Neubau der A 39, Lüneburg – Wolfsburg
mit nds. Teil der B190n
Abschnitt 6, Wittingen (B 244) – Ehra (L 289)
Abschnitt 7, Ehra (L 289) – Wolfsburg (B 188)

2. Arbeitskreissitzung „Gesamt“
02.03.2011, 9:30 Uhr
Dorfgemeinschaftshaus Weyhausen

Tagesordnung

9:30 Uhr	**TOP 1: Begrüßung**
	TOP 2: Technische Planung Abschnitt 7
	TOP 2a: Rastanlagen
ca. 11.30 Uhr	**TOP 3: Technische Planung Abschnitt 6**
	TOP 4: Lärmschutz
ca. 12:30 Uhr	**TOP 5: Pause**
ca. 13.00 Uhr	**TOP 6: Methodik RLBP**
	TOP 7: Stand LBP im 7. Abschnitt
ca. 15:00 Uhr	**TOP 8: Stand LBP im 6. Abschnitt**

TOP 1: Begrüßung

- Mitteilungen
- Planungsablauf

TOP 2: Technische Planung Abschnitt 7

TOP 2a: Rastanlagen

TOP 3: Technische Planung Abschnitt 6

TOP 4: Lärmschutz

TOP 5: Pause

TOP 6: Methodik RLBP

TOP 7: Stand LBP im 7. Abschnitt

TOP 8: Stand LBP im 6. Abschnitt

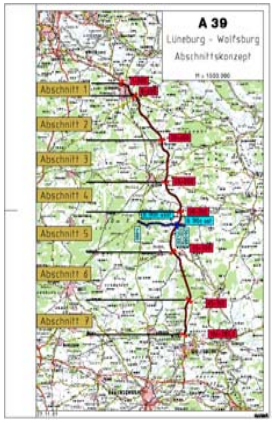
Mitteilungen:

- Alle Angaben stehen unter dem Zustimmungsvorbehalt des BMVBS. Das endgültige Einverständnis zu den Planungen gibt das BMVBS aber erst mit dem „Gesehen-Vermerk“ auf den Vorentwurfsunterlagen.

- Richtigstellung zum Artikel „Baustart in Nord und Süd – Autobahn wird aus beiden Richtungen gebaut“ in der Braunschweiger Zeitung vom 21.01.2011:

  Die A39 wird weiterhin durch den Windpark bei Barwedel geführt und es werden, wie am 15.12.2009 mitgeteilt, zwei Windräder beseitigt.

Einbindung der Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung des Vorentwurfes



Vorgangsname	Jahr 1		Jahr 2		Jahr 3		Jahr 4		Jahr 5		Jahr 6	
	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2
Vorbereitende Arbeiten (VOF-Verfahren)												
Aufstellung Vorentwurf												
Entwurfsgenehmigung												
Aufstellung Planfeststellungsentwurf												
Planfeststellung												

Projektkonferenz

1. Arbeitskreissitzung

6. Abschnitt

7. Abschnitt

Möglichkeiten der Mitwirkung

Entwurfsplanung

- **Projektkonferenz**
- **Variantenentwicklung / Festlegung Vorzugsvariante** ⟺ **Arbeitskreise**
- **Entwurfsaufstellung** ⟺ **Arbeitskreise**
- **Prüfung/ Genehmigung des Entwurfes**

Hinweise und **Anregungen** der Träger öffentlicher Belange zu den Planungen sind möglich (**keine** rechtliche Wirkung)

Planfest-stellung

- **Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen**
- **Planfeststellungsverfahren** ⟺ **Formelle Beteiligung**
- **Planfeststellungsbeschluss**

Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange sowie privat Betroffener sind im Rahmen des Planfest-stellungsverfahrens möglich (rechtliche Wirkung)

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Technische Planung Abschnitt 7

- Trassenführung A 39
- Anschlussstelle Weyhausen mit B 188 und B 248
- kreuzende klassifizierte Straßen B 248, K 101, K 105 und L 289
- Anschlussstelle Ehra
- PWC-Anlage Jembke
- Änderungen im Wirtschaftswegenetz
- besondere Anlagen
- Abwasserverregnung WEB

TOP 2a: Rastanlagen

TOP 3: Technische Planung Abschnitt 6

TOP 4: Lärmschutz

TOP 5: Pause

TOP 6: Methodik RLBP

TOP 7: Stand LBP im 7. Abschnitt

TOP 8: Stand LBP im 6. Abschnitt

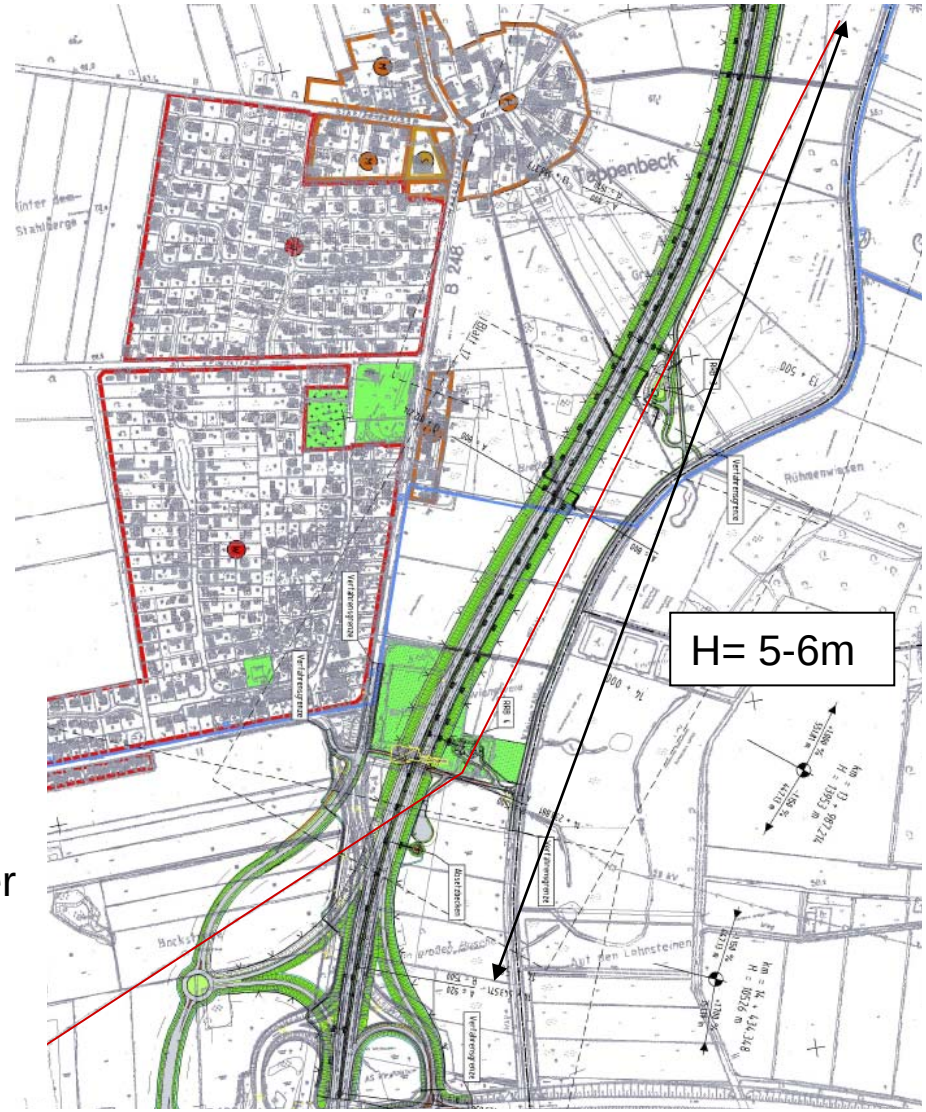
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe - Tappenbeck

Zwangspunkte:

- Anschluss an vorhandene A 39
- möglichst großer Abstand zur Bebauung unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange
- 110kV-Leitung der LSW
- Anschluss B 248 an die B 188

Planung:

- Anschlussstelle Weyhausen
- Radwegeunterführung Tappenbeck
- Lage zwischen Tappenbeck und Kleine Aller
- Entwässerung der A 39 über Bordrinnen, Vorbehandlungs- und Rückhalte-einrichtungen mit Anschluss an Vorfluter



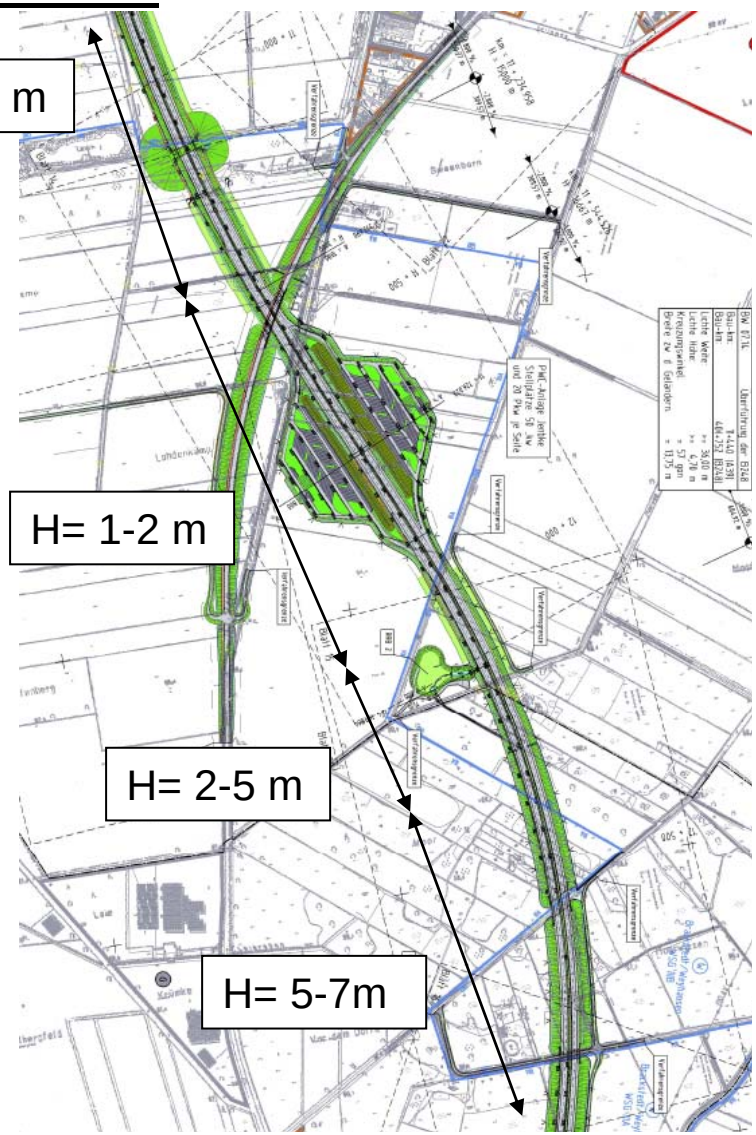
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Tappenbecker Moor

Zwangspunkte:

- Siedlung Außenbereich Jembke
- Ermöglichen einer langgestreckten Trassierung im nördlichen Anschlussabschnitt (Wasserschutzzone III B -> Entwässerung)

Planung:

- Durchquerung des Tappenbecker Moors mit zwei Vernetzungsbauwerken
- PWC-Anlage
- Überführung der B 248 (liegt oben) mit Radweg
- Entwässerung der A 39 über Bordrinnen, Vorbehandlungs- und Rückhalteeinrichtungen mit Anschluss an Vorfluter



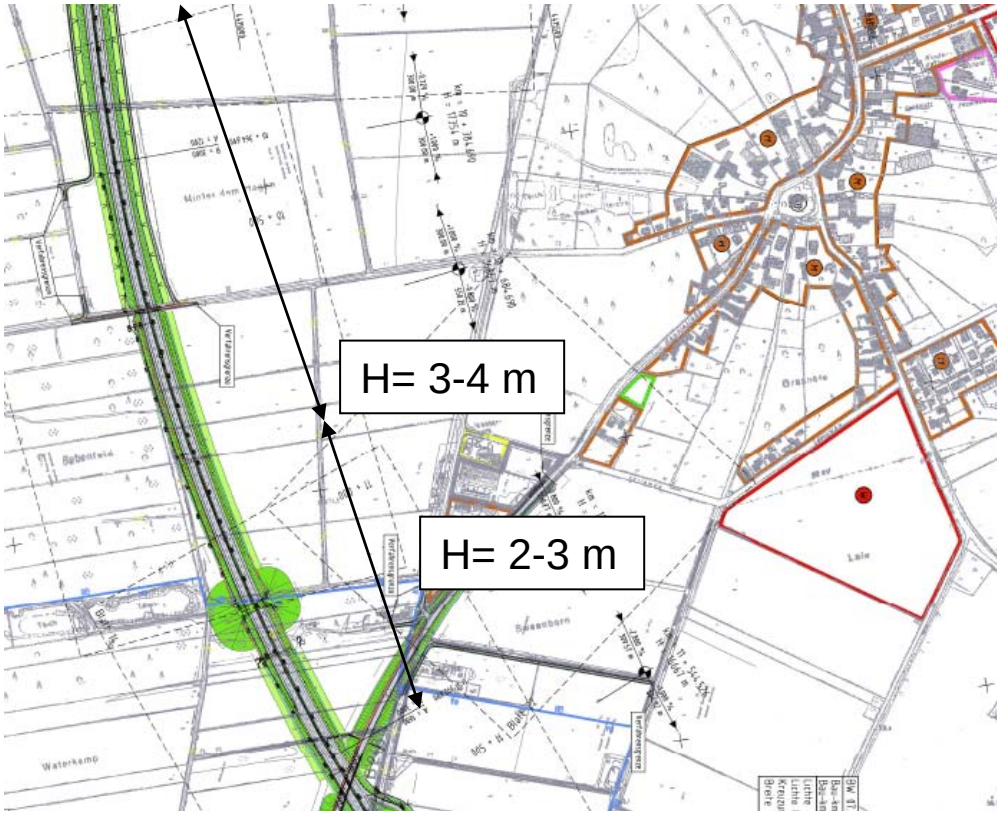
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe - Jembke

Zwangspunkte:

- Siedlung Außenbereich Jembke
- Einfluss der Trassenlage aus Variantenuntersuchung Windpark Boldecker Land

Planung:

- Lage gemäß Variantenuntersuchung
- Faunapassage
- Radwegeunterführung Kirchweg
- Entwässerung der A 39: Übergang in Abschnitt mit Versickerung



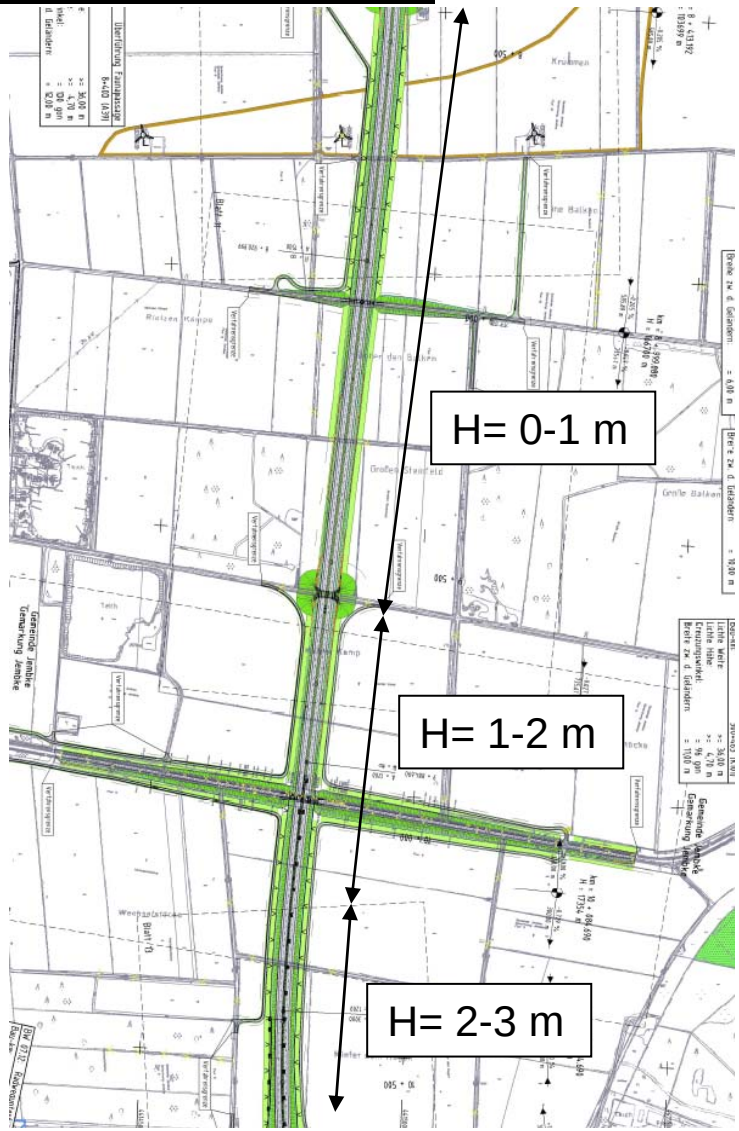
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Südlich Windpark Boldecker Land

Zwangspunkte:

- Vorzugstrasse aus Variantenuntersuchung Windpark Boldecker Land
- langgestreckte Trassierung für Dachprofil (Wasserschutzzone III B -> Entwässerung)

Planung:

- Überführung K 101, Faunapassage und Wirtschaftsweg
- Entwässerung der A 39 über Böschungen und Versickerung in Mulden



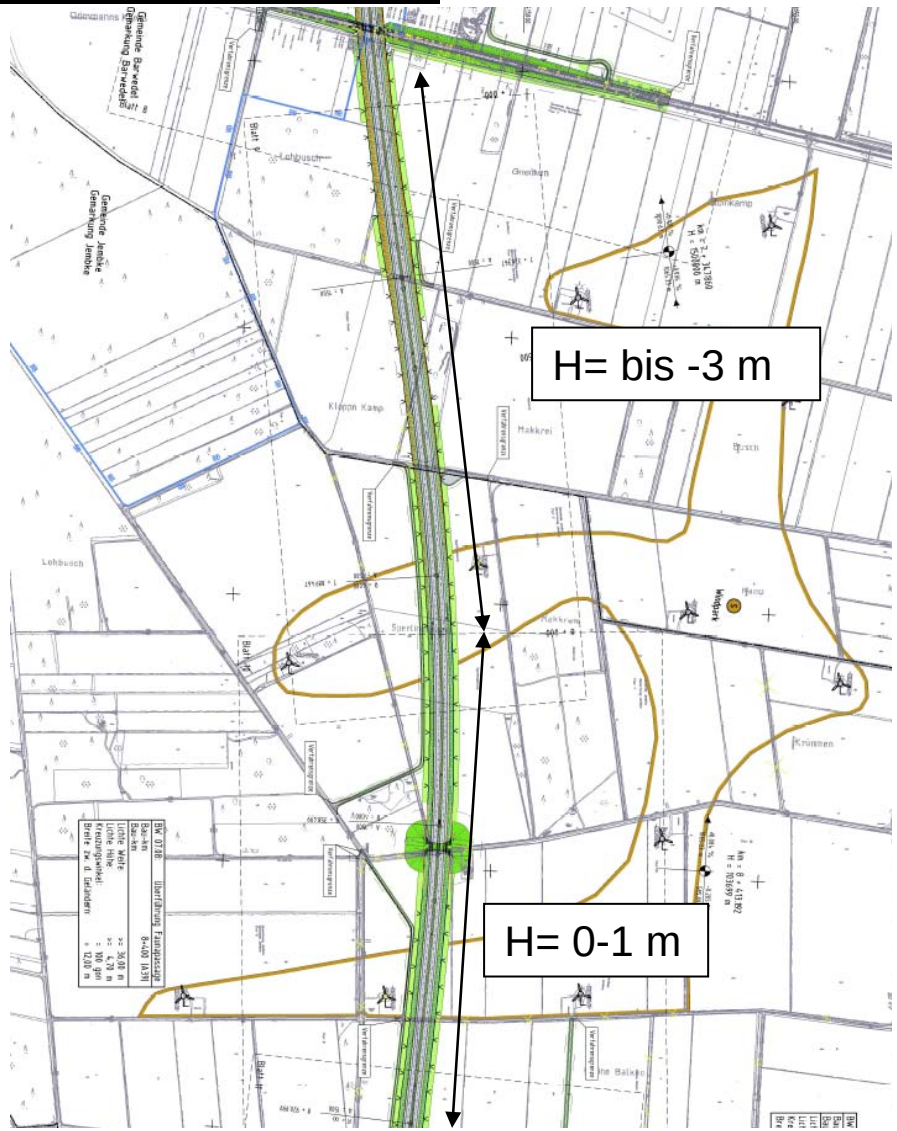
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Windpark Boldecker Land

Zwangspunkte:

- Vorzugstrasse aus Variantenuntersuchung Windpark Boldecker Land
- langgestreckte Trassierung für Dachprofil (Wasserschutzzone III B -> Entwässerung)

Planung:

- Faunapassage und Überführung K 105
- Durchqueren des Windparks – Rückbau von zwei Windenergieanlagen
- Entwässerung der A 39 über Böschungen und Versickerung in Mulden



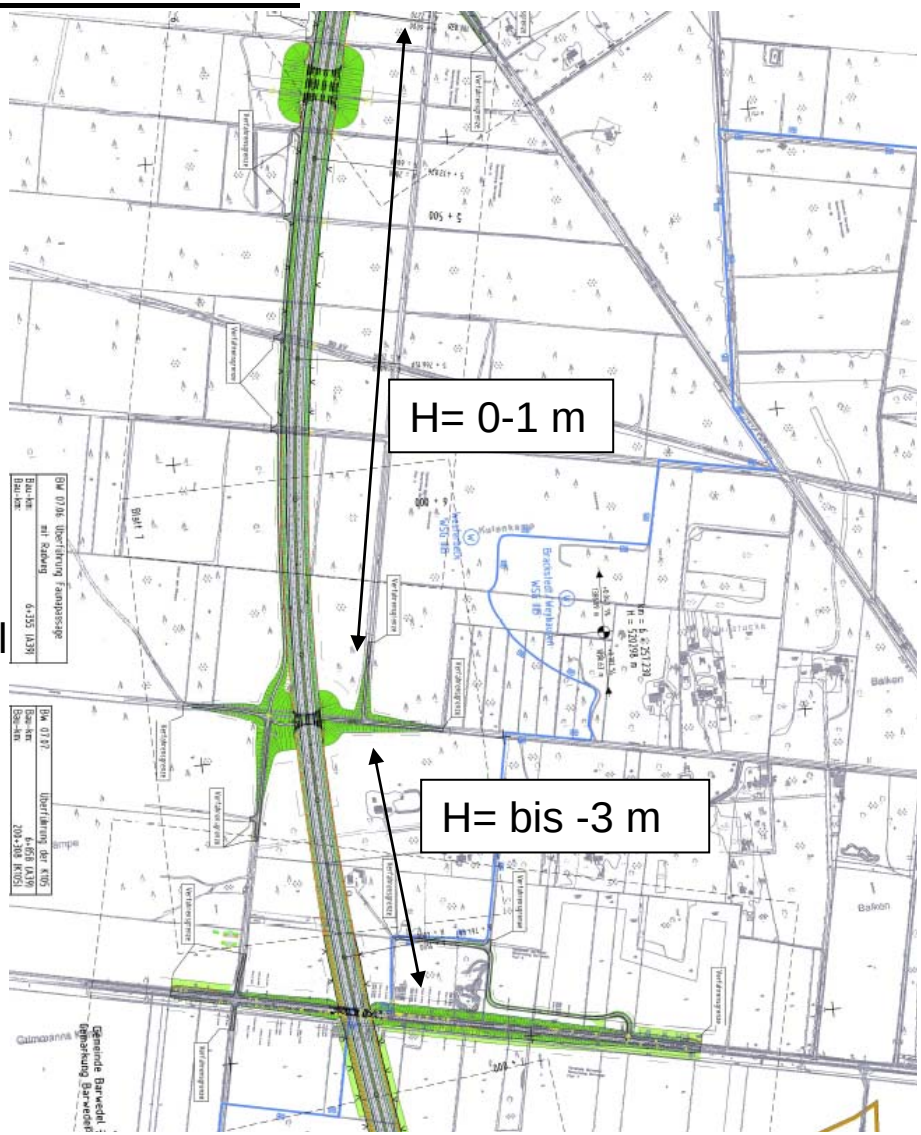
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Hinterm Schafstall

Zwangspunkte:

- Vorzugstrasse aus Variantenuntersuchung Windpark Boldecker Land
- langgestreckte Trassierung für Dachprofil (Wasserschutzzone III B -> Entwässerung)

Planung:

- Überführung K 105, Faunapassage mit Radweg sowie Grünbrücke
- Durchqueren des Waldes Hinterm Schafstall
- Entwässerung der A 39 über Böschungen und Versickerung in Mulden



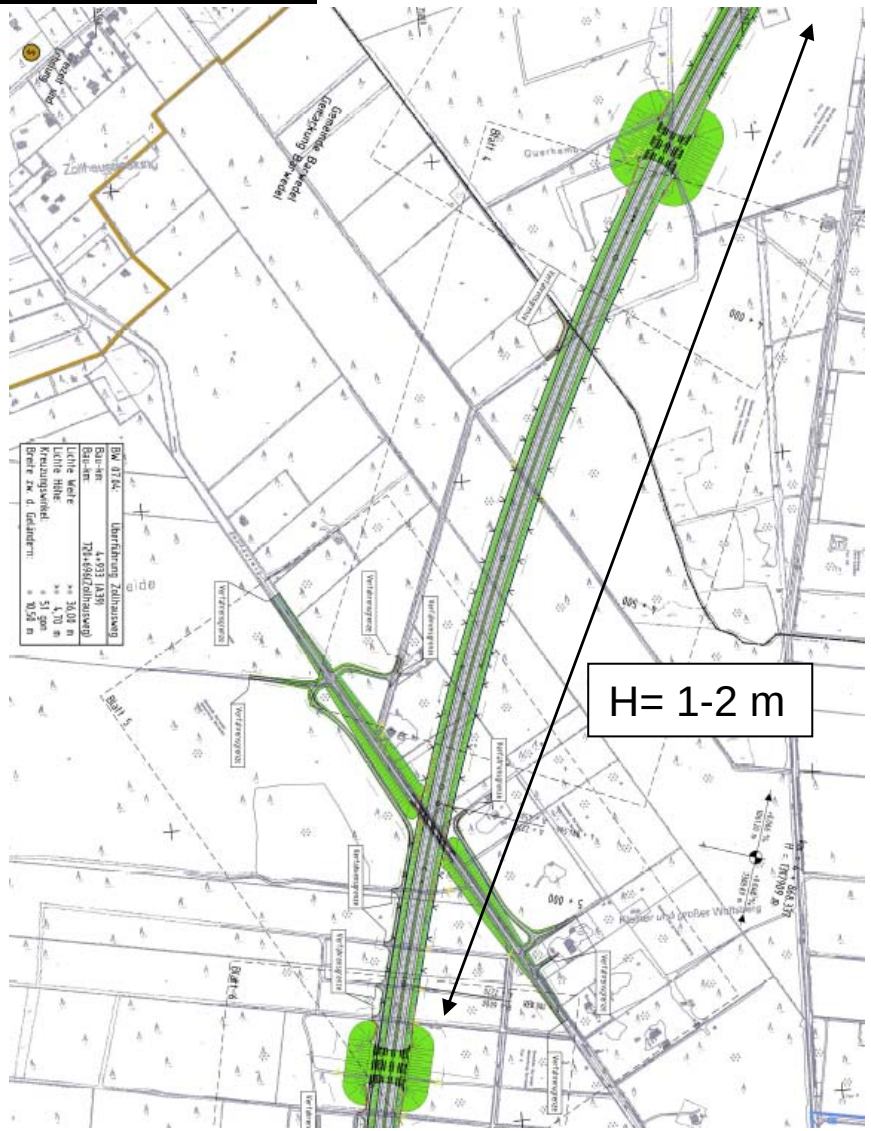
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Zollhauswegsiedlung

Zwangspunkte:

- Vorzugstrasse aus Variantenuntersuchung Windpark Boldecker Land
- langgestreckte Trassierung für Dachprofil (Wasserschutzzone III B -> Entwässerung)

Planung:

- Überführung Zollhausweg und Grünbrücke
- Durchqueren des Waldes Zollhaussiedlung
- Entwässerung der A 39 über Böschungen und Versickerung in Mulden



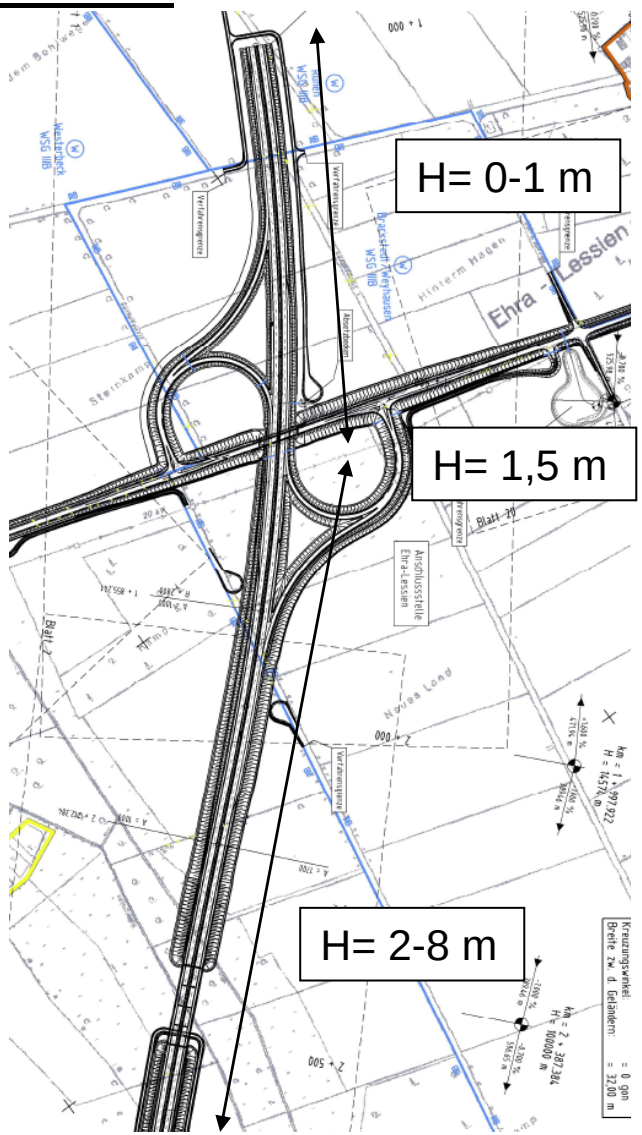
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Bullergraben und AS Ehra

Zwangspunkte:

- Vorzugstrasse aus Variantenuntersuchung Windpark Boldecker Land
- Übergang auf Trasse in Abschnitt 6
- Eichenwald westlich der Trasse

Planung:

- Überführung Bullergraben mit Brückenbauwerk ≥ 130 m
- Verschonen des Eichenwaldes
- Anschlussstelle Ehra mit Überführung der L 289 über die A 39
- Entwässerung der A 39 über Bordrinnen, Vorbehandlungs- und Rückhalteeinrichtungen mit Anschluss an Vorfluter



AS Weyhausen mit Anbindung der B 248 Süd an die B 188 - Variantenuntersuchung 2009

Vorzugsvariante sieht Anschluss der B 248 westlich der Anschlussstelle vor

- 3 Knotenpunkte im Zuge der B 188
- plangleiche Einmündungen
- gegenseitige Beeinflussung der Knotenpunkte
- am Rande der Leistungsfähigkeit

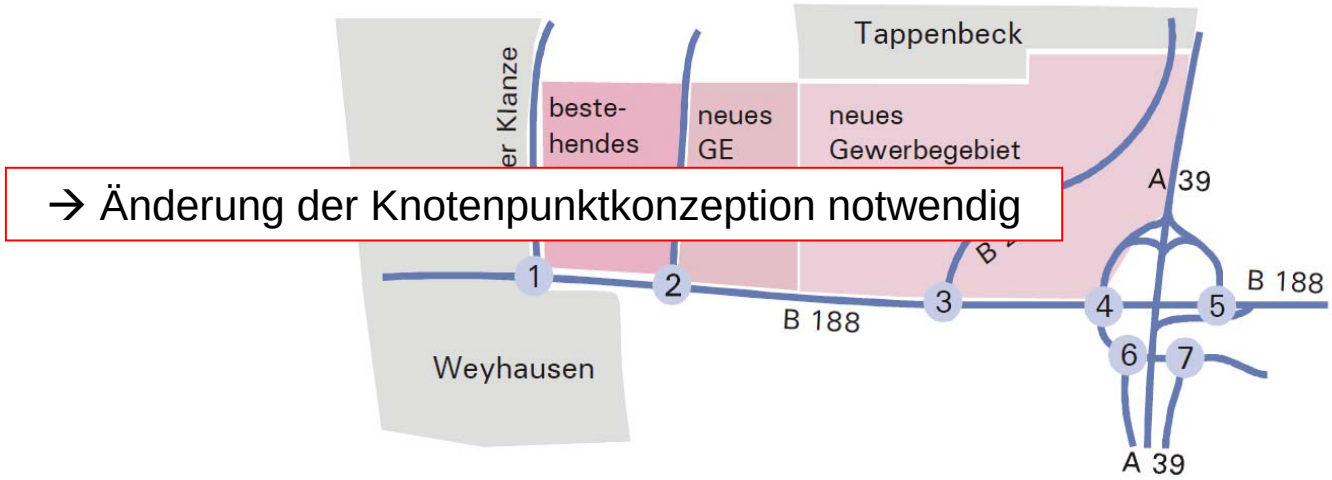
→ Aufgrund erheblicher Veränderungen der Verkehrsströme weitere Untersuchungen notwendig!

AS Weyhausen mit Anbindung der B 248 Süd an die B 188 - Verkehrssimulation 2010/1

Ausgangslage zur Verkehrssimulation unter Beibehalten der vorhandenen Anschlussstellen-geometrie:

- hohe prognostizierte Verkehrsbelastung & ausgeprägte Spitzenstunden → vorhandene Knotenpunkte begrenzt leistungsfähig
  - Rückstaulängen über mehrere 100m zu erwarten
  - ausgereizte Fahrstreifenaufteilung → keine Reserven
  - Probleme bei der Begreifbarkeit der Knotenpunktsymmetrie und –beschilderung

→ Änderung der Knotenpunktkonzeption notwendig



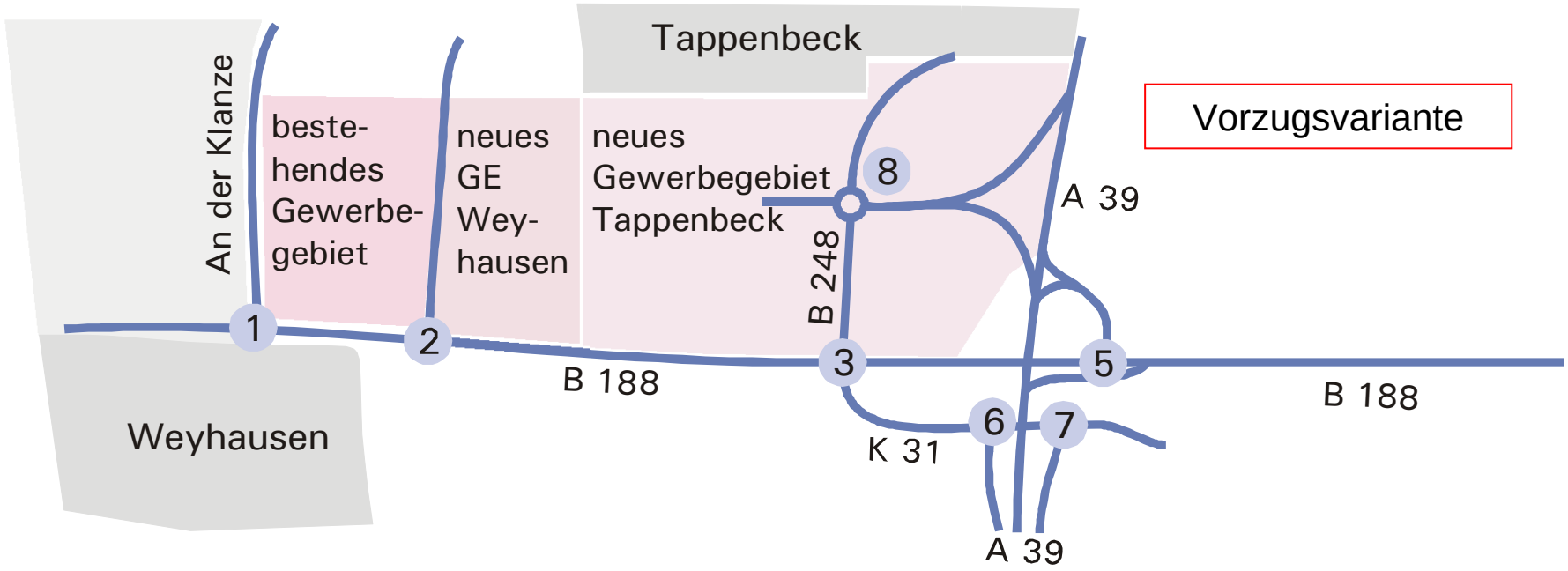
AS Weyhausen mit Anbindung der B 248 Süd an die B 188 - Verkehrssimulation 2010/2

Lösungssuche:

- Änderung der Anschlussstellenkonzeption:
  - Anbindung der Westrampen der AS Weyhausen über einen Kreisverkehr an die B 248
  - Verknüpfung der B 188, B 248 und K 31 zu einem Knotenpunkt

\+ Verbesserung der Gesamtsituation

\+ verbesserte Leistungsfähigkeit und größere Kapazitätsreserven



AS Weyhausen mit Anbindung der B 248 Süd an die B 188 - Verkehrssimulation 2010

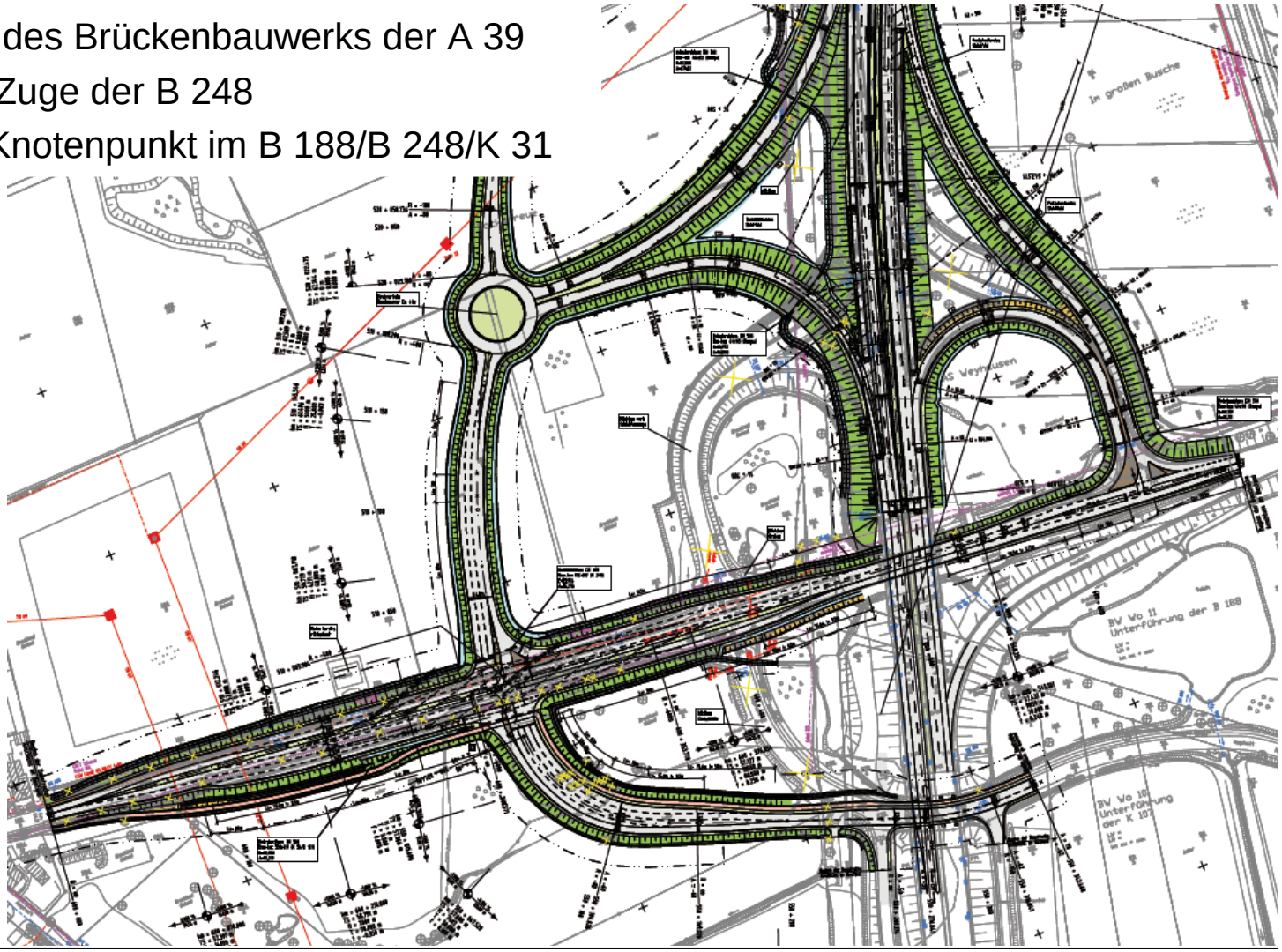
- Überprüfung der Leistungsfähigkeit durch Verkehrssimulation

Beispiel: Spitzenstunde morgens, Quelle: SHP

AS Weyhausen mit Anbindung der B 248 Süd an die B 188 – Westseite

Planerische Ausgestaltung

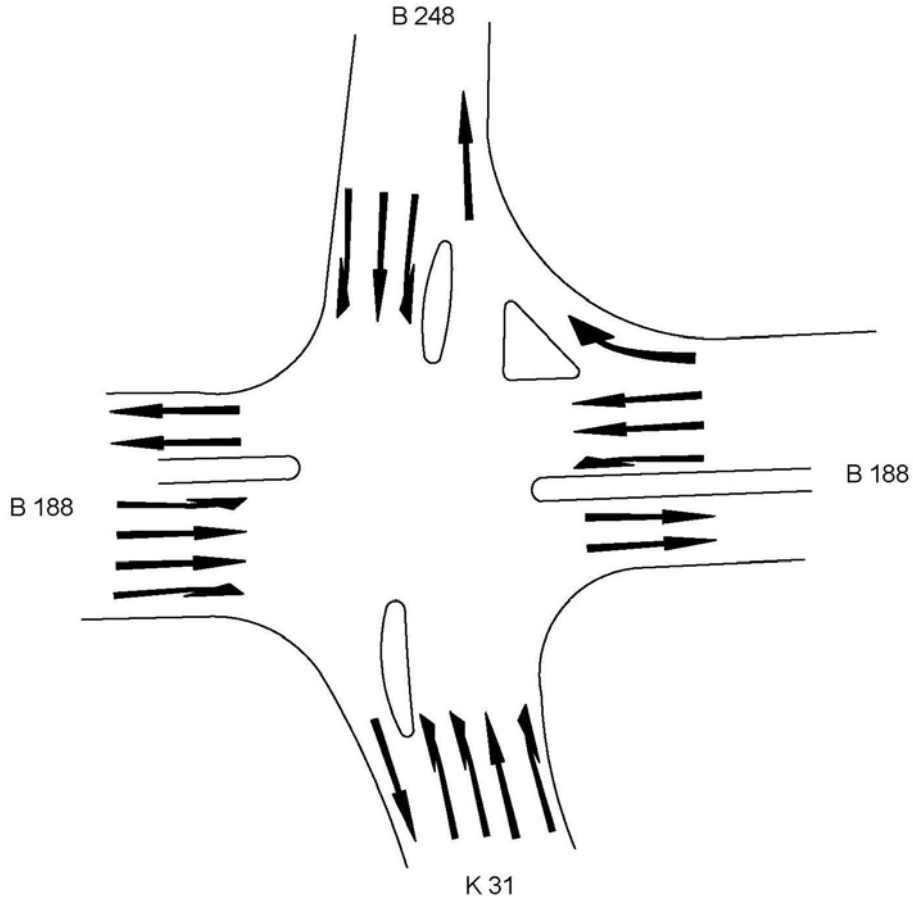
- Keine Änderung des Brückenbauwerks der A 39
- Kreisverkehr im Zuge der B 248
- LSA-geregelter Knotenpunkt im B 188/B 248/K 31

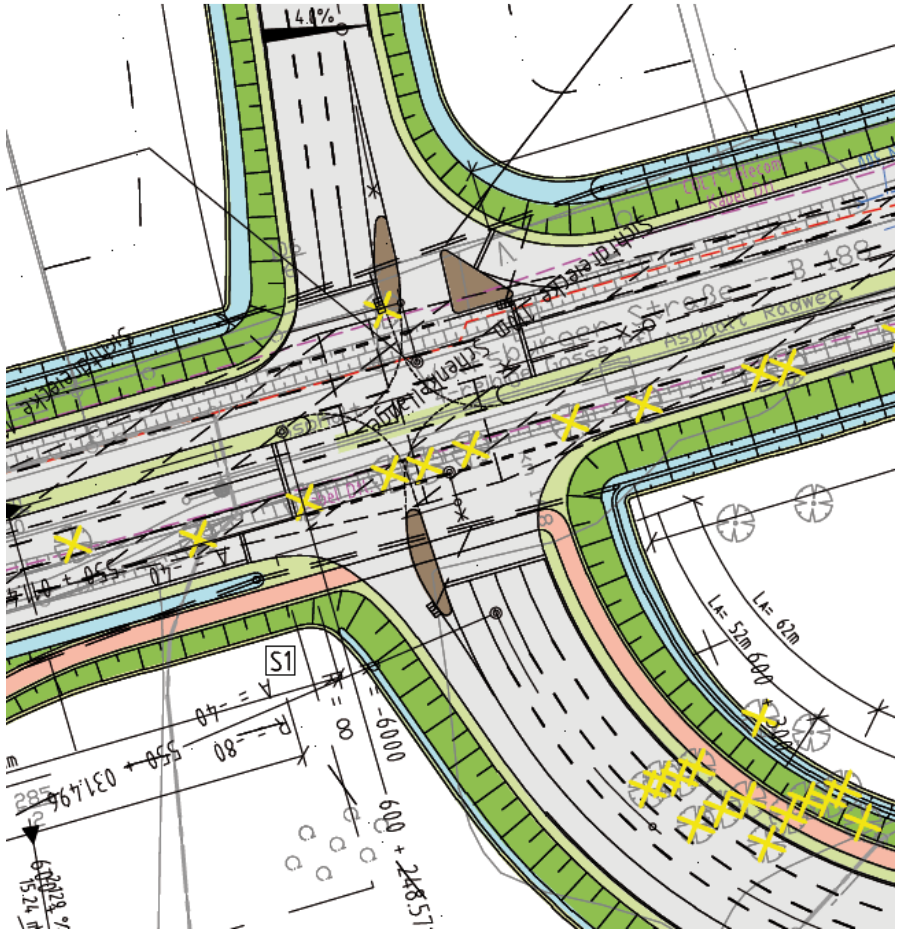


AS Weyhausen mit Anbindung der B 248 Süd an die B 188 - Westseite

Planerische Ausgestaltung

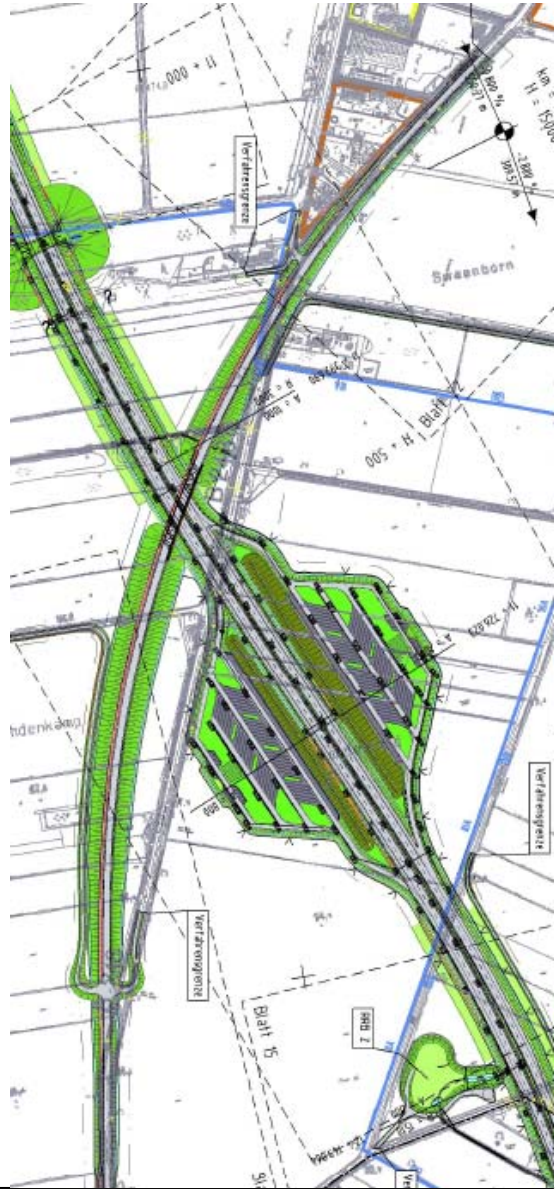
- Aufweitung der B 188 auf sechs, die B 248 auf vier und die K 31 auf fünf Fahrstreifen
- Bauliche Trennung (Mittelstreifen) auf der B 188





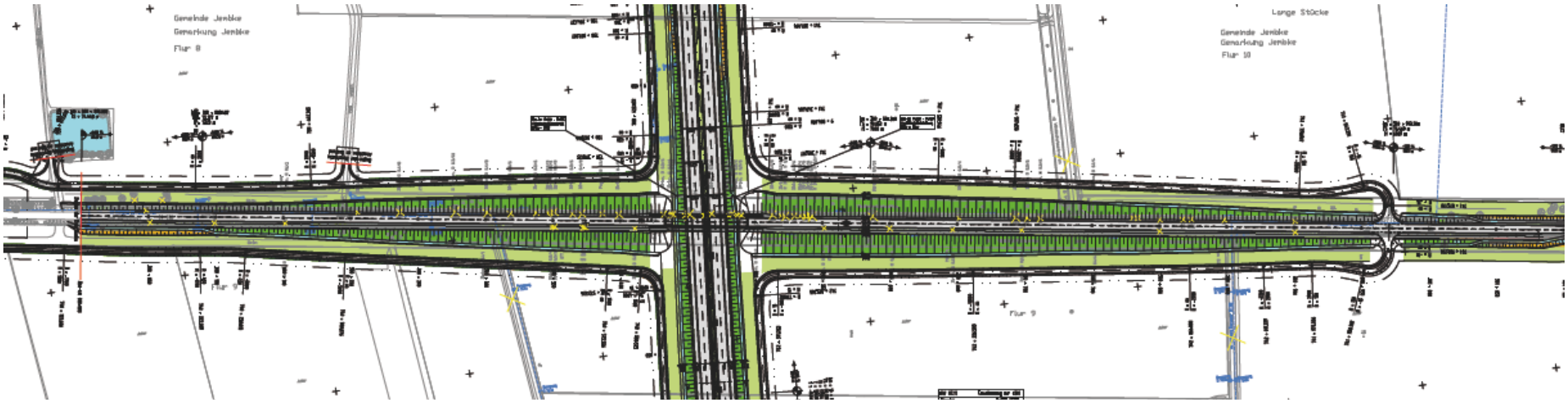
kreuzende klassifizierte Straßen - B 248 Nord

- Entwurfsgeschwindigkeit Ve = 80 km/h
- Führung der B 248 im großen Bogen
- Optimierungen hinsichtlich der Bebauung in Jembke und den Verkehrsfluss während der Baumaßnahme
- vorhandene B 248 wird in Parallellage zurückgebaut



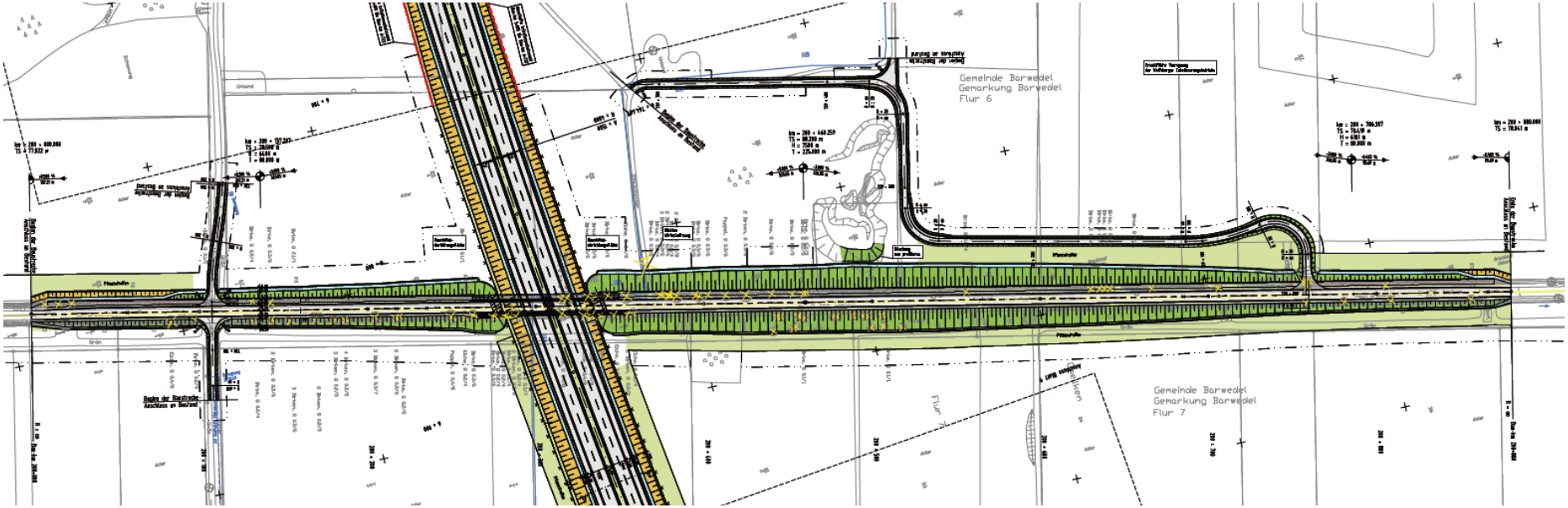
kreuzende klassifizierte Straßen - K 101

- Entwurfsgeschwindigkeit Ve = 80 km/h
- Führung in der Geraden
- beidseitige Pflanz-/Spritzschutzstreifen
- Brückenbauwerk und Dämme für Radwegeführung vorbereitet



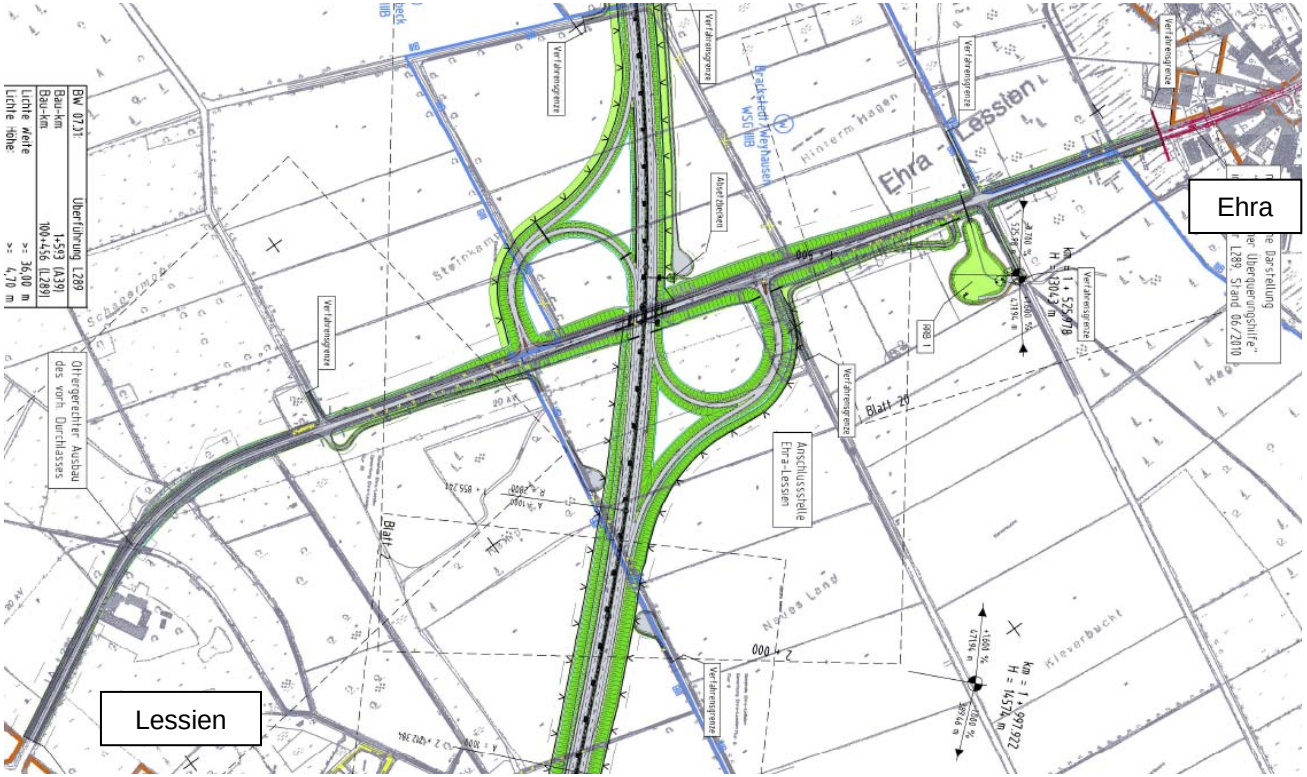
kreuzende klassifizierte Straßen - K 105 (Hinterm Schafstall)

- Entwurfsgeschwindigkeit V e= 80 km/h
- Führung in der Geraden
- beidseitige Pflanz-/Spritzschutzstreifen
- Brückenbauwerk und Dämme für Radwegeführung vorbereitet
- Anpassung der Anbindung des Siedlungsbereich an die Kreisstraße



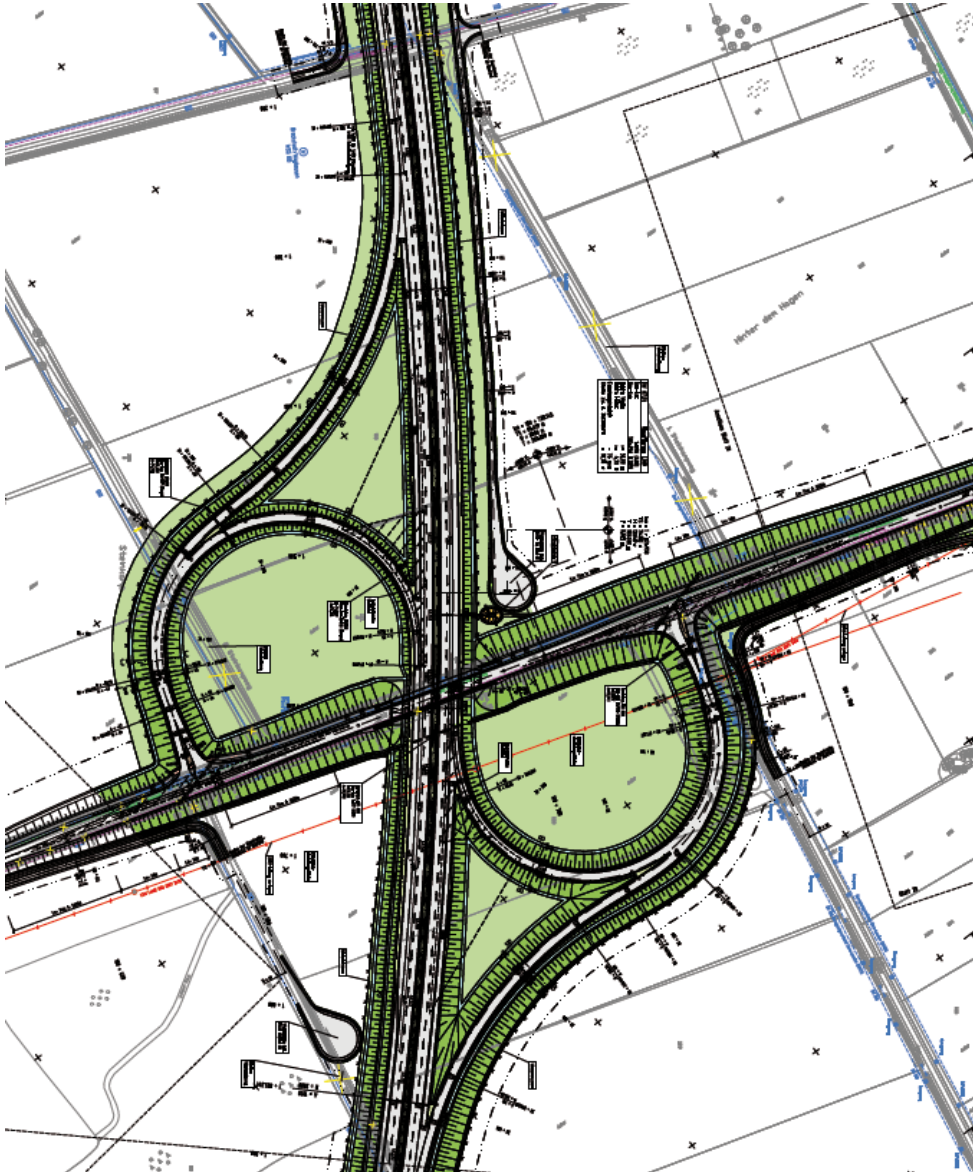
kreuzende klassifizierte Straßen – L 289

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h zum Einhalten der Haltesichtweiten
- Plangleiche Knotenpunkte in der AS Ehra
- straßenbegleitender Radweg auf der Nordseite
- Anschluss an Planung der Gemeinde Ehra-Lessien



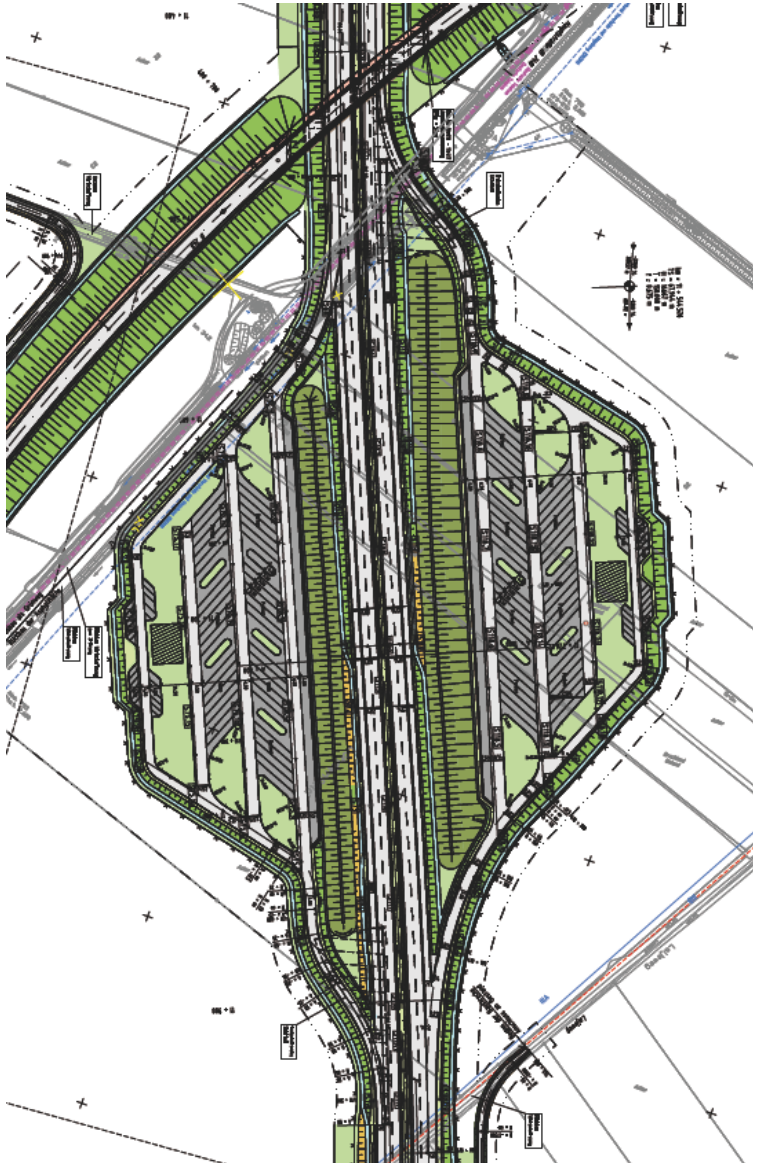
AS Ehra

- Ausbildung fahrdynamisch am Besten
- Rampenlage berücksichtigt hochwertigen Eichenwald westlich der A 39
- Richtlinienkonforme Trassierung der Rampen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit
- Linksabbiegespuren im Zuge der L 289



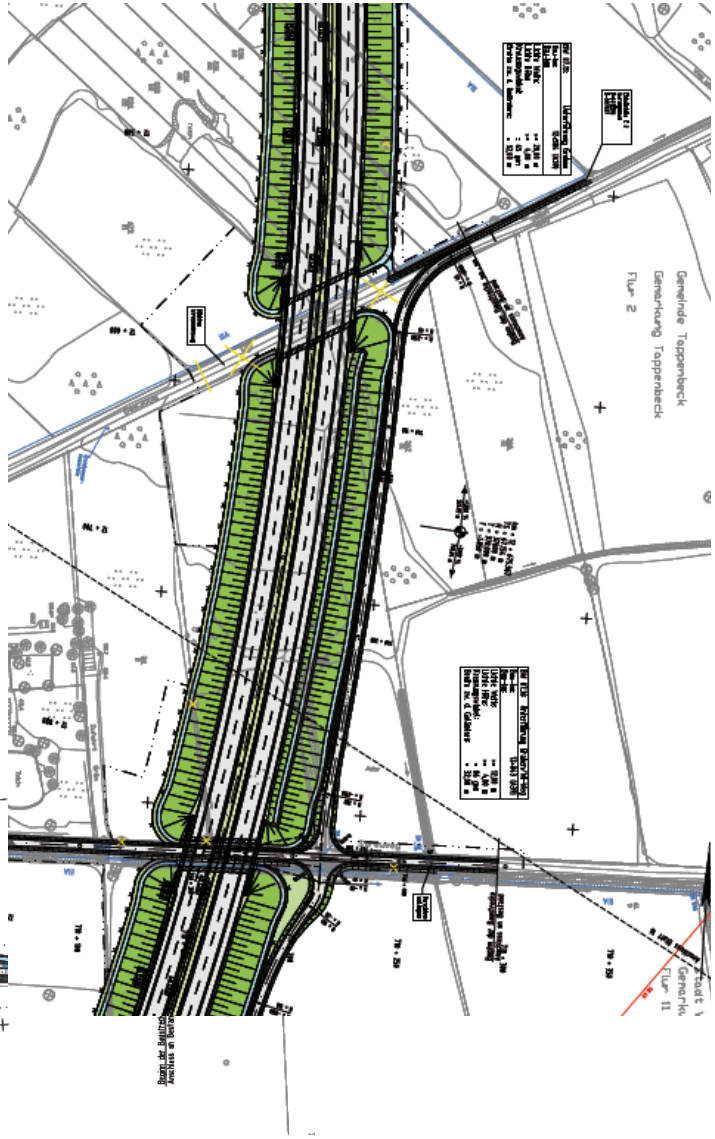
PWC-Anlage Jembke

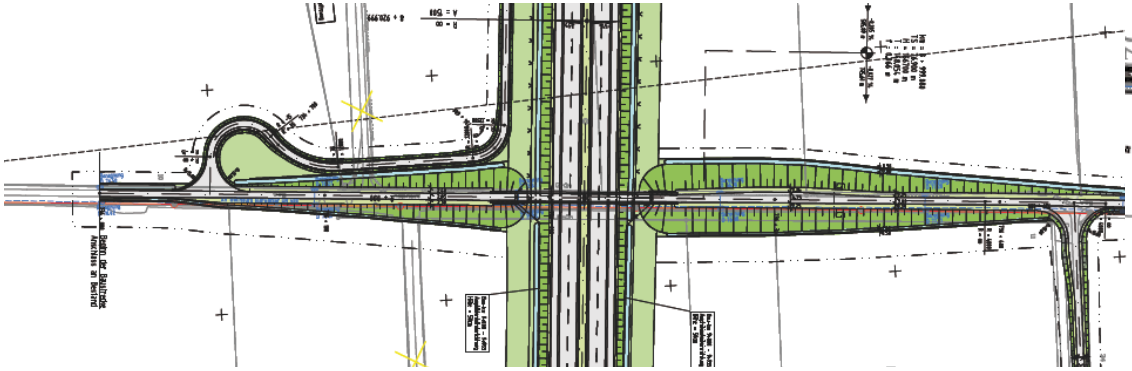
- Parkplatz mit WC-Häuschen
- übergeordnetes Standortkonzept
- beidseitig parallel zur Autobahn angeordnet
- Kapazität 50 Lkw + 20 Pkw je Seite
- Entwässerung über Bordrinnen und Kanäle



Änderungen im Wirtschaftswegenetz

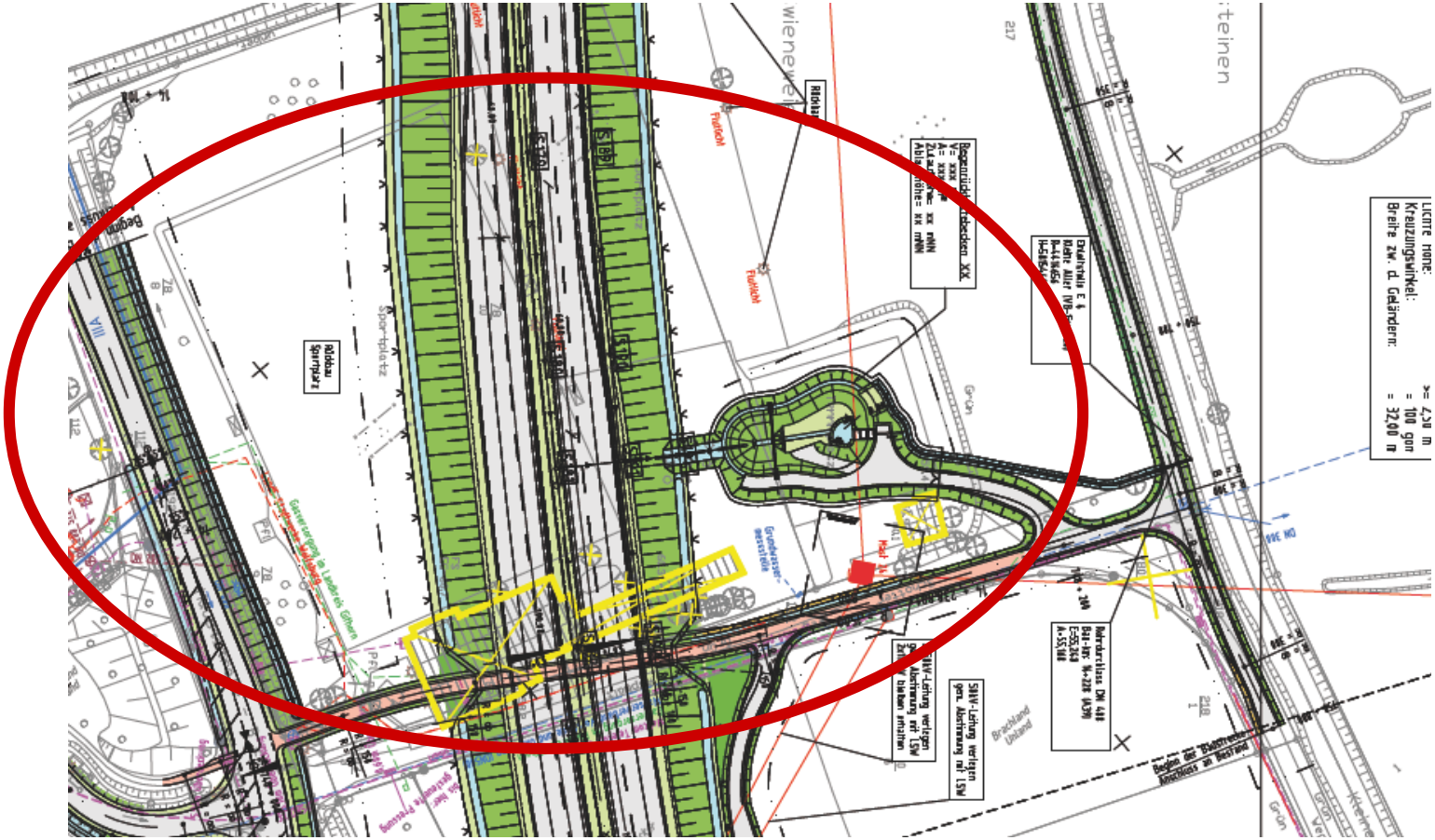
- Abstimmungen mit GLL <-> Landwirtschaft + Arbeitskreis Landwirtschaft (04/2010) zum Entwickeln eines Wirtschaftswegenetzes
- Berücksichtigung von Hauptrouten sowie der Anforderungen zur Versorgung der Beregnungsflächen
- Anpassung von Beregnungsflächen der WEB
- Bauwerke im Wirtschaftswegenetz:
  - Unterführung Bullergraben
  - Zollhausweg
  - BW 07.09 bei Bau-km 8+999
  - Unterführungen im Tappenbecker Moor





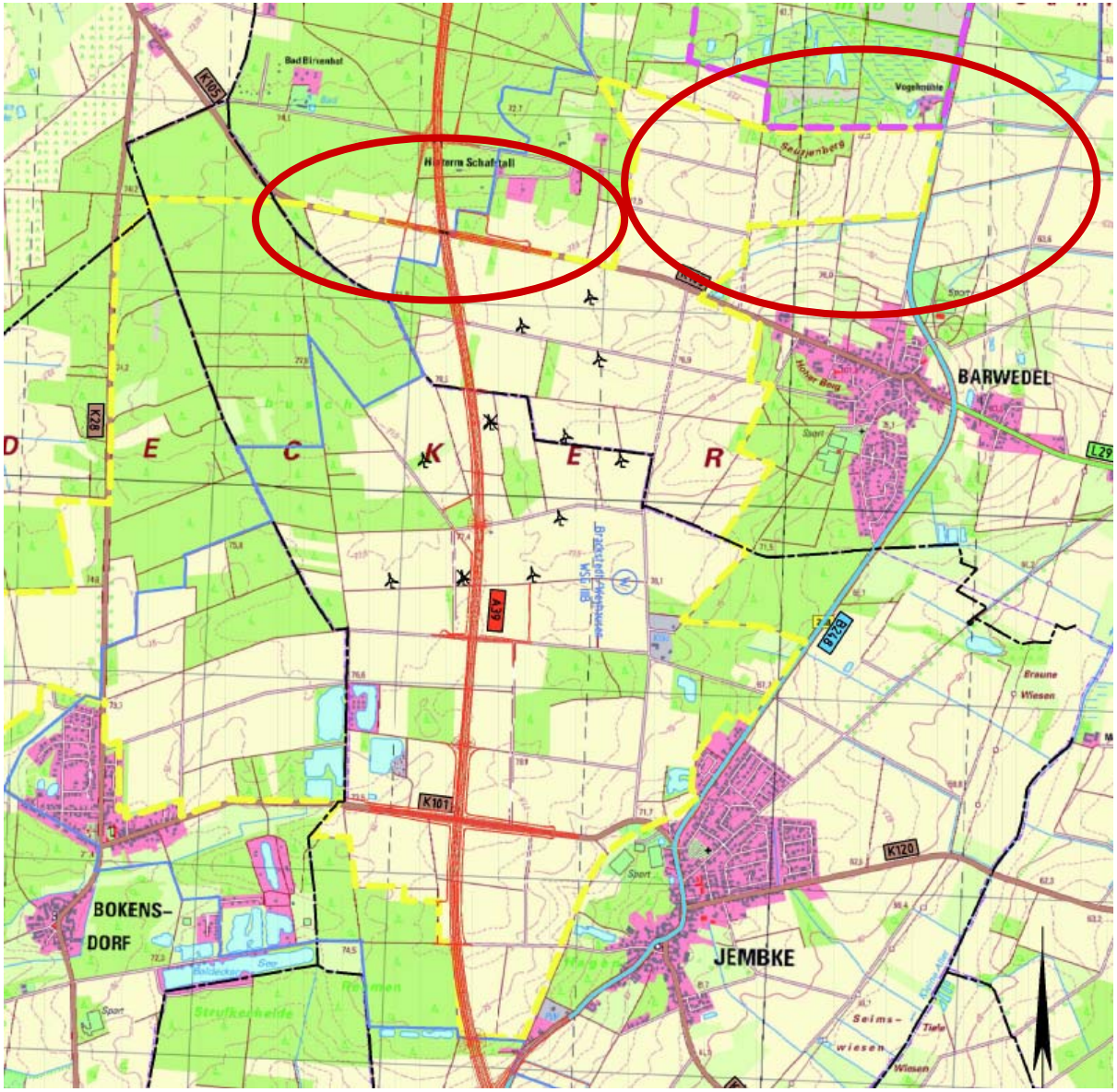
Besondere Anlagen

- Sportplatz Tappenbeck
  - durch die A 39 sowie die notwendigen Entwässungseinrichtungen betroffen



Abwasserverregnung WEB

- Abwasserverregnungsgebiet der WEB wird durch die A 39 durchschnitten
- Ersatzflächen werden in Abstimmung mit den WEB festgelegt
- Bisher vorgesehene Flächen nördlich und westlich von Barwedel



TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Technische Planung Abschnitt 7

TOP 2a: Rastanlagen

- Veranlassung
- Zielsetzung
- Methodik
  - Darstellung
  - Bewertungskriterien
  - Schematische Gesamtübersicht
  - Größe der Anlagen
  - Anlagen

TOP 3: Technische Planung Abschnitt 6

TOP 4: Lärmschutz

TOP 5: Pause

TOP 6: Methodik RLBP

TOP 7: Stand LBP im 7. Abschnitt

TOP 8: Stand LBP im 6. Abschnitt

Veranlassung

- detailliere Standortuntersuchung auf Basis des Konzeptes der Linienbestimmung im Rahmen der Entwurfsplanung
- abschnittsübergreifende Betrachtung der Rastanlagenstandorte
- Berücksichtigung der Trassenoptimierungen in den einzelnen Abschnitten
- Berücksichtigung der vorliegenden detaillierten Kartierergebnisse in den einzelnen Abschnitten

Zielsetzung

- Erarbeitung eines abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzepts im Zuge der A 39 Lüneburg – Wolfsburg als Ergebnis eines gesamtplanerischen Abwägungsprozesses

Methodik

empfohlene Rastanlagenabstände nach der Richtlinie für Rastanlagen an Straßen (RR):

- Abstand zwischen unbewirtschafteten Rastanlagen oder einer unbewirtschafteten und einer bewirtschaften Rastanlage: **15 – 20 km, Ausnahme: 25 km**

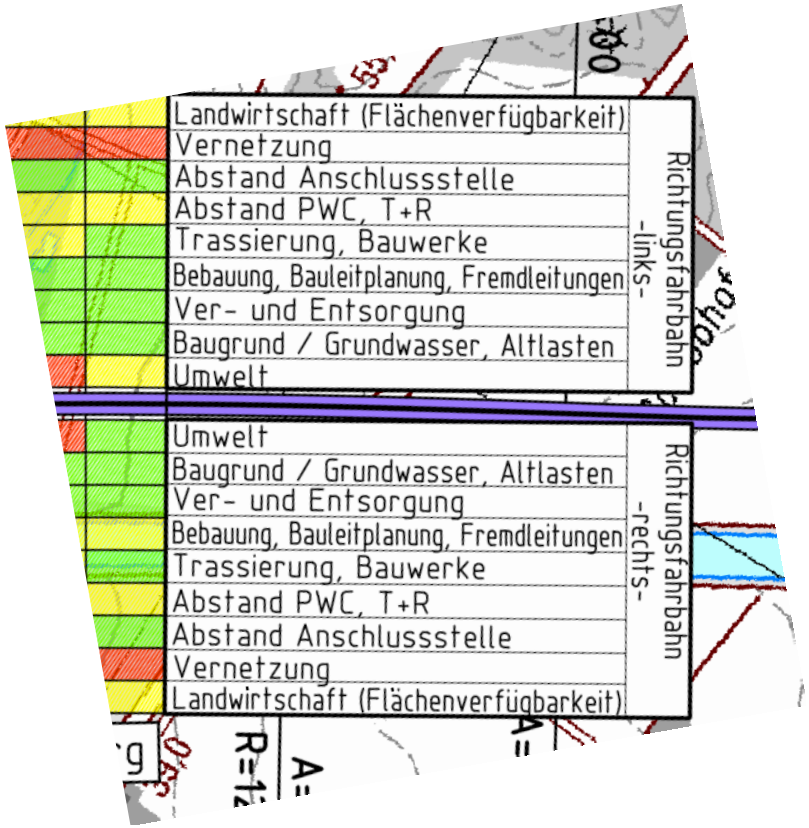
- Abstand zwischen bewirtschafteten Rastanlagen: **50 – 60 km, Ausnahme 80 km**

Darstellung

- Für die A 39 wurde das Rastanlagenkonzept aus der Linienbestimmung 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 Bewertungs-bänder nach dem Ampelfarbensystem:

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



Bewertungskriterien

Landwirtschaftliche Belange (Flächenverfügbarkeit)

- Beeinträchtigung der Bewirtschaftungsverhältnisse
- Auslösen von Existenzgefährdungen

Vernetzung

- Berücksichtigung der Anforderungen des übergreifenden faunistischen Vernetzungskonzeptes
- Berücksichtigung von Trassenquerungsmöglichkeiten

Abstand zu Anschlussstellen

- Berücksichtigung der beschilderungstechnisch erforderlichen Mindestabstände von 600 m zu benachbarten Anschlussstellen

Abstand zu benachbarten Rastanlagen

- Einhaltung der Anlagenabstände nach RR

Trassierung, Bauwerke

- Bereiche mit engen Kreisbogenradien werden möglichst vermieden
- Bereiche mit Bauwerken werden möglichst vermieden

Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen

- Einhaltung eines erforderlichen Mindestabstands zu bebauten Gebieten (> 600 m)
- Berücksichtigung von geplanten Flächennutzungen
- Berücksichtigung von größeren Fremdleitungen

Ver- und Entsorgung

- Möglichkeiten der Ver- und Entsorgung der Rastanlagen

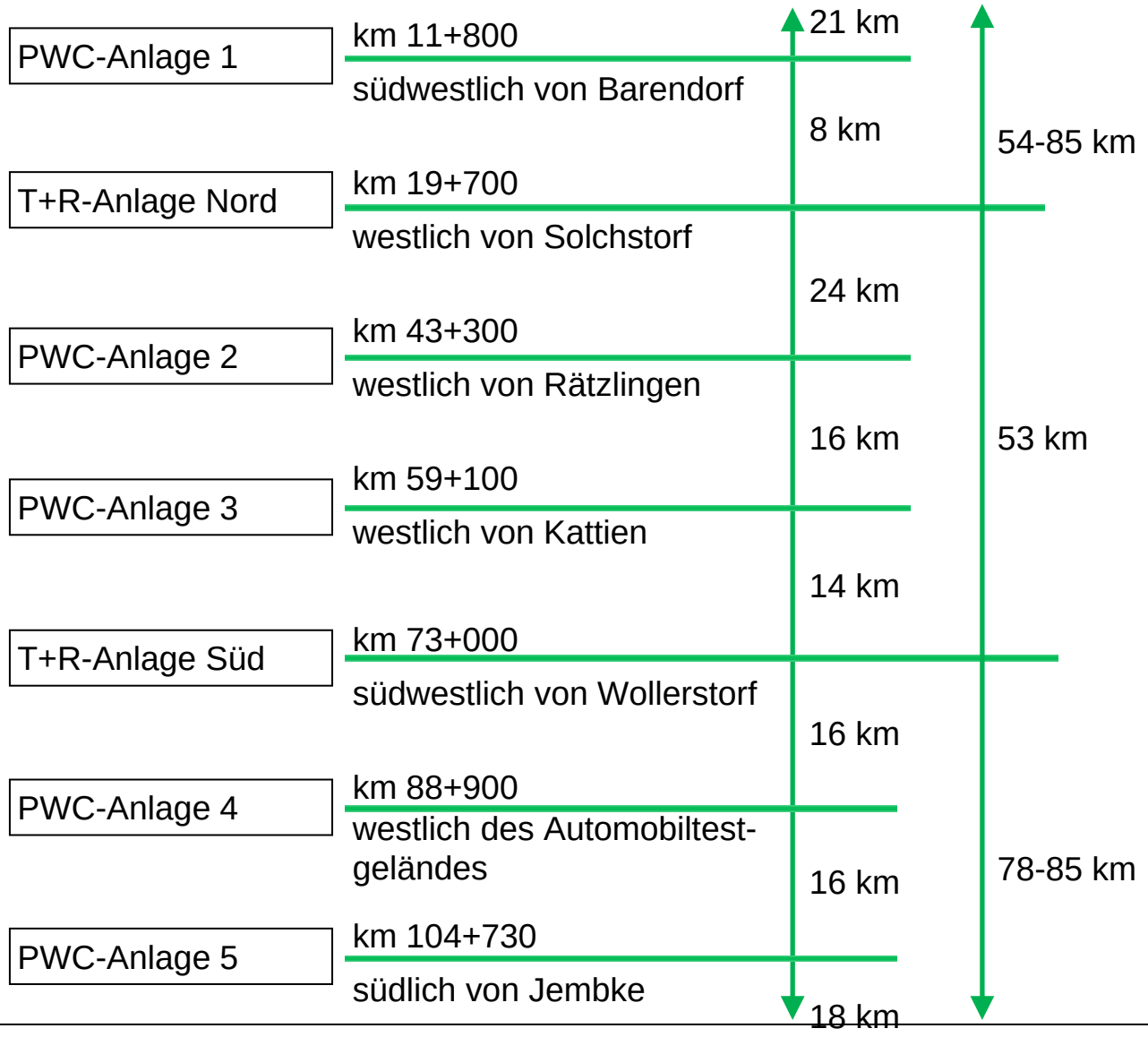
Baugrund/Grundwasser, Altlasten

- Berücksichtigung ungünstiger Baugrundsituationen
- Berücksichtigung ungünstiger Grundwasserstände
- Berücksichtigung von Altlastenverdachtsflächen

Umweltfachliche Gesichtspunkte

- Beeinträchtigung von Schutzgütern
- Auslösen von Verbotstatbeständen
- Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten

schematische Gesamtübersicht



Größe der Anlagen

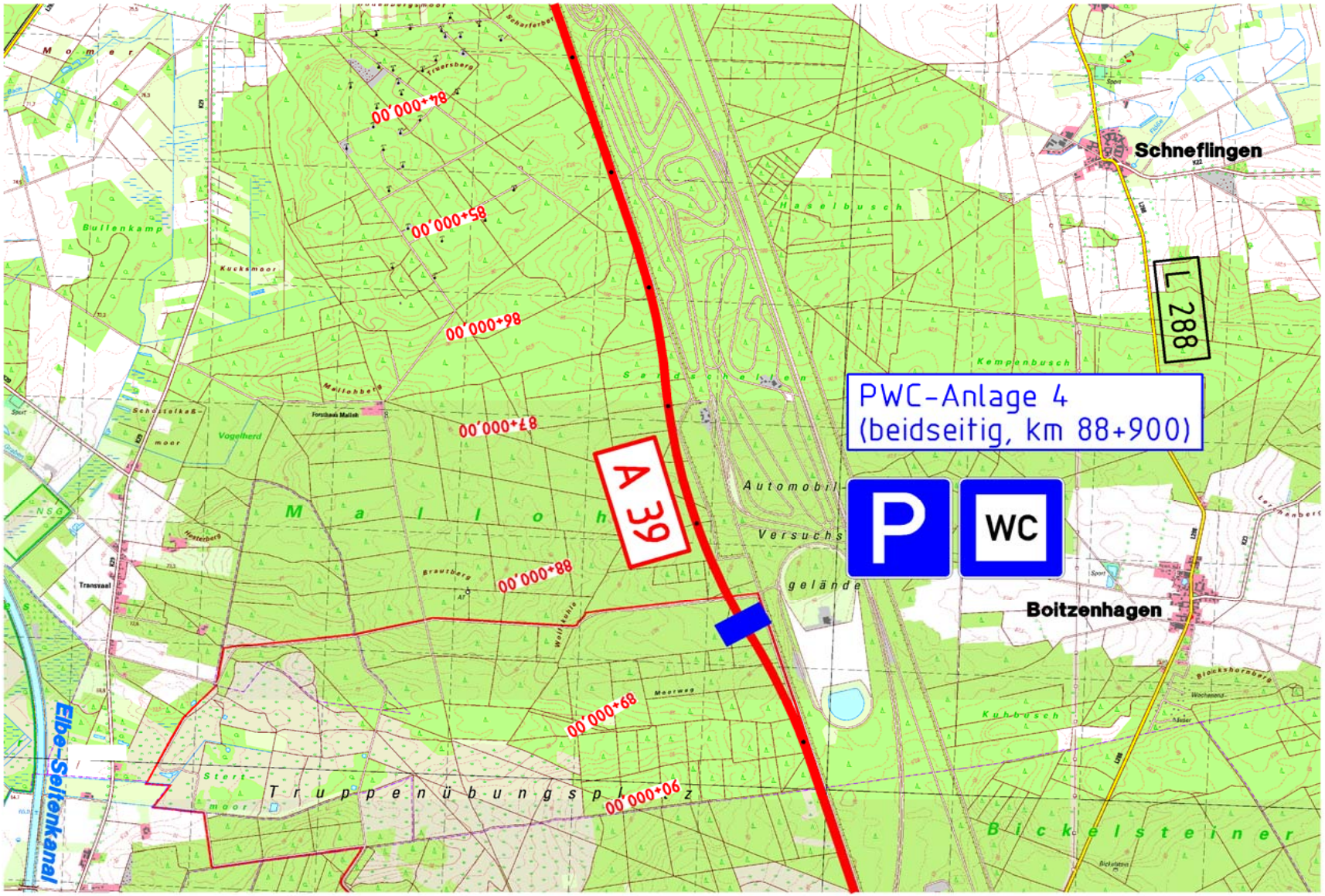
Dimensionierung der Anlagen gemäß Vorgabe BMVBS

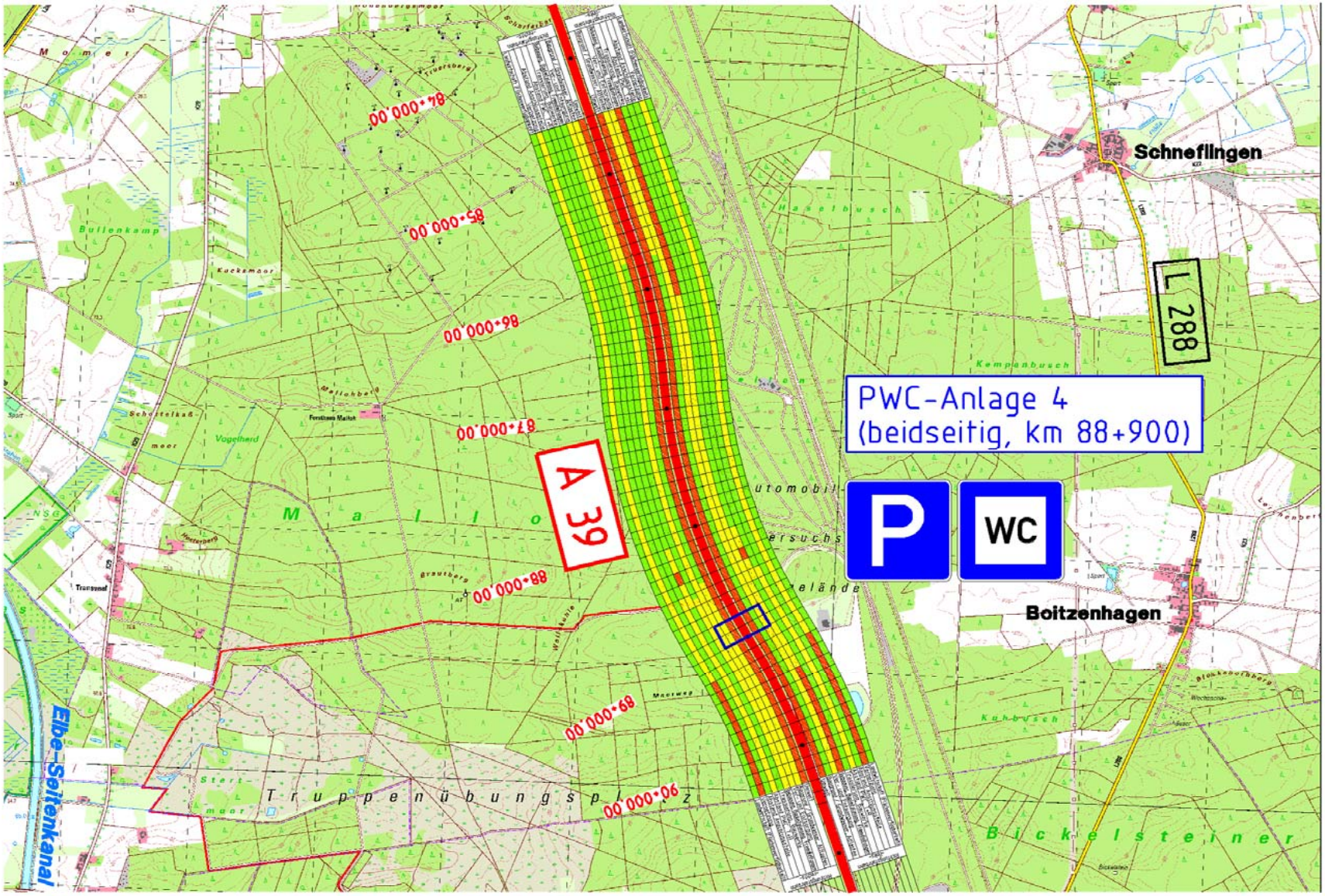
PWC-Anlagen:

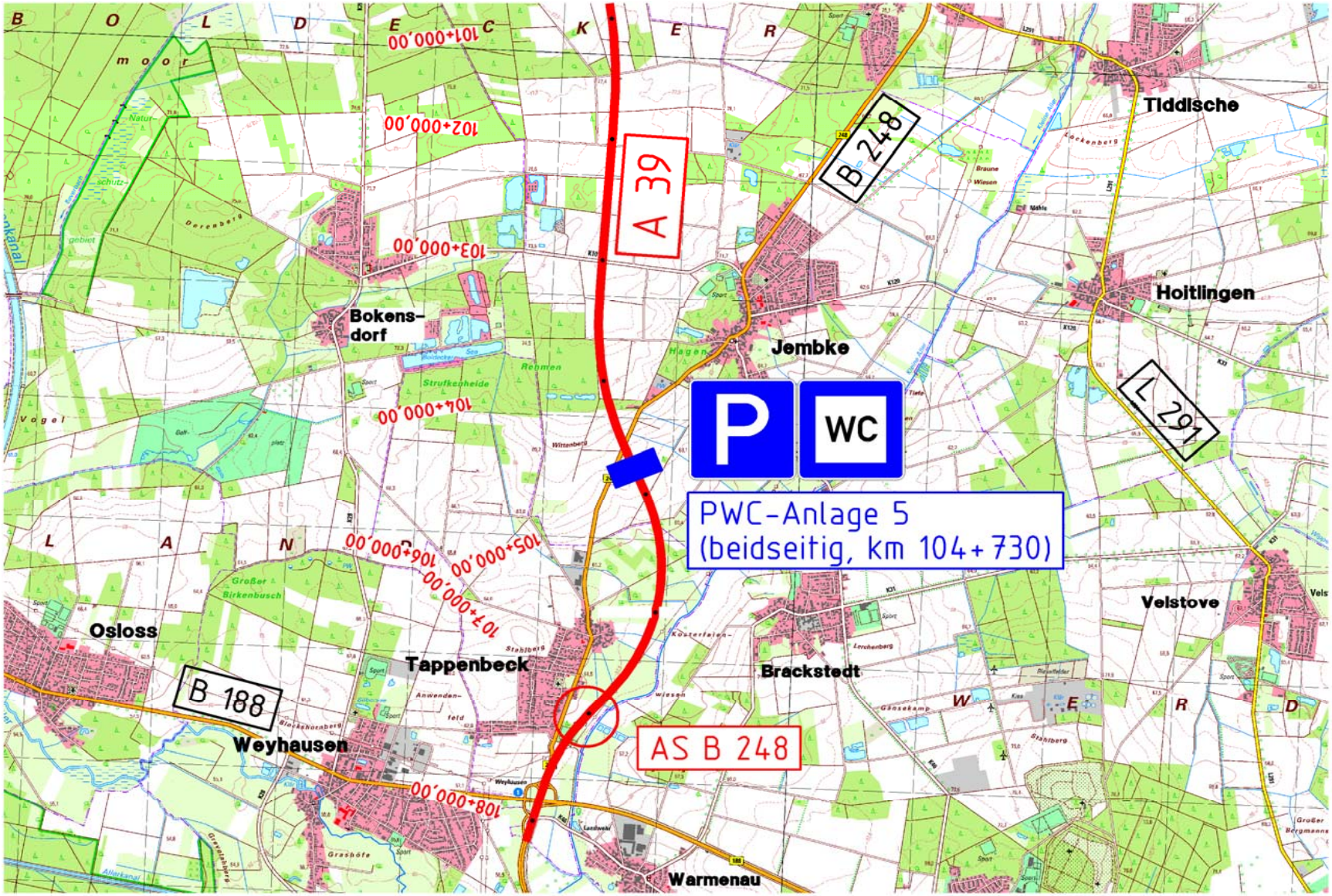
- Stellplatzanzahl: maximal 50 Lkw- und 20 Pkw-Stellplätze je Richtungsfahrbahn
- Flächengröße: ca. 2,1 bis 5 ha je Richtungsfahrbahn

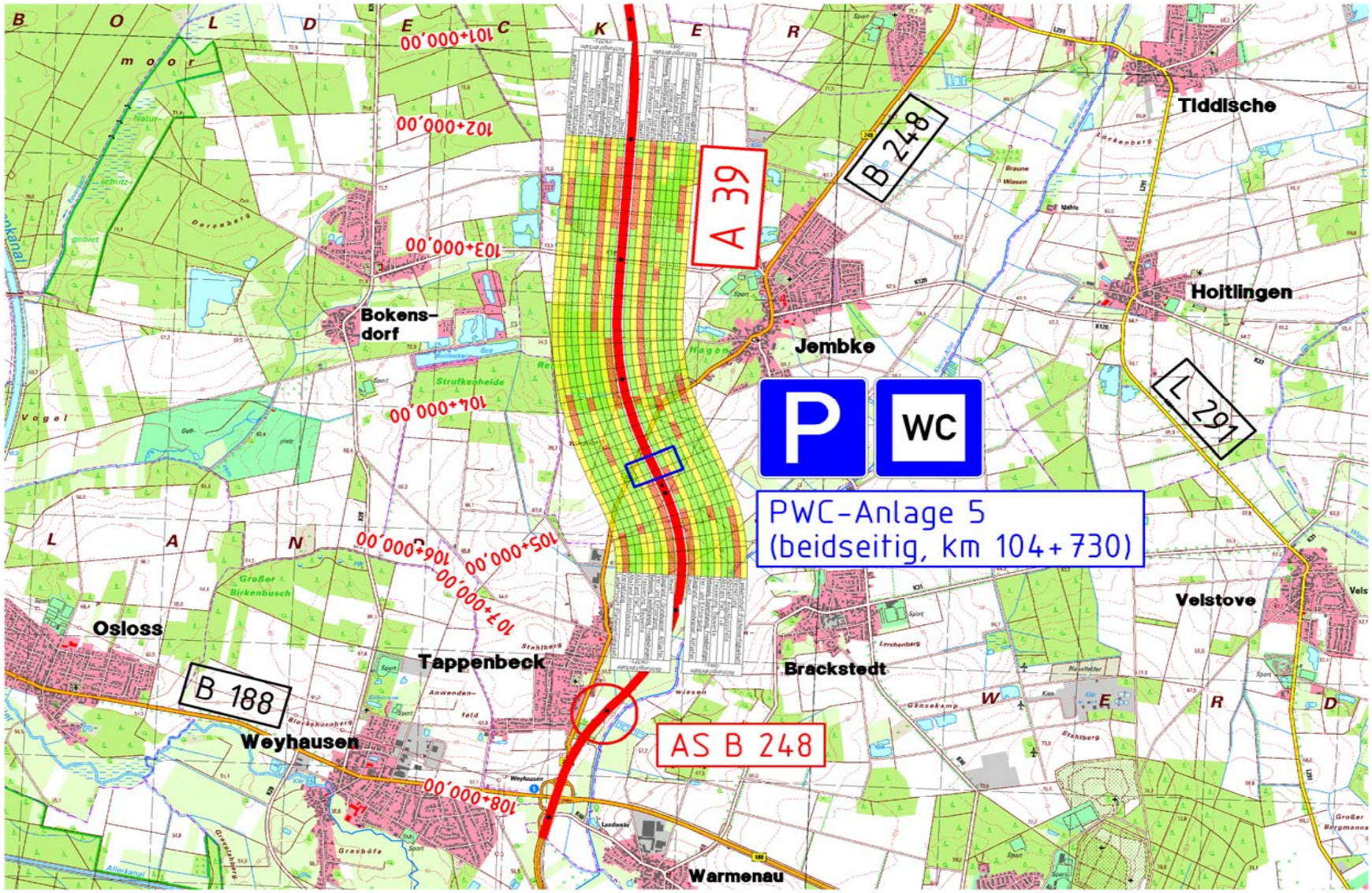
Tank- und Rastanlagen:

- Stellplatzanzahl: 250 Lkw-, 85 Pkw- und 9 Bus/Caravan-Stellplätze
- Flächengröße: ca. 24 ha (insgesamt für bewirtschaftete und unbewirtschaftete Anlage)


PWC-Anlage 4
(beidseitig, km 88+900)
P
WC
A 39
L 288
Schneflingen
Boitzenhagen
Elbe-Seitenkanal
Truppenübungsplatz
Automobil-
Versuchs
gelände
Bickelsteiner
Mallohe
Bullenkamp
Kuckmoor
Vogelherd
Haselbusch
Kempenbusch
Kuhbusch
Sandschellen
Mallohberg
Brautberg
Moorweg
Stertmoor
Transvaal
Schottelkaßmoor
Hesterberg
Schaferberg
Trauersberg
Momer
Sport
Wolfskuhle
Forsthaus Mallah
Blockshornberg
Wochenend
Bickelstein
84+000,00
85+000,00
86+000,00
87+000,00
88+000,00
89+000,00
90+000,00


Schneflingen
L 288
PWC-Anlage 4
(beidseitig, km 88+900)
P
WC
A 39
Boitzenhagen
Elbe-Seitenkanal
Truppenübungsplatz
Bicklesteiner
84+000,00
85+000,00
86+000,00
87+000,00
88+000,00
89+000,00
90+000,00


A 39
B 248
B 188
L 291
P
WC
PWC-Anlage 5
(beidseitig, km 104+730)
AS B 248
Bokens-
dorf
Jembke
Hoitlingen
Tiddische
Velstove
Brackstedt
Tappenbeck
Osloss
Weyhausen
Warmenau
101+000,00
102+000,00
103+000,00
104+000,00
105+000,00
106+000,00
107+000,00
108+000,00


A 39
B 248
L 291
B 188
P
WC
PWC-Anlage 5
(beidseitig, km 104+730)
AS B 248
Tiddische
Hoitlingen
Jembke
Bokens-
dorf
Velstove
Brackstedt
Tappenbeck
Osloss
Weyhausen
Warmenau
101+000,00
102+000,00
103+000,00
104+000,00
105+000,00
106+000,00
107+000,00
108+000,00

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Technische Planung Abschnitt 7

TOP 2a: Rastanlagen

TOP 3: Technische Planung Abschnitt 6

- Trassenführung A 39
- kreuzende klassifizierte Straßen K 109, L 286 und B 244
- Anschlussstelle Eutzen
- Anschlussstelle Wittingen
- PWC-Anlage westlich Automobiltestgelände
- Änderung im Wirtschaftswegenetz

TOP 4: Lärmschutz

TOP 5: Pause

TOP 6: Methodik RLBP

TOP 7: Stand LBP im 7. Abschnitt

TOP 8: Stand LBP im 6. Abschnitt

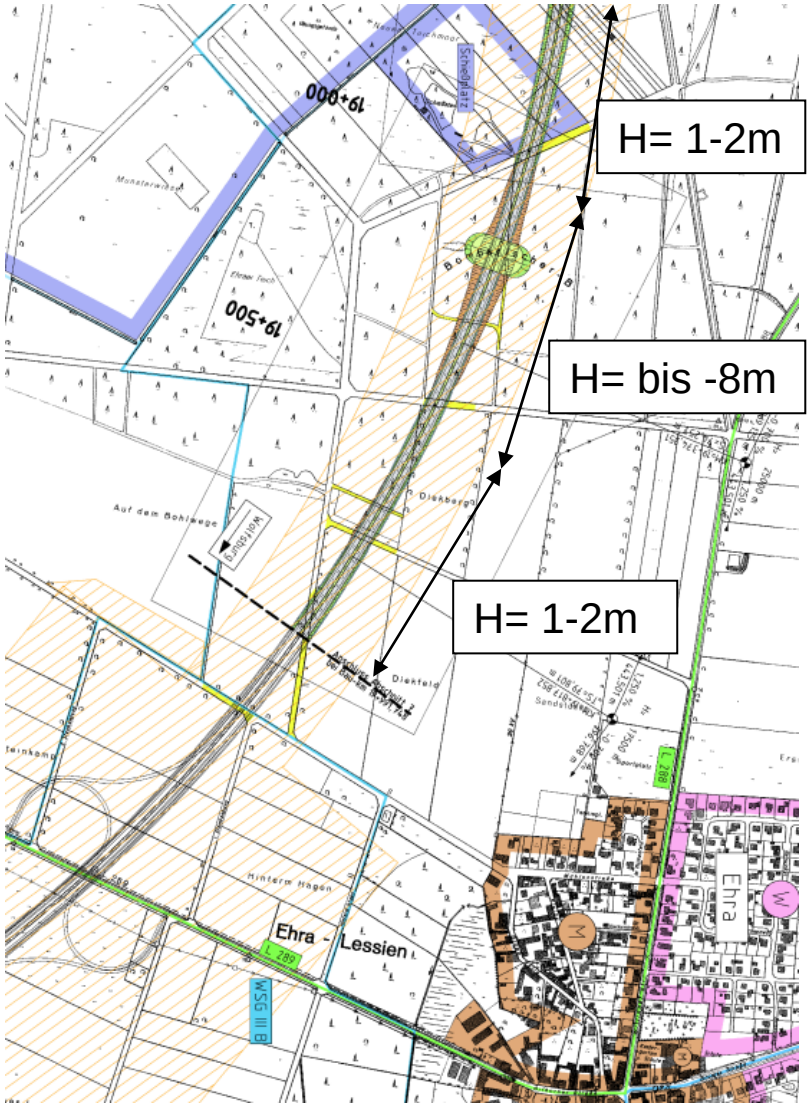
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Ehra - Lessien, Bombarischer Berg

Zwangspunkte:

- Anschluss an Abschnitt 7
- möglichst großer Abstand zur Bebauung unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange
- Vernetzungsanspruch
- WTC Gelände

Planung:

- Anordnung Grünbrücke am Bombarischen Berg
- Entwässerung der A 39 über Bordrinne, Vorbehandlungseinrichtung und Versickerbecken



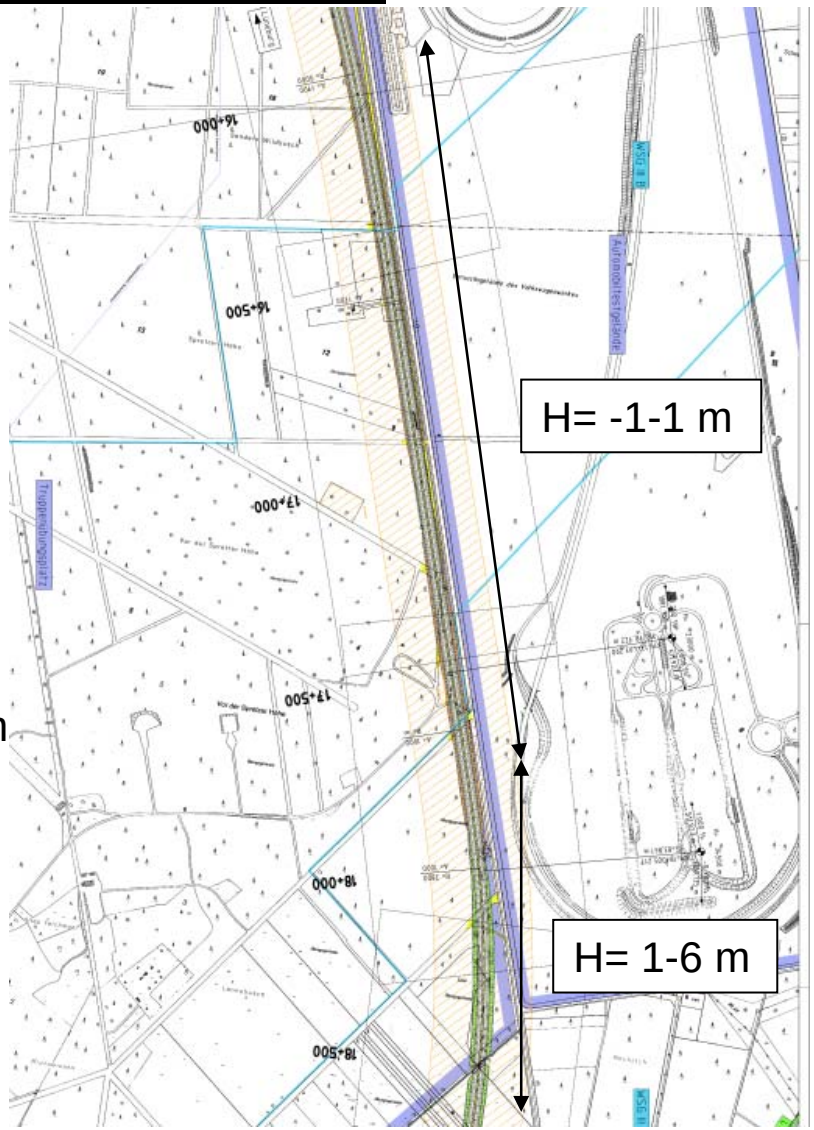
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Automobiltestgelände (Süd)

Zwangspunkte:

- Minimierung Flächeninanspruchnahme am Automobiltestgelände und Truppenübungsplatz
- Platzrandstraße
- Sicherheitsbereich Truppenübungsplatz

Planung:

- Geradenlänge < 2.000 m → Sicherheitskriterium
- Langgestreckte Trassierung mit Radien > 4.000 m → offene Entwässerung
- Entwässerung der A 39 über Böschung und Versickerung in Mulden



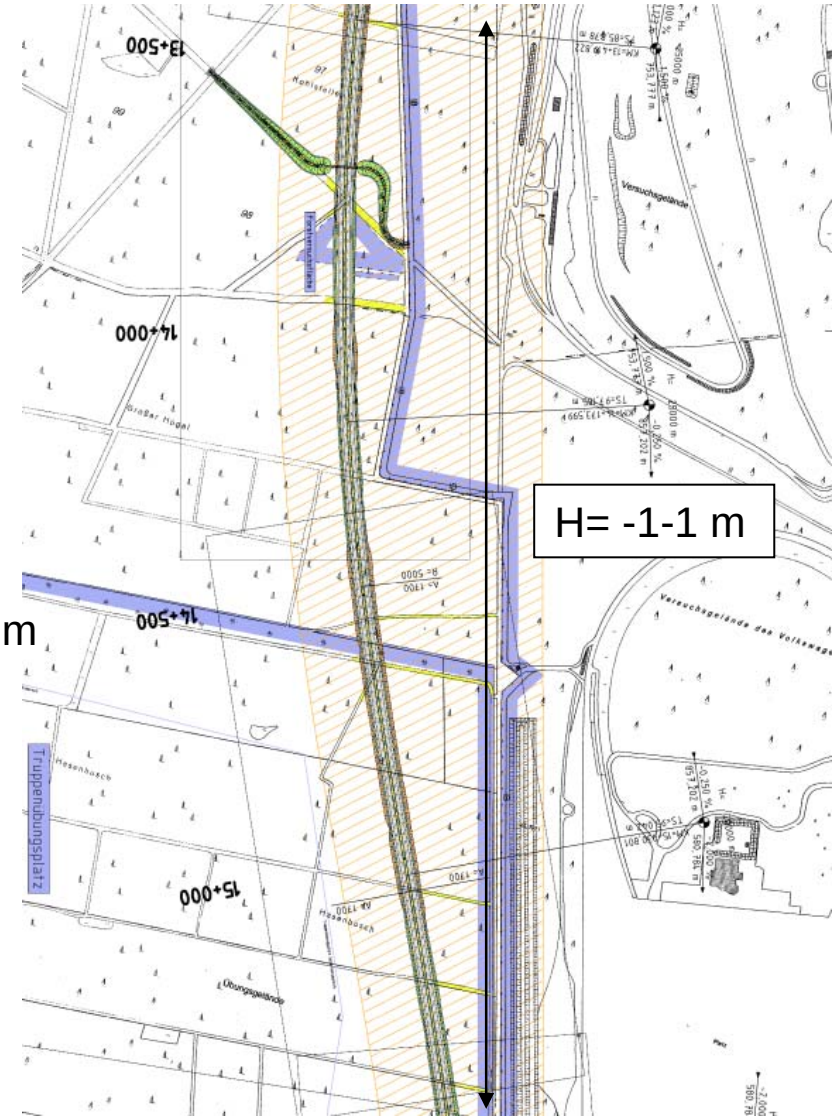
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Automobiltestgelände (Mitte)

Zwangspunkte:

- Minimierung Flächeninanspruchnahme am Automobiltestgelände und Truppenübungsplatz
- Platzrandstraße
- Sicherheitsbereich Truppenübungsplatz

Planung:

- Langgestreckte Trassierung mit Radien > 4.000 m
  → offene Entwässerung
- PWC-Anlage
- Überführung Boitzenhagener Weg
- Entwässerung der A 39 über Böschung und Versickerung in Mulden



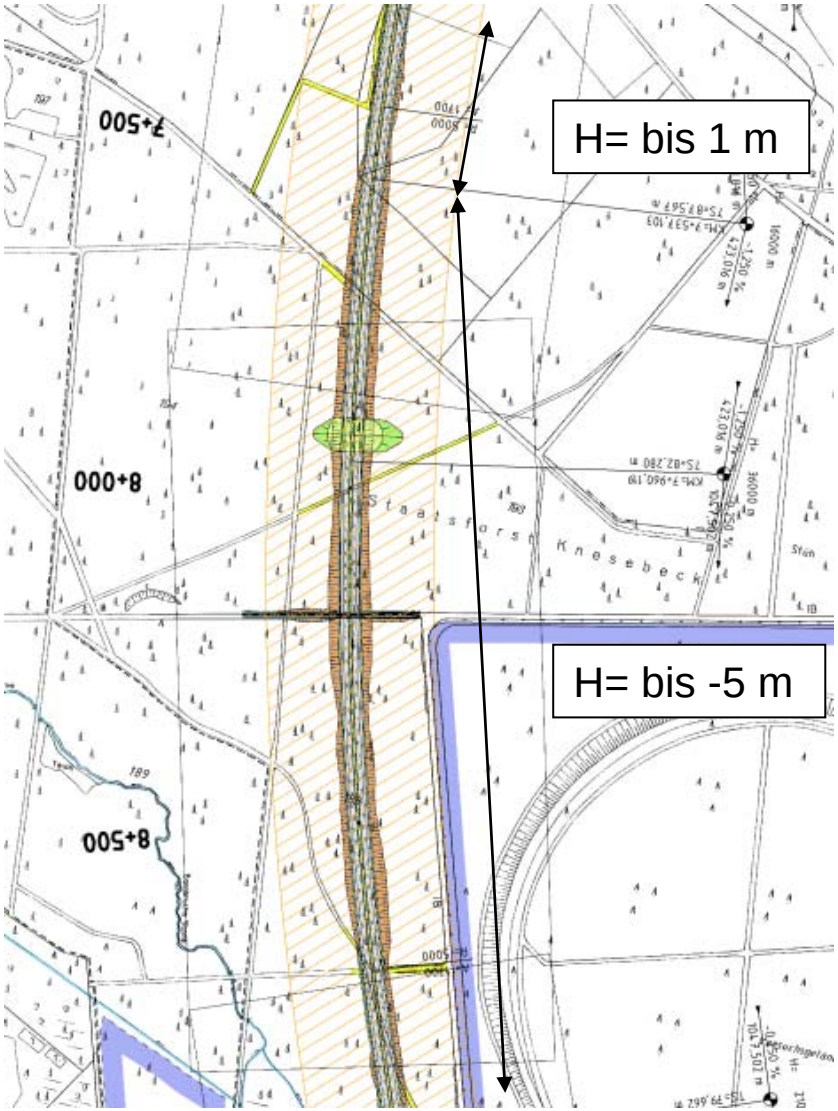
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Bornbruchsmoor

Zwangspunkte:

- Bornbruchswaldweg
- Vernetzungsanspruch

Planung:

- Durchquerung Staatsforst Knesebeck mit einem Vernetzungsbauwerk
- Überführung Bornbruchswaldweg
- Entwässerung der A 39 über Böschung und Versickerung in Mulden



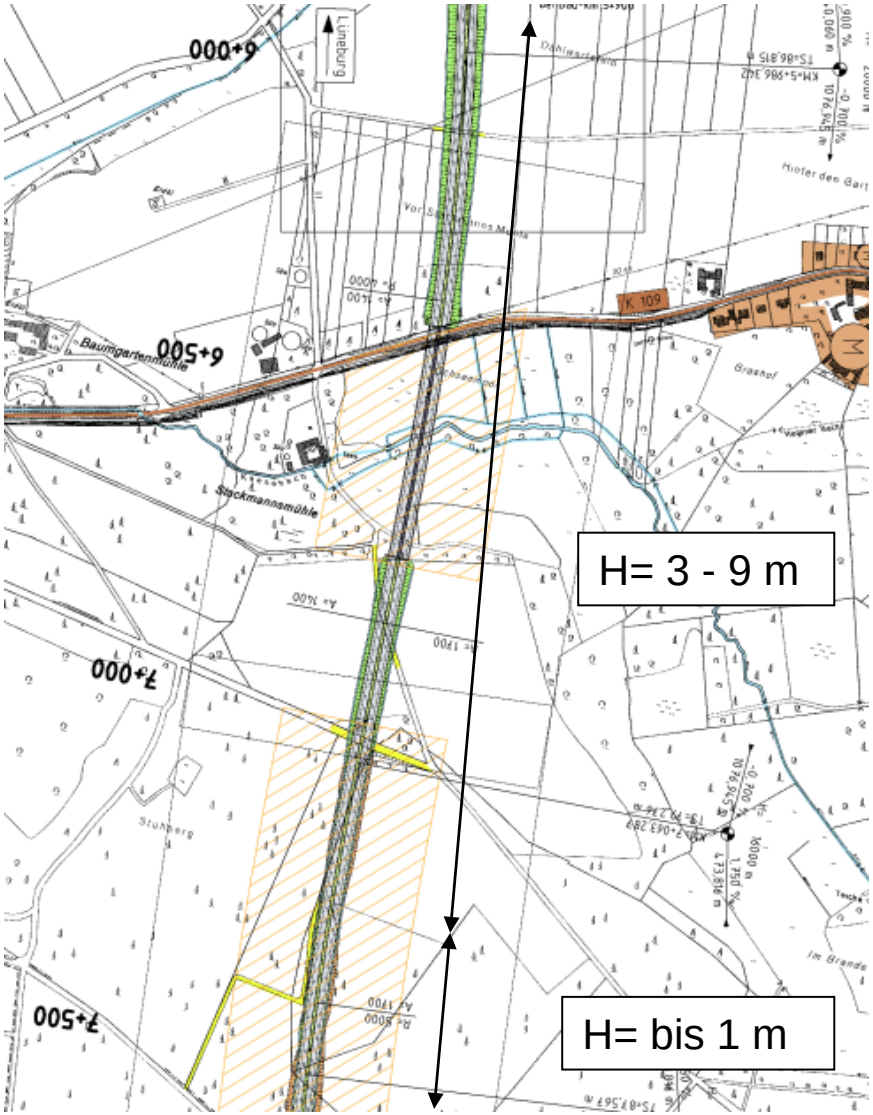
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Stackmannsmühle

Zwangspunkte:

- Unterführung der K 109, Wirtschaftsweg und Niederung Knesebach
- möglichst großer Abstand zur Bebauung unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange

Planung:

- Brücke Niederungsbereich Stackmannsmühle
- Entwässerung der A 39 über Böschung und Versickerung in Mulden
- Entwässerung auf dem Bauwerk über Bordrinne in Versickerbecken



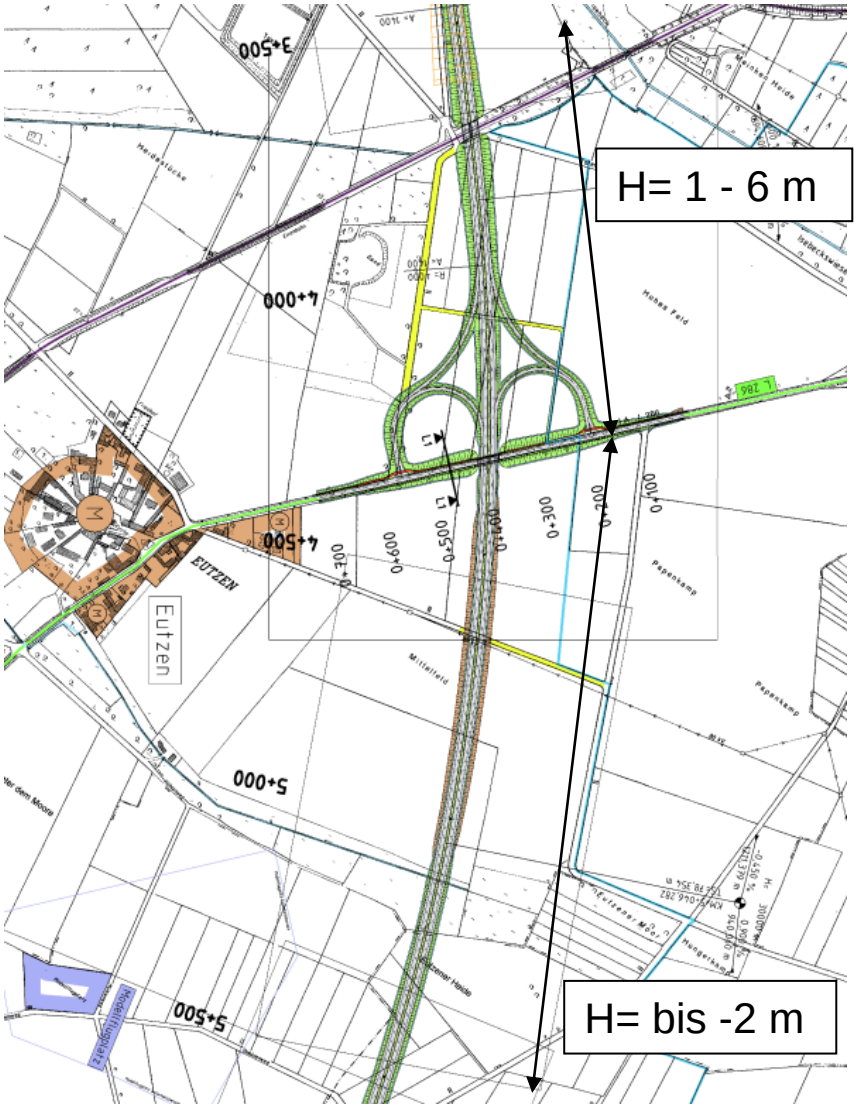
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Eutzen

Zwangspunkte:

- Sicherheitsbereich Modellflugplatz
- möglichst großer Abstand zur Bebauung unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange

Planung:

- Überführung der L 286
- Anschlussstelle Eutzen
- Entwässerung der A 39 über Böschung und Versickerung in Mulden



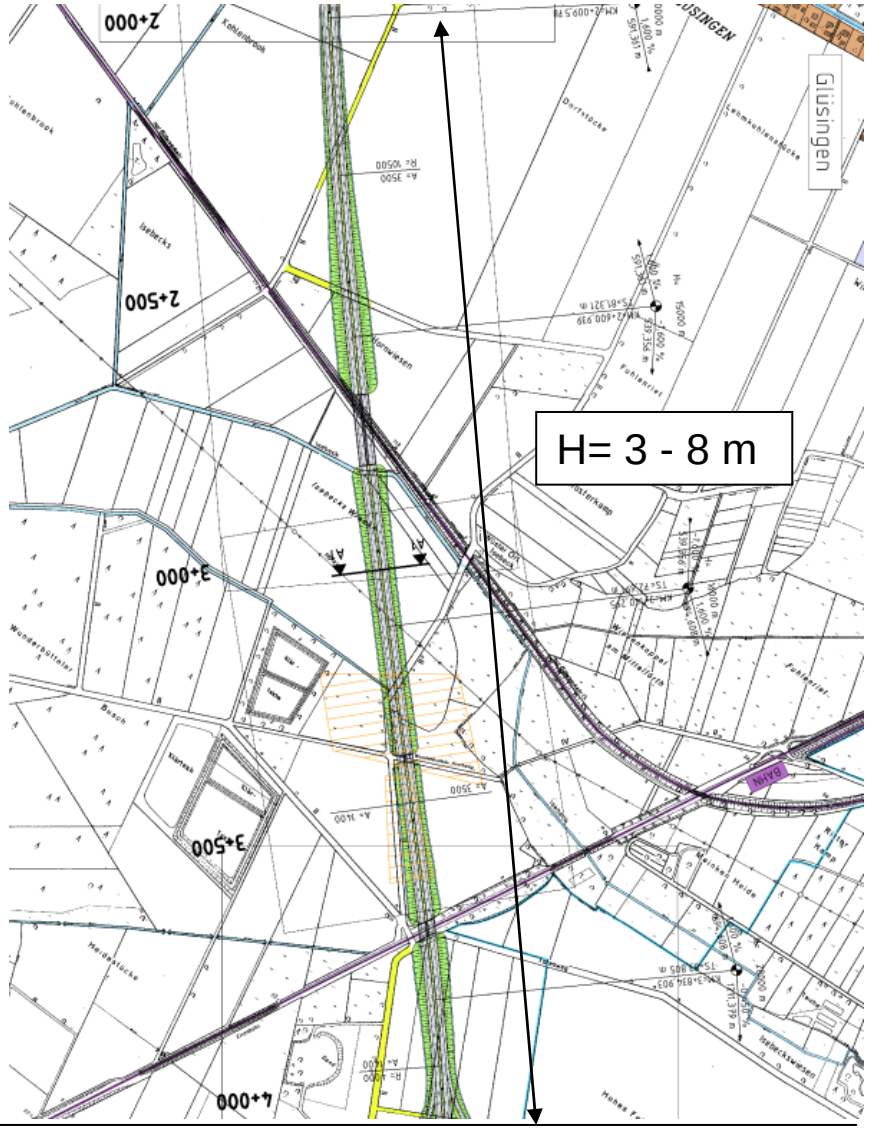
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Bahndreieck

Zwangspunkte:

- Bahnstrecken
- Wunderbütteler Kirchweg

Planung:

- Unterführung der Bahnstrecken
- Entwässerung der A 39 über Böschung und Versickerung in Mulden



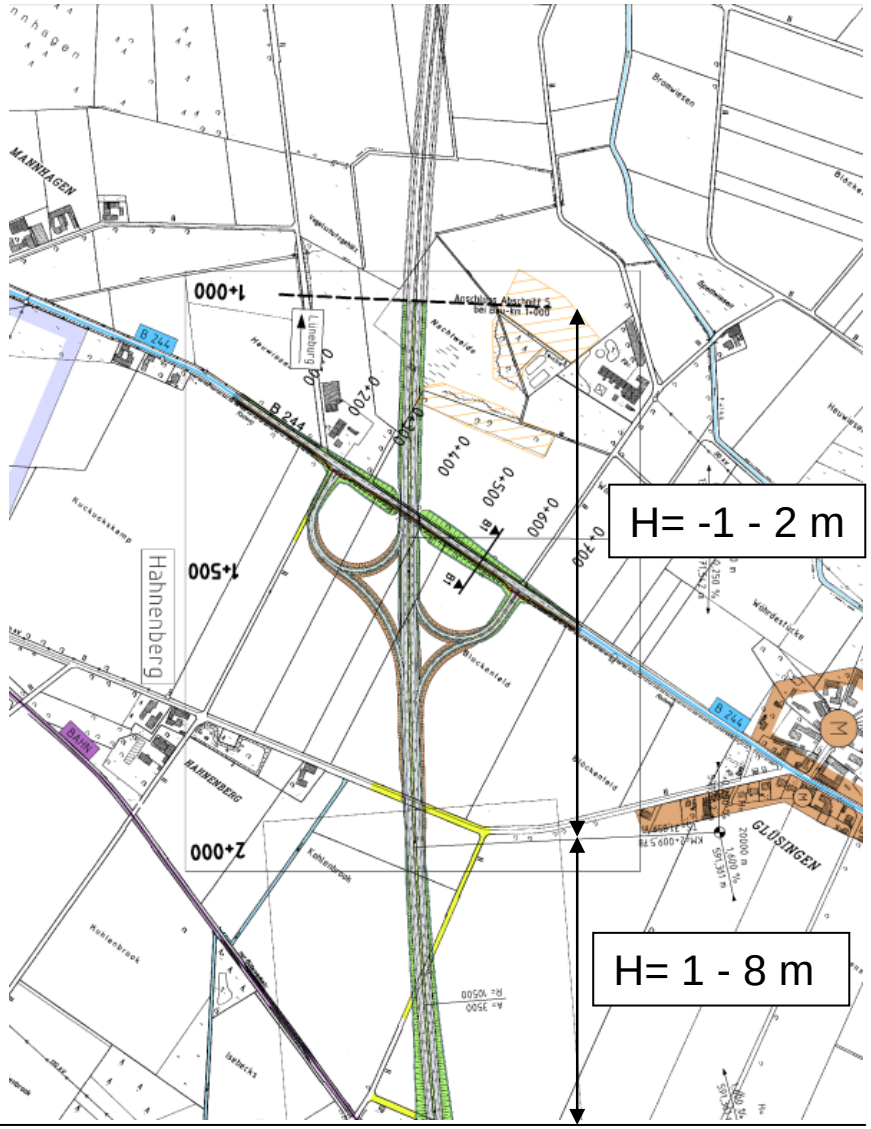
Trassenführung A 39 in Lage und Höhe – Wittingen

Zwangspunkte:

- möglichst großer Abstand zur Bebauung unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange
- Außenwohnbereich an der B 244

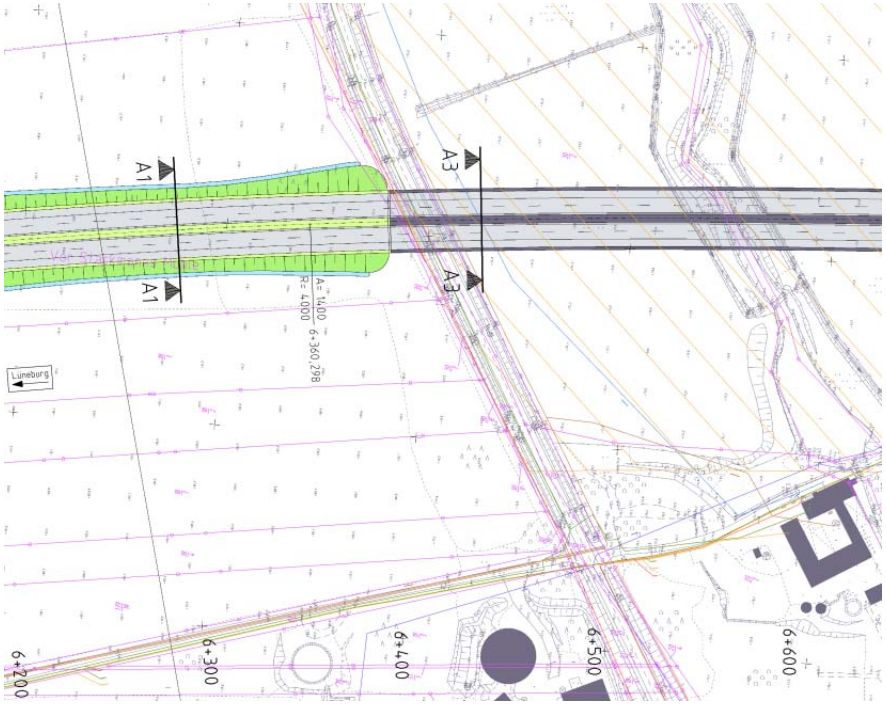
Planung:

- Überführung der B 244
- Anschlussstelle Wittingen
- Entwässerung der A 39 über Böschung und Versickerung in Mulden



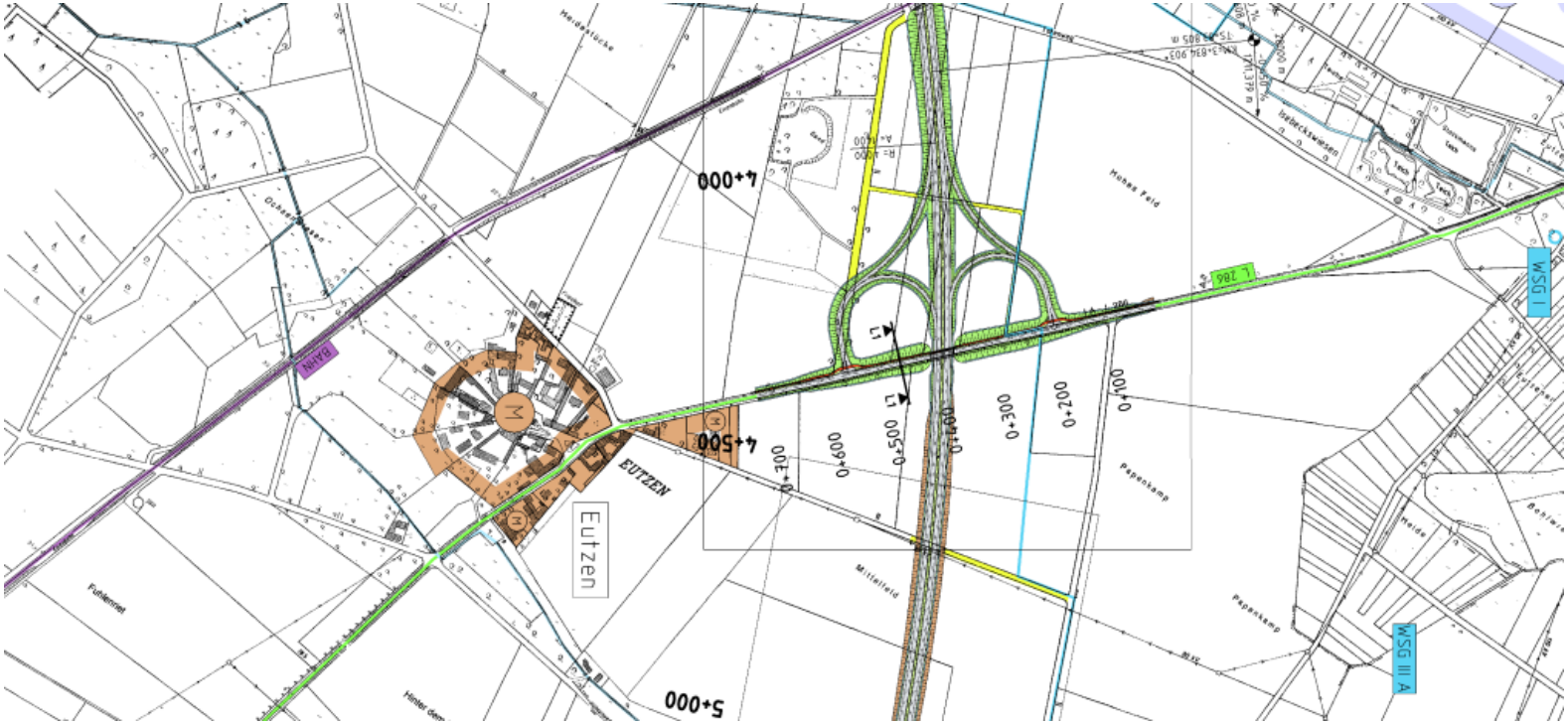
kreuzende klassifizierte Straßen - K 109

- Unterführung der K 109 im Bestand
- Berücksichtigung der Planung eines straßenbegleitenden Radweges auf der Südseite der K 109



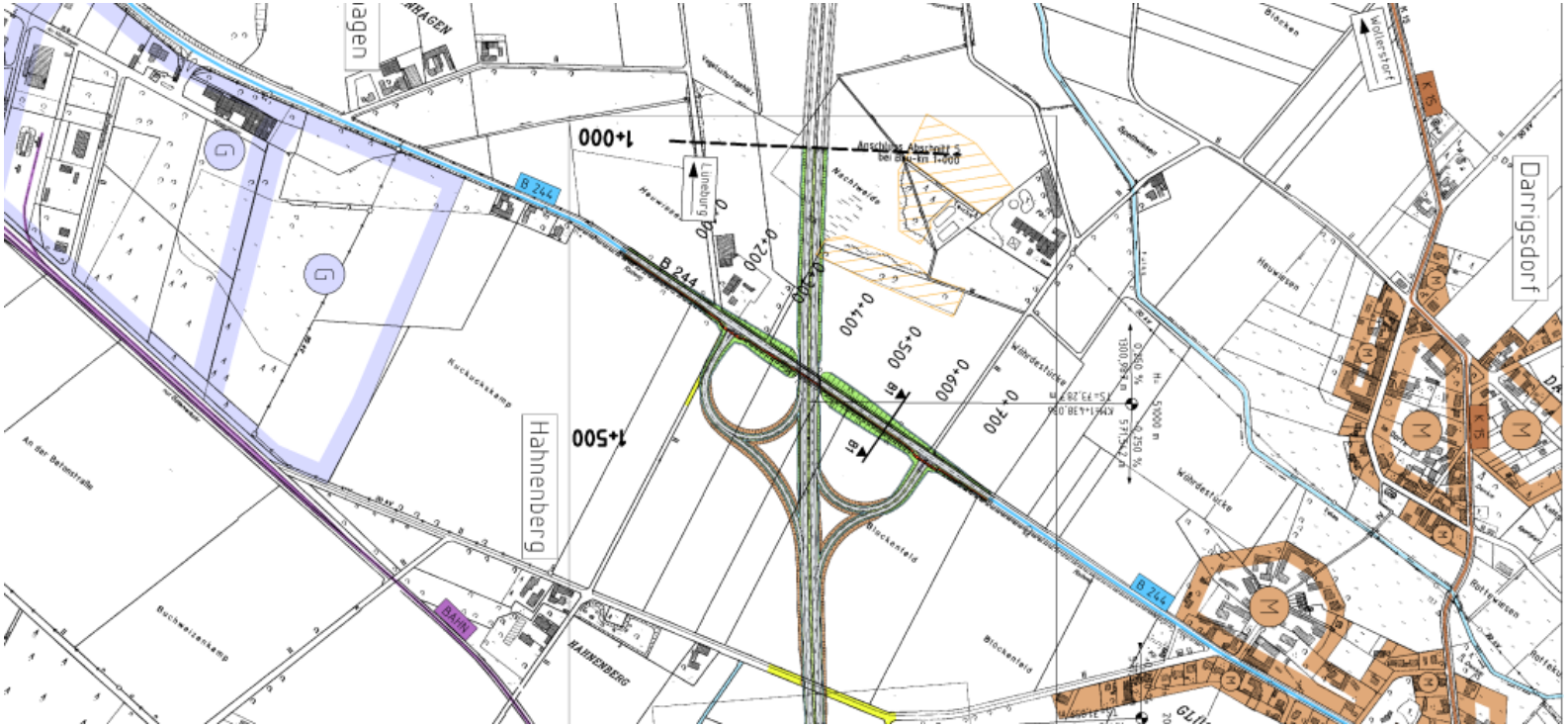
kreuzende klassifizierte Straßen - L 286

- Überführung der L 286
- Entwurfsgeschwindigkeit im Knotenpunktbereich 70 km/h
- Führung in der Geraden
- Wiederherstellung des straßenbegleitenden Radweges auf der Nordseite



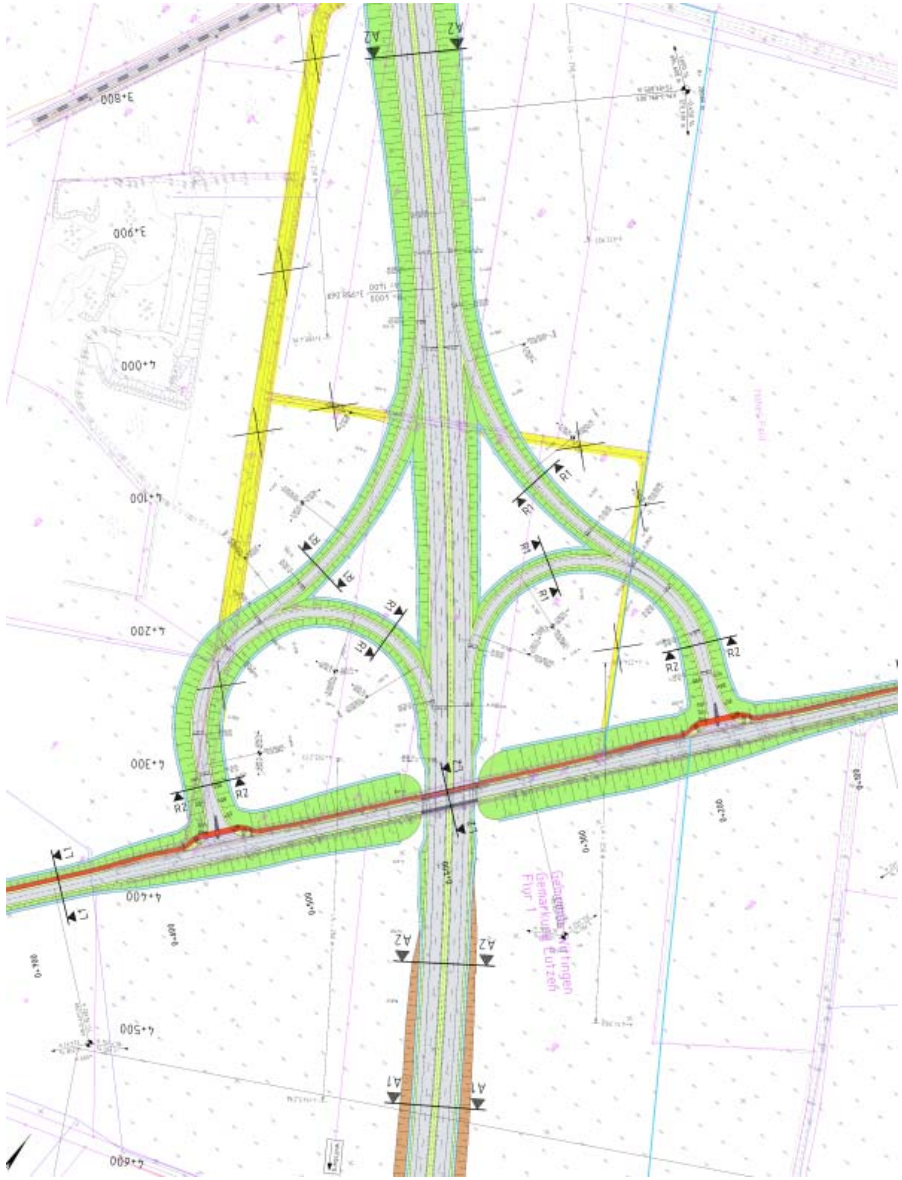
kreuzende klassifizierte Straßen - B 244

- Überführung der B 244
- Entwurfsgeschwindigkeit im Knotenpunktbereich 70 km/h
- Führung in der Geraden
- Wiederherstellung des straßenbegleitenden Radweges auf der Südseite



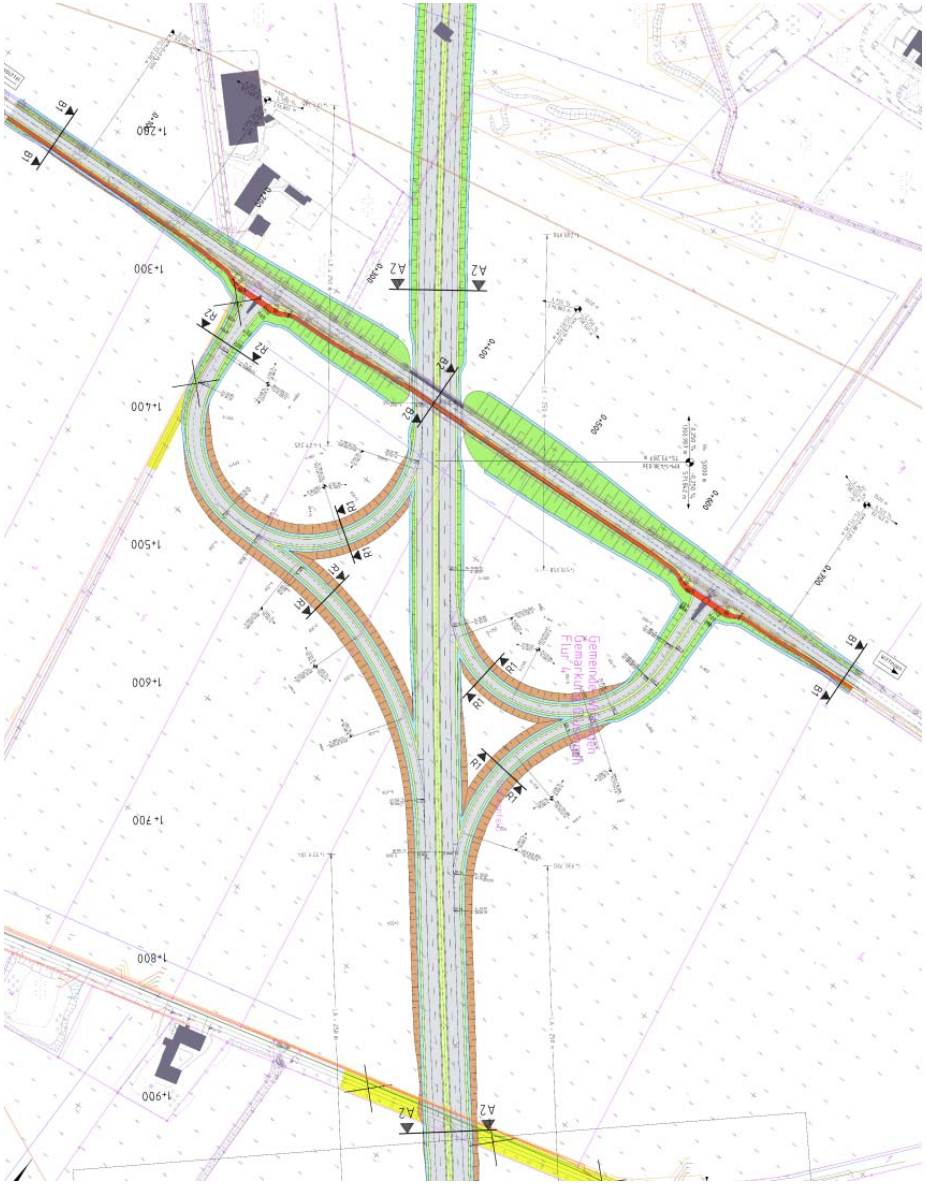
AS Eutzen

- Lage der Anschlussstellenrampen gemäß verkehrstechnischer Anforderungen
- Teilknotenpunkte entsprechend Leistungsfähigkeit nicht lichtsignalisiert
- Linksabbiegestreifen im Zuge der L 286



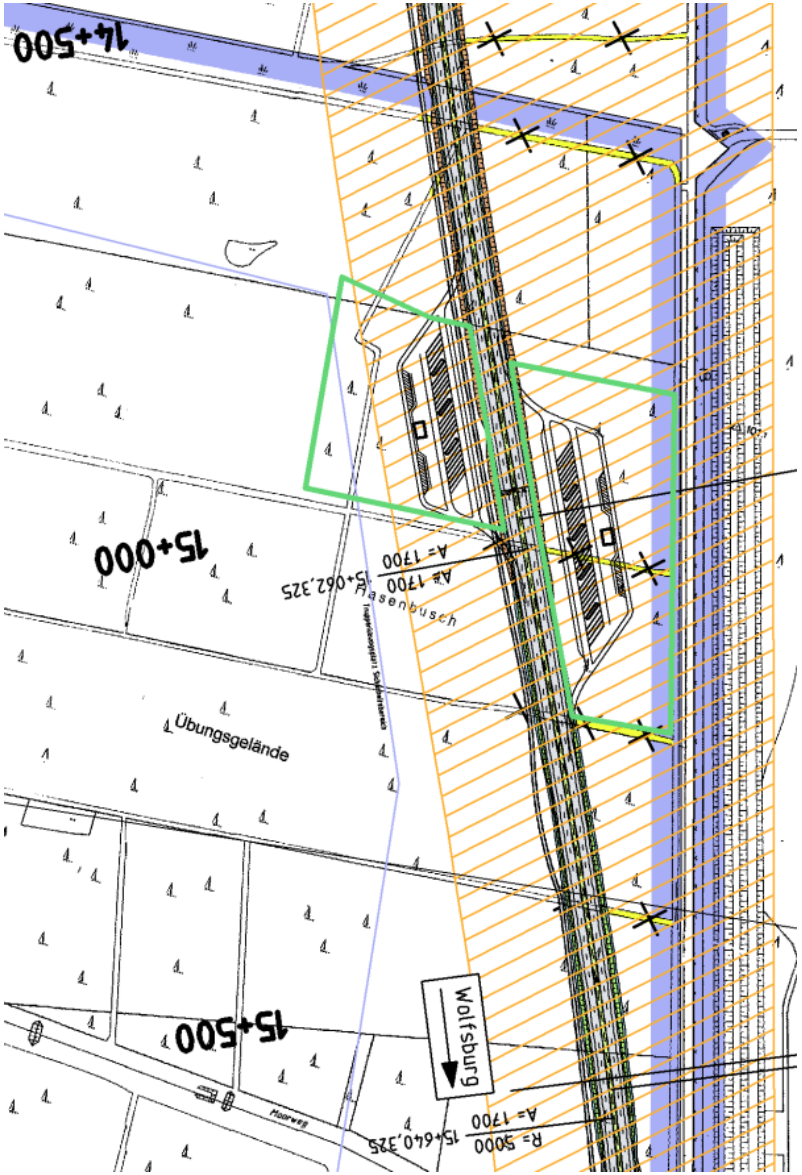
AS Wittingen

- Anordnung westliche Rampen wegen der vorhandenen Bebauung auf Südseite der B 244
- Teilknotenpunkte entsprechend Leistungsfähigkeit nicht lichtsignalisiert
- Linksabbiegestreifen im Zuge der B 244



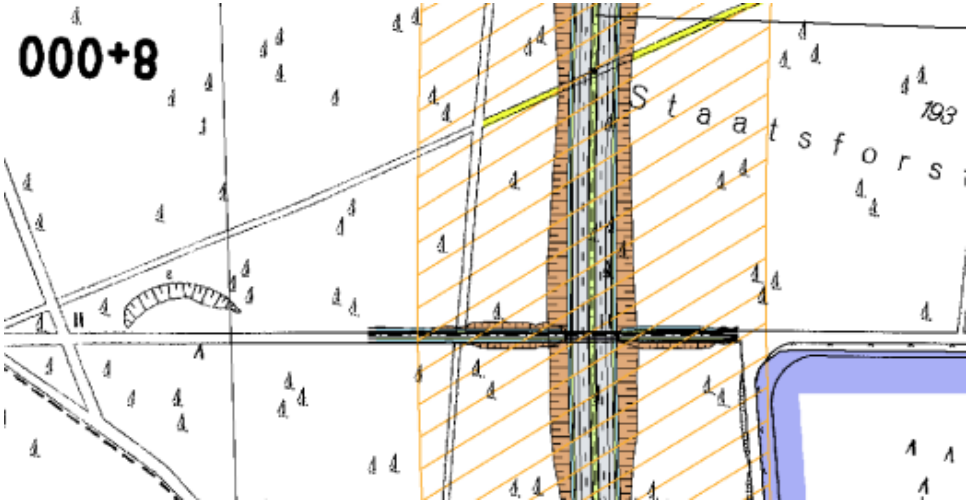
PWC-Anlage westlich Automobiltestgelände

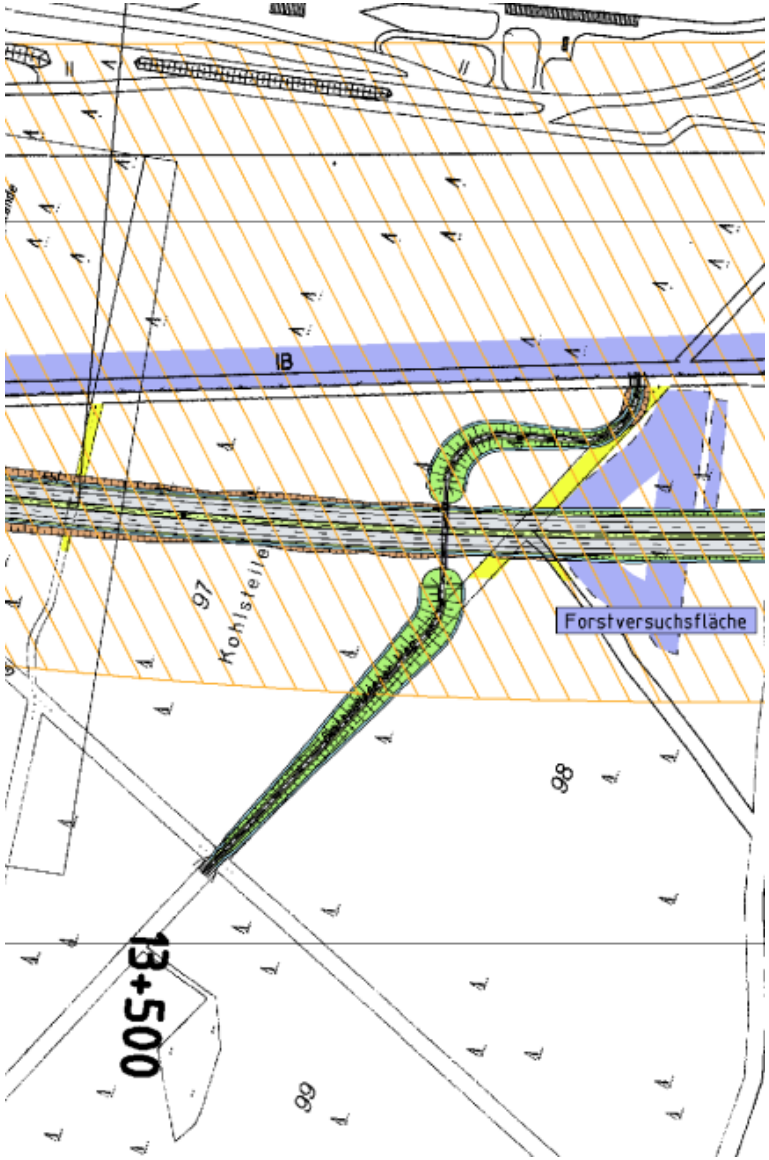
- Unbewirtschaftete Rastanlage mit WC
- Standort aus übergeordnetem Standortkonzept
- beidseitig parallel zur A 39 angeordnet
- Reduzierte Stellplatzanzahl aufgrund Flächenverfügbarkeit, umweltfachlicher Belange
- ca. 30 Lkw + 20 Pkw je Seite
- Entwässerung über Bordrinne und Kanäle in Versickerbecken



Änderungen im Wirtschaftswegenetz

- Abstimmungen mit LGLN (ehem. GLL) <-> Landwirtschaft + zur Abstimmung eines Wirtschaftswegekonzeptes
- Berücksichtigung vorh. Wegeverbindungen sowie Anforderungen der Be-/Verregnungsflächen im Bereich Eutzen
- Bauwerke im Wirtschaftswegenetz:
  - Überführung Boitzenhagener Weg BW 6-10
  - Überführung Bornbruchswaldweg BW 6-09
  - Unterführung Kakerbecker Weg BW 6-06





TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Technische Planung Abschnitt 7

TOP 2a: Rastanlagen

TOP 3: Technische Planung Abschnitt 6

TOP 4: Lärmschutz

- Grundlagen der Schallberechnung
- Übersicht der vorläufigen Berechnungsergebnisse
- Vorgesehene vorläufige aktive Schallschutzmaßnahmen

TOP 5: Pause

TOP 6: Methodik RLBP

TOP 7: Stand LBP im 7. Abschnitt

TOP 8: Stand LBP im 6. Abschnitt

Grundlagen zum Lärm: physikalische Messgrößen

Messgröße ist der Schallpegel in Dezibel:

$L = 10 \log I/I_0$ in dB

I: Schallintensität, I_0: Hörschwelle bei 1000 Hz

Rechnen mit Dezibel - Pegeladdition („energetisch“):

60 dB + 60 dB = 63 dB
60 dB + 54 dB = 61 dB
60 dB + 50 dB = 60 dB

Besonderheiten des Schallpegelmaßes

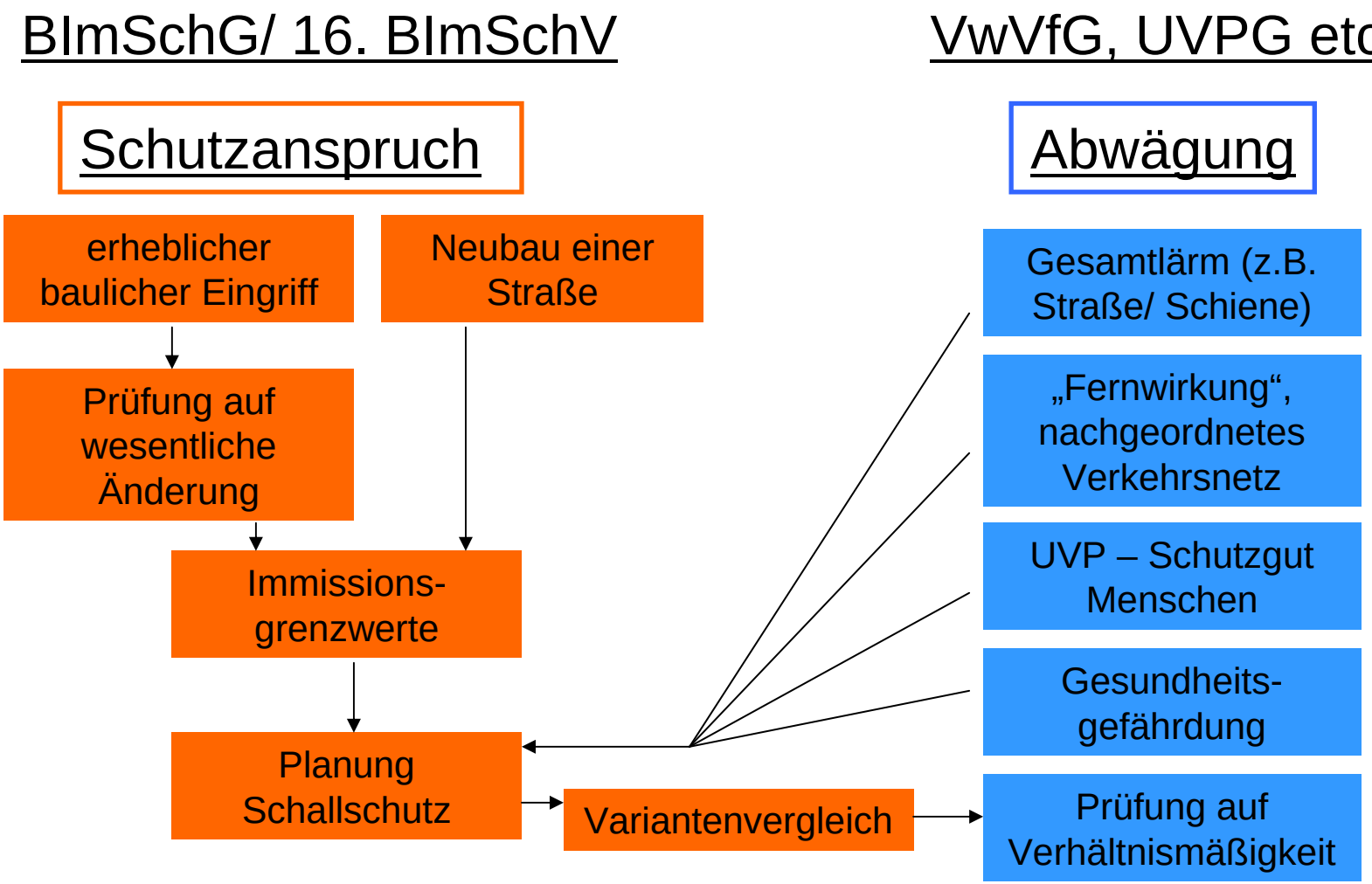
- **Steigerung um 10 dB entspricht einer Lärmverdoppelung**
- **Steigerung um 3 dB entspricht einer allg. Wahrnehmbarkeit**

Einflüsse auf die Schallausbreitung

- Abschirmung
- Abstand Quelle – Immissionsort
- Absorption in der Luft
- Bodendämpfung
- Wind,Temperatur
- Reflexionen

Berechnung und Beurteilung
Neubau und Umbau von Verkehrswegen

- §§ 41 – 43 Bundes-Immissionsschutzgesetz
- Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)
- Berechnung nach RLS-90 (Straße)


BImSchG/ 16. BImSchV
VwVfG, UVPG etc.
Schutzanspruch
Abwägung
erheblicher baulicher Eingriff
Neubau einer Straße
Prüfung auf wesentliche Änderung
Immissions-grenzwerte
Planung Schallschutz
Variantenvergleich
Gesamtlärm (z.B. Straße/ Schiene)
„Fernwirkung“, nachgeordnetes Verkehrsnetz
UVP – Schutzgut Menschen
Gesundheits-gefährdung
Prüfung auf Verhältnismäßigkeit

Dabei ist jeder Verkehrsträger gesondert zu betrachten.

→ Keine Berücksichtigung von nicht geänderten Straßen

→ Keine Berücksichtigung von Schienenwegen

→ Keine Berücksichtigung sonstiger Lärmquellen

→ Bestätigung durch Urteile des BVerwG in Leipzig

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

	Tag 6 bis 22 Uhr	Nacht 22 bis 6 Uhr
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4. in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Berechnungsverfahren

Für die Planung werden die Schallpegel nach festgelegten Berechnungsverfahren *berechnet*

Gründe:

- Unabhängigkeit von Wind und Wetter
- Unabhängigkeit von Zufällen während einer Messung
- Beurteilung zukünftiger Zustände (Prognose)

Berücksichtigung immissionsverstärkender Faktoren

→ Mitwindsituation (3 m/s von Quelle auf Immissionsort)
→ Inversionswetterlage
→ Ampelanlagen

Schallschutzmaßnahmen

vorrangig „aktiver“ Schallschutz = Schallschutz nahe der Quelle

- Maßnahmen am Fahrbahnbelag (Splittmastixbelag mit DStrO = -2 dB(A))
- Schallschutzwände
- Schallschutzwälle
- Tunnel, Einhausungen

wenn die Kosten außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen
(§ 41, Abs. 2 BImSchG) : „passive“ Maßnahmen (dem Grunde nach)

- Schallschutzfenster
- und/oder Schalldämmlüfter
- und/oder Verbesserung der Fassadendämmung
- und/oder Schließen von Lücken

Vorläufige Ergebnisse der Berechnungen

Überschreitung der Grenzwerte ohne aktive Schallschutzmaßnahme

- an 19 Gebäude in Lessien im Nachtzeitraum
- Immissionsgrenzwerte in Ehra eingehalten
- an 3 Gebäuden im Außenbereich Zollhausweg im Tages- und Nachtzeitraum
- an 3 Gebäuden im Außenbereich Sandhausweg im Tages- und Nachtzeitraum
- Immissionsgrenzwerte in Jembke (Ortslage) eingehalten
- an 1 Gebäude im Außenbereich Jembke im Nachtzeitraum
- an 212 Gebäuden in Tappenbeck im Tages- und Nachtzeitraum

Variantenuntersuchung Schallschutz - Lessien

Ergebnisse der vorläufigen Berechnungen

Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wäre eine 3 bis 4 m hohe Schallschutzwand notwendig, wobei die die Schallschutzwand im Mittel eine geringe Pegelminderung von weniger als 1 dB(A) aufweist.

- die Kosten für die Schallschutzwand würden ca. 800 T€ betragen
- die Kosten je gelösten Schutzfall betragen zwischen 20 und 25 T€ je nach Variante
- die Kosten je gelösten Schutzfall werden als **unverhältnismäßig** gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG angesehen

→Anspruch auf passiven Schallschutz an 19 Gebäuden dem Grunde nach

Berechnungen - Ehra

Ergebnisse der vorläufigen Berechnungen

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind in Ehra eingehalten.

→Keine Maßnahmen zum Schallschutz notwendig

Variantenuntersuchung Schallschutz zwischen Lessien und Tappenbeck

Darstellung der vorläufigen Berechnungsergebnisse

- an 7 vereinzelten Gebäuden im Außenbereich werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten
- um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten sind Schallschutzmaßnahmen von 5 bis 9 m nötig
- Gesamtkosten für Schallschutz belaufen sich auf 350 T€ (Außenbereich Jembke) bis 1,6 Mio. € (Bereich Sandweg)
- Kosten je gelösten Schutzfall liegen zwischen 84 T€ und 172 T€
- die Kosten je gelösten Schutzfall werden als **unverhältnismäßig** gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG angesehen

→Anspruch auf passiven Schallschutz an 7 Gebäuden dem Grunde nach

Berechnungen – Jembke (Ortslage)

Darstellung der vorläufigen Berechnungsergebnisse

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind in Jembke (Ortslage) eingehalten.

→Keine Maßnahmen zum Schallschutz notwendig

Variantenuntersuchung Schallschutz Tappenbeck

Darstellung der vorläufigen Berechnungsergebnisse

- für Vollschutz wäre eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von bis zu 8 m notwendig
- Untersuchung von Varianten mit Schallschutzwänden mit 2,0 bis 7,0 m über Fahrbahn

- die Variante mit maximal 5 m hoher Schallschutzwand wird als Vorzugsvariante gewählt
- es verbleiben 9 Gebäude mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nachts
- die Gesamtkosten belaufen sich auf 2,6 Mio. €
- die Kosten je gelösten Schutzfall betragen ca. 4200 €

Art	Ort	Nr.	Lage	von km	bis km	Länge	Höhe in m
Schallschutzwand	Tappenbeck	1	westlich	13+250	13+950	700	4.0
Schallschutzwand	Tappenbeck	2	westlich	13+950	14+300	350	5.0
Schallschutzwand	Tappenbeck	3	westlich	14+300	14+425	125	4.0