



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz  
Leiter der Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr

Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
Göttinger Chaussee 76  
30453 Hannover

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn  
POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

TEL 0228 300-5210

FAX 0228 300-5099

E-MAIL [al-s@bmvbs.bund.de](mailto:al-s@bmvbs.bund.de)

INTERNET [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

über

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Friedrichswall 1  
30159 Hannover

BETREFF **A 39, Lüneburg - Wolfsburg**  
**B 190n, A 39 - B 4 / B 191**

Linienbestimmung nach § 16 (1) Bundesfernstraßengesetz

BEZUG Schreiben des Geschäftsbereiches Lüneburg vom 20.12.2007; Az.: L-2/31201-A39, vom  
25.04.2008; Az.: 2-P39/31201-A39 und vom 05.08.2008; Az.: L-2/31201-A39  
AZ S 21/72131.9/0039-784927  
DATUM Bonn, 31.10.2008

I.

Im Benehmen mit Ihrer obersten Landesplanungsbehörde bestimme ich gemäß § 16 (1) Bundesfernstraßengesetz mit Ausnahme der B 190n östlich der A 39 die Linienführung der o. g. Maßnahmen, wie sie im o. g. Schreiben vom 20.12.2007 vorgeschlagen wurde und in der anliegenden Übersichtskarte Maßstab 1 : 100.000 „rot durchgezogen“ dargestellt ist.

Die Fortführung der B190n in Richtung Westen bis zur Kreuzung der heutigen B 4 / B 191 bei Breitenhees ist als Bestandteil eines Gesamtkonzeptes verkehrlich erforderlich und wirtschaftlich sinnvoll und wird hier ebenfalls förmlich bestimmt.

Für diesen Abschnitt liegt auf Grund der gegenüber den Bewertungen des Bedarfsplans geänderten Verkehrsstruktur ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf gemäß § 6 Fernstraßenausbaugesetz vor. Dadurch wird ein Netzschluss der Bundesfernstraßen von Hannover über Celle und die A 39 bis zur A 14 und weiter in östlicher Fortführung bis nach Polen erreicht.



SEITE 2 VON 8

Bei Vorliegen der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Fortführung der B 190n von der A 39 bis zur B 4 / B 191 kann dieser Abschnitt in das Finanzierungsprogramm eingeplant und in einen der künftigen Straßenbaupläne aufgenommen werden.

Das aktuell ermittelte NKV (unter Berücksichtigung der B 190n West) für die zu bestimmende Linie beträgt 2,8.

Der Teilabschnitt der B 190n östlich der A 39 wird zusammen mit der B 190n in Sachsen-Anhalt, deren Antrag auf Linienbestimmung auch bereits dem BMVBS vorliegt, förmlich bestimmt.

## II.

Die Anzahl und die Lage der Anschlussstellen (AS) im Bereich der Stadt Lüneburg, zwischen der A 250 und der B 216 (Länge rd. 7,6 km), wird von der förmlichen Bestimmung ausgenommen. Ich bitte diese kurzfristig mit mir abzustimmen. Neben der fehlenden verkehrlichen Begründung entsprechen die Abstände nicht den allgemeinen Entwurfparametern einer Bundesautobahn.

Die Anzahl und die Lage der übrigen AS im gesamten Verlauf der A 39 sind sinnvoll und zudem verkehrlich begründet.

Die Anzahl und die Lage der AS auf der B 190n zwischen der B 4 / B 191 und der A 39 werden förmlich bestimmt. Der Anschluss an die B 4 / B 191 erfolgt planfrei. Die Ausführung an den Landesstraßen L 265 und L 270 (planfrei oder plangleich) sowie im Kreuzungspunkt mit der A 39 (Typ IV oder Kleeblatt) müssen in den weiteren Planungsphasen näher untersucht werden und sind mit mir abzustimmen.

Über die Bezeichnung der einzelnen AS ist noch gesondert zu entscheiden.



SEITE 3 VON 8

### III.

Die B 4 verliert zukünftig zwischen der B 216 südlich Lüneburg und der B 191 östlich Uelzen sowie zwischen der B 4 / B 191 / B 190n und der B 188 nördlich Gifhorn mit Verkehrsübergabe der neu gebauten A 39 und B 190n, deren Linie entsprechend der in der Übersichtskarte „rot durchgezogen“ dargestellten Trasse in Niedersachsen bestimmt wird, ihre Funktion als Straße des weiträumigen Verkehrs und ist daher nach Fertigstellung verkehrswirksamer Abschnitte der A 39 entsprechend schrittweise abzustufen.

Ebenso verhält es sich mit der B 244 zwischen der jetzigen B 4 westlich Dedelstorf und der A 2 (AS Helmstedt-West) sowie der B 248 zwischen Ehra und Weyhausen (B 188).

Der Lückenschluss zwischen der B 248 bei Ehra und der neuen A 39 bei Ehra-Lessien im Zuge der L 289 ist zukünftig zur B 248 aufzustufen.

Da eine Widmung der A 39 erforderlich ist, ist diese rechtzeitig zur Verkehrsübergabe zu veranlassen und in einem Amtsblatt des Landes Niedersachsen mit Rechtsbehelfsbelehrung bekannt zu machen.

Ferner wird gebeten, den vorzulegenden RE-Vorentwürfen schriftliche Erklärungen beizufügen, wonach die Abstufung der jeweils parallel zur A 39 verlaufenden Bundesstraßen in die sich aus dem Landesrecht ergebende Straßenklasse rechtzeitig verfügt wird.

Die Abstufung ist nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen drei Monate vor dem Bau-  
lastwechsel anzukündigen und unter Einhaltung dieser Frist möglichst zum Ende des Rechnungsjahres zu verfügen, in dem die Verkehrsübergabe der neuen Strecke erfolgen wird. Sofern die dreimonatige Ankündigungsfrist zum Ende des Rechnungsjahres, in dem die Verkehrsübergabe erfolgen wird, nicht gewahrt werden kann, muss die Abstufung spätestens zum Ende des folgenden Rechnungsjahres verfügt werden.



SEITE 4 VON 8

Spätestens drei Monate vor der geplanten Verkehrsübergabe einer neuen Teilstrecke ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über die für die Abstufung getroffenen Maßnahmen zu informieren.

Mittelfristig bitte ich, die gesamte A 250 in A 39 umzubenennen.

#### IV.

Im Rahmen der Entwurfsplanung, die in enger Abstimmung mit dem BMVBS zu erfolgen hat, ist eine Trassenoptimierung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, ggf. durch Anwendung der Mindestentwurfselemente nach den zukünftigen RAA bzw. RAL, vorzunehmen.

Bei der Querschnittswahl für die A 39 sind sowohl die prognostizierten Verkehrsbelastungen als auch die örtlichen Zwangspunkte, insbesondere im Stadtgebiet von Lüneburg, zu berücksichtigen.

Beim westlichen, hier förmlich zu bestimmenden Abschnitt der B 190n, wird ein 2-streifiger Querschnitt ausgeführt, der mit mir abzustimmen ist.

Bei der weiteren Entwurfsbearbeitung sind die beiden im Trassenbereich befindlichen Windkraftanlagen möglichst zu umgehen.

Weiterhin ist der Kreuzungswinkel der A 39 mit dem Elbe-Seiten-Kanal (ESK) zu optimieren.

Dem vom Land neu erarbeiteten Konzept für die Rastanlagenstandorte an der A 39 wird grundsätzlich zugestimmt. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsstärken empfiehlt es sich – auch aufgrund der Erfahrungen hinsichtlich der gescheiterten Konzessionsausschreibung an der A 20 – die vorgesehenen bewirtschafteten Rastanlagen zur Schaffung der notwendigen wirtschaftlichen Grundlage für die Nebenbetriebe als einseitige Rastanlagen mit gesonderten Überfahrten zu planen (eine auf der Westseite, eine auf der Ostseite). Die sich aus der Lage



SEITE 5 VON 8

der bei Solchstorf zwischen der Strecke und dem ESK vorgesehenen unbewirtschafteten Rastanlage ergebenden Auswirkungen auf die Trasse sollten durch die Wahl des Musterplanes 2 VHRG gemindert werden.

Die der weiteren Planung der Rastanlagen zugrunde zu legenden Parkstandkapazitäten sind mit mir abzustimmen.

Die Standorte der erforderlichen Autobahnmeistereien sind in den weiteren Planungsschritten frühzeitig mit mir abzustimmen.

Die Forderungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)

- nach einem 100 m Abstand der A 39 zum Elbe-Seitenkanal (ESK),
- nach Berücksichtigung von Gefahrgutliegestellen, insbesondere für 3-Kegel-Schiffe gem. Ziff. 7.1.5.4.3 ADNR,
- nach Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Liegestellen

sind im Zuge der konkreten Planungen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und mir abzustimmen.

Der seitliche Abstand der A 39 zum ESK ist auf den aus Sicht der Straßenbau- und der Bundeswasserstraßenverwaltung technisch machbaren und betriebstechnisch erforderlichen Abstand zu beschränken. Gründe hierfür sind aus Sicht der Bundeswasserstraßenverwaltung z. B. die Anforderungen aus der Damminspektion (nach VV-WSV 2301) und der Bauwerksinspektion (VV-WSV 2101), Raumbedarf für die Dammverteidigung, Vorkehrungen für eine ggf. erforderliche Dammverstärkung, Verhinderung von Blendwirkung, Lärmschutz für still liegende Schiffe. Die konkreten Planungen entlang des ESK bitte ich mit der WSV und mir abzustimmen.

Die WSV plant im Zuge des ESK neue Liegestellen. Soweit diese auch für Gefahrgutschiffe (3 Kegel-Schiffe) genutzt werden sollen, sind in entsprechender Anwendung von 7.1.5.4.3 ADNR in einem Abstand von  $\geq 500$  m keine Kunstbauten (Brücken, Lärmschutzwände, Verkehrszeichenbrücken, etc.) im Zuge der A 39 zulässig.



SEITE 8 VON 8

Der WSV muss ermöglicht werden, die erforderliche Anzahl an Gefahrgutliegestellen, darunter fallen auch Gefahrgutliegestellen für 1- und 2-Kegel-Schiffe, zur Verfügung zu stellen. Sollten für die WSV durch den Bau der A 39 Mehraufwendungen für die Ausweisung von Gefahrgutliegestellen erforderlich sein, wird gesondert entschieden, wer die Kosten trägt.

Im Rahmen der Ressortbeteiligung hat sich herausgestellt, dass der vorgeschlagene Alternativ-Standort der Liegestelle für 3-Kegel-Schiffe in Wendisch-Evern (ESK-km 96), die der Linienbestimmung zugrunde liegt, sich im Bereich der Standort-Schießanlage der Bundeswehr befindet. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte hat die Bundeswehrverwaltung um Stellungnahme gebeten, wie die Planung einer Gefahrgutliegestelle in diesem Bereich zu bewerten ist. Eine abschließende Entscheidung ist erst nach Auswertung der Stellungnahme möglich.

Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Schiffsliedgestellen sind mit der WSV im jeweiligen Einzelfall zu klären. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Schifffahrtstreibenden im Gegensatz zu den LKW-Fahrern auf Rastanlagen nicht zur Einhaltung von vorgeschriebenen Ruhepausen für wenige Stunden an den Liegestellen aufhalten, sondern durchaus auch mehrere Tage, da sie an Bord - häufig auch mit ihrer Familie - wohnen. Dabei sind die Forderungen der RheinSchUO und BinSchUO im Hinblick auf den zulässigen Schalldruckpegel von 60 dB(A) in Schlafräumen und 70 dB(A) in Aufenthaltsräumen von Schiffen zu berücksichtigen.

Im Bereich Wendisch-Evern schneidet die A 39 den Schutzbereich der Standortschießanlage mittig. Ich bitte, zur Verringerung von möglichen Risiken, die Wehrbereichsverwaltung Nord (Schutzbereichsbehörde) in den weiteren Planungsschritten zu beteiligen.

Im Abschnitt Ehra-Lessien tangiert die A 39 den Truppentübungsplatz und ggf. die Platzrandstraße. Die Bundeswehr ist daher zwingend bei den weiteren Planungsschritten zu beteiligen.

Aufgrund der Umweltverträglichkeitsuntersuchung und der FFH-Verträglichkeitsprüfungen sind für die weitere Planung folgende Maßgaben zu beachten:



SEITE 7 VON 8

- Neben dem verkehrlichen Gesamtkonzept zur Erschließung des norddeutschen Raumes (A 39, A 14, B 190n und B 189n) ist ein Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen zu entwickeln. Hierbei nimmt aus Bundessicht das „Grüne Band“ eine herausragende Funktion ein, der in der weiteren Planung Rechnung zu tragen ist.
- Zur Erhaltung der Durchlässigkeit des Raumes und Verminderung von Zerschneidungs- und Isolationswirkungen sowie einer weitestgehenden Vermeidung von Störungen durch Immissionen (Lärm, Schadstoffe, Licht etc.) sind entsprechende Vorkehrungen zu prüfen und vorzusehen, wie z.B. Grünbrücken, Wilddurchlässe, Fließgewässerquerungen, Querungshilfen für Fledermäuse, Kleintierdurchlässe, Über- und Unterführungen von Straßen und Feldwegen, Querung des Grünen Bandes.
- Die Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Ilmenau mit Nebenbächen sind erheblich. Die Ausnahmeprüfung ist vom Grundsatz her nachvollziehbar, es bleibt jedoch offen, ob andere ernst zu nehmende und weniger beeinträchtigende Alternativen zu würdigen sind. Es ist sicherzustellen, dass die fachlich erforderlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen ergriffen werden.
- Für das FFH-Gebiet Vogelmoor kann derzeit die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen nicht abschließend eingeschätzt werden. Die Verschiebung der Vorzugstrasse nach Westen oder weitere Maßnahmen zur Schadensbegrenzung müssen geprüft werden.
- Für das europäische Vogelschutzgebiet Schweimker Moor und Lüderbruch sollten die fachlichen Bewertungen und weitere Maßnahmen zur Schadensbegrenzung geprüft werden, um erhebliche Beeinträchtigungen mit Sicherheit ausschließen zu können.
- Insgesamt ist aufgrund der hohen naturräumlichen Sensibilität des Planungsraumes u. a. mit zahlreichen Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie mit Störungen besonders und streng geschützter Arten zu rechnen, die in der Summe absehbar



SEITE 8 VON 8

artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zuwider laufen. Die artenschutzrechtlichen Anforderungen sind im Laufe der weiteren Planung besonders sorgfältig einzubringen, um Planungssicherheit zu erlangen.

Außerdem sind die in den jeweiligen Maßnahmenplänen der einzelnen FFH-Verträglichkeitsprüfungen genannten „Maßnahmen zur Schadensbegrenzung“ sowie die Ihnen bereits bekannten weiteren Anmerkungen des BMÜ in den nächsten Planungsstufen zu beachten.

Die aufgrund naturschutzrechtlicher Vorgaben abzuleitenden Vermeidungs- sowie Kompensationskonzepte bitte ich frühzeitig Projekt begleitend mit mir abzustimmen und in diesem Zusammenhang jeweils die Gesamtkosten zu aktualisieren.

#### V.

Der naturschutzfachliche Planungsauftrag wird aufrecht erhalten und besteht solange fort, wie die naturschutzfachlichen Probleme nicht in der Sache abgearbeitet sind. In der Regel wird das erst im Rahmen der Planfeststellungsverfahren möglich sein. Zur abschließenden Feststellung der Abarbeitung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages ist die Zustimmung des Deutschen Bundestages erforderlich. Dieser entscheidet darüber im Rahmen seiner Beratungen über den jährlichen Straßenbauplan, der als Anlage zum jeweiligen Bundeshaushalt verabschiedet wird.

Im Auftrag

Prof. Dr.-Ing. Josef Kunz



**Beglaubigt:**

**Angestellte**

Anlagen: Linienbestimmungsunterlagen (5 Ordner) (1-fach)  
Übersichtskarte 1 : 100.000 (2-fach)



**Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Thomas Mellmann  
Leiter des Referates S 21**Bundesministerium der Finanzen**  
Referat - II B 1 -  
Wilhelmstraße 97  
10116 BerlinHAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn  
POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn  
TEL 0228 300-5210  
FAX 0228 300-1491  
E-MAIL [ref-s21@bmvbs.bund.de](mailto:ref-s21@bmvbs.bund.de)  
INTERNET [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)**Bundesministerium der Verteidigung**  
Referat - WV III 7  
Postfach 13 28  
53003 Bonn**Bundesministerium für Ernährung,  
Landwirtschaft und Verbraucher-  
schutz**  
Referat 524  
Postfach 14 02 70  
53107 Bonn**Bundesministerium für Wirtschaft  
und Technologie**  
Referat I C 3  
11019 Berlin**Bundesministerium für Umwelt,  
Naturschutz und Reaktorsicherheit**  
Referat - N II 2 -  
Postfach 12 06 29  
53048 Bonn**BETREFF A 39, Lüneburg - Wolfsburg und B 190n, A 39 - B 4 / B 191  
Linienbestimmung nach § 16 (1) Bundesfernstraßengesetz****BEZUG - Schreiben des Geschäftsbereiches Lüneburg der Niedersächsischen Landesbehörde für  
Straßenbau und Verkehr vom 20.12.2007; Az.: L-2/31201-A39  
- Mein Schreiben - S 21/72131.9/0039-784927 - vom 16.04.2008  
AZ S 21/72131.9/0039-784927  
DATUM Bonn, 31.10.2008**



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

SEITE 2 VON 2

BMWi: Ihr Schreiben vom 23.04.2008, AZ.: I C 3-70 88 04/2

BMVEL: Ihr Schreiben vom 28.05.2008, AZ.: 524-5241-1

BMVg: Ihr Schreiben vom 30.05.2008, AZ.: WV III 7 - 45-60-30

BMF: Ihr Schreiben vom 16.06.2008, AZ.: II B1-VE 1015/06/0001

BMU: Ihr Schreiben vom 11.07.2008, AZ.: N II 2-77 103-1 (BAB 39)

Im Benehmen mit der obersten Landesplanungsbehörde in Niedersachsen habe ich die Linie für die Bundesfernstraße gemäß beiliegendem Schreiben bestimmt.

Im Auftrag

Thomas Mellmann



**Beglaubigt:**

**Angestellte**

Anlage: 1