



**Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg**

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

Abschnitt 1: Lüneburg-Nord (L 216) –
östl. Lüneburg (B216)



Projektkonferenz 22.01.2009

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

Abschnitt 1 Lüneburg-Nord (L 216) – östlich Lüneburg (B 216)

Projektkonferenz



Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation
- TOP 2 Anlass, Zweck und Aufgabe der Projektkonferenz
- TOP 3 Beschreibung des Vorhabens
- TOP 4 Inhalte der Fachplanung
- TOP 5 Diskussion und weiteres Vorgehen



**Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg**

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

Abschnitt 1: Lüneburg-Nord (L 216) –
örtl. Lüneburg (B216)



TOP 1 Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation

Projektkonferenz 22.01.2009

NLStBV-RGB Lüneburg

Herr Möller, Geschäftsbereichsleitung

Frau Padberg, Projektleitung A 39

Herr Ribinski, Teilprojektleitung und Projektkoordination A 39

Herr Brodehl, Abschnittsleitung

Herr Schlattmann, Landschaftsplanung

Herr Bammel, Vermessung

Herr Recklies, Grunderwerb



Beauftragte Ingenieurbüros

Herr Tobeschat, EIBS GmbH, Objektplanung

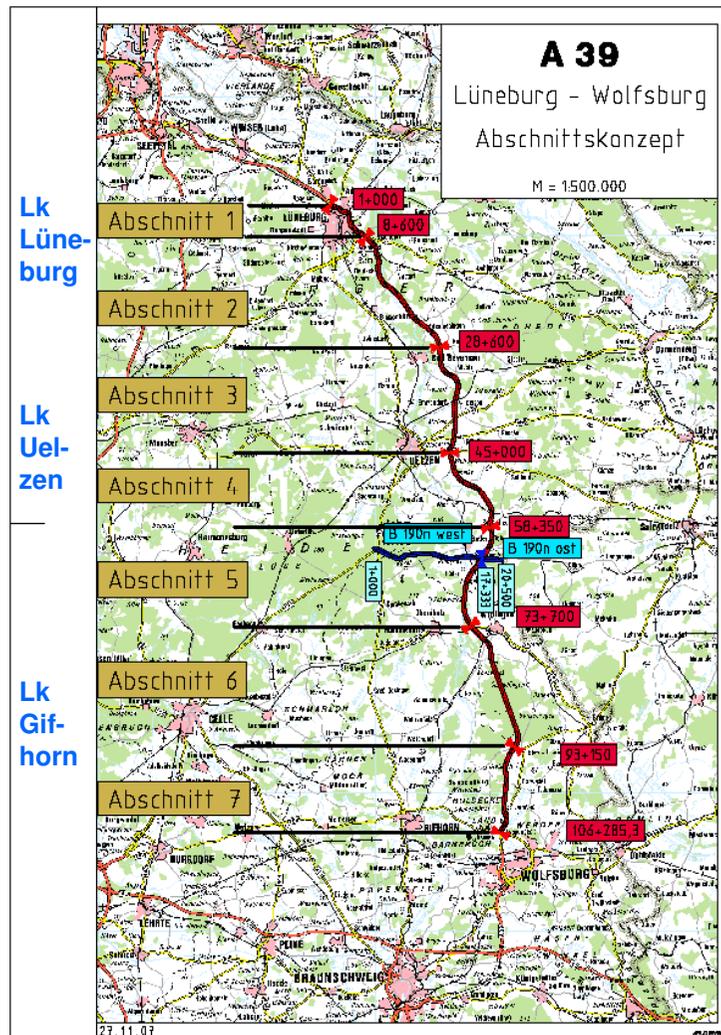
Herr Borkenhagen, Bosch & Partner, Landschaftsplanung

Herr Kossmann, SSP Consult, Verkehrsuntersuchung

Herr Meyer, Meyer, Immissionsuntersuchung

Frau Drautz, Lohmeyer GmbH&Co.KG, Schadstoffuntersuchung

Herr Lehmann, BioLaGu, Faunistische Untersuchung



Abschnittseinteilung

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

Abschn. 2: Lüneburg Ost – Bad Bevensen
(B216 – L253)

Abschn. 3: Bad Bevensen – Uelzen (L253 – B71)

Abschn. 4: Uelzen – Bad Bodenteich (B71 – L265)

Abschn. 5: Bad Bodenteich – Wittingen (L265 – B244)

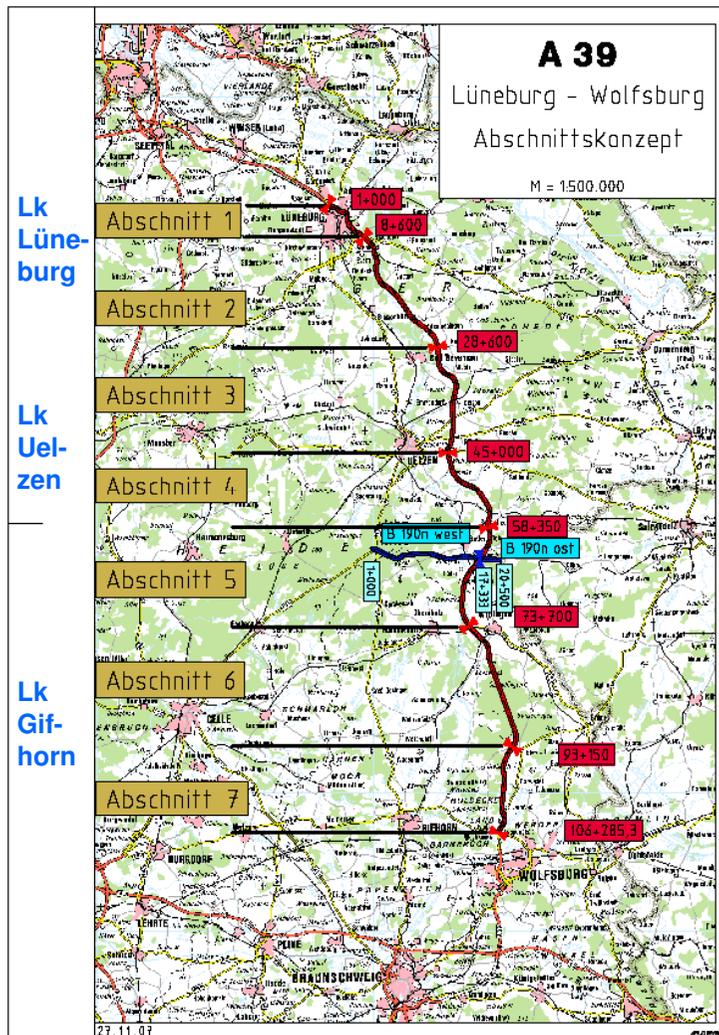
Abschn. 6: Wittingen – Ehra (B244 – L289)

Abschn. 7: Ehra – Weyhausen (L289 – B188)

B190n:

Abschn. B190n Ost (A 39 – Landesgrenze)

Abschn. B190n West (B 4 – A 39)



Projektablauf

(Beginn = Start der VOF-Verfahren)

Abschn. 1: Beginn im September 2007

Abschn. 2: Beginn im April 2008

Abschn. 3: Beginn im Juli 2008

Abschn. 4: Beginn im November 2008

Abschn. 5: Beginn im September 2008

Abschn. 6: Beginn im Mai 2008

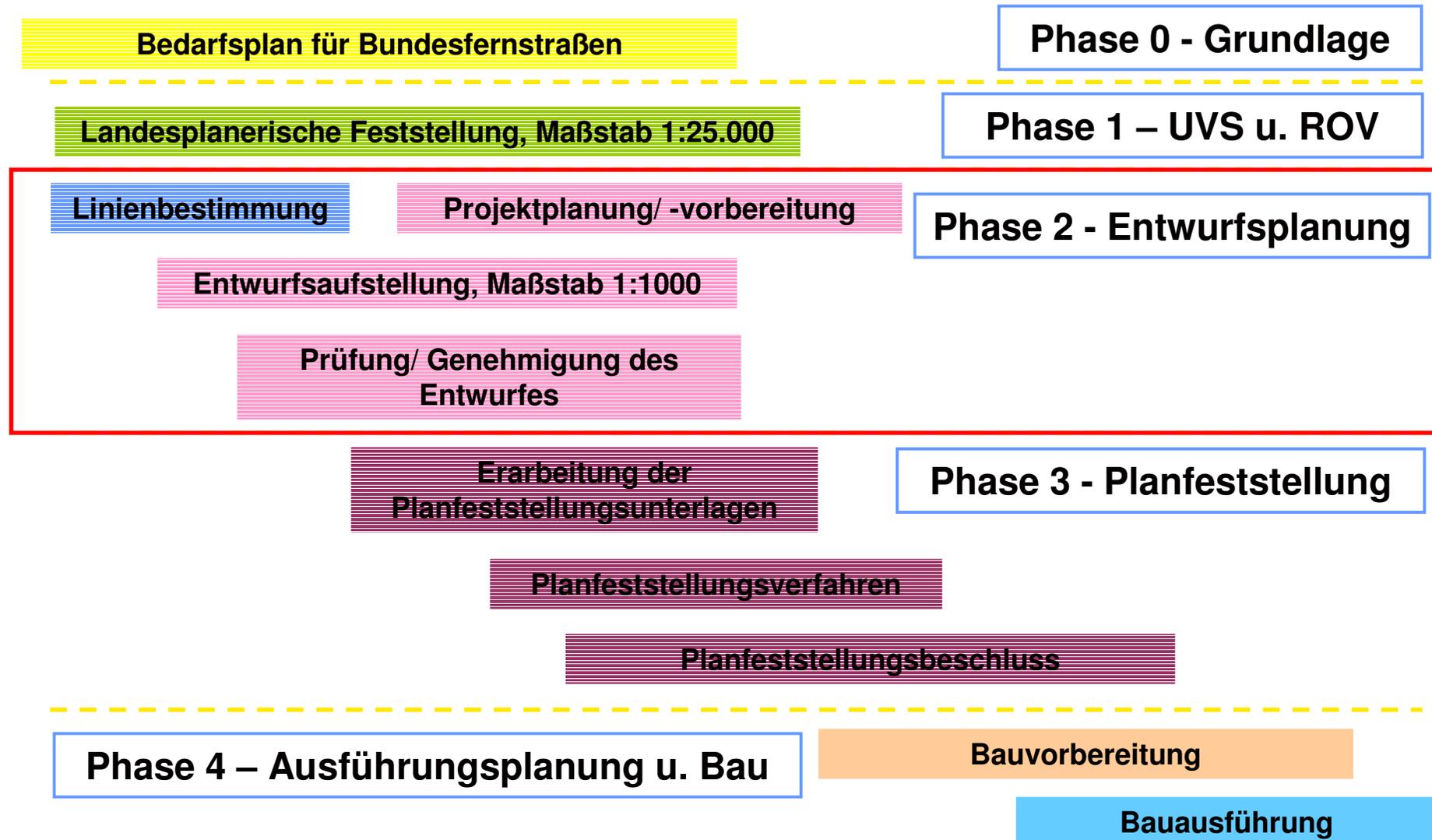
Abschn. 7: Beginn im Oktober 2007

Abschn. B190n West: Beginn im Februar 2009

Abschn. B190n Ost: Beginn in Abstimmung mit ST



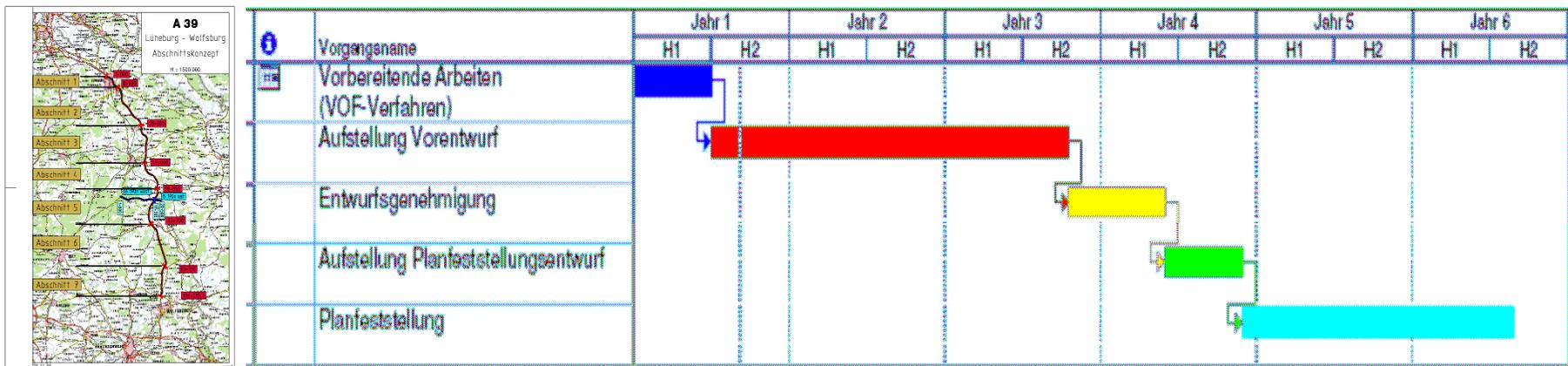
Grundsätzlicher Planungsablauf





Grundsätzlicher Planungsablauf je Abschnitt

in den Phasen Entwurfplanung und Planfeststellung



- **straffer Planungsablauf**
- **transparente Darstellung von Ergebnissen**
- **umfassende Einbindung der Träger öffentlicher Belange**



Zweck und Aufgabe der Projektkonferenz:

Information der Gemeinden, Fachbehörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die Planung und frühzeitige Einbindung in die Planung

Eingrenzen der für das Projekt erforderlichen entscheidungserheblichen Inhalte

Klären der mit dem Entwurf und der technischen Lösung zusammenhängenden Fragen

Ermittlung und Abstimmung der erforderlichen Untersuchungen

Information über die weiteren Planungsschritte

Die erlangten Informationen und Daten werden ausgewertet und die daraus erzielten Erkenntnisse fließen in die weitere Planung ein.



Planungsauftrag

Bundesautobahn 39 ist Bestandteil des Gesamtkonzeptes zur Erschließung des nordostdeutschen Raumes bestehend aus:

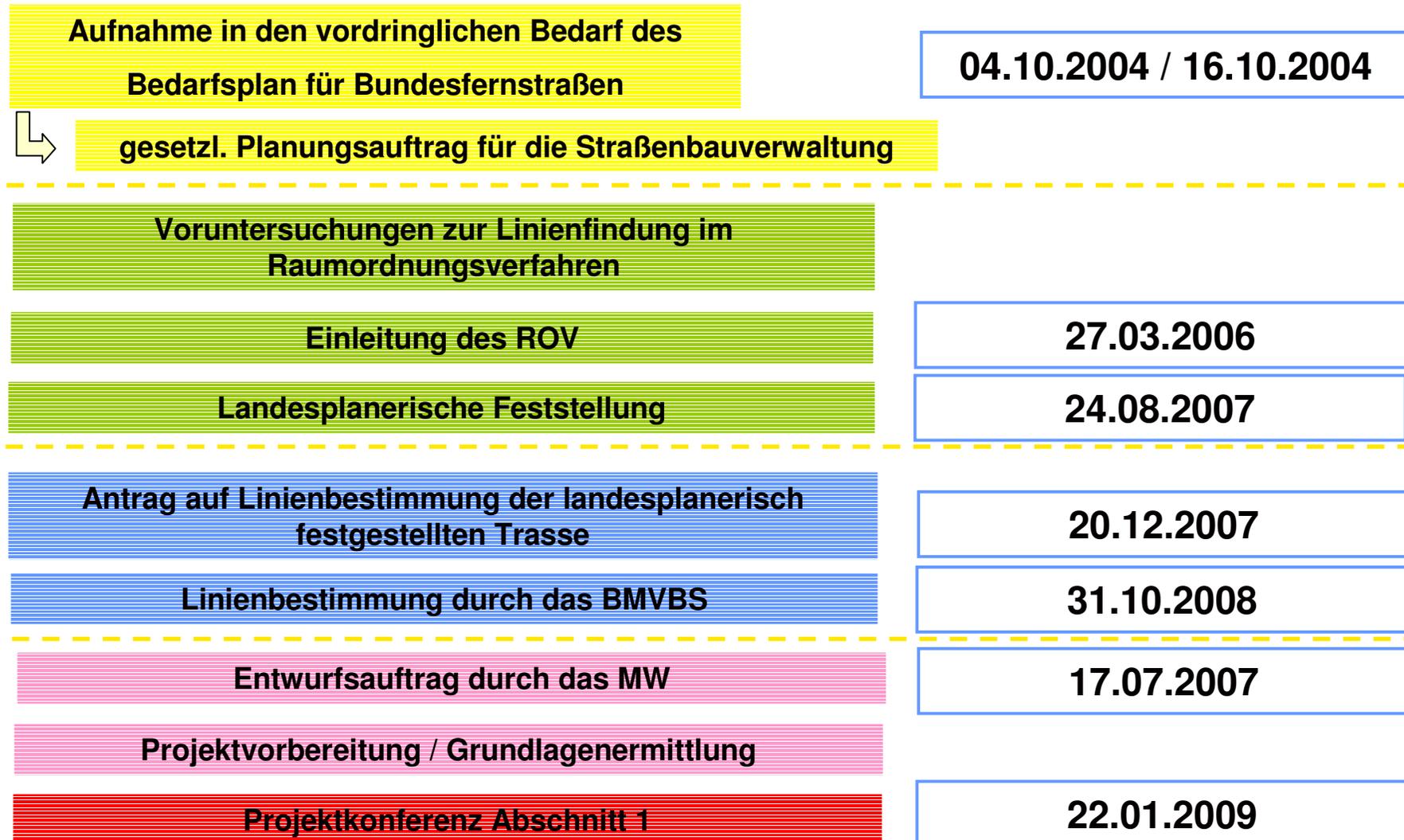
- A 14 Magdeburg – Wittenberge - Schwerin
- A 39 Lüneburg – Wolfsburg
- B 190n Querspange zwischen beiden Autobahnen

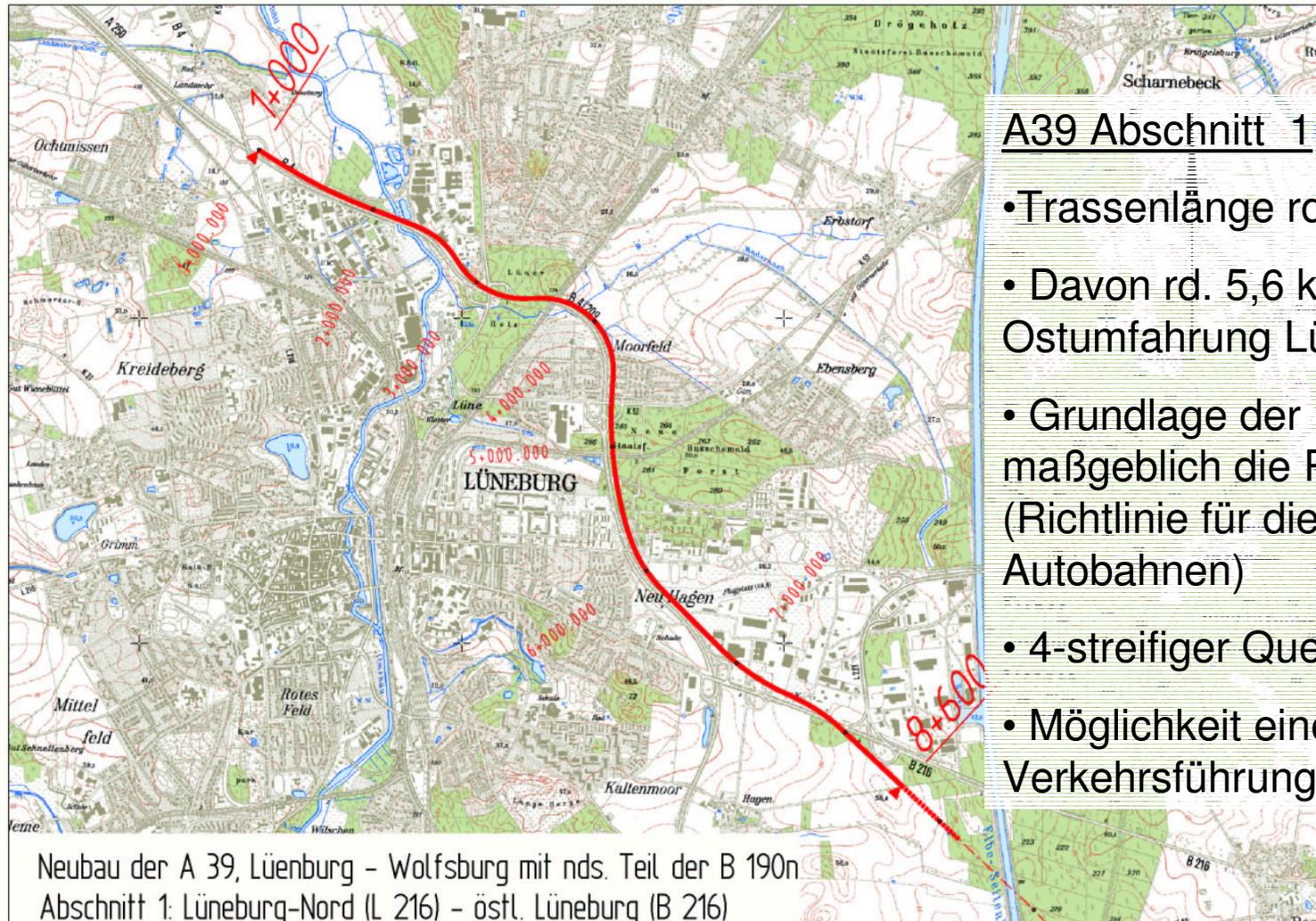
Planungsziel A 39

Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen den Räumen Braunschweig / Wolfsburg / Salzgitter und Hamburg / Lüneburg



Projektverlauf







Objektplanung Verkehrsanlagen

Randbedingungen und Einflussgrößen

Linienführung/Trassenoptimierung

Anschlussstellenkonzeption

Bearbeitungskonzept und Ablauf zur Findung der Vorzugsvariante



Randbedingungen und Einflussgrößen für die Objektplanung Verkehrsanlagen

- Linienführung
- Anschlussstellenkonzeption
- Baugebiete
- Bahnquerungen
- Versorgungsleitungen
- Schalltechnische Untersuchungen
- Naturschutzfachliche Belange
- Baugrundverhältnisse
- Verkehrsuntersuchung
- Luftschadstoffuntersuchungen



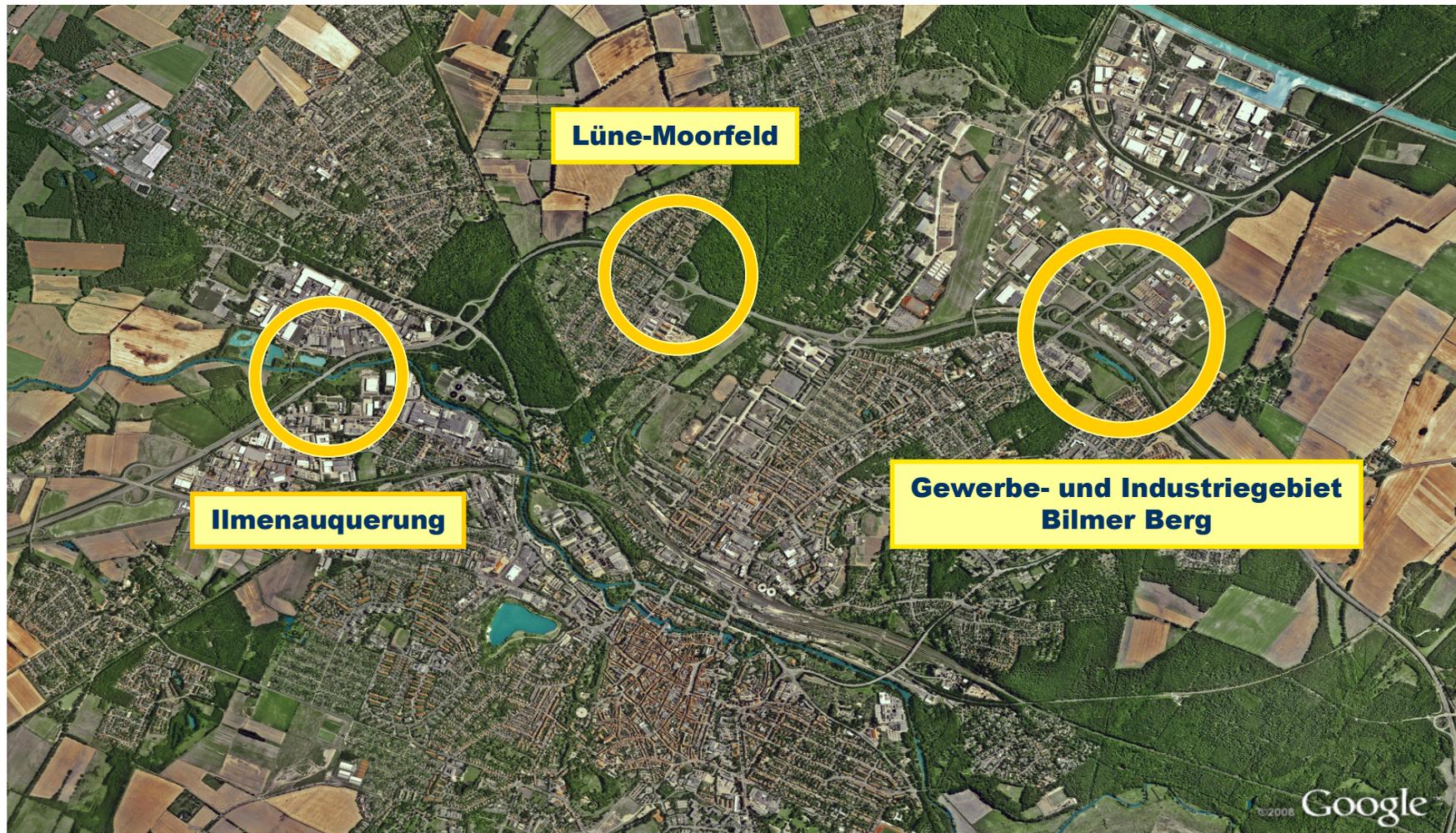
Trassenoptimierung

Kriterien

- Schutz von Natur und Landschaft
- Vermeidung/Minimierung des Eingriffs in Bebauung
- Schallschutz/Luftschadstoffe
- Sicherung der Verkehrsführung während der Bauzeit
- Prüfung des Erhaltes bestehender Ingenieurbauwerke



Schwerpunktbereiche der Trassenoptimierung





Ilmenauquerung Trassenoptimierung unter Beachtung

- Minimierung der Eingriffe in das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“
- Berücksichtigung der resultierenden Anforderungen an die Gestaltung des Brückenbauwerks
- Neubau/Umbau des Bauwerks unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 4, Wahl einer geeigneten Bauweise/-technologie
- Wahl der Verbreiterungsrichtung unter Beachtung trassierungstechnischer Zwangspunkte



Lüne-Moorfeld Trassenoptimierung unter Beachtung

- Schalltechnischer Untersuchungen
(Lärmbelastung Wohngebiet Moorfeld)
- Städtebaulicher Belange
(Eingriff in die Bebauung, Trennwirkung
hoher Lärmschutzwände)
- Baudurchführung
(Bautechnologie, Aufrechterhaltung des
Verkehrs)
- Berücksichtigung Anschlussstelle
Erbstorfer Landstraße
- Variantenuntersuchung Trog/Tunnel



Quelle: Google™ Earth



Trassenoptimierung Hagen/Bilmer Berg

- 3 Trassenvarianten:
 - Linienbestimmung
 - nördliche Verschiebung
 - südliche Verschiebung
- Variantenuntersuchung unter Berücksichtigung:
 - vorhandener Gewerbegebiete
(Alt-Bilm/Flugplatz, Hagen/Bilmer Berg I, Bilmer Strauch/Hafen)
 - geplante Erweiterung Bilmer Berg II
 - Anschlussstellenkonzeption
 - Aufrechterhaltung aller Verkehrsbeziehungen
 - Querung des Elbe-Seiten-Kanals
 - Eingriffe in Natur und Landschaft



Baugebiete

- Trasse fast durchgängig im Bereich gültiger Bebauungspläne, die z. T. bereits realisiert, z. T. in Planung/Bau sind
 - z. B. 103 – Hagen/Bilmer Berg
 - 129 – Schlieffen-Park



Bahnquerungen

- 4 Querungen (1 Überführung, 3 Unterführungen)
- Abstimmung mit DB AG und OHE

Versorgungsleitungen

- diverse Leitungsquerungen aufgrund stadtschneidender Trasse



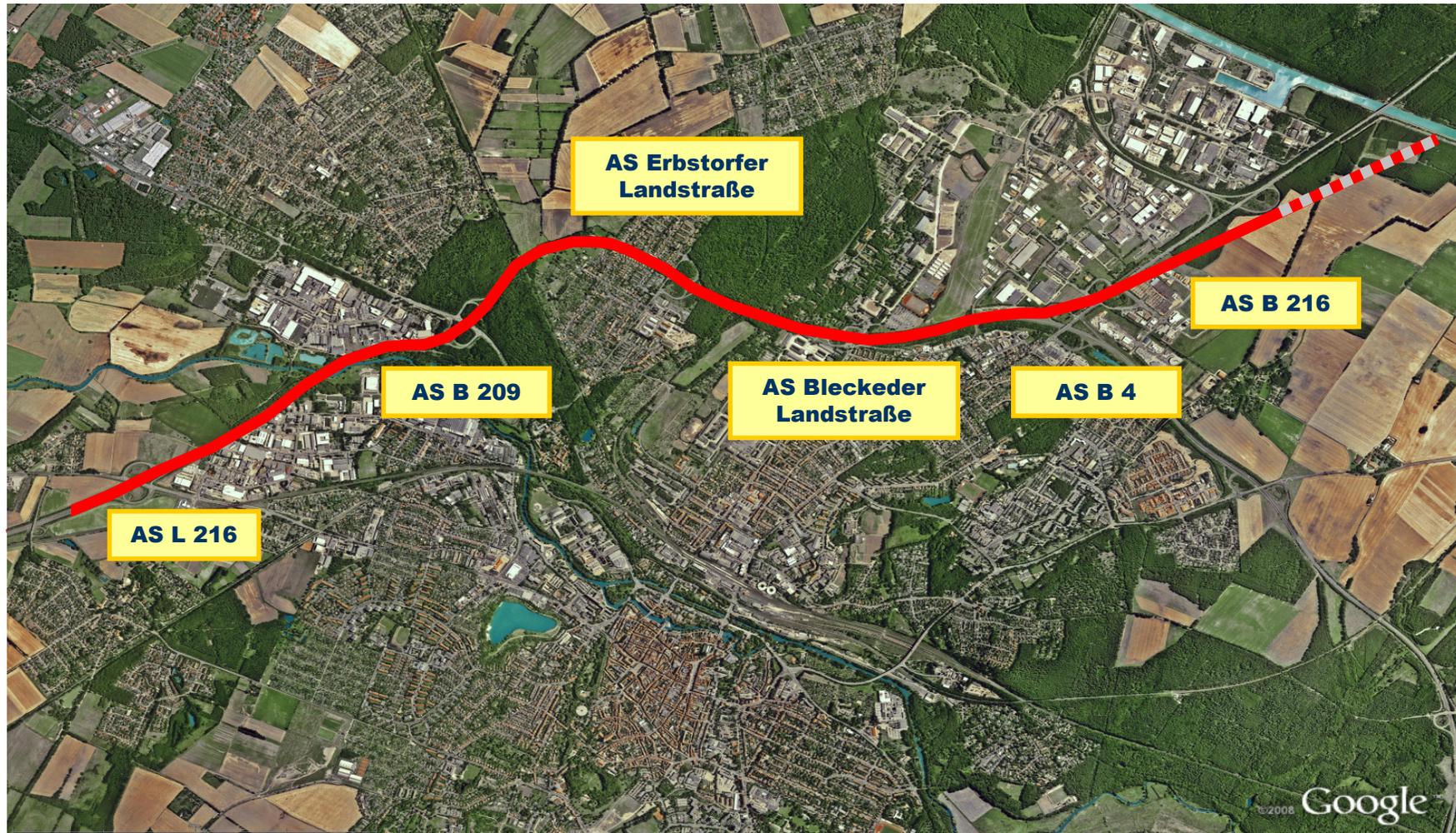
Zwangspunkte (Auswahl)

- Anschluss an A 250
- Gewerbegebiete Goseburg und Lüner Heide
- FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen – DE 2628-388“
- Waldgebiet Lüner Holz
- Bereich Lüne-Moorfeld (Lärmschutz)
- Waldgebiet Neue Forst
- Theodor Körner Kaserne und Bebauungsgebiet „Schlieffenpark“
- Neu Hagen und Kaltenmoor
- Gewerbegebiet Hagen/Bilmer Berg



Anschlussstellen

- AS L 216 (Lüneburg-Nord)
- AS B 209 (Bockelmannstraße)
- AS Erbstorfer Landstraße
- AS Bleckeder Landstraße (Stadtkoppel)
- AS B 4/B 216 (Dahlenburger Landstraße)
- AS B 216/L 221





Anschlussstellenkonzeption

- Prüfung einer Modifikation des AS-Systems durch Veränderung der vorhandenen Verknüpfungen (teilweiser Entfall von Verknüpfungen, Entfall oder Zusammenlegung einzelner AS)
- Planung des Ausbaus der vorhandenen AS zu leistungsfähigen AS auf Grundlage der Verkehrsprognose 2025 unter Berücksichtigung örtlicher Zwangspunkte
- Variantenuntersuchungen zu möglichen Anschlussstellenformen im Bereich Bilmer Berg
- Verknüpfung der A 39 mit dem nachgeordneten Netz in diesem Bereich: A 39, B 4/B 209, Dahlenburger Landstraße/B 216, L 221, Anbindungen der Gewerbegebiete Hagen/Bilmer Berg (B-Pan 103/I), ehemaliger Flughafen (B-Pläne 60, 61)



Anschlussstellenkonzeption

Variantenuntersuchungen für die einzelnen Anschlussstellen unter Berücksichtigung von:

- verkehrlicher Wirkung
- Ausbaubedarf im nachgeordneten Netz (z. B. Lichtsignalanlagen, vorh. Bauwerke, Berücksichtigung Radfahrer und Fußgänger)
- Verkehrssicherheit (Begreifbarkeit, Regelanschlussstellenform, Entwurfsparameter)
- Schallschutz, Luftschadstoffe
- Eingriffe in vorh. Bebauung
- Eingriffe in Natur und Landschaft
- Berücksichtigung von Besonderheiten (z. B. Befahrbarkeit für militärische Großgeräte - AS Bleckeder Landstraße)



Bearbeitungskonzept und Ablauf zur Findung der Vorzugsvariante

- Analyse der Linienbestimmungsunterlagen und des Linienbestimmungsbeschlusses
- Herausarbeitung der Planungsschwerpunkte:

Trassenoptimierung in Lage und Höhe
Anschlussstellenkonzeption



Bearbeitungskonzept und Ablauf zur Findung der Vorzugsvariante

- Variantenentwicklung und Variantenvergleich
- Variantenvergleich mit Hilfe von Variantenmatrizen
- Entwicklung von Hauptbewertungskriterien wie
 - Raumordnung und Städtebau
 - Verkehrsverhältnisse
 - Umweltverträglichkeit
 - Wirtschaftlichkeit
- Ableitung weiterer Unterkriterien
- Vergabe von Rangfolgen – Ermittlung Vorzugslösung für weitere Planung



Verkehrsuntersuchung

Datenbasis Gesamtmodell
Zusätzliche Grundlagen der Verkehrsuntersuchung A 39
Analysefall in Lüneburg
Bezugsfall
Weitere Vorgehen



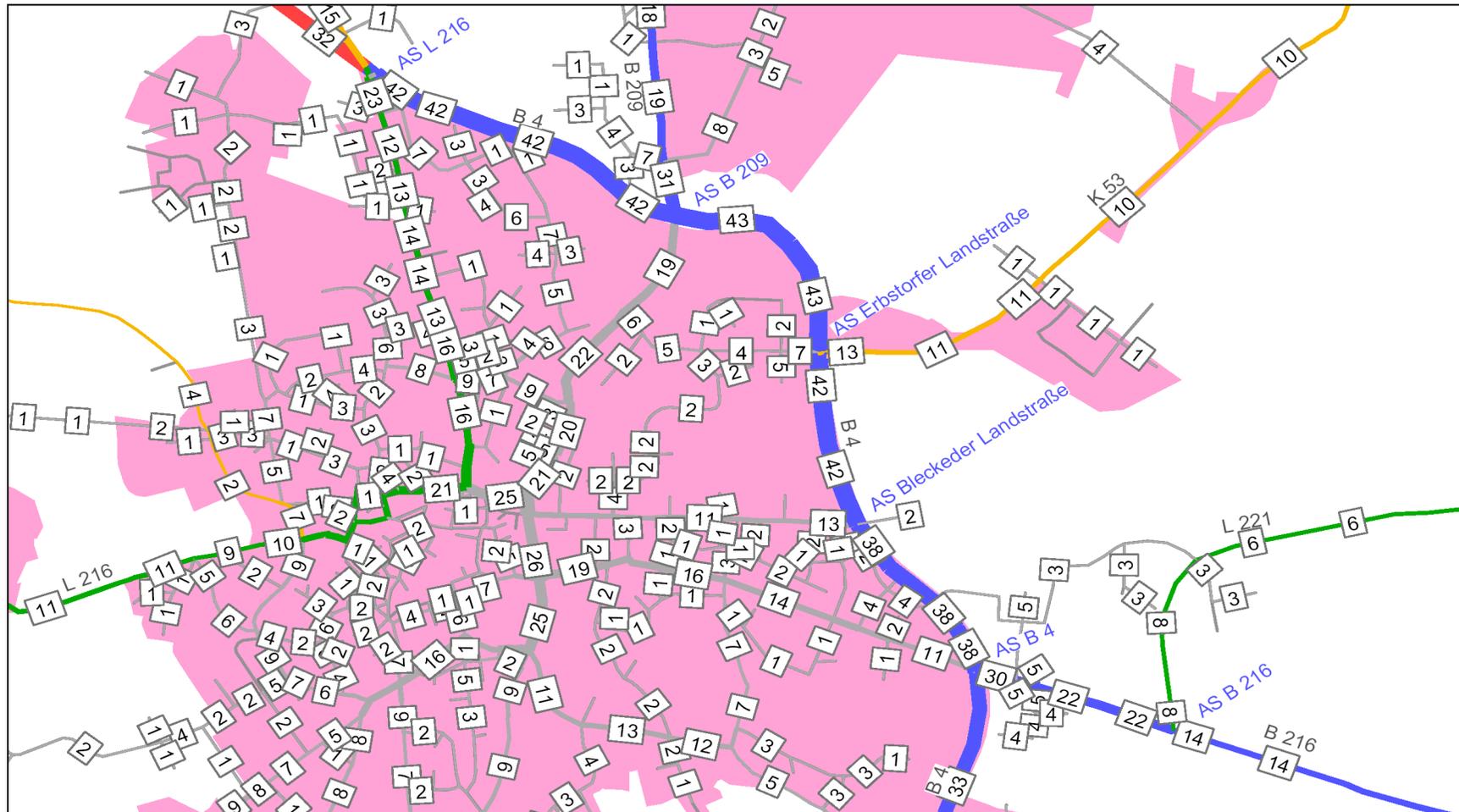
- Grundlagen, Strukturdaten und Matrizen BVWP (Analyse 2004 und Prognose 2025)
- Modellumfang: Schleswig-Holstein, Skandinavien, Hamburg, Bremen, Niedersachsen und westliches Mecklenburg-Vorpommern
- Rund 4.000 Verkehrszellen, davon 1.400 in Niedersachsen (129 im Landkreis Lüneburg)
- Erhebungsdaten SVZ 2000/2005 und Dauerzählstellen
- Als multimodales Modell entwickelt, für den MIV kalibriert und fortgeschrieben

Datenbasis Gesamtmodell



- Implementierung des Verkehrsmodells Lüneburg (Schubert Ingenieure)
- umfangreiche Erhebung im Landesstraßennetz 2008
- Diverse Zählungen (2005 bis 2007)
- Berücksichtigung folgender Verkehrsuntersuchungen
 - A 39 Anschlussstelle Weyhausen (SHP-Ingenieure)
 - A 39 Anschlussstelle Sandkamp (SHP-Ingenieure)
 - B 4 Kirchweyhe/Uelzen (HINZ Ingenieurbüro)
 - A 39 Anschlussstelle Wittingen (Schubert Ingenieure)
 - B 190n aus 2008 (IVV-Ingenieure)

Zusätzliche Grundlagen der Verkehrsuntersuchung A 39



Analysefall: Verkehrsbelastungen DTV 2005 in 1.000 Kfz/24h



- Netzmodell Bezugsfall: Netz 2005 zuzüglich aller indisponiblen Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Vordringlicher Bedarf), z.B.
 - A 7 Sechsstreifiger Ausbau in Schleswig-Holstein und Niedersachsen, 8-streifiger Ausbau in Hamburg
 - A 14 Schwerin - Magdeburg,
 - A 20 Bad Segeberg - Drochtersen,
 - A 21 Kiel – Bad Segeberg,
 - A 26 Drochtersen – Hamburg,
 - A 22 Drochtersen – Westerstede (Weiterer Bedarf)

Bezugsfall



- Detailbetrachtungen im Stadtbereich Lüneburg
- Verkehrliche Wirkungsermittlung für den Bezugsfall ohne und den Planfall mit A 39
- Planfälle für verschiedene Baufortschritte
- Wirkung der B 190n auf die A 39
- Ableiten eines optimierten Anschlussstellen-Konzeptes (Räume Uelzen, Bevensen)
- Ermittlung schalltechnischer Parameter

Weiteres Vorgehen



Umweltfachliche Untersuchungen

- Umweltbestandteile
 - Planungsablauf
 - Planungsbeiträge



Umwelt

Menschen

- Immissionsschutz

Kultur- und Sachgüter

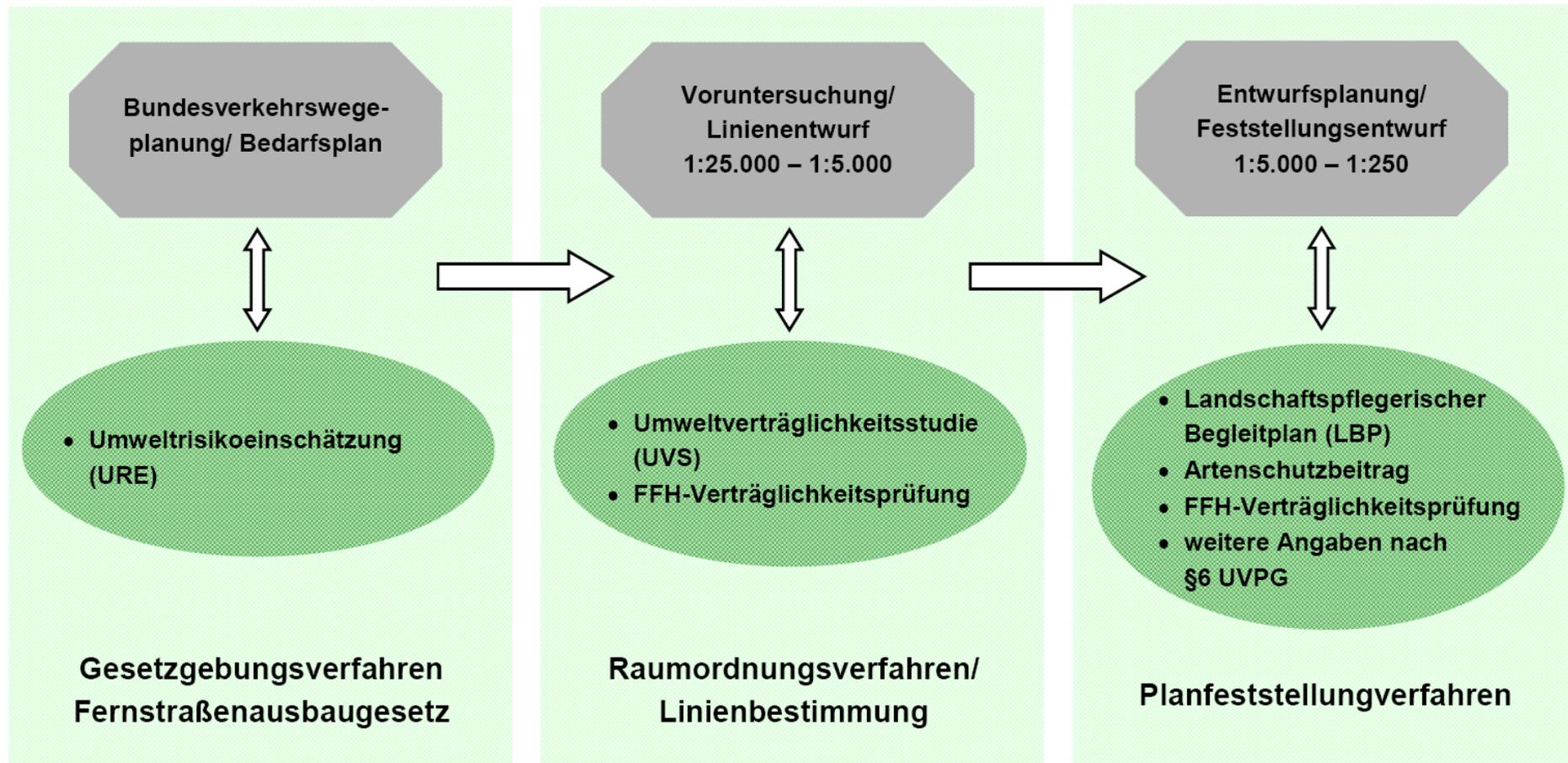
- Denkmalschutz

Natur und Landschaft

- Eingriffsregelung
- Artenschutz
- Natura 2000-Gebietsschutz
- Bodenschutz
- Gewässerschutz
- Immissionsschutz



Planungsablauf





Landschaftspflegerischer Begleitplan

- **Ermittlung des Eingriffs in Natur und Landschaft sowie Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung, zum Ausgleich und Ersatz**

Artenschutzbeitrag

- **Ermittlung der Verbotstatbestände für europarechtlich geschützte Arten, ggf. Entwicklung von Erhaltungsmaßnahmen**

FFH-Verträglichkeitsprüfung

- **Ermittlung der erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“, ggf. Entwicklung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen**



Schalltechnische Untersuchung

- Rechtliche Rahmenbedingungen
- Technische und rechtliche Grenzen der
Lärmschutzmaßnahmen



gesetzliche Grundlagen

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von
Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen
Änderung von Straßen sind

- §§ 41 bis 43 Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(BImSchG)
- Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV



Immissionsgrenzwerte

§ 2 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte Tag und Nacht

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen

57 Dezibel (A) 47 Dezibel (A)

2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten

59 Dezibel (A) 49 Dezibel (A)

3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

64 Dezibel (A) 54 Dezibel (A)

4. in Gewerbegebieten

69 Dezibel (A) 59 Dezibel (A)



Schalltechnische Untersuchung

Der Beurteilungspegel wird nur von der neuen Straße berücksichtigt

Berechnungsrichtlinie

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)

Wesentliche Eingangsgrößen der Berechnung

- Verkehrsstärke als DTV
- durchschnittlicher Lkw-Anteil für Tag und Nacht
- zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Fahrbahnoberfläche
- Steigungen > 5%
- Lichtsignalanlagen
- digitales dreidimensionales Geländemodell



Lärmschutzmaßnahmen

§ 41 (2) Bundes-Immissionsschutzgesetz

Verhältnismäßigkeit zwischen Kosten der Lärmschutzmaßnahme und Nutzen

Lärmschutzmaßnahmen sind

- aktiver Lärmschutz (z.B. Lärmschutzwälle, Wände, Abdeckelung, Fahrbahnoberfläche)
- passiver Lärmschutz am Gebäude (z.B. Lärmschutzfenster, Lüfter)

Ziel -> durch aktiven Lärmschutz vorrangig den Tagesgrenzwert einhalten



Lärmschutzmaßnahmen

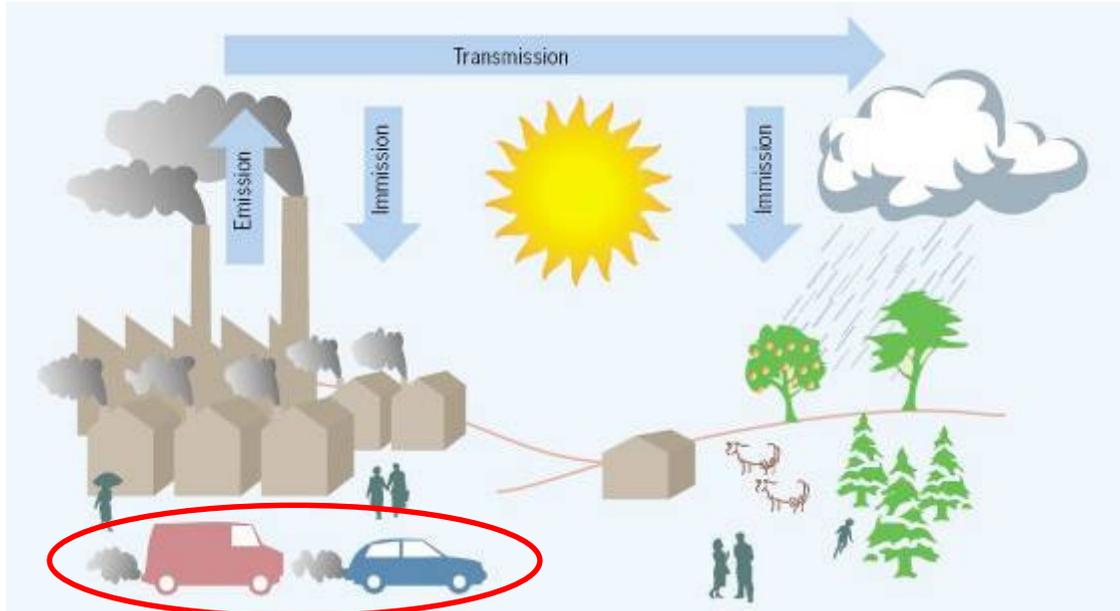
Wirksamkeitsgrenzen von Lärmschutzwänden

- geringer werdende Pegelminderung mit zunehmender Entfernung
- ab 400 m in der Regel „außer Verhältnis“ durch hohe Kosten und geringe Wirkung
- bei mehreren Quellen muss vorrangig die lauteste Lärmquelle gemindert werden



Luftschadstoffgutachten

- Bearbeitungskonzept und Ablauf
Möglichkeiten der Luftschadstoffreduktion
- Randbedingungen / Einflussgrößen



Emission → Ausbreitung → Immission (Zusatzbelastung)

+
Hintergrundbelastung
(Beiträge anderer Emittenten,
Ferntransport)

↓
Gesamtbelastung



PROKAS → Modellsystem zur Berechnungen von Autoabgaskonzentrationen

- Berücksichtigung des detaillierten Verlaufs aller Straßen
- Alle Straßensegmente emittieren gleichzeitig für jede Stunde der Woche mit zugehöriger Emission
- Lärmschutzbauten und Randbebauung in typisierten Form
- Berücksichtigung aller auftretende Fälle der meteorologischen Verhältnisse
- Ermittlung detaillierter Konzentrationsverteilungen



1. Emissionsberechnung mit PROKAS

- Verkehrsdaten: DTV und LKW-Anteile
- Verkehrstagesganglinien
- Längsneigungen der Straßen, Anzahl der Fahrstreifen, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Stauhäufigkeiten, Lichtsignalanlagen
- Prognosejahr
- Grundlage der Emissionsberechnung ist
 - Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA, Version 2.1 (UBA, 2004)
 - Feinstaub (PM10) – Emissionen für Abrieb und Aufwirbelung (BASt, 2005)



2. Immissionsberechnung mit PROKAS

- Berücksichtigung von Dammlagen, Lärmschutzbauten und Randbebauung in typisierten Form
- Abschätzung der Hintergrundbelastung auf Basis von Messdaten
- Meteorologische Daten: lokal repräsentative Ausbreitungsklassenstatistik

3. Vergleich mit den Grenzwerten der 22.BImSchV



Diskussion bei vorliegenden Immissionsberechnungen mit PROKAS über die Notwendigkeit

- der Durchführung detaillierter mikroskaligen Berechnungen
oder
- weiterer Maßnahmen wie
 - Geschwindigkeitsbeschränkungen
 - Verminderung der Straßenlängsneigung
 - Deckelung im zusammenhängend bebauten Bereich
 - ...



weiterer Planungsablauf

