

~~Neubau~~
Ausbau

Bundesautobahn
~~Bundesstraße~~

BAB A7, AS Heideregion

von Bau-km 54+850 bis Bau-km 55+550

Nächster Ort: Bispingen

Baulänge: 0,700 km

Länge der Anschlüsse: _____

Niedersächsische
Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr

Planfeststellung

für

BAB A 7, Anschlussstelle Heideregion

von Bau-km 54+850 bis Bau-km 55+550

in der Gemarkung Bispingen

Erläuterungsbericht

<p>Aufgestellt: Verden, den 18.11.2010 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Verden</p> <p>Im Auftrage gez. Zulauf</p>	

1.	Darstellung der Baumaßnahme.....	2
1.1	Planerische Beschreibung.....	2
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	2
2.	Notwendigkeit der Baumaßnahme.....	3
2.1	Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	3
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	3
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele	3
2.4	Anforderung an die straßenbauliche Infrastruktur.....	4
2.5	Verringerung bestehender Beeinträchtigungen	4
3.	Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	5
3.1	Trassenbeschreibung der gewählten Linie	5
3.2	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum.....	6
3.3	Beurteilung der einzelnen Varianten.....	6
3.4	Aussagen Dritter zu Varianten.....	7
3.5	Wirtschaftlichkeit der Varianten	7
3.6	Gewählte Linie	7
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	7
4.1	Trassierung	7
4.1.1	Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente	7
4.1.2	Unter- bzw. Überschreitungen von Trassierungsgrenzwerten	8
4.1.3	Zwangspunkte, die die Linie im Grund- und Aufriss bestimmen	9
4.1.4	Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung	9
4.2	Querschnitt.....	10
4.2.1	Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung (einschl. Anteil Schwerverkehr).	10
4.2.2	Begründung des gewählten Regelquerschnittes und eventuell erforderlicher Sonderquerschnitte.	11
4.2.3	Aufteilung des Querschnittes.....	12
4.2.4	Befestigung der Fahrbahn	12
4.2.5	Befestigung der Rand- und Seitenstreifen, Geh- und Radwege	13
4.2.6	Landschaftspflegerische Gestaltung der Böschung und Mittelstreifen	13
4.3	Kreuzung und Einmündung, Änderung im Wegenetz	13
4.3.1	Knotenpunkt West.....	13
4.3.2	Knotenpunkt K 35 / K 39	13
4.3.3	Knotenpunkt Ost B 3 neu / Ein- und Ausfahrrampe / K 35.....	13
4.3.4	Änderungen und Ergänzungen im Straßen- und Wegenetz	13
4.4	Baugrund / Erdarbeiten	14
4.5	Entwässerung	14
4.6	Ingenieurbauwerke.....	15
4.7	Straßenausstattung	15
4.8	Besondere Anlagen.....	15
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	15
4.10	Leitungen	15
5.	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	16
5.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	16
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten.....	16
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	16
5.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete.....	16
5.5	Luftschadstofftechnische Maßnahmen	16
6.	Verfahren	17
7.	Durchführung der Baumaßnahme	17

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um den Neubau der Anschlussstelle *Heideregion* im Zuge der BAB A 7 von Betr.-km 54+850 bis 55+550 zwischen der Anschlussstelle *Soltau-Ost* und der Anschlussstelle *Bispingen*.

Die Anschlussstelle *Heideregion* im Raum Bispingen soll die Anschlussstelle *Soltau-Ost* sowie die Ortsdurchfahrt Soltau im Zuge der B 3/B 71 entlasten. Weiterhin sollen die Verkehrsströme im Raum *Soltau – Bispingen* besser verteilt werden.

Die Kreisstraße 35 und L 170 von *Heber* nach *Bispingen* führend wird zur B 3 neu hoch gestuft.

Die Gesamtplanung, Bau einer Anschlussstelle und Umbau der zuführenden L 170 und K 35 in die B 3 neu, wird in 3 Abschnitten umgesetzt.

1.) Umbau der K 35 zur B 3 neu, von der L 170 bis zur AS.

Das Planfeststellungsverfahren führt der Landkreis Soltau-Fallingb., auf Antrag des Bundes als künftiger Baulastträger, durch.

2.) Ortsumgehung Heber als B 3 neu.

Das Planfeststellungsverfahren führt der Landkreis Soltau-Fallingb., auf Antrag des Bundes als künftiger Baulastträger, durch.

3.) AS *Heideregion*, Verknüpfung B 3 neu mit BAB 7.

Planfeststellung führt die NLStbV- Dez 33 durch.

Die Anschlussstelle *Heideregion* an die A 7 ist als Ziel der Raumordnung im gültigen regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Soltau – Fallingb. beschrieben.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die geplante Anschlussstelle *Heideregion* wird an der Kreisstraße 35/B 3 neu im Gemeindegebiet Bispingen angelegt.

Die Kreisstraße 35 beginnt an der Landesstraße 170 (*Heber - Behringen*) und dient als regionale Verbindungsstraße zwischen den Ortschaften *Heber* und *Bispingen*. In Höhe der geplanten Anschlussstelle geht die Kreisstraße 35 in die K 39 *Hans-Christoph-Seeböhm-Ring* über.

Die K 39 ist verknüpft mit der K 2 und der L 211 und verläuft als Entlastungsstraße südlich vorbei an *Bispingen*.

Die Kreisstraße 35 weist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m auf, die Verkehrsbelastung beträgt ca. 2100 Kfz./24 h.

Mit dem Neubau der Anschlussstelle *Heideregion* wird die Landesstraße 170 und die Kreisstraße 35 zur Bundesstraße 3 aufgestuft und bedarfsgerecht ausgebaut.

Die B 3 neu erhält in den vorgenannten Abschnitten und in dem Bereich der Anschlussstelle *Heideregion* den Straßenquerschnitt RQ 11,00, mit 8,00 m Fahrbahnbreite zuzüglich beidseitig 1,50 m Bankette.

Die Anschlussstelle *Heideregion* wird nach der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen RAA als symmetrisches halbes Kleeblatt, mit den Ein- und Ausfahrampen südlich der B 3 neu geplant. Die Ausbildung der Rampen erfolgt gemäß Rampengruppe 1 als 1-streifiger Querschnitt und Rampengruppe 2 für gemeinsam trassierte Aus- und Einfahrten.

Die BAB A 7 ist in diesem Abschnitt 6-streifig ausgebaut und weist eine Kronenbreite von 35,50 m auf. Die Breite des Mittelstreifens beträgt im Bauabschnitt 3,50 m und die Breite der Fahrbahn 14,50 m, entsprechend den Regelquerschnitten für Autobahnen der Entwurfsklasse 1 – RQ 35,5.

2. **Notwendigkeit der Baumaßnahme**

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Erste Bemühungen seitens des Landkreises Soltau - Fallingbostal für eine zusätzlich Anschlussstelle im Bereich Soltau und Bispingen stammen aus dem Jahr 1994. In einer Verkehrsuntersuchung (Büro U. Hinz vom Juni 2004) wurde eine Entlastung des vorhandenen Straßennetzes insbesondere in der OD Soltau im Zuge der B 71 nachgewiesen. Weiterhin ist eine deutliche Entlastung der vorhandenen AS Soltau-Ost möglich und damit eine aufwendige Umbaumaßnahme vermeidbar. Durch eine vereinbarte Abstufung der B 3 zur Kreisstraße kann eine Reduzierung des Bundesstraßennetzes um rd. 9,0 Km erreicht werden.

Die Anschlussstelle *Heideregion* an die A 7 ist als Ziel der Raumordnung im gültigen regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Soltau-Fallingbostal eingestellt.

Mit Schreiben vom 08.10.2007 hat das BMVBS der Anschlussstelle „Heideregion“ grundsätzlich zugestimmt. Dem nachfolgenden Vorentwurf hat das BMVBS mit Datum vom 19.04.2010 den „Gesehenvermerk“ erteilt.

Die Entwurfsplanung wurde am 09.06.2010 den Anliegern vorgestellt.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Im Bereich der Heideregion mit den Städten Soltau, Schneverdingen, Bispingen und Munster wohnen ca. 75.000 Personen. Darüber hinaus ziehen die touristischen Attraktionen wie Heidepark Soltau, Center Park Bispingen und das Naturschutzgebiet Lüneburger Heide überregionalen Verkehr an.

Die im Planungsgebiet befindlichen Autobahnanschlussstellen im Zuge der A 7 sind unmittelbar auf die Ortslagen von Soltau und Bispingen bezogen und weniger auf die Region, wobei die verkehrlichen Einzugsbereiche der Anschlussstellen weit über die Heideregion hinausgehen.

Der Bau der neuen Anschlussstelle Heideregion hat zum Ziel, den überregionalen Verkehr flüssiger abzuwickeln, störenden Verkehr aus den Ortslagen zu verlagern und gleichzeitig die gesamte Heideregion günstiger mit der A 7 zu verknüpfen.

Der Neubau der Anschlussstelle Heideregion an die A 7 bewirkt, dass die überregionalen Kfz. - Fahrten auf kurzen Wegen störungsfrei und sicher der A 7 bzw. in der Gegenrichtung den Zielräumen zugeführt werden. Weiterhin erfolgt eine Entlastung der Ortslagen und der vorhandenen Anschlussstellen Soltau-Ost und Bispingen. Insbesondere die Anschlussstelle Soltau-Ost ist an Spitzentagen mit dem Tourismusverkehr von und zum Heidepark stark überlastet.

Durch den Bau der neuen Anschlussstelle wird die Verkehrsqualität im Bereich der vorhandenen Anschlussstellen und auch im Zuge der A 7 deutlich verbessert.

Auch im Falle von Störungen auf der A 7 kann durch den Bau der Anschlussstelle der Umleitungsverkehr verträglicher geleitet werden. Ein weiterer positiver Aspekt ist, dass der Rettungsverkehr die Autobahnabschnitte deutlich schneller erreicht als zuvor.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Mit dem Neubau der Anschlussstelle Heideregion erfolgt eine Entzerrung der Verkehrsströme im Untersuchungsraum, gleichzeitig wird die Wirtschaftskraft der Region gestärkt. Neben dem Neubau der Anschlussstelle wird die Kreisstraße 35 zur Bundesstraße 3 aufgestuft.

Die Planung der Anschlussstelle Heideregion steht im Einklang mit dem raumordnerischen Entwicklungszielen des Landkreises Soltau-Fallingb.ostel.

2.4 Anforderung an die straßenbauliche Infrastruktur

Die Kreisstraße 35 und ein Teilstück der Landesstraße 170 zwischen *Heber* und *Behringen* wird zur Bundesstraße 3 aufgestuft. Dementsprechend muss die Fahrbahn der Landes- und der Kreisstraße zur Aufnahme des zukünftigen Bundesstraßenverkehrs ausgebaut werden.

Nach der Verkehrsuntersuchung wird im Planfall 2 unter Berücksichtigung der neuen Anschlussstelle *Heideregion* die Verkehrsbelastung mit 8.000 bis 10.000 Kfz/24 h für das Jahr 2020 prognostiziert. Durch den Planfall 2 wird erreicht, dass die Verkehrsbelastung der B 3 südlich von *Heber* um ca. 4.400 Kfz. abnimmt, d. h. rd. 3000 Fahrten entfallen auch im Stadtbereich von *Soltau* und ca. 1.400 Fahrten entfallen auf der K 9 in Richtung Anschlussstelle Soltau-Ost. Weiter wird die Ortslage *Behringen* und die Anschlussstelle *Bispingen* entlastet, da Fahrten von und nach *Schneverdingen* / B 3 direkt über die Anschlussstelle *Heideregion* verlaufen und nicht mehr über die Anschlussstelle *Bispingen*. Von *Soltau* und den nördlich angrenzenden Ortsteilen aus verlaufen geringe Verkehrsanteile direkt Richtung Norden über die K 2, so dass die Anschlussstelle *Soltau-Ost* noch zusätzlich entlastet wird.

Fahrten von *Bispingen* nach Süden gehen auf die neue Anschlussstelle über.

Die Ortslage *Bispingen* wird um knapp 2000 Kfz./Tag entlastet, die Anschlussstelle *Soltau-Ost* zusätzlich um 400 Kfz.

2.5 Verringerung bestehender Beeinträchtigungen

Durch den Bau der Anschlussstelle *Heideregion* werden überregional Kfz-Fahrten auf kurzen Wegen störungsfrei und sicher der A 7 bzw. in der Gegenrichtung den Zielräumen zugeführt.

Es erfolgt eine Entlastung der Ortslagen, die im Vergleich zum Prognose-Null-Fall zum Teil fast vollständig vom Verkehr entlastet werden können.

Die vorhandenen BAB Anschlussstellen werden ebenfalls entlastet. Es wird eine ausgeglichene Verteilung erzielt.

Der Umleitungsverkehr im Falle von Störungen auf der A 7 kann beim Bau einer Anschlussstelle *Heideregion* an allen Ortslagen vorbei geführt werden. Die Straßen in den Ortslagen *Behringen* und *Bispingen* müssen daher nicht mehr für gelegentlichen Umleitungsverkehr vorgehalten werden. Der Rettungsverkehr kann die Autobahnabschnitte schneller erreichen und verlassen.

Alle touristischen Attraktionen (Center Park *Bispingen*, Heidepark *Soltau*, Natur- schutzpark *Lüneburger Heide*) werden sowohl nach Norden wie auch nach Süden direkter an die A 7 angebunden.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme, Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Im Rahmen der Voruntersuchungen zur Planung der Anschlussstelle Heideregion sind verschiedene Varianten, insbesondere für die Lage der Ein- und Ausfahrtrampen südlich der Autobahn A 7 untersucht worden.

Die Lage der Ein- und Ausfahrtrampen westlich der A 7 war von Anfang an unstrittig, weil der Eingriff im Bereich der Ackerfläche gegenüber dem Eingriff in das Waldgebiet deutlich geringer ausfällt.

Für die Ostseite der A 7 wurden die Ein- und Ausfahrtrampen zum einen im Südost Quadranten und zum andern im Nordost Quadranten angelegt.

Die Planung der Ein- und Ausfahrtrampen im Nordost Quadranten wurde verworfen, weil das Reptilienvorkommen im nördlichen Bereich der Kreisstraße von der Planung erheblich betroffen wäre. Des Weiteren stellt sich die verkehrliche Zusammenführung aller Straßenäste, insbesondere die Anbindung der K 35 Richtung Bispingen als äußerst schwierig dar. Die Planung eines Kreisverkehrsplatzes wäre denkbar, würde aber genau den Populationsbereich der Reptilien treffen.

Die Ein- und Ausfahrtrampen im Südost Quadranten beanspruchen Ackerflächen und die Trassierung nimmt Rücksicht auf die Reptilienpopulation im Verlauf der Kreisstraße 39.

Die Einmündung der K 35 von und nach Bispingen war in der Vorentwurfsplanung in der Lage unverändert erhalten geblieben. Lediglich die Eckausrundungen wurden angepasst und ein Fahrbahnteiler vorgesehen. Die bestehende Linksabbiegespur im Zuge der B 3 neu blieb ebenfalls in der vorhandenen Form erhalten.

Das Sicherheitsaudit zu dieser Maßnahme hat den bestehenden Einmündungsbereich kritisch bewertet und vorgeschlagen, die Kreisstraße an den Kreisverkehrsplatz direkt anzubinden. Auch das Ende des Radweges an der K 35 erschien nicht schlüssig, insbesondere für den weiterführenden Radfahrverkehr in Richtung *Hans-Christoph-Seebohm-Ring*.

Im Rahmen der Planfeststellung wurde einvernehmlich mit dem Landkreis Soltau-Fallingb. die Trasse der Kreisstraße 35 an den Kreisverkehrsplatz angebinden. Des Weiteren führt die Radwegtrasse über den Kreisverkehrsplatz hinaus mit Anschluss an den Straßenzug *Hans-Christoph-Seebohm-Ring*. Auch die Weiterführung des Radweges Richtung Bispingen entlang der neuen Trasse der K 35 ist in den Planunterlagen zur Planfeststellung berücksichtigt worden.

Der vorhandene Anschluss der K 35 wird rekultiviert und auch die vorh. Linksabbiegespur im Zuge der B 3 neu entfällt. Die Rekultivierung des Kreisstraßenanschlusses kommt der Standortsicherung der Reptilienpopulation entgegen.

Weitere Varianten wurden nicht untersucht. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, der topographischen Situation und der Reptilienproblematik wird im weiteren Bericht auf eine detaillierte Gegenüberstellung der Varianten verzichtet. Die weiteren Aussagen beschränken sich ausschließlich auf die gewählte Linie.

3.1 Trassenbeschreibung der gewählten Linie

Die Trasse der Bundesstraße 3 neu entspricht der vorhandenen Trasse der Kreisstraße 39. Die Kreisstraße 35 wird neu trassiert und im Kreisverkehrsplatz an die B 3 neu angebinden. Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 600 m zuzüglich 300 m Kreisstraßenanschluss.

Die Ein- und Ausfahrrampen werden im Südost und Südwest Quadranten angelegt. Die Verknüpfung der Ein- und Ausfahrrampen mit der B 3 neu erfolgt westlich der Autobahn 7 in Form einer T-Einmündung und östlich in Form eines Kreisverkehrsplatzes. Die Lage des Kreisverkehrsplatzes orientiert sich nach den vorgefundenen Reptilienvorkommen entlang der Kreisstraße 39. Die Kreisstraße 35 Richtung Bispingen wird an den Kreisverkehrsplatz angeschlossen.

Der Landkreis Soltau-Fallingb. betreibt den Ausbau der Kreisstraße 35 als B 3 neu und sieht u. a. die Anlage eines Radweges auf der Nordseite der jetzigen Kreisstraße vor. Dieser Radweg wird im Zuge der Planung der neuen Anschlussstelle Heideregion auf der Nordseite der Bundesstraße 3 neu weiter geführt. Das vorhandene Brückenbauwerk im Zuge der BAB A 7 wurde seinerzeit bereits für eine spätere nördliche Radwegunterführung ausgelegt.

Veränderungen an dem Bauwerk sind nicht vorgesehen. Infolgedessen muss hier der geplante Querschnitt mit 8 m Fahrbahnbreite auf 7,50 m Breite (entsprechend dem Bestand) eingeengt werden.

Die BAB A 7 ist im Bereich der geplanten Anschlussstelle 6-streifig ausgebaut und besitzt eine Betonfahrbahndecke.

Für die Anlage der Ein- und Ausfädelungstreifen wird die Betonbefestigung des Seitenstreifens aufgenommen und entsprechend der Planung werden die E-+A-Streifen in einer Länge von 250 m in bituminöser Bauweise wieder hergestellt.

Das Brückenbauwerk im Zuge der A 7 ist für die Anlage der E-+A-Streifen bereits ausgelegt, Veränderungen sind hier nicht erforderlich.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet liegt im nördlichen Teil der naturräumlichen Einheit „Südheide“ und hier am nordöstlichen Rand der Landschaftseinheit „Schneverdingener Endmoräne“. Im Norden schließt an die Südheide die „Hohe Heide“ mit der Landschaftseinheit Wilseder Berge an.

Charakteristisch im Untersuchungsraum sind die Stieleichen und Birkenwälder die auf großflächig anstehenden Quarzsandböden stehen.

Die im Norden an das Untersuchungsgebiet anschließenden Bereiche mit Flottsandböden und lehmigen Sandböden werden dem Buchen-Traubeneichen Wald als natürliche potenzielle Vegetationseinheit zugeordnet.

Im Bereich der geplanten Anschlussstelle wird der Untersuchungsraum durch die landwirtschaftliche Nutzung und durch Wälder geprägt.

Nähere Einzelheiten zur Natur und Landschaft im Untersuchungsraum ist der Unterlage 12 landschaftspflegerischer Begleitplan zu entnehmen.

3.3 Beurteilung der einzelnen Varianten

Die Varianten für die Anschlussstelle Heideregion wurden nur in Form von Vorentwurfsskizzen untersucht, wobei nennenswerte Varianten nur östlich der Autobahn A7 in Frage kommen.

Aus topographischen, verkehrlichen und umweltrelevanten Gründen wurde die Lage der Ein- und Ausfahrrampen im Nordost Quadranten der Anschlussstelle verworfen. Der vorliegende Entwurf berücksichtigt im hohen Maße die Belange des Umweltschutzes und die verkehrlichen Aspekte zur Anbindung des überörtlichen Verkehrs an die Autobahn A 7.

3.4 Aussagen Dritter zu Varianten

Die Varianten wurde insbesondere mit dem Landkreis erörtert und die vorliegende Planung nach Abwägung favorisiert.

3.5 Wirtschaftlichkeit der Varianten

Unter Würdigung der vorhandenen Randbedingungen, hier besonders die naturschutzfachlichen Belange, wurde die Anschlussstelle so sparsam wie möglich konzipiert.

3.6 Gewählte Linie

Die dem Entwurf zugrunde liegende Linienführung ist unter Berücksichtigung der Umwelt relevanten Gesichtspunkte und die Berücksichtigung der verkehrlichen Belange als die zweckmäßigste und wirtschaftlichste Lösung anzusehen.

Im Zuge der durchgehenden Strecke erfolgt der Ausbau der B 3 neu auf der alten Trasse der Kreisstraße 35/39 mit den vorhandenen Parametern im Grund- und Aufriss.

Veränderungen an der durchgehenden Trassierung der Bundesstraße sind im Zuge dieser Maßnahme auch aufgrund der Zwangspunkte (vorhandenes Brückenbauwerk im Zuge der A 7) nicht vorgesehen.

Lediglich der Anschluss der K 35 wird zu dem Kreisverkehrsplatz hin verlegt. Die Verlegung der Kreisstraße 35 folgt den Empfehlungen des Auditberichts.

Eine Verschiebung des Kreisverkehrsplatzes bis zu dem jetzigen Anschluss der K 35 ist aufgrund der Reptilienvorkommen nicht möglich.

4. **Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

4.1 Trassierung

4.1.1 Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Die Anschlussstelle *Heideregion* ist nach der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen – RAA als symmetrisches halbes Kleeblatt geplant. Die Ein- und Ausfahrampen liegen auf der Südseite der vorhandenen Kreisstraße 35 (B 3 neu) und werden entsprechend der Rampengruppe 2 (planfrei – plangleich) nach dem Rampentyp „indirekte Führung“ angelegt.

Die Ein- und Ausfahrampe im Zuge der Richtungsfahrbahn Hannover sind mit Radien $R = 56 \text{ m}$ und $R = 125 \text{ m}$ trassiert. Im Zuge der Ausfahrampe beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit 40 km/h und im Zuge der Einfahrampe 60 km/h . Entsprechend der Rampengruppe 1 wird der Querschnitt Q1 mit 6 m Fahrbahnbreite gewählt. Bis zum Knotenpunkt erfolgt eine bauliche Trennung der Rampen, weil die Parallelführung der Rampen $\leq 125 \text{ m}$ beträgt.

Die Ein- und Ausfahrampe im Zuge der Richtungsfahrbahn Hamburg werden mit Radien $R = 125 \text{ m}$ und $R = 80 \text{ m}$ trassiert. Danach betragen die Rampengeschwindigkeiten 60 km/h in der Ausfahrt und 50 km/h in der Einfahrt.

Die Aus- und Einfädelsstreifen werden jeweils in 250 m Länge angelegt, inklusive 60 m Verziehungslänge.

Die B 3 neu (Kreisstraße 35) unterquert die BAB A 7 und liegt im Kreuzungspunkt im Einschnittsbereich (Troglage).

Der Ausbau der Kreisstraße zur Bundesstraße 3 neu erfolgt auf vorhandener Trasse, so dass die Radien vorgegeben sind. Der Mindestradius östlich der A 7 beträgt gegenüber dem Vorentwurf von 160 m nunmehr 200 m.

Der Auditbericht führt an, dass nach der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen 2008 der empfohlene Mindestradius $R = 250$ m beträgt. Auch die Querneigung in Kurven soll nach der RAL bei einer Entwurfsgeschwindigkeit $V = 70$ km/h und dem gem. Vorentwurf geplanten Radius von 160 m 7 % betragen.

Die Empfehlungen der RAL 2008 werden in diesem Fall, was den Mindestradius betrifft, unterschritten, weil der Ausbau der B 3 neu im Zuge der vorhandenen Trasse der K 35 erfolgt und eine Linienverbesserung, auch wegen des Zwangspunktes des Brückenbauwerks (Unterführung der B3 neu) nicht vorgesehen ist. Durch die Optimierung der Trassierung mit einem Radius $R = 200$ m fordert die Richtlinie eine Querneigung von 5 %. Dies deckt sich mit der Querneigung im Bestand von 5 % und wurde bei der Planung entspr. berücksichtigt.

Die Kreisstraße 35 geht östlich der A 7 über in die K 39, *Hans-Christoph-Seeböhm-Ring*. Die K 35 in Richtung Bispingen wird untergeordnet in neuer Lage an die B 3 neu im Kreisverkehr angebunden.

Nach der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen RAL-Entwurf, Stand 01.03.2008, wird die Kreisstraße B 3 neu der Straßenkategorie III entsprechend Entwurfsklasse 3 mit regionaler Verbindungsfunktion zugeordnet.

Die planerisch angemessene Geschwindigkeit beträgt 90 km/h und als Regelquerschnitt kommt der RQ 11,0 mit 8,00 m Fahrbahnbreite zum Tragen. Der Regelquerschnitt RQ 11,0 ist ein durchgängig einbahnig 2-streifiger Querschnitt und ist ausreichend dimensioniert für Verkehrsbelastungen bis 15.000 Kfz./24 h.

Die Knotenpunkte der Ein- und Ausfahrrampen werden als T-Einmündung mit Fahrbahnteiler, Dreiecksinsel und Linksabbiegespur und als Kreisverkehr angelegt.

Der Kreisverkehrsplatz wird nach den Grundsätzen der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen trassiert, wobei die Fahrbahnteiler im Ast der B 3 neu und der BAB-Rampe für Schwertransporte und Sonderfahrzeuge überfahrbar hergestellt werden. Die Fahrbahnteiler im Ast der K 39 und K 35 werden mit Flachbordsteinen eingefasst.

Im Bereich der Anschlussstelle wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen den Einmündungen auf 70 km/h begrenzt, wobei die Fahrgeschwindigkeit zum Kreisverkehrsplatz hin auf 50 km/h abnehmen wird.

Die Kreisfahrbahn wird mit einem Außenradius $R = 20$ m trassiert und als 1-streifig befahrbare Fahrbahn in 7 m Breite ausgeführt. Die Kreisein- und Ausfahrten erhalten jeweils Radien von $R = 16$ m bzw. 18 m.

4.1.2 Unter- bzw. Überschreitungen von Trassierungsgrenzwerten

Die Trassierungsgrenzwerte für die Ein- und Ausfahrrampen gibt die RAA und für die B 3 neu die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen RAL vor.

Die Grenzwerte werden weitgehend eingehalten.

Folgende Unterschreitungen im Zuge der B 3 neu sind gegeben:

Der vorhandene Wannenhaltmesser im Bereich der Straßenunterführung im Zuge der B 3 beträgt 1400 m, empfohlen wird ein Radius ≥ 3000 m. Da es sich um den Ausbau einer bestehenden Straße handelt und auch die Lichte Höhe im Bauwerksbereich von 4,70 m nicht unterschritten werden soll, wird auf eine Verbesserung der Wannenausrundung aus Kostengründen verzichtet.

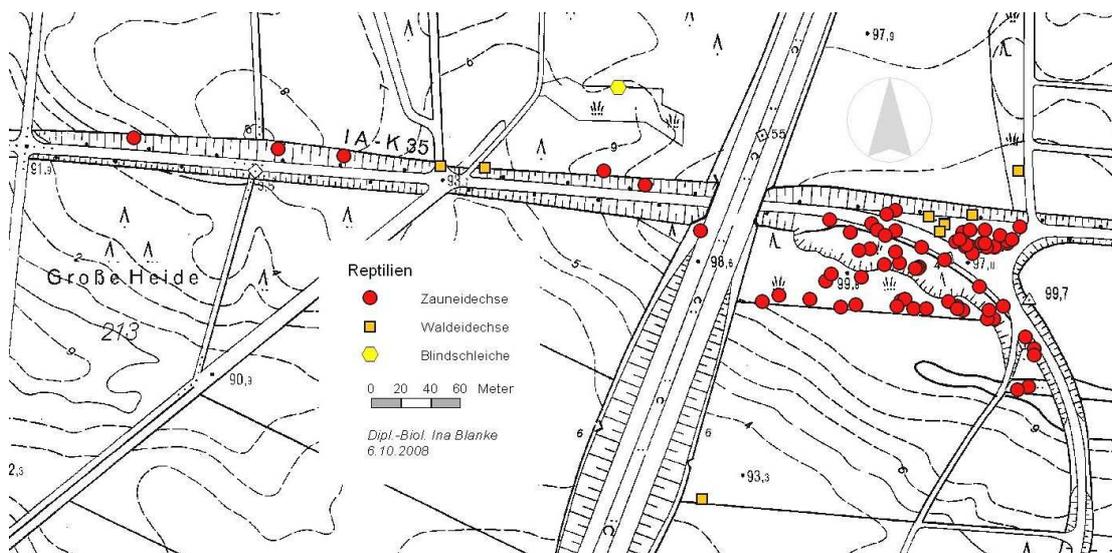
4.1.3 Zwangspunkte, die die Linie im Grund- und Aufriss bestimmen

Die Linie der Kreisstraße 35/B 3 neu im Grundriss wird bestimmt durch den vorhandenen Trassenverlauf und das bestehende Brückenbauwerk im Zuge der BAB A 7. Weitere Zwangspunkte sind der mittige Anschluss an die Kreisstraße 39 *Hans-Christoph-Seeböhm-Ring* und in Richtung Westen der Anschluss an die Ausbauplanung des Landkreises Soltau – Fallingb.ostel.

4.1.4 Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung

Die Trassierung der Ein- und Auffahrampen im Südostquadranten wird bestimmt durch das vorhandene Zauneidechsenvorkommen im Bereich der Kreisstraße 35/39.

Das Vorkommen der Zauneidechsen, siehe nachfolgende Abbildung, wurde im Sommer 2008 erkundet und kartiert.



Anhand der Nachweise im Untersuchungsgebiet wurden die Rampen und auch der Kreisverkehrsplatz außerhalb des Lebensraumes der Zauneidechsen trassiert. Die Anlage des Kreisverkehrsplatzes in Höhe der Einmündung der K 35 hätte zur Folge, dass der Lebensraum der Zauneidechsen in erheblichem Maße beeinträchtigt würde.

4.2 Querschnitt

4.2.1 Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung (einschließlich Anteil Schwerverkehr).

Die verkehrliche Bedeutung einer Anschlussstelle an die A 7 für die *Heideregion* wurde von dem Ingenieurbüro Ulfert Hinz aus Langenhagen im Juni 2004 untersucht.

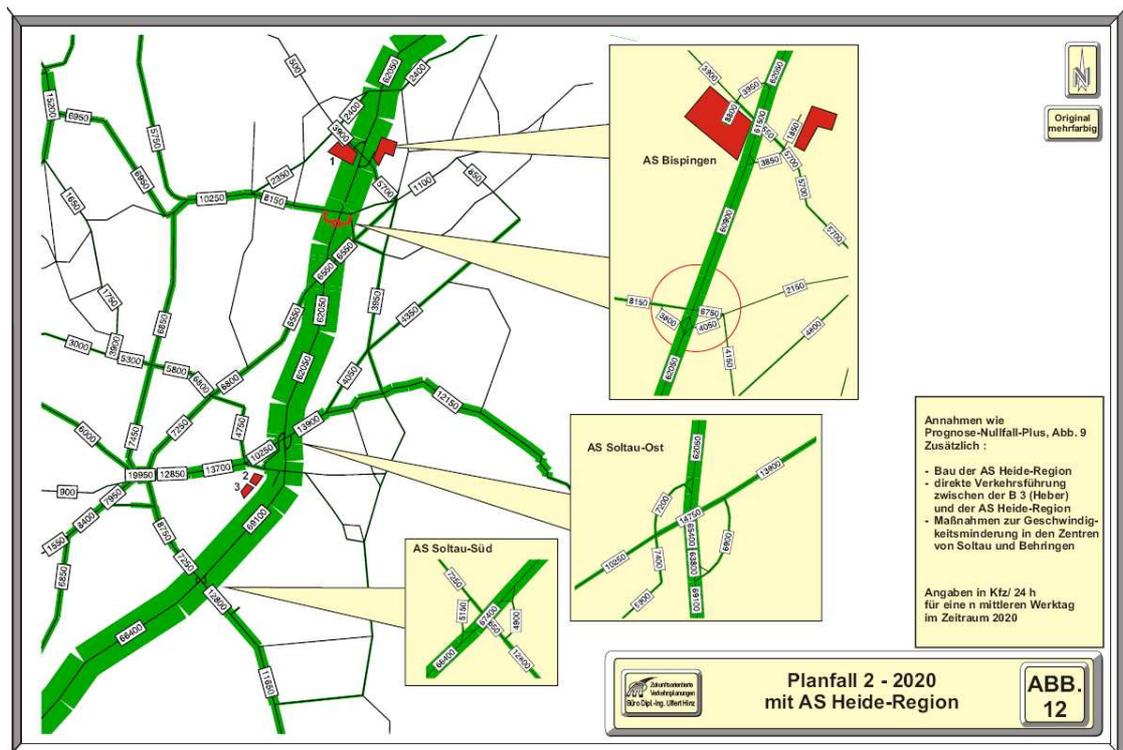
Die Untersuchung berücksichtigt 4 Planfälle, wobei der Planfall 2 die Vorzugsvariante darstellt. Der Planfall 2 berücksichtigt das Status-quo-Netz mit Neubau der Anschlussstelle *Heideregion* im Schnittpunkt der K 35 mit der A 7.

Für das Prognosejahr 2020 wurden im Planfall 2 folgende Verkehrsbelastungen prognostiziert:

- | | |
|--|---------------------------|
| • Kreisstraße 35 / B 3 neu | ca. 8.150 Kfz./24 h |
| • Verkehrsbelastung zwischen den Knotenpunkten | = 6.750 Kfz./24 h |
| • K 39 Hans-Christoph-Seeböhm-Ring | = 4.150 Kfz./24 h |
| • K 35 Richtung Bispingen | = 2.150 Kfz./24 h |
| • Rampenbelastungen | ca. 3.800/4.050 Kfz./24 h |

Der Schwerverkehrsanteil im Zuge der Ein- und Ausfahrrampen wurde mit 20 % angesetzt. Im Zuge der Bundesstraße 3 neu / K 35 beträgt der Schwerverkehrsanteil laut Untersuchung 15,5 % und im Zuge der K 39 gewählt ca. 10 %.

Die nachfolgenden Skizzen zeigen die Belastungen im Bereich der AS *Heideregion*:



Die Ein- und Ausfädelungstreifen erhalten mit 3,75 m die gleiche Breite wie der daneben liegende durchgehende Fahrstreifen der A7.

Die Randstreifenbreite beträgt 0,50 m.

Im Bereich der Aus- und Einfädelungstreifen werden die Bankette in 2 m Breite standfest ausgebildet, so dass Nothalte möglich sind.

4.2.3 Aufteilung des Querschnittes

K 35 / B 3 neu:

Bankett	=	1,50 m
Randstreifen	=	0,25 m
Fahrstreifen	=	3,75 m
Fahrstreifen	=	3,75 m
Randstreifen	=	0,25 m
Bankett	=	<u>1,50 m</u>
Kronenbreite	=	11,00 m

Die Breite des Linksabbiegestreifens im Zuge der K 35 / B 3 neu beträgt 3,25 m.

Ein-/ Ausfahrrampe – Querschnitt Q1:

Bankett	=	1,50 m
Randstreifen	=	0,75 m
Fahrstreifen	=	4,50 m
Randstreifen	=	0,75 m
Bankett	=	<u>1,50 m</u>
Kronenbreite	=	9,00 m

Gemeinsam trassierte Ein- und Ausfahrrampe – Querschnitt Q4:

Bankett	=	1,50 m
Randstreifen	=	0,25 m
Fahrstreifen	=	3,50 m
Fahrstreifen	=	3,50 m
Randstreifen	=	0,25 m
Bankett	=	<u>1,50 m</u>
Kronenbreite	=	10,50 m

4.2.4 Befestigung der Fahrbahn

Für die einzelnen Abschnitte ergeben sich entsprechend den einschlägigen technischen Richtlinien (RStO 01) folgende Bauklassen:

Abschnitt K 35 / B 3 neu:

DTV 2.020 = 8.600 Kfz./24 h, SV-Anteil = 15,5 %. Bei dem prognostizierten Lkw-Anteil von 15,5 % ergibt sich für den Schwerverkehr (SV): DTV SV = 1.023 Fahrzeuge/24 h.

Daraus folgt für die Dimensionierung eine Deckenbefestigung nach Bauklasse 2.

Die Ein- und Ausfahrrampen der Anschlussstelle *Heideregion* erhalten eine Deckenbefestigung nach Bauklasse 2.

Die Ein- und Ausfädelungstreifen im Zuge der BAB A 7 werden gemäß Bauklasse SV befestigt.

Die Dimensionierung der Kreisfahrbahn erfolgt nach Bauklasse 1, eine Stufe höher als die Bemessung der Anschlussäste.

Die Decke der A 7 besteht aus Beton. Es ist vorgesehen, die Betonplatten des Seitenstreifens aufzunehmen und die Ein- und Ausfädelungstreifen in bituminöser Bauweise neu herzustellen.

4.2.5 Befestigung der Rand- und Seitenstreifen, Geh- und Radwege

Die Bankette im Zuge der Ein- und Ausfädelungstreifen werden zum Zwecke für Nothalte standfest ausgebildet, die Bankette der übrigen Fahrbahnen werden in 1,00 m Breite mit einer Vegetationstragdeckschicht befestigt. Der Radweg wird bei abgesetzter Führung in bituminöser Bauweise und als Hochbordradweg in Pflasterbauweise hergestellt.

4.2.6 Landschaftspflegerische Gestaltung der Böschung und Mittelstreifen

Aussagen zur landschaftspflegerischen Gestaltung sind der Unterlage 12 zu entnehmen.

4.3 Kreuzung und Einmündung, Änderung im Wegenetz

4.3.1 Knotenpunkt West

Der Knotenpunkt West wird als T-Einmündung mit Rechtsabbiegetyp RA 4 (mit Ausfahrkeil) und Zufahrttyp KE 4 angelegt. Im Zuge der B 3 neu ist die Anlage eines Linksabbiegestreifens vorgesehen. Die Aufstelllänge und Verzögerungsstrecke des Linksabbiegestreifens beträgt 40 m und die einseitige Verziehungslänge 70 m.

4.3.2 Knotenpunkt K 35 / K 39

Der vorhandene Knotenpunkt wird aufgegeben, einschließlich Rekultivierung des Einmündungsbereichs der K 35. Die Kreisstraße 35 wird an den neuen Kreisverkehrsplatz angebunden.

4.3.3 Knotenpunkt Ost B 3 neu / Ein- und Ausfahrrampe / K 35

Der Knotenpunkt wird als Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser $D = 40$ m geplant. Die Breite der Kreisfahrbahn beträgt 7,00 m. Die Kreisinsel wird mit einer Rasenschottertragschicht und ebenflächig hergestellt. In den Kreis Ein- und Ausfahrten sind z. T. überfahrbare Fahrbahnteiler aus Natursteinpflaster vorgesehen. Im Bereich der Fuß- und Radfahrerquerungen werden Fahrbahnteiler mit Bordsteinen eingefasst. Militärfahrzeuge und Schwertransporte können in den Ästen der B 3 neu und BAB-Rampe ungehindert in den Kreis ein- und ausfahren. Die Eckausrundungen werden zum Schutz der Bankette mit Flachbordsteinen eingefasst.

4.3.4 Änderungen und Ergänzungen im Straßen- und Wegenetz

Durch den Bau der Anschlussstelle *Heideregion* wird die Landesstraße 170 zwischen *Heber* und *Behringen* und die Kreisstraße 35 zur Bundesstraße 3 hoch gestuft. Die B 3 neu wird zukünftig den überregionalen Verkehr aufnehmen. Die B 3 zwischen *Heber*, *Soltau* und der Anschlussstelle *Soltau Süd* verliert an verkehrlicher Bedeutung für den überregionalen Verkehr.

4.4 Baugrund / Erdarbeiten

Für den Neubau der Anschlussstelle *Heideregion* im Zuge der BAB A 7 wurde ein geotechnischer Bericht mit Beurteilung des Baugrundes und Empfehlung für bautechnische Maßnahmen erstellt.

Nach dem Ergebnis der Baugrunderkundung stehen im Bauflächenbereich unter Deckschichten aus humosen Oberboden oder Auffülle enggestufte Schmelzwassersande an. Die Oberflächen der vorhandenen Straßen sind mit Asphalt und/oder Beton befestigt. Grundwasser wurde bei den Erkundungen bis + 87,39 m NN nicht angetroffen. Danach sind durchgehend günstige Wasserverhältnisse im Sinne der ZTVE-StB gegeben.

Der Oberboden im Untersuchungsgebiet ist unbelastet, dagegen überschreiten die Bankettdeckschichten aufgrund des erhöhten PAK-Gehaltes die Vorsorgewerte der BBodSchV.

Die untersuchten Asphaltsschichten der K 35 und K 39 gelten als Teer frei und können im Verwertungsbereich V 1 entsprechend wieder verwendet werden.

Die anstehenden aufgefüllten Sande und gewachsenen Schmelzwassersande sind gut verdichtbar und stellen einen ausreichend bis gut tragfähigen Baugrund dar.

Die anstehenden Sande sind Wasserdurchlässig bis stark Wasserdurchlässig. Bei den gegebenen Verhältnissen mit Durchlässigkeitsbeiwerten $K_F = 0,5$ bis $3,0 \times 10^{-4}$ m/s und Grundwasserständen $T > 5$ m Tiefe unter Gelände sind die Voraussetzung für eine Versickerung von anfallendem Niederschlagswasser gemäß DWA A-128 gegeben.

Nähere Einzelheiten sind dem geotechnischem Bericht vom 25.02.2008 zu entnehmen.

4.5 Entwässerung

Im Kreuzungspunkt der Kreisstraße 35 mit der A 7 verläuft die Kreisstraße im Einschnitt (Troglage) mit dem Tiefpunkt im Bauwerksbereich. Im Bauwerksbereich nehmen die beidseitig vorhandenen Bordrinnen das Oberflächenwasser auf und über Straßenabläufe wird das Oberflächenwasser der vorhandenen Rohrleitung DN 600 mit Vorflut Richtung Westen zugeführt.

Die vorhandene Entwässerungsrohrleitung DN 600 wird im Zuge der Neuplanung der Anschlussstelle Heideregion im Bereich der Entwässerungsmulde neu verlegt. Die Schachtbauwerke werden hierbei als Ablaufschächte ausgebildet.

Das Entwässerungssystem im Zuge der Kreisstraße 35 / B 3 neu bleibt in der bestehenden Form unverändert erhalten. Durch die Verbreiterung werden die Mulden in neuer Lage wieder hergestellt.

Im Zuge der Ein- und Ausfahrrampen werden am Böschungsfuß neue Versickermulden bzw. Vorflutmulden neu hergestellt. Weitere Versickerflächen ergeben sich im Bereich der Dreiecksflächen, die das Oberflächenwasser der Autobahn und der Böschungen aufnehmen.

Östlich der A 7 wird das Oberflächenwasser im Bereich der Dreiecksfläche zwischen der Ein- und Ausfahrrampe bzw. an den neu zu schaffenden Mulden am Böschungsfuß zur Versickerung gebracht.

Auf der Westseite der A 7 wird ebenfalls im Bereich der Dreiecksfläche eine neue Versickerfläche geschaffen.

Der Querdurchlass im Zuge der BAB A 7 bei Str.-km 55,223 wird verlängert und fungiert zukünftig als Notüberlauf.

Die vorhandene Rohrleitung DN 600 leitet das Oberflächenwasser wie bisher in das westlich vorhandene Waldgebiet ab.

Nähere Einzelheiten zur Entwässerung sind der wassertechnischen Untersuchung Unterlage 13 zu entnehmen.

4.6 Ingenieurbauwerke

Das Bauwerk 24036 Unterführung der K 35 wurde im Jahre 1996 neu hergestellt. Die lichte Weite beträgt 11,75 m und lichte Höhe 4,70 m. Die lichte Höhe wird durch den Ausbau der B 3 neu (Kreisstraße 35) nicht verändert.

Das Brückenbauwerk wurde so angelegt, dass es die Ein- und Ausfädelungstreifen für die neue Anschlussstelle aufnehmen kann.

Durch den Bau der Anschlussstelle werden Maßnahmen an dem Brückenbauwerk nicht erforderlich.

4.7 Straßenausstattung

Die Anschlussstelle *Heideregion* wird mit Markierungen, Leit- und Schutzeinrichtungen sowie Beschilderungen entsprechend den einschlägigen Richtlinien ausgestattet.

Wegweisende Beschilderung:

Zwischen den Ein- und Ausfahrrampen der AS Bispingen und der AS Heideregion beträgt der Abstand auf der Ostseite 2.300 m, auf der Westseite 2.800 m. Abzüglich der Längen der Ein- und Ausfädelungstreifen von je ca. 250 m verbleiben ca. 1.800 m bzw. 2.300 m Autobahnstrecke. Für die Standardbeschilderung gemäß der RWBA 2000 wird eine Strecke von 1.100 m benötigt.

Bei den Ein- und Ausfahrrampen sind, aufgrund des intensiven Wechsels von Reh- und Schwarzwild, Wildschutzzäune erforderlich. Die neuen Wildschutzzäune werden an die bestehenden Wildschutzzäune entlang der A 7 angebunden.

Schutzeinrichtungen sind gemäß RPS 2009 vorgesehen. Im Bereich Ein- und Ausfahrrampen sollen die Dreiecksflächen soweit aufgefüllt werden, dass die Böschungshöhen deutlich unter 3,00 m Höhe liegen. Gleichzeitig werden die Böschungen mit geringer Neigung angelegt. Schutzeinrichtungen sind somit in den Außenkurven der Rampen nicht erforderlich.

Sonstige besondere Straßenausstattungen sind nicht vorgesehen.

4.8 Besondere Anlagen

Nördlich der Anschlussstelle Heideregion im Zuge der Richtungsfahrbahn Hamburg befindet sich eine unbewirtschaftete Rastanlage. Die Rastanlage wird geschlossen, so dass der Konflikt der Verflechtungen und die wegweisende Beschilderung aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Anschlussstelle Heideregion nicht mehr relevant sind.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen sind im Zuge des Neubaus der Anschlussstelle *Heideregion* nicht betroffen.

4.10 Leitungen

Leitungen der öffentlichen Versorgung sind durch den Neubau der Anschlussstelle nicht betroffen. Im Zuge der Autobahn A 7 muss das AUSA-Kabel angepasst werden.

Im östlichen Planbereich befindet sich ein Lichtwellenleiterkabel. Veränderungen an der Lage des LWL-Kabels sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Mit dem Neubau der AS Heideregion ist der Tatbestand der wesentlichen Änderung gegeben, so dass die Immissionsgrenzwerte entsprechend §2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes Verkehrslärmschutzverordnung - 16 BimSchV zu beachten sind.

Die nächstgelegenen Bebauungen sind die Ortslage Steinkenhöfen und das Forsthaus Luhetal.

Die Entfernungen zur Bundesstraße 3 betragen ca. 500 bzw. ca. 400 m.

Unter Berücksichtigung der Emissionen der B 3, der BAB A 7 (nur Baustreckenanteil), der Auf- und Abfahrrampen und der Kreisstraßen wurden die Beurteilungspegel berechnet.

Die Beurteilungspegel liegen bei 55 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts und damit unter den Immissionsgrenzwerten für MI-Gebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Weitere Einzelheiten zum Lärmschutz sind der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 11 zu entnehmen.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Entfällt

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Für den Neubau der Anschlussstelle *Heideregion* werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Weiter sind Maßnahmen zum Schutz der Reptilienpopulation durchzuführen.

Nähere Einzelheiten sind der Unterlage 12 Landschaftspflegerische Begleitplanung zu entnehmen.

5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Entfällt

5.5 Luftschadstofftechnische Maßnahmen

Die nächste Bebauung liegt 400 bis 500 m entfernt. Es wurde trotzdem für den geplanten Neubau der AS Heideregion eine luftschadstofftechnische Untersuchung durchgeführt.

Diese Untersuchung hat ergeben, dass alle Beurteilungswerte eingehalten werden.

Weitere Einzelheiten sind der luftschadstofftechnischen Untersuchung, Unterlage 11.LuS zu entnehmen.

6. Verfahren

Zur Erlangung der Baurechte wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 17 Fernstraßengesetz (FStrG) durchgeführt.

7. Durchführung der Baumaßnahme

Zu erwerben sind für die bautechnische Anlage erforderliche sowie für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigte Flächen.

Mit dem Bau der Anschlussstelle *Heideregion* soll möglichst kurzfristig nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens begonnen werden, entsprechende Baugelder stehen dafür bereit.

Da die Maßnahme mit EFRE Mitteln aus der europäischen Ziel 1 Förderung mitfinanziert werden soll, ist die bauliche Umsetzung im Jahr 2013 abzuschließen.

Bei zügiger Durchführung der Arbeiten ist mit einer Bauzeit von ca. 1 Jahr zu rechnen.

Die Bauarbeiten können unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt werden. Einschränkungen für den Verkehr, insbesondere bei der Erstellung der Anschlüsse an die bestehende Straße, sind jedoch nicht zu vermeiden.

Bearbeitet:

Dipl.-Ing. Dieter Linz GmbH & Co. KG
Wunstorf, den 05.05.2010
im Auftrag:

gez. Dietmar Reinhardt