

**Neubau der A 39, Lüneburg-Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) – Bad Bevensen (L 253)**

Ergebnisprotokoll

Abstimmungsgespräch am: 22.02.2010, 09:30 Uhr

Ort: NLStBV GB Lüneburg
Behördenzentrum „Auf der Hude“
Auf der Hude 2
21339 Lüneburg

Teilnehmer: Siehe Teilnehmerliste

Ziel:	Facharbeitskreissitzung Secklendorf
Top	Thema
1	Begrüßung und Vorstellung der Beteiligten
2	Anlass und Zweck des Facharbeitskreises
3	Darstellung des Planungsstandes
4	Diskussion und weiteres Vorgehen

TOP	Thema	zustän./ Termin
1.	<p>Begrüßung und Vorstellung der Beteiligten</p> <p>Herr Möller und Frau Padberg begrüßen die Anwesenden und stellen die Beteiligten seitens des rGB und der Fachplaner vor.</p> <p>Frau Padberg erläutert den grundsätzlichen Planungsstand und den Stand der Planung im Abschnitt 2.</p>	
2.	<p>Anlass und Zweck des Facharbeitskreises</p> <p>Frau Padberg informiert über Zweck und Aufgabe der Facharbeitskreise im Allgemeinen und des FAK–Secklendorf im Speziellen.</p>	
3.	<p>Darstellung des Planungsstandes</p> <p>Frau Padberg erläutert die Linienführung der linienbestimmten Trasse und der aktuellen Vorzugslinie.</p> <p>Herr Steenbuck ergänzt weitere Informationen für den Bereich Secklendorf und erläutert die Punkte, die zur Wahl der dargestellten Linie geführt haben. Ausschwenkend aus der Linienführung parallel zum Elbe-Seiten-Kanal wurde eine Linienführung gewählt, die nicht zu nah an den Ortschaften liegt und zugleich ermöglicht, dass die Entwässerung der Autobahn über die seitlichen Bankette nach außen vorgesehen werden kann. Zudem findet die Linie Anschluss an die Zwangspunkte im Abschnitt 3.</p>	

TOP	Thema	zustän./ Termin
	Herr Borkenhagen erläutert die umweltfachlichen Kartierungsergebnisse	
4.	<p>Diskussion und weiteres Vorgehen</p> <p>Folgende Diskussionspunkte wurden von den Beteiligten angesprochen:</p> <p><u>Unterlagen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Unterlagen der letzten Facharbeitskreissitzung Anschlussstellen Bad Bevensen können erst zur Verfügung gestellt werden, wenn die Untersuchungen abgeschlossen und mit BMVBS abgestimmt sind. - Zu dieser Facharbeitskreissitzung wird es keine Unterlage geben. Die Themen werden auch auf der ersten Arbeitskreissitzung behandelt. Zur Arbeitskreissitzung wird es ein Protokoll geben. <p><u>Rastanlagen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Erschließung der Tank- und Rastanlagen (TRA) wird über das untergeordnete Straßennetz erfolgen. Genauere Planungen sind hierzu noch nicht erfolgt. - Die Größe der TRA mit PWC beträgt maximal ca. 30 bis 40 ha exkl. A/E-Maßnahmen. - Eine Verschiebung der TRA im Bereich Secklendorf nach Norden oder Süden ist nicht möglich, da im Norden die AS L 232 und der Hönkenbach liegen und weiter südlich ebenfalls eine Anschlussstelle und der Röbelbach. Zudem würde sich der Rasterabstand der Anlagen verschlechtern. - Entsprechend der „Richtlinien für Rastanlagen für Straßen“ beträgt der Rasterabstand 50 bis 60 km (80 km in Ausnahmefällen) für bewirtschaftete Rastanlagen und 15 bis 20 km (25 km in Ausnahmefällen) für unbewirtschaftete Rastanlagen. Abweichungen sind nur auf Grund von maßgeblichen Zwangspunkten möglich. Hierbei kann man keine Vergleiche zu Ausbaumaßnahmen von Rastanlagen an vorhandenen Autobahnen ziehen. - Die Trasse liegt gemäß der derzeitigen Planung in Bereichen zwischen 6 m im Einschnitt und 4 – 5 m in Dammlage. Dabei ist die Höhenlage der Rastanlage ist nicht zwingend abhängig von der Lage der Autobahntrasse. Des Weiteren ist es möglich die Anlage zu umwallen. Die Mehrflächen hierzu können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. - Eine einseitige bewirtschaftete Rastanlage wird geplant, da das BMVBS entsprechende Anordnung von einseitigen Anlagen aufgrund von Erfahrungen bei vergleichbaren Autobahnprojekten vorgibt. Dies hängt unter anderem mit der Wirtschaftlichkeit und der damit verbundenen Attraktivität des Standortes für einen Konzessionsnehmer zusammen. - Die bewirtschaftete Rastanlage würde beleuchtet werden, bei unbewirtschafteten Anlagen ist je nach Größe eine Beleuchtung zu prüfen. Mögliche Störeffekte werden durch Verwallungen und Bepflanzung gemindert. - Aufgrund der erhaltenen Hinweise wird derzeit im Rahmen einer Überarbeitung des Rastanlagenkonzeptes geprüft, ob die bewirtschaftete Rastanlage auch nach Solchstorf verlegt werden könnte. Bei Secklendorf würde dann eine beidseitige PWC-Anlage angeordnet werden. - Eine Verlegung nach Süden in den Folgeabschnitt 3 erscheint auf- 	

TOP	Thema	zustän./ Termin
	<p>grund der umweltfachlichen Aspekte und der vorhandenen Ortslagen nicht möglich.</p> <p><u>Anschlussstellen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Anschlussstellenkonzept wird noch überarbeitet. Nach derzeitigem Stand wird die AS L 253 entfallen. Das Konzept sieht eine Anbindung der K 41 in Abschnitt 3 vor. <p><u>Derzeitige Linie, Entwässerung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Versickerung des Fahrbahnwassers erfolgt in Bankett und Böschung. Salzeinträge auf landwirtschaftlichen Flächen wird es nicht geben. - Die geplante Trasse liegt zum Teil im tiefen Einschnitt, aber auch bis zu 4 m über Gelände. - Der derzeitige Planungsstand lässt noch keine Rückschlüsse zu, mit welchem zeitlichen Versatz die einzelnen Planungsabschnitte der A 39 baulich umgesetzt werden. <p><u>Alternative Linienführung(en)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Derzeit wird eine alternative Linienführung mit einem kleineren Radius im Bereich Secklendorf geprüft (hier mit nach außen geklappter TRA). Die Nachteile einer solchen Führung sind: <ul style="list-style-type: none"> o ca. 340 m länger, o Entwässerung über Mittelstreifenleitung und damit punktueller Einleitung statt gewünschter Versickerung o Zusatzkosten sehr grob geschätzt 1 Mio. €. - Noch kleinere Radien sind aus straßenbaulicher Sicht möglich, wenn lediglich der Abschnitt 2 betrachtet wird. Ein Einschleifen in die Trasse des Abschnitts 3 ist dann jedoch nicht mehr möglich, ohne das dort maßgebliche Zwangspunkte nicht mehr eingehalten werden können. <p><u>Vorh. Wegenetz</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Wenn das Konzept für die Rastanlagenstandpunkte und für die Linie steht, wird das Wegekonzept erneut überarbeitet. Dabei wird auch der Mühlenweg beachtet. <p><u>Hinweise der Gemeinden in Hinblick auf die eigene besondere Betroffenheit</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeinde Altenmedingen: Der Tourismus und die Landwirtschaft in Altenmedingen, Secklendorf und Bad Bevensen sind durch die aktuellen Planungen unverhältnismäßig stark betroffen. Eine Existenzgefährdung diverser Landwirtschaftsbetriebe kann nicht ausgeschlossen werden. Ein Flächenverlust von mehr als 10% ist nach h.M. abwägungsrelevant. - Gemeinde Römstedt: Die alternative Linie und Lage der bewirtschafteten Rastanlage ist für Römstedt nicht hinnehmbar. Verwiesen wird auf die Topographie und das der Autobahn zugewandte Baugebiet. Die wertvollsten landwirtschaftlichen Flächen würden in dieser Gemarkung durchschnitten werden. Zudem erfolgt der Hinweis auf eine mögliche östliche Linienführung im Abschnitt 3, die eine noch erheblichere Belastung der Gemeinde Römstedt zur Folge hätte. - Gemeinde Altenmedingen: Die Betriebe in der Gemarkung Secklendorf wären bei der aktuellen Planung sensibler betroffen als dies die 	

TOP	Thema	zustän./ Termin
	<p>Betriebe in Römstedt und Niendorf bei einer östl. Verschiebung der Trasse wären.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Samtgemeinde Bevensen wird keine Stellungnahme abgeben, weil die Meinungen der Einzelgemeinden kontrovers sind. <p>Stellungnahmen dazu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Hinweise werden berücksichtigt. - Die alternative Linie wurde aufgrund von umweltfachlichen Belangen und Hinweisen des Bauernverbandes und den Vorarbeiten zur Landentwicklung entwickelt. <p>Zusammenfassung der weiteren Vorgehensweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird die im Vortrag dargestellte alternative Linienführung untersucht, deren Linie einen kleineren Radius enthält und die östlich verschoben ist. Für diese Linie werden alle erforderlichen Abwägungen durchgeführt. - Das Rastanlagenkonzept wird überarbeitet einschließlich der Überlegungen einer bewirtschafteten Rastanlage bei Solchstorf. - Sobald belastbare Ergebnisse vorliegen werden diese im Rahmen eines Arbeitskreises vorgestellt. 	

Aufgestellt, Dipl.-Ing. Martin Steenbuck, den 07.07.2010

gez. i.V. M. Steenbuck

(Aufsteller)