



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

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

Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) –
Bad Bevensen (L 253)

1. Arbeitskreissitzung 15.12.2010



Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg

mit niedersächsischem Teil der B 190n

Abschnitt 2 östl. Lüneburg (B 216) – Bad Bevensen (L 253)

1. Arbeitskreissitzung



Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation

TOP 2 Anlass, Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung

TOP 3 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

TOP 4 Diskussion und weiteres Vorgehen



Zum Ablauf der Arbeitskreissitzung

- Bei Beiträgen bitte Ihren Namen und Dienststelle für das Protokoll angeben
- Ende der Arbeitskreissitzung ca. 13:00 Uhr
- Pause nach Bedarf



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

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

Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) –
Bad Bevensen (L 253)



TOP 1 Begrüßung und Vorstellung der Projektorganisation

1. Arbeitskreissitzung 15.12.2010

NLStBV-RGB Lüneburg

Herr Möller, Geschäftsbereichsleitung

Frau Padberg, Projektleitung A 39

Herr Tacke, Projektkoordination A 39 und Teilprojektleitung

Herr Meyer, Abschnittsleitung

Herr Schlattmann, Umweltfachliche Untersuchungen

Herr Recklies, Grunderwerb (nicht anwesend)



Beauftragte Ingenieurbüros

Herr Steenbuck u. Herr Dr. Zierke, BDC Dorsch Consult, Objektplanung

Herr Borkenhagen, Bosch & Partner, Umweltfachliche Untersuchungen

Herr V. Meyer, Ing.-Büro für Immissionsschutz, Immissionstechnische
Untersuchung

Herr Dr. Plate, BioLaGu, Faunistische Untersuchungen (nicht anwesend)

Herr Dr. Herrmann, Öko-Log, Vernetzungskonzept (nicht anwesend)



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)**

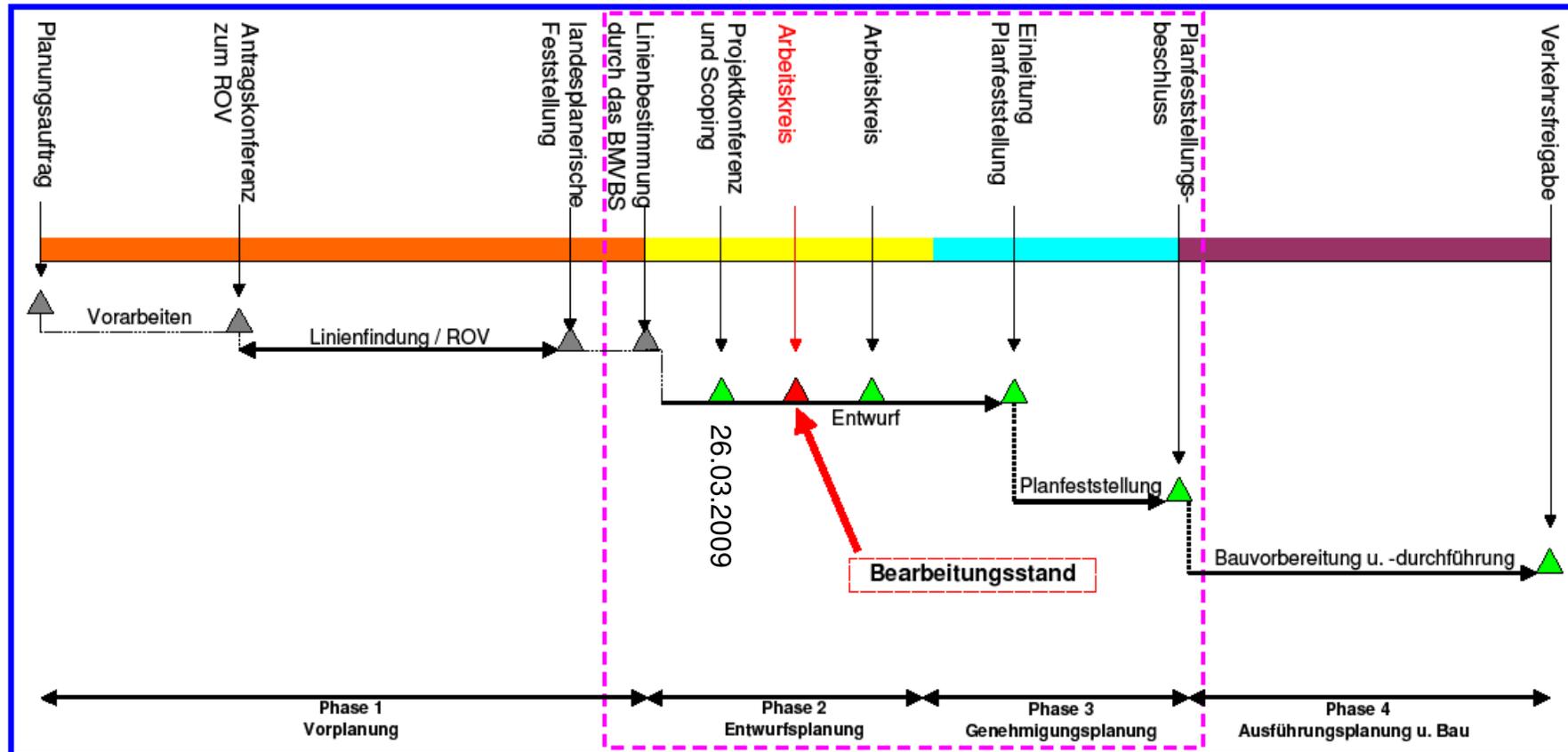
Abschn. 6: Wittingen – Ehra (B 244 – L 289)

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

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



Grundsätzlicher Planungsablauf





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

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

Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) –
Bad Bevensen (L 253)



TOP 2 Anlass, Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung

1. Arbeitskreissitzung 15.12.2010

TOP 2

Anlass, Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung



Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung:

- Information der Gemeinden, Fachbehörden und sonstige Träger öffentlicher Belange über die Planung und frühzeitige Einbindung in die Planung
- Überprüfen der für das Projekt erforderlichen entscheidungserheblichen Inhalte
- Klären der mit dem Entwurf und der technischen Lösung zusammenhängenden Fragen
- Information über die weiteren Planungsschritte
- Die erlangten Informationen und Daten werden ausgewertet und die daraus erzielten Erkenntnisse fließen in die weitere Planung ein.

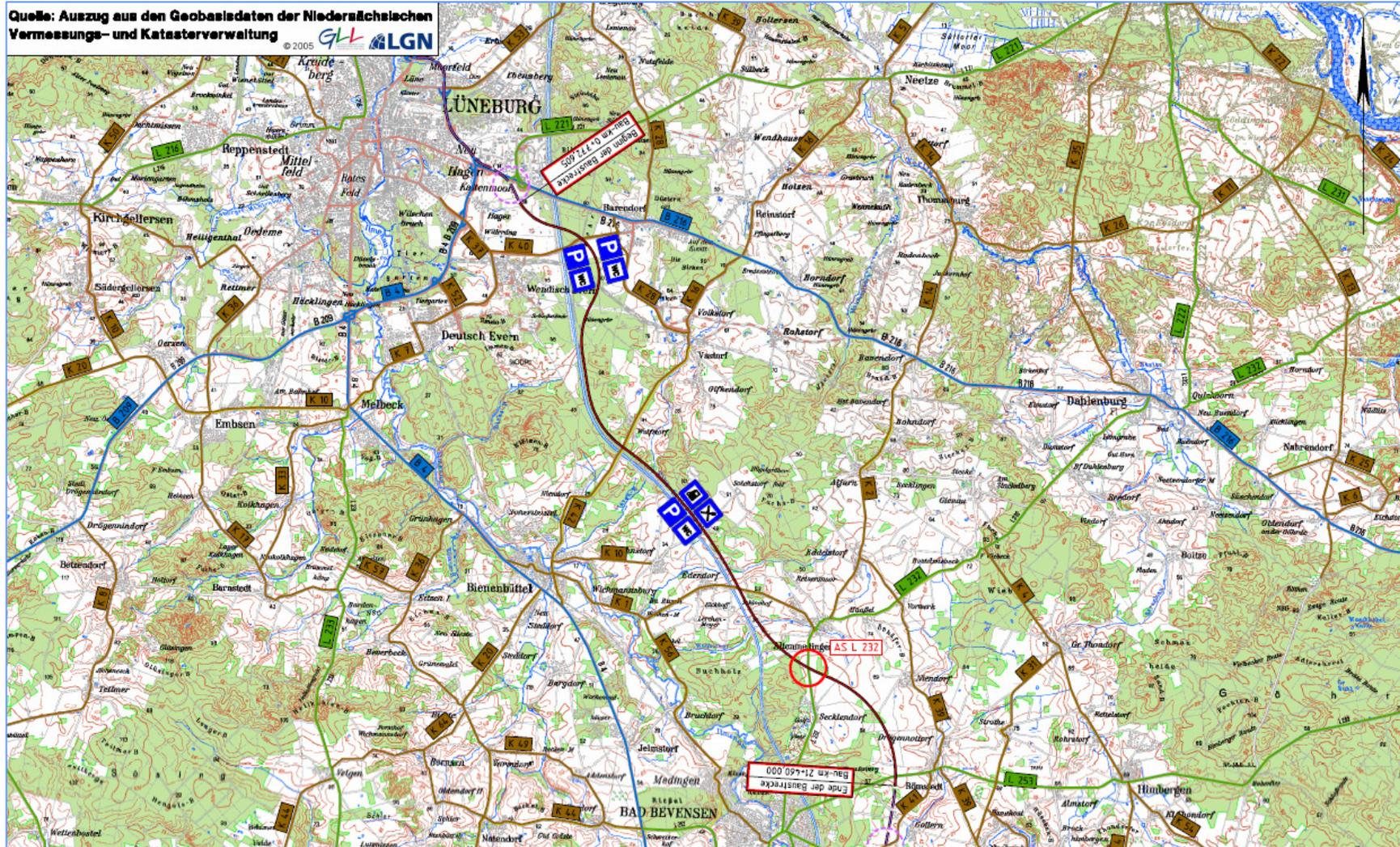


Maßgebende Punkte der Vorplanung

- Variantenuntersuchung A 39 im Bereich Elbe-Seitenkanalquerung (Nordvarianten) als Maßgabe aus der Linienbestimmung
- Variantenuntersuchung A 39 Höhenlage Bahnquerung
- Gefahrgutliegestelle Elbe-Seitenkanal
- Parallellage Elbe-Seitenkanal
- Linienoptimierung Bereich Secklendorf / Römstedt
- Untersuchung Rastanlagen (nachrichtlich)



Vorplanung Übersichtskarte





TOP 3

Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

- **Objektplanung Verkehrsanlagen**
- **Immissionstechnische Untersuchung**
- **Umweltfachliche Untersuchung**



TOP 3

Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

Objektplanung Verkehr

Herr Steenbuck

BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH



Variantenvergleiche und Optimierungen

- Variantenuntersuchung A 39 im Bereich Elbe-Seitenkanalquerung (Nordvarianten) als Maßgabe aus der Linienbestimmung
- Variantenuntersuchung A 39 Höhenlage Bahnquerung
- Gefahrgutliegestelle Elbe-Seitenkanal
- Parallellage Elbe-Seitenkanal
- Linienoptimierung Bereich Secklendorf / Römstedt
- Untersuchung Rastanlagen (nachrichtlich)



Ziele nach den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)“

Variantenuntersuchung A 39 im Bereich Elbe- Seitenkanalquerung (Nordvarianten)

Verkehrssicherheit:

z.B. sichere Fahrverläufe, sicheres Neben- und Hintereinanderfahren, sichere Mittelstreifen und Seitenräume, sichere Durchführung des Straßenbetriebsdienstes.

Qualität des Verkehrsablaufes:

Angemessene Qualität des Verkehrsablaufes

Raumordnung, Städtebau, Umwelt:

Raumordnung: z.B. Raumerschließung und Verbindungsfunktion, Entlastungsfunktion, Ordnungs- und Sicherungsfunktion

Städtebau: z.B. Erschließungs- und Verbindungsfunktion, Entlastungsfunktion, Schutzfunktion vor Lärm und visuellen Beeinträchtigungen, Reduktion der Barrierewirkung

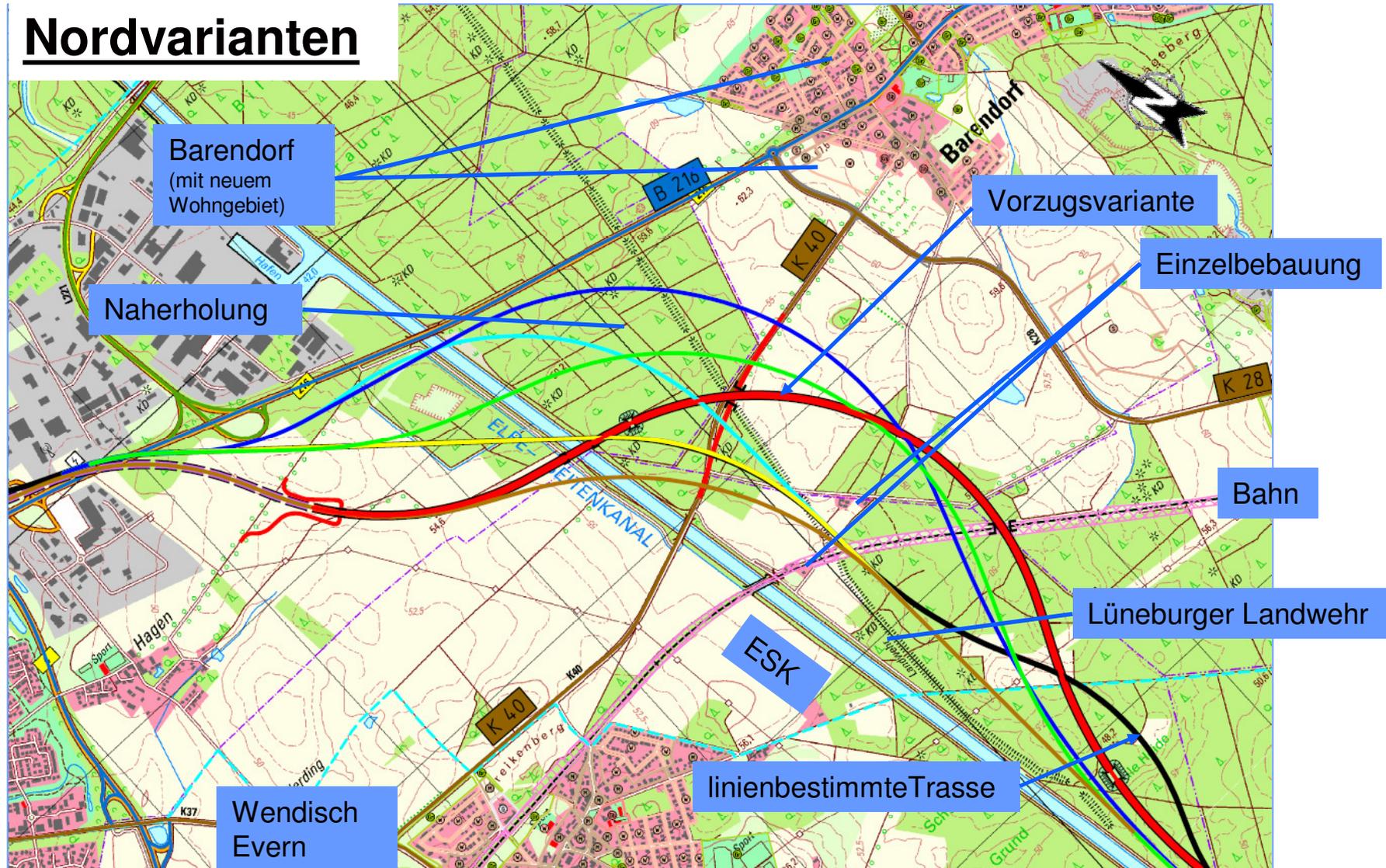
Umwelt: z.B. keine bzw. geringe Flächeninanspruchnahme; keine bzw. geringe Beeinträchtigung wichtiger Flächenfunktionen; geringe Emissionen und geringe Immissionsbelastung.

Kosten:

geringer Investitionsaufwand und geringer Erhaltungs- und Betriebsaufwand



Nordvarianten





Nordvarianten

Ziele der RAA	Vergleich der Linien						relevante Ziele
	untersuchte Variante						
	hellblau	dunkelblau	gelb	grün	braun	rot	
Verkehrssicherheit	-	o	+	o	o	+	sichere Fahrverläufe (Radienrelation, Sichtweiten, Entwässerung)
Qualität des Verkehrsablaufes	+	o	+	o	+	o	Trassierung im Lageplan
Raumordnung	+	o	o	-	+	+	Raumerschließung und Verbindungsfunktion, Entlastungsfunktion, Ordnungs- und Sicherungsfunktion
Städtebau	o	o	o	o	o	o	Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, Entlastungsfunktion, Schutzfunktion vor Lärm und visuellen Beeinträchtigungen, Reduktion der Barrierewirkung
Natur und Umwelt	-	-	o	o	+	+	Vorranggebiet Erholung, Vorsorgegebiet Natur + Landschaft, Waldzerschneidung, Versiegelung, Querung der Landwehr
Kosten	o	o	-	o	-	o	Investitions- und Erhaltungs- und Betriebsaufwand (Länge, Entwässerung, ESK)
Zusammenfassung	-	-	o	-	+	+	

Gewählt wird die Linie „rot“.

Maßgeblich im Vergleich sind die Ziele „Natur und Umwelt“, „Verkehrssicherheit“ und „Kosten“.



Ziele nach den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)“ Höhenlage Bahnquerung

Verkehrssicherheit:

z.B. sichere Fahrverläufe, sicheres Neben- und Hintereinanderfahren, sichere Mittelstreifen und Seitenräume, sichere Durchführung des Straßenbetriebsdienstes.

Qualität des Verkehrsablaufes:

Angemessene Qualität des Verkehrsablaufes

Raumordnung, Städtebau, Umwelt:

Raumordnung: nicht relevant

Städtebau: z.B. Schutzfunktion vor Lärm und visuellen Beeinträchtigungen, Reduktion der Barrierewirkung

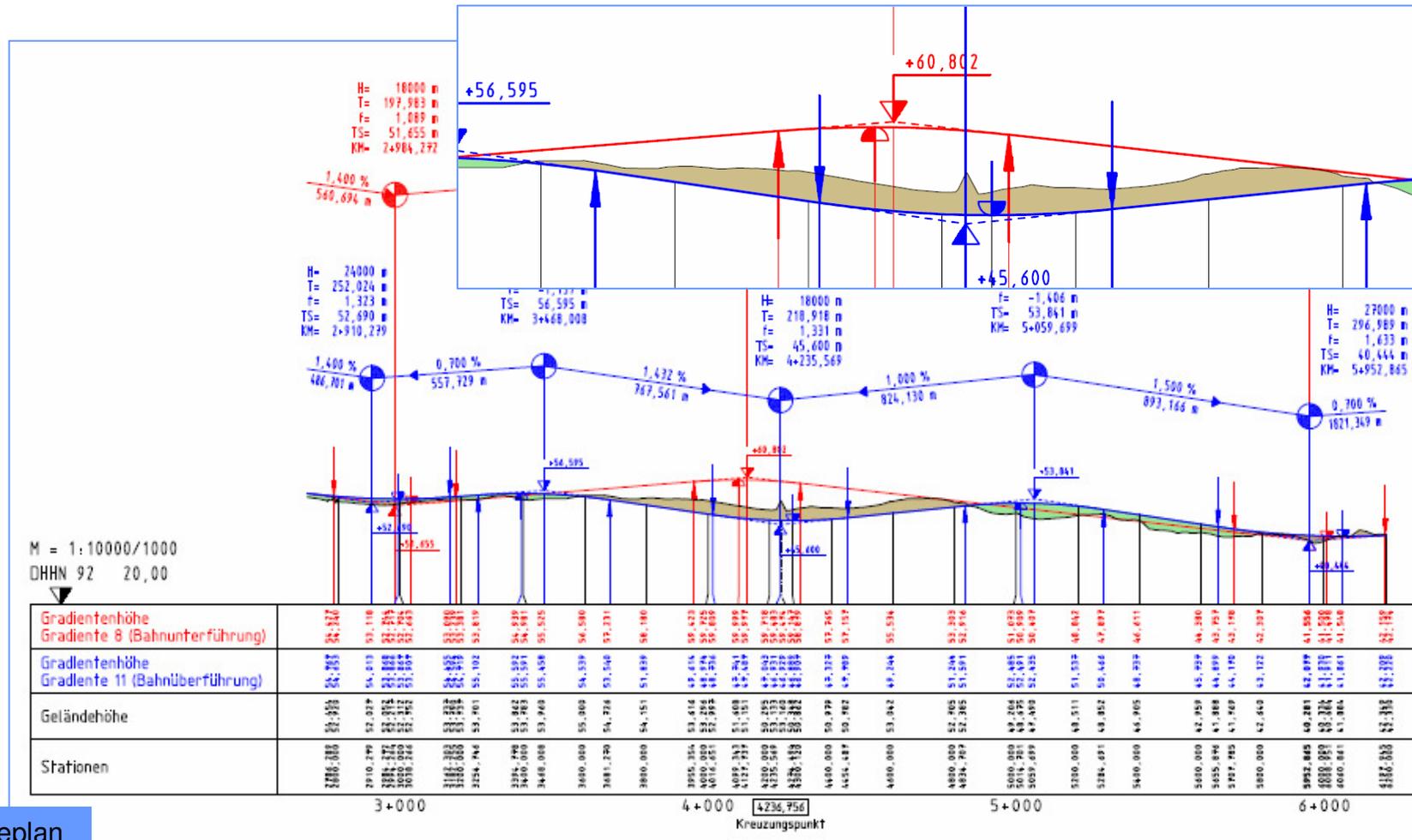
Umwelt: z.B. geringe Immissionsbelastung, landschaftsgerechte Straßengestaltung.

Kosten:

geringer Investitionsaufwand und geringer Erhaltungs- und Betriebsaufwand



Höhenlage Bahnquerung





Höhenlage Bahnquerung

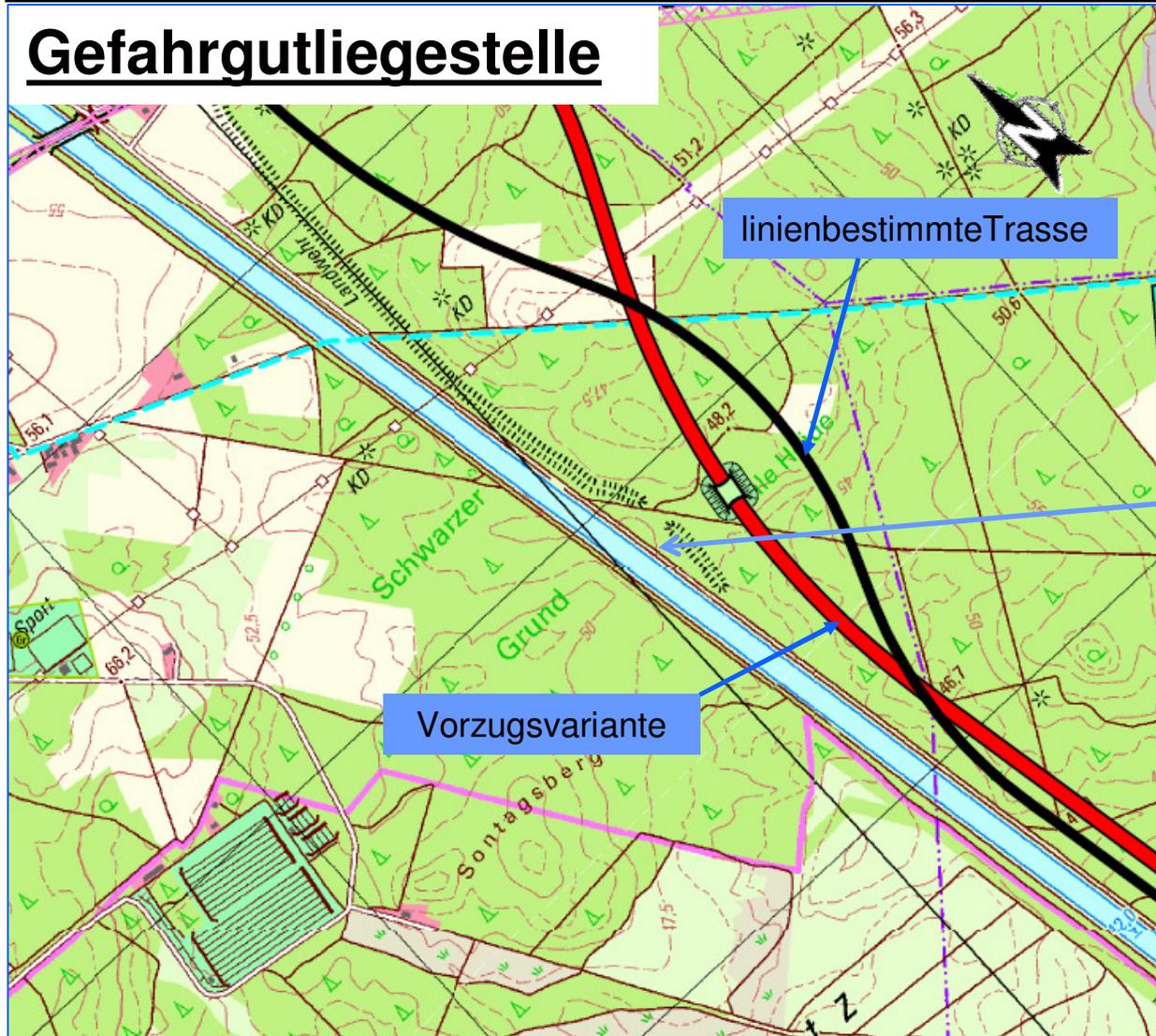
Vergleich der Linien			
Ziele der RAA	Varianten		relevante Ziele
	dunkel- blau	rot	
Verkehrssicherheit	o	o	sichere Fahrverläufe (Sichtweiten, Entwässerung)
Qualität des Verkehrsablaufes	o	o	Trassierung im Lageplan
Raumordnung	o	o	nicht relevant
Städtebau	o	o	Schutzfunktion vor Lärm und visuellen Beeinträchtigungen, Reduktion der Barrierewirkung
Natur und Umwelt	+	-	Geringe Immissionsbelastung, landschaftsgerechte Straßengestaltung
Kosten	-	o	Investitions- und Erhaltungs- und Betriebsaufwand (Bauwerke, Entwässerung)
Zusammenfassung	o	-	

Gewählt wird die „blaue“ (tiefe) Lage.

Die Vorteile für die Lärmentwicklung und das Landschaftsbild gleichen den Nachteil der höheren Investitions- und Betriebskosten aus.



Gefahrgutliegestelle



linienbestimmte Trasse

Vorzugsvariante

vormals gepl.
Gefahrgutliegestelle



Gefahrgutliegestelle

Für den Elbe-Seitenkanal war im dargestellten Bereich eine Gefahrgutliegestelle vorgesehen. Die linienbestimmte Trasse hält hierzu einen Abstand von 500 m ein.

Im Zuge der weiteren Abstimmungen teilte die WSD mit, dass die Gefahrgutliegestelle an einem Standort außerhalb des Einflussbereiches der A 39 geplant wird.

Damit ist die Abrückung der A 39 vom ESK in diesem Bereich nicht mehr erforderlich.



Ziele nach den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)“ Parallellage ESK

Verkehrssicherheit:

z.B. sichere Fahrverläufe, sicheres Neben- und Hintereinanderfahren, sichere Mittelstreifen und Seitenräume, sichere Durchführung des Straßenbetriebsdienstes.

Qualität des Verkehrsablaufes:

Angemessene Qualität des Verkehrsablaufes

Raumordnung, Städtebau, Umwelt:

Raumordnung: nicht relevant

Städtebau: nicht relevant

Umwelt: z.B. keine bzw. geringe Beeinträchtigung von Lebensräumen, Wanderbewegungen von Tierarten, Vernetzung der Lebensräume (Biotopverbund), gutes Kleinklima.

Kosten:

geringer Investitionsaufwand und geringer Erhaltungs- und Betriebsaufwand



Parallellage ESK

Vergleich der Linien			
Ziele der RAA	Varianten		relevante Ziele
	dunkel- blau	rot	
Verkehrssicherheit	o	o	sichere Fahrverläufe (Radienrelation, Sichtweiten, Entwässerung)
Qualität des Verkehrsablaufes	o	o	Trassierung im Lageplan
Raumordnung	o	o	nicht relevant
Städtebau	o	o	nicht relevant
Natur und Umwelt	o	+	keine bzw. geringe Beeinträchtigung von Lebensräumen, Wanderbewegungen von Tierarten, Vernetzung von Lebensräumen (Biotopverbund), gutes Kleinklima
Kosten	-	o	Investitions- und Erhaltungs- und Betriebsaufwand
Zusammenfassung	-	+	

Gewählt wird die Linie „rot“.

Maßgeblich im Vergleich ist das Ziel „Natur und Umwelt“.



Ziele nach den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)“ Linienoptimierung Bereich Secklendorf / Römstedt

Verkehrssicherheit:

z.B. sichere Fahrverläufe, sicheres Neben- und Hintereinanderfahren, konfliktarme Knotenpunkte, sichere Mittelstreifen und Seitenräume, sichere Durchführung des Straßenbetriebsdienstes.

Qualität des Verkehrsablaufes:

Angemessene Qualität des Verkehrsablaufes

Raumordnung, Städtebau, Umwelt:

Raumordnung: Raumerschließung und Verbindungsfunktion, funktionale Gliederung und Angebotsqualität, Entlastungsfunktion, Ordnungs- und Sicherungsfunktion

Städtebau: z.B. Erschließungs- und Verbindungsfunktion, Entlastungsfunktion, Schutzfunktion vor Lärm und visuellen Beeinträchtigungen, Reduktion der Barrierewirkung

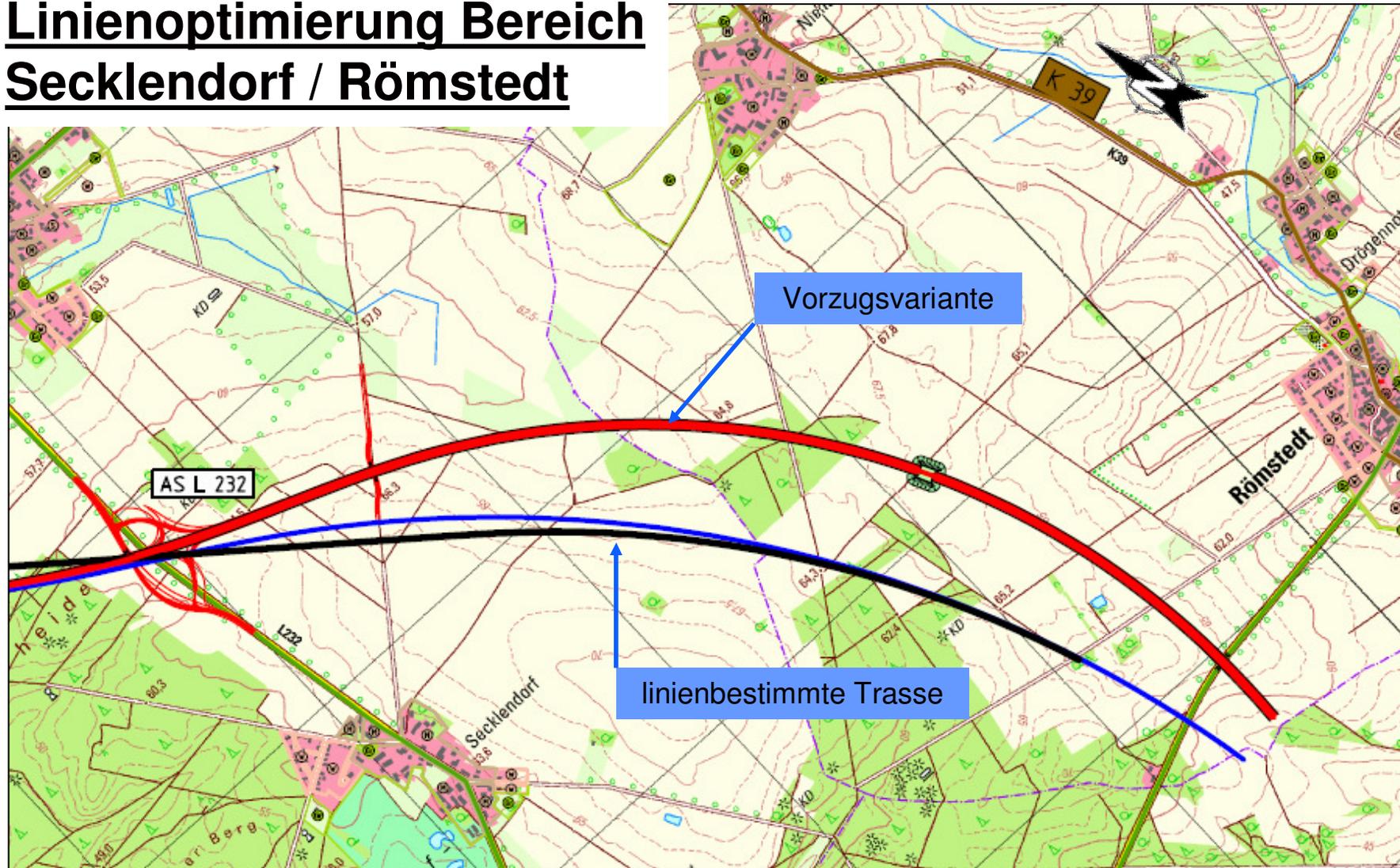
Umwelt: z.B. keine bzw. geringe Inanspruchnahme von schützenswerten Flächen; keine bzw. geringe Beeinträchtigung von Lebensräumen, Wanderbewegungen von Tierarten, Vernetzung der Lebensräume (Biotopverbund), Artenvielfalt.

Kosten:

geringer Investitionsaufwand und geringer Erhaltungs- und Betriebsaufwand



Linienoptimierung Bereich Secklendorf / Römstedt





Linienoptimierung Secklendorf

Vergleich der Linien			
Ziele der RAA	Varianten		relevante Ziele
	dunkel- blau	rot	
Verkehrssicherheit	o	o	sichere Fahrverläufe (Radienrelation, Sichtweiten, Entwässerung)
Qualität des Verkehrsablaufes	o	o	Trassierung im Lageplan
Raumordnung	-	o	Raumerschließung und Verbindungsfunktion, Entlastungsfunktion, Ordnungs- und Sicherungsfunktion
Städtebau	o	o	Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, Entlastungsfunktion, Schutzfunktion vor Lärm und visuellen Beeinträchtigungen, Reduktion der Barrierewirkung
Natur und Umwelt	-	+	keine bzw. geringe Inanspruchnahme von schützenswerten Flächen, keine bzw. geringe Beeinträchtigung von Lebensräumen, Wanderbewegungen von Tierarten, Vernetzung der Lebensräume (Biotopverbund), Artenvielfalt
Kosten	+	-	Investitions- und Erhaltungs- und Betriebsaufwand (Länge, Entwässerung)
Zusammenfassung	-	+	

Gewählt wird die Linie „rot“.

Maßgeblich im Vergleich ist das Ziel „Natur und Umwelt“.



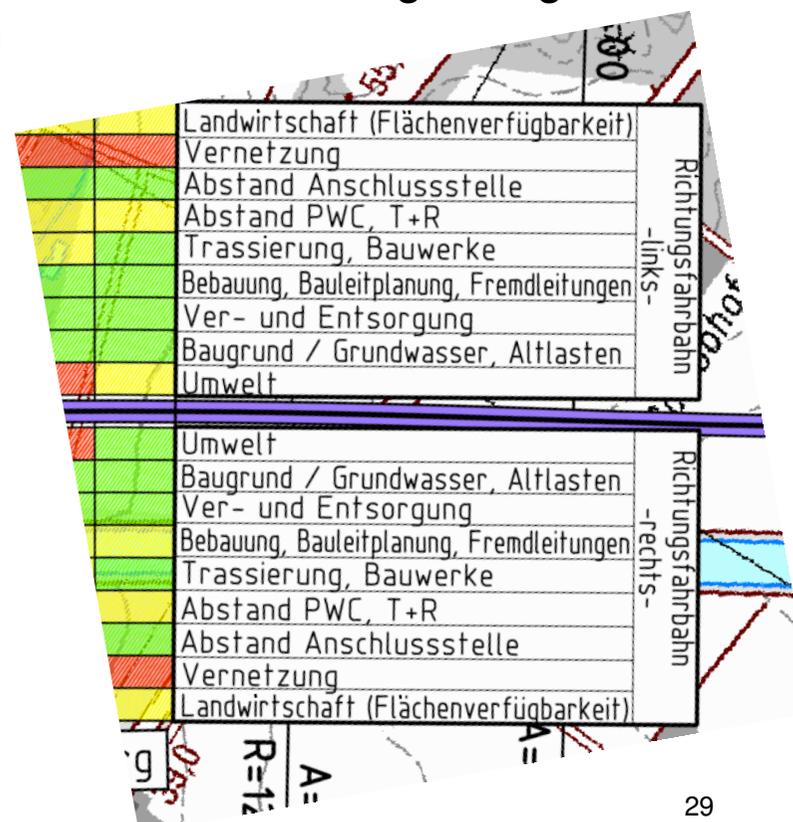
Rastanlagen (nachrichtlich)

Für die A 39 wurde das Rastanlagenkonzept überarbeitet und den Gemeinden bzw. Samtgemeinden, auf deren Gebiet die Anlagen errichtet werden sollen, bzw. die voraussichtlich im Nahbereich der Anlagen liegen werden, sowie den zuständigen Landkreisen am 14.12.2010 vorgestellt.

Untersucht und bewertet wurden die dargestellten Kriterien.

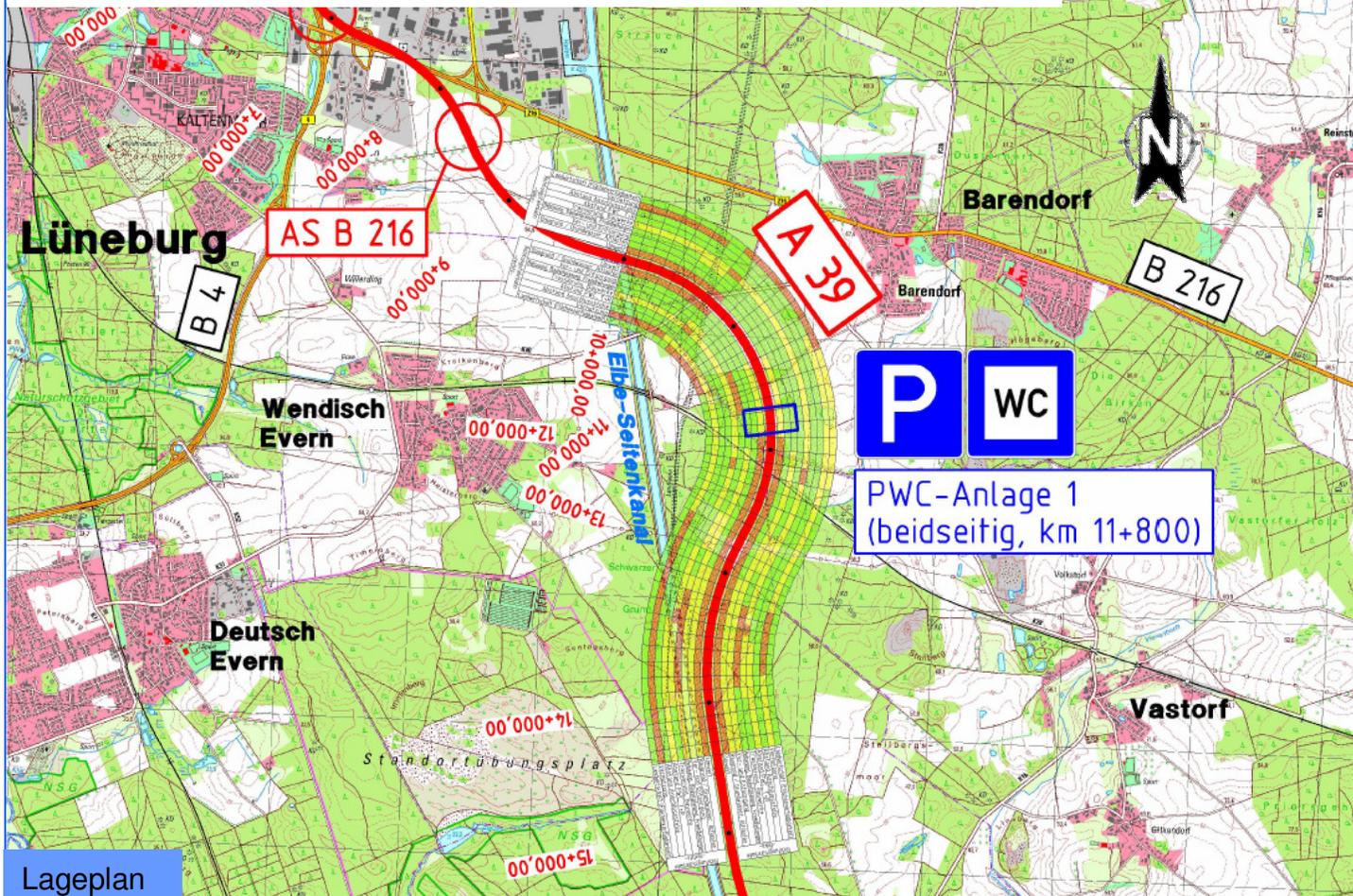
Kennzeichnung der linienhaften
Bewertungsbänder nach
dem Ampelfarbensystem:

- grün: Standort möglich
- gelb: Standorte bedingt möglich
- rot: Standort kritisch (nicht möglich)





PWC-Anlage 1, südwestlich von Barendorf



Lageplan
Blatt 1

Je Seite:

Stellplätze:

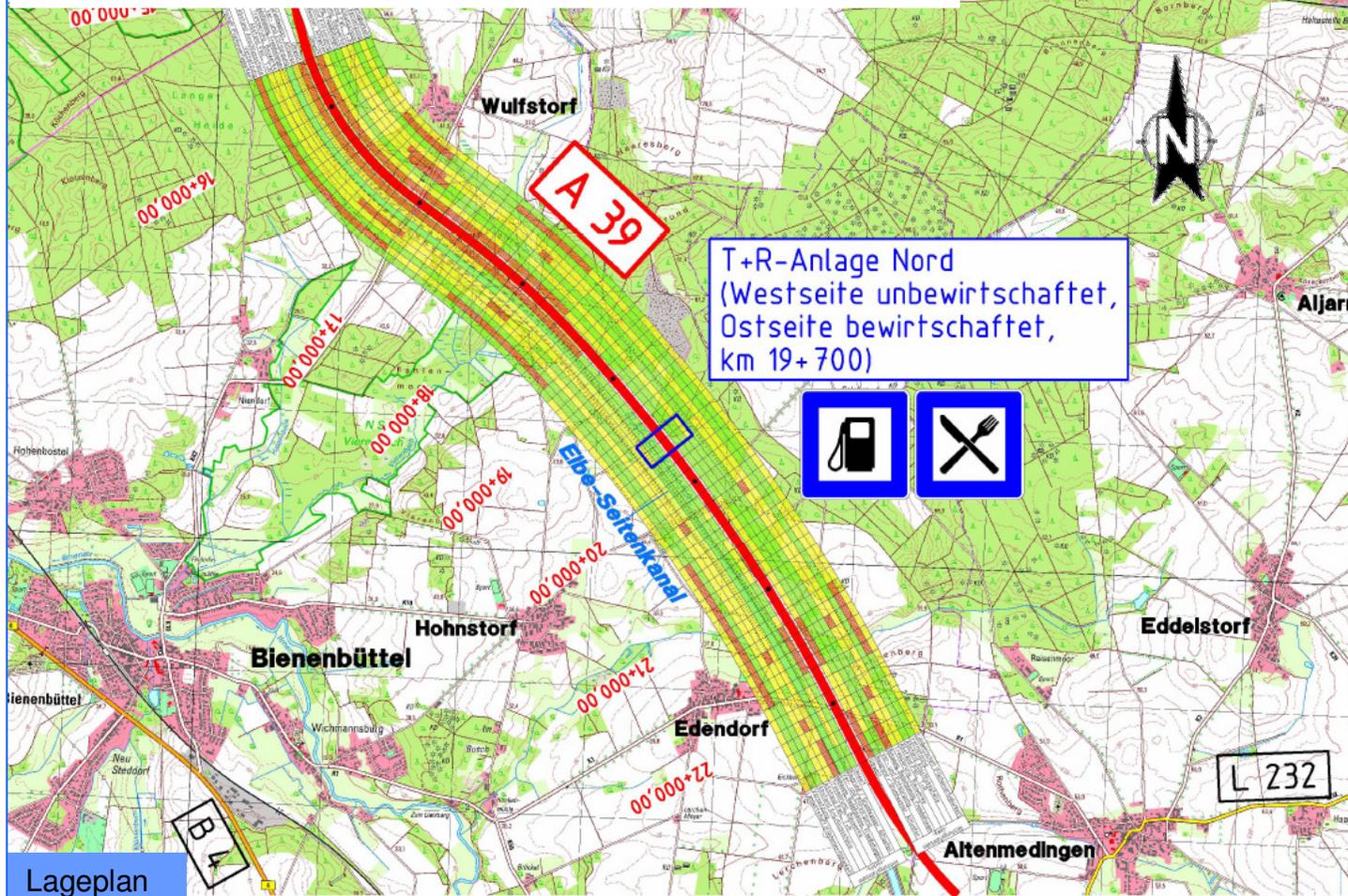
- 50 Lkw
- 20 Pkw

Fläche:

Ca. 3-5 ha



T+R-Anlage Nord, westlich Solchstorf



Lageplan
Blatt 2

Ostseite:

Stellplätze:

- 200 Lkw
- 70 Pkw
- 9 Bus /
Caravan

Westseite:

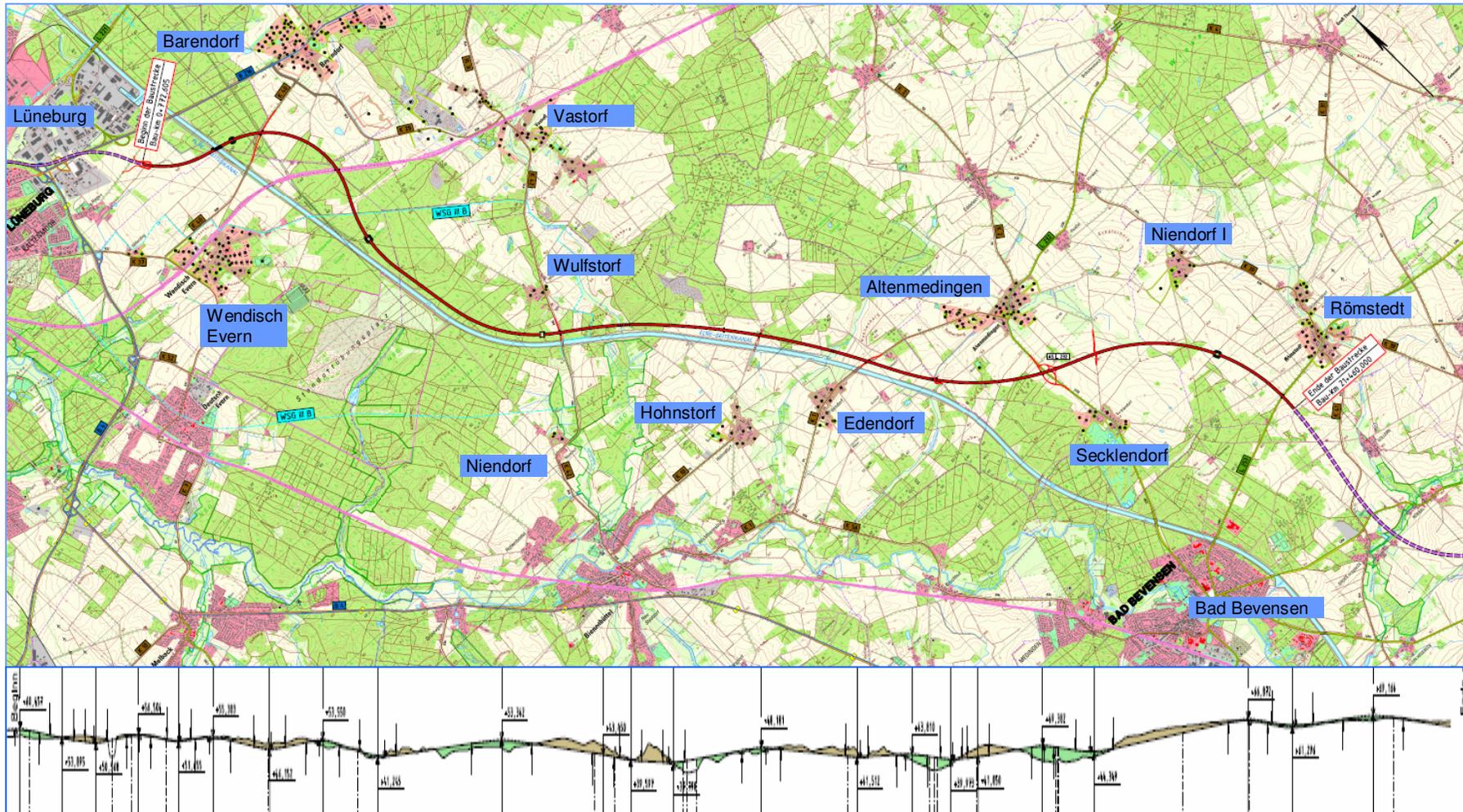
Stellplätze:

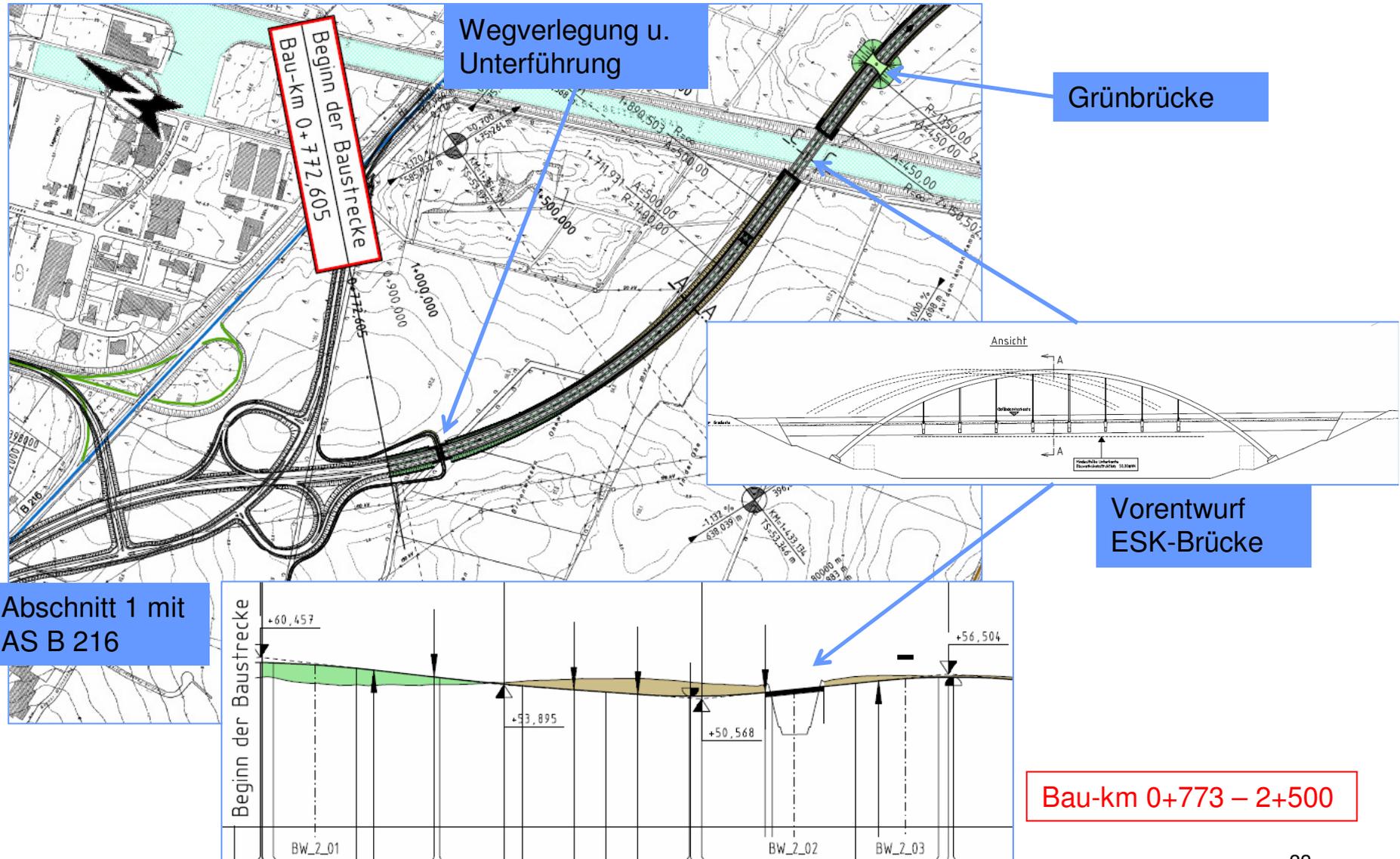
- 50 Lkw
- 15 Pkw

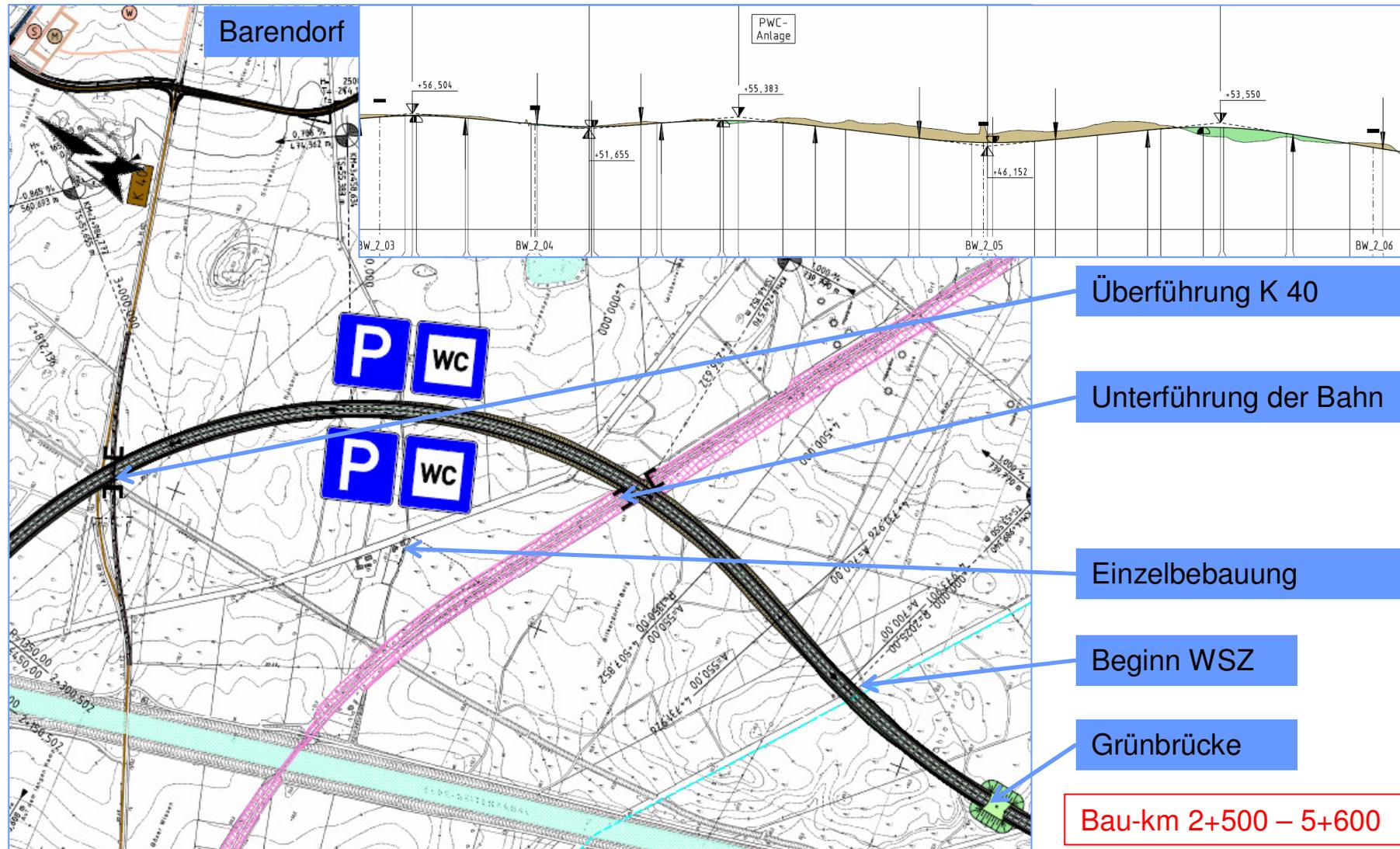
Fläche gesamt:
ca. 24 ha

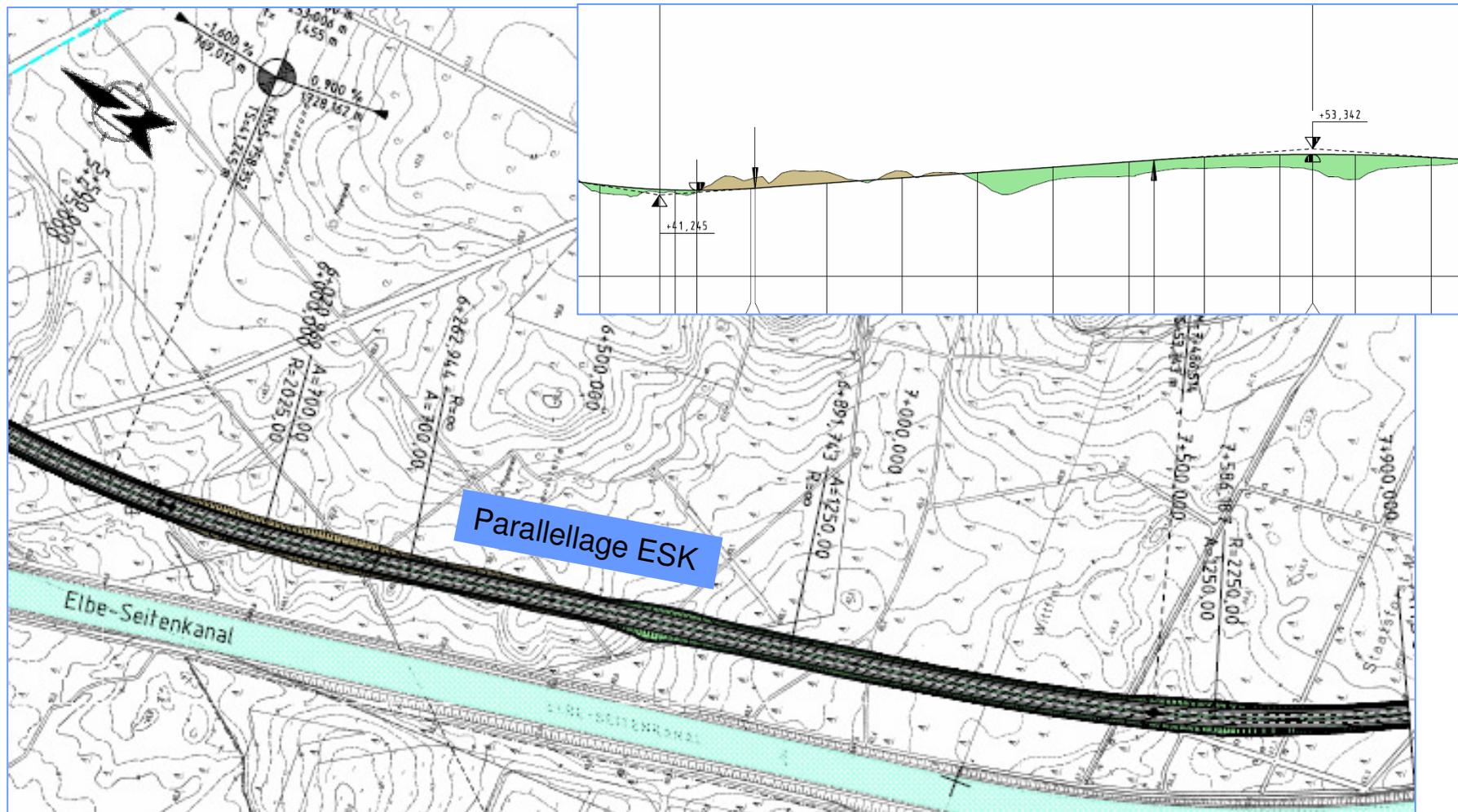


Darstellung Linie in Lage und Höhe

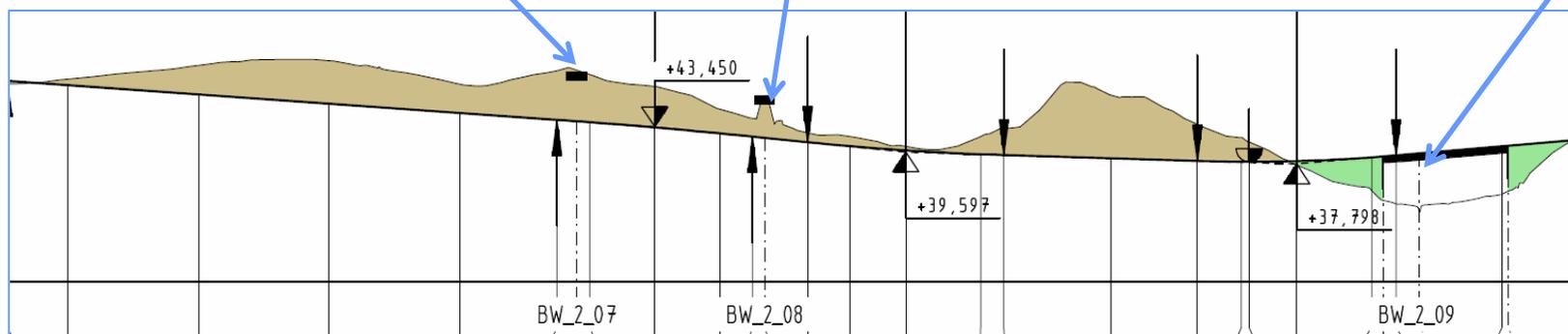
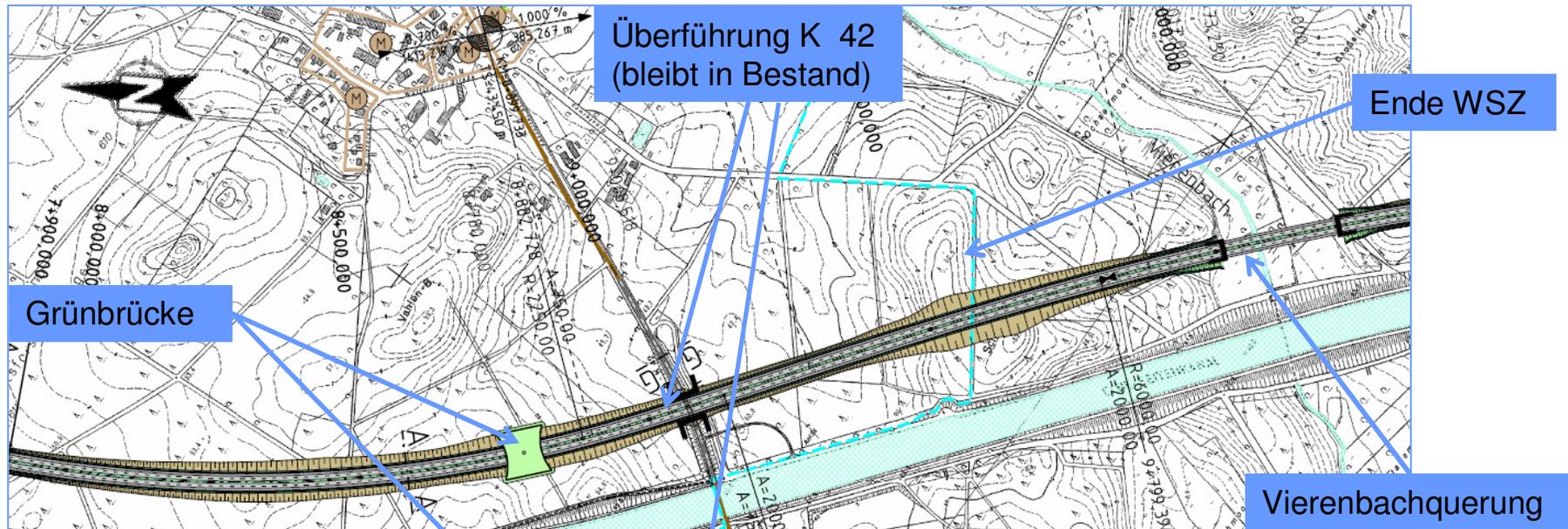




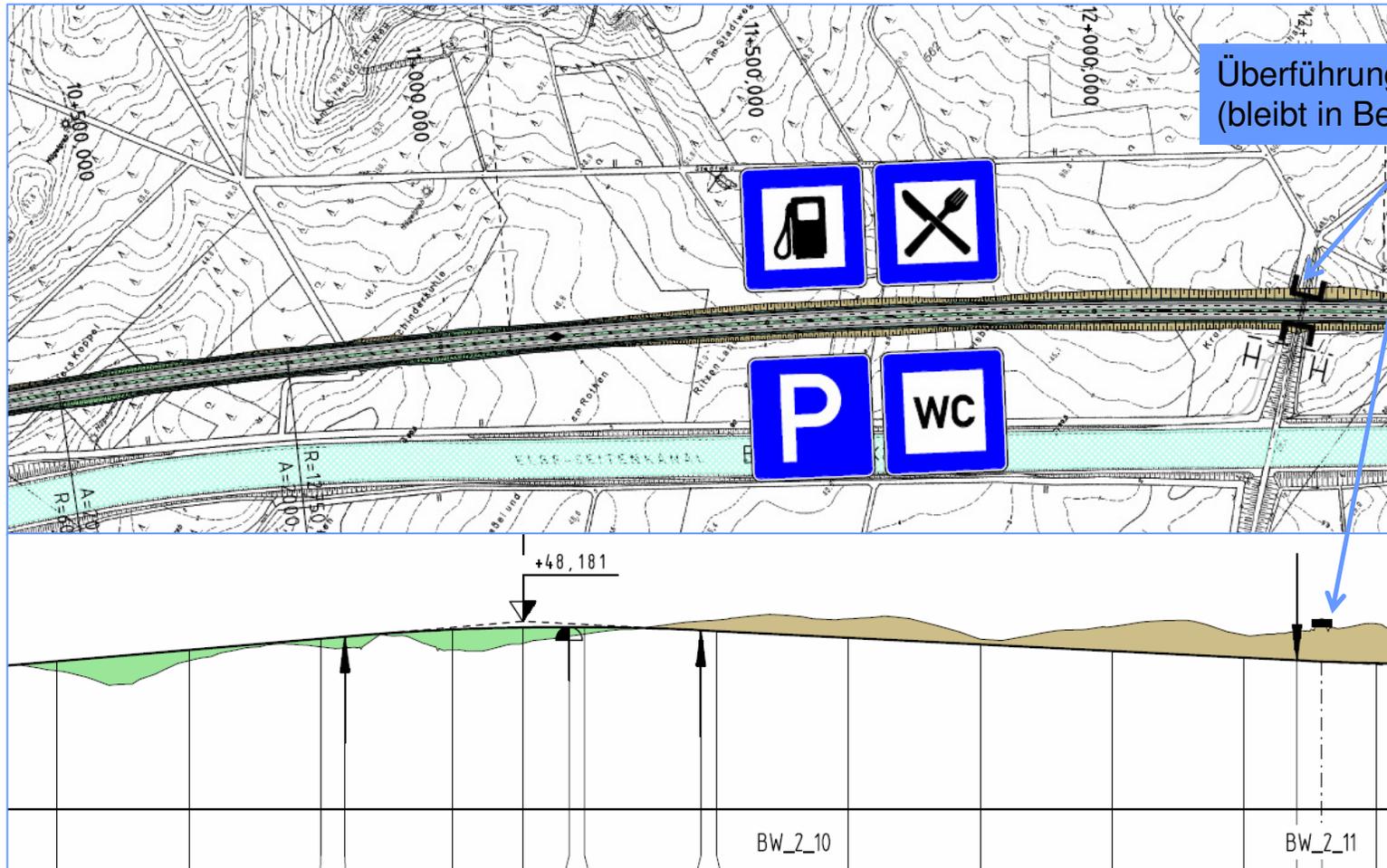




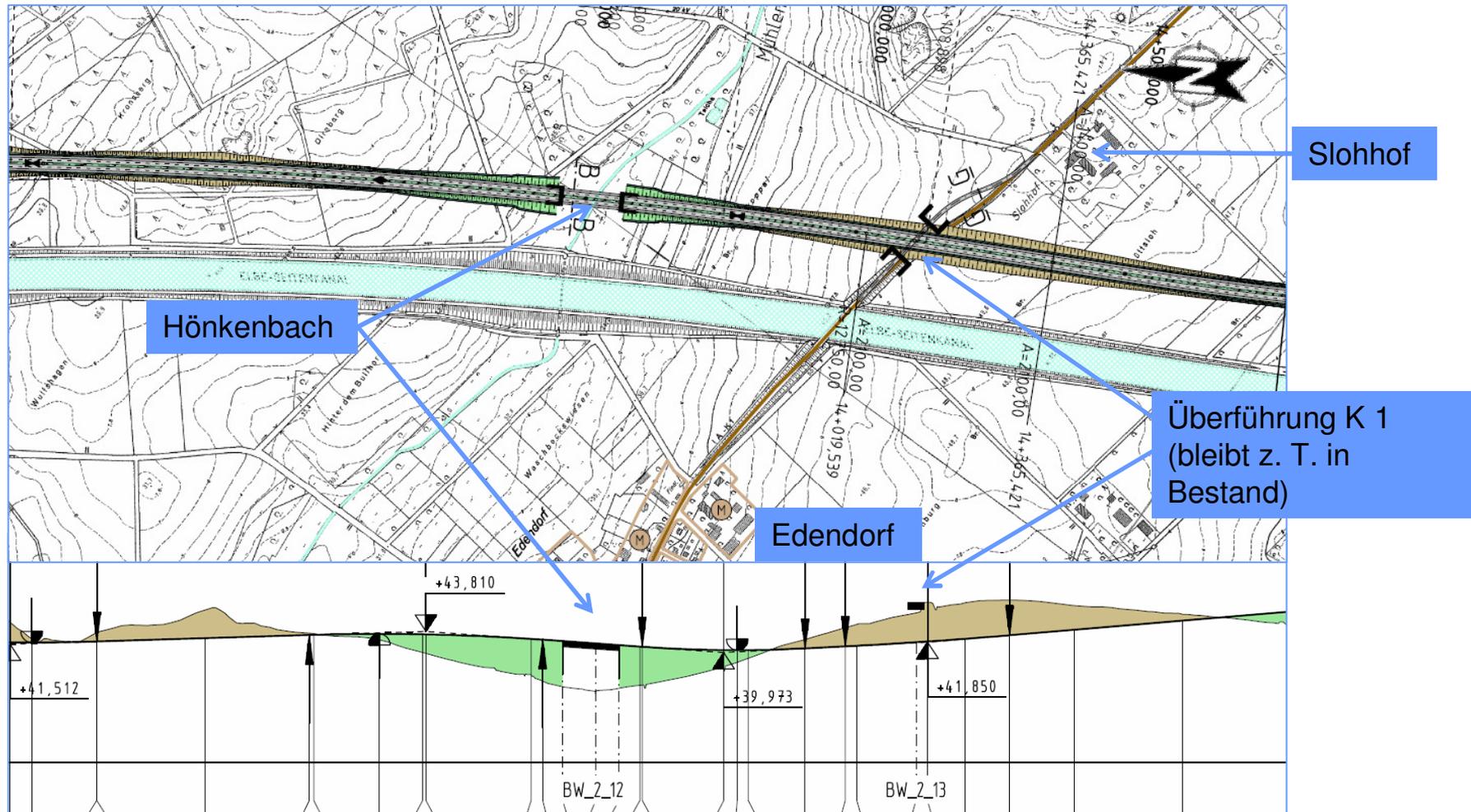
Bau-km 5+600 – 7+900



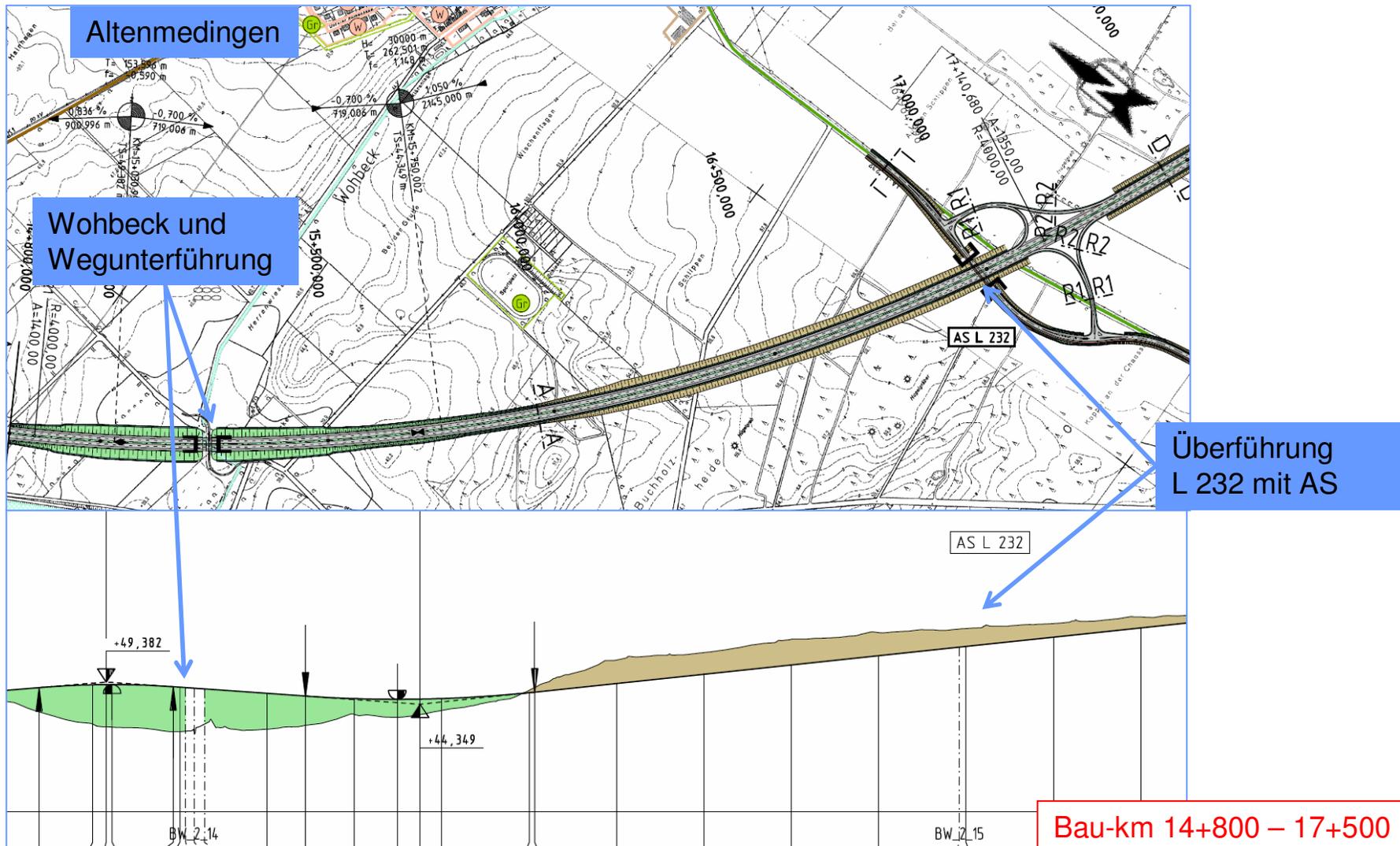
Bau-km 7+900 – 10+300

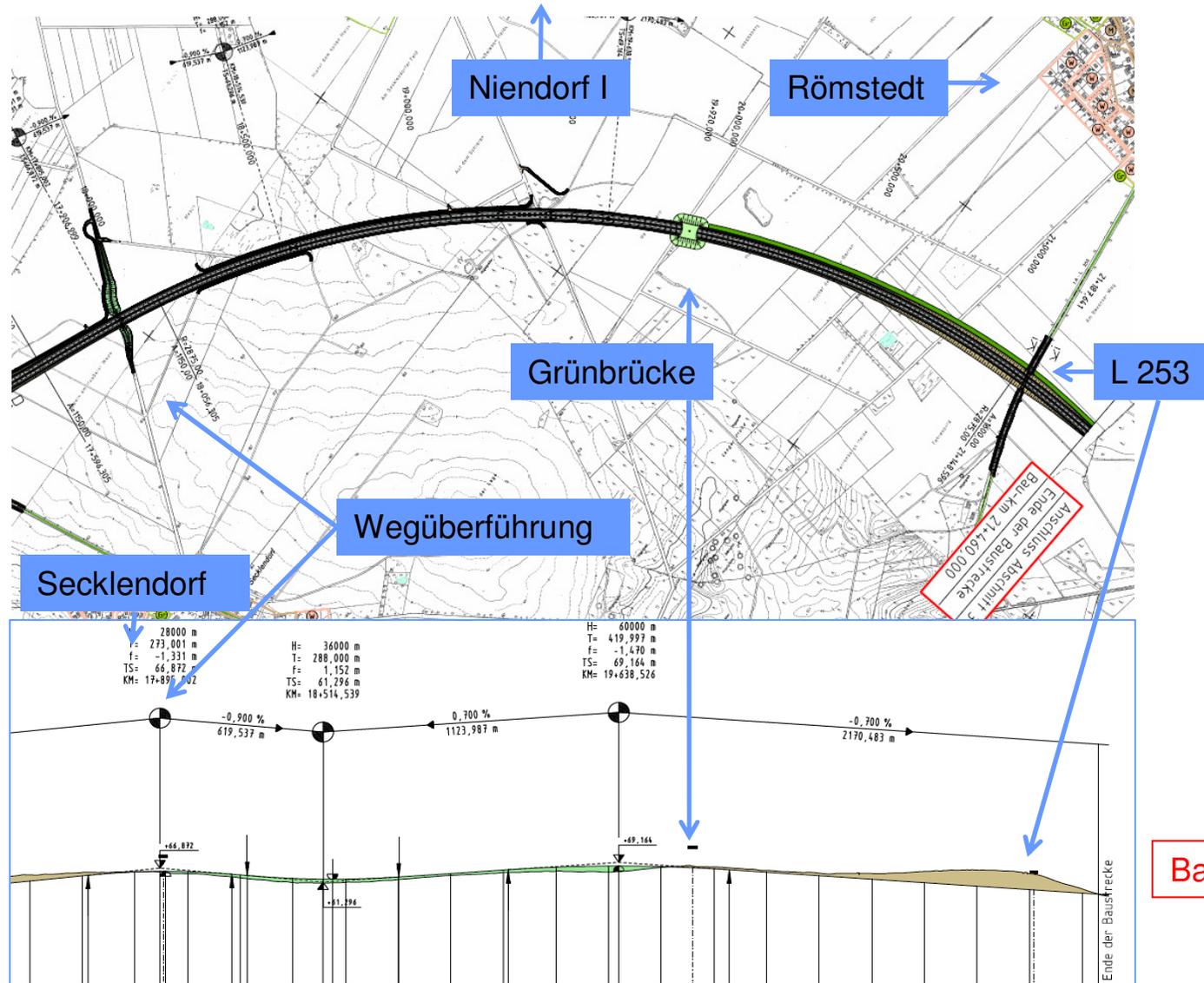


Bau-km 10+300 – 12+450



Bau-km 12+450 – 14+800





Bau-km 17+500 – Ende



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

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

Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) –
Bad Bevensen (L 253)



TOP 3 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

1. Arbeitskreissitzung 15.12.2010

TOP 3

Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

Immissionstechnische Untersuchung

**Herr V. Meyer
Ingenieurbüro für Immissionsschutz**



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 des 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



Verkehrsbelastungen DTV 2025 (Planfall mit A 39)

Abschnitt nördlich L 232: rd. 26.400 Kfz/24 (DTV_{SV} 8.580)

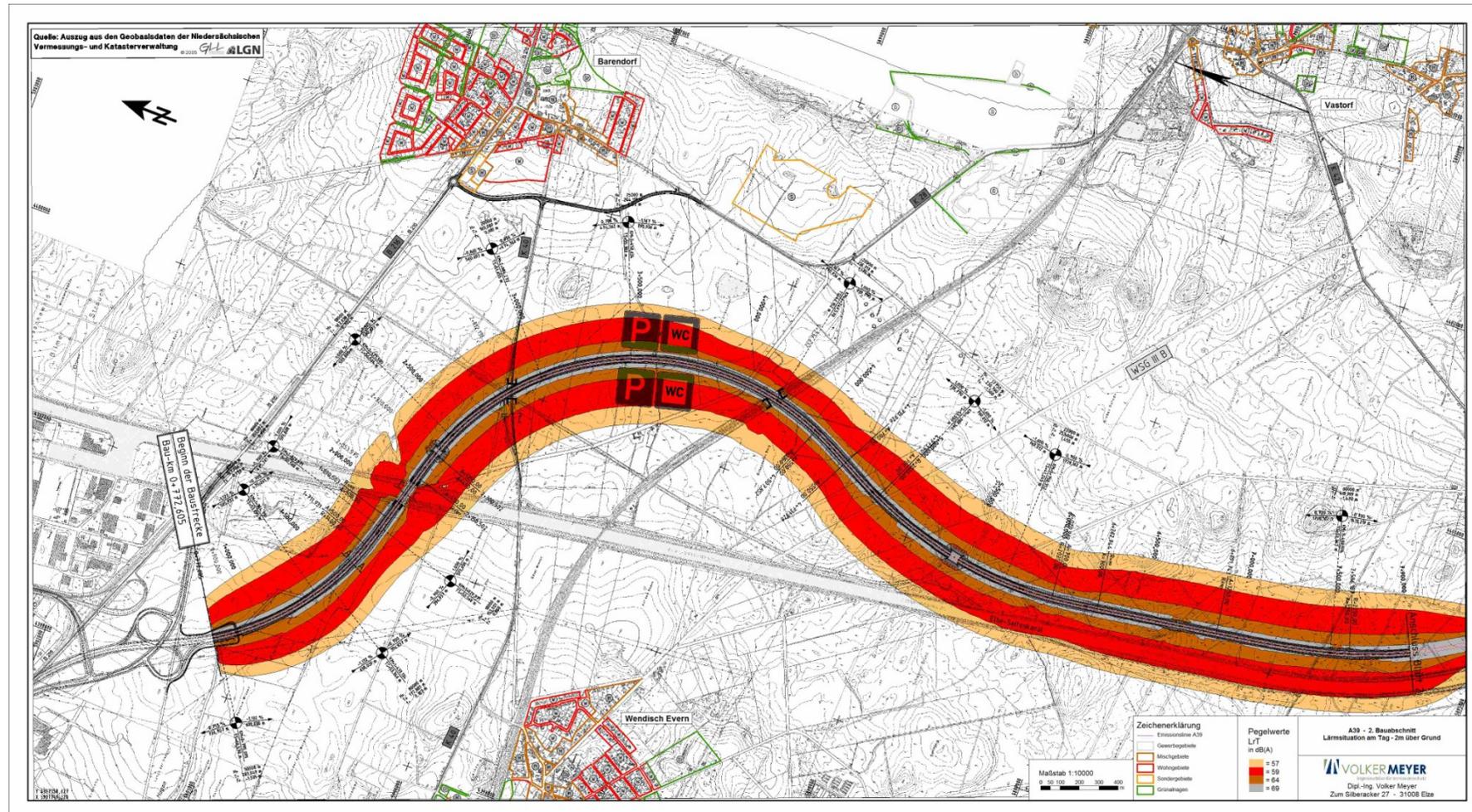
Abschnitt südlich L 232: rd. 25.000 Kfz/24 (DTV_{SV} 8.430)

Für die Lärmberechnung wurden die folgenden Detailwerte verwendet:

Strecken- abschnitt	von	Kfz/24h	Lkw-Anteil	
			Tag	Nacht
1	A39, Fahrtrichtung Süd, nördlich AS L232	13.410	28,1%	49,8%
2	A39, Fahrtrichtung Süd, südlich AS L232	12.590	29,3%	52,6%
3	A39, Fahrtrichtung Nord, nördlich AS L232	12.940	28,4%	50,4%
4	A39, Fahrtrichtung Nord, südlich AS L232	12.450	29,1%	52,0%

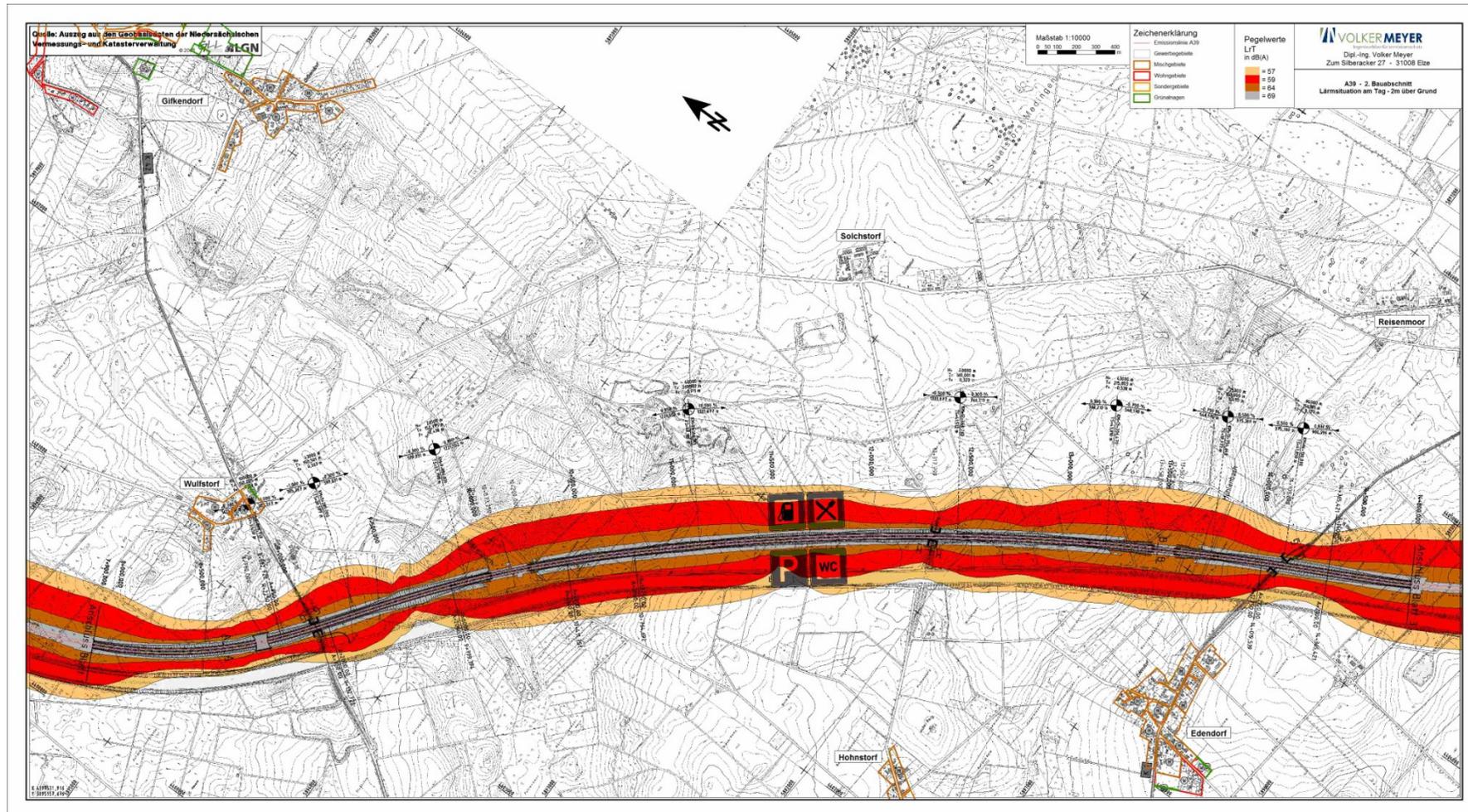


Lärmsituation am Tag



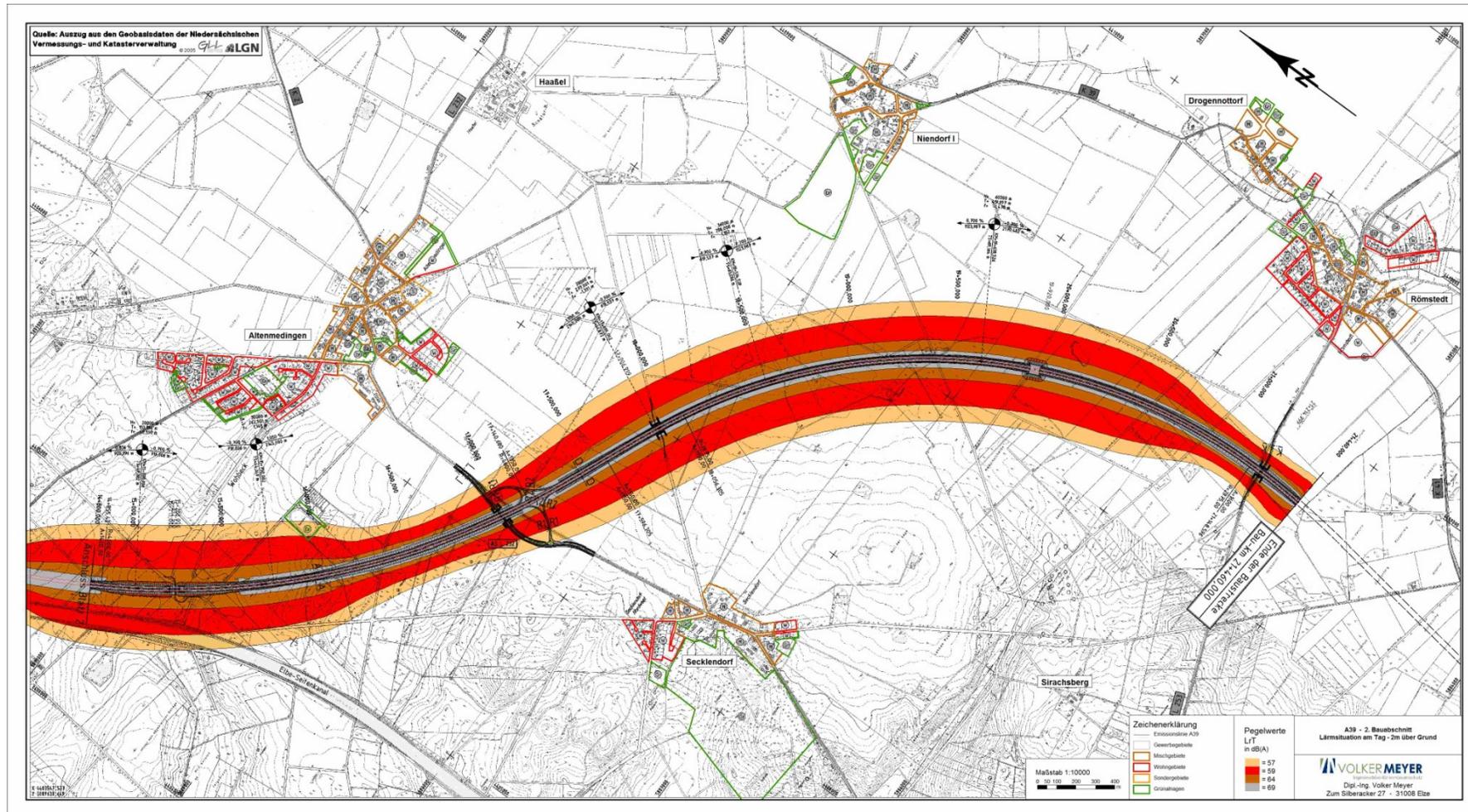


Lärmsituation am Tag



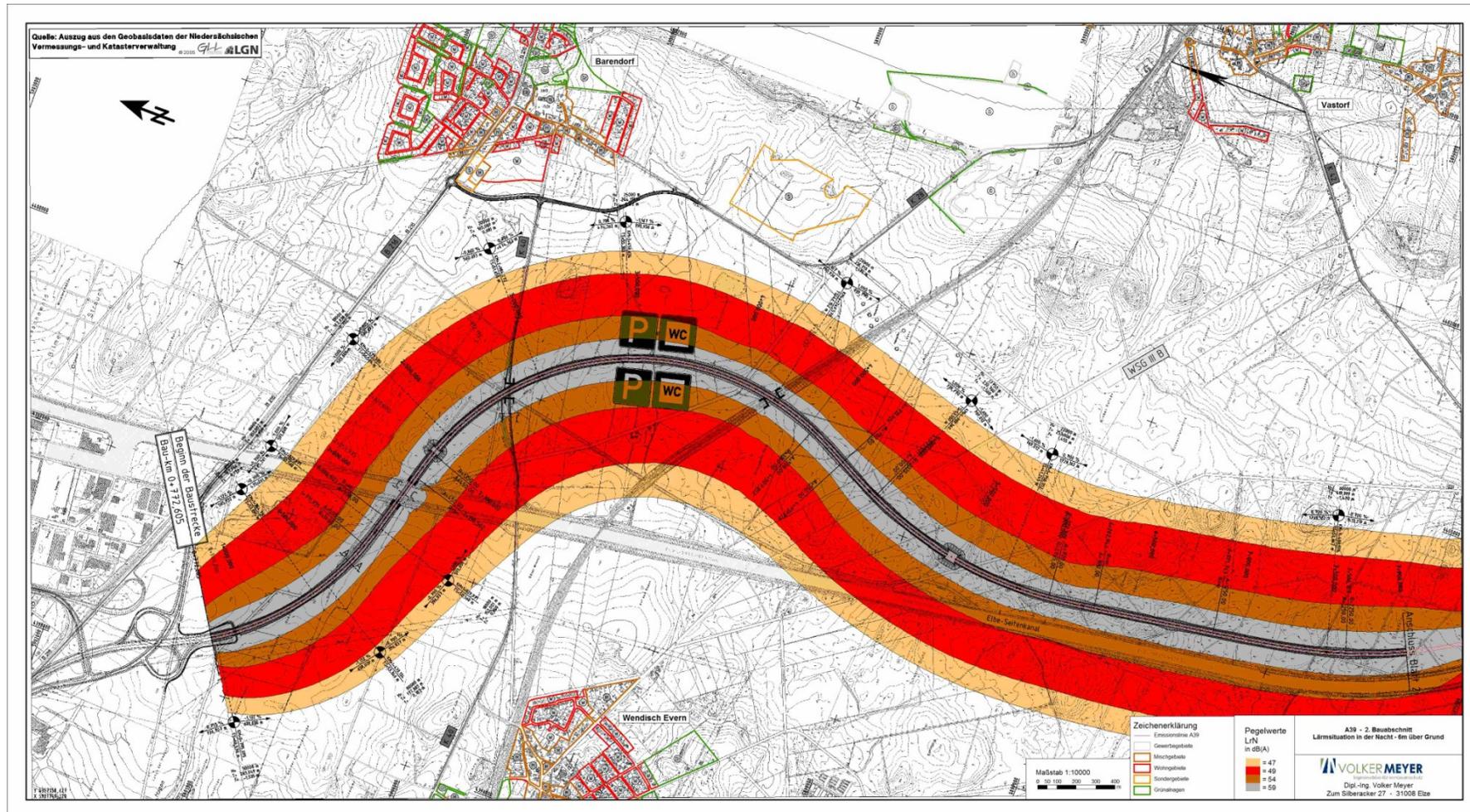


Lärmsituation am Tag



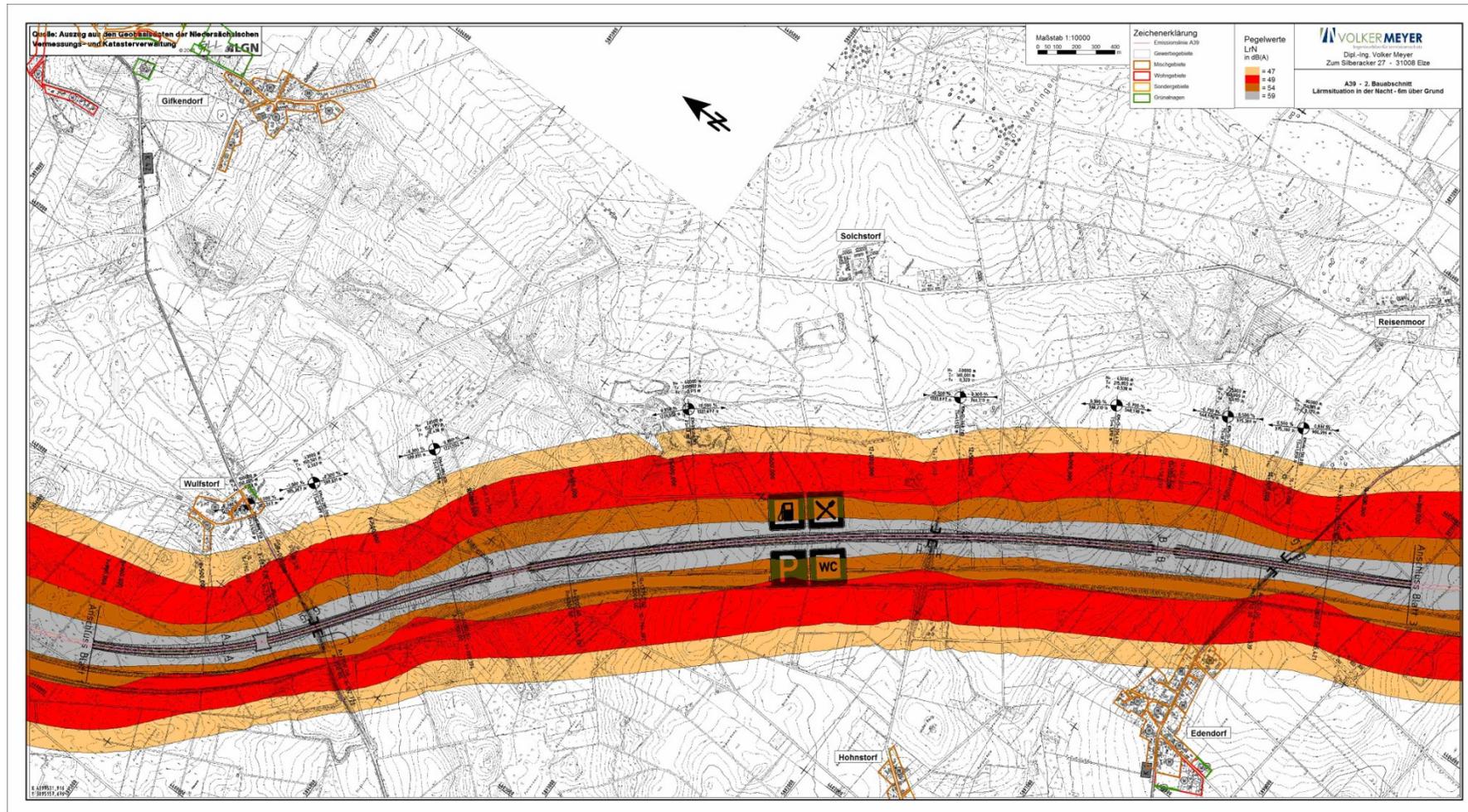


Lärmsituation in der Nacht



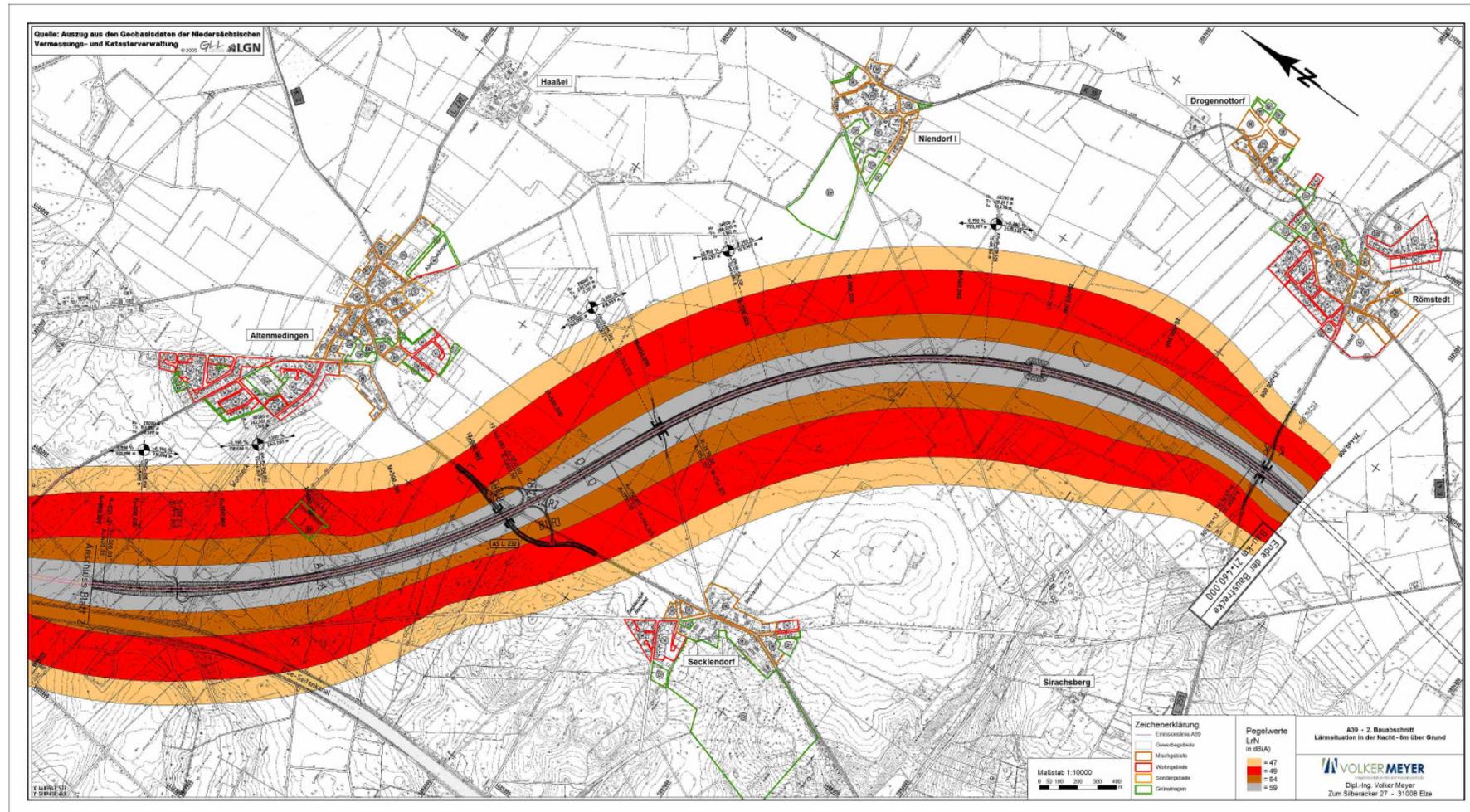


Lärmsituation in der Nacht





Lärmsituation in der Nacht





TOP 3

Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

Umweltfachliche Untersuchung

**Herr Borkenhagen
Bosch & Partner**



Umweltverträglichkeit

Bestandserfassung

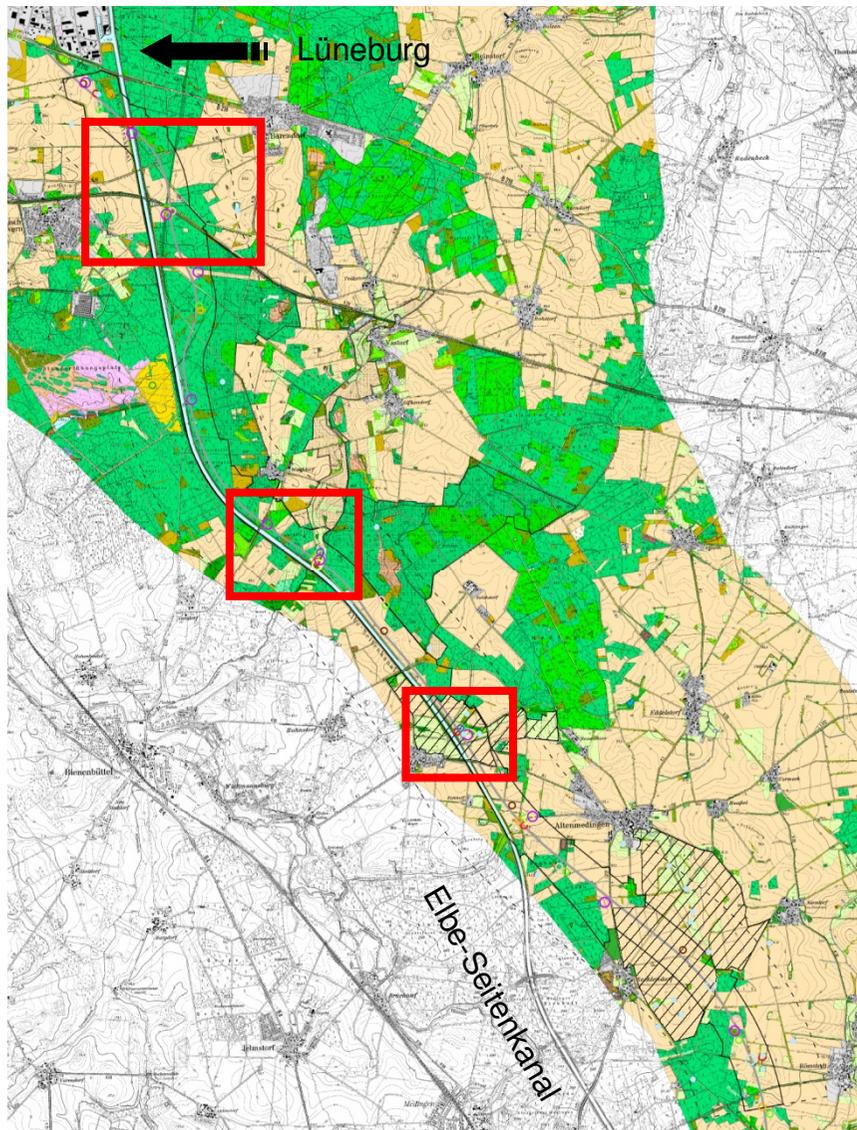
Vernetzungskonzept

Vorüberlegungen Maßnahmenplanung



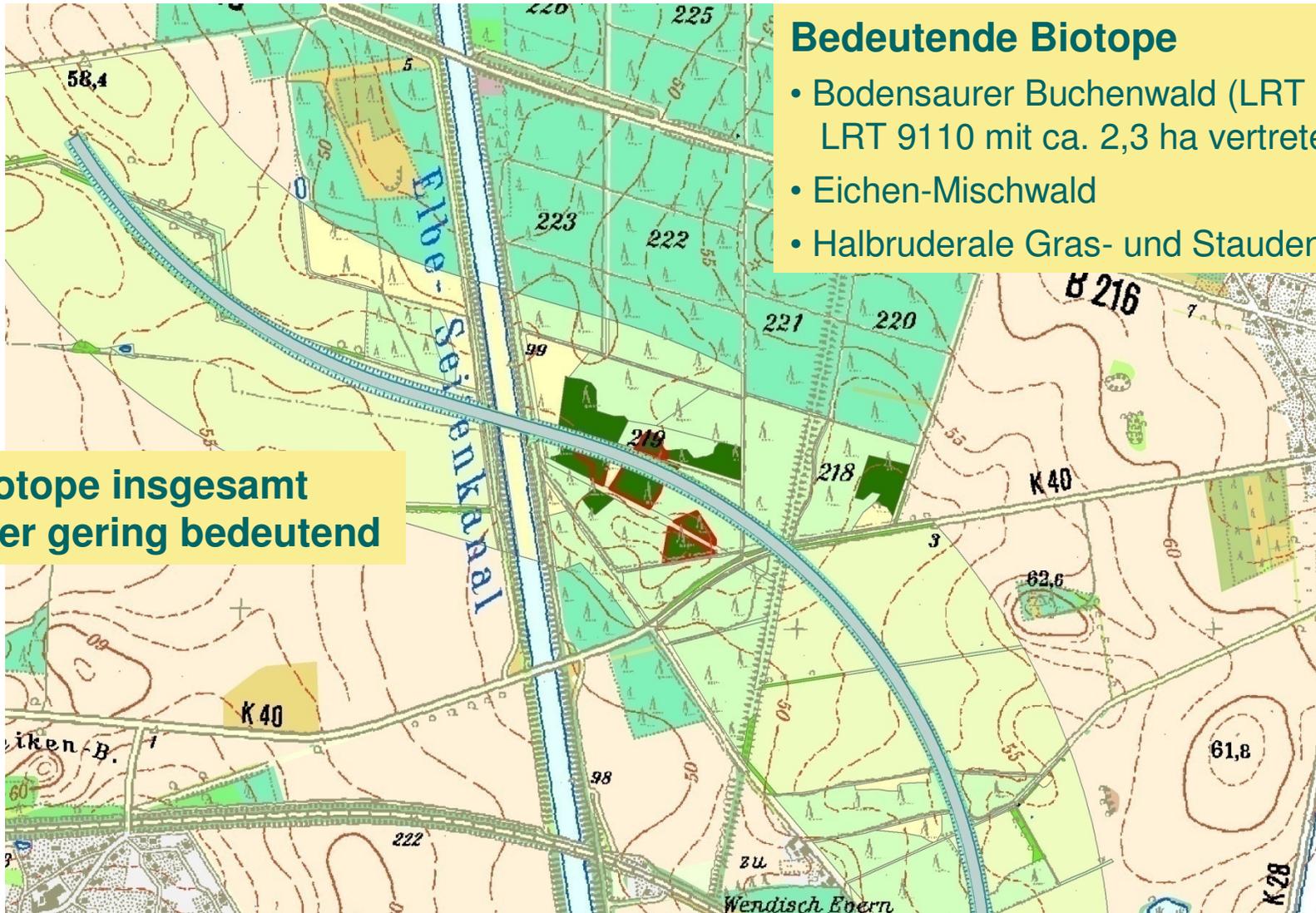
Bestandserfassung

- Biotope
- Amphibien
- Vögel
- Fledermäuse
- Weitere Artengruppen
- Weitere Schutzgüter



bedeutende Bereiche **Biotope**

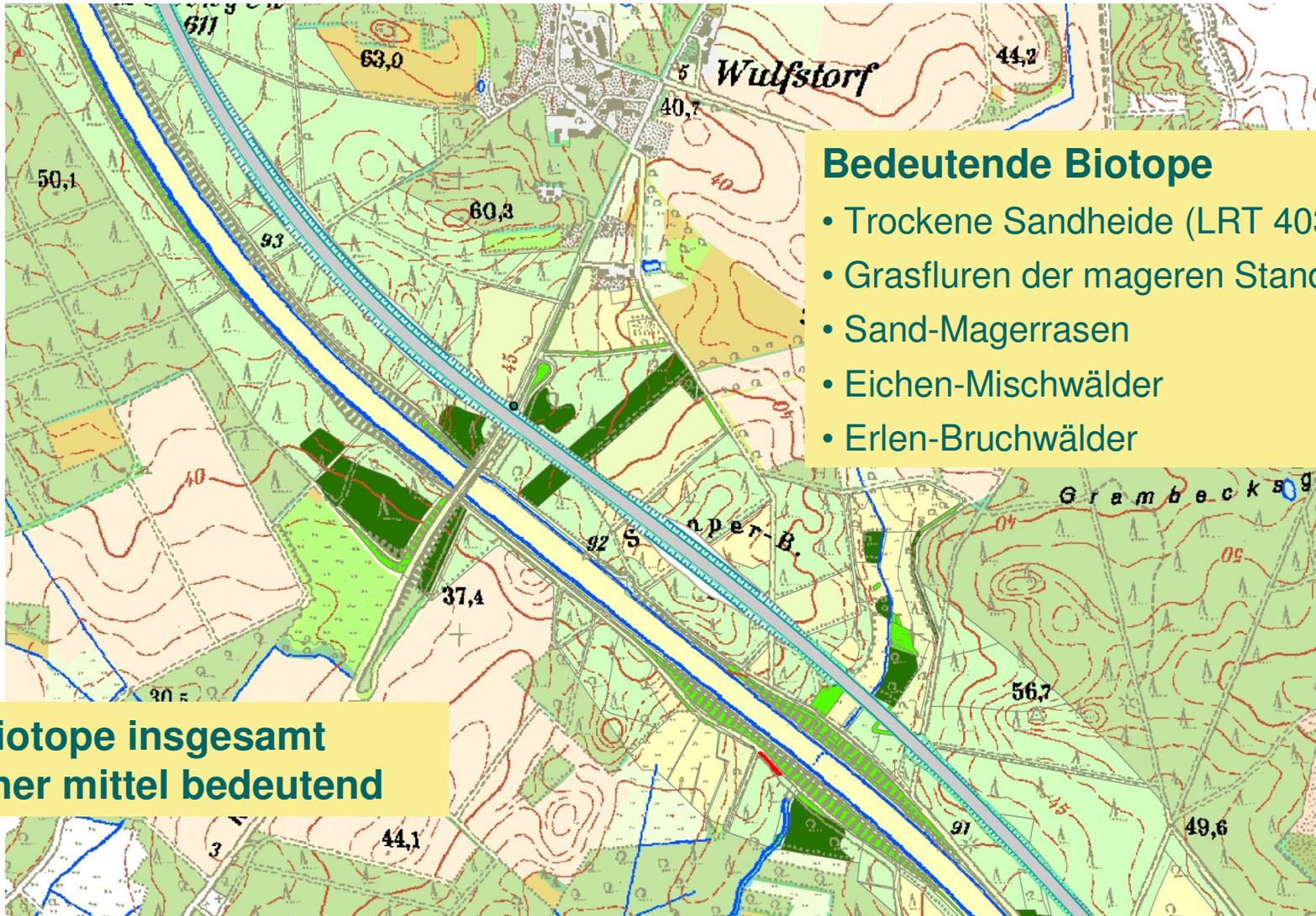
- Wald-Offenlandkomplex bei Barendorf
- Vierenbachtal
- Hönkenbachtal



Bedeutende Biotop

- Bodensaurer Buchenwald (LRT 9110)
LRT 9110 mit ca. 2,3 ha vertreten
- Eichen-Mischwald
- Halbruderale Gras- und Staudenflur

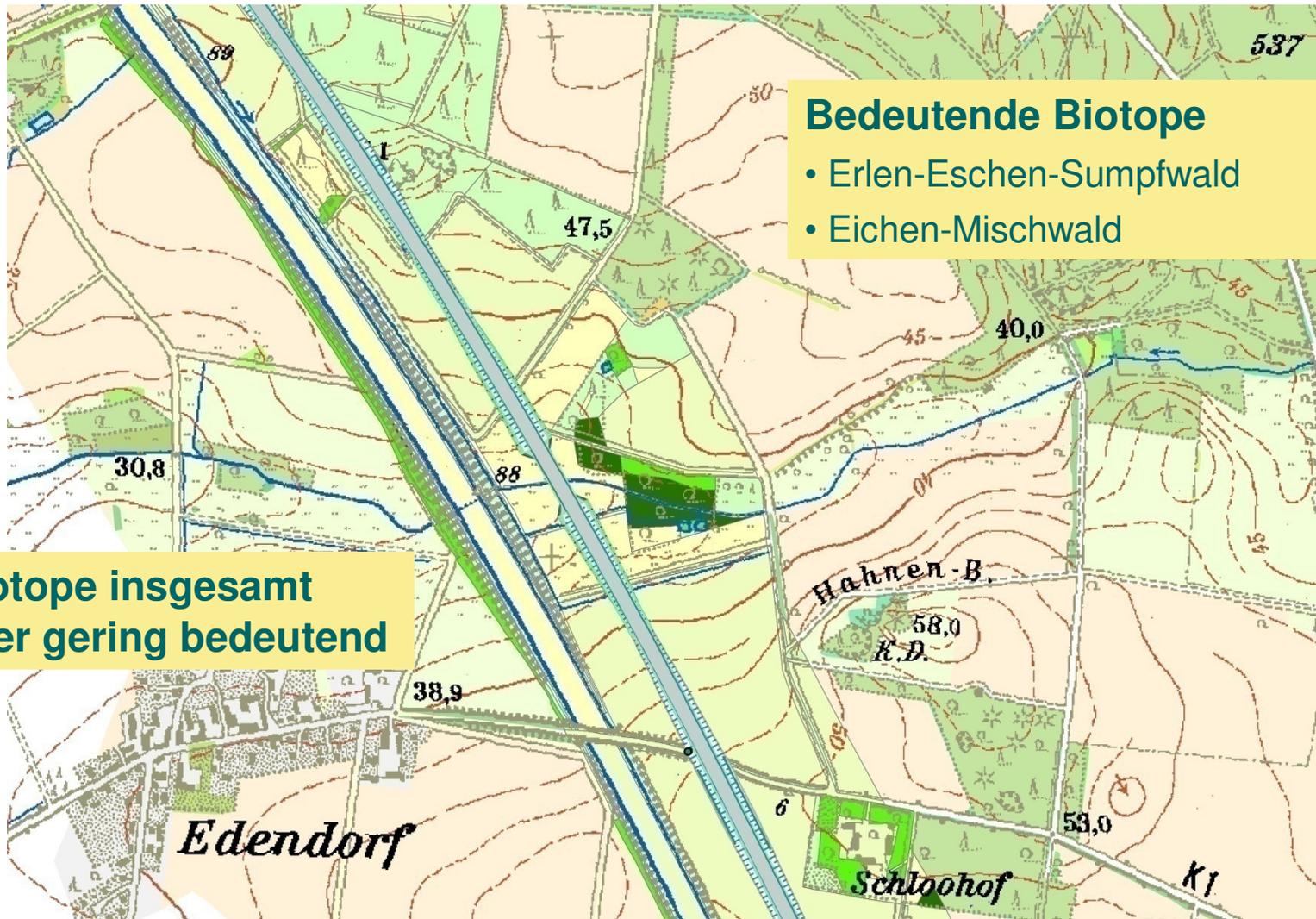
Biotop insgesamt
eher gering bedeutend



Bedeutende Biotope

- Trockene Sandheide (LRT 4030)
- Grasfluren der mageren Standorte
- Sand-Magerrasen
- Eichen-Mischwälder
- Erlen-Bruchwälder

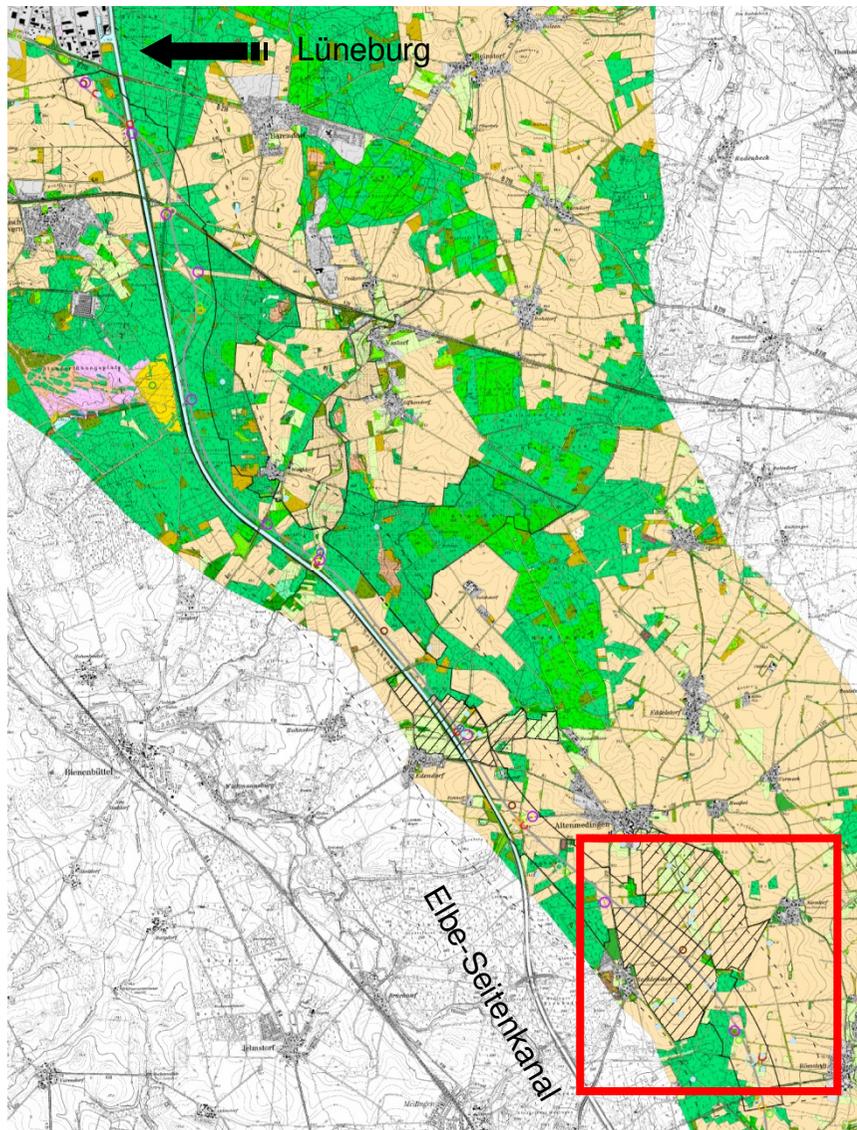
Biotope insgesamt
eher mittel bedeutend



Bedeutende Biotope

- Erlen-Eschen-Sumpfwald
- Eichen-Mischwald

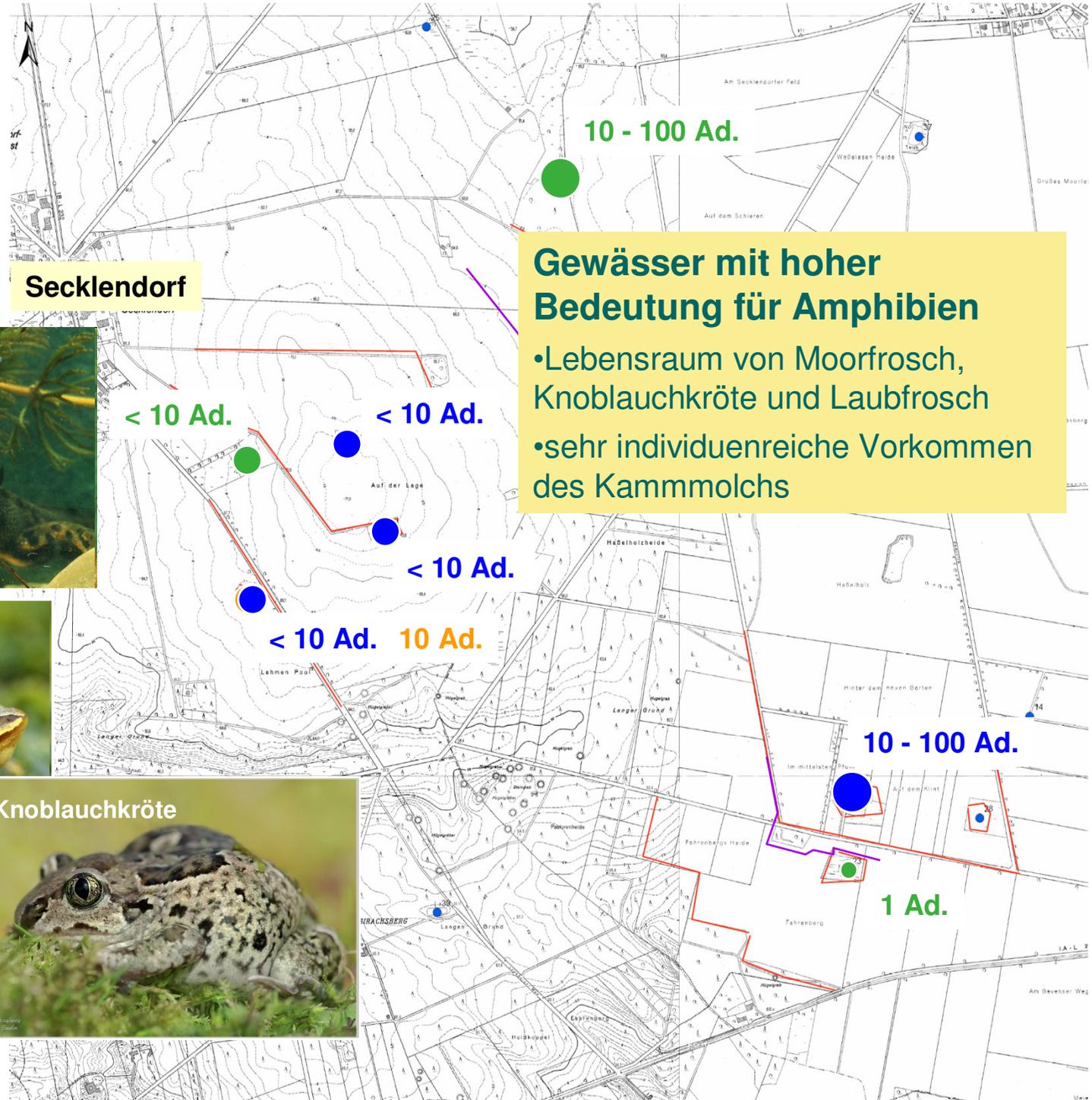
Biotope insgesamt
eher gering bedeutend



bedeutende Bereiche **Amphibien**

- Offenland östlich Secklendorf

Amphibien Gewässer und Arten



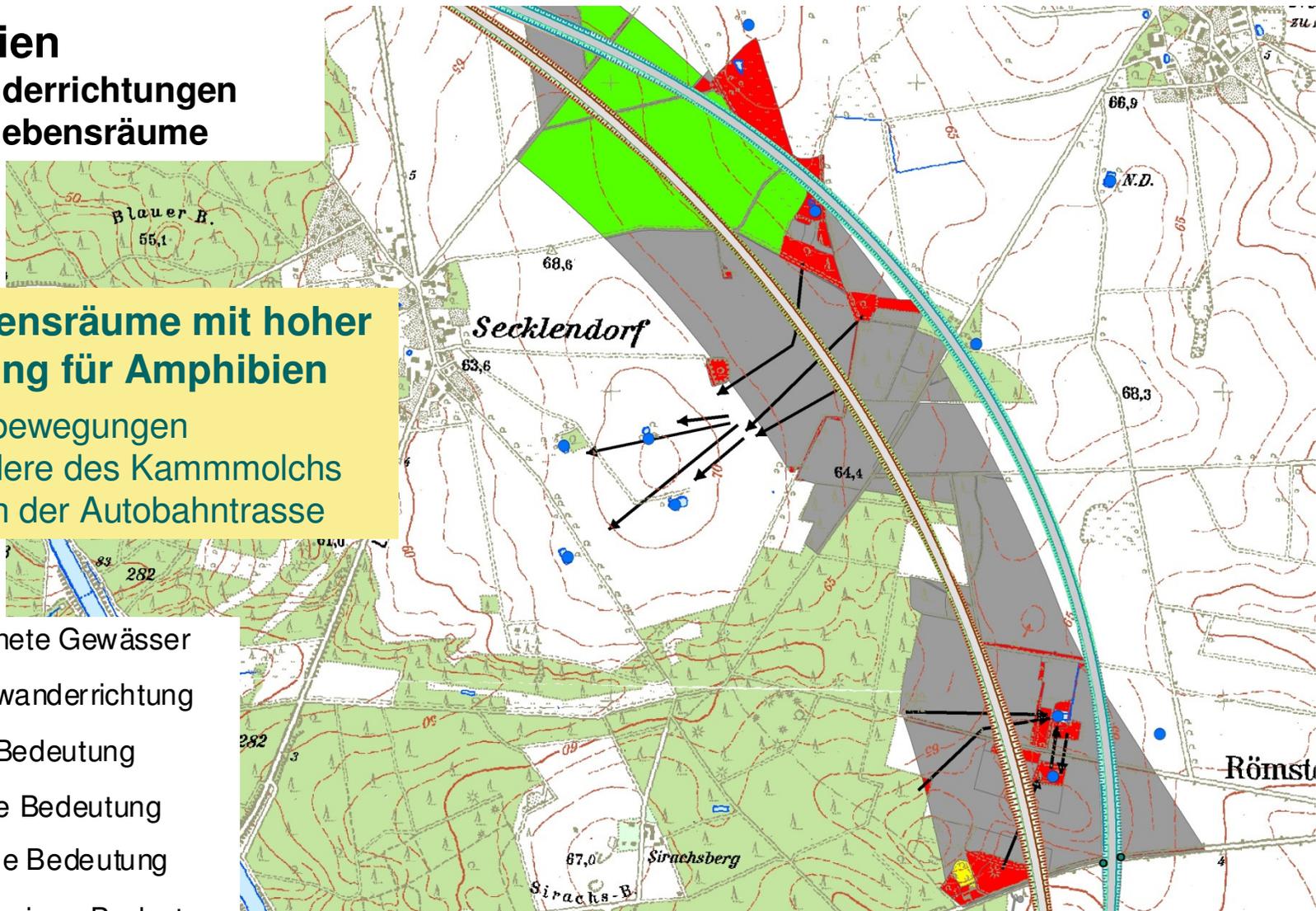


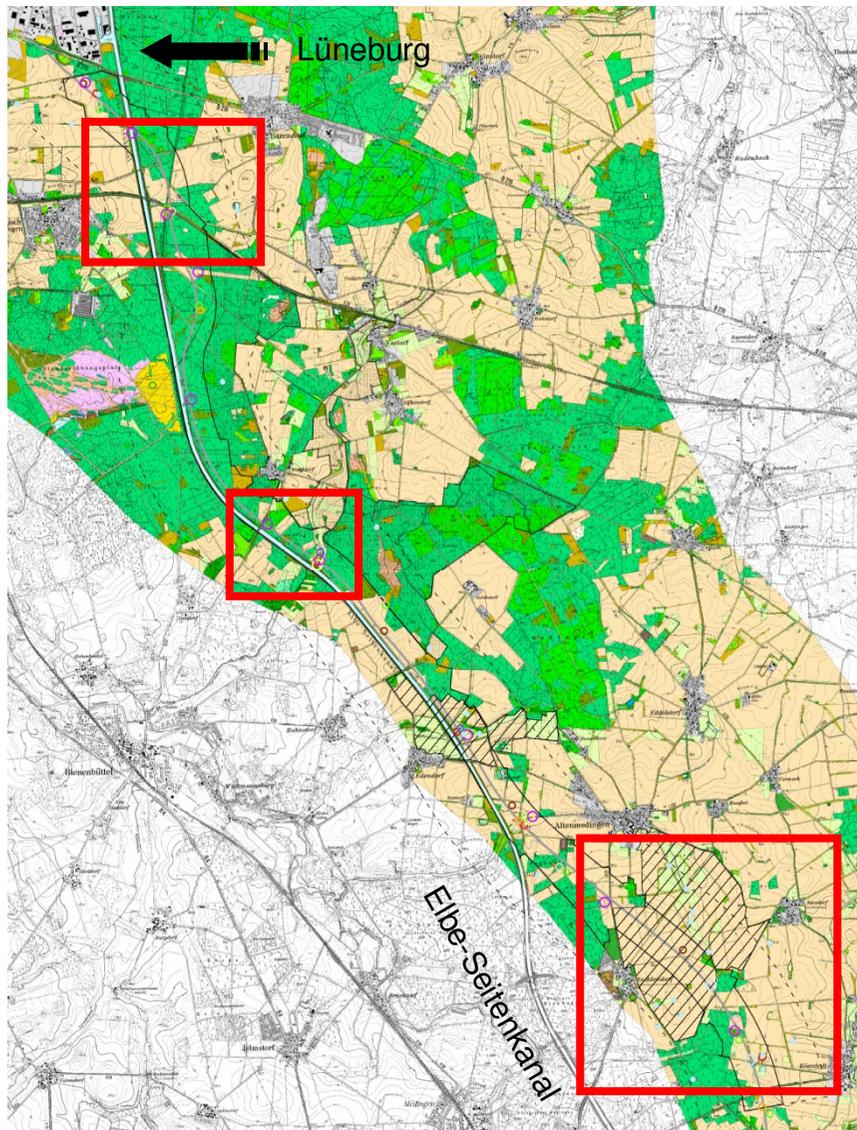
Amphibien Hauptwanderrichtungen und Landlebensräume

Landlebensräume mit hoher Bedeutung für Amphibien

- Wanderbewegungen
insbesondere des Kammmolchs
im Bereich der Autobahntrasse

-  Geeignete Gewässer
-  Hauptwanderrichtung
-  Hohe Bedeutung
-  Mittlere Bedeutung
-  Geringe Bedeutung
-  Sehr geringe Bedeutung





bedeutende Bereiche **Vögel**

- Wald-Offenlandkomplex bei Barendorf
- Vierenbachtal
- Offenland östlich Secklendorf



Avifauna

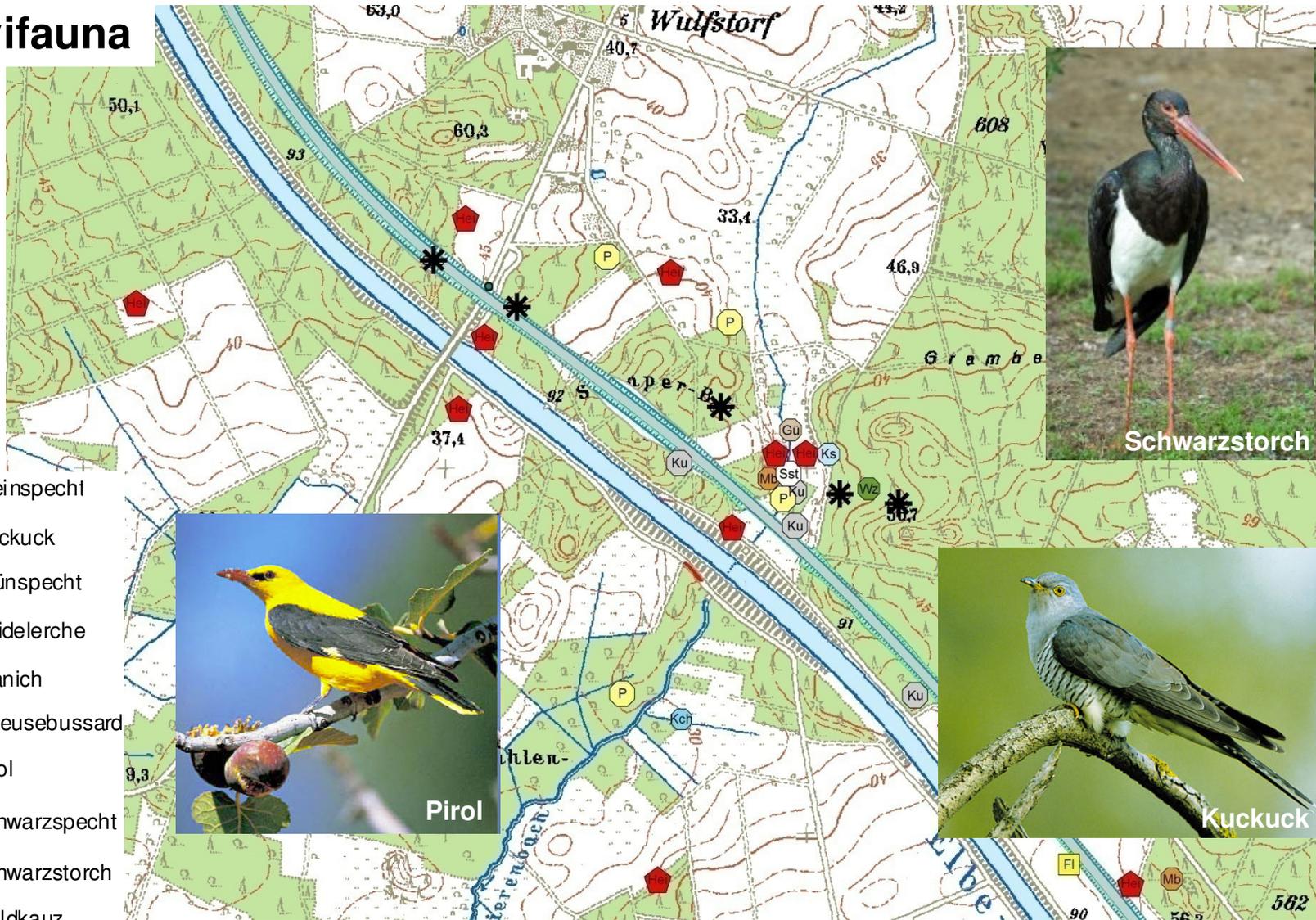


-  Feldlerche
-  Flußregenpfeifer
-  Gartenrotschwanz
-  Heidelerche
-  Kranich
-  Mäusebusard
-  Nachtigall
-  Neuntöter
-  Rauchschwalbe
-  Schwarzspecht
-  Wachtel





Avifauna

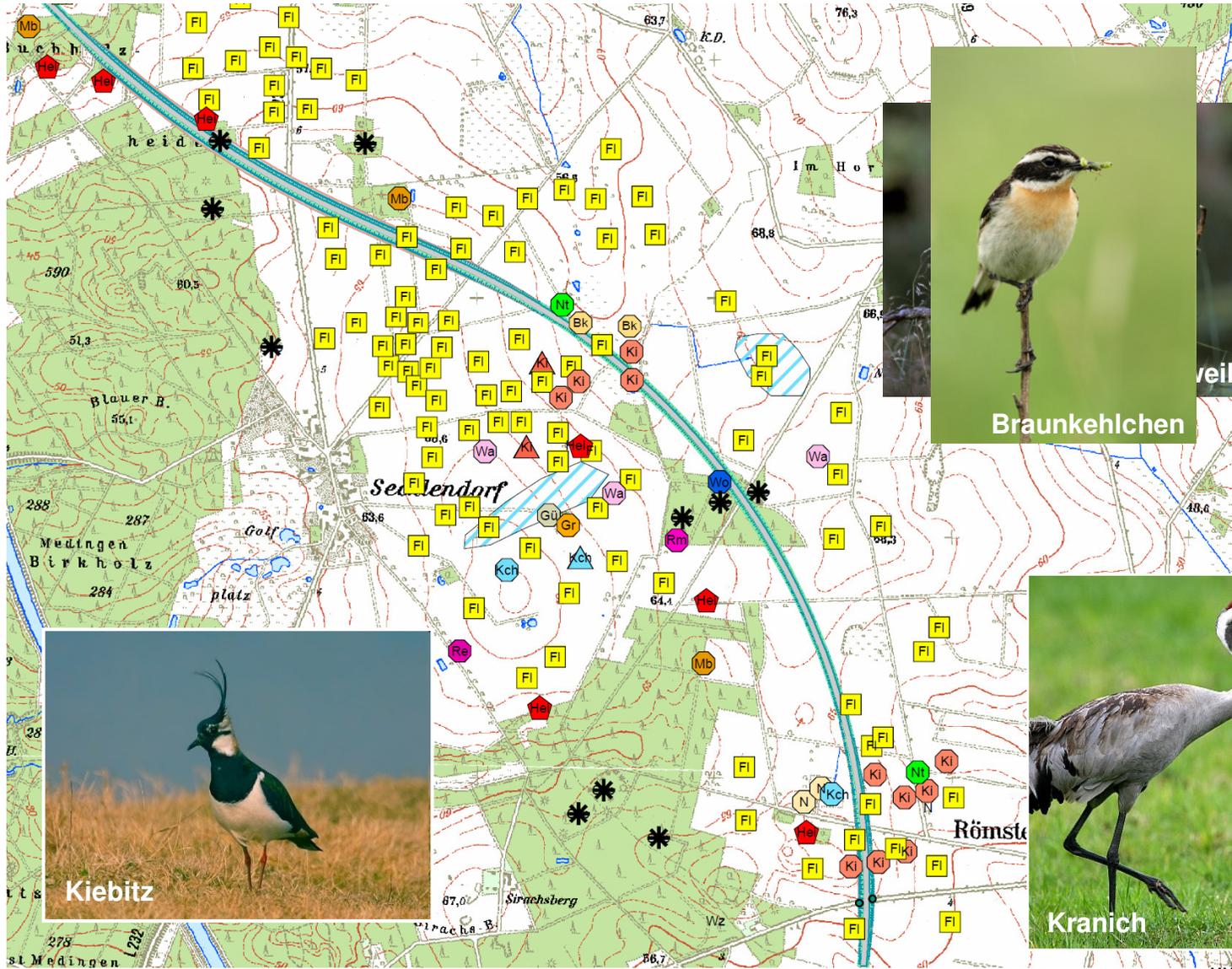


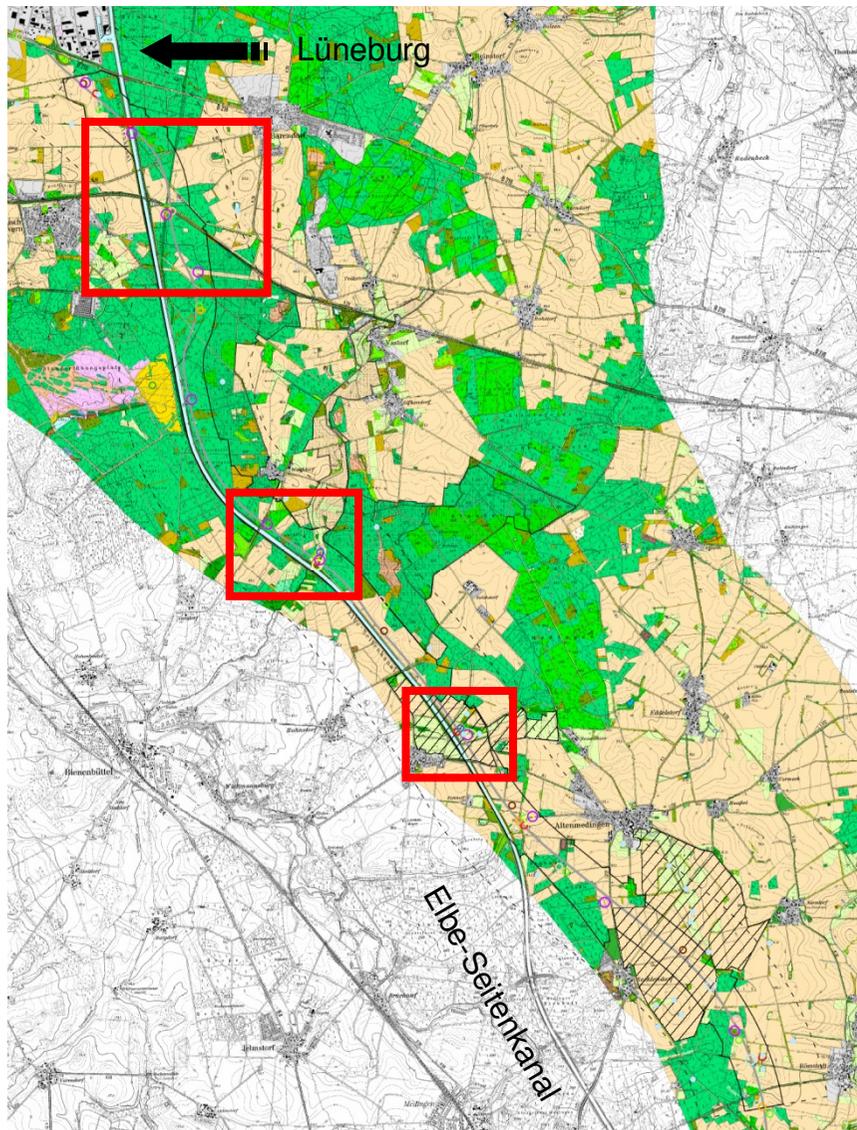
-  Kleinspecht
-  Kuckuck
-  Grünspecht
-  Heiderleche
-  Kranich
-  Maeusebussard
-  Pirol
-  Schwarzspecht
-  Schwarzstorch
-  Waldkauz



Avifauna

-  Kornweihe
-  Feldlerche
-  Gartenrotschwanz
-  Grünspecht
-  Heidelerche
-  Kiebitz
-  Kiebitz
-  Kranich
-  Kranich
-  Mäusebussard
-  Nachtigall
-  Neuntöter
-  Rebhuhn
-  Rotmilan
-  Schwarzspecht
-  Wachtel
-  Waldohreule
-  Braunkehlchen



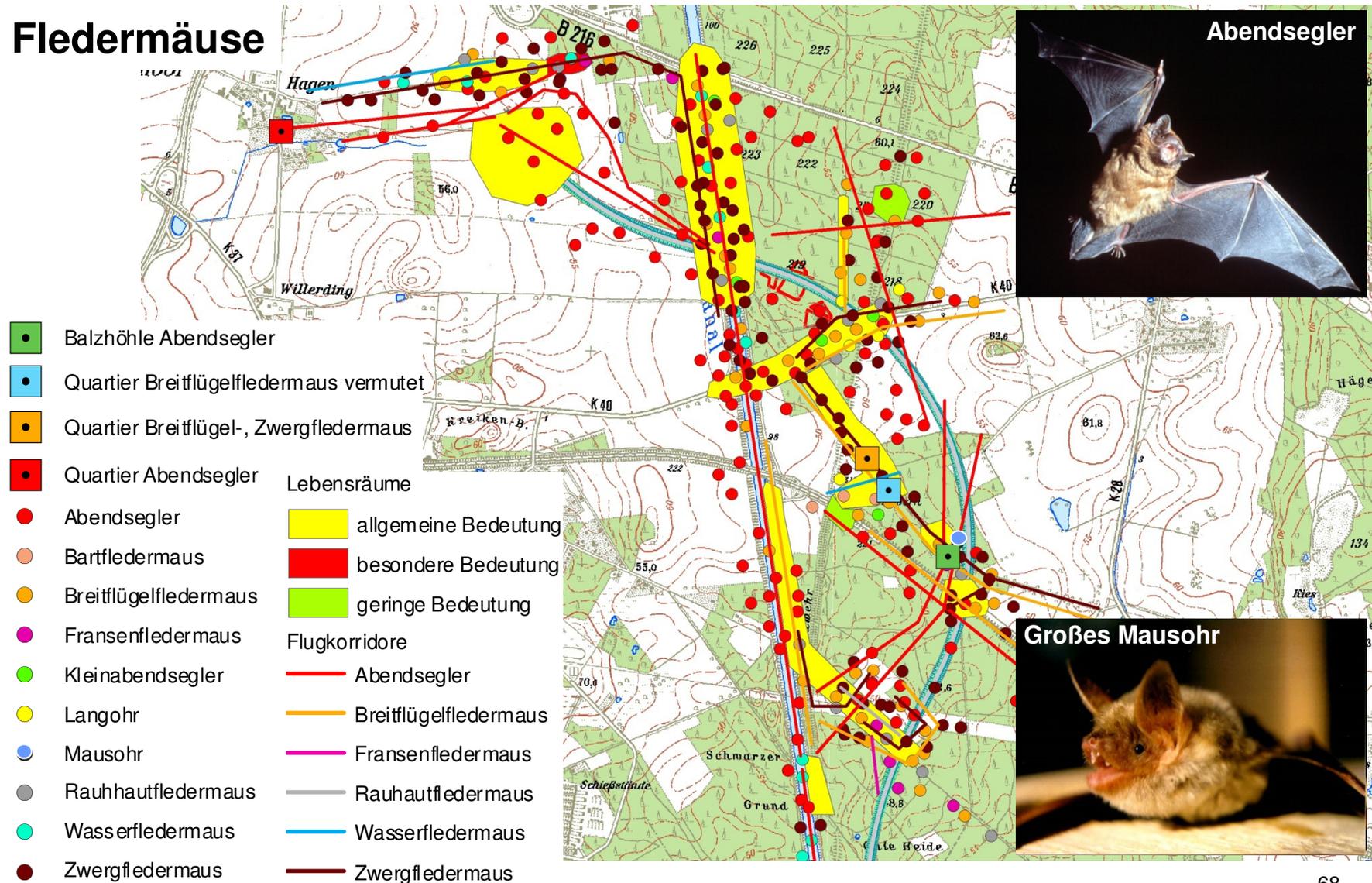


bedeutende Bereiche **Fledermäuse**

- Wald-Offenlandkomplex bei Barendorf
- Wulfstorf / Vierenbachtal
- Hönkenbachtal

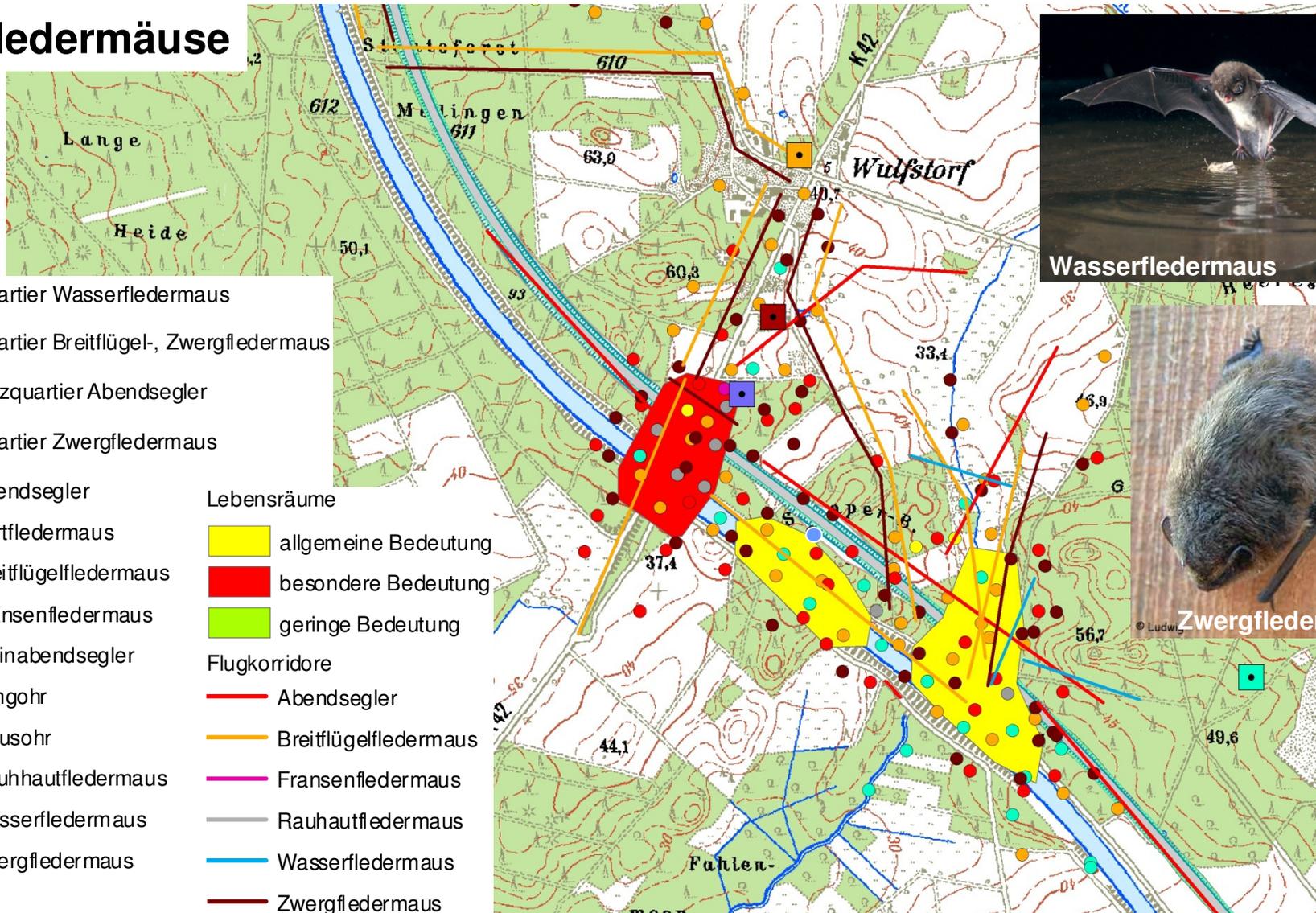


Fledermäuse



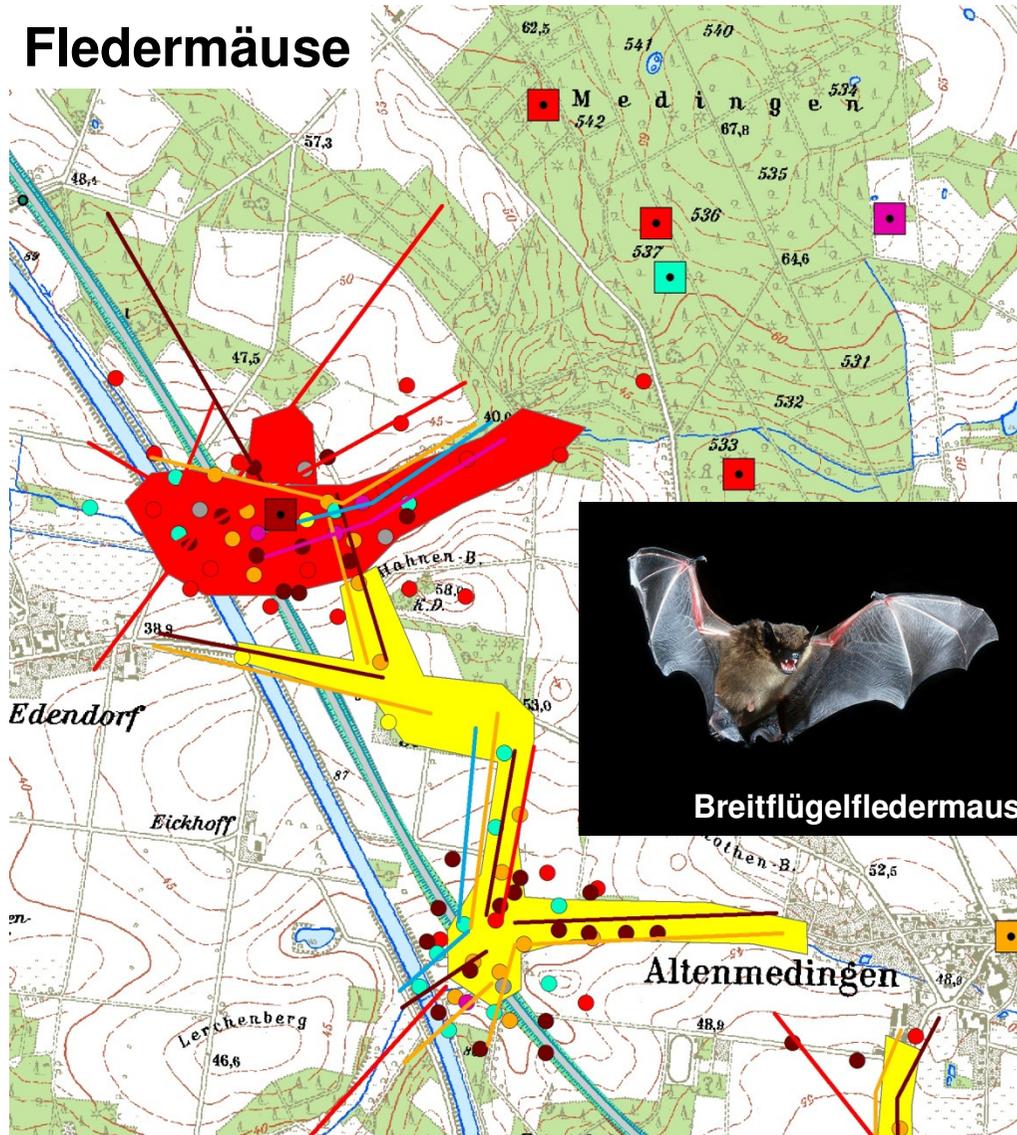


Fledermäuse





Fledermäuse



- | | |
|--|--|
| | Quartier Fransenfledermaus |
| | Quartier Wasserfledermaus |
| | Quartier Breitflügel-, Zwergfledermaus |
| | Quartier Abendsegler |
| | Quartier Breitflügelfledermaus |
| | Abendsegler |
| | Bartfledermaus |
| | Breitflügelfledermaus |
| | Fransenfledermaus |
| | Kleinabendsegler |
| | Langohr |
| | Mausohr |
| | Rauhautfledermaus |
| | Wasserfledermaus |
| | Zwergfledermaus |
-
- | | |
|---------------|-----------------------|
| Lebensräume | |
| | allgemeine Bedeutung |
| | besondere Bedeutung |
| | geringe Bedeutung |
| Flugkorridore | |
| | Abendsegler |
| | Breitflügelfledermaus |
| | Fransenfledermaus |
| | Rauhautfledermaus |
| | Wasserfledermaus |
| | Zwergfledermaus |

Breitflügelfledermaus



Weitere Artengruppen

Wirbellose (Tag- und Nachtfalter, Holzkäfer, Libellen)

- **Tagfalter:** Perlgrasfalter „stark gefährdet“; Kaisermantel, Trauermantel und Nierenfleck-Zipfelfalter „gefährdet“
- **Nachtfalter:** Blaues Ordensband „vom Aussterben bedroht“; Purpurstreifen-Zwergspanner und Malachiteule „stark gefährdet“; Kleiner Gabelschwanz, Kleiner Weinschwärmer und Ufer-Schilf Weißadereule „gefährdet“
- **Libellen:** Gebänderte Prachtlibelle, Gebänderte Heidelibelle und Gewöhnliche Federlibelle „gefährdet“

Reptilien

- Zauneidechse „gefährdet“

Fischotter

- keine Nachweise
Ilmenau-Gewässersystem gilt aber als Lebensraum und Wanderkorridor



Weitere Artengruppen

Muscheln und Schnecken

- keine Nachweise von Arten des Anhangs II der FFH-RL
- Muscheln: Eckige Erbsenmuschel „gefährdet“
- Schnecken: Gekielte Tellerschnecke „gefährdet“

Fische

- Mühlkoppe „stark gefährdet“; Anhang II der FFH-RL
- Bachneunauge, Elritze und Querder „stark gefährdet“
- Bachforelle „gefährdet“



Weitere Schutzgüter

Boden

- Niedermoor- und Auengleye in Niederungen von Vierenbach, Hönkenbach, Wohbeck
- Trockene und sandige Böden im Staatsforst Medingen und in Buchholzheide (Braunerde-Podsole und Podsole)

Wasser

- Grundwasserflurabstände unter 2 m im Bereich der Niederungen von Vierenbach, Hönkenbach und dem Wohbeckgraben
- Zwischen Wendisch-Evern und Wulfstorf Wasserschutzgebiet (Zone IIIB)

Kultur- und Sachgüter

- Landwehr bei Lüneburg
- Bodendenkmäler westlich von Barendorf sowie zwischen Altenmedingen und Römstedt



Vernetzungskonzept

- Ziele
- Säulen des Vernetzungskonzeptes
- Zielarten des Vernetzungskonzeptes
- Großräumige Vernetzungsbeziehungen
- Lebensraumpotenziale



Ziele

- Erhalt populationsökologisch bedeutsamer Austauschbeziehungen
- Keine Veränderungen in der genetischen Struktur
- Keine negativen Wirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen
- Arten mit sehr großen Raumansprüchen und geringen Individuendichten:
Ein Großteil der Tiere muss die Chance haben die Autobahn ungefährdet zu passieren
- Arten mit hohen Reproduktionsraten und starke Populationsschwankungen:
Wiederbesiedlung temporär verwaister Biotop darf nicht beeinträchtigt sein



Säulen des Vernetzungskonzeptes

Passagen

Multifunktional: Grünbrücken, Talbrücken, Grünunterführungen (MAQ)

Spezifischer: Faunapassagen, Gewässerunterführungen

Trittsteine geeigneter Habitate in den Anwanderungskorridoren

Schwerpunkträume der Biodiversitätssicherung

Vergrößerung und Verbesserung des Habitats

Beseitigung von Mortalitätsursachen an anderen Stellen

Vermeidung von Störungen

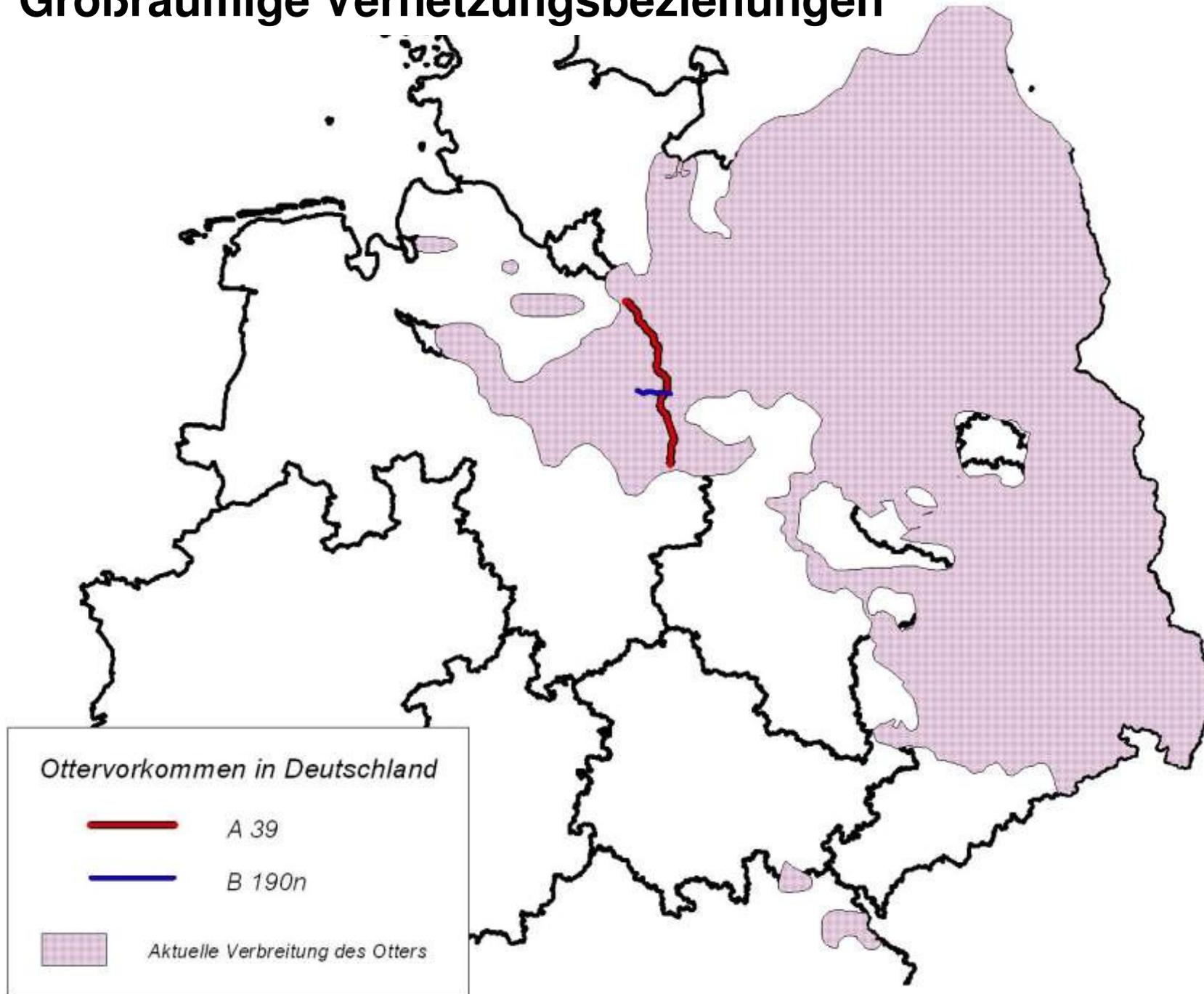
Rückbau entbehrlicher Straßen



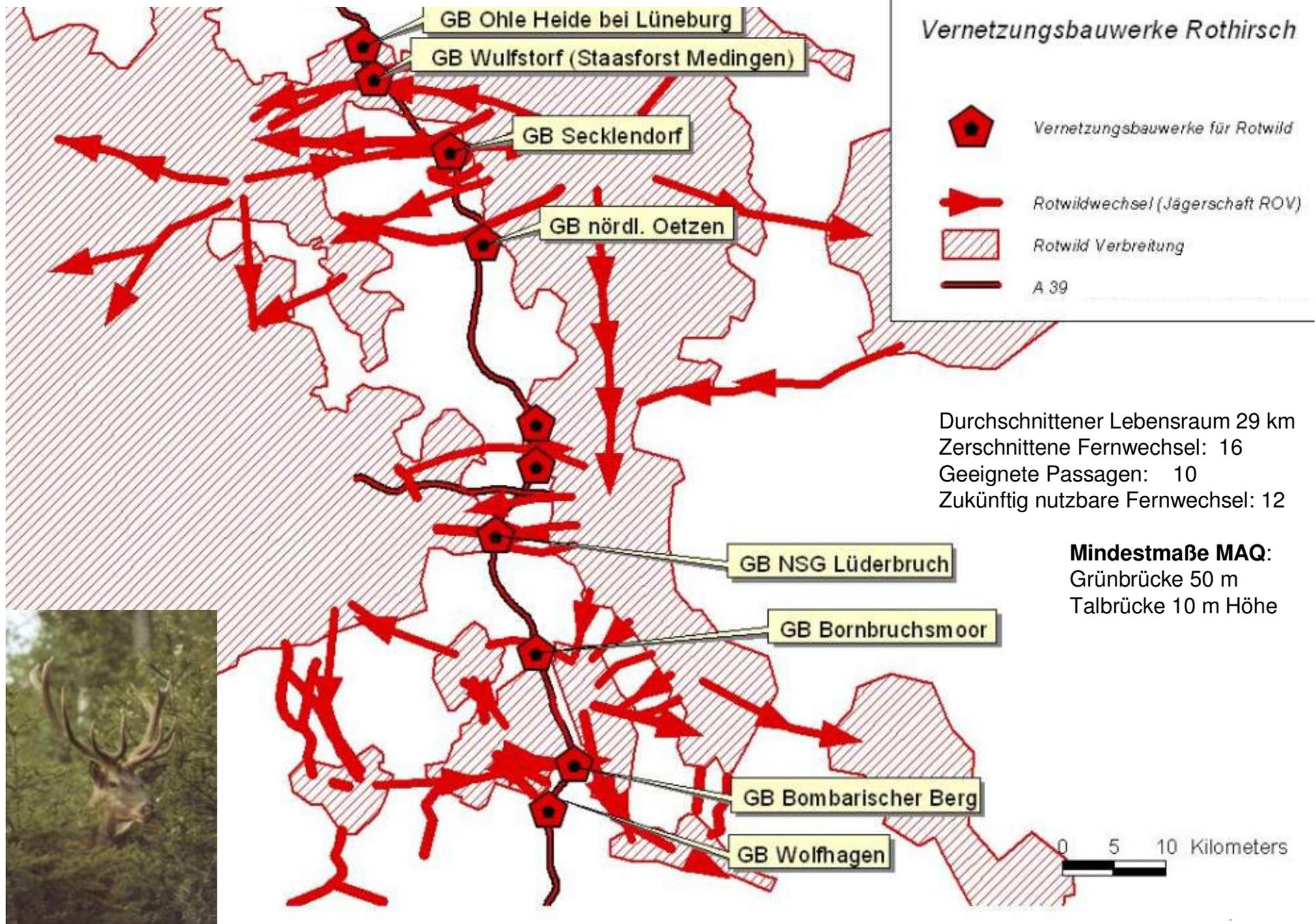
Zielarten des Vernetzungskonzepts



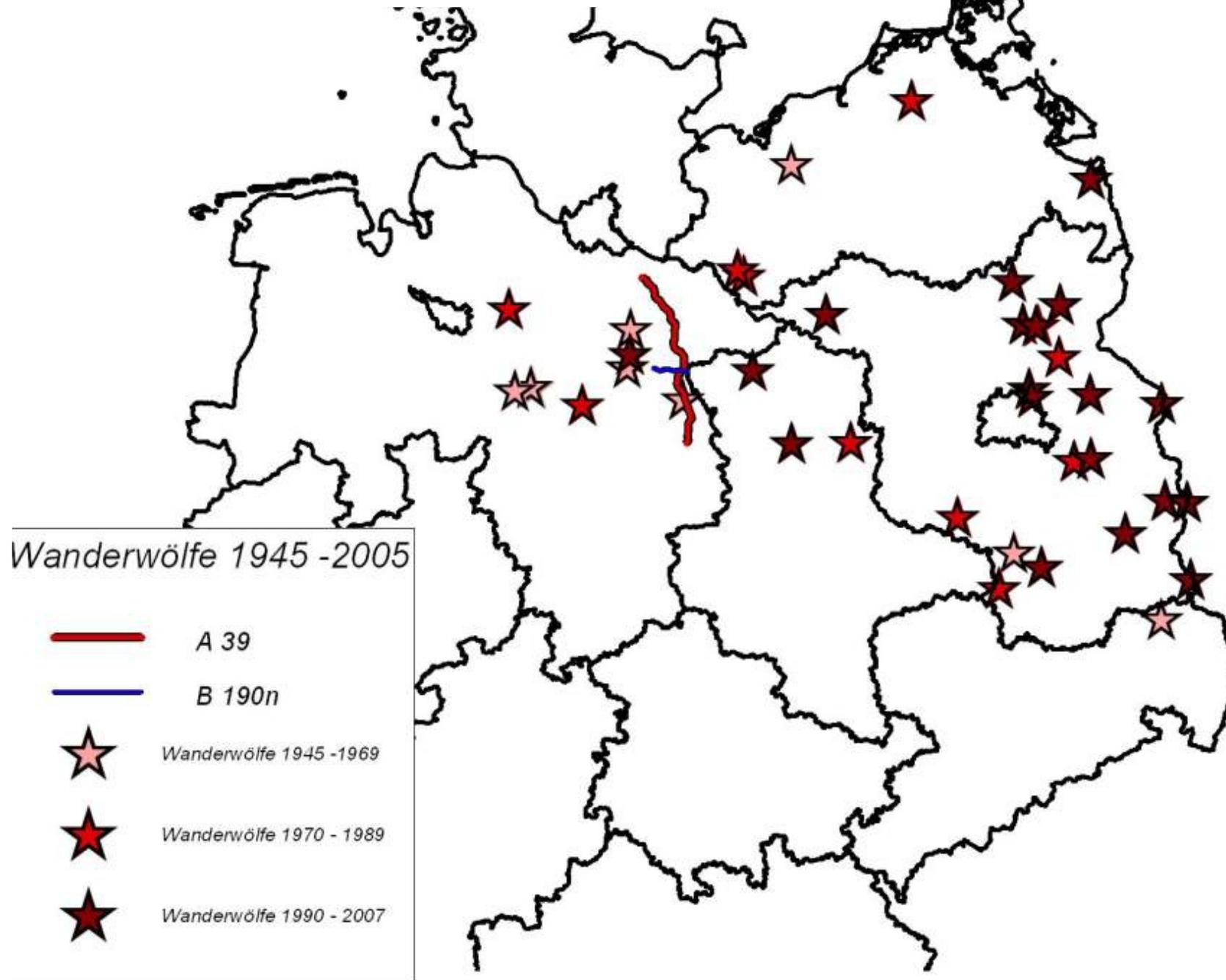
Großräumige Vernetzungsbeziehungen



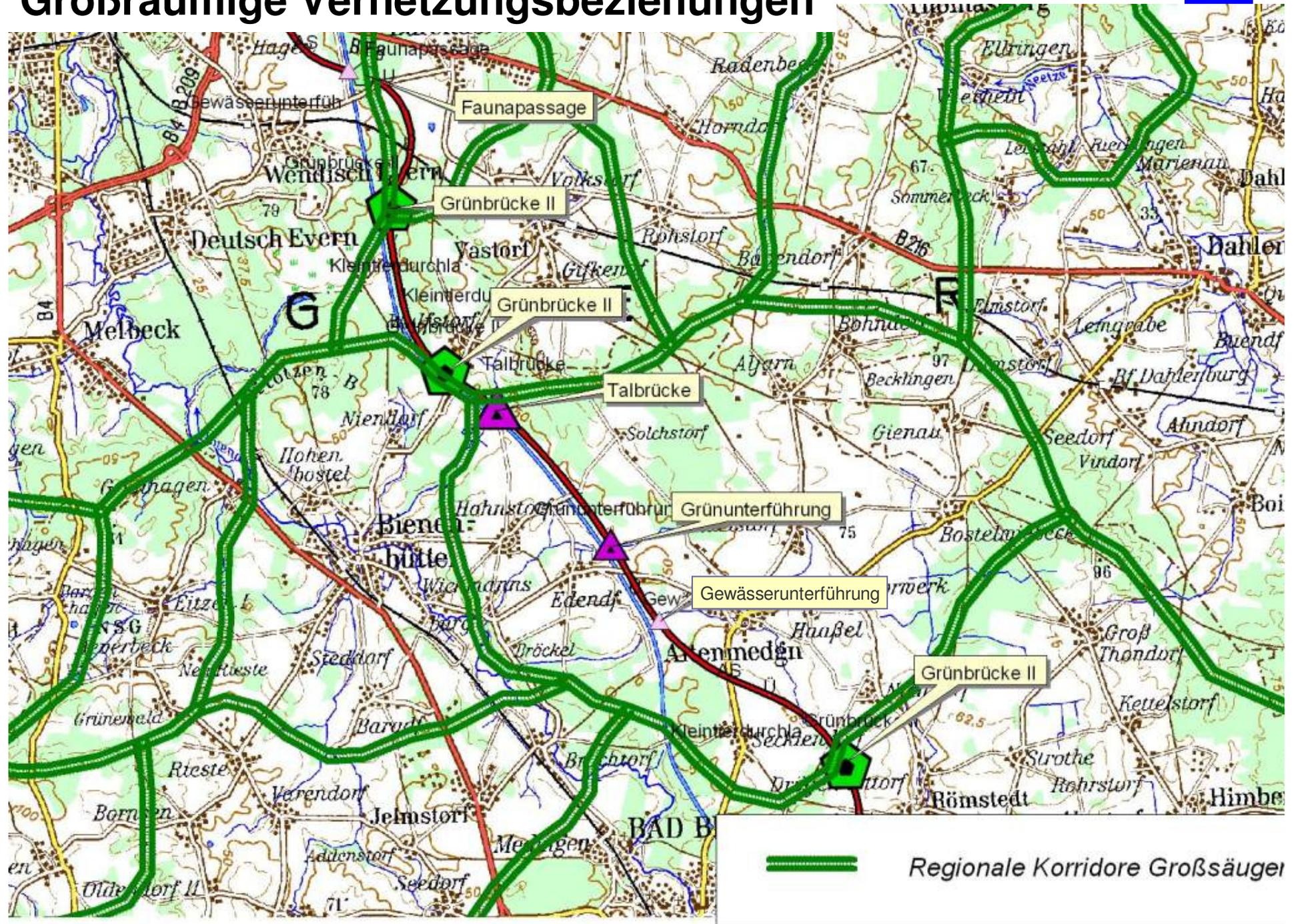
Großräumige Vernetzungsbeziehungen



Großräumige Vernetzungsbeziehungen

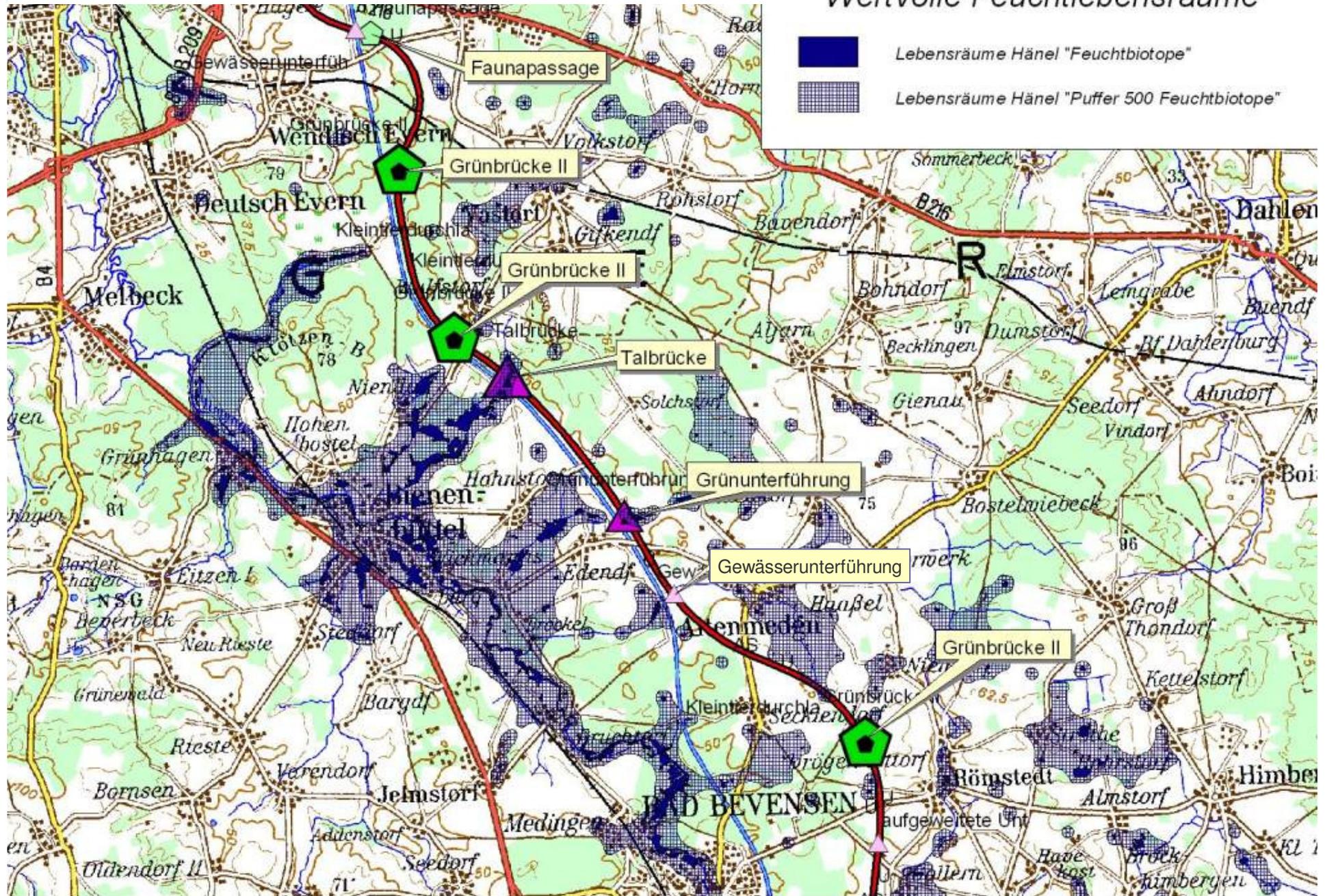


Großräumige Vernetzungsbeziehungen



Lebensraumpotenziale

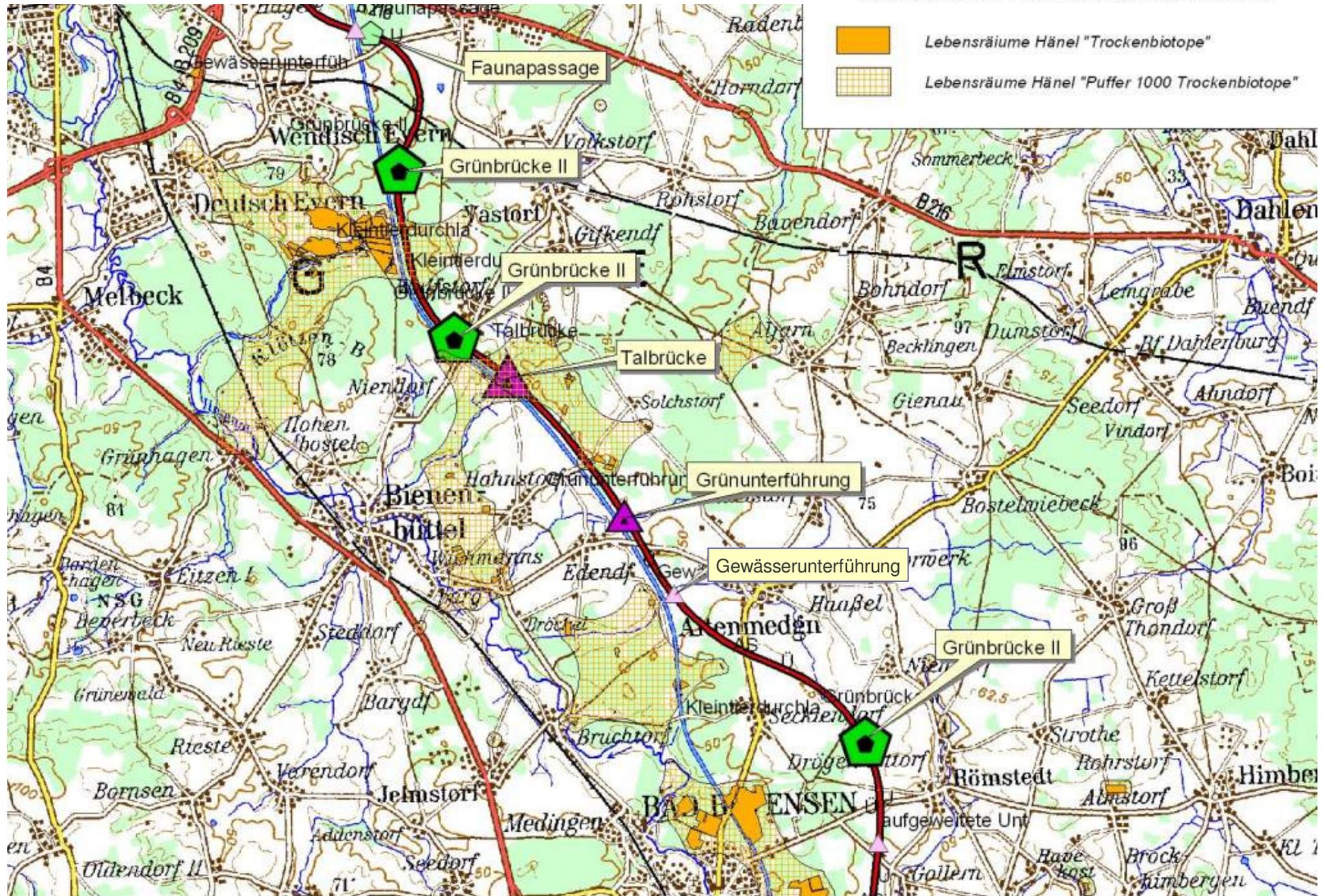
Wertvolle Feuchtlebensräume



Lebensraumpotenziale

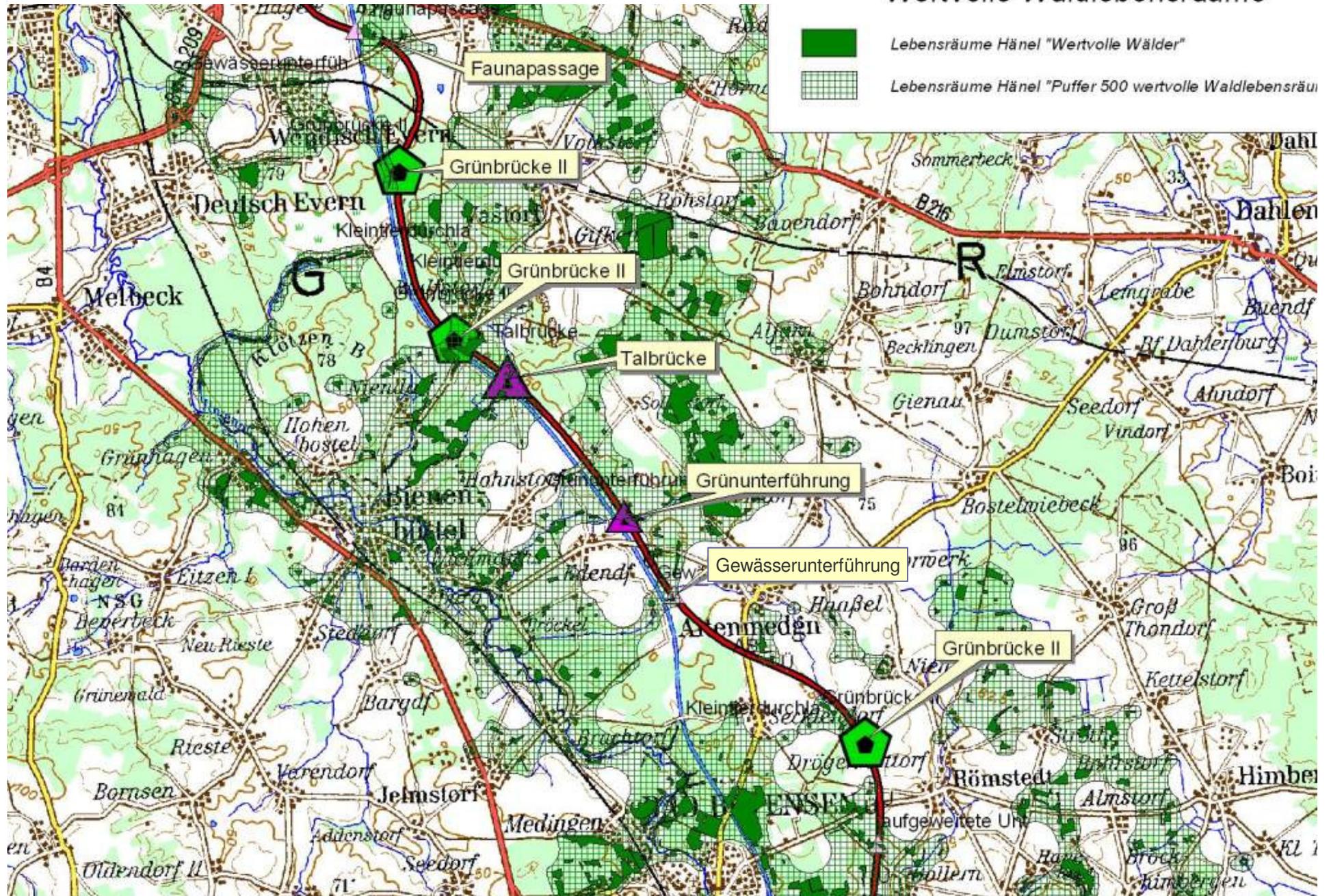
Wertvolle Trockenlebensräume

-  Lebensräume Hänel "Trockenbiotope"
-  Lebensräume Hänel "Puffer 1000 Trockenbiotope"



Lebensraumpotenziale

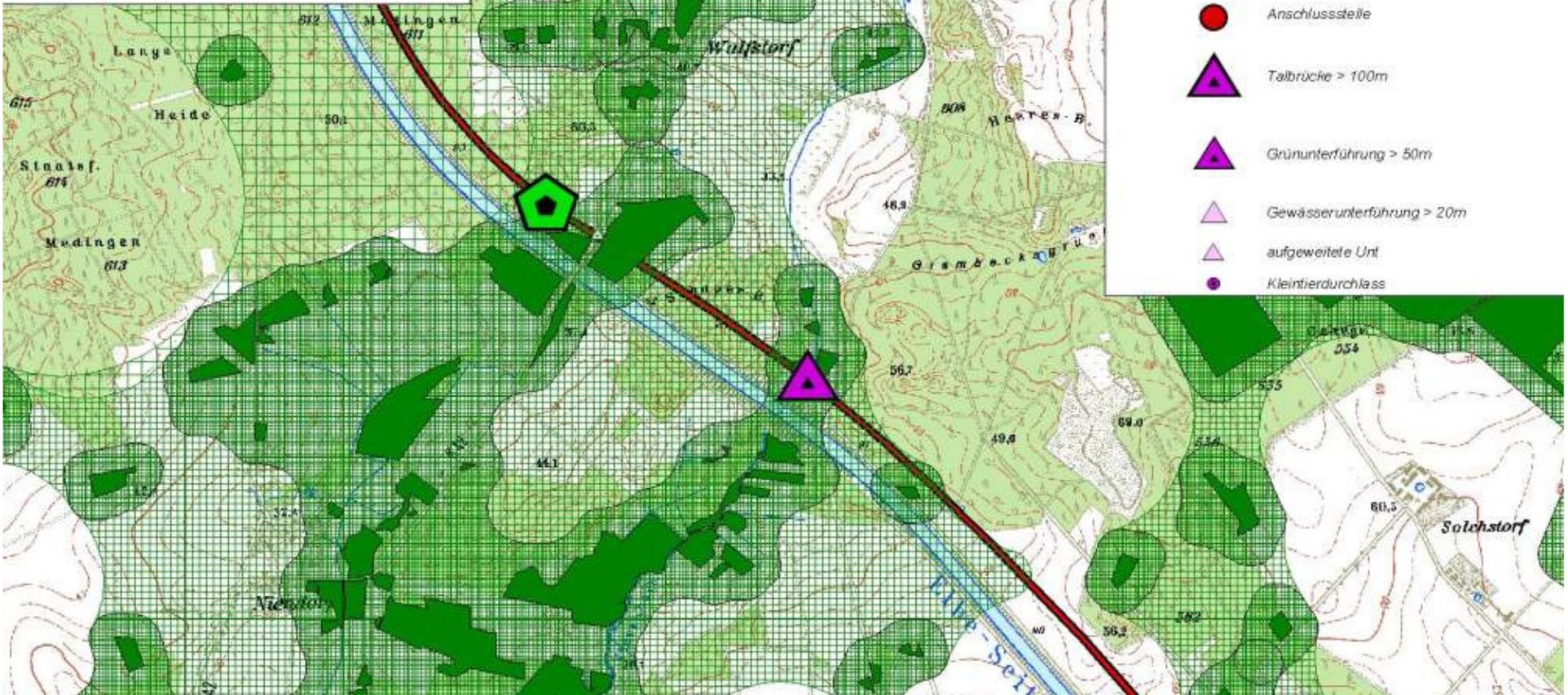
Wertvolle Waldlebensräume



Lebensraumpotenziale

A39_Funktionsräume_Wald

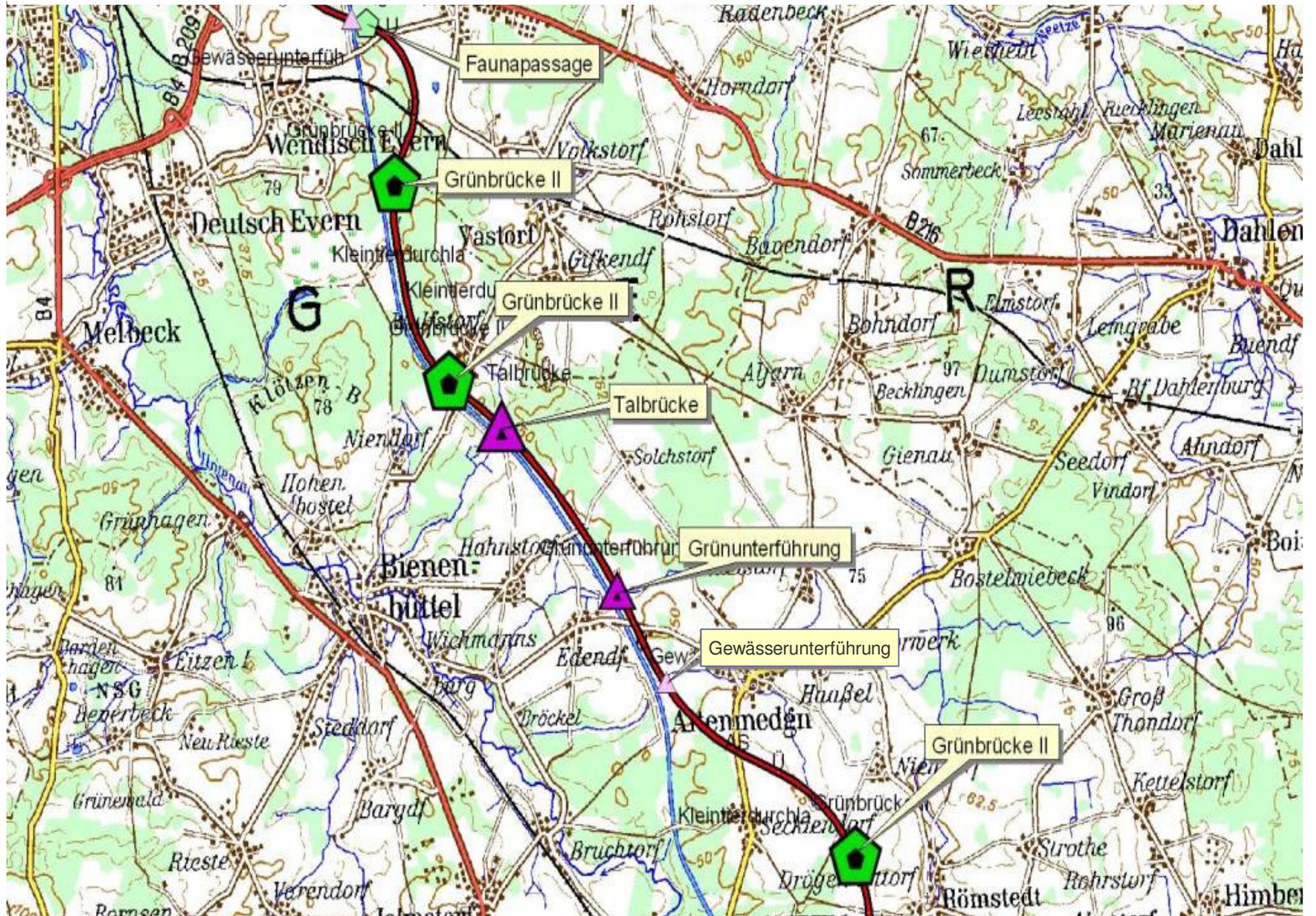
-  Kernraum Wald
-  Funktionsraum Wald 250m
-  Funktionsraum Wald 500m
-  Funktionsraum Wald 1000m



A39 Vernetzungsbauwerke

-  Grünbrücke bundesweite Bedeutung
-  Grünbrücke landesweite Bedeutung
-  Faunapassage
-  Anschlussstelle
-  Talbrücke > 100m
-  Grünunterführung > 50m
-  Gewässerunterführung > 20m
-  aufgeweitete Unt
-  Kleintierdurchlass

Übersicht über vorgesehene Querungsbauwerke





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

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

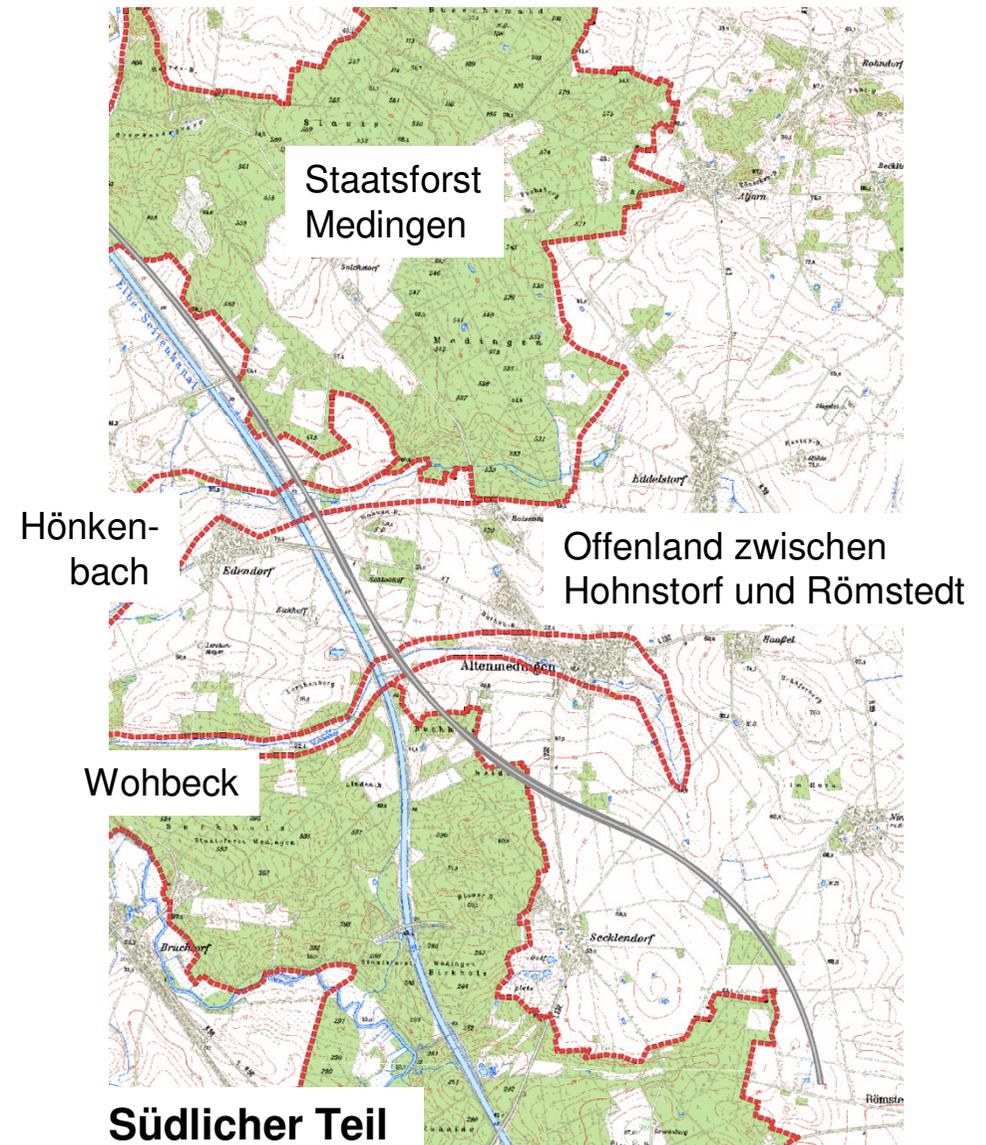
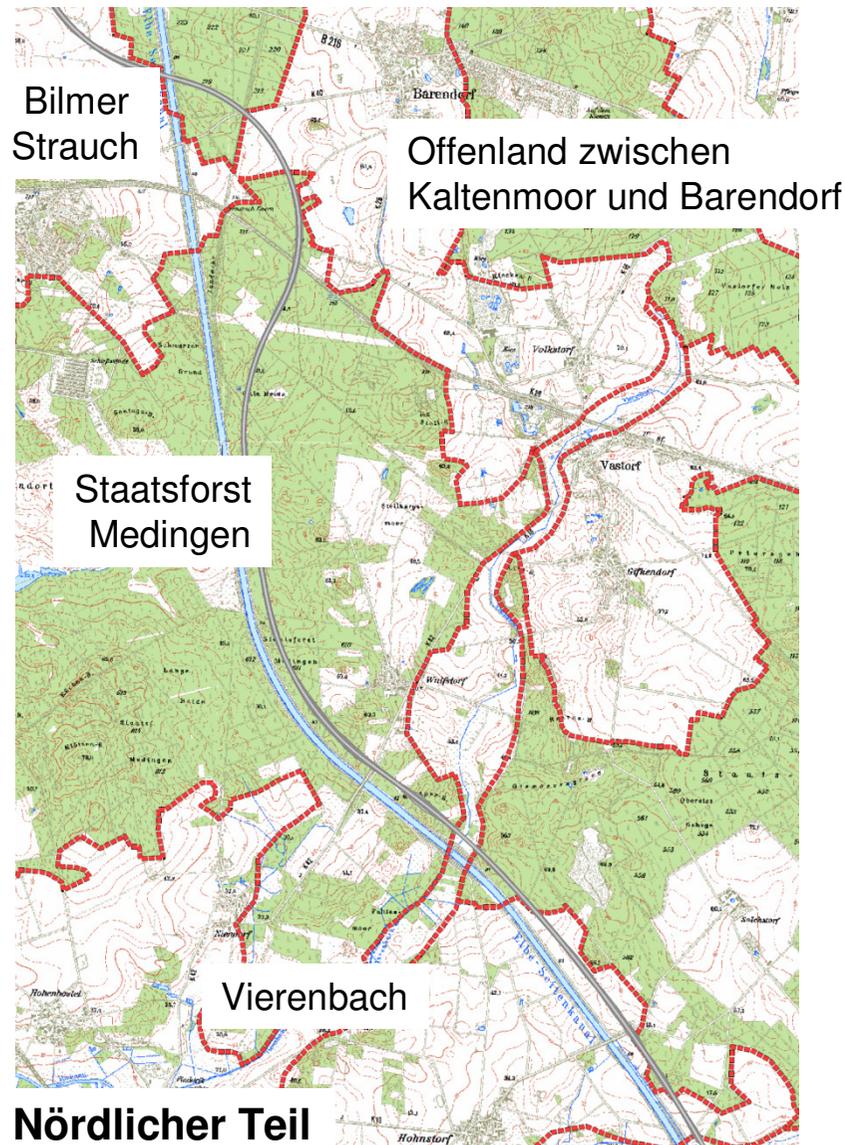
Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) –
Bad Bevensen (L 253)



TOP 3 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

1. Arbeitskreissitzung 15.12.2010

Vorüberlegungen Maßnahmenplanung





Vermeidung / Wiedervernetzung

- Grünbrücken (Staatsforst Medingen, Haßelholzheide)
- Talbrücken (Vierenbach, Hönkenbach)
- Trassenoptimierung (Secklendorf / Römstedt)

Gestaltung

- Sichtverschattung der Trasse und des fließenden Verkehrs
- Landschaftsgerechte Eingrünung der Trasse und Lärmschutzwälle

Funktionale Kompensation

- Niederungsbereiche (z.B. Gewässerrandstreifen, Grünlandentwicklung, Wiedervernässung, natürliche Sukzession)
- Waldkomplexe (z.B. Bestandsumbau, Nutzungsverzicht und Waldneubegründung, Entwicklung des „Ruheraums“ zw. ESK und A 39)
- Offenlandbereiche (z.B. Blühstreifen, Extensivierung für Offenlandbrüter ; Hecken; Ersatzlaichgewässer für Amphibien)

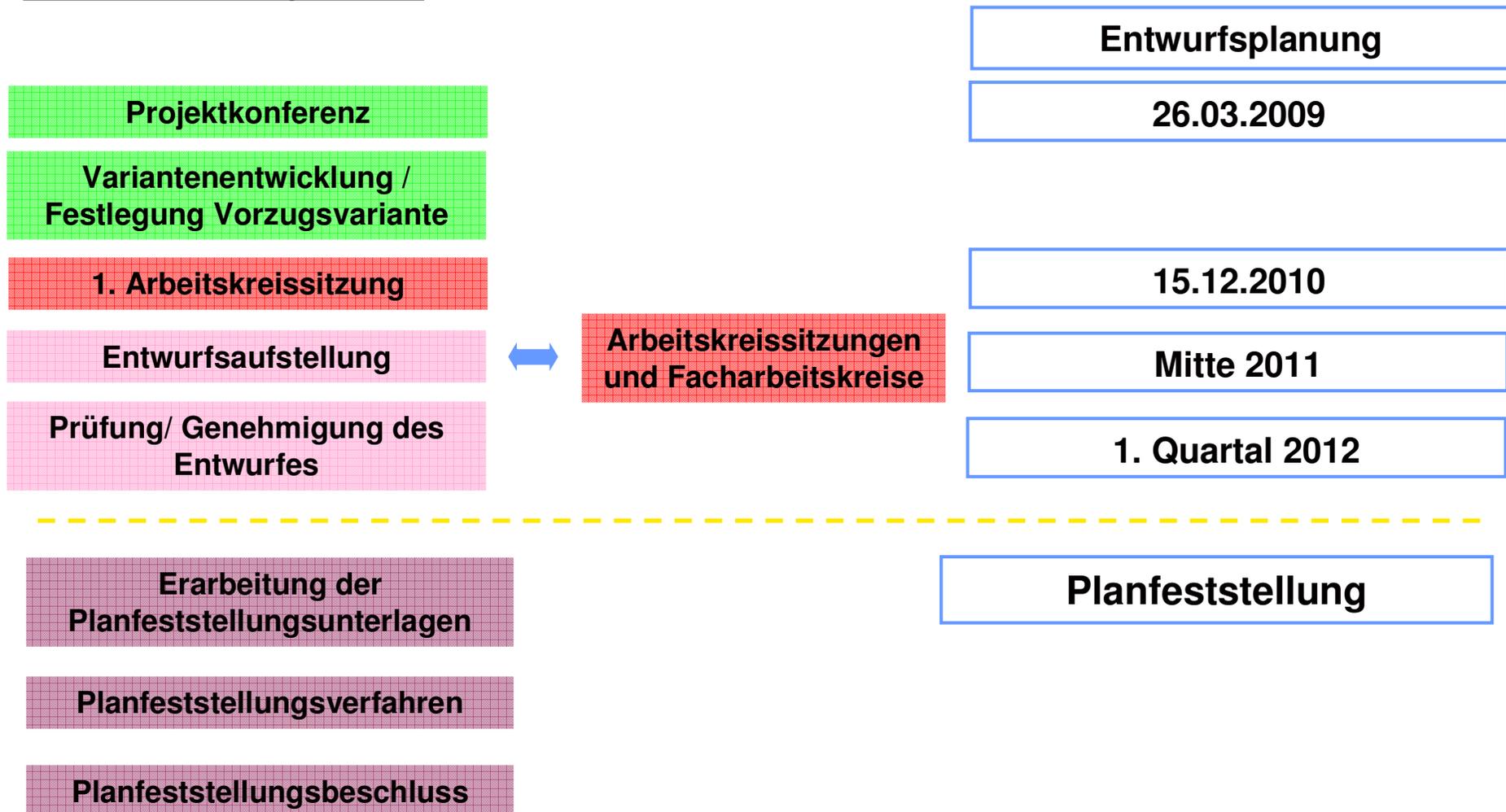


TOP 4:

Diskussion und weiteres Vorgehen



weiterer Planungsablauf





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

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

Abschnitt 2: östl. Lüneburg (B 216) –
Bad Bevensen (L 253)



1. Arbeitskreissitzung 15.12.2010

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit
und Mitwirkung**