,50 m BzG = 31,60 m	erf. ökol. Breite = 80,00 m NBr=98,70 m
BW 3-10	Überführung einer Fauna- brücke über die A 39 und die L 254n westlich Oetzen	Zauneidechse, Zwergfledermaus, Wirbellose	LW	53,00 m	55,00 m	LW = 55,00 m LH ≥ 4,70 m BzG = 13,50 m	erf. ökol. Breite = 13,50 m NBr=13,50 m
			NBr / BzG	8,00 m	13,50 m		
BW 3-13	Gewässerunterführung südwestlich Oetzen	Fischotter (pot.), diverse FM, Laubfrosch (pot.), Wirbellose	LW	12,70 m	20,55 m	LW = 20,55 m LH ≥ 4,00 m BzG = 31,60m	erf. ökol. Breite = 20,55 m NBr=20,55 m
BW 3-14	Gewässerunterführung westlich Stöcken	Fischotter (pot.), diverse FM, Laubfrosch (pot.), Wirbellose	LW	13,00 m	11,90 m	LW = 11,90 m LH ≥ 4,00 m BzG = 31,60m	erf. ökol. Breite = 11,90 m NBr=11,90 m
BW 3-17	Gewässer- und Wegunter- führung nordwestlich Rätzlingen	Fischotter (pot.), FM, Amphibien, Wirbellose	LW	13,00 m	11,90 m	LW = 21,40 m LH ≥ 4,50 m BzG = 32,60 m	erf. ökol. Breite = 16,40 m NBr=21,40 m
BW 3-19	Gewässer- und Wegunter- führung südwestlich Rätzlingen	Fischotter (pot.), FM, Amphibien, Wirbellose	LW	15,70 m	21,65 m	LW = 21,65 m LH ≥ 4,50 m BzG = 31,60 m	erf. ökol. Breite = 17,65 m NBr=21,65 m

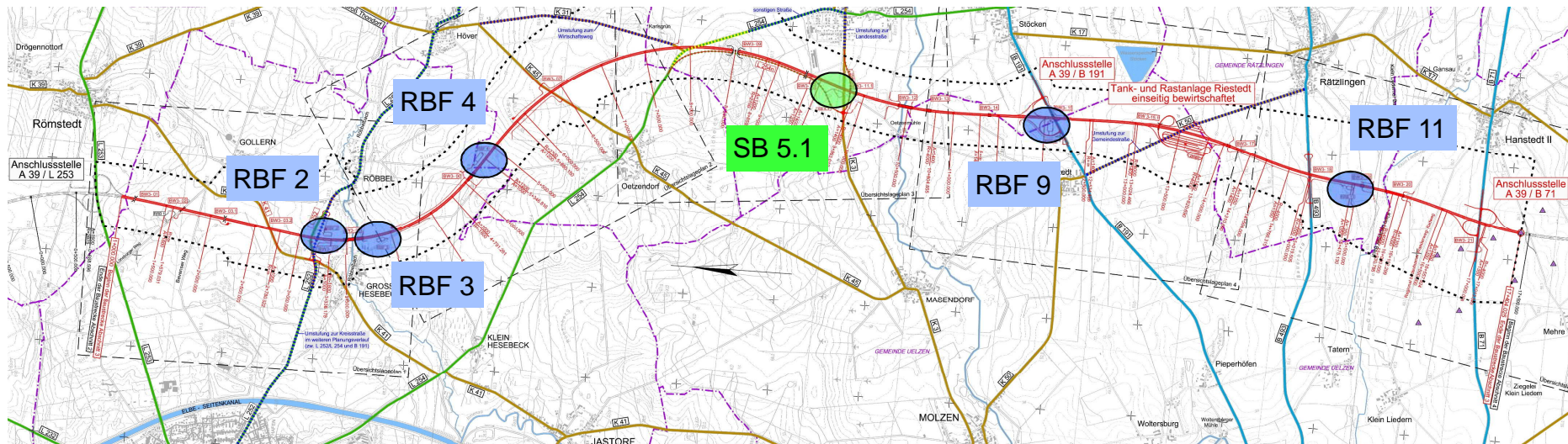
NBr = Nutzbreite (Öko), BzG = Breite zw. den Geländern (Technik), LW = lichte Weite (Technik)



4.3 Umplanung einzelner Entwässerungseinrichtungen in Retentionsbodenfilter

Veranlassung

Gegenüber dem Vorentwurf wurde in der weiteren Planung die Entwässerung dahin geändert, dass mehr Niederschlagswasser offen über die Bankette, Böschungen und Mulden versickern kann, damit einhergehend konnten die Beckengrößen verringert werden. Um eine bestmögliche Reinigungsleistung zu erzielen konnten alle Regenrückhaltebecken in Retentionsbodenfilteranlagen umgeplant werden.



Änderungen an Entwässerungseinrichtungen

Vorentwurf			Genehmigungsplanung		
Entwässerungsabschnitt	Becken	Beckengröße	Entwässerungsabschnitt	Becken	Beckengröße
EA 1	1 (SB) übergeben an PA 2	k. A.	EA 1	1 (SB) übergeben an PA 2	k. A.
EA2	2 (RRB)	11.185 m ²	EA2	2 (RBF)	4.056 m ²
EA 3	3 (RRB)	8.271 m ²	EA 3	3 (RBF)	3.676 m ²
EA 4	4 (RRB)	6.716 m ²	EA 4	4 (RBF)	5.003 m ²
EA 5	5.1 (SB)	15.962 m ²	EA 5	5.1 (SB)	5.407 m ²
EA 6	6 (SB)	5.987 m ²	EA 6	Becken entfällt, Versickerung über Mulden	-
EA 7	-		EA 7	-	
EA 8	-		EA 8	-	
EA 9	9 (RRB)	19.535 m ²	EA 9	9 (RBF)	7.640 m ²
EA 10			EA 10		
EA 11	-		EA 10	-	
EA 12	11 (RRB)	8.789 m ²	EA 11	11 (RBF)	3.047 m ²
EA 13	-		EA 12	-	
EA 14	-		EA 13	-	
EA 15	14 (RRB) - Lage in PA 4, Planung u. Bau in PA 3	7.043 m ²	EA 14	Becken entfällt für PA 3, Versickerung über Mulden	k.A.

RRB Regenrückhaltebecken

RBF Retentionsbodenfilter

SB Sickerbecken



TOP 5

Wasserrahmenrichtlinie (vorläufige Ergebnisse)



Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) - Straßenentwässerung

Straßenbaumaßnahmen dürfen den Zielen der EG Wasserrahmenrichtlinie nicht entgegenstehen. Für Straßenbaumaßnahmen, die bei der Planfeststellungsbehörde (NLStBV) planfestgestellt werden, wird ein „Fachbeitrag WRRL“ erwartet. Für solche Maßnahmen wird daher die Erstellung eines solchen Fachbeitrags und eine Abstimmung mit der zuständigen unteren Wasserbehörde bzw. dem NLWKN empfohlen.

Auf ggf. relevante Beeinträchtigungen der geplanten Straßenbaumaßnahme muss textlich eingegangen werden. Solche Beeinträchtigungen können folgende Punkte sein:

- Einleitungen ins Gewässer
- Querungen von Gewässern
- Bauen in Überschwemmungsgebieten
- Bauen in Wasserschutzgebieten
- Gewässerverlegungen

Durch Verweise auf die Maßnahmen des LBP (z.B. Gewässerverlegungen) bzw. den Wassertechnischen Fachbeitrag (z.B. Regenwasserbehandlungsanlagen) muss dargelegt werden, welche Gegenmaßnahmen getroffen wurden, um das Verschlechterungsverbot in Bezug auf die Wasserkörper zu wahren. Weiterhin ist zu prüfen, ob die Maßnahme dem Verbesserungsgebot nicht entgegensteht. Ggf. ist eine Ausnahmeprüfung vorzunehmen.

Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich im Zusammenhang mit dem noch aufzustellenden FB WRRL vorerst ausschließlich auf die immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen und geben damit einen Ausblick auf die Gesamtbewertung des FB WRRL.



Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) – zu untersuchende Stoffe

Bei der Versickerung von Straßenabflüssen über die ungesättigte Bodenzone finden die gleichen Reinigungsprozesse statt wie bei Retentionsbodenfiltern (RBF). Daher können die Ablaufkonzentrationen bzw. Ablaufrachten von RBF auch für die Versickerung angesetzt werden. Die mit RBF bei Straßenabflüssen erzielbaren Ablaufkonzentrationen liegen nach ifs (2018: Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen. Gutachten, erstellt im Auftrage der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr) meist deutlich unter den Jahresdurchschnittswerten der Umweltqualitätsnorm (JD-UQN) der Oberflächengewässerverordnung (OGewV). Für diese Parameter sind keine Nachweise erforderlich.

Grundsätzlich sind Bewertungen für folgende Parameter von Relevanz:

Flussspezifische Schadstoffe nach Anlage 6 Oberflächengewässerverordnung OGewV:

- Schwermetalle (mg/kg): Cu, Cr, Zn
- Cyanid

Allgemein physikalisch-chemische Qualitätskomponenten nach Anlage 7 OGewV:

- Zehr- und Nährstoffe: BSB5, NH4-N, Gesamt-P, o-PO4, TOC
- Chlorid

Beurteilung des chemischen Zustandes nach Anlage 8 OGewV:

- Schwermetalle (gelöst): Cd, Ni, Pb
- PAK: Anthracen, Fluoranthen, Naphthalin, Benzo[a]pyren, Benzo[g,h,i]perylene
- Alkylphenole: Nonylphenol, Octylphenol
- DEHP



Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) – zu untersuchende Stoffe

Flussspezifische Stoffe nach Anlage 6 OGeW

Bei den flussspezifischen Stoffen liegt die Konzentration in den Abflüssen aus Retentionsbodenfiltern unter der JD-UQN dieser Stoffe (außer Cyanid). Es werden daher keine Nachweise erforderlich, außer bei Cyanid.

Allgemein physikalisch-chemische Qualitätskomponenten nach Anlage 7 OGeW

Bei den allgemein physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten liegt die Konzentration in den Abflüssen aus Retentionsbodenfiltern, mit Ausnahme von o-PO₄ und Chlorid, unter der JD-UQN dieser Stoffe. Es wurden daher außer für o-PO₄ und Chlorid keine Nachweise erforderlich.

Chemischer Zustand nach Anlage 8 OGeW

Bei den meisten Parametern, die den chemischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers beschreiben, liegt die Konzentration in den Abflüssen aus Retentionsbodenfiltern unter der JD-UQN dieser Stoffe. Lediglich für Benzo[a]pyren sowie für Blei ist auch nach der Behandlung in Retentionsbodenfiltern bzw. entsprechender Reinigung durch Versickerung eine Überschreitung der JD-UQN (Anlage 8 der OGeW) möglich. Für diese zwei Parameter wird der Nachweis geführt.

Zulässige Höchstkonzentration ZHK-UQN

Da die Stoffkonzentrationen bei den zu untersuchenden Parametern im Ablauf von Retentionsbodenfiltern ständig unter der ZHK-UQN liegen, ist kein Nachweis erforderlich.



Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) – Messdaten

Umgang mit fehlenden / veralteten Messdaten:

Dort, wo Messdaten fehlen, wird die Ist-Belastung mit dem halben Wert der JD-UQN angesetzt, um Veränderungen nachzuweisen.

Die verwendeten Wassergütedaten sind aus wasserfachlicher Sicht ausreichend für die vorliegenden Untersuchungen, zumal die Ergebnisse der Berechnungen zeigen, dass in keinem Fall eine Verschlechterung im OWK durch die Belastung mit Straßenabflüssen entstehen wird.

Dennoch soll in allen von der A 39 betroffenen OWK eine vollständige Datenerhebung für alle Qualitätskomponenten vorgenommen werden, um eine aktuelle Datengrundlage zur Verfügung zu haben. Mit dieser aktuellen Datengrundlage erfolgt sukzessiv eine Überprüfung der vorliegenden Untersuchungsergebnisse.



Ergebnisse Chlorid-Gutachten

OWK	mittlere Chloridbelastung mg Cl/l			Belastungsspitze aus Einleitung über RBF mg Cl/l	
	Ist-Zustand	Er- höhung	mit A 39	zusätzlich	Spitze im OWK
28037 Röbbelbach (Unterlauf)	27,1 (2011)	1,5	28,6	15,8	44,4
28039 Wipperau (Mittel- und Unterlauf)	42,2 (2011)	2	44,2	3,3	47,5
28040 Klein Liederner Bach	29,6 (2011)	10,8	40,4	45,8	86,2
28045 Esterau (Unterlauf)	35,7 (2020)	0,8	36,5	--	--
28061 Ilmenau (Uelzen – Lüneburg)	36,3 (2017 – 2019)	0,3	36,6	1	37,6



Ergebnisse Chlorid-Gutachten

Cyanid:

Es lagen keine Messdaten vor.

Bestimmungsgrenze: 0,003 mg Cyanid/l

In allen Oberflächenwasserkörpern (OWK) Erhöhung der Cyanid-Konzentration unter der Bestimmungsgrenze.

Grundwasser:

Betroffener Grundwasserkörper (GWK): Ilmenau Lockergestein rechts

A = 1448 km²

Potenzieller Wirkungsbereich: $A_W = 80,2 \text{ km}^2 = 5,5 \% \text{ von } A$

Mittlere Cl-Konzentration im GWK: 34,3 mg Cl/l

Erhöhung durch A39: 6,7 mg Cl/l



Ergebnisse Immissionsgutachten

Entwässerungssysteme:

Versickerung, Retentionsbodenfilter (RBF), in der Reinigungswirkung gleichzusetzen.

OWK: Wie Chlorid-Gutachten

Für die meisten Parameter liegt die Ablaufkonzentration bei RBF unter der JD-UQN (Jahresdurchschnitt-Umweltqualitätsnorm)

Ergebnisse:

Flussspezifische Stoffe nach Anlage 6 OGewV:

Kein Nachweis erforderlich



Ergebnisse Immissionsgutachten

Allgemein physikalisch-chemische Qualitätskomponenten nach Anlage 7 OGewV

Nachweis nur für o-PO₄ erforderlich.

Konzentration o-PO₄ wird in den OWK nicht erhöht.

Chemischer Zustand nach Anlage 8 OGewV

Nachweise nur für Pb und Benzo[a]pyren erforderlich.

In allen OWK wird JD-UQN nicht überschritten.

ZHK-UQN (Zulässige Höchstkonzentration-Umweltqualitätsnorm)

Kein Nachweis erforderlich, da im Ablauf von RBF die Höchstkonzentration aller Parameter unter ZHK-UQN liegt.



TOP 6

Schalltechnische Untersuchungen



Hinweise zum Stand der schalltechnischen Untersuchung

Die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung wurden auf Basis der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung aktualisiert. Den vorliegenden Planungen liegt der aktive Schallschutz in Anlehnung an die Ergebnisse der Berechnungen nach **RLS-90** inkl. Beachtung der anzuwendenden Summenpegel der A 39 sowie der zwingend erforderlichen Folgemaßnahmen zugrunde.

Im Bundesgesetzblatt vom 9. November 2020, Nr. 50, wurde die „Zweite Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) bekannt gegeben.

Die Verordnung tritt danach gemäß Artikel 3 am 1. März 2021 in Kraft.

Damit ist ab dem 1. März 2021 das Berechnungsverfahren für den Lärmschutz an Straßen - **RLS-19** und die nach den Technischen Prüfvorschriften zur Korrekturwertbestimmung der Geräuschemission von Straßendeckschichten – TP KoSD-19 ermittelten und festgelegten Straßendeckschichtkorrektur-Werte im Rahmen der Lärmvorsorge rechtsverbindlich anzuwenden.

In der Übergangsregelung nach §6 dieser Verordnung heißt es:

„Der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens berechnet sich nach den Vorschriften dieser Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung, wenn vor dem Ablauf des 1. März 2021 **1. der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gestellt worden ist** oder **2. für den Fall, dass ein Bebauungsplan die Planfeststellung ersetzt, der Beschluss nach §2 Absatz 1 Satz 2 des Baugesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), gefasst und ortsüblich bekannt gemacht worden ist.**“

Da der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens des Abschnittes 3 nicht vor Ablauf des 1. März 2021 vollzogen werden wird, ist die RLS-19 in Verbindung mit der TP KoSD-19 verbindlich anzuwenden. **Die schalltechnische Untersuchung wird aktualisiert werden müssen. Die nachfolgend dargestellten Ergebnisse stehen unter diesem Vorbehalt.**



Vorläufiger Überblick der Anspruchsberechtigungen auf Lärmschutz nach 16. BImSchV*

Die schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV* wurde anhand der aktuellen Verkehrswerte (Stand 07/2019), der zwischenzeitlich erfolgten Verfügung vom 10.04.2018 zur Variantenuntersuchung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen und der Verfügung vom 15.01.2019 zur Summenpegelbildung bei Lärmvorsorgemaßnahmen aktualisiert. Danach ergeben sich die in Tabelle 1 dargestellten vorläufigen Anspruchsberechtigungen auf Lärmschutz

Vorläufiger Überblick der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen nach 16. BImSchV*

In den Bereichen, in denen sich ein Anspruch auf Lärmschutz ergibt, wurden Variantenuntersuchungen möglicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Als Ergebnis dieser Variantenuntersuchungen haben sich die in Tabelle 2 zu entnehmenden aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben

* Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist



Tab. 1:
Vorläufiger Überblick
der Anspruchsberechtigungen auf
Lärmschutz nach 16.
BImSchV*

Bau-km Lage	Bezeichnung	Anzahl Gebäude mit Grenzwertüberschreitung	Max. Grenzwertüberschreitung in dB(A)
1+600 bis 2+450 RF W-L	Gollern (IO 1 bis 5)	1 Wohngebäude	1,5 dB(A) tags 6,9 dB(A) nachts
3+000 bis 4+000 RF W-L	Röbbel (IO 6 bis 13)	1 Wohngebäude	1,0 dB(A) nachts
3+000 bis 3+120 RF W-L	Röbbel (IO 14)	1 Wohngebäude	8,4 dB(A) tags 13,8 dB(A) nachts 9,2 dB(A) im Außenwohnbereich
3+000 bis 3+850 RF L-W	Groß Hesebeck (IO 15 bis 28)	8 Wohngebäude	2,1 dB(A) tags 7,5 dB(A) nachts 4,4 dB(A) im Außenwohnbereich
53+510 bis 6+620 RF W-L	Höver (IO 29 bis 31)	keine	--
7+630 bis 7+750 RF W-L	Karlsgrün (IO 32 bis 33)	2 Wohngebäude	0,3 dB(A) tags 5,7 dB(A) nachts
6+540 bis 7+600 RF L-W	Oetzendorf (IO 34)	keine	--
8+950 bis 10+250 RF W-L	Oetzen (IO 35 bis 73)	26 Wohngebäude	1,8 dB(A) nachts
10+440 bis 10+520 RF L-W	Oetzmühle (IO 74)	keine	--
10+900 bis 11+900 RF W-L	Stöcken (IO 75 bis 77)	keine	--
11+460 bis 11+560 RF L-W	Riestedt (IO 78)	keine	--
11+900 bis 12+530 RF L-W	Riestedt (IO 79 bis 80)	keine	--
14+130 bis 14+480 RF W-L	Rätzlingen (IO 81 bis 83)	keine	--
16+000 bis 17+400 RF W-L	Hanstedt II (IO 84 bis 89)	keine	--

RF Richtungsfahrbahn
L Lüneburg
W Wolfsburg
IO Immissionsort der schalltechnischen Untersuchung (Objekt-Nummer)

* Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist



Tab. 2:
Vorläufiger Überblick
der vorgesehenen
Lärmschutzmaß-
nahmen nach 16.
BImSchV*

RF Richtungsfahrbahn
L Lüneburg
W Wolfsburg
IO Immissionsort der
schalltechnischen Untersuchung
(Objekt-Nummer)

Bau-km Lage	Bezeichnung	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	Verbleibender passiver Lärmschutz
1+600 bis 2+450 RF W-L	Gollern (IO 1 bis 5)	Lärmschutzwall / -wand km 1+620 bis 1+825 Höhe: 3,5m Wall / 4m Wand	--
3+000 bis 4+000 RF W-L	Röbbel (IO 6 bis 13)	Lärmschutzwall km 3+080 bis 3+185 Höhe: 4,0m	--
3+000 bis 3+850 RF W-L	Röbbel / Groß Hesebeck (IO 14 bis 28)	Lärmschutzwall / -wand km 2+990 bis 3+825 Höhe: bis max. 8,0m	1 Wohngebäude (Grenzwert- überschreitung von 0,3 dB(A) nachts im Spitzboden)
7+630 bis 7+750 RF W-L	Karlsgrün (IO 32 bis 33)	keine	2 Wohngebäude (Grenzwert- überschreitung max. 0,3 dB(A) tags / 5,7 dB(A) nachts)
8+950 bis 10+250 RF W-L	Oetzen (IO 35 bis 73)	Lärmschutzwall km 9+200 bis 9+655 Höhe: 4,5m	--

* Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist



TOP 7

Landschaftspflegerische Begleitplanung

- Grundlegende Änderungen
- Kompensationsumfang
- Maßnahmenplanung



Veränderungen gegenüber dem Vorentwurf

- Veränderungen an der technischen Planung (s. Top 4)
 - Neue faunistische Erfassungen/ Kontrolluntersuchungen zu folgenden Artengruppen
 - Brut- und Rastvögel (flächendeckende Wiederholungskartierung)
 - Kriechtiere / Reptilien (Kontrolluntersuchung auf ausgewählten Probeflächen)
 - Tagfalter/ Heuschrecken (Kontrolluntersuchung auf ausgewählten Probeflächen)
 - Erfassung von Höhlenbäumen
 - Auswertung der Erfassungen zum Managementplan FFH-Gebiet Ilmenau
 - Aktualisierung der FFH-VP (neue Berechnungen zu Critical Loads aufgrund geänderter Verkehrsdaten, Emissionsfaktoren u. Vorbelastungsdaten, Berücksichtigung Managementplan FFH-Gebiet)
 - Berücksichtigung von Hinweisen aus der Landwirtschaft zum Maßnahmenkonzept
- Die vorstehend aufgeführten Punkte haben insbesondere zu Veränderungen am Maßnahmenkonzept geführt. Die nach derzeitigem Stand zur Kompensation der unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorgesehenen Maßnahmen sind daher nachfolgend noch einmal dargestellt. An den Ergebnissen der FFH-VP hat sich gegenüber dem bekannten Stand (Vorentwurf 2018) nichts Wesentliches geändert.



Kompensationsbedarf A 39 Abschnitt 3

Boden	118,20 ha
Versiegelung	68,39 ha
Überbauung	49,81 ha
Biotope (Wertstufe III bis V)	34,67 ha
bau-/anlagebedingt	29,30 ha
betriebsbedingt	5,37 ha
Forstrechtlicher Ausgleich	6,74 ha
Tiere/Artenschutz	~112 ha
Vögel	~105 ha
Fledermäuse	~7 ha
Amphibien	Nicht exakt quantifizierbar, funktionale Einbindung
Reptilien	
Vernetzung	

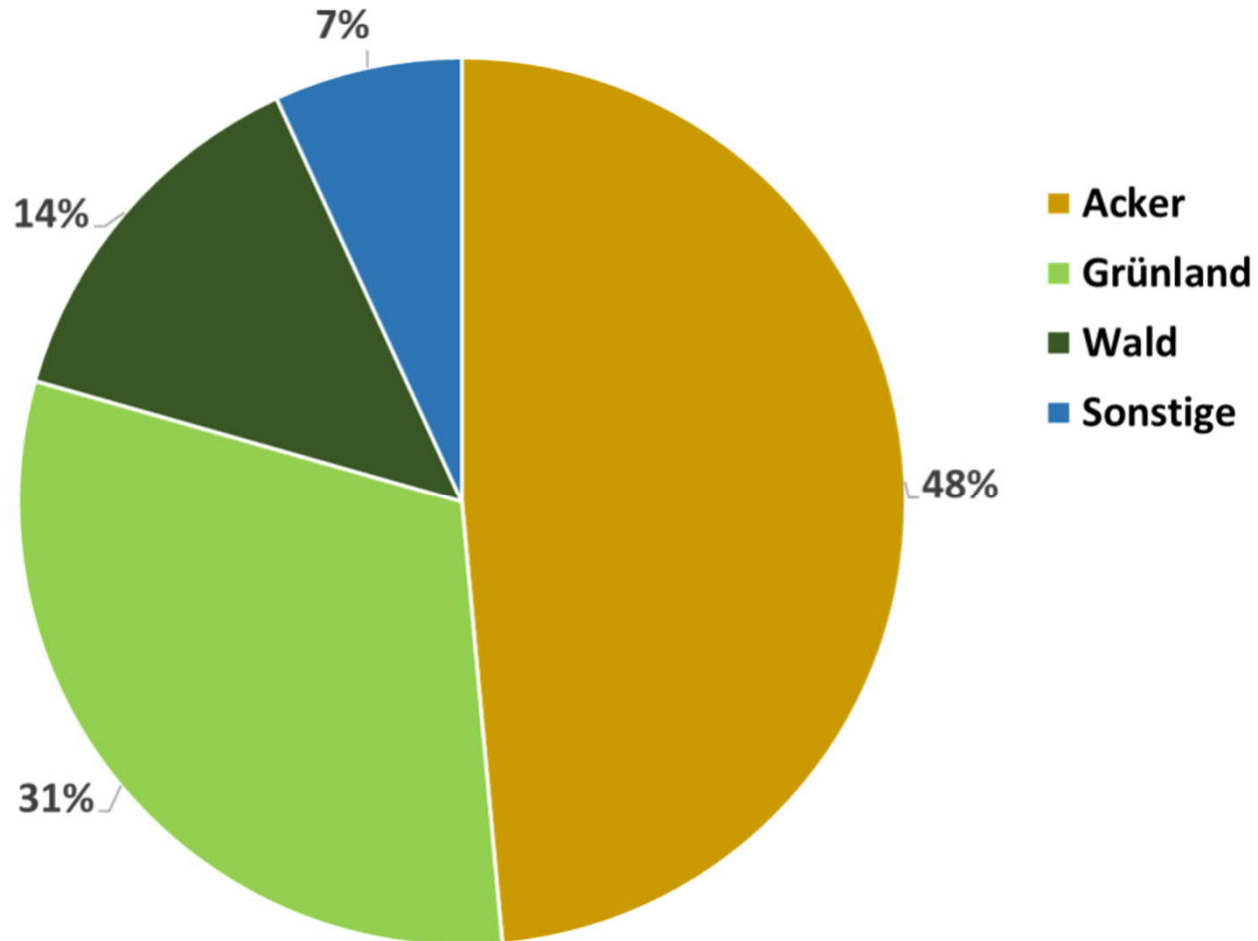


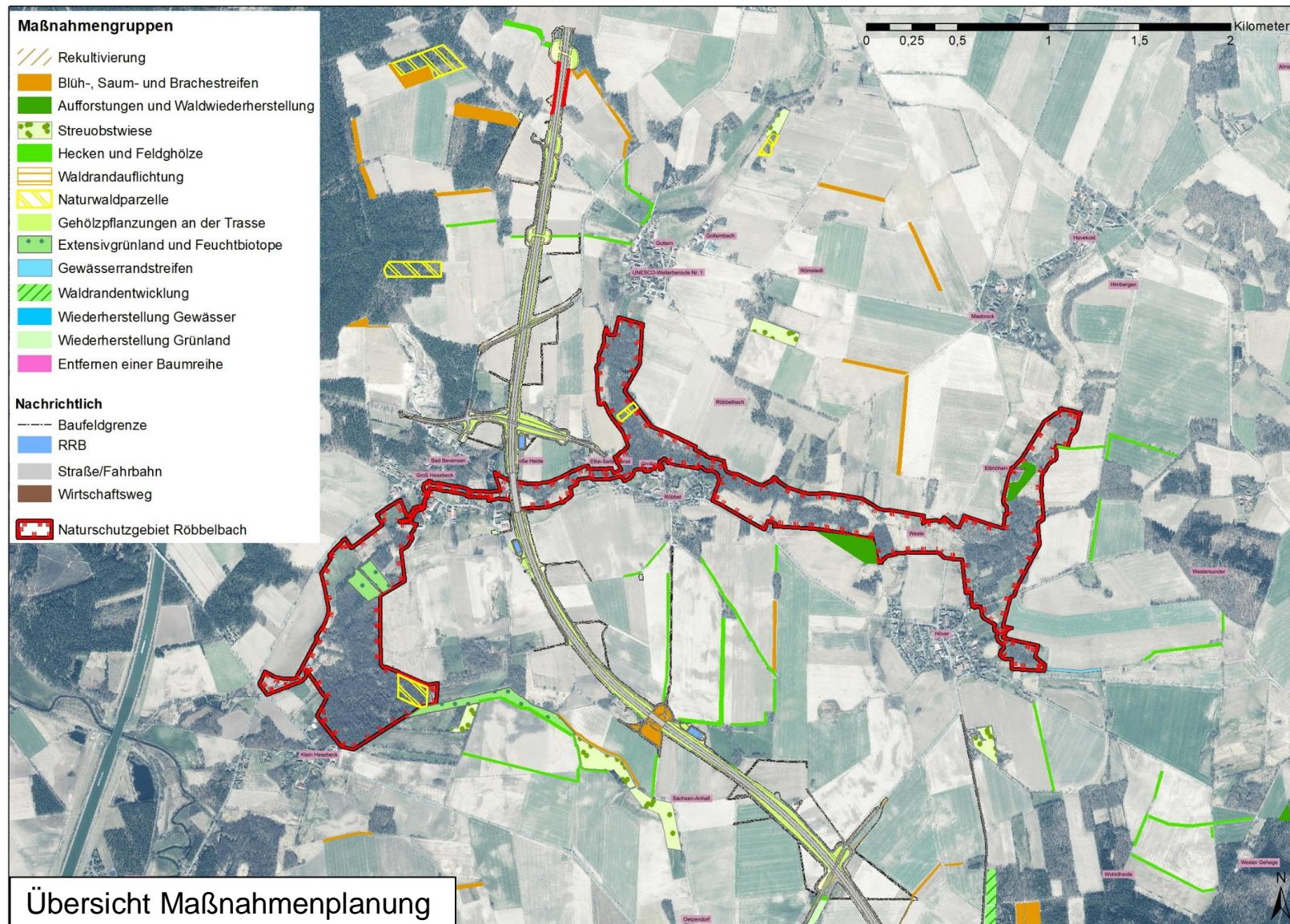
Flächenbedarf trassenferne Kompensationsmaßnahmen ~ 217 ha

Vermeidungsmaßnahmen/Einbindung – räumlich unflexibel	25,49 ha
Acker	17,94 ha
Grünland	4,77 ha
Wald	0,53 ha
Sonstige	2,25 ha
CEF-Maßnahmen (außerhalb Baufeld) - räumlich eingeschränkt flexibel	122,36 ha
Acker	53,81 ha
Grünland	42,23 ha
Wald	20,70 ha
Sonstiges	5,62 ha
Sonstige A/E-Maßnahmen - räumlich flexibel	9,02 ha
Acker	4,43 ha
Grünland	1,43 ha
Wald	0,29 ha
Sonstiges	2,87 ha



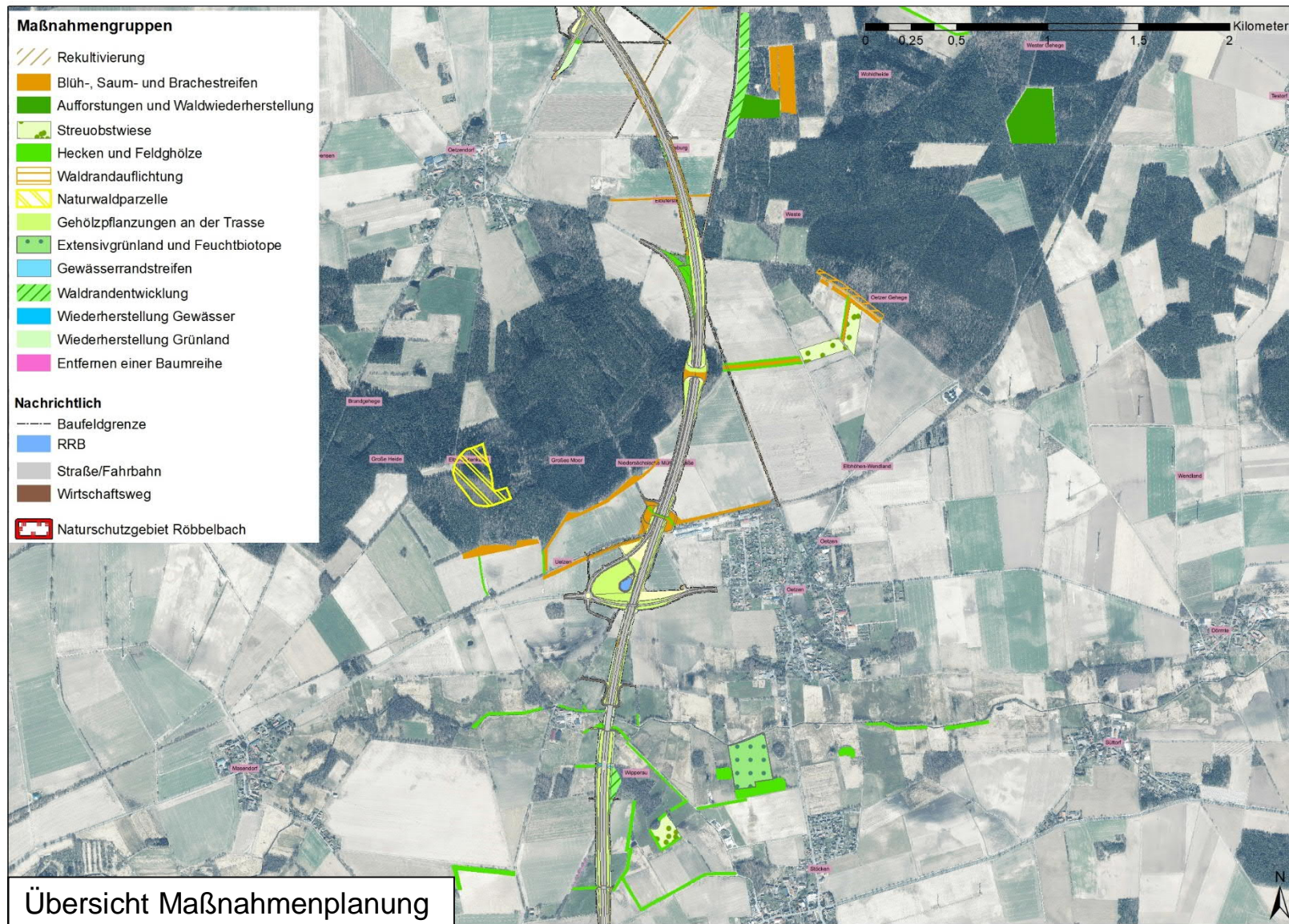
Verteilung trassenferner Kompensationsmaßnahmen auf unterschiedliche Nutzungstypen

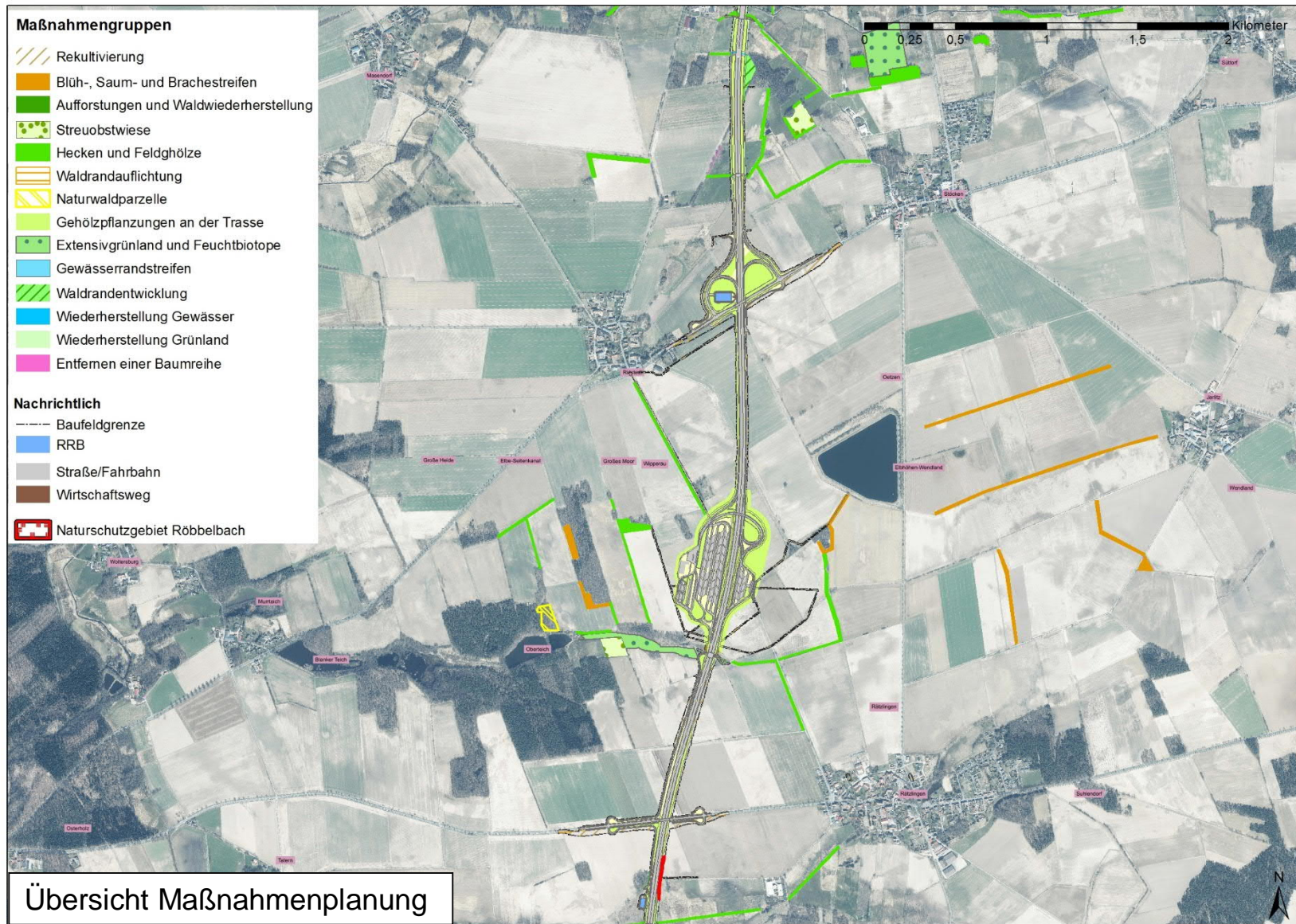


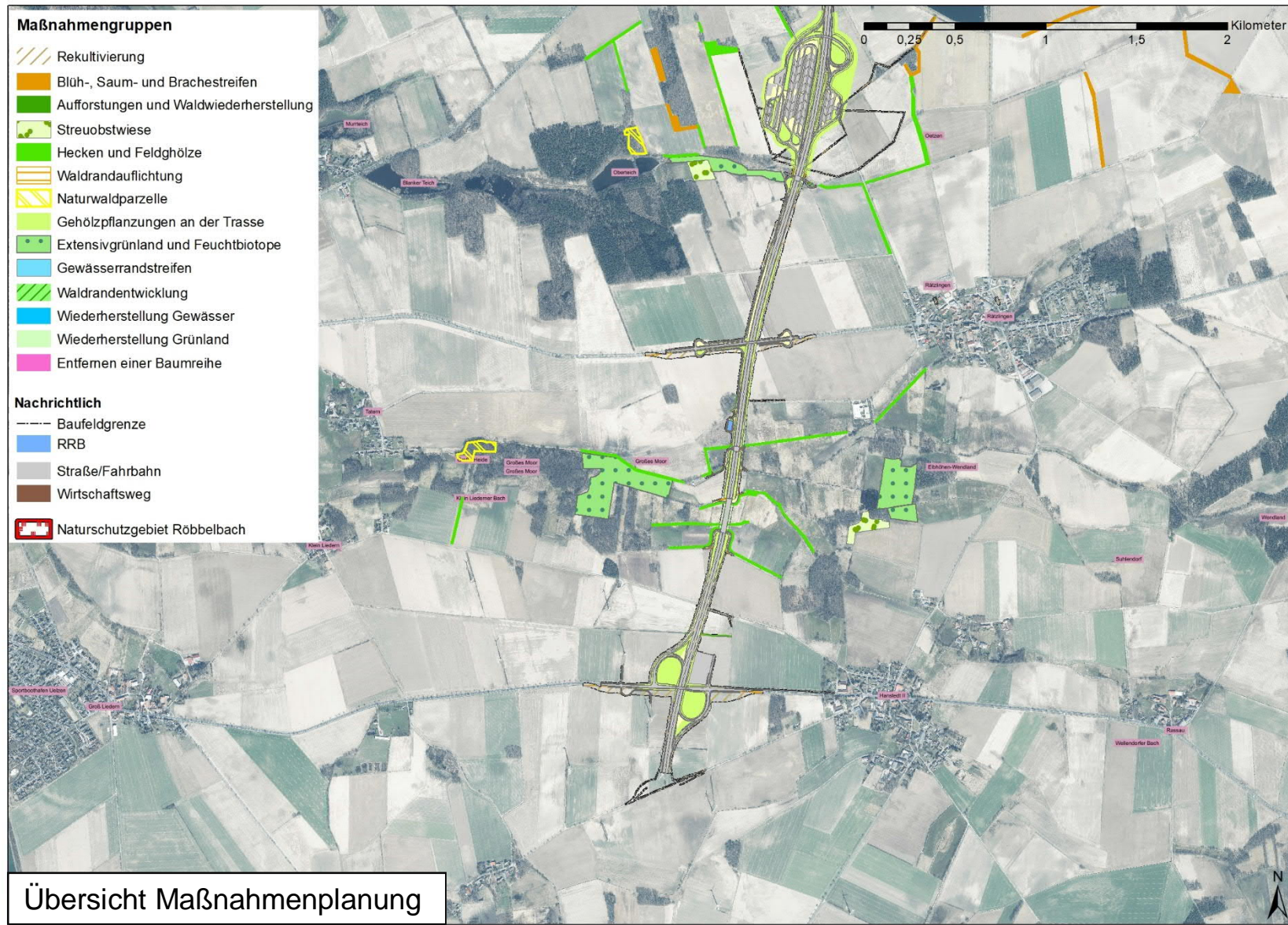


Übersicht Maßnahmenplanung









TOP 8

Weiteres Vorgehen



Stand und weiteres Vorgehen

- die Gesamtunterlage zur Genehmigungsplanung befindet sich derzeit in Aufstellung
- die Schalltechnische Untersuchung ist auf Grundlage der RLS-19 zu aktualisieren, ggf. ist die Verkehrsanlagenplanung darauf aufbauend geringfügig zu ändern
- weitere Auswirkungen auf andere Unterlagen(-teile) sind zu prüfen und einzuarbeiten
- die Gesamtunterlage ist mit der Planfeststellungsbehörde (Fernstraßenbundesamt) zur Vollständigkeitsprüfung abzustimmen
- nach Abschluss der Vollständigkeitsprüfung ist der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zu stellen
- Der Zuständigkeitswechsel wird zum Jahreswechsel vollzogen
- Die Autobahn GmbH des Bundes wird ab dem 01.01.2021 als Vorhabenträgerin das weitere Vorgehen kommunizieren



Projektübergang auf die Autobahn GmbH des Bundes

- der Prozess des Überganges des Gesamtprojektes A 39 Lüneburg – Wolfsburg wird bereits im Austausch zwischen NLStBV und AdB geführt
- der sowohl organisatorische als auch örtliche Wechsel findet zum 01.01.2021 statt,
- um die laufenden Abstimmungsbedarfe weiter führen zu können wenden Sie sich bitte ab dem 01.01.2021 an die Kolleginnen und Kollegen der AdB

Wir stehen für Sie zur Verfügung:

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Nord | Außenstelle Lüneburg
Wilschenbrucher Weg 69, 21335 Lüneburg

Gesa Schütte	Leiterin Außenstelle Lüneburg
Alexander Matz	Geschäftsbereichsleiter A/B
Dirk Meyer	Projektkoordination A 39

Gesa.Schuette@autobahn.de
Alexander.Matz@autobahn.de
Dirk.Meyer@autobahn.de

