

Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg

mit niedersächsischem Teil der B 190n

Abschnitt 5, Bad Bodenteich (L 265) – Wittingen (B 244)

Abschnitt 6, Wittingen (B 244) – Ehra (L 289)

Öffentliche Informationsveranstaltung

12.03.2013



Tagesordnung

1. Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes
2. Grundlagen Lärmschutz
3. Variantenvergleich Ziegeleigraben
4. Erläuterung der Vorzugstrasse im Abschnitt 5
5. Erläuterung der Vorzugstrasse im Abschnitt 6
6. Planfeststellungsverfahren
7. Weiteres Vorgehen



TOP 1

Vorstellung der Planungsbeteiligten und Erläuterung des Planungsablaufes



NLStBV-rGB Lüneburg und Wolfenbüttel

| | |
|-------------------------|--|
| Herr Möller | Geschäftsbereichsleitung rGB Lüneburg |
| Herr Mühlnickel | Geschäftsbereichsleitung rGB Wolfenbüttel |
| Frau Padberg | Projektleitung A 39 |
| Herr Peuke | Teilprojektleitung Abschnitte 6 und 7 |
| Herr Brodehl | Projektkoordination A 39 / Teilprojektleitung Abs. 1-5 |
| Herr Vetter | Abschnittsleitung Abschnitt 5 |
| Herr Teitge | Abschnittsleitung Abschnitt 6 |
| Herr Schlattmann | Umweltfachliche Untersuchungen Abschnitt 5 |
| Herr Mestemacher | Umweltfachliche Untersuchungen Abschnitt 6 |
| Herr Recklies | Grunderwerb (nicht anwesend) |



Beauftragte Ingenieurbüros

Herr Björn Meyer, MIV/IBV,
Objektplanung Verkehrsanlagen Abschnitt 5

Herr Baumann, Schüßler-Plan,
Objektplanung Verkehrsanlagen Abschnitt 6

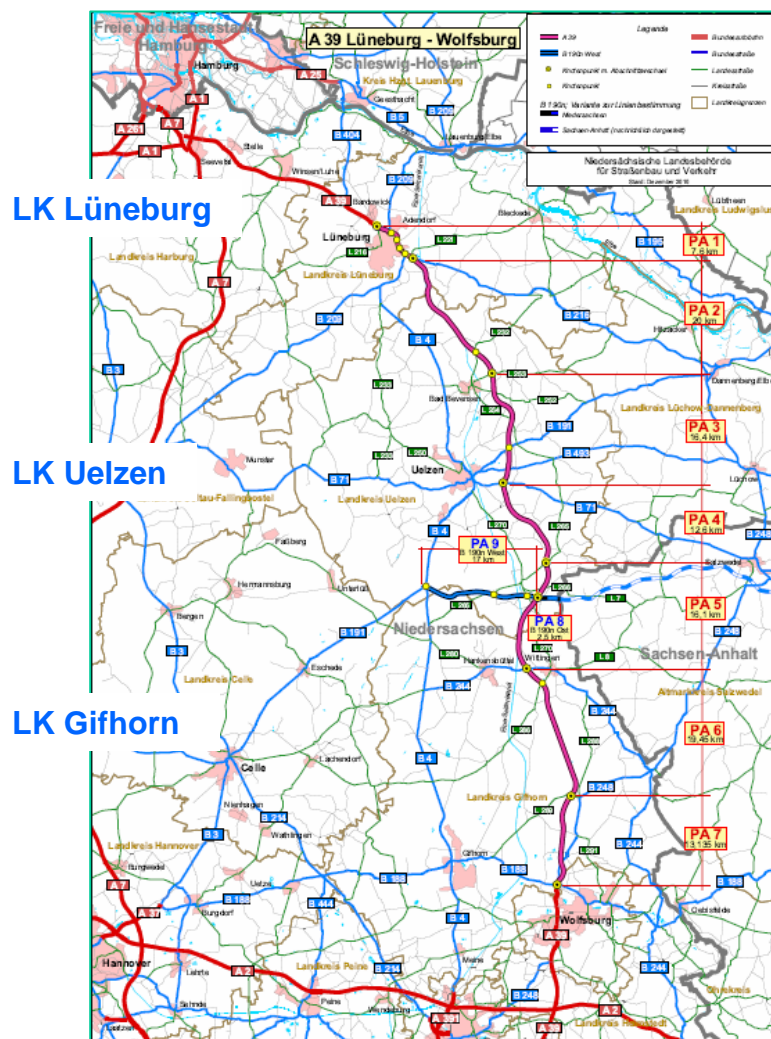
Herr Prof. Dr. Sporbeck, Froelich & Sporbeck,
Umweltfachliche Untersuchungen Abschnitt 5

Herr Strobach, planungsgruppe grün,
Umweltfachliche Untersuchungen Abschnitt 6

Herr Küttner, IBV
Schall- und immissionstechnische Untersuchungen Abschnitt 5

Herr Volker Meyer, Ingenieurbüro für Immissionsschutz
Schalltechnische Untersuchungen Abschnitt 6





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)**

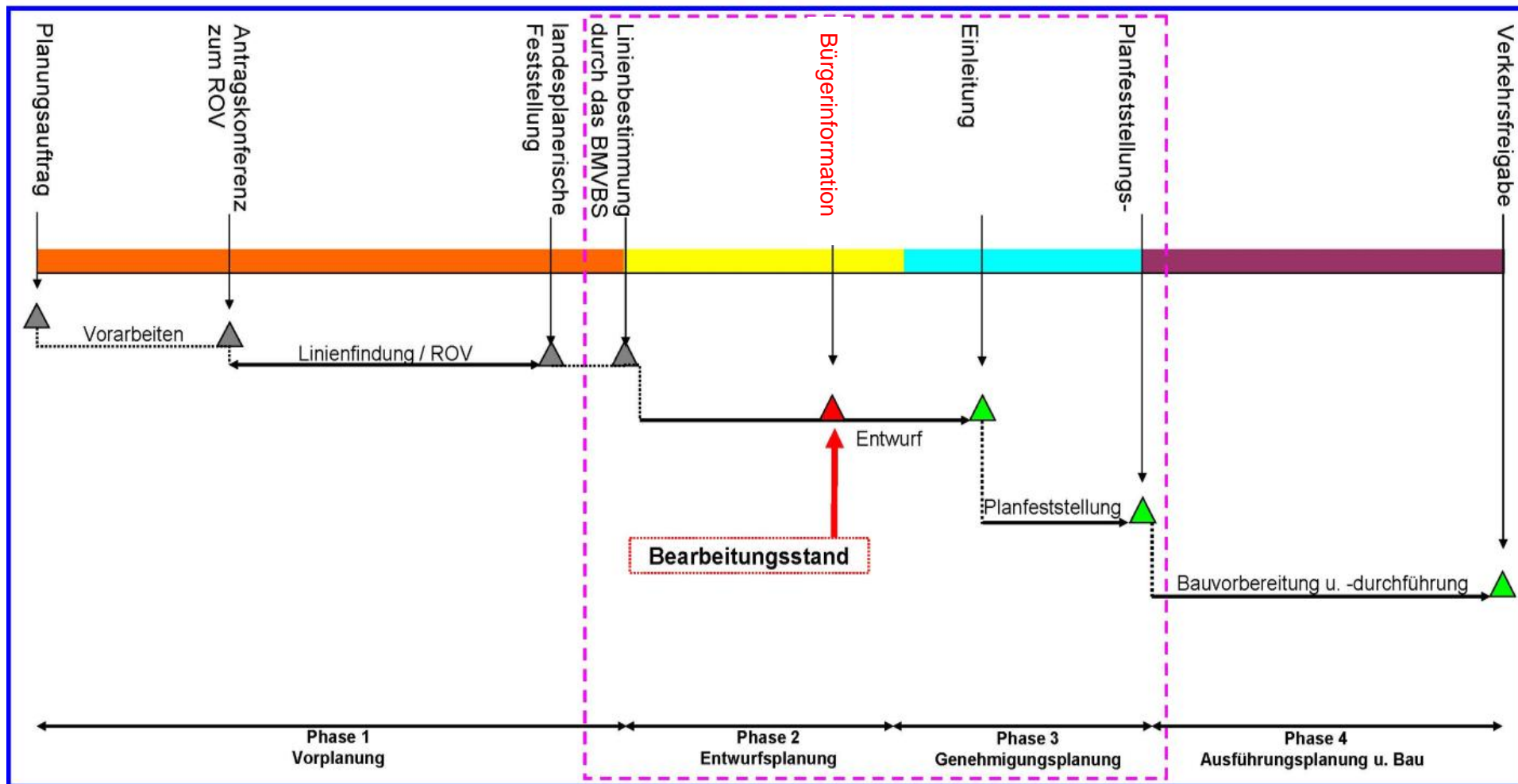
Abschn. 6: Wittingen – Ehra (B 244 – L 289)

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

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



Übersicht Planungsablauf



TOP 2

Grundlagen Lärmschutz

(Herr Volker Meyer, Ingenieurbüro für Immissionsschutz)



Gesetzliche Grundlagen

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

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



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)
 - Berechnung, keine Messung
 - Dreidimensionales Berechnungsmodell
 - Fest definierte Berechnungsmethode
 - Berechnungsparameter
- Lärmschutzmaßnahmen
 - Nur bei Grenzwertüberschreitungen
 - Lärmschutzmaßnahmen sind aktiver oder passiver Lärmschutz



Lärmschutzmaßnahmen

Bei der Wahl der Lärmschutzmaßnahmen ist zu beachten

- Nur bei Grenzwertüberschreitungen nach 16. BImSchV sind Lärmschutzmaßnahmen möglich
- § 41 (2) BImSchG ist bei der Wahl der Lärmschutzmaßnahme zu berücksichtigen (Kosten der Lärmschutzmaßnahme dürfen nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen)
- Lärmschutzmaßnahmen sind aktive und passive Maßnahmen
- Als aktiver Lärmschutz werden Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände, leisere Fahrbahnoberflächen oder andere Lärmschutzbauwerke bezeichnet
- Als passive Lärmschutzmaßnahmen werden Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden bezeichnet (z.B. an Fenstern und anderen Außenbauteilen), die Ermittlung erfolgt nach 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung



Wesentliche Berechnungsparameter

Straßendaten

- Fahrbahn-Oberfläche
- Straßen-Geometrie
- Straßenhöhe
- Steigungen
- Signalgeregelte Kreuzungen

Verkehrswerte im Prognosejahr 2025

- DTV
- Schwer-verkehrsanteile
- Tag/Nacht
- zulässige Höchstgeschwindigkeit (max. 130 km/h)

Schallausbreitung

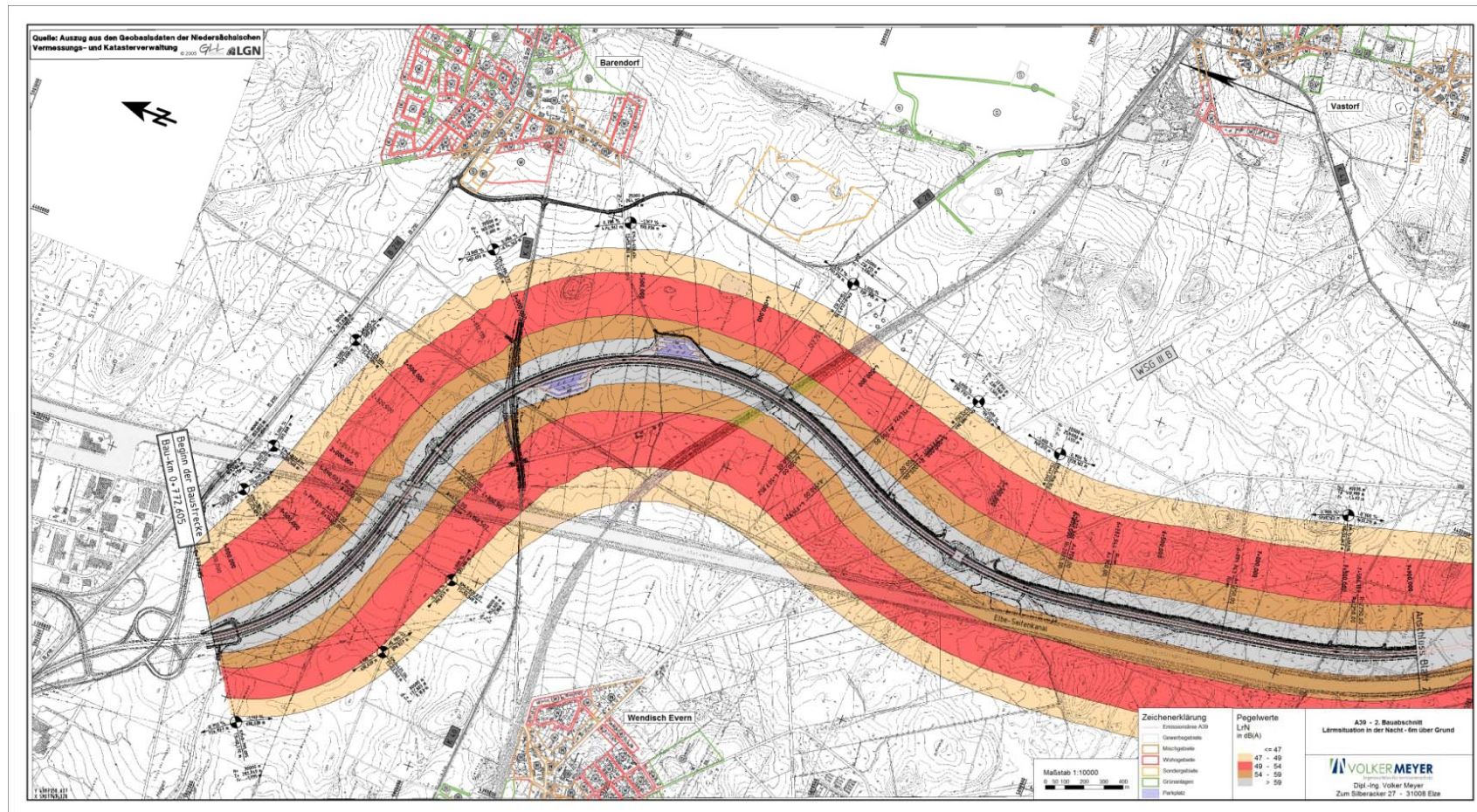
- Abstand
- Höhen
- Hindernisse
- Reflexionen
- Windrichtung (**immer** von der Schallquelle zum Immissionsort)
- weitere Wetterparameter

Beurteilungspunkt

- Gebäudeseite
- Etage
- Außenwohnbereich



Beispiel einer Lärmkarte



TOP 3

Variantenvergleich Ziegeleigraben (Herr Prof. Dr. Sporbeck, Froelich & Sporbeck)



Veranlassung des Variantenvergleiches

Die ursprüngliche Entwurfstrasse quert den Ziegeleigraben an zwei Stellen und tangiert ihn unmittelbar. Es werden durch den Verlauf Vorkommen der

- bundesweit vom Aussterben bedrohten (RL D 1),
- im Anhang II der FFH-Richtlinie gelisteten
- in der atlantischen biogeographischen Region von Niedersachsen in einem schlechten Erhaltungszustand befindlichen

Libellenart **Vogel-Azurjungfer** beeinträchtigt.



Veranlassung des Variantenvergleiches

- Für die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie (u. a. auch die Vogel-Azurjungfer) sind nach dem geltenden EU-Recht bzw. nach dem in EU-Recht umzusetzenden Bundesrecht rechtlich Schutzgebiete (NATURA 2000-Gebiete) auszuweisen, um den Fortbestand oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes dieser Arten zu gewährleisten.
- Es dürfen keine Maßnahmen durchgeführt werden, die dazu führen, dass eine Schutzgebietsausweisung nach Realisierung der Maßnahme (hier Bau der A 39) unmöglich ist (Urteile des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichtes).



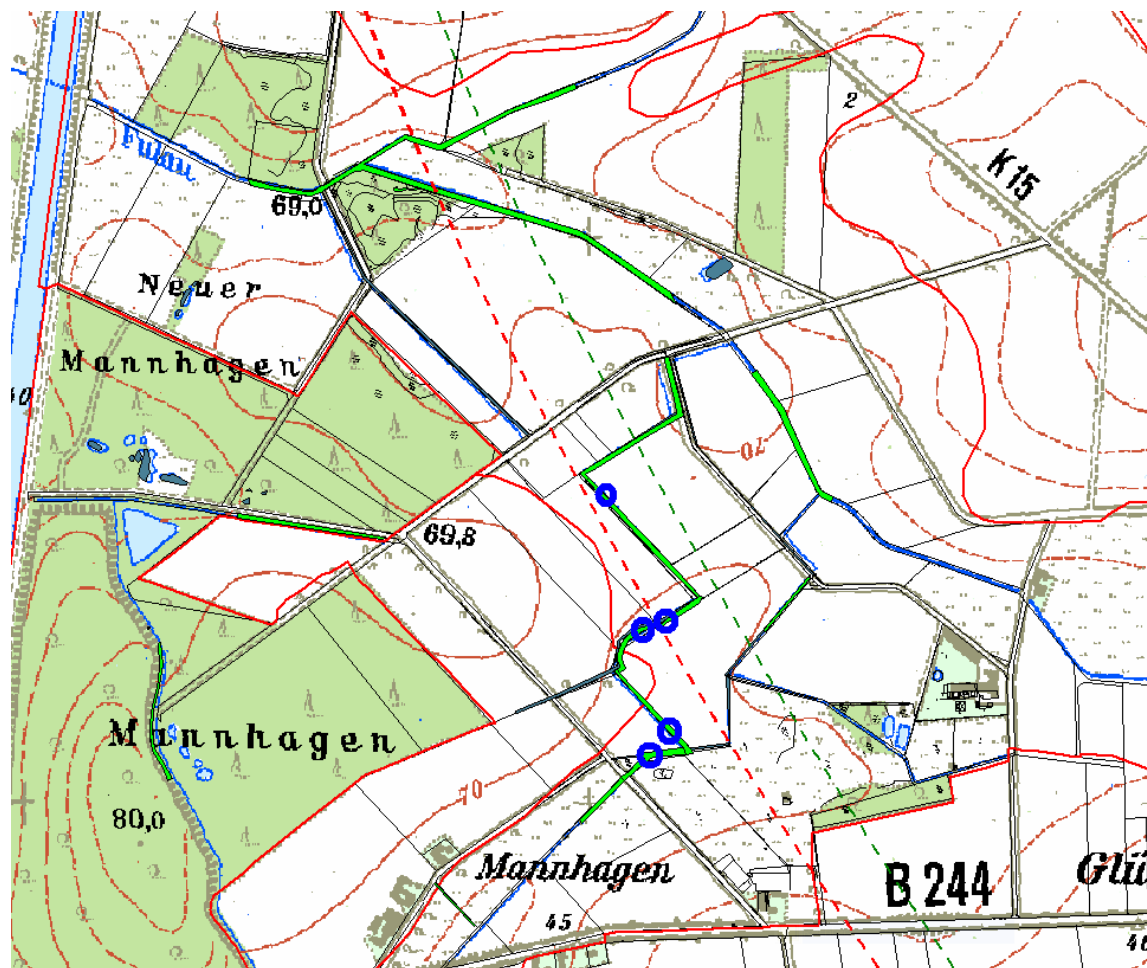
Veranlassung des Variantenvergleiches

Ergebnis:

- Die linienbestimmte Trasse kann auf Grund der Nachteile im Bereich der Querung des Ziegeleigrabens (Beeinträchtigung einer Art u. a. nach Anhang II der FFH-Richtlinie) nicht weiterverfolgt werden. Daher scheidet diese Variante aus.
- Die Prüfung neuer Varianten (standörtlich und technisch) wird erforderlich.



Lage des Ziegeleigrabens im Raum und Nachweise der Vogel-Azurjungfer mit Verlauf der bisherigen Vorzugstrasse



Lage des Ziegeleigrabens im Raum und Nachweise der Vogel-Azurjungfer mit Verlauf der bisherigen Vorzugstrasse

- In den Jahren 2009 – 2011 konnten im Ziegeleigraben reproduzierende Vorkommen der Vogel-Azurjungfer nachgewiesen werden.
- im Umfeld des Ziegeleigrabens wurden an keinem anderen Graben bzw. Gewässer Vorkommen der Vogel-Azurjungfer nachgewiesen.
- beim Ziegeleigraben handelt es sich demnach um das einzige Gewässer, in bzw. an dem die Vogel-Azurjungfer aktuell vorkommt.



Besonderheiten des Ziegeleigrabens

- Der Ziegeleigraben ist ein künstlich angelegtes Gewässer, in dem jedoch Bedingungen herrschen, die als Lebensraum für die Vogel-Azurjungfer günstig sind und so an keinem anderen Gewässer im Umfeld vorzufinden sind.
- U. a. ist ein permanenter Grundwasseraustritt in den Graben festzustellen, der verhindert, dass der Graben im Winter zufriert.



Besonderheiten des Ziegeleigrabens



Ortsbesichtigung
vom 23.01.2013



Besonderheiten zur Lebensweise der Vogel-Azurjungfer

- Die Art lebt an schmalen – mäßig breiten, verschlammten und winterwarmen Wiesenbächen und –gräben sowie im Bereich von Niedermoor und Quellgräben, die dauerhaft Wasser führen. Die Schlammschicht friert in der Regel nicht zu.
- Die Gräben sind häufig künstlich angelegt. Die Fließgeschwindigkeit ist gering.
- Die Vogel-Azurjungfer fliegt über unbeschattete, sonnige Bachabschnitte und nutzt dabei das Gewässer als Leitlinie. Die Art legt in der Regel Entfernungen von bis zu 200 m vom Gewässer zurück, ist daher wenig mobil.
- Aufgrund der geringen Mobilität werden Gewässer im weiteren Umfeld nicht besiedelt. Darüber hinaus sind die oben geschilderten besonderen hydrologischen Bedingungen nicht beliebig herzustellen, daher ist auch eine Umsiedlung der Art nicht erfolgversprechend (z. B. durch Anlage eines neuen Grabenabschnittes oder eines neuen Gewässers).

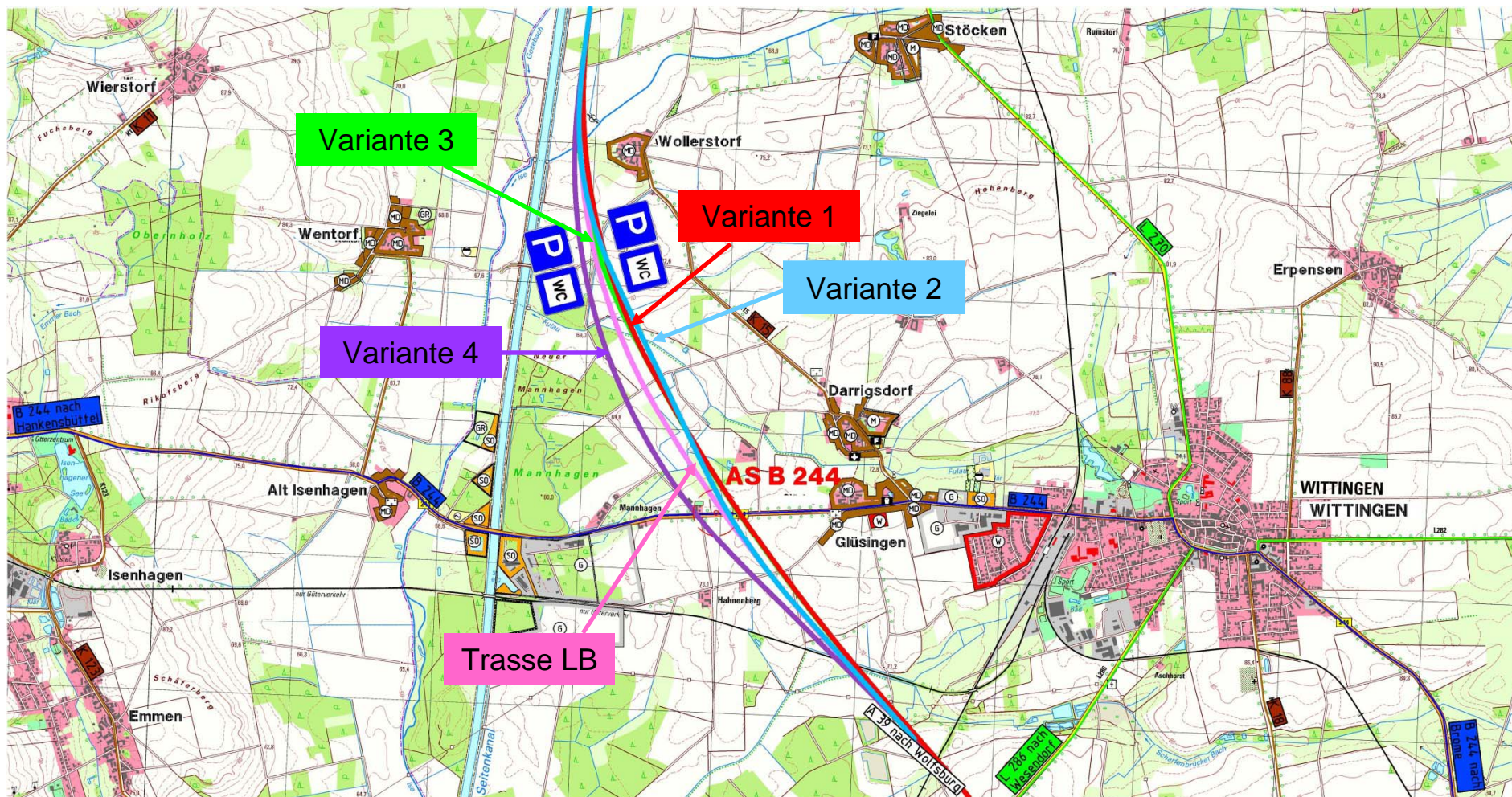


Betrachtete Varianten

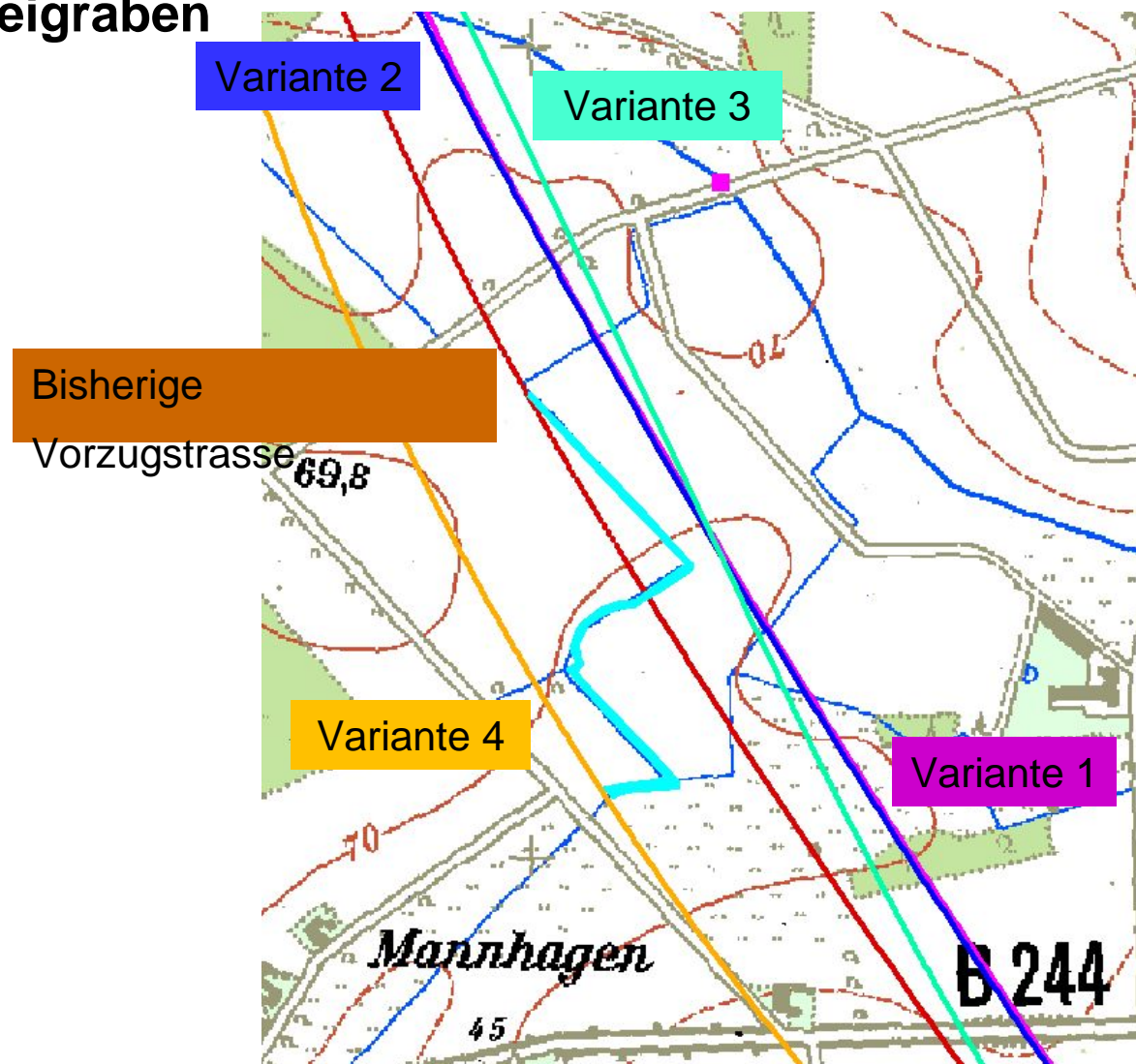
- Vier alternative Trassenführungen ohne Überbauung bzw. Beeinträchtigung und unmittelbare Tangierung des Ziegeleigrabens im relevanten Habitatbereich der Vogel-Azurjungfer
- Standörtlich nur geringe Trassenverschiebungen im Verhältnis zur ursprünglichen Trassierung erforderlich (bis. max. ca. 100 m)
- Trassenverschiebungen wirken sich auch auf den Abschnitt 6 aus. Deshalb erfolgen Auswirkungsprognose und Variantenvergleich abschnittsübergreifend.



Betrachtete Varianten (und bisherige Vorzugstrasse) mit Ziegeleigraben



Betrachtete Varianten (und bisherige Vorzugstrasse) mit Ziegeleigraben



Ergebnisse „Natur und Umwelt“ im Einzelnen

- Keine der vier Varianten quert den Ziegeleigraben im Bereich des Lebensraumes oder führt hier auf sonstige Weise zu Beeinträchtigungen.
- Bei allen vier Varianten ist keine nachteilige Änderung des Abflussregimes im Ziegeleigraben und keine nachteilige Veränderung der Grundwassersituation im Gebiet zu erwarten.
- Unter Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen (Spritzwasserschutz, keine Einleitung von Straßenabwasser) ergeben sich auch immissionsseitig keine maßgeblichen Auswirkungen durch die vier Varianten.
- Alle vier Varianten erfüllen das Ziel zum Schutz des Lebensraumes der Vogel-Azurjungfer.



TOP 3

Variantenvergleich Ziegeleigraben (Herr Küttner, IBV Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen)



Verkehrsbelastungen DTV 2025 (Planfall mit A 39)

| | |
|------------------------------------|-----------------------|
| Abschnitt 5: von L 265 bis B 190n: | rd. 22.720 Kfz / 24 h |
| Abschnitt 5: von B 190n bis B 244: | rd. 24.270 Kfz / 24 h |
| Abschnitt 6: von B 244 bis L 286: | rd. 23.660 Kfz / 24 h |



Ermittlung der Lärmimmissionen

- Berechnung der aus den einzelnen Trassenvarianten der A 39 zu erwartenden Lärmimmissionen an der nächstliegenden Bebauung auf der Grundlage des digitalen Geländemodells
- stockwerks- und fassadenbezogene Einzelpunktberechnungen
- Auswertung der Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen erfolgt sowohl hinsichtlich der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV als auch hinsichtlich der Einhaltung der Orientierungswerte nach der DIN 18005
- angrenzende Gebietsnutzungen nach 16. BImSchV:
Dorf- und Mischgebiete bzw. Bebauung im Außenbereich



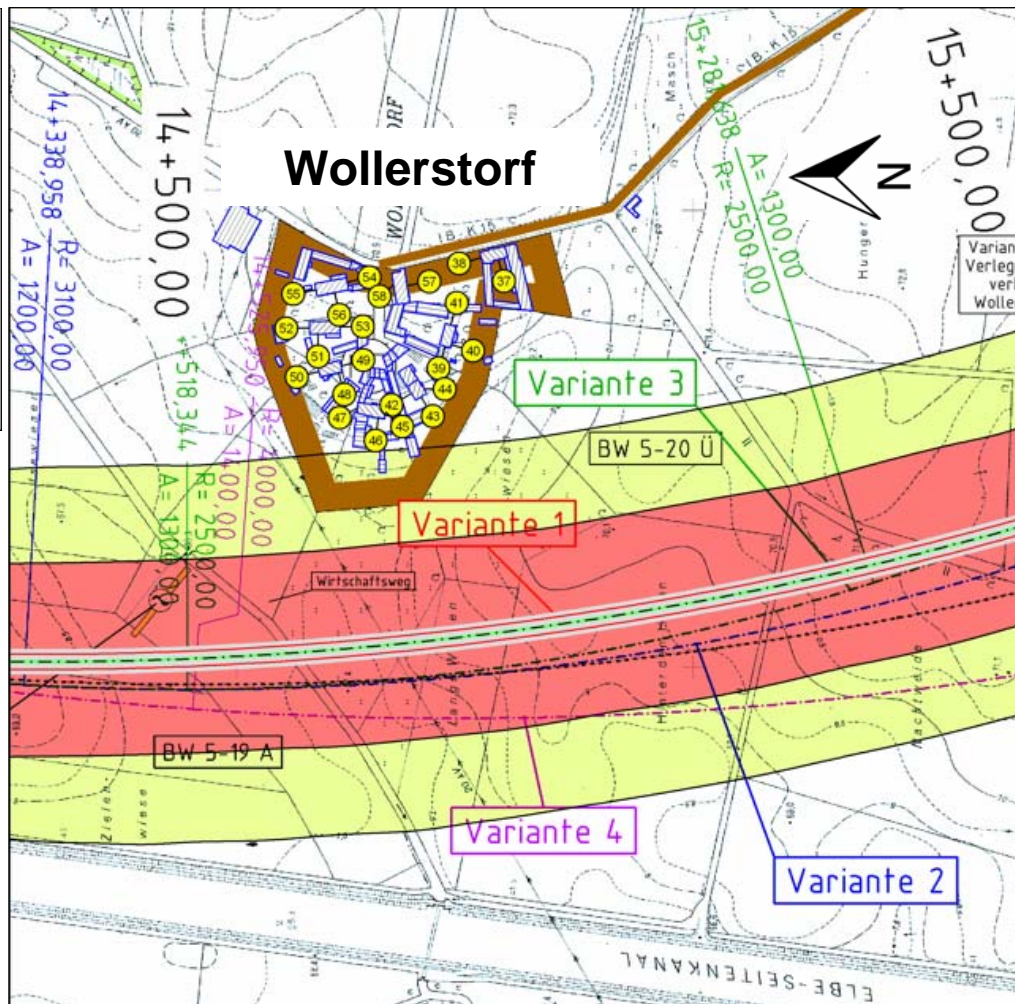
Variante 1 – Rasterlärmkarte tags

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▬ Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- ▬ Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)



**Pegelwerte
Zeitbereich Tag**

- ▬ = 60 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- ▬ = 64 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



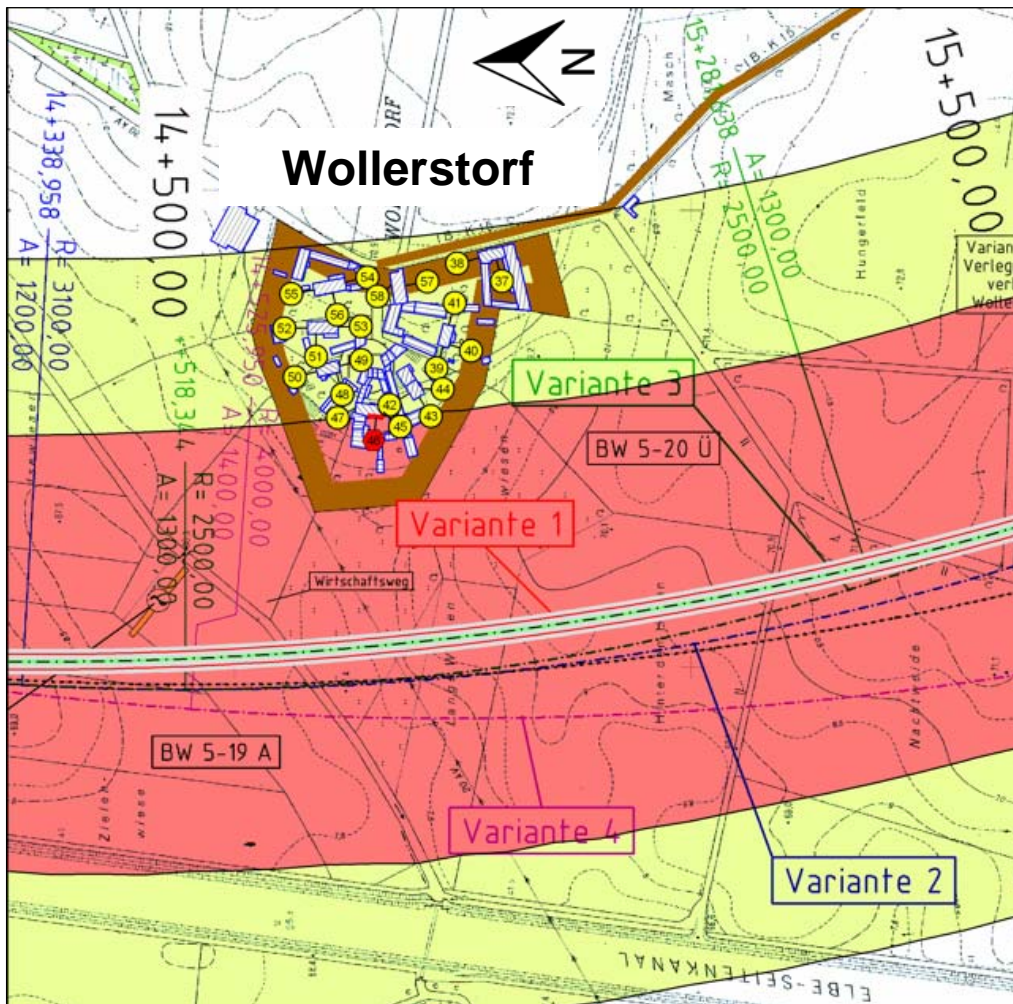
Variante 1 – Rasterlärmkarte nachts

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)



Pegelwerte
Zeitbereich Nacht

- = 50 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 54 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



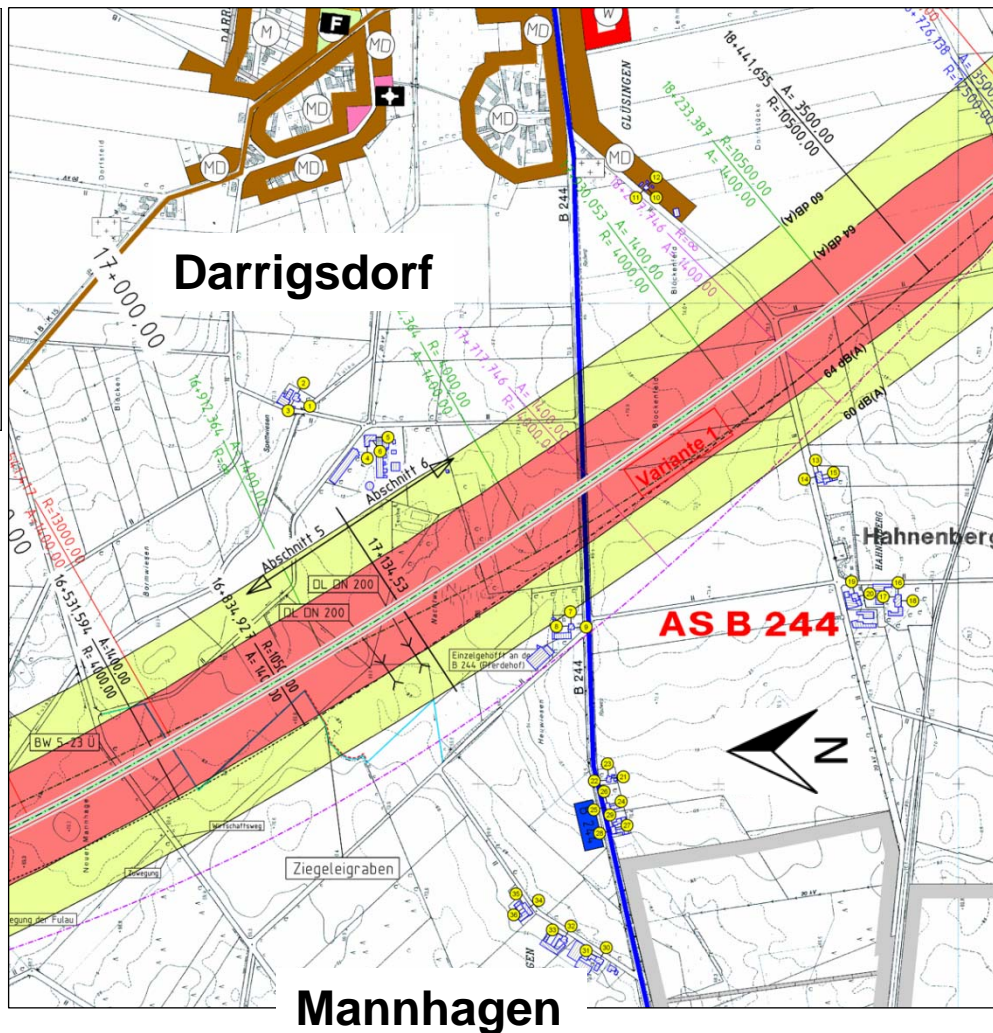
Variante 1 – Rasterlärmkarte tags

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)



Pegelwerte
Zeitbereich Tag

- = 60 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 64 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



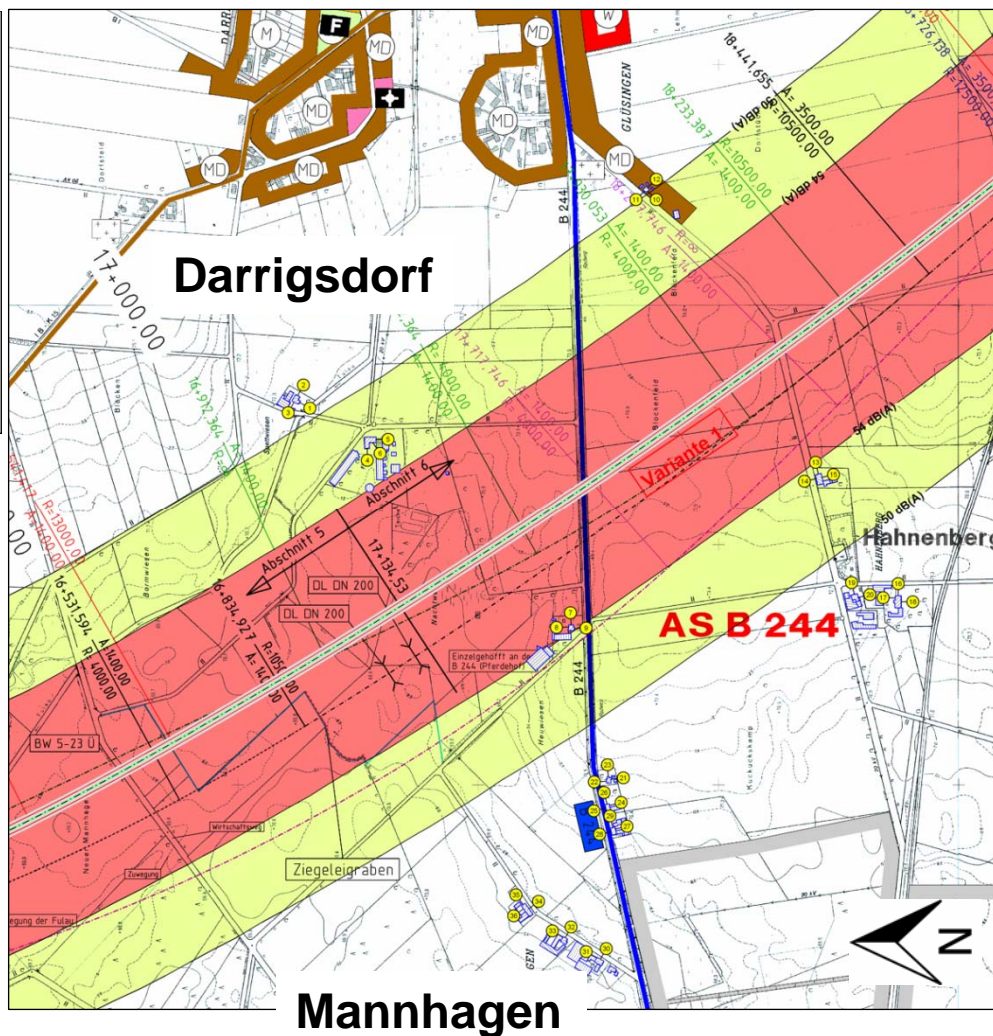
Variante 1 – Rasterlärmkarte nachts

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)



Pegelwerte
Zeitbereich Nacht

- = 50 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 54 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



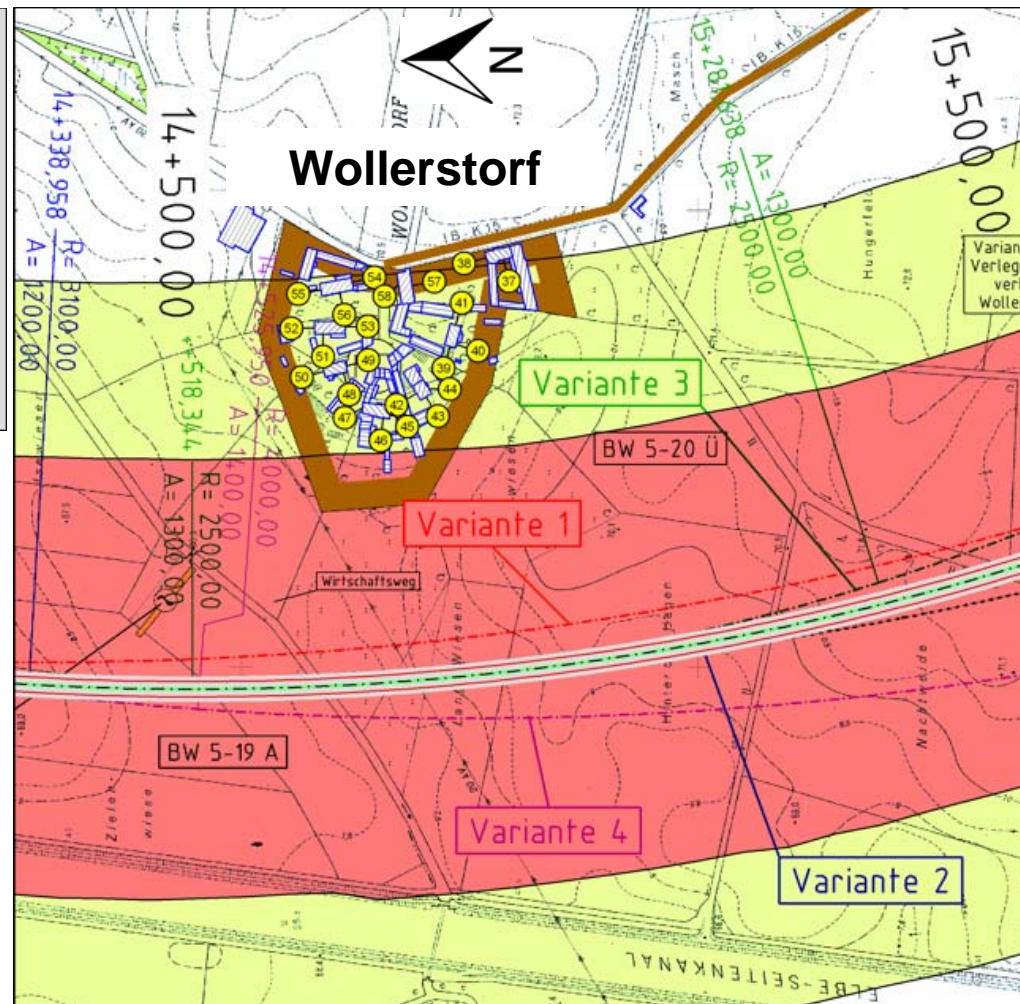
Variante 2 – Rasterlärmkarte nachts

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)



Pegelwerte
Zeitbereich Nacht

- = 50 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 54 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV

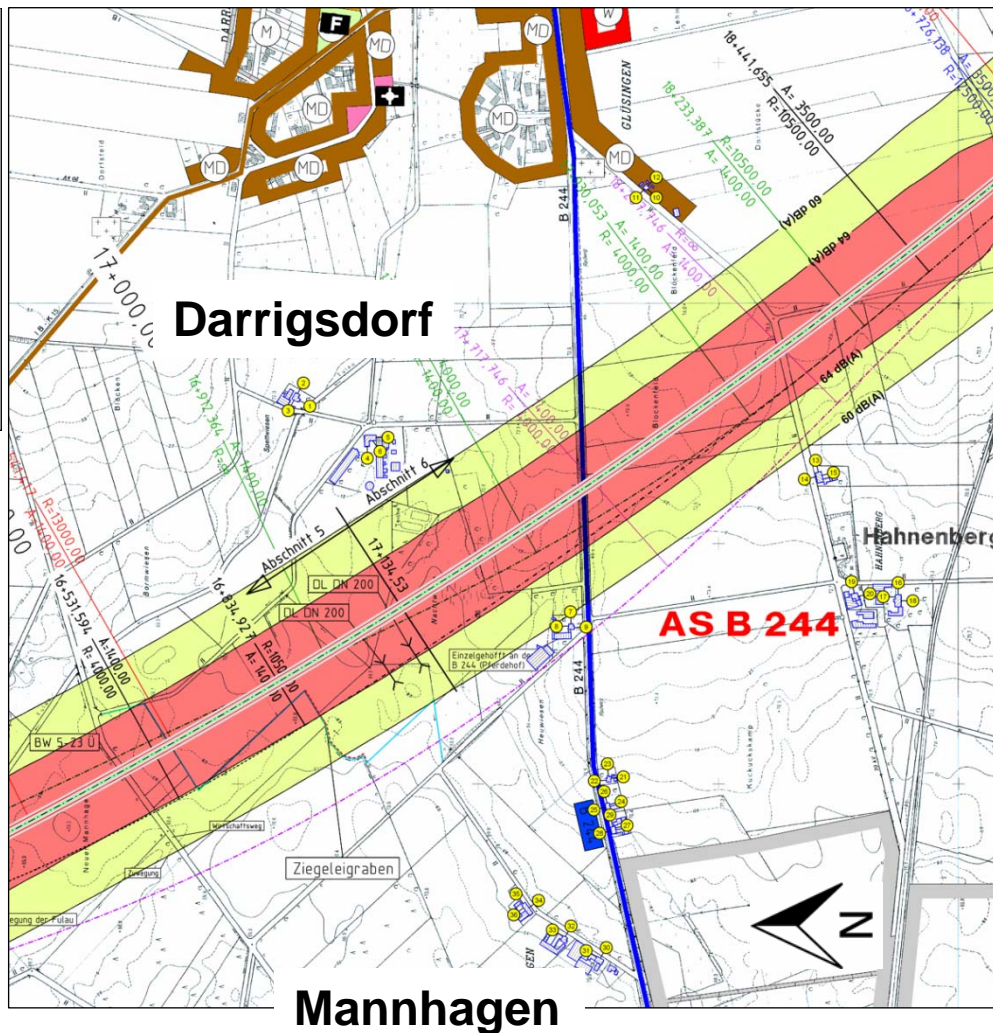
Variante 2 – Rasterlärmkarte tags

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)



**Pegelwerte
Zeitbereich Tag**

- = 60 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 64 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



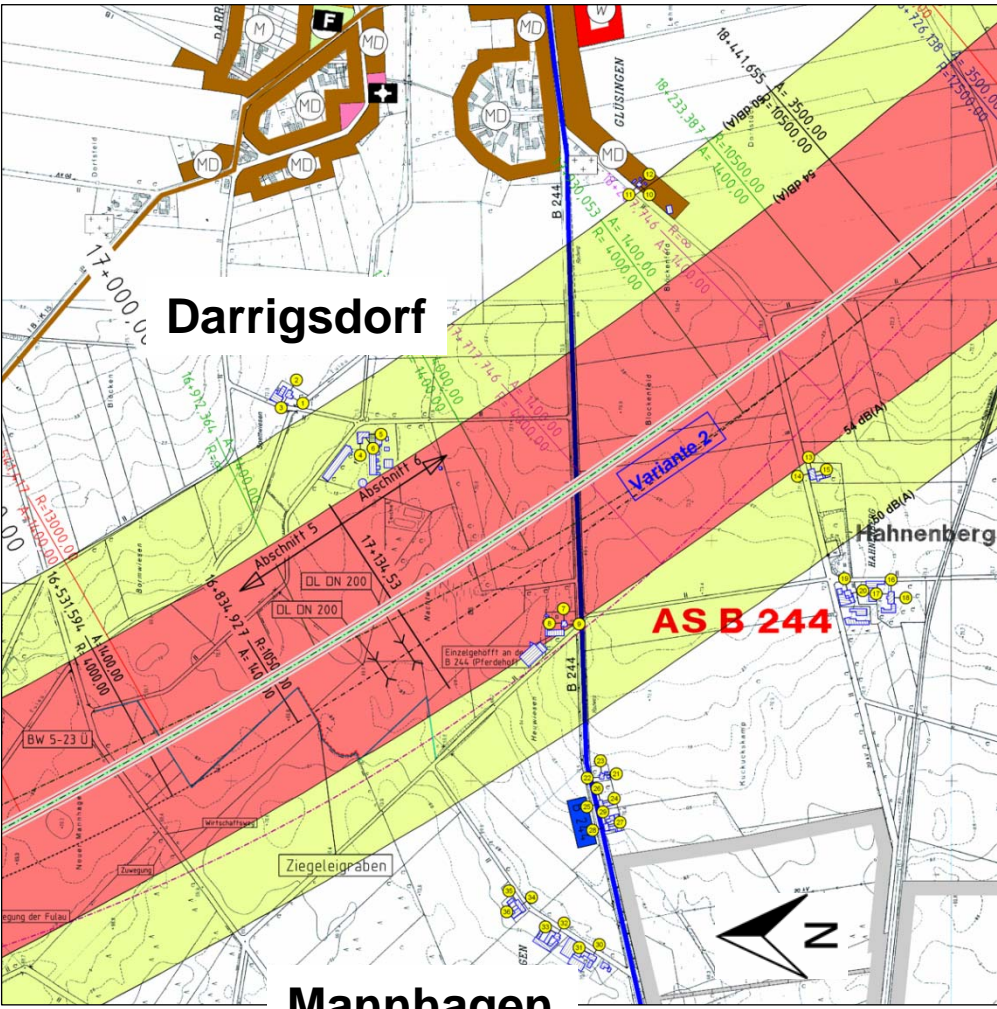
Variante 2 – Rasterlärmkarte nachts

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)



Pegelwerte
Zeitbereich Nacht

- = 50 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 54 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



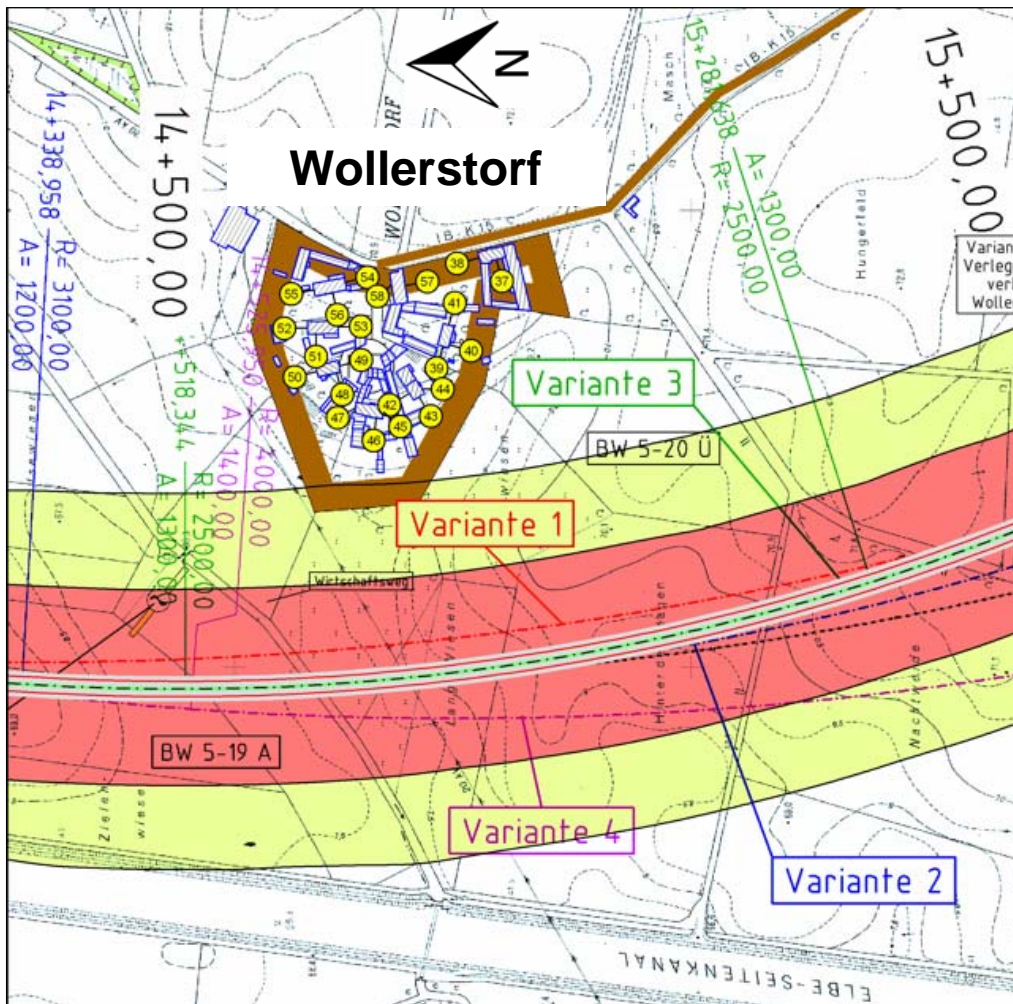
Variante 3 – Rasterlärmkarte tags

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▬ Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)



Pegelwerte
Zeitbereich Tag

- ▬ = 60 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- ▬ = 64 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



Variante 3 – Rasterlärmkarte nachts

Zeichenerklärung

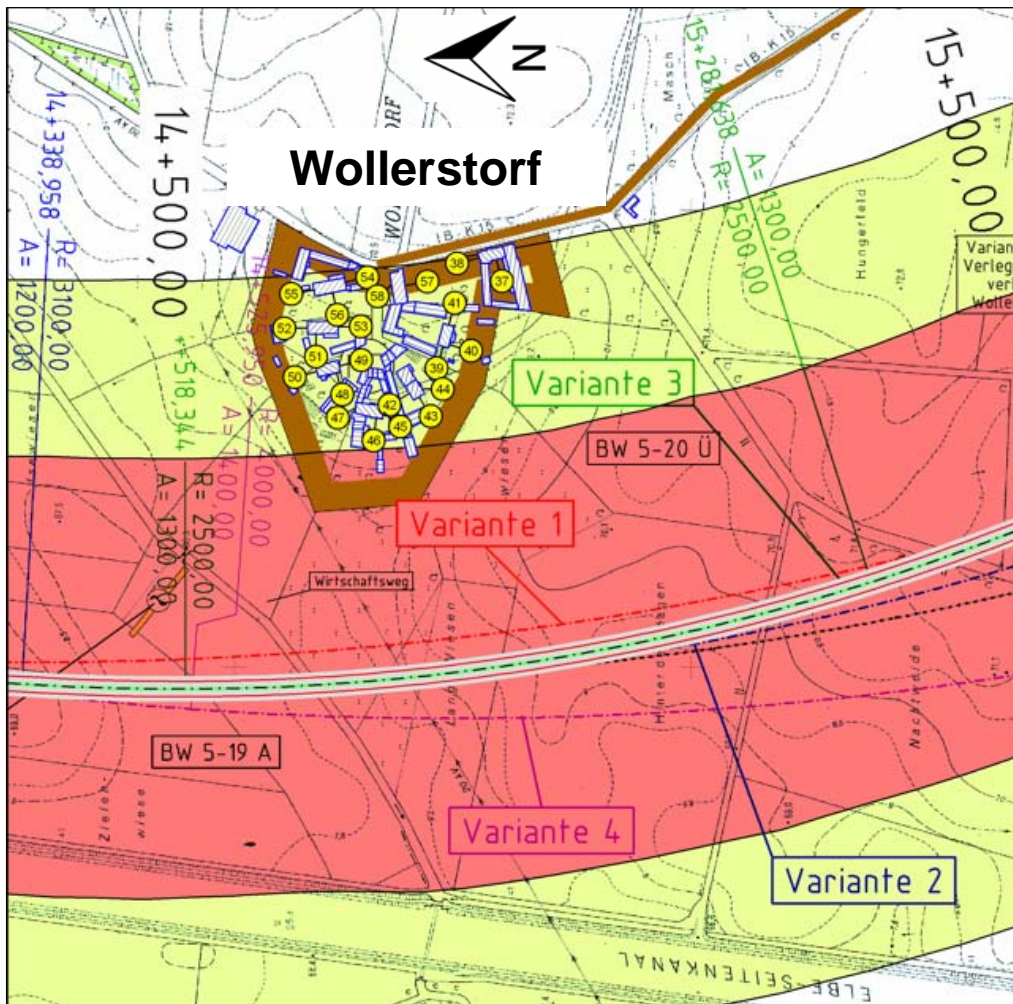
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)

Pegelwerte
Zeitbereich Nacht

- = 50 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 54 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



Variante 3 – Rasterlärmkarte tags

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

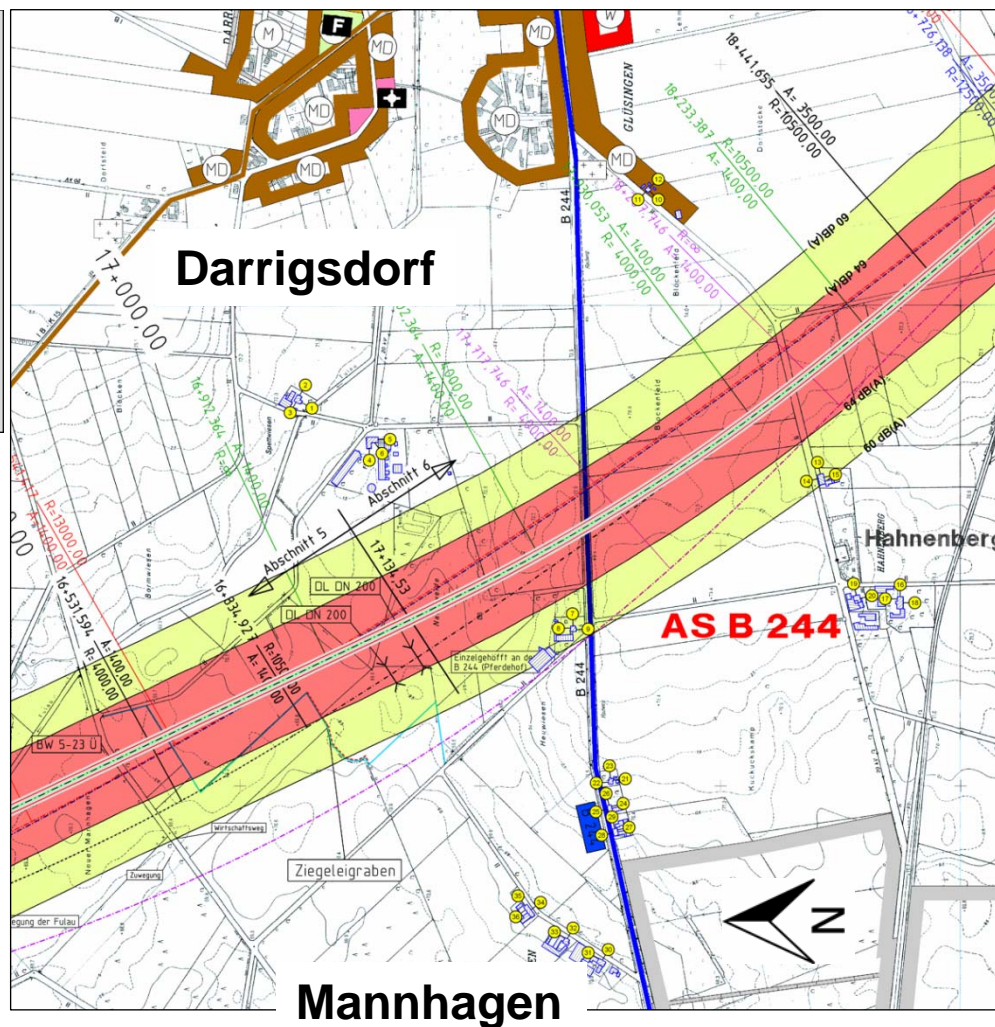
Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)

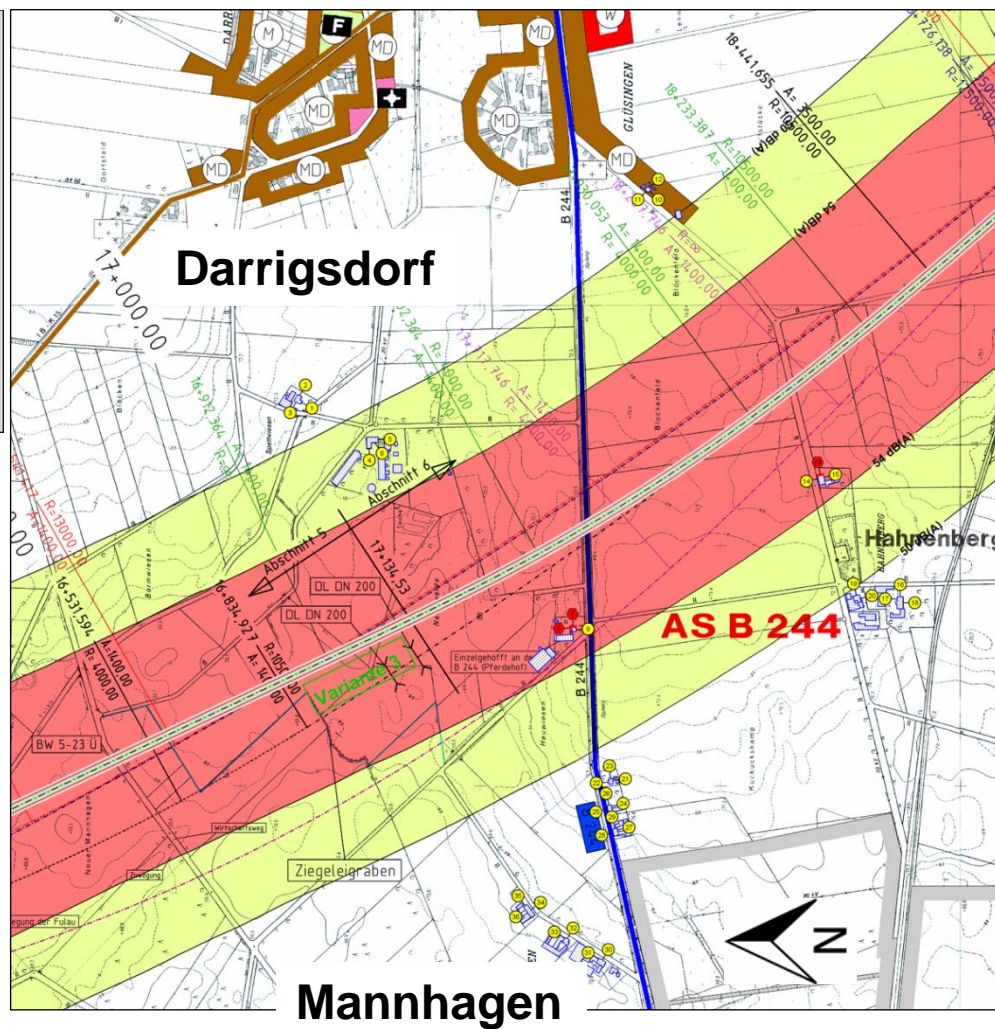
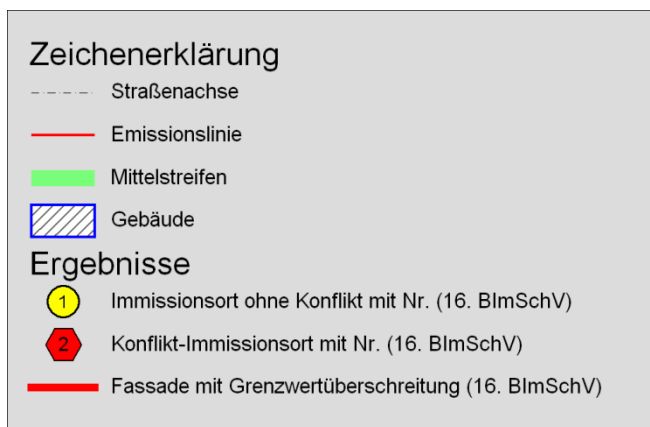
Pegelwerte

Zeitbereich Tag

- = 60 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 64 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



Variante 3 – Rasterlärmkarte nachts



Pegelwerte
Zeitbereich Nacht

- = 50 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 54 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



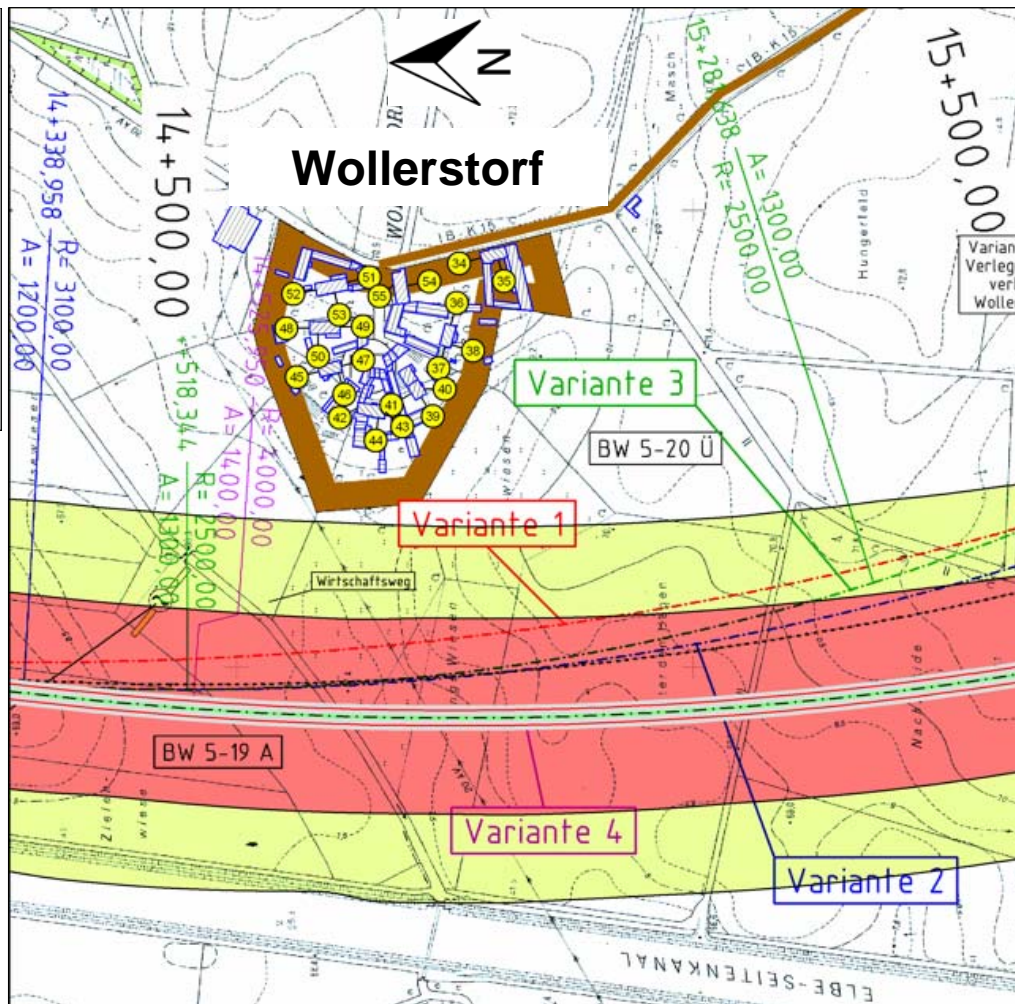
Variante 4 – Rasterlärmkarte tags

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- ▬ Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)

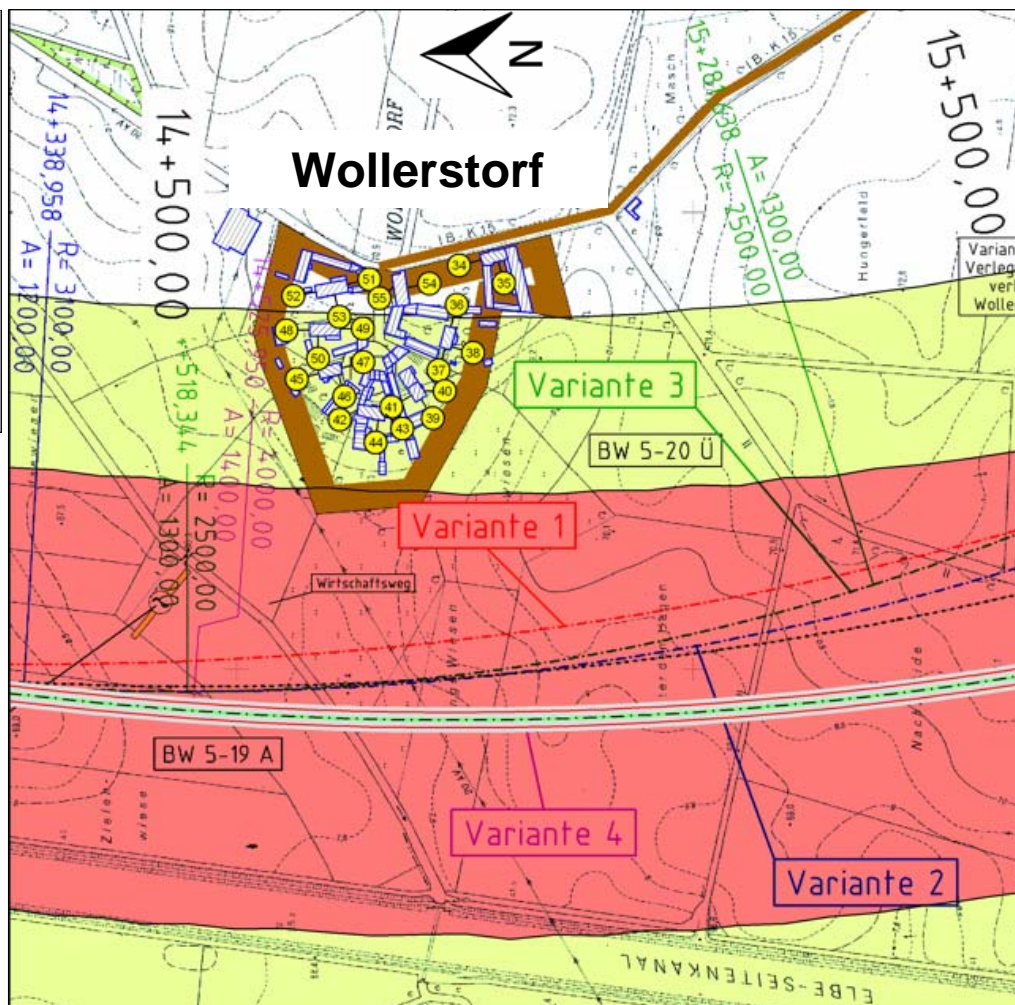
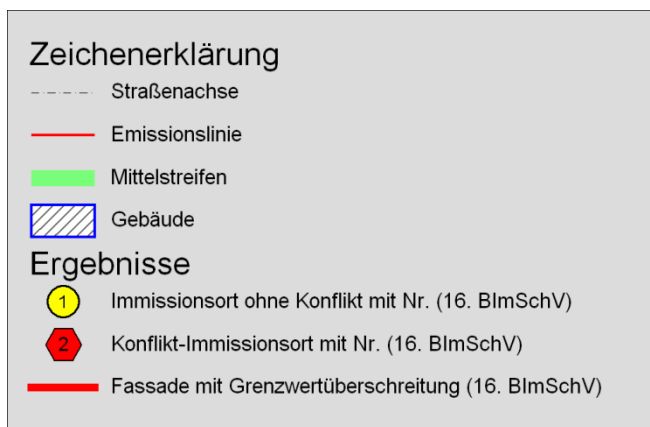


Pegelwerte
Zeitbereich Tag

- ▬ = 60 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- ▬ = 64 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



Variante 4 – Rasterlärmkarte nachts



Pegelwerte
Zeitbereich Nacht

- = 50 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 54 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



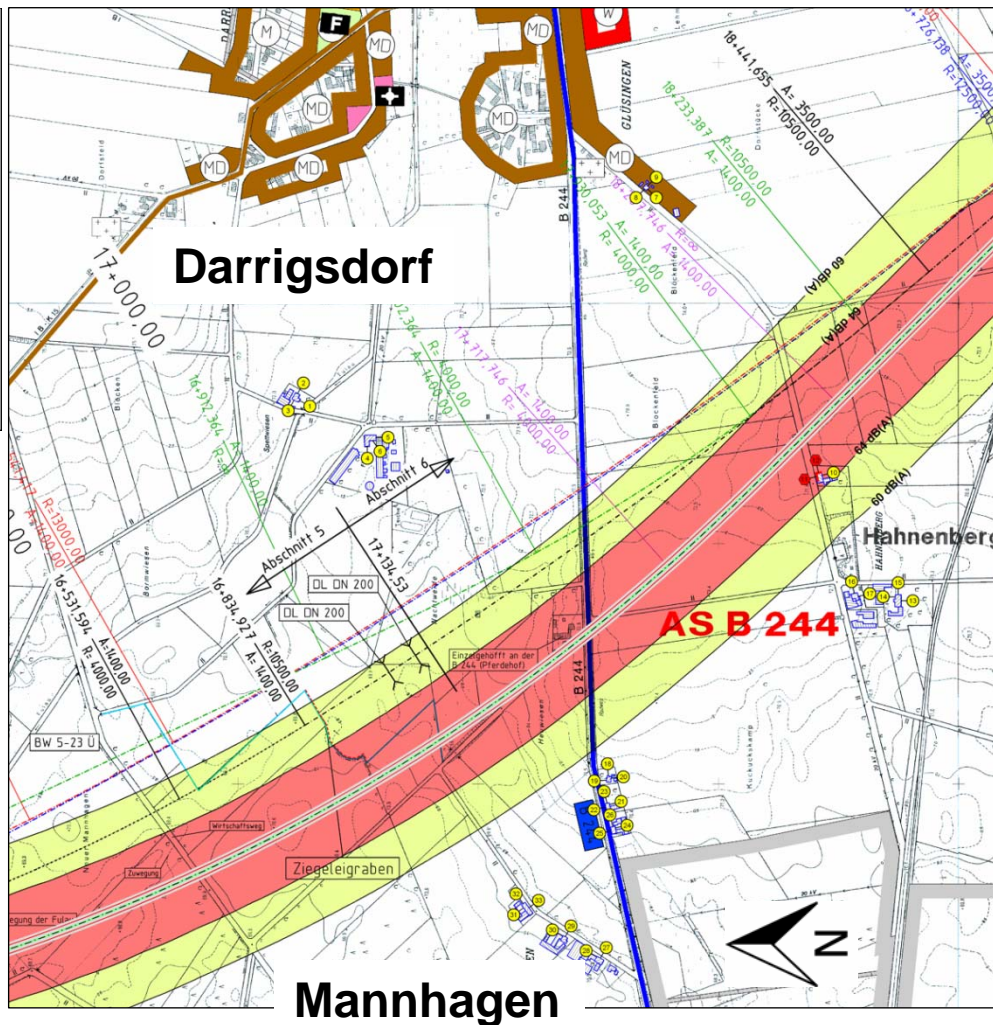
Variante 4 – Rasterlärmkarte tags

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)



**Pegelwerte
Zeitbereich Tag**

- = 60 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 64 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



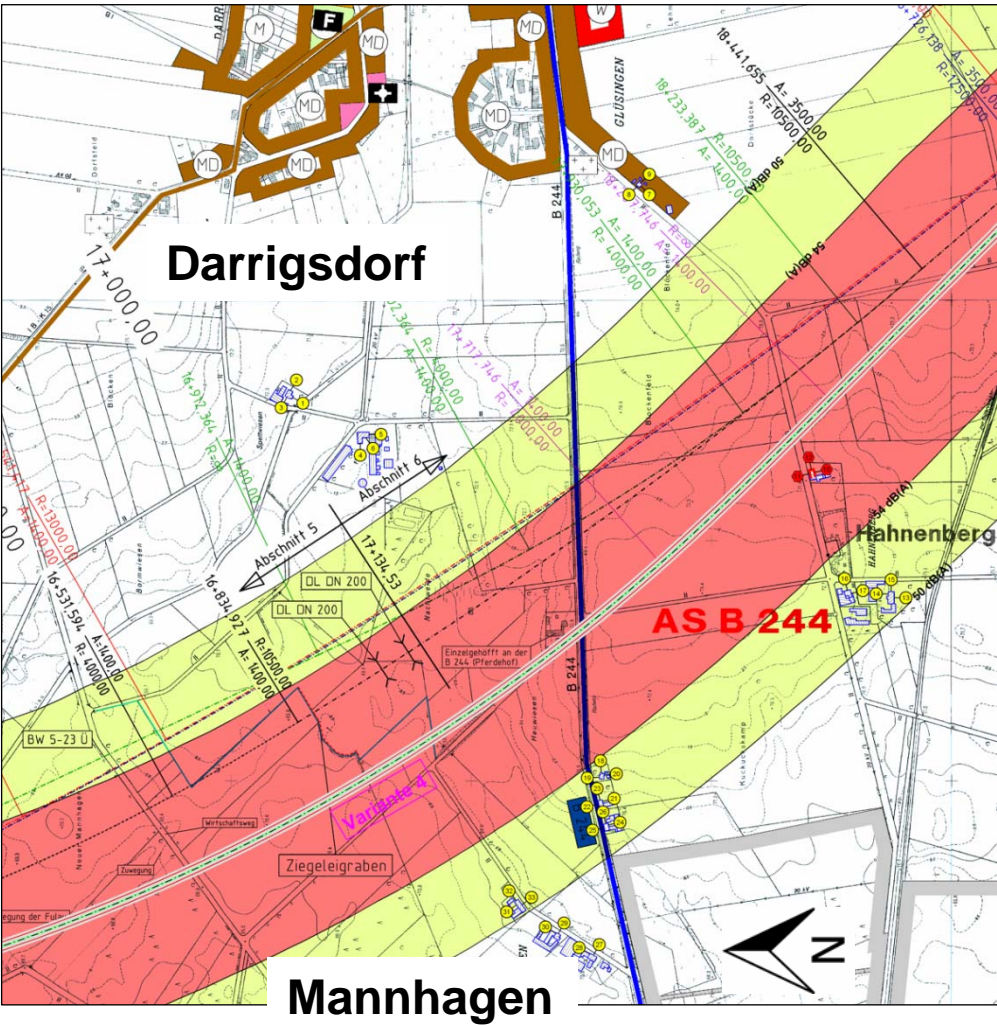
Variante 4 – Rasterlärmkarte nachts

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Mittelstreifen
- ▨ Gebäude

Ergebnisse

- ① Immissionsort ohne Konflikt mit Nr. (16. BImSchV)
- ② Konflikt-Immissionsort mit Nr. (16. BImSchV)
- Fassade mit Grenzwertüberschreitung (16. BImSchV)



Pegelwerte
Zeitbereich Nacht

- = 50 dB(A) - Orientierungswert DIN 18005
- = 54 dB(A) - Grenzwert 16. BImSchV



Ergebnisse aus lärmtechnischer (städtebaulicher) Sicht

| Zusammenfassung der Einzelpunktberechnungen | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4 |
| Orientierungswert nach DIN 18005 überschritten ? (Anzahl SF) | Tagwert wird eingehalten, 39 x nur Nachtwert | Tagwert wird eingehalten. 29 x nur Nachtwert | 3x Tag- und Nachtwert 33 x nur Nachtwert | 6 x Tag- und Nachtwert, 23 x nur Nachtwert |
| IGW nach 16. BImSchV überschritten ? (Anzahl SF) | Tagwert wird eingehalten, 2 x nur Nachtwert | IGW werden eingehalten | Tagwert wird eingehalten, 6x nur Nachtwert | 3 x Tag- und Nachtwert 3 x nur Nachtwert |
| Vorschlag Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der IGW nach 16. BImSchV | passiver Lärmschutz für den Bereich Wollerstorf | - | passiver Lärmschutz für die Einzelbebauungen Glüsing (Pferdehof) und Hahnenberg | aktiver Lärmschutz (LSW) für die Einzelbebauung Hahnenberg |
| Ranking | 2 | 1 | 3 | 4 |

*) SF = Schutzfall (fassaden- und stockwerksbezogene Einzelpunktberechnung)



Variantenvergleich:

-Die linienbestimmte Trasse kann auf Grund der Nachteile im Bereich der Querung des Ziegeleigrabens (Beeinträchtigung einer Art u. a. nach Anhang II der FFH-Richtlinie) nicht weiterverfolgt werden. Daher scheidet diese Variante aus.

Im weiteren Variantenvergleich wurden folgende Kriterien gegenübergestellt:

-Kriterium Trassierung, Raumordnung und Verkehrssicherheit:

- Ergebnis: **alle Varianten sind umsetzbar**,
keine entscheidungsrelevanten Vor- oder Nachteile

-Kriterium Umwelt:

- **alle Varianten sind umsetzbar**,
keine entscheidungsrelevanten Vor- oder Nachteile

-Kriterium Immissionsschutz (schalltechnische Belange)

- **deutliche Vorteile für Variante 2**

-Kriterium Wirtschaftlichkeit:

- **Vorteile für Variante 1**

-Gewählt wird: Variante 2

auf Grund der Vorteile aus Sicht des Lärmschutzes



TOP 4:

Erläuterung der Vorzugstrasse im Abschnitt 5 (Herr Meyer, IBV - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen)

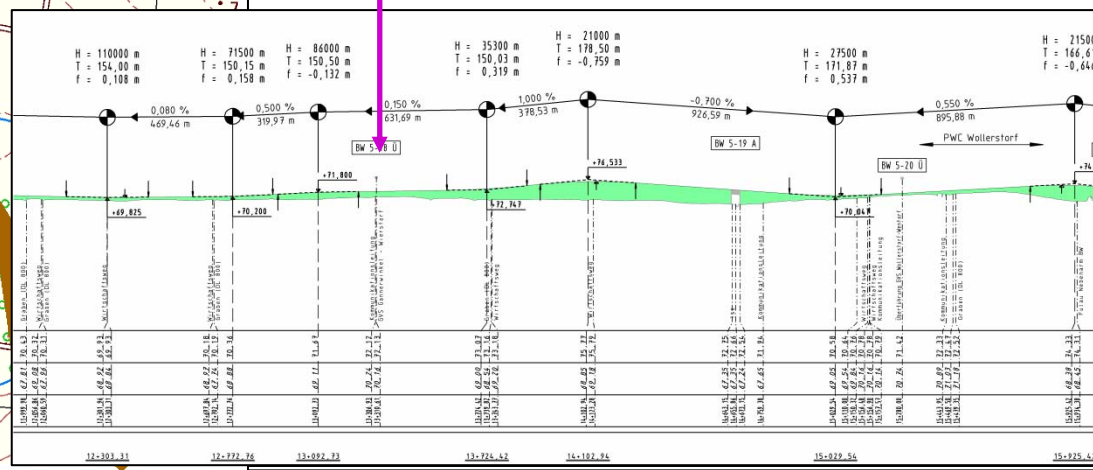




Bau-km 12+500 – 15+500
Darstellung Linie in
Lage und Höhe

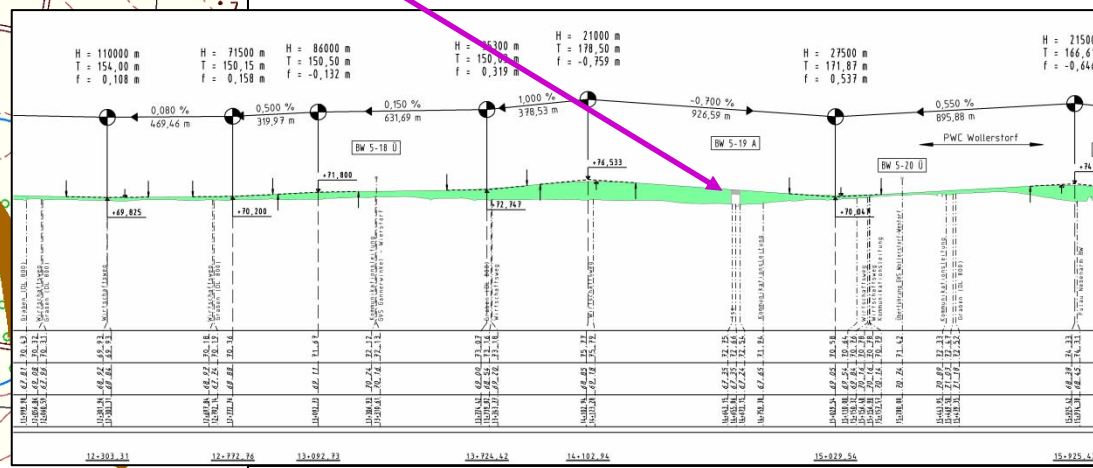
Parallellage zum ESK,
Abstand ca. 100 m

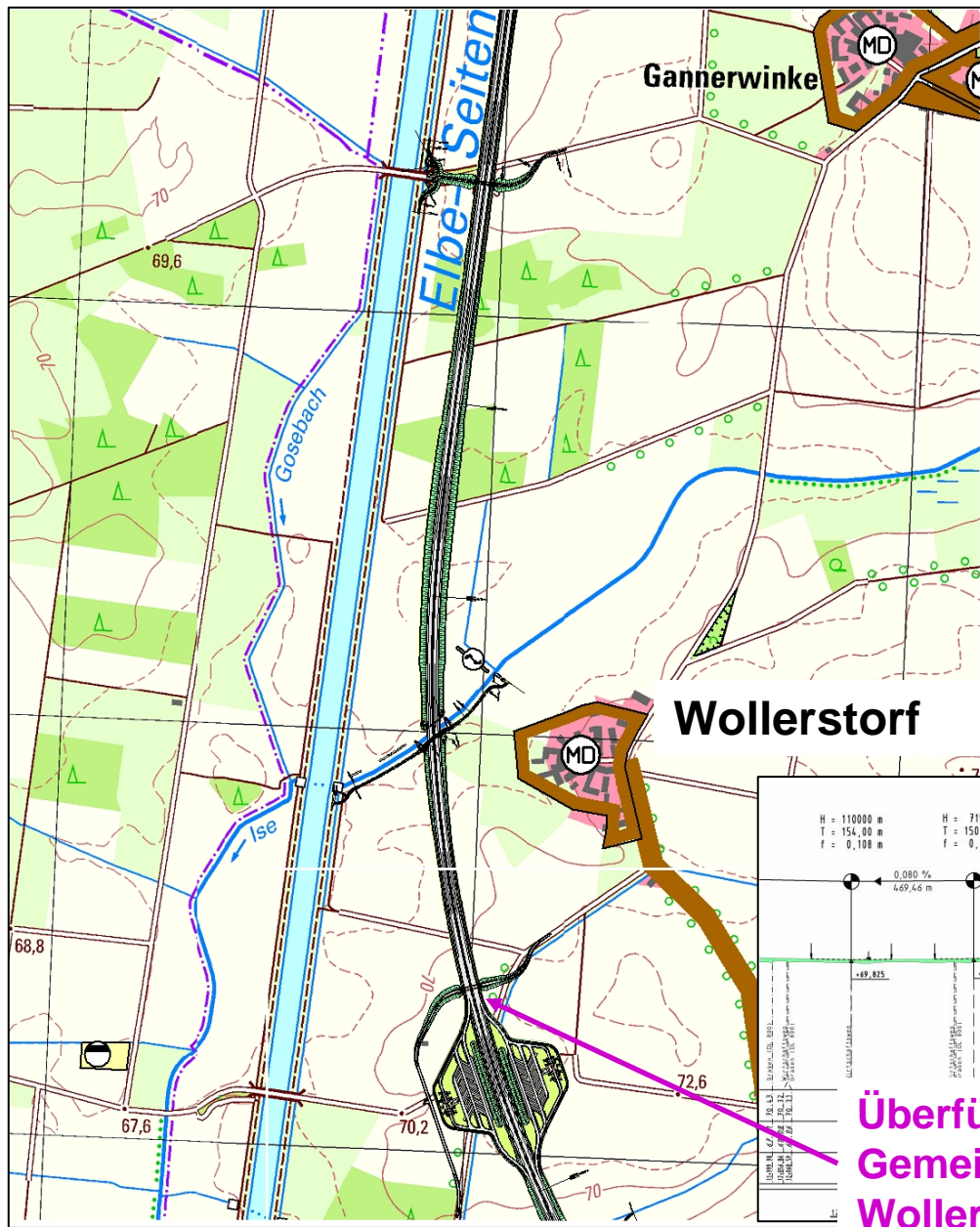
Überführung der
Gemeindeverbindungsstraße
Gannerwinkel - Wierstorf



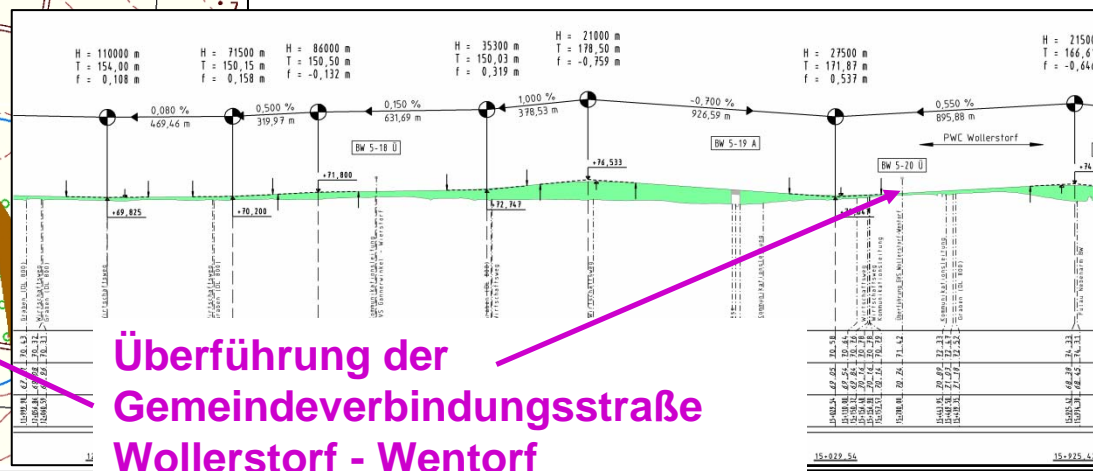


Bau-km 12+500 – 15+500
Darstellung Linie in
Lage und Höhe





Bau-km 12+500 – 15+500
Darstellung Linie in
Lage und Höhe



Überführung der
Gemeindeverbindungsstraße
Wollerstorf - Wentorf

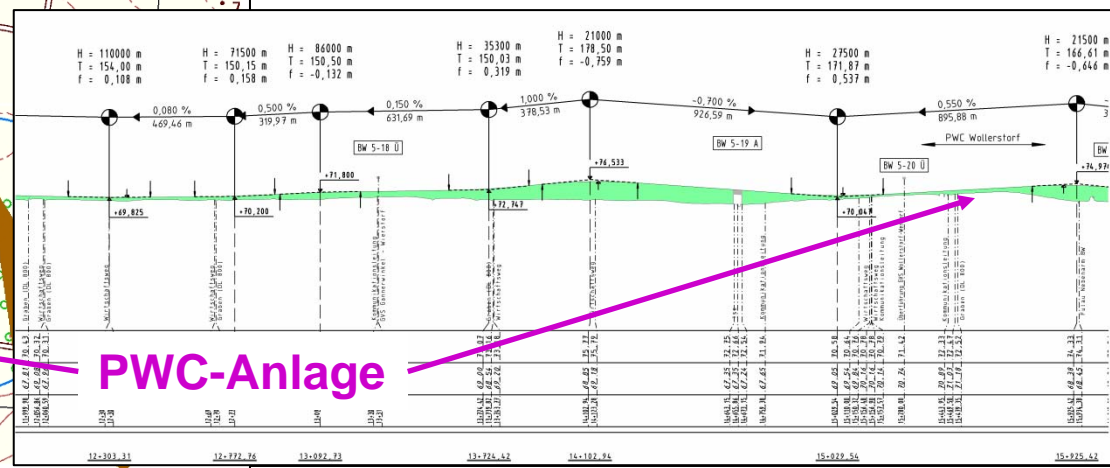




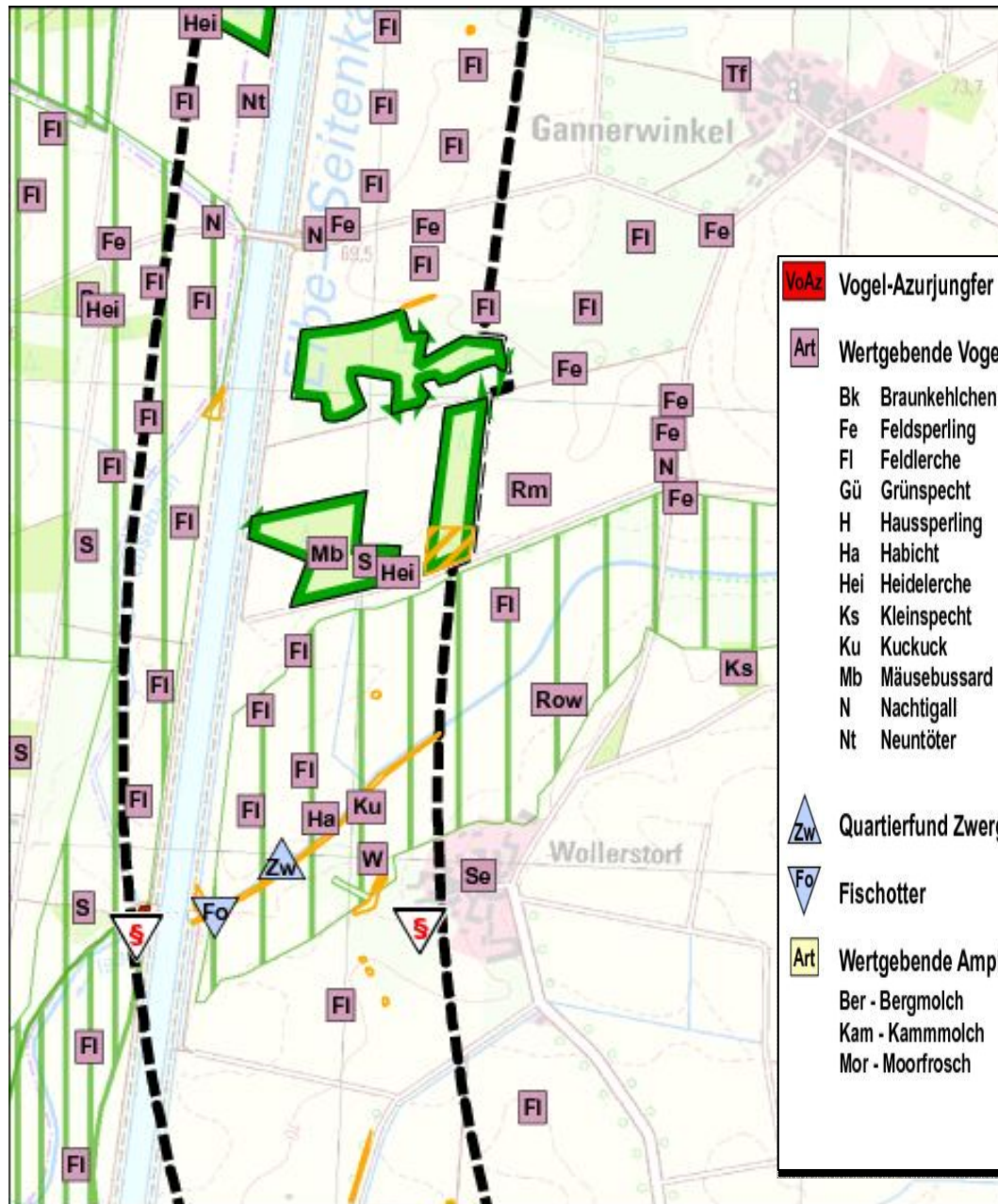
Bau-km 12+500 – 15+500
Darstellung Linie in
Lage und Höhe

PWC-Anlage Wollerstorf:

- beidseitige unbewirtschaftete Rastanlage
- jeweils 50 Lkw-Parkstände und 20 Pkw-Parkstände
- Flächenbedarf ca. 3,5 ha je Anlage

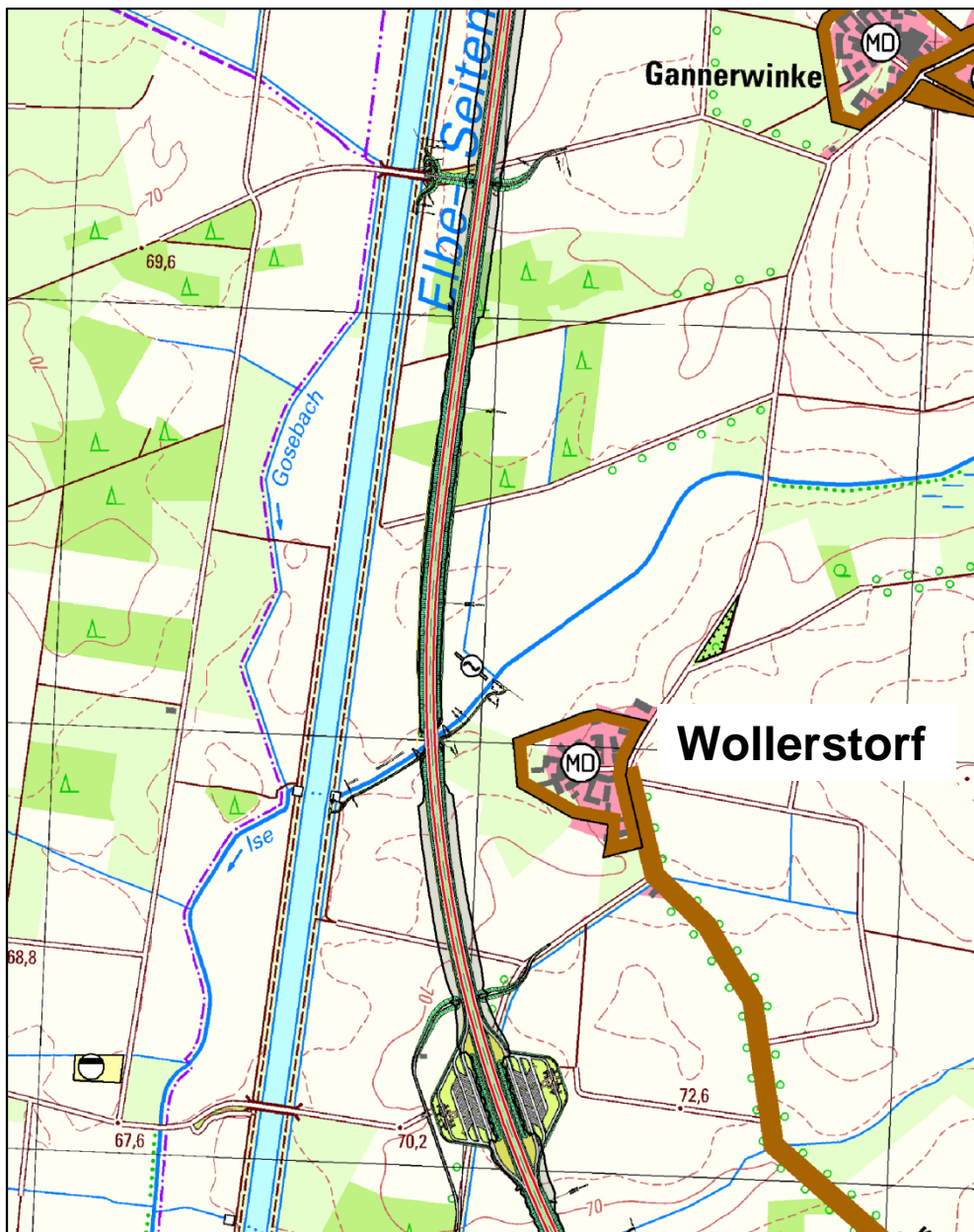


Umweltfachliche Untersuchungen Bau-km 12+500 – 15+500



| | |
|--|--|
| VoAz Vogel-Azurjungfer | Avifaunistischer Funktionsraum mit hoher Bedeutung |
| Art Wertgebende Vogelarten (Brutverdacht) | Biotypen sehr hoher und hoher Bedeutung |
| Bk Braunkehlichen | § Geschützte Biotope |
| Fe Feldsperling | Vorranggebiet Natur und Landschaft |
| FI Feldlerche | Vorsorgegebiet Natur und Landschaft |
| Gü Grünspecht | Wald |
| H Haussperling | Abgrenzung Untersuchungsraum Biotypen |
| Ha Habicht | |
| Hei Heidelerche | |
| Ks Kleinspecht | |
| Ku Kuckuck | |
| Mb Mäusebussard | |
| N Nachtigall | |
| Nt Neuntöter | |
| P Pirol | |
| Re Rebhuhn | |
| Rm Rotmilan | |
| Row Rohrweihe | |
| Rs Rauchschnalbe | |
| S Star | |
| Se Schleiereule | |
| Ssp Schwarzspecht | |
| Sst Schwarzstorch | |
| Tf Turmfalke | |
| W Wiesenpieper | |
| Wz Waldkauz | |
| Zw Quartierfund Zwergfledermaus | |
| Fo Fischotter | |
| Art Wertgebende Amphibienarten | |
| Ber - Bergmolch | |
| Kam - Kammmolch | |
| Mor - Moorfrosch | |



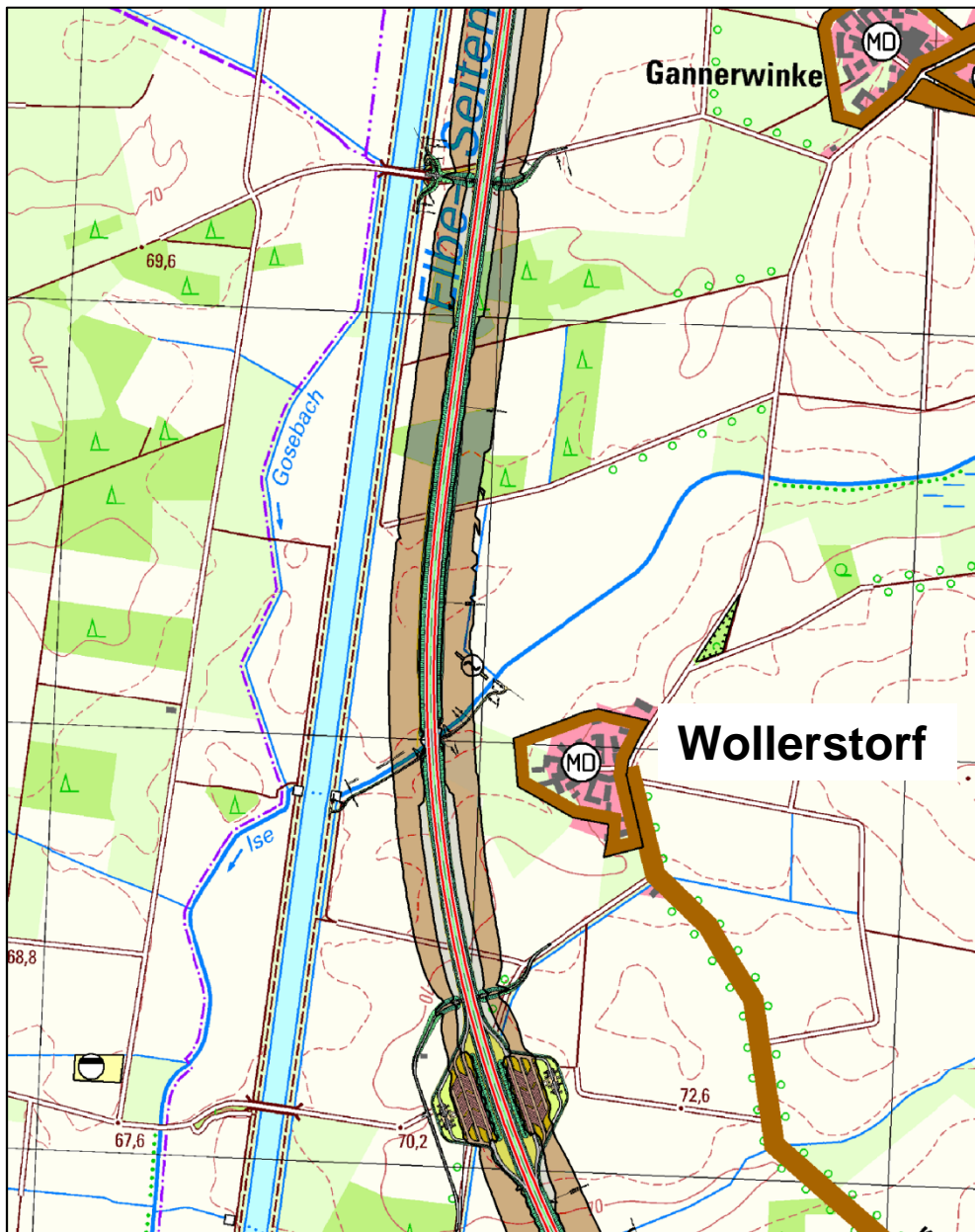


Schalltechnische Untersuchungen - Tag

Bau-km 12+500 – 15+500

Gewerbegebiet
69 dB(A)





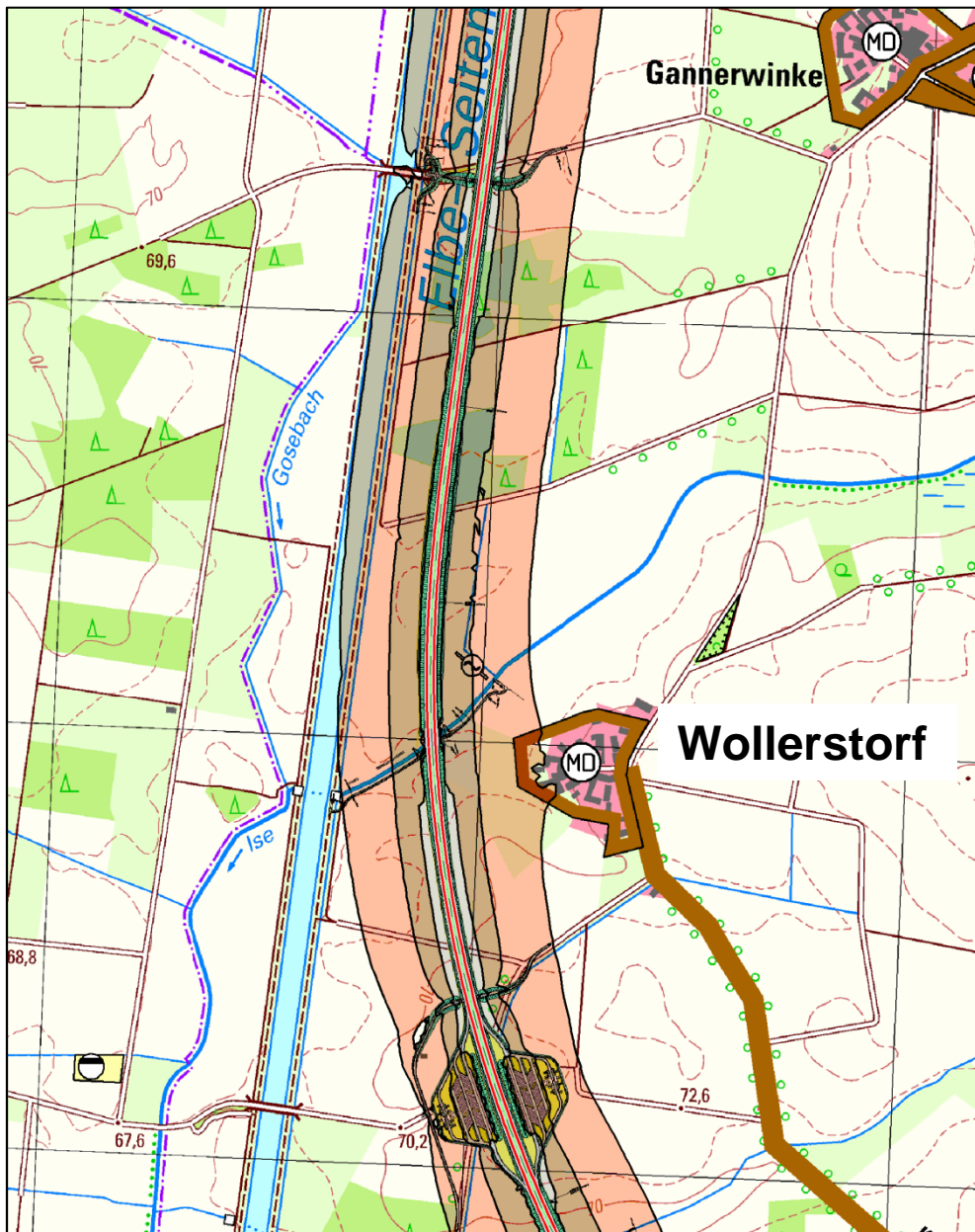
Schalltechnische Untersuchungen - Tag

Bau-km 12+500 – 15+500

Gewerbegebiet
69 dB(A)

Mischgebiet
64 dB(A)





Schalltechnische Untersuchungen - Tag

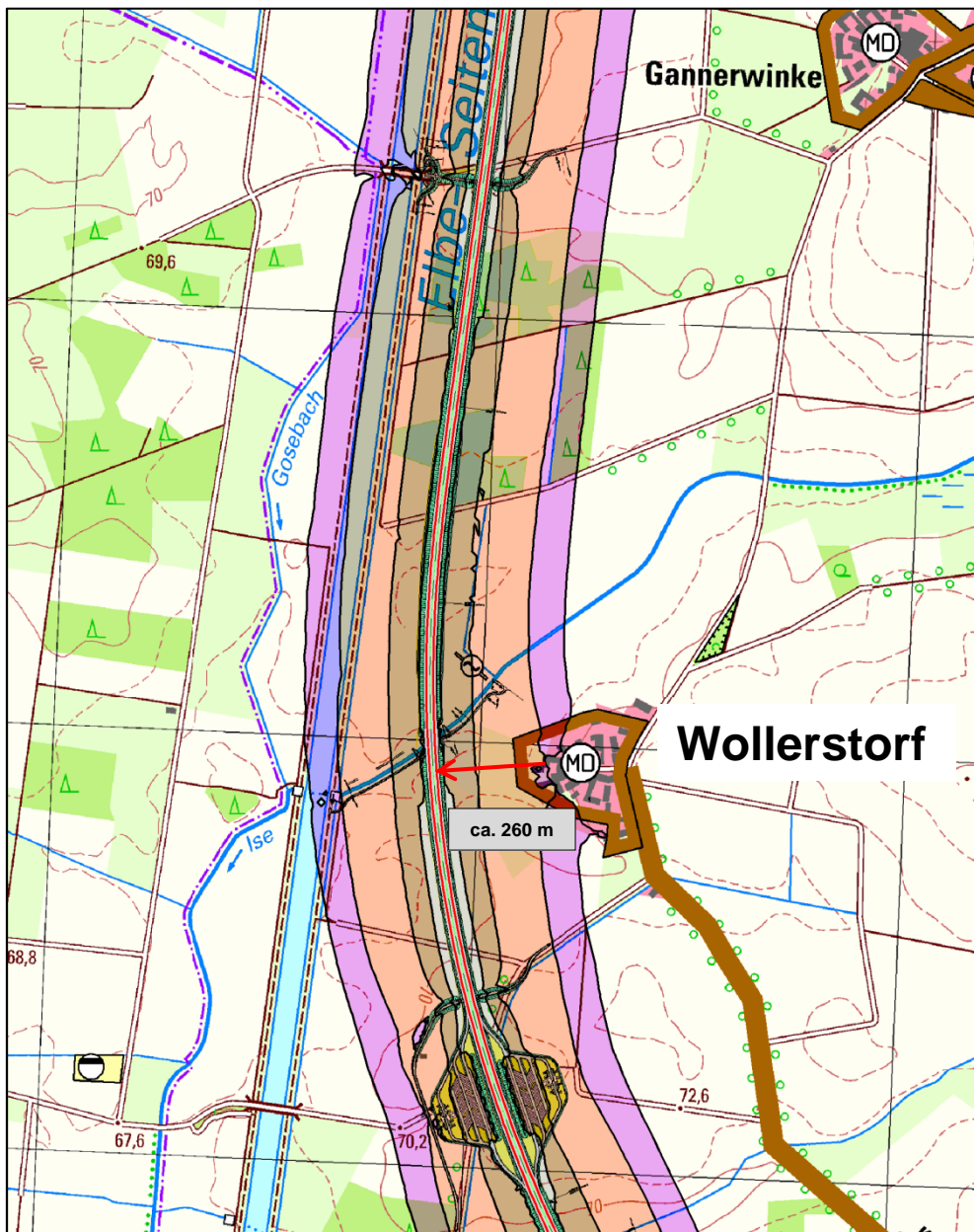
Bau-km 12+500 – 15+500

Gewerbegebiet
69 dB(A)

Mischgebiet
64 dB(A)

Wohngebiet
59 dB(A)





Schalltechnische Untersuchungen - Tag

Bau-km 12+500 – 15+500

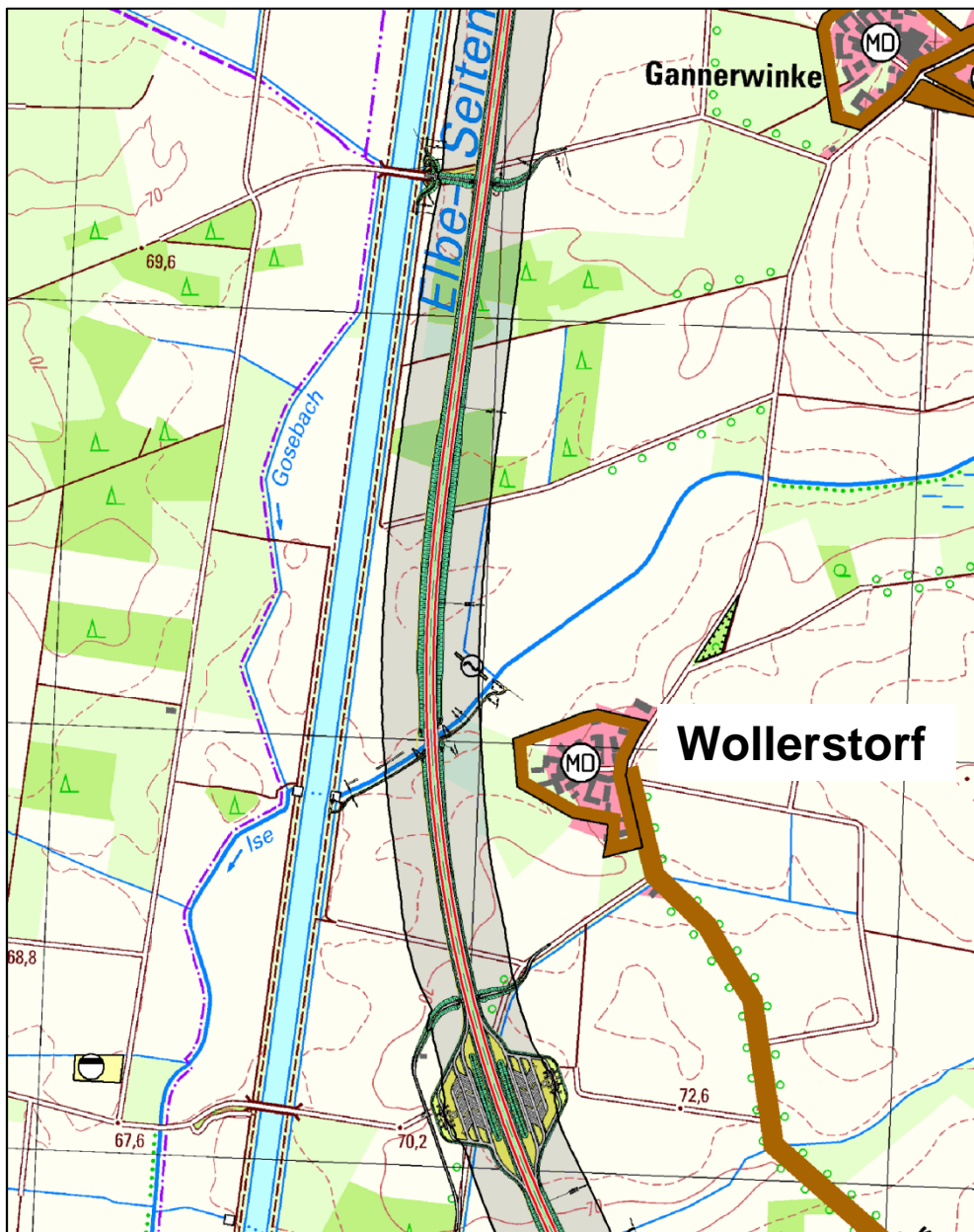
Gewerbegebiet
69 dB(A)

Mischgebiet
64 dB(A)

Wohngebiet
59 dB(A)

Sondergebiet
57 dB(A)



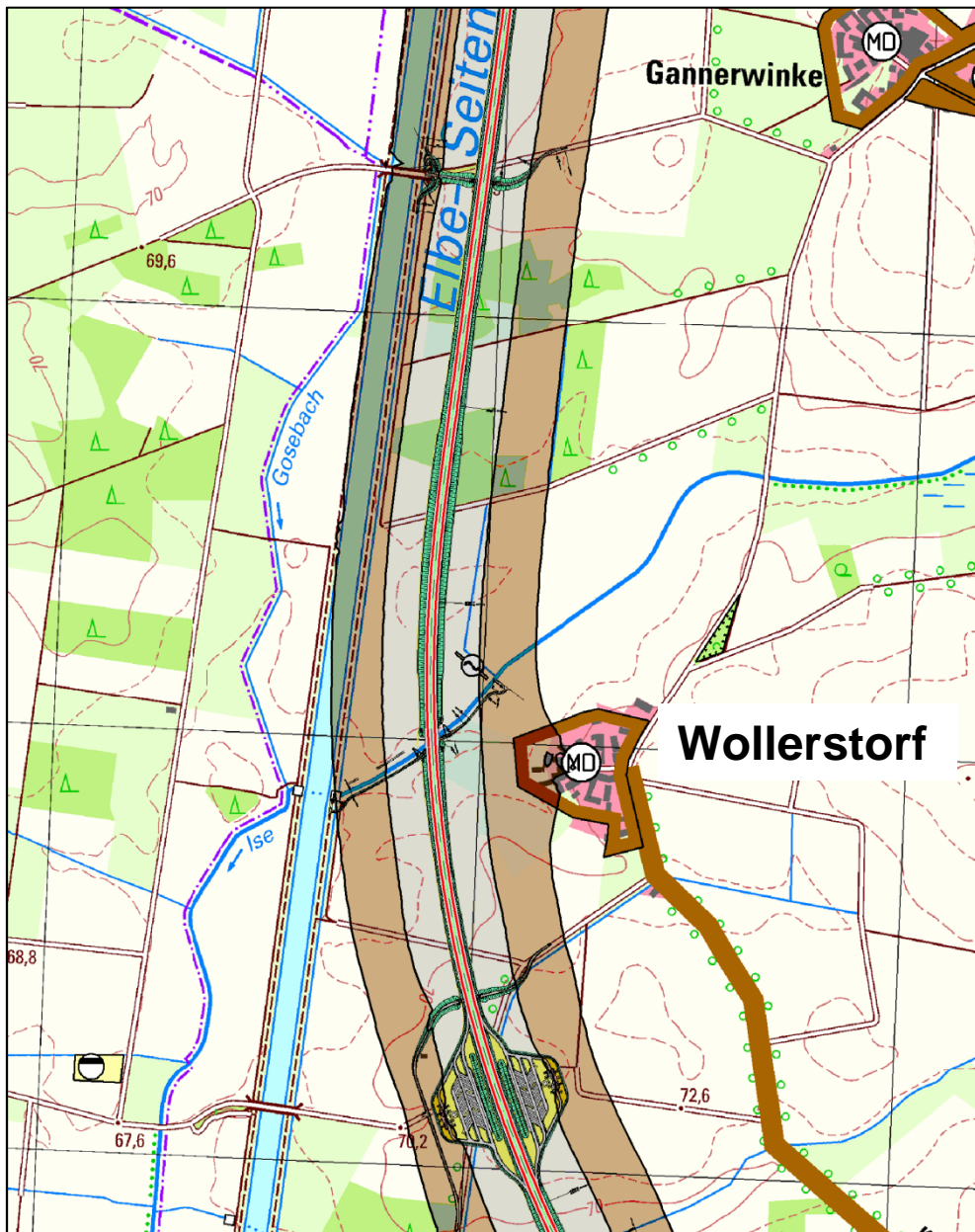


Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

Bau-km 12+500 – 15+500

Gewerbegebiet
59 dB(A)





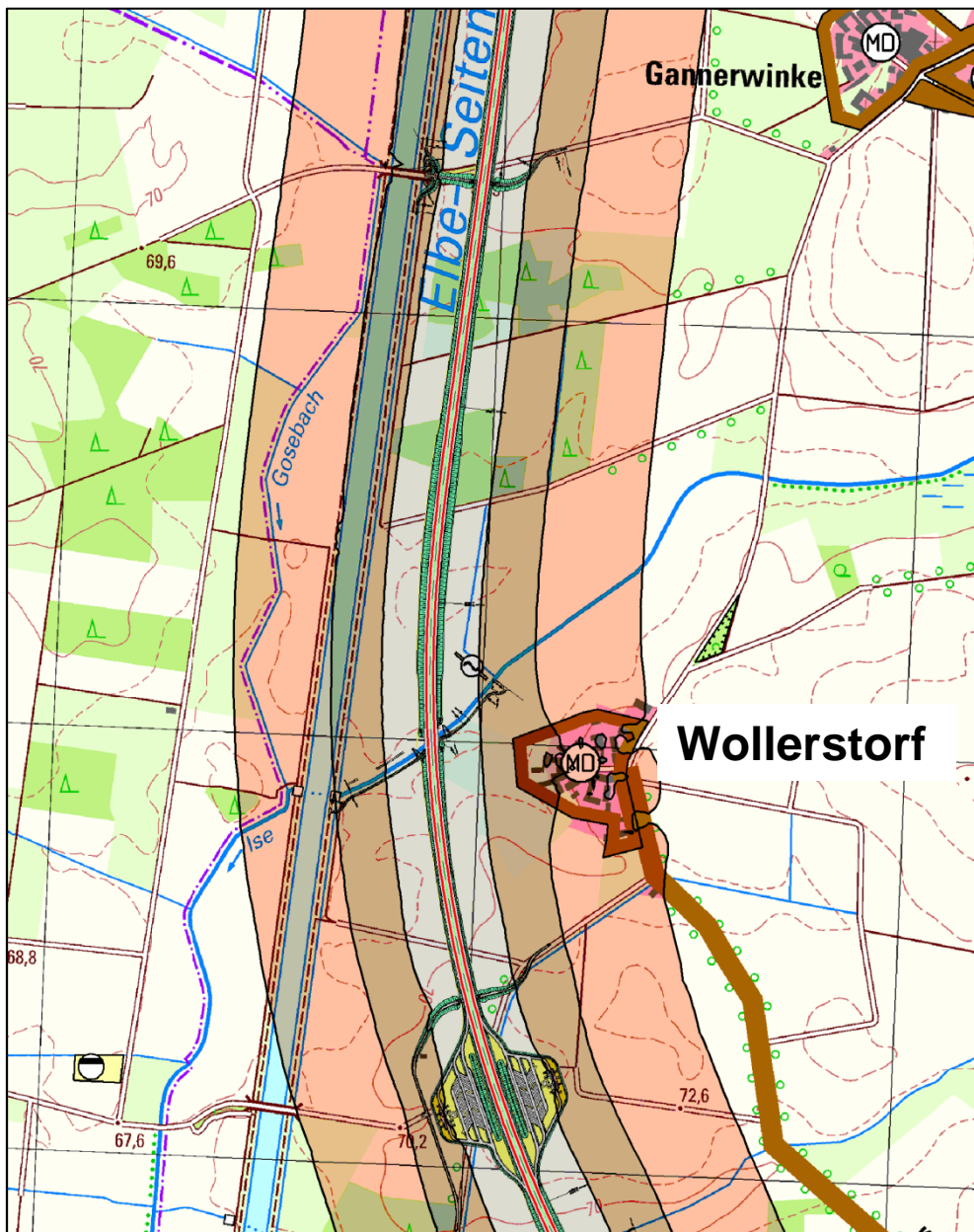
Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

Bau-km 12+500 – 15+500

Gewerbegebiet
59 dB(A)

Mischgebiet
54 dB(A)





Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

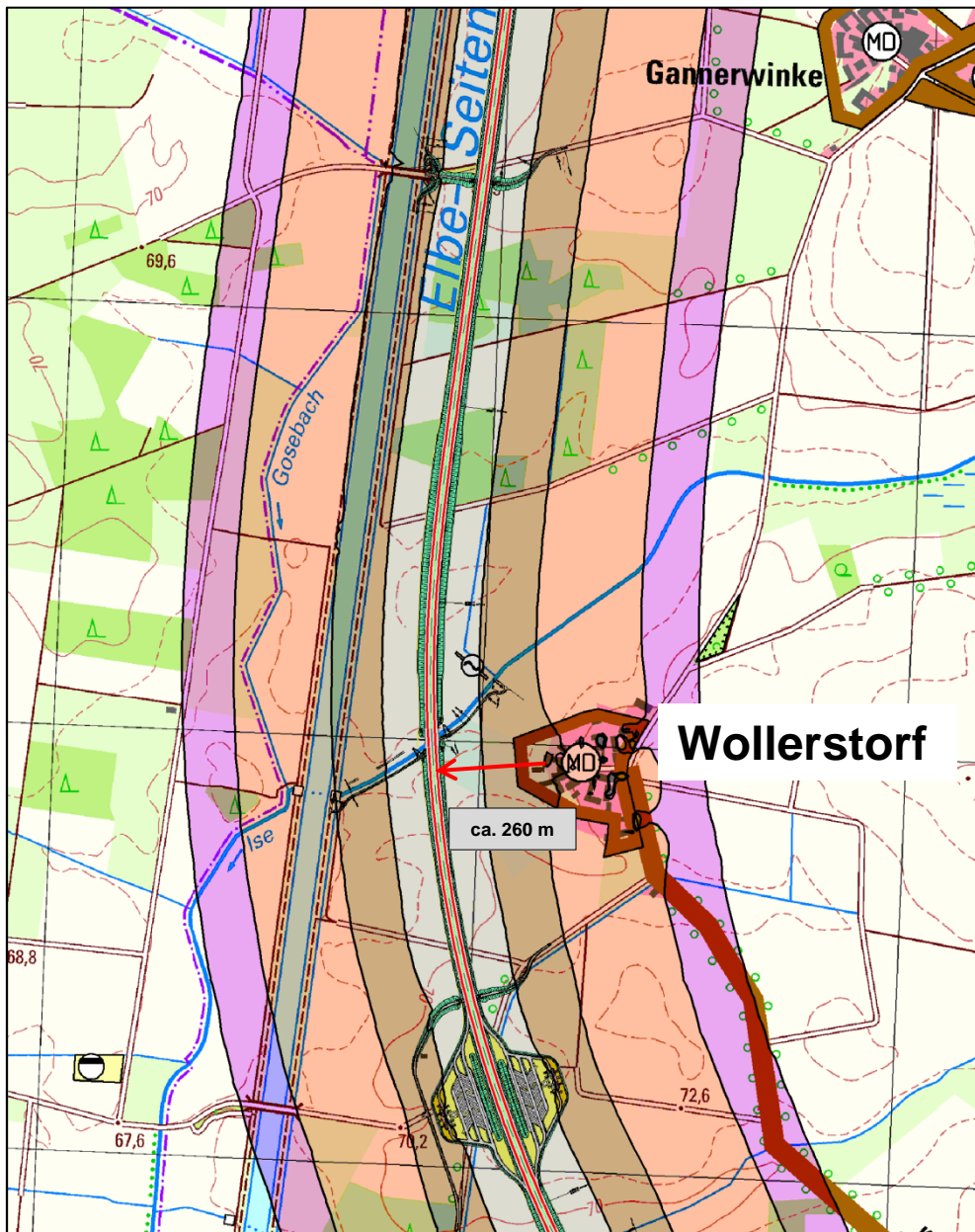
Bau-km 12+500 – 15+500

Gewerbegebiet
59 dB(A)

Mischgebiet
54 dB(A)

Wohngebiet
49 dB(A)





Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

Bau-km 12+500 – 15+500

Gewerbegebiet
59 dB(A)

Mischgebiet
54 dB(A)

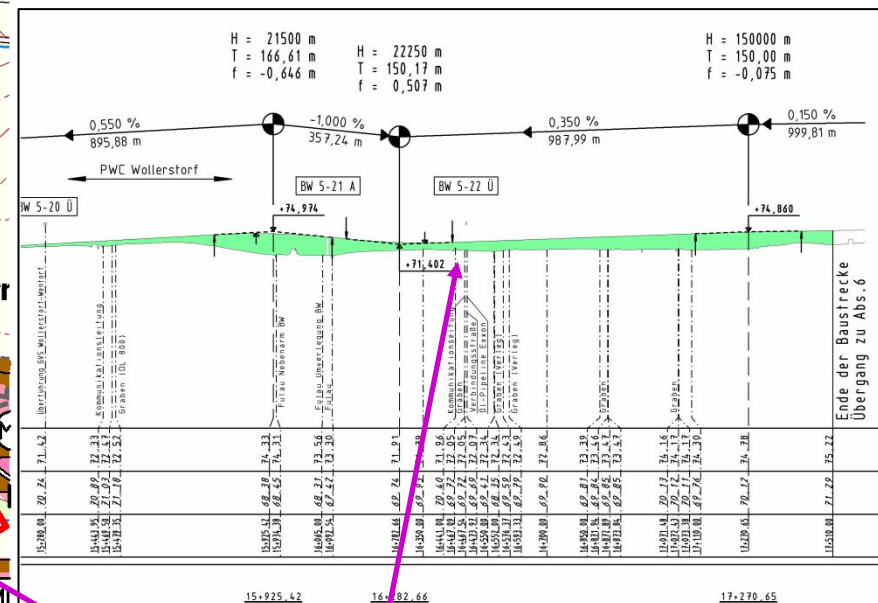
Wohngebiet
49 dB(A)

Sondergebiet
47 dB(A)





Bau-km 15+500 – 17+510 Darstellung Linie in Lage und Höhe



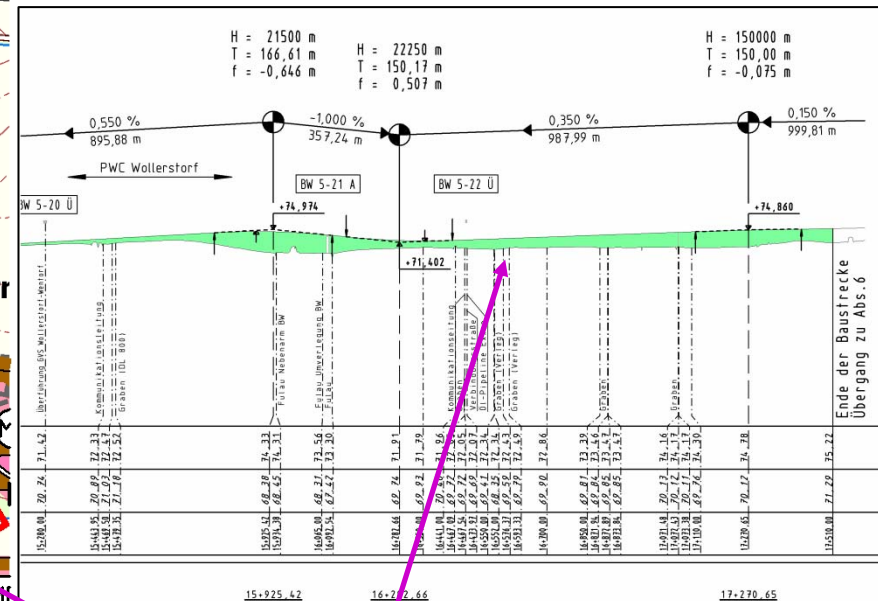
Überführung des
Verbindungsweges





Bau-km 15+500 – 17+510

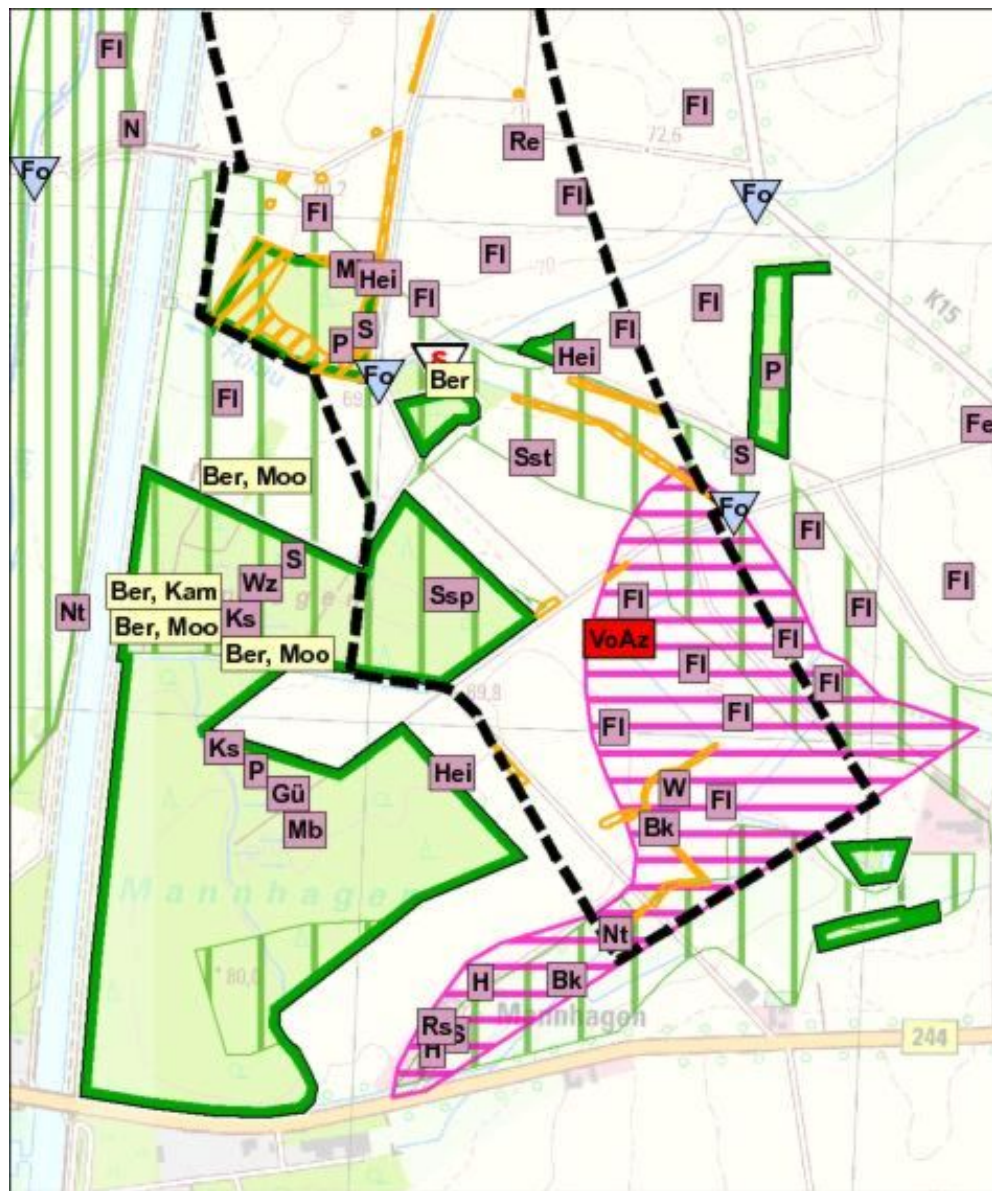
Darstellung Linie in Lage und Höhe



Ziegeleigraben

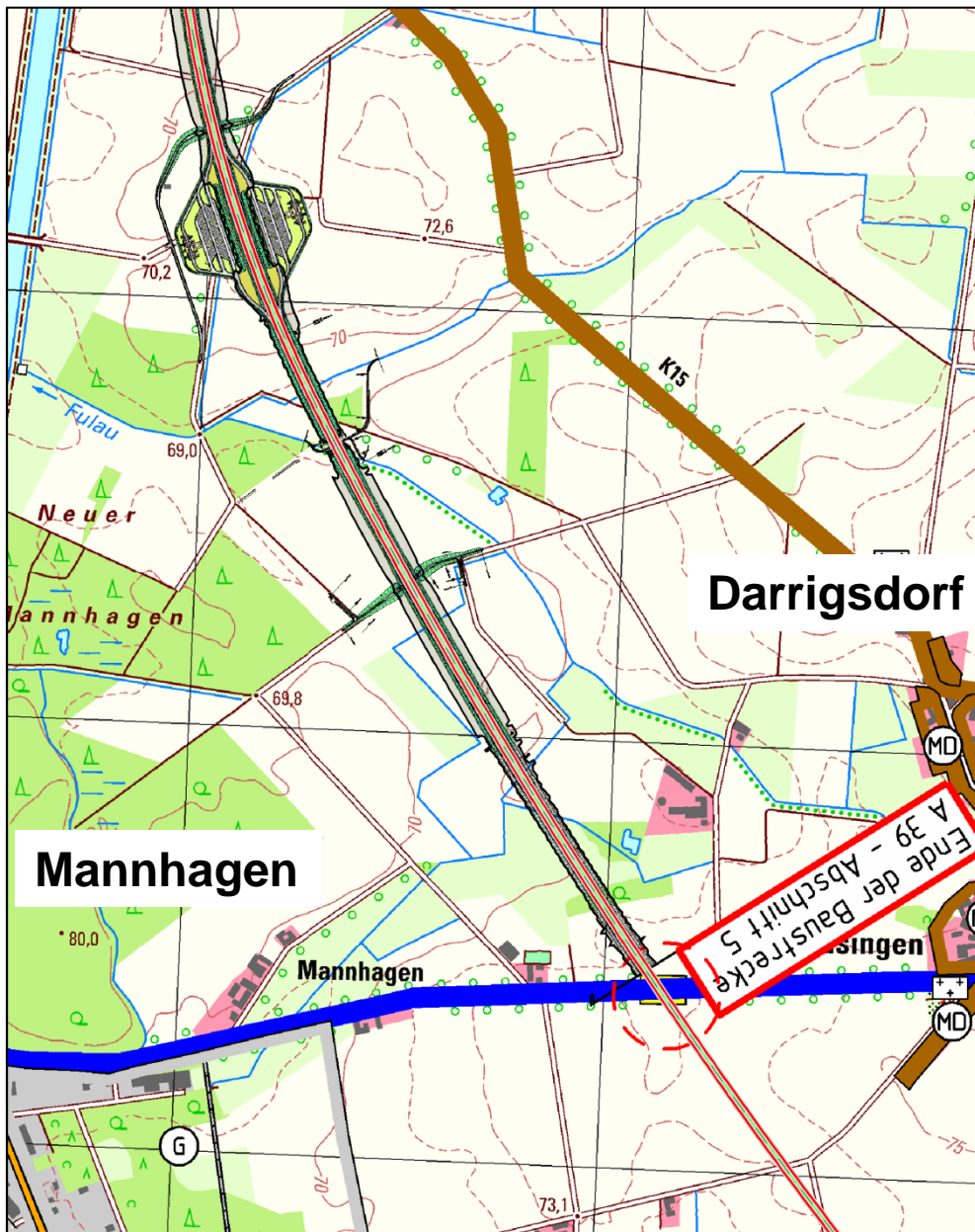


Umweltfachliche Untersuchungen Bau-km 15+500 – 17+510



| | |
|--|--|
| VoAz Vogel-Azurlingfer | Avifaunistischer Funktionsraum mit hoher Bedeutung |
| Art Wertgebende Vogelarten (Brutverdacht) | Biotypen sehr hoher und hoher Bedeutung |
| Bk Braunkehlchen | P Pirol |
| Fe Feldsperling | Re Rebhuhn |
| FI Feldlerche | Rm Rotmilan |
| Gü Grünspecht | Row Rohrweihe |
| H Haussperling | Rs Rauchschnalbe |
| Ha Habicht | S Star |
| Hei Heidelerche | Se Schleiereule |
| Ks Kleinspecht | Ssp Schwarzspecht |
| Ku Kuckuck | Sst Schwarzstorch |
| Mb Mäusebussard | Tf Turmfalke |
| N Nachtigall | W Wiesenpieper |
| Nt Neuntöter | Wz Waldkauz |
| Zw Quartierfund Zwergfledermaus | Geschützte Biotope |
| Fo Fischotter | Vorranggebiet Natur und Landschaft |
| Art Wertgebende Amphibienarten | Vorsorgegebiet Natur und Landschaft |
| Ber - Bergmolch | Wald |
| Kam - Kammmolch | Abgrenzung Untersuchungsraum Biotypen |
| Mor - Moorfrosch | |



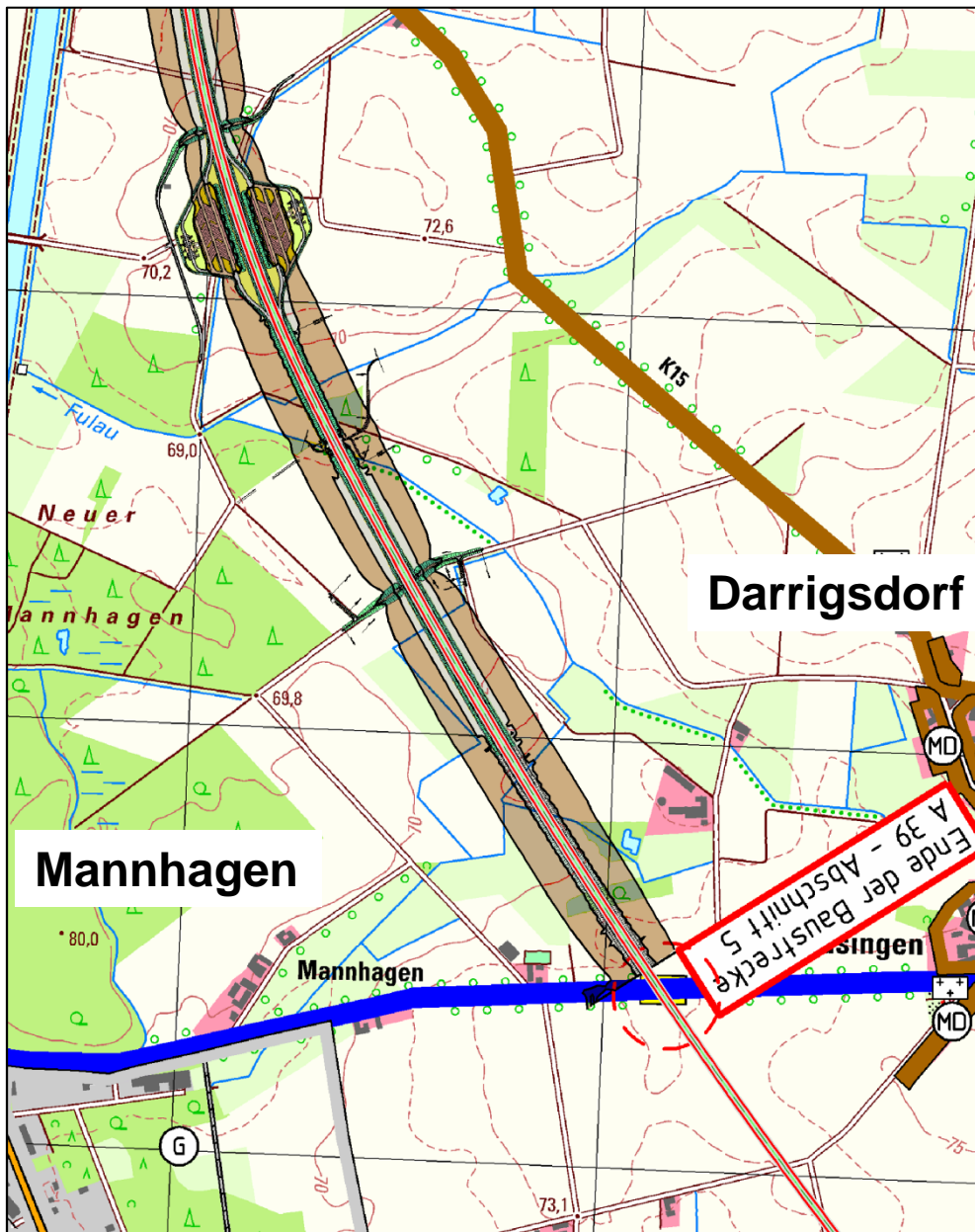


Schalltechnische Untersuchungen - Tag

Bau-km 15+500 – 17+510

Gewerbegebiet
69 dB(A)





Schalltechnische Untersuchungen - Tag

Bau-km 15+500 – 17+510

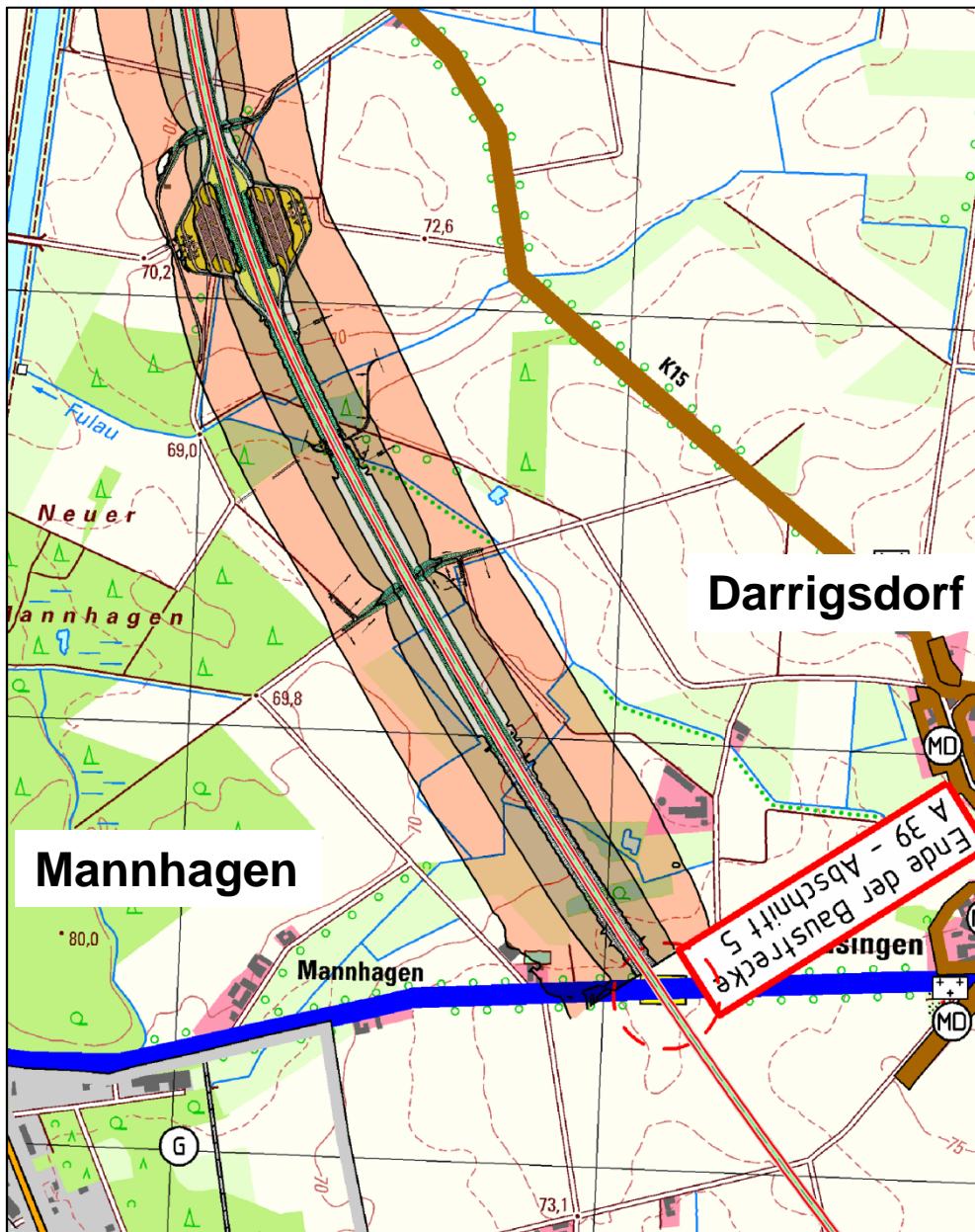
Gewerbegebiet
69 dB(A)

Mischgebiet
64 dB(A)



Schalltechnische Untersuchungen - Tag

Bau-km 15+500 – 17+510



Gewerbegebiet
69 dB(A)

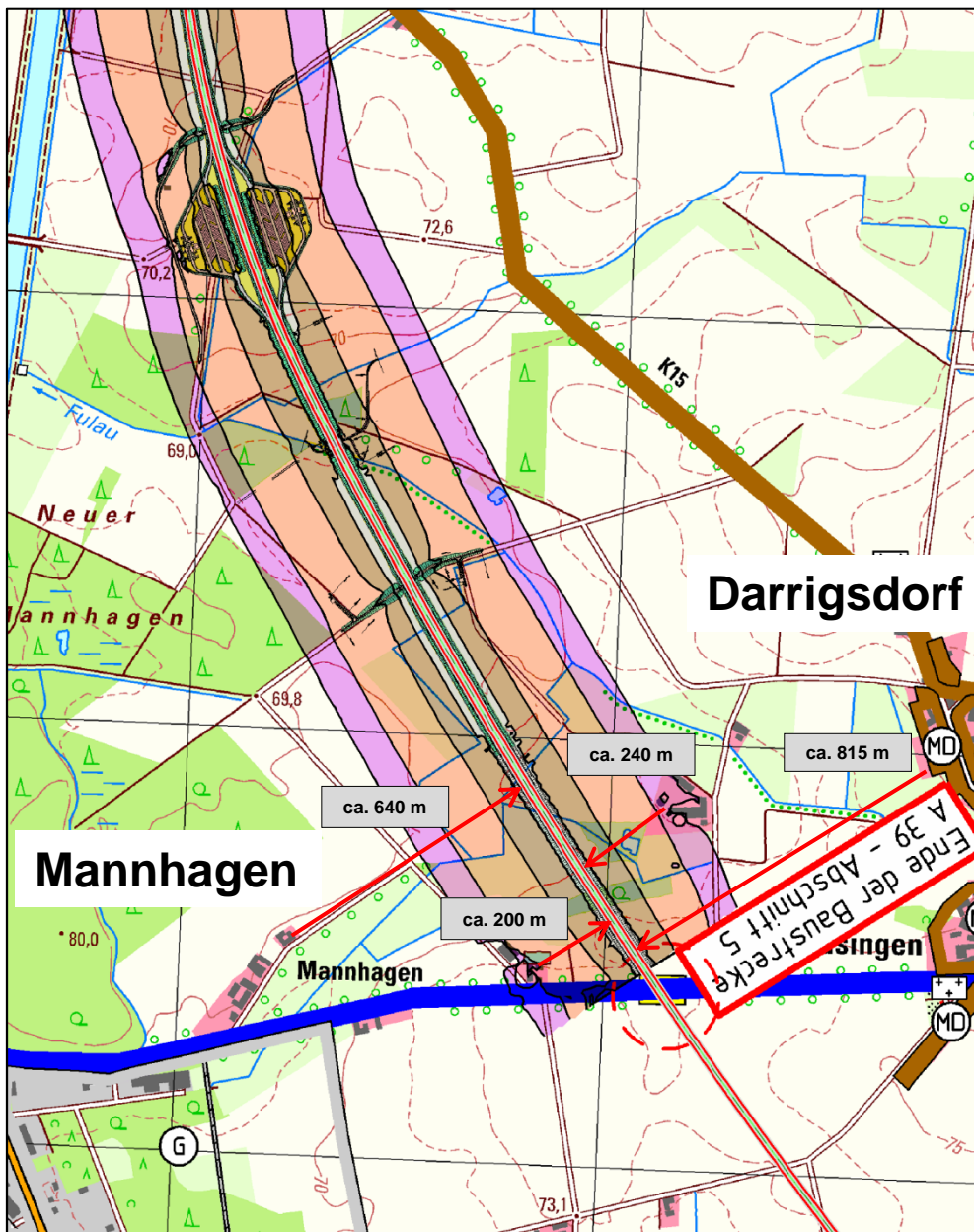
Mischgebiet
64 dB(A)

Wohngebiet
59 dB(A)



Schalltechnische Untersuchungen - Tag

Bau-km 15+500 – 17+510



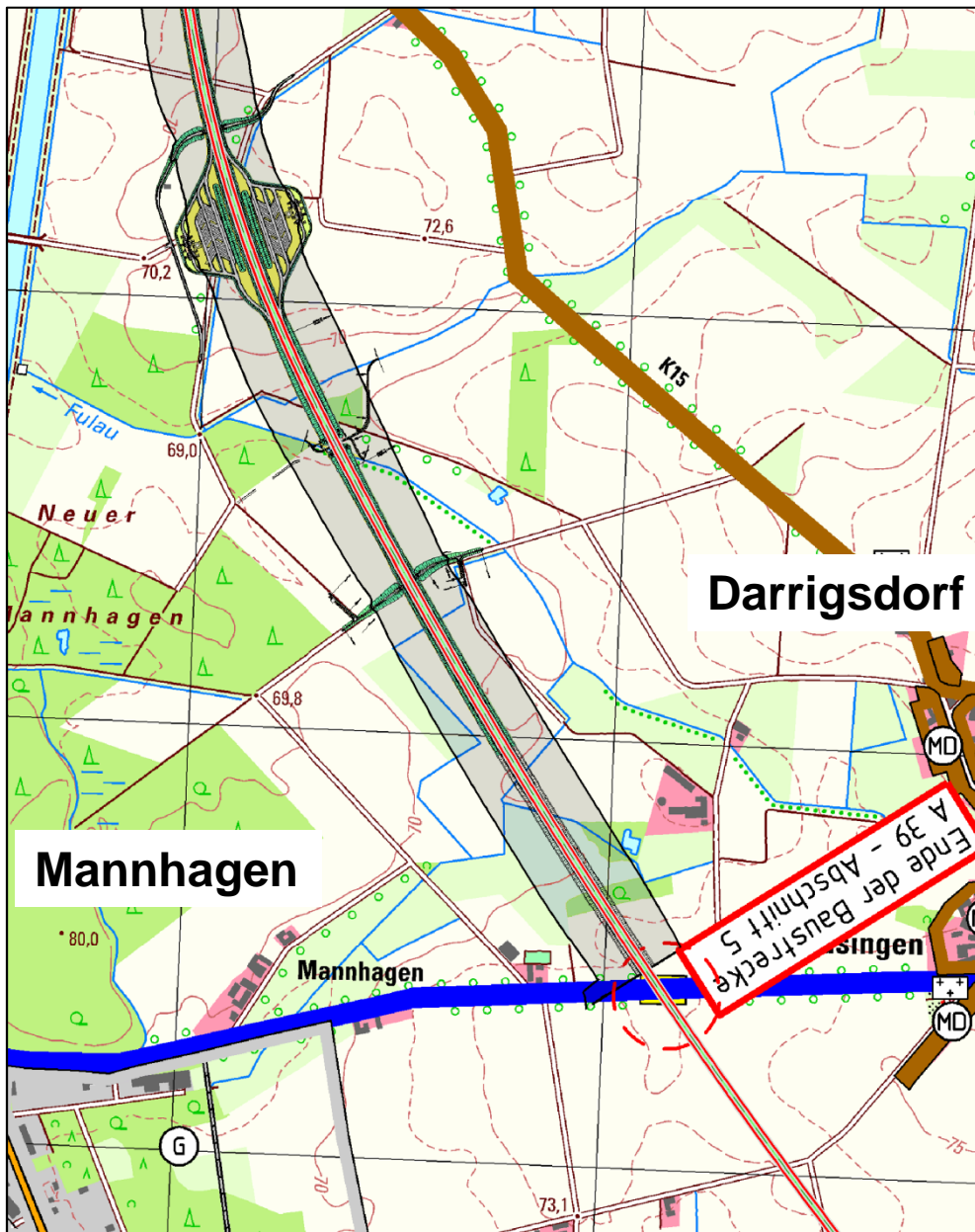
Gewerbegebiet
69 dB(A)

Mischgebiet
64 dB(A)

Wohngebiet
59 dB(A)

Sondergebiet
57 dB(A)



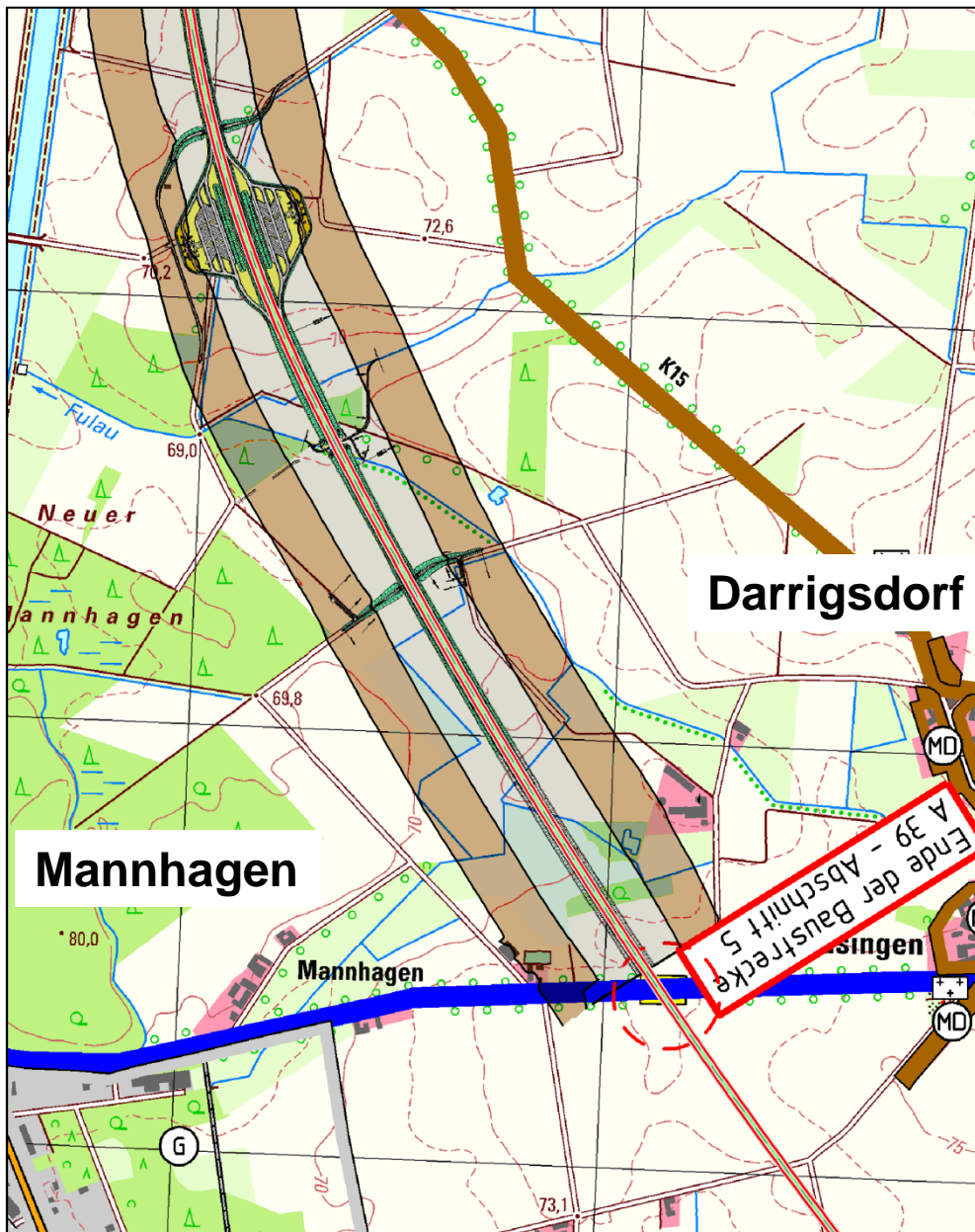


Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

Bau-km 15+500 – 17+510

Gewerbegebiet
59 dB(A)





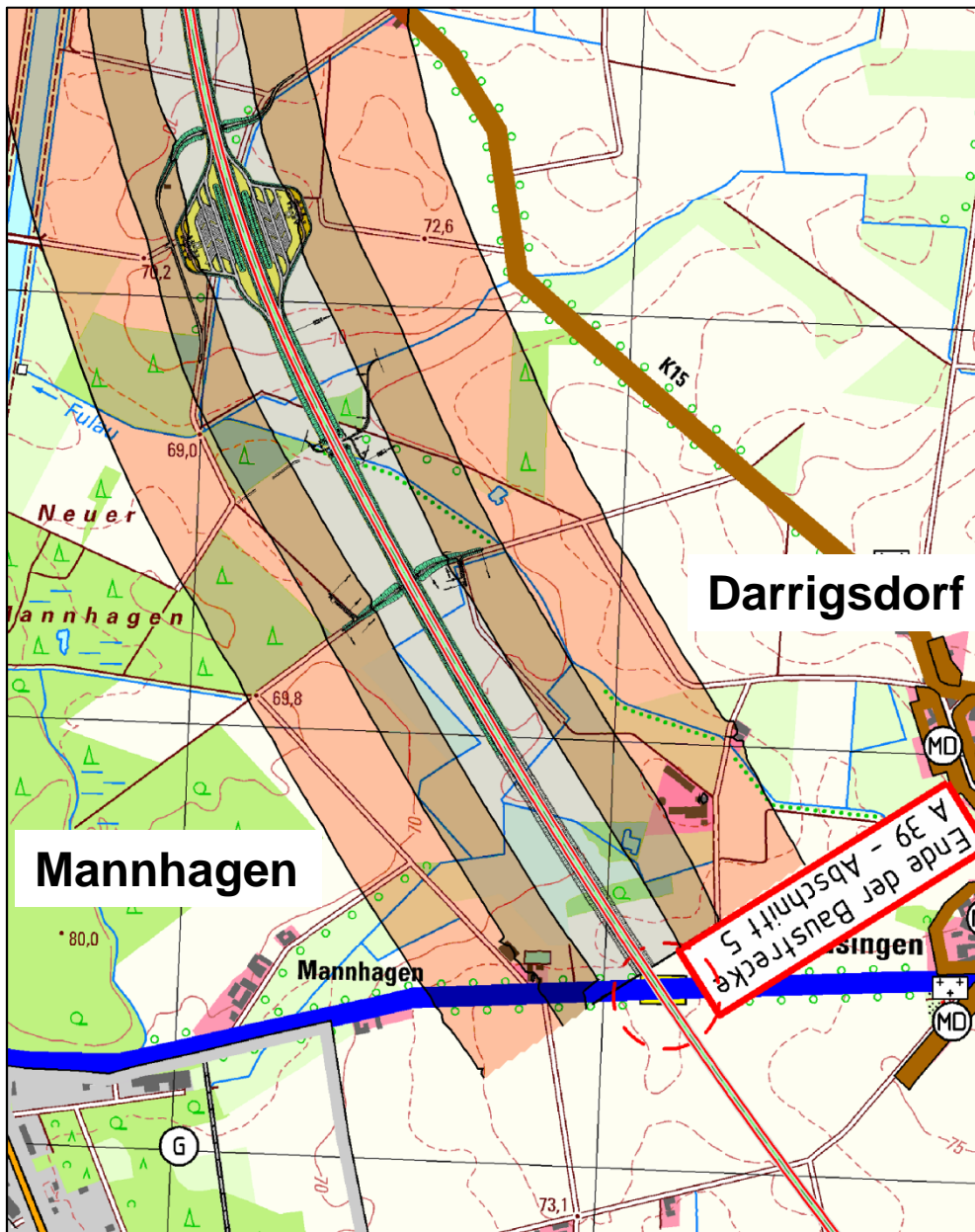
Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

Bau-km 15+500 – 17+510

Gewerbegebiet
59 dB(A)

Mischgebiet
54 dB(A)





Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

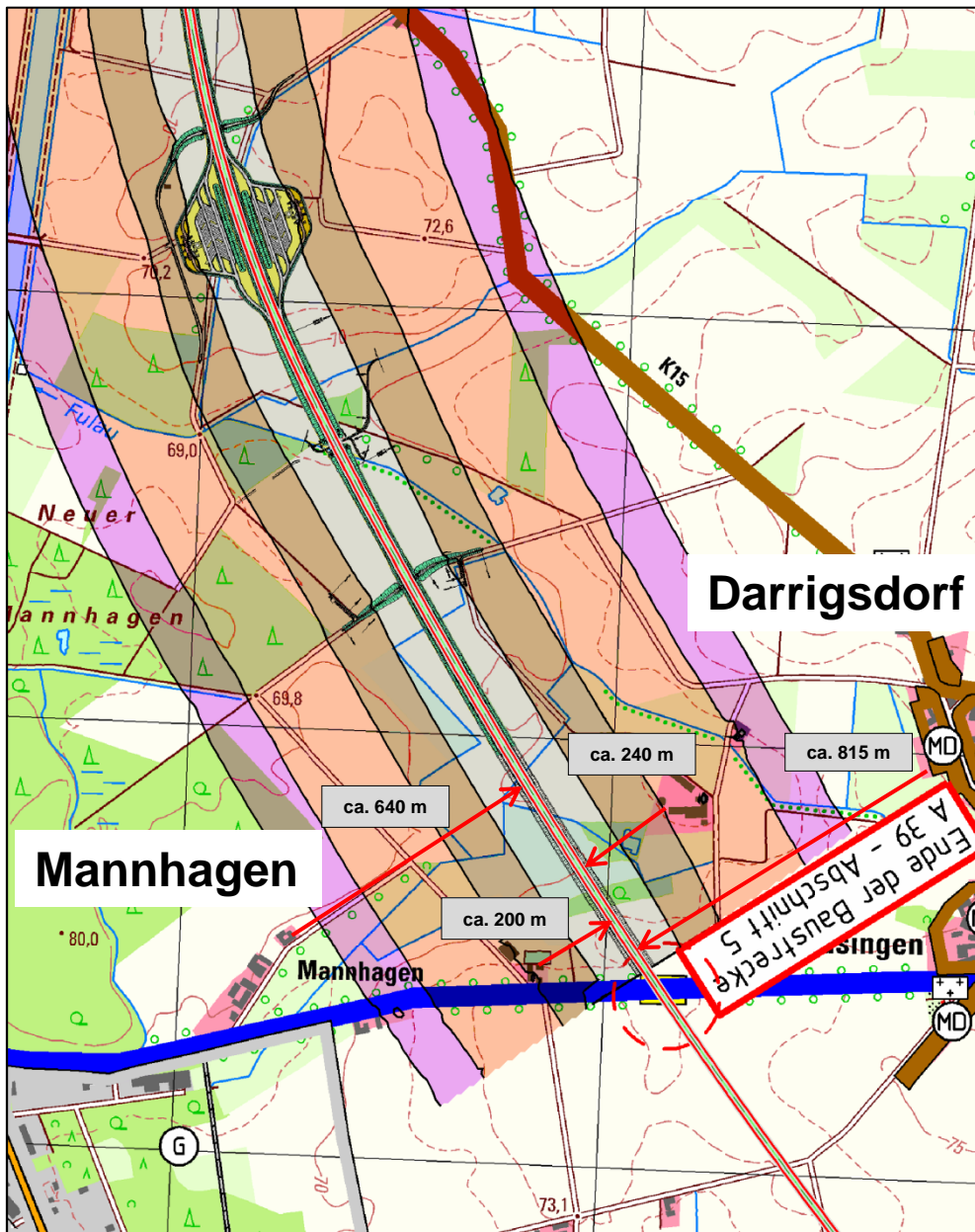
Bau-km 15+500 – 17+510

Gewerbegebiet
59 dB(A)

Mischgebiet
54 dB(A)

Wohngebiet
49 dB(A)





Schalltechnische Untersuchungen - Nacht

Bau-km 15+500 – 17+510

Gewerbegebiet
59 dB(A)

Mischgebiet
54 dB(A)

Wohngebiet
49 dB(A)

Sondergebiet
47 dB(A)



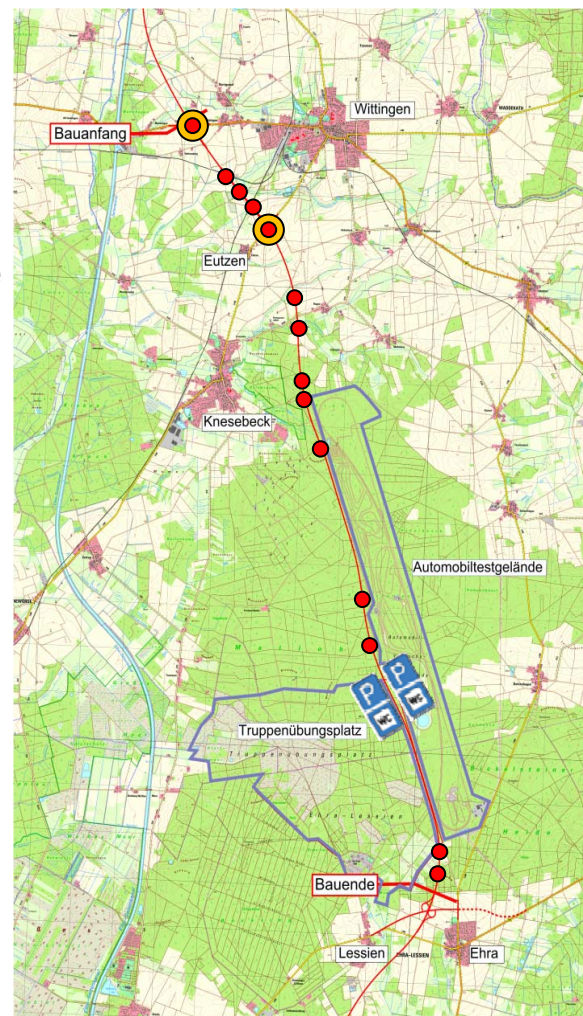
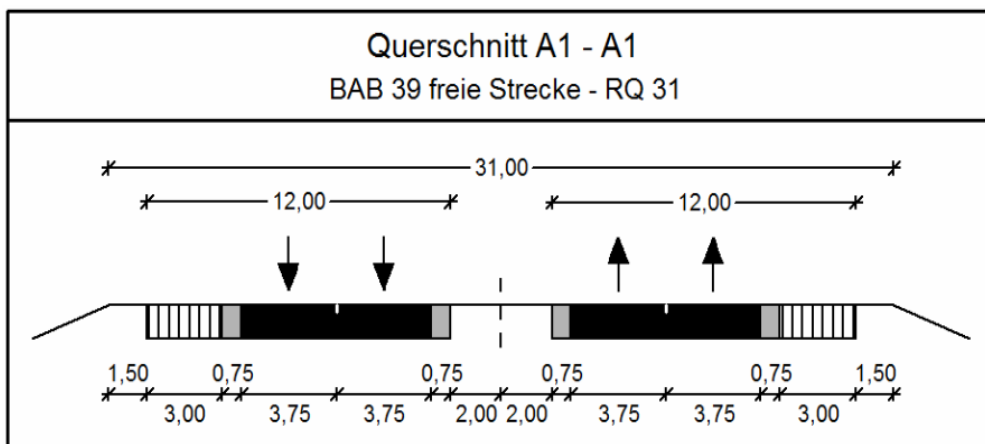
TOP 5:

Erläuterung der Vorzugstrasse im Abschnitt 6 (Herr Baumann, Schüßler-Plan)

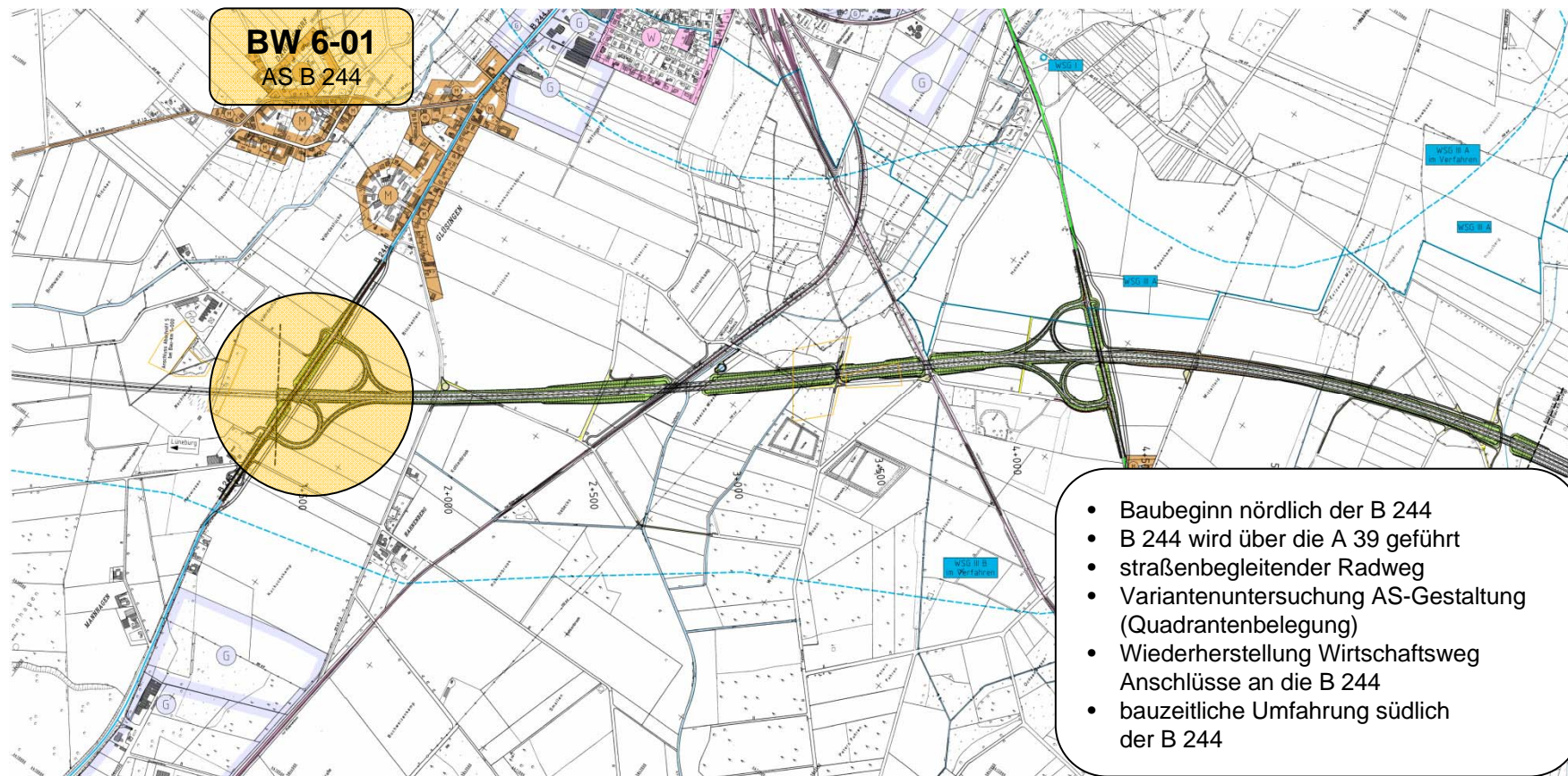


Abschnittsübersicht

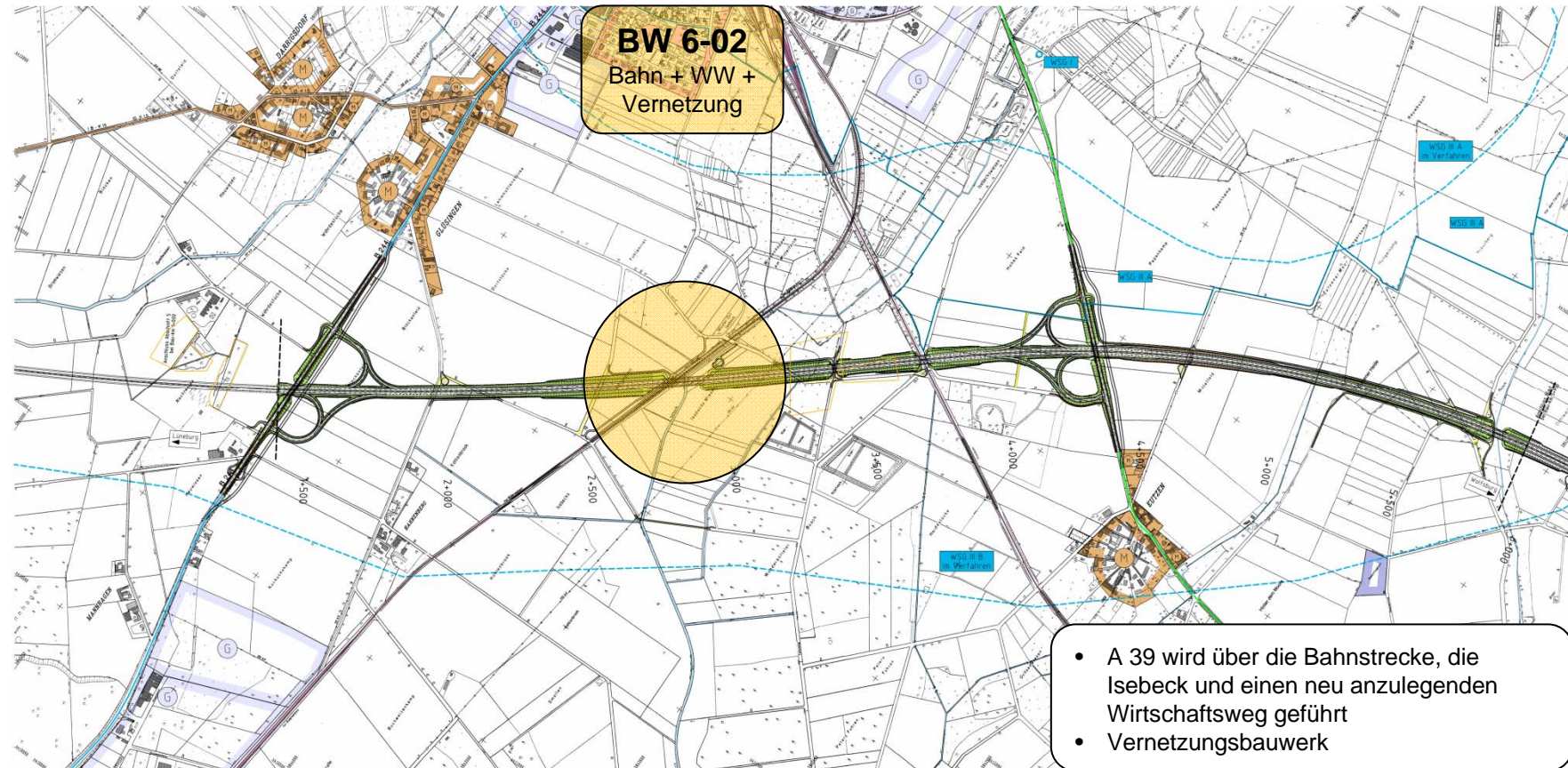
- Abschnittslänge 18.116,284 m
- Anschlussstellen 2 Stück (B 244 + L 286)
- Bauwerke 14 Stück
- Nebenanlagen unbewirtschaftete Rastanlage
- Verkehrsbelastung 27.000 Kfz/24h (DTV 2025)
7.750 Lkw/24h (DTV 2025)
29% SV-Anteil
- Regelquerschnitt RQ 31



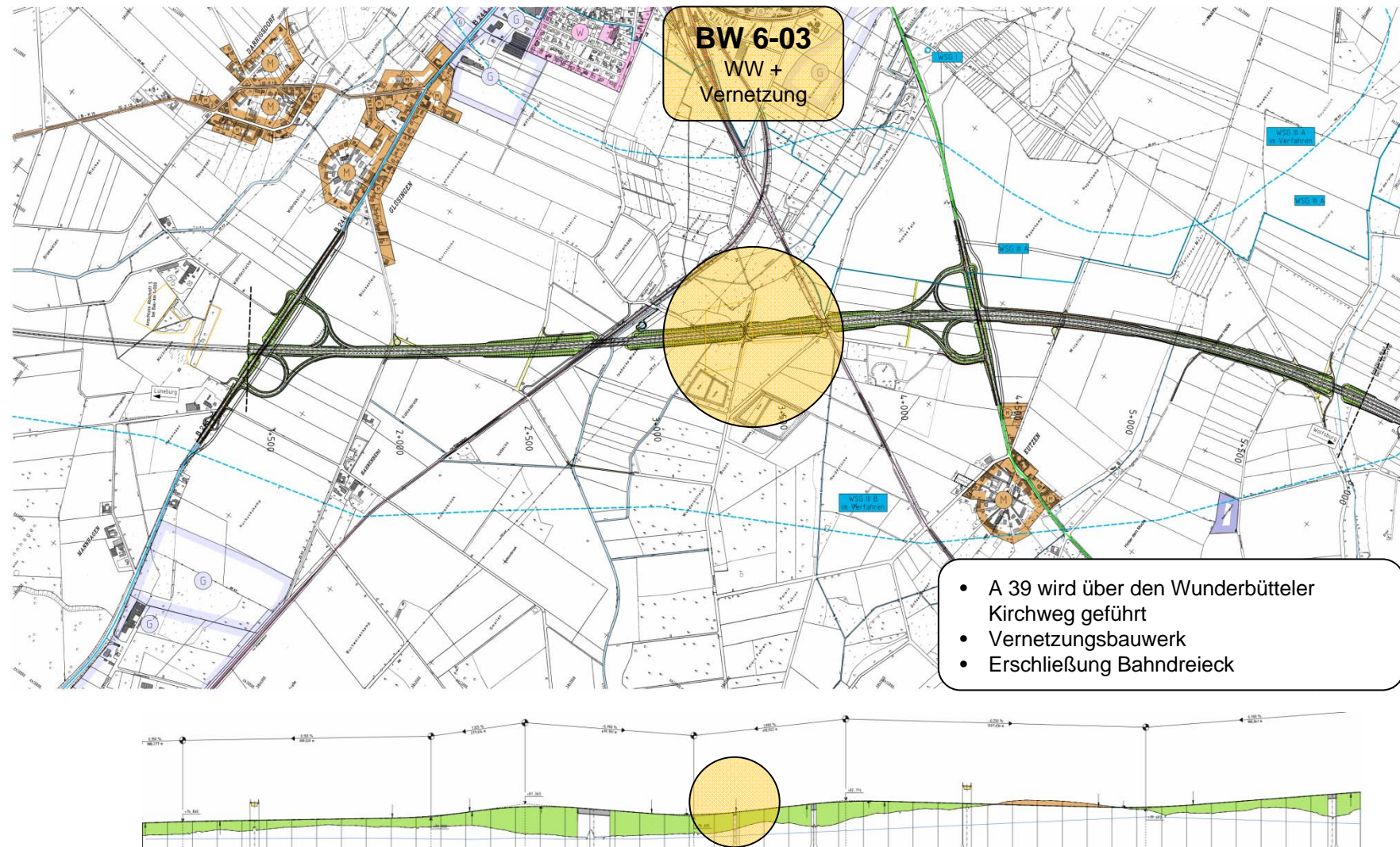
Detail Wittingen – Eutzen



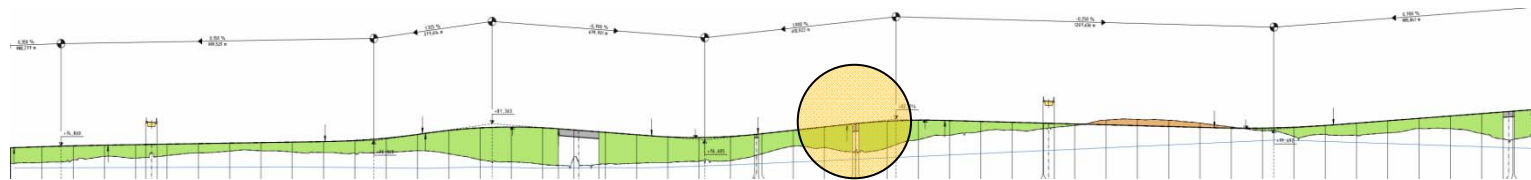
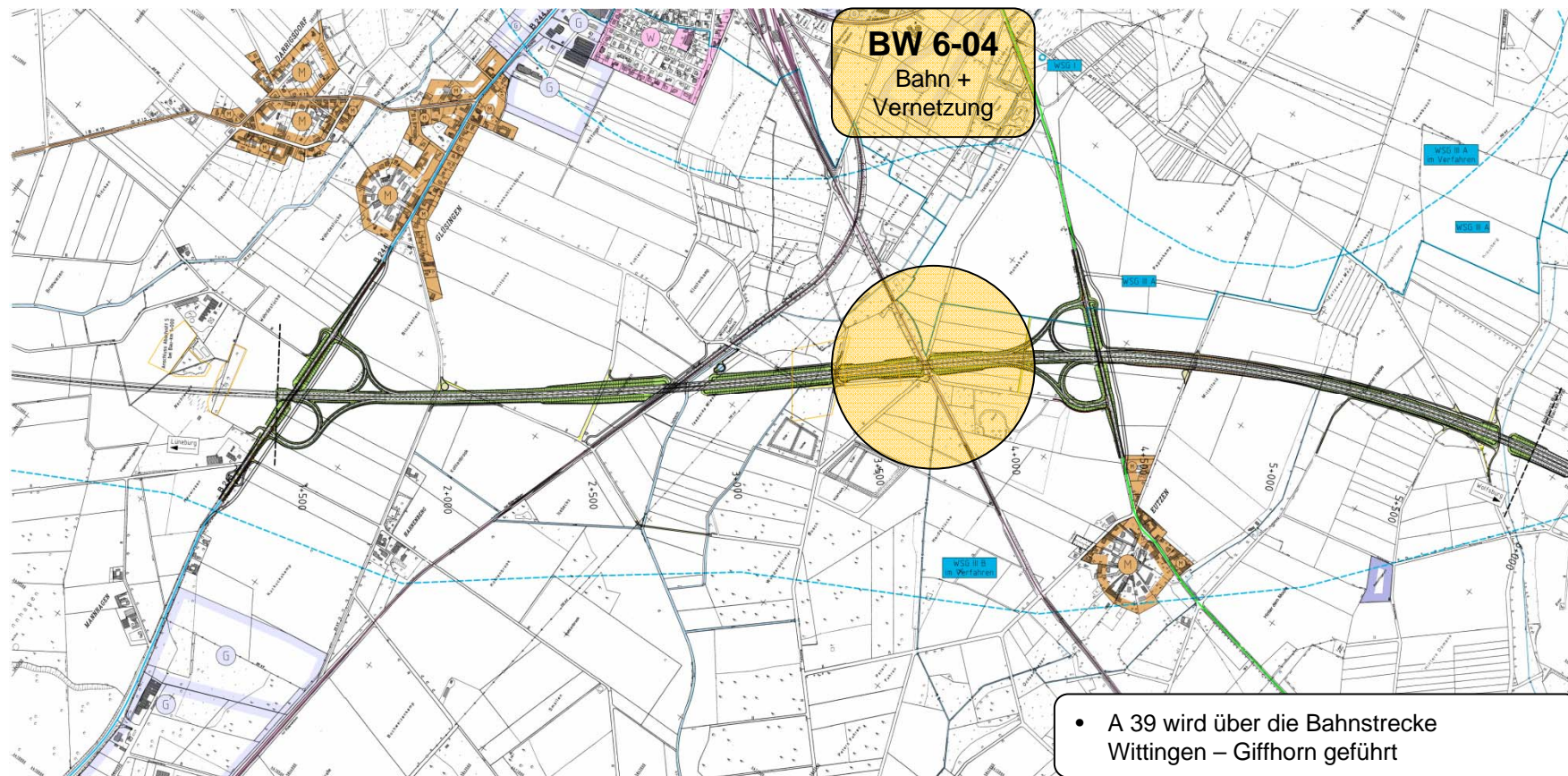
Detail Wittingen – Eutzen



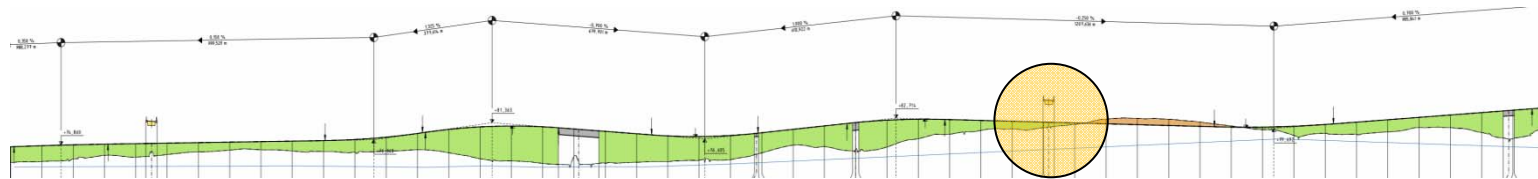
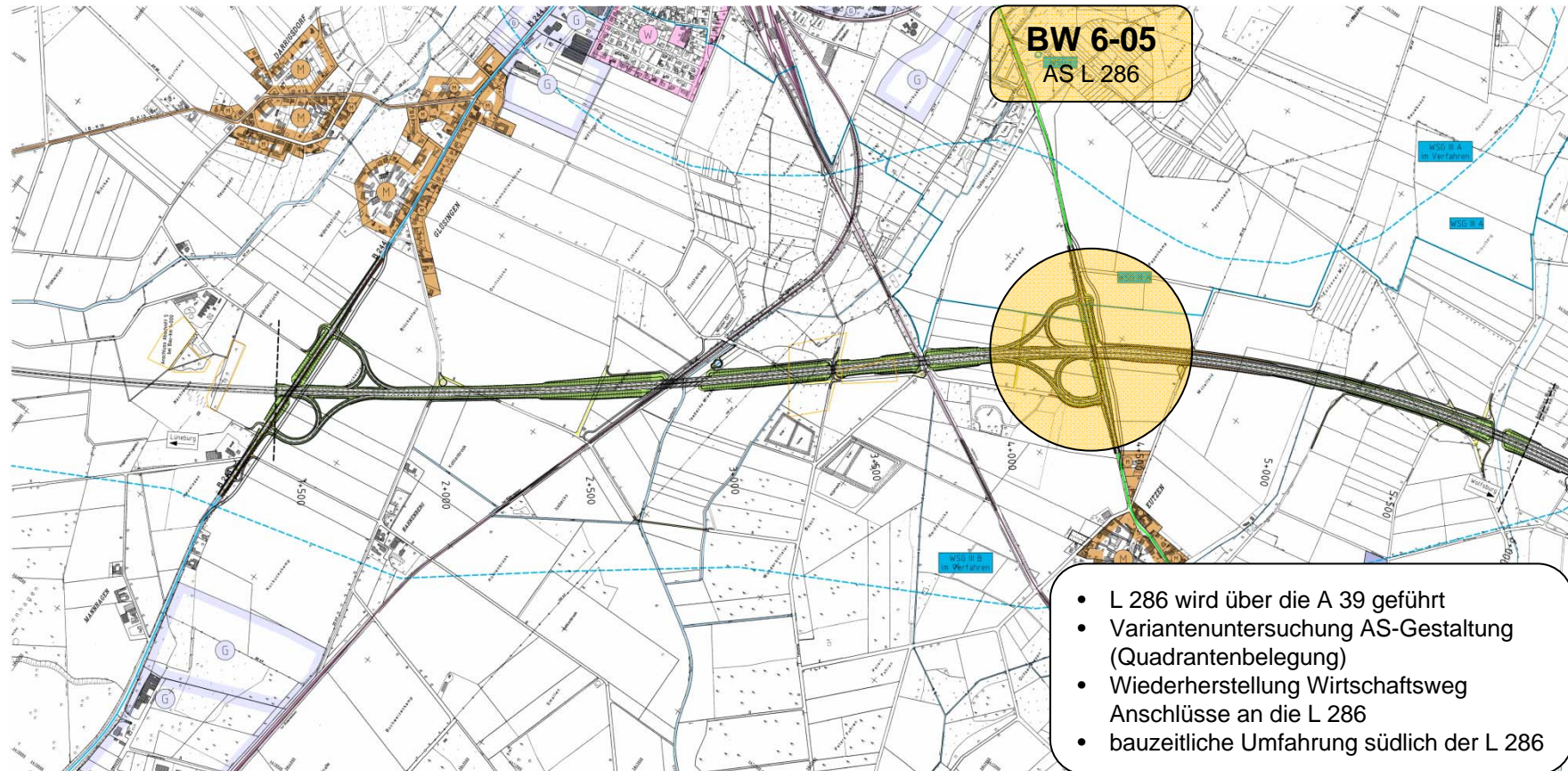
Detail Wittingen – Eutzen



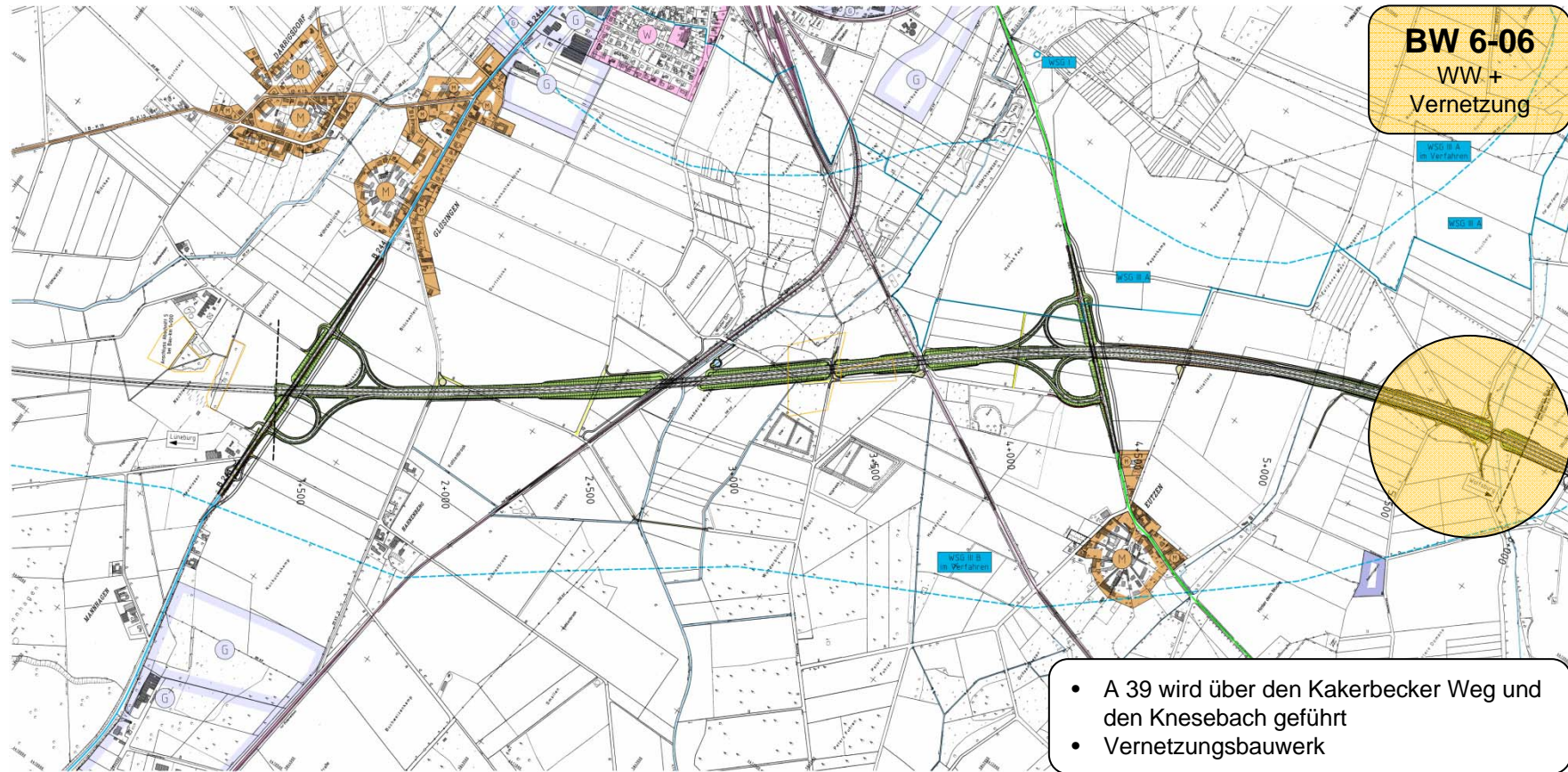
Detail Wittingen – Eutzen



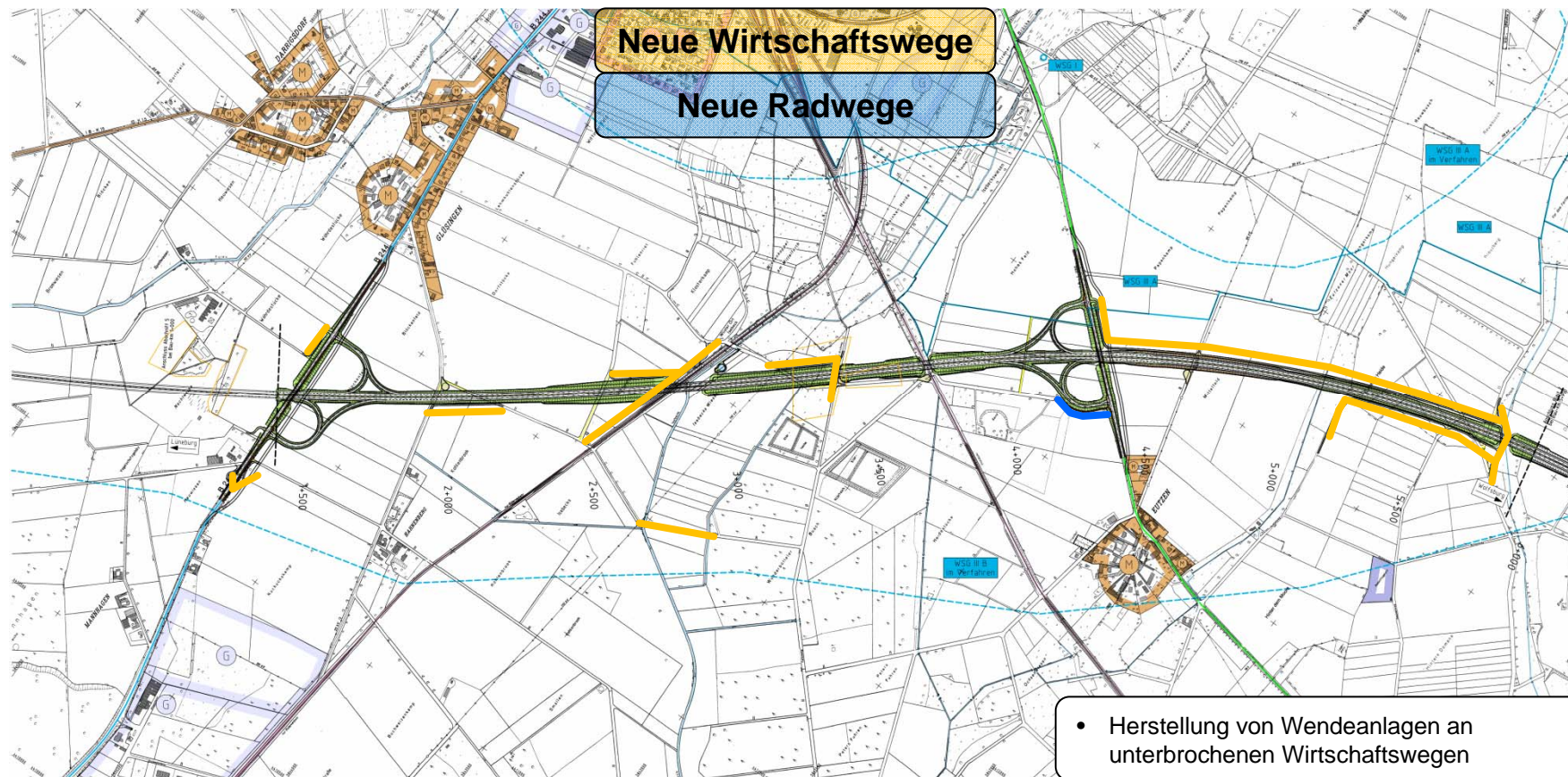
Detail Wittingen – Eutzen



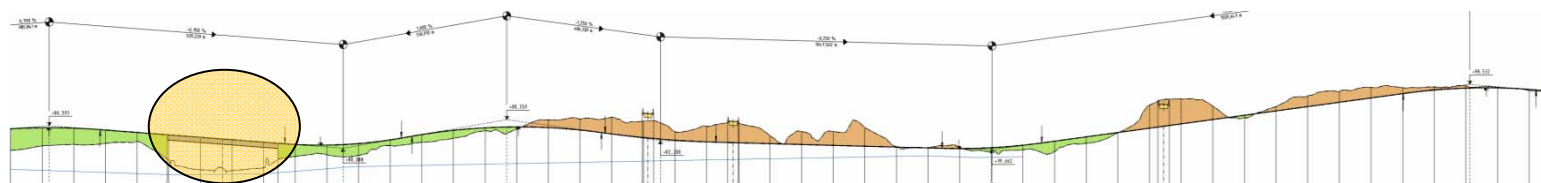
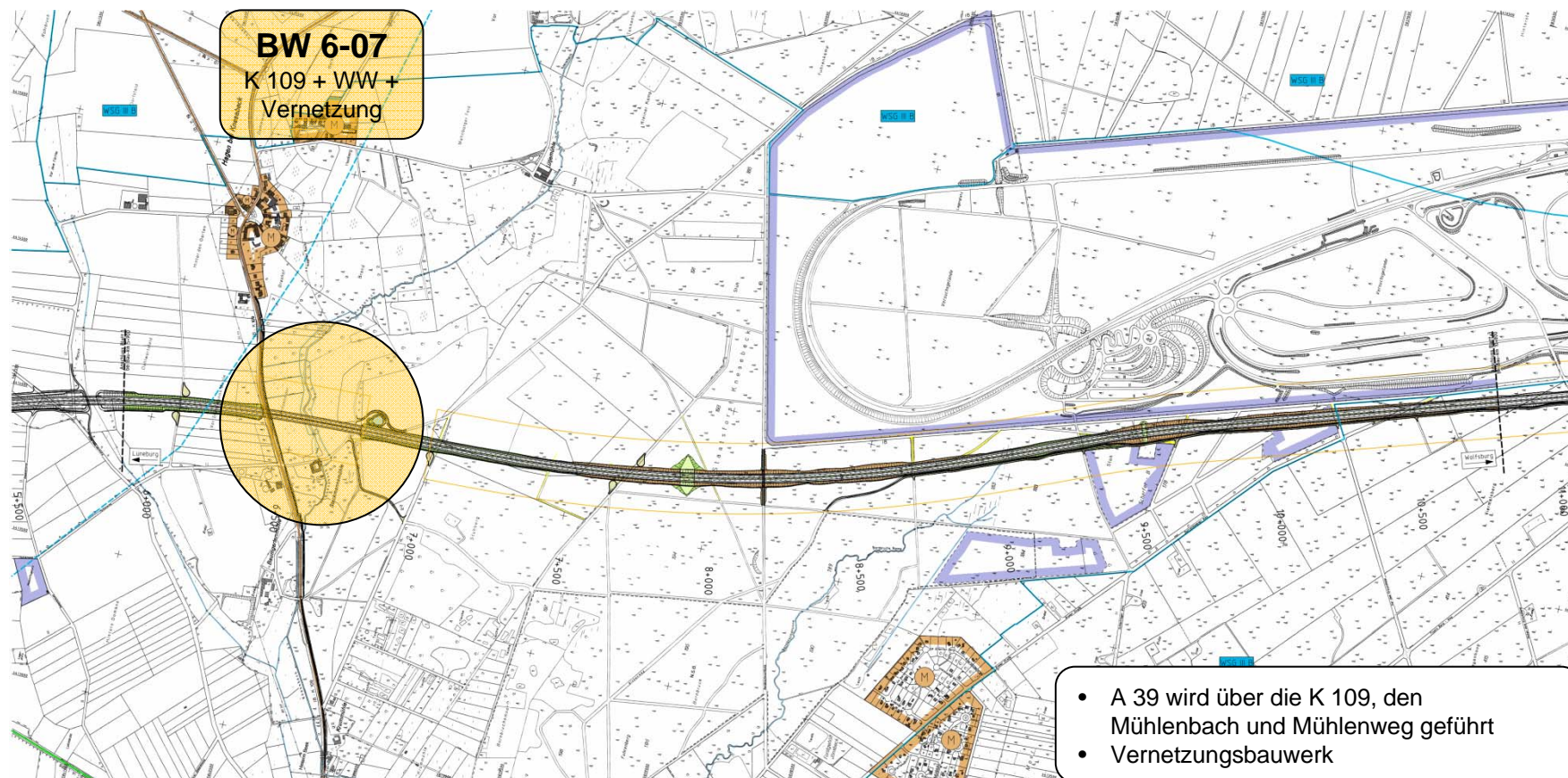
Detail Wittingen – Eutzen



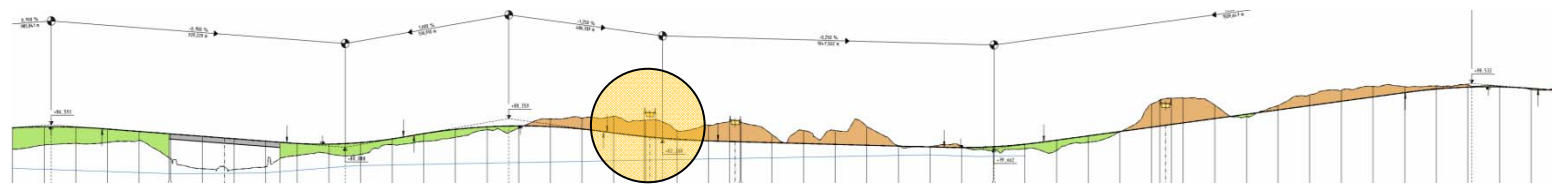
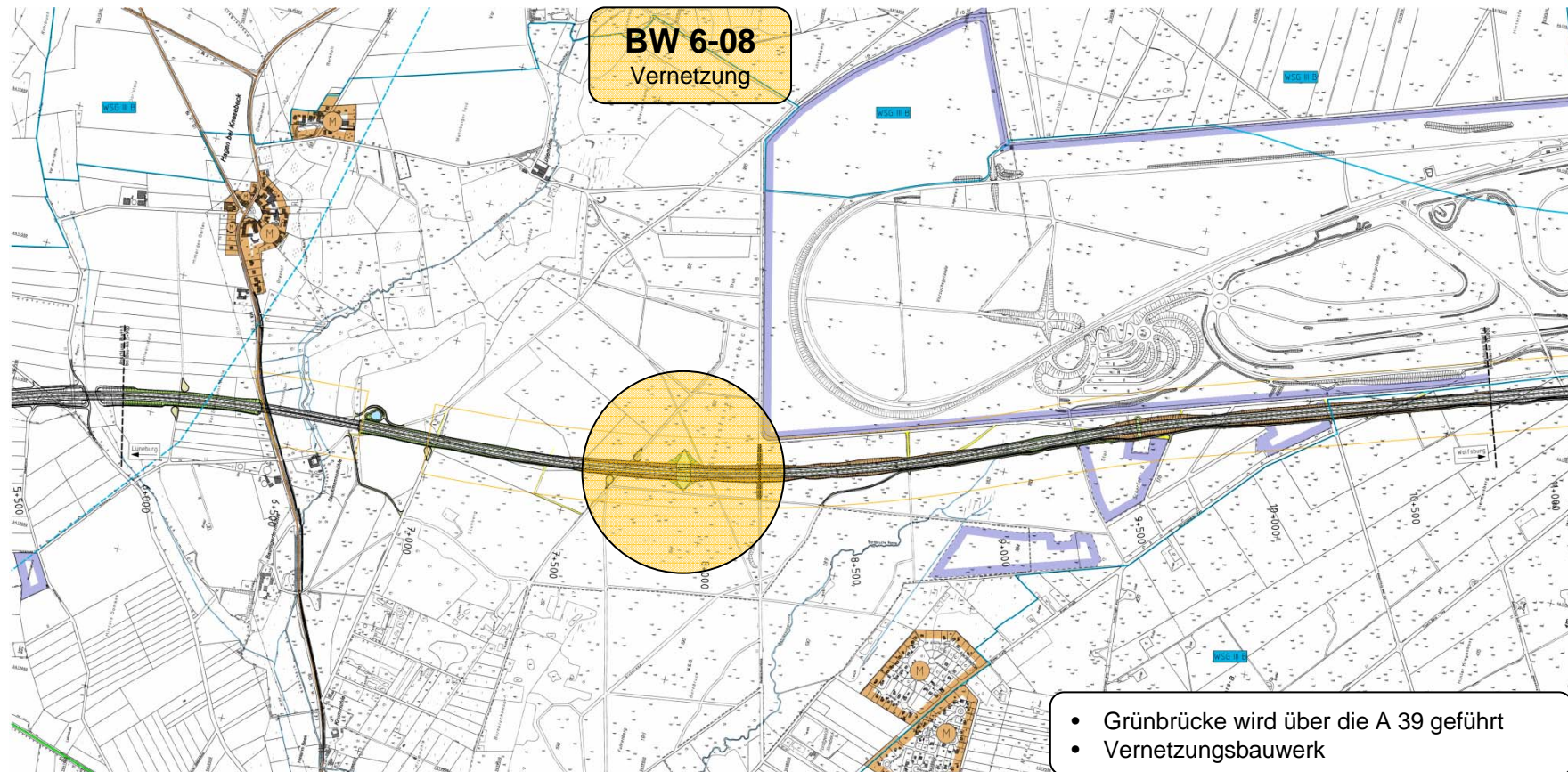
Detail Wittingen – Eutzen



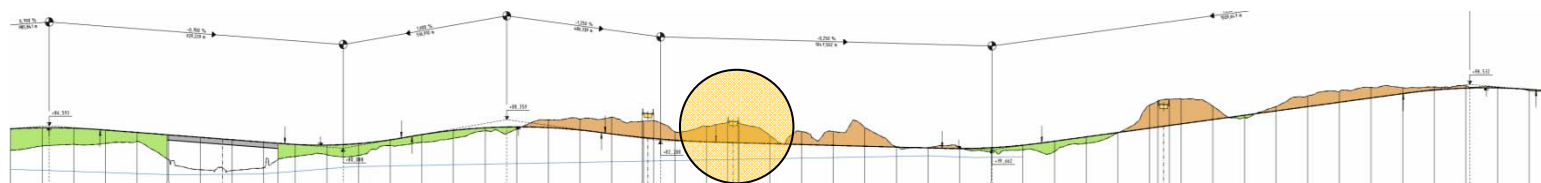
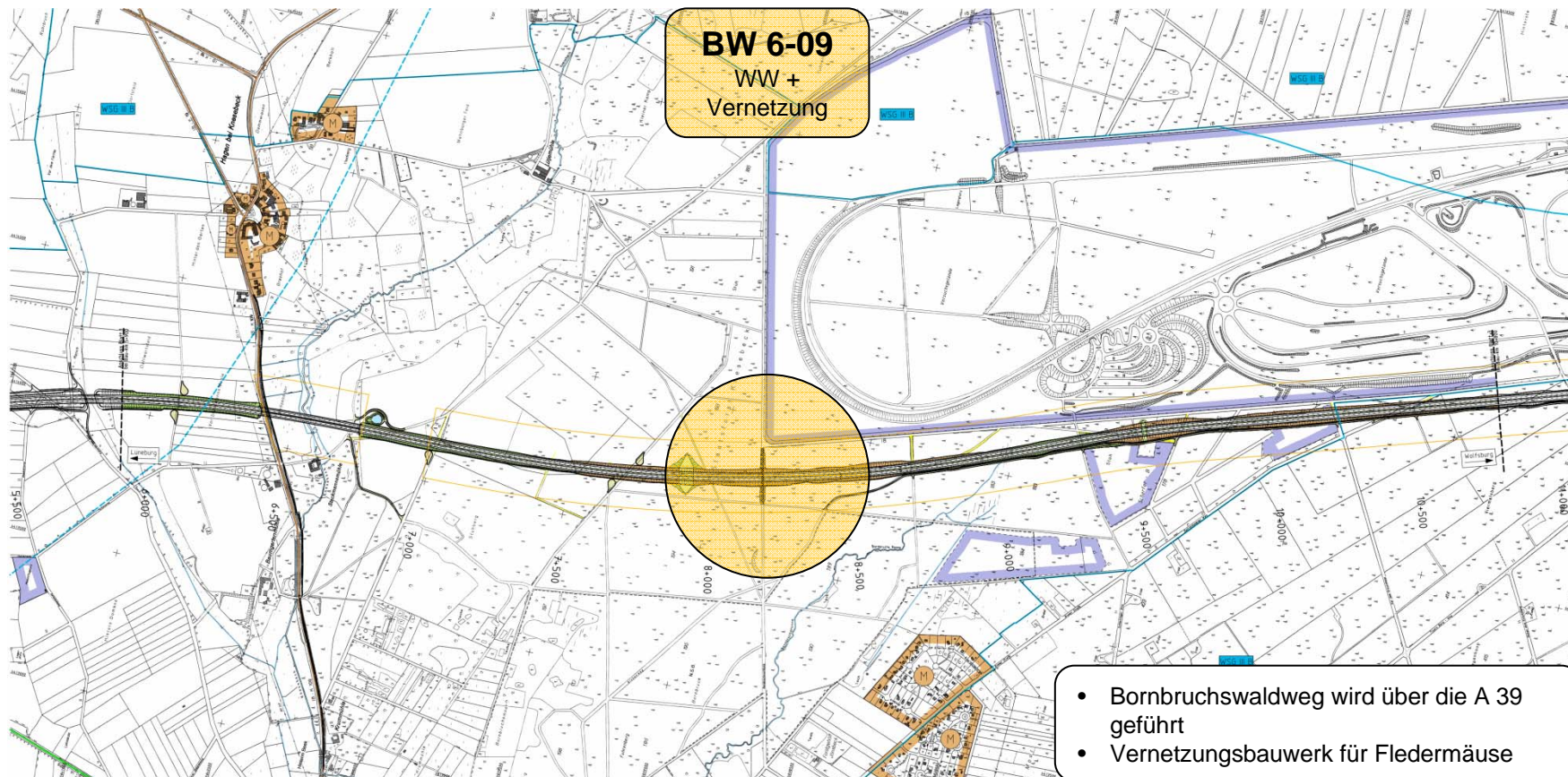
Detail Stackmannsmühle – Automobiltestgelände



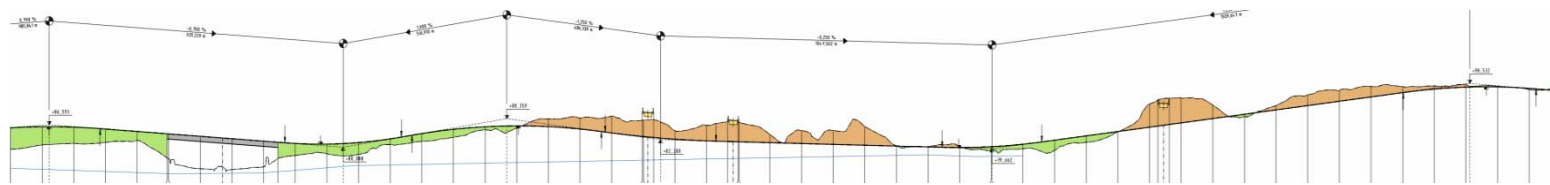
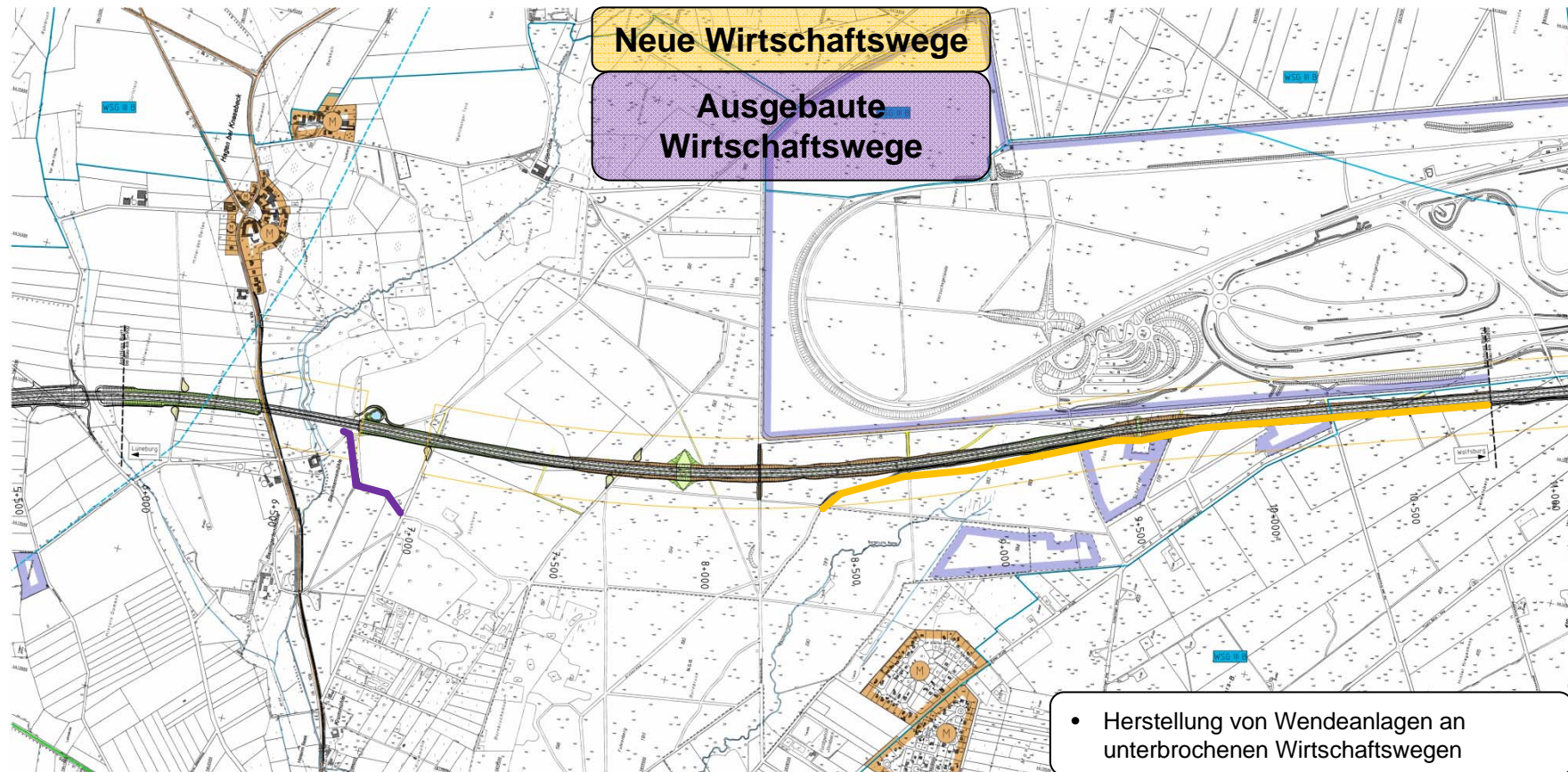
Detail Stackmannsmühle – Automobiltestgelände



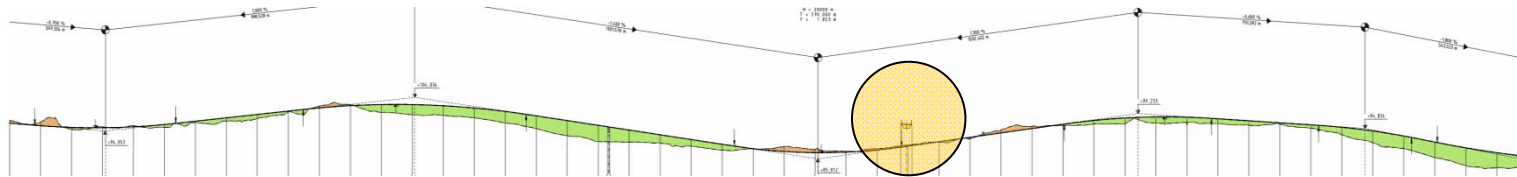
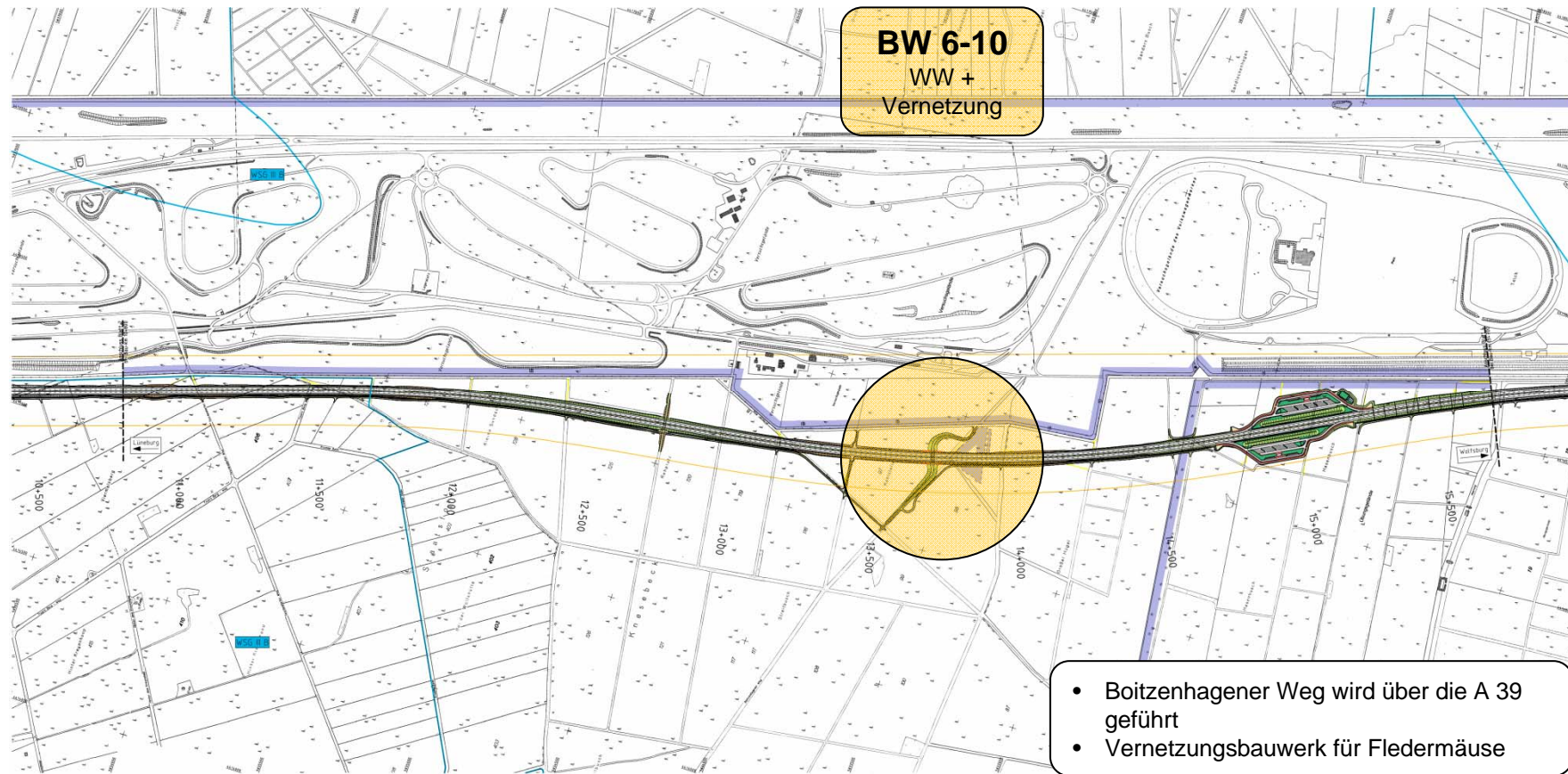
Detail Stackmannsmühle – Automobiltestgelände



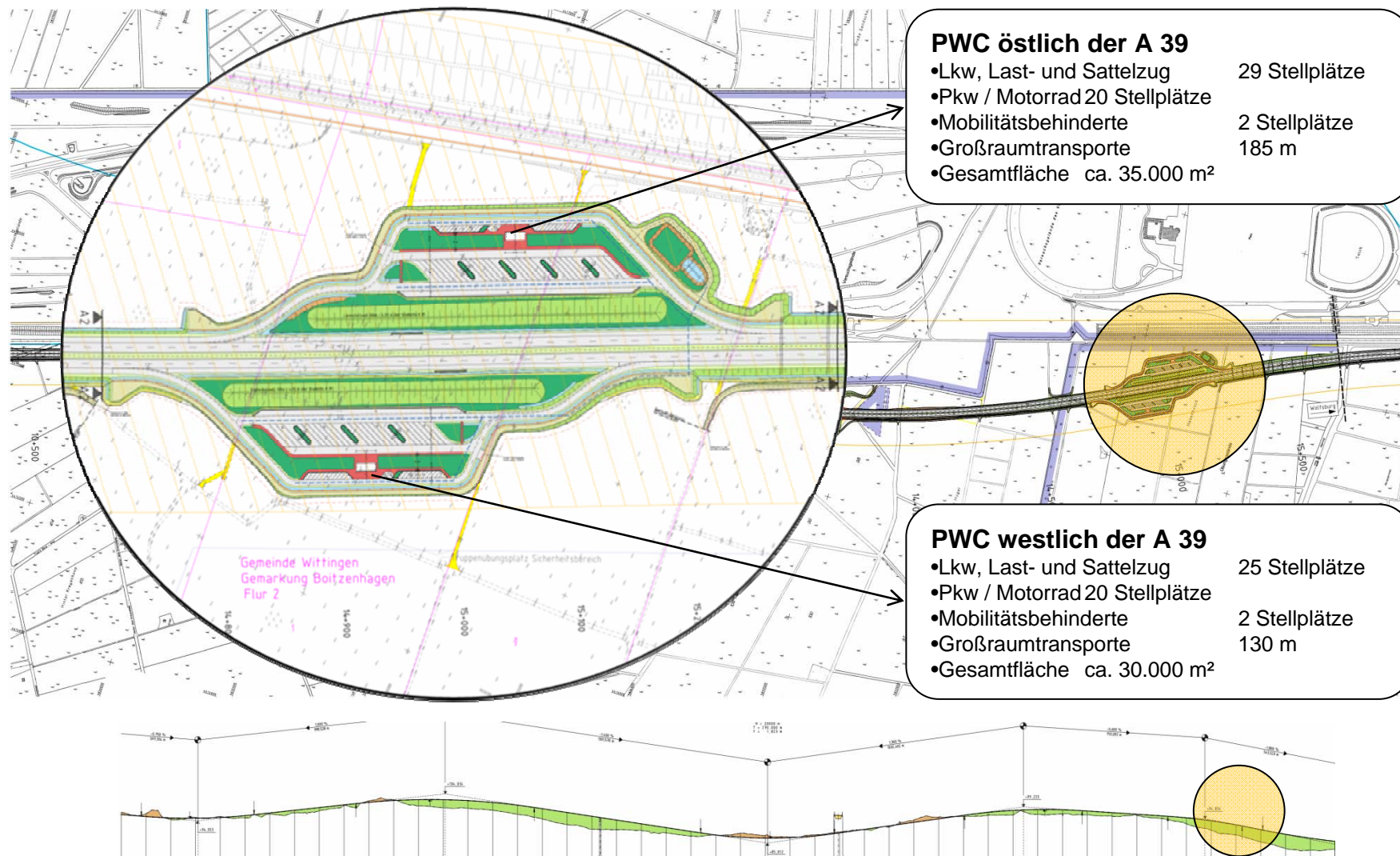
Detail Stackmannsmühle – Automobiltestgelände



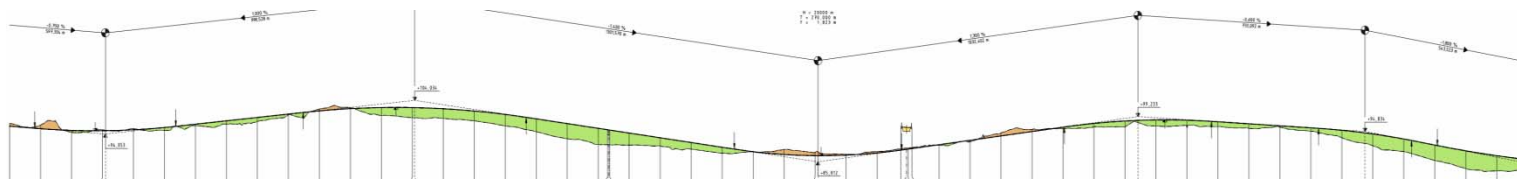
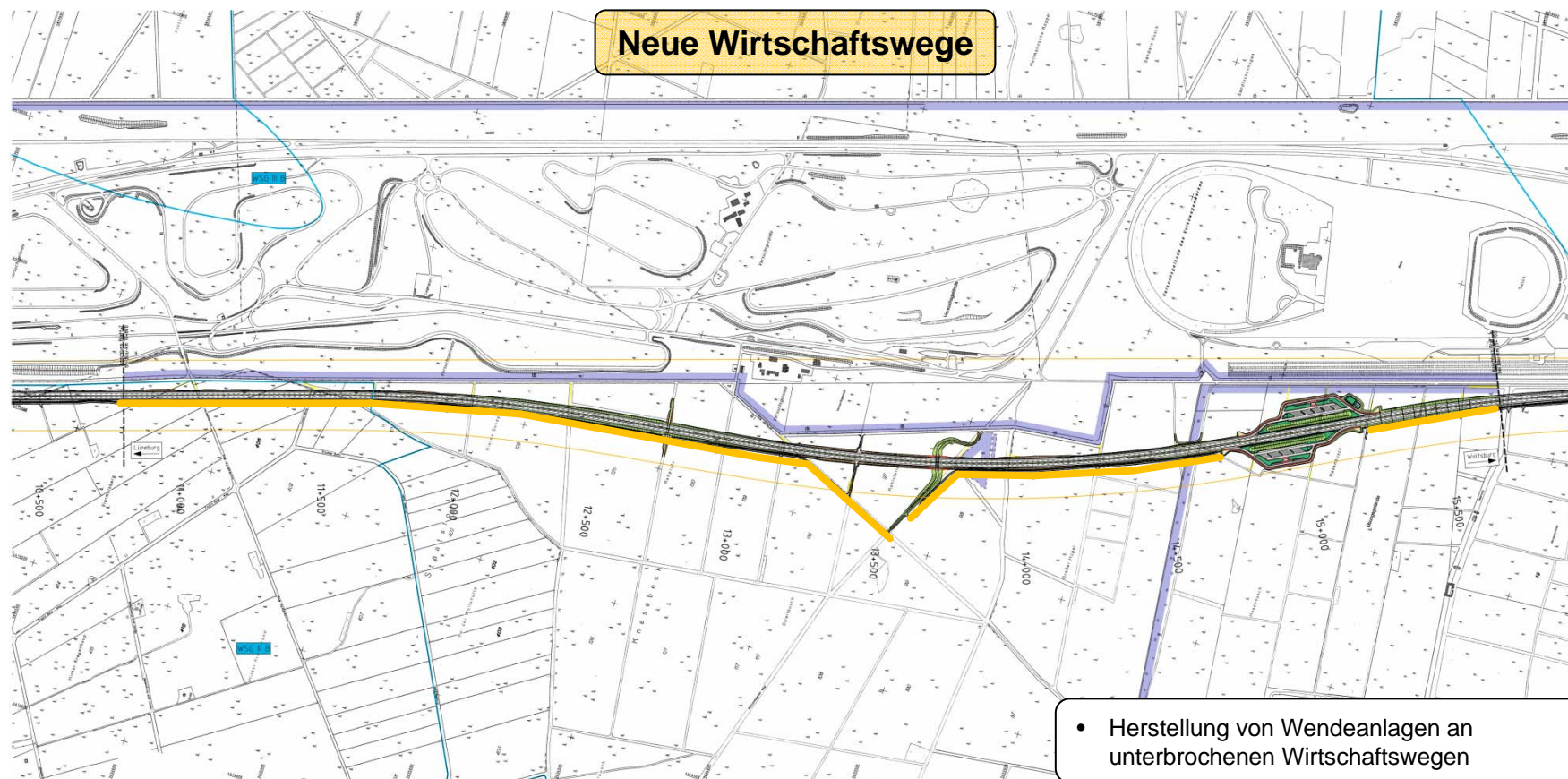
Detail Automobiltestgelände – Truppenübungsplatz



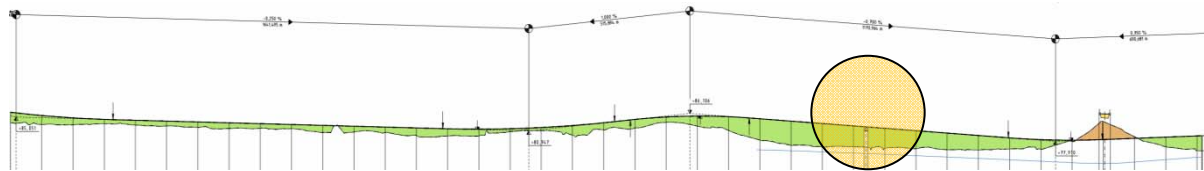
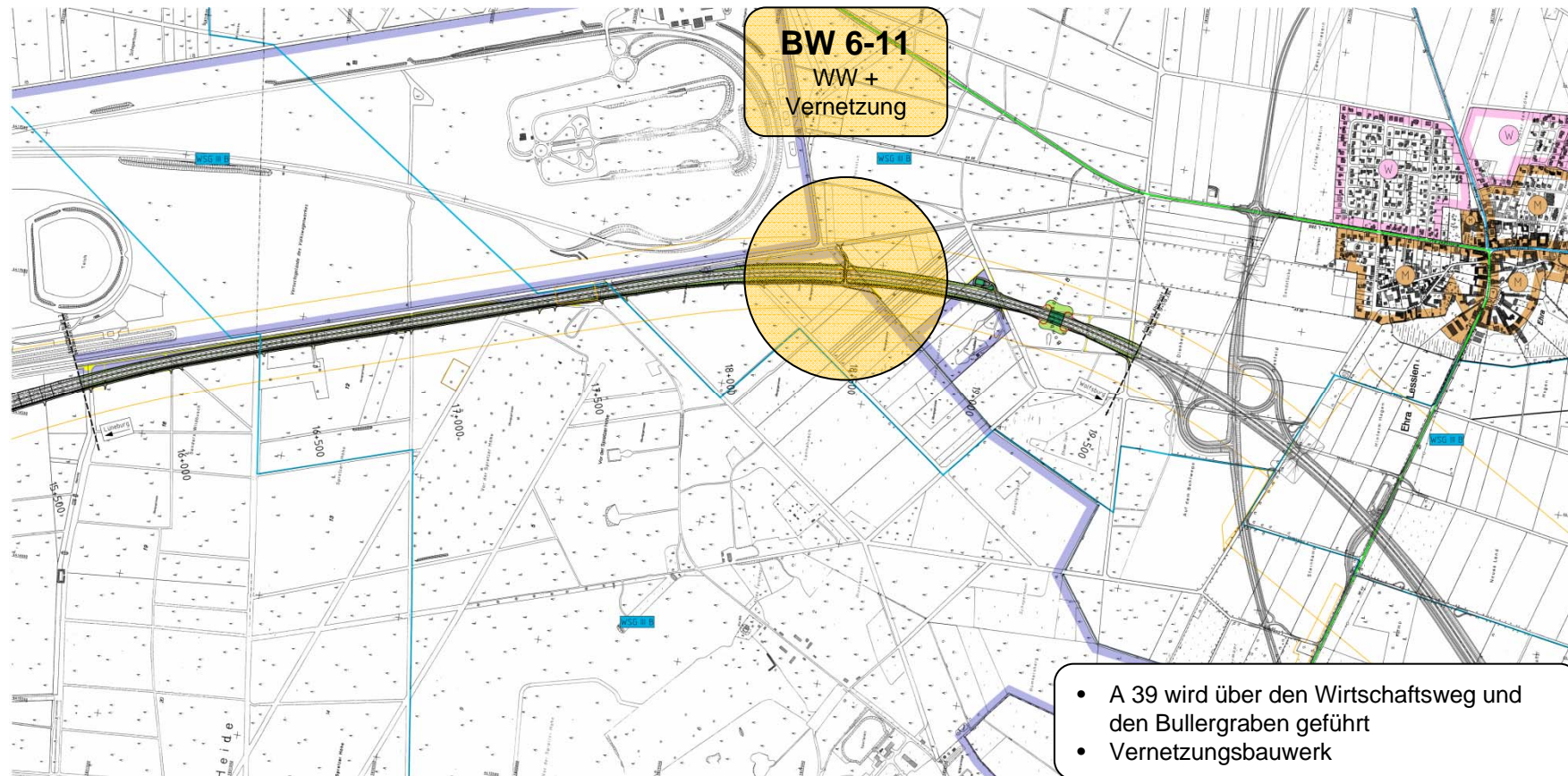
Detail Automobiltestgelände – Truppenübungsplatz



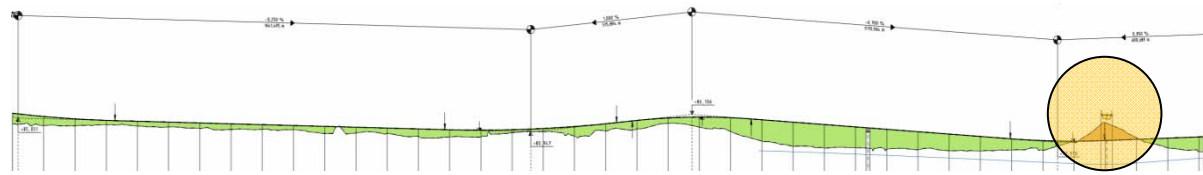
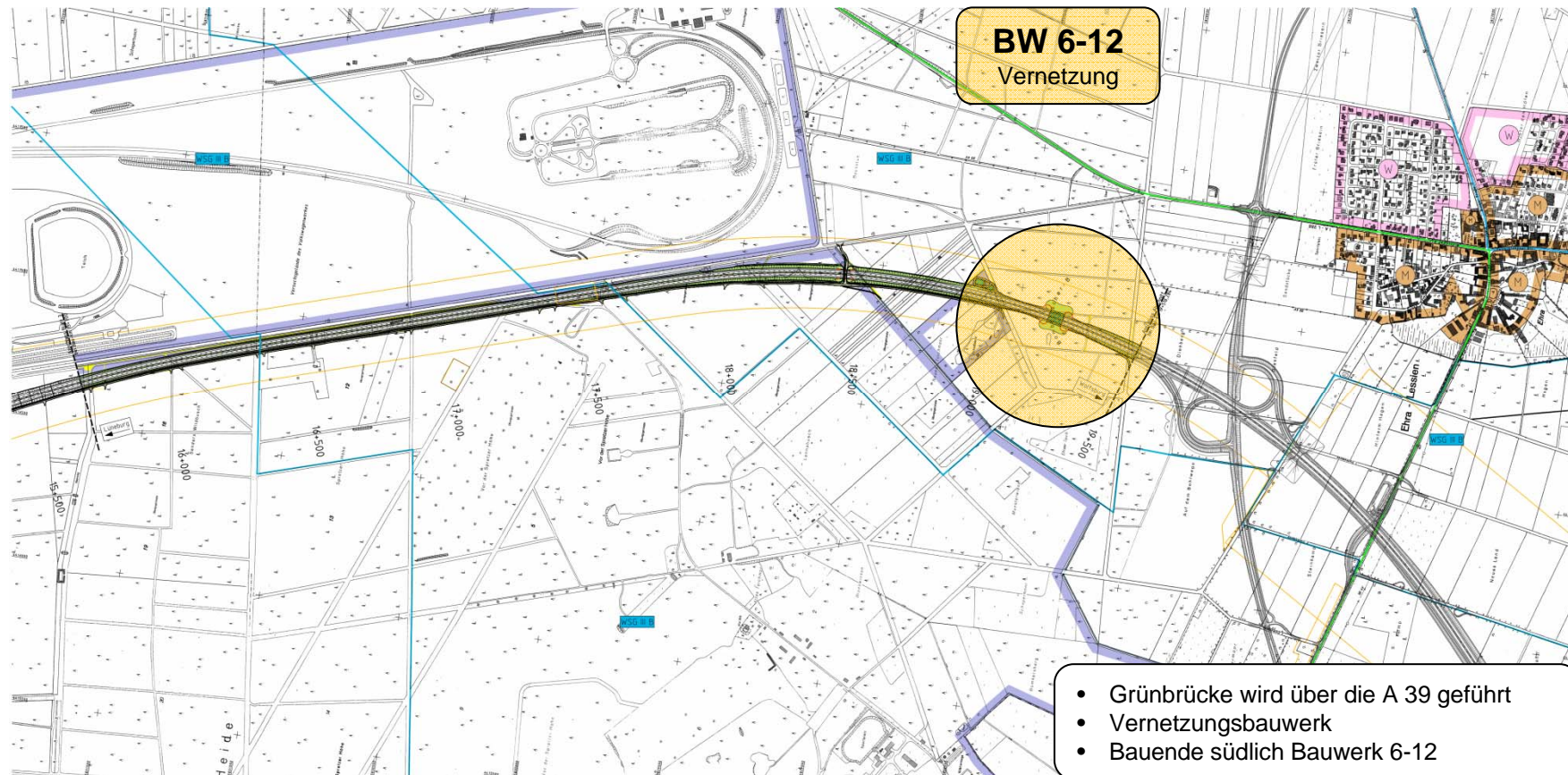
Detail Automobiltestgelände – Truppenübungsplatz



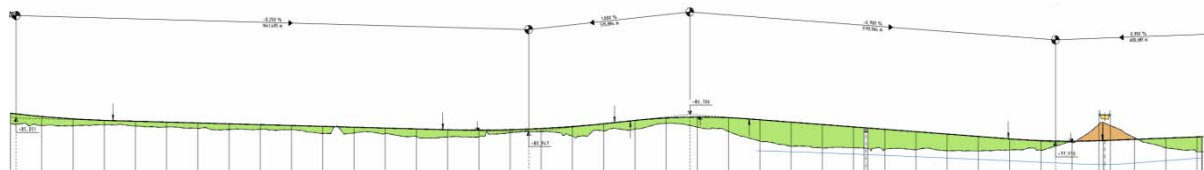
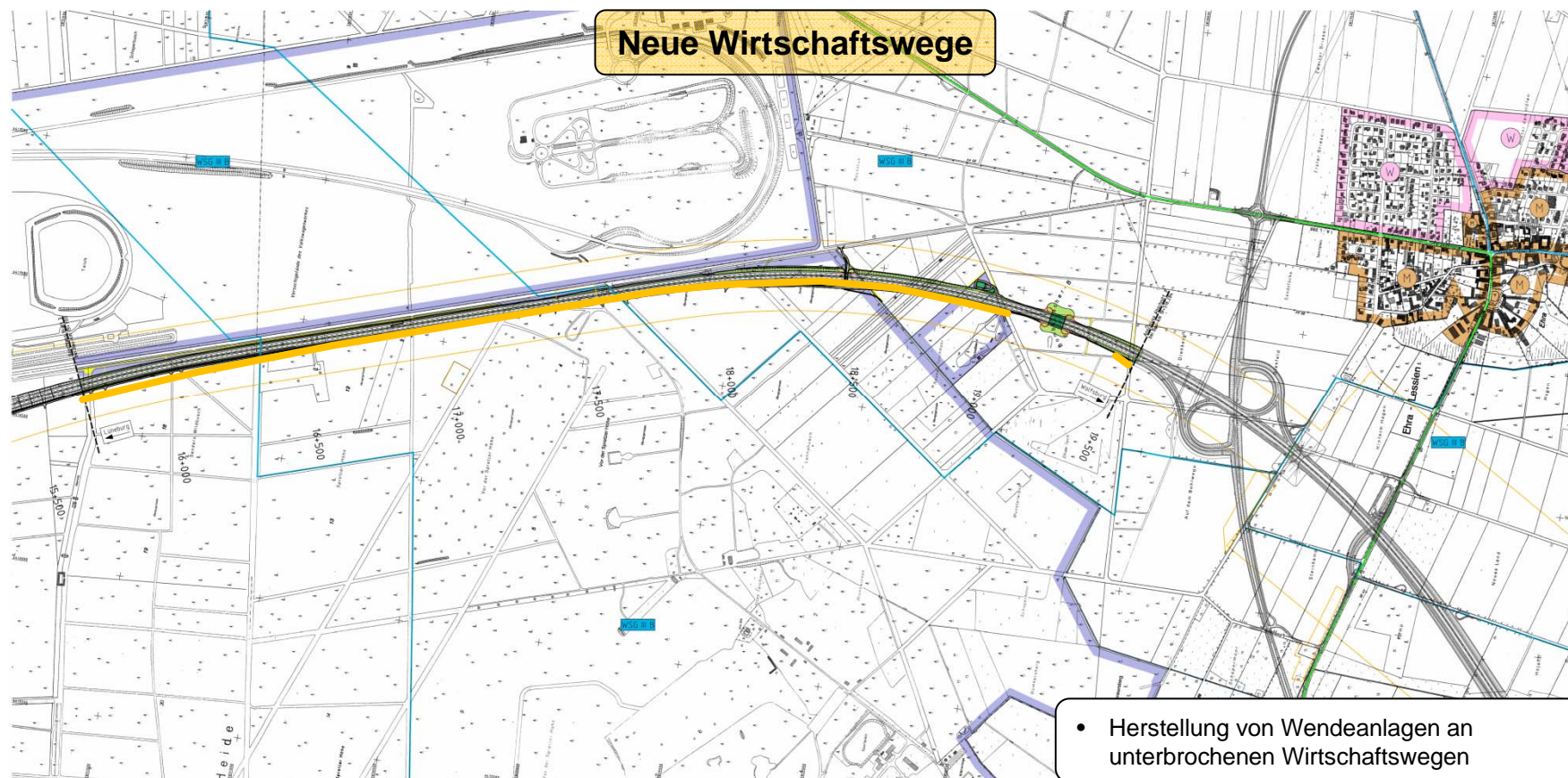
Detail Truppenübungsplatz – Ehra



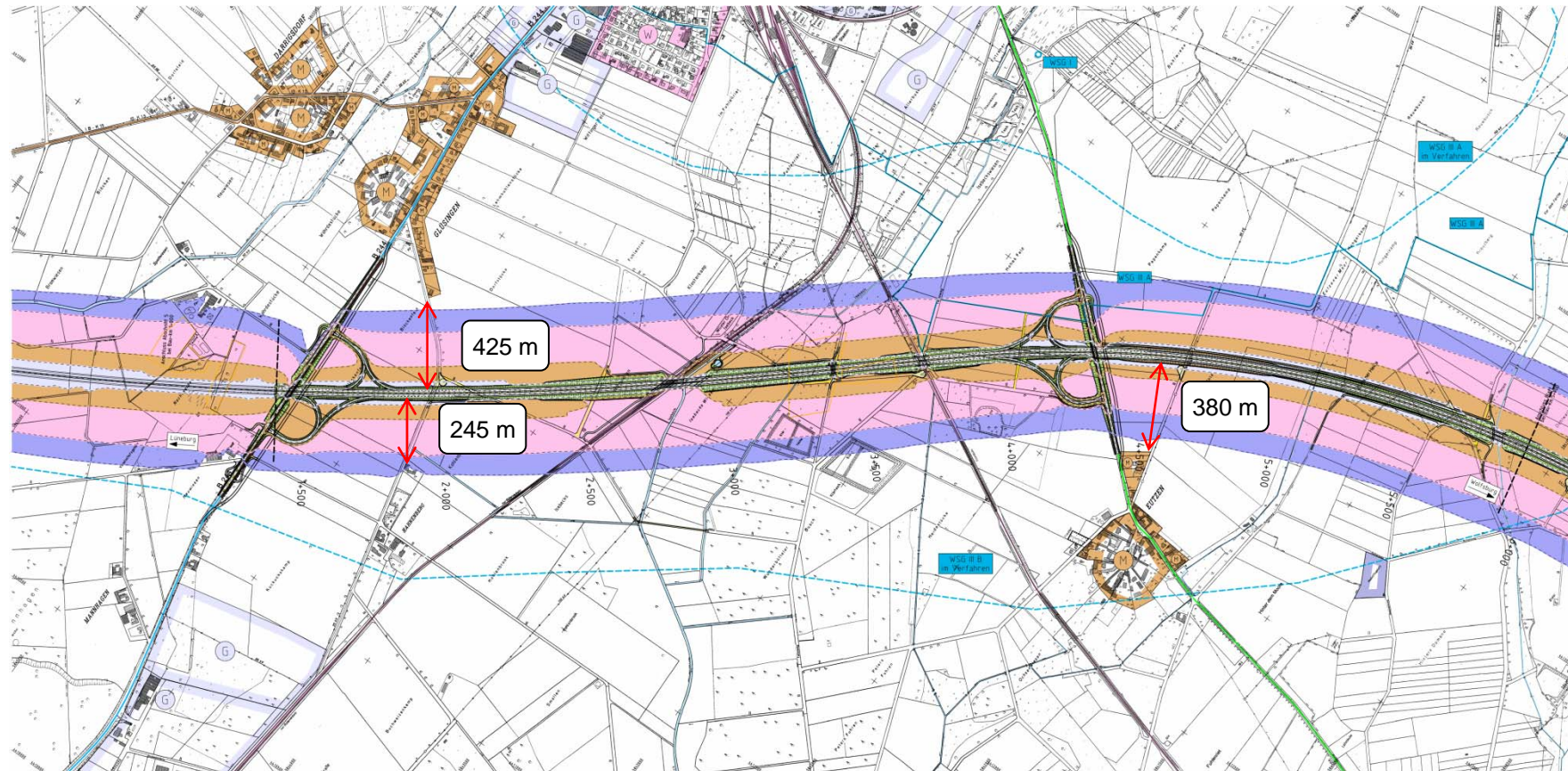
Detail Truppenübungsplatz – Ehra



Detail Truppenübungsplatz – Ehra



Schalltechnische Untersuchung – Tag (16. BImSchV)



Gewerbegebiet
69 dB(A)

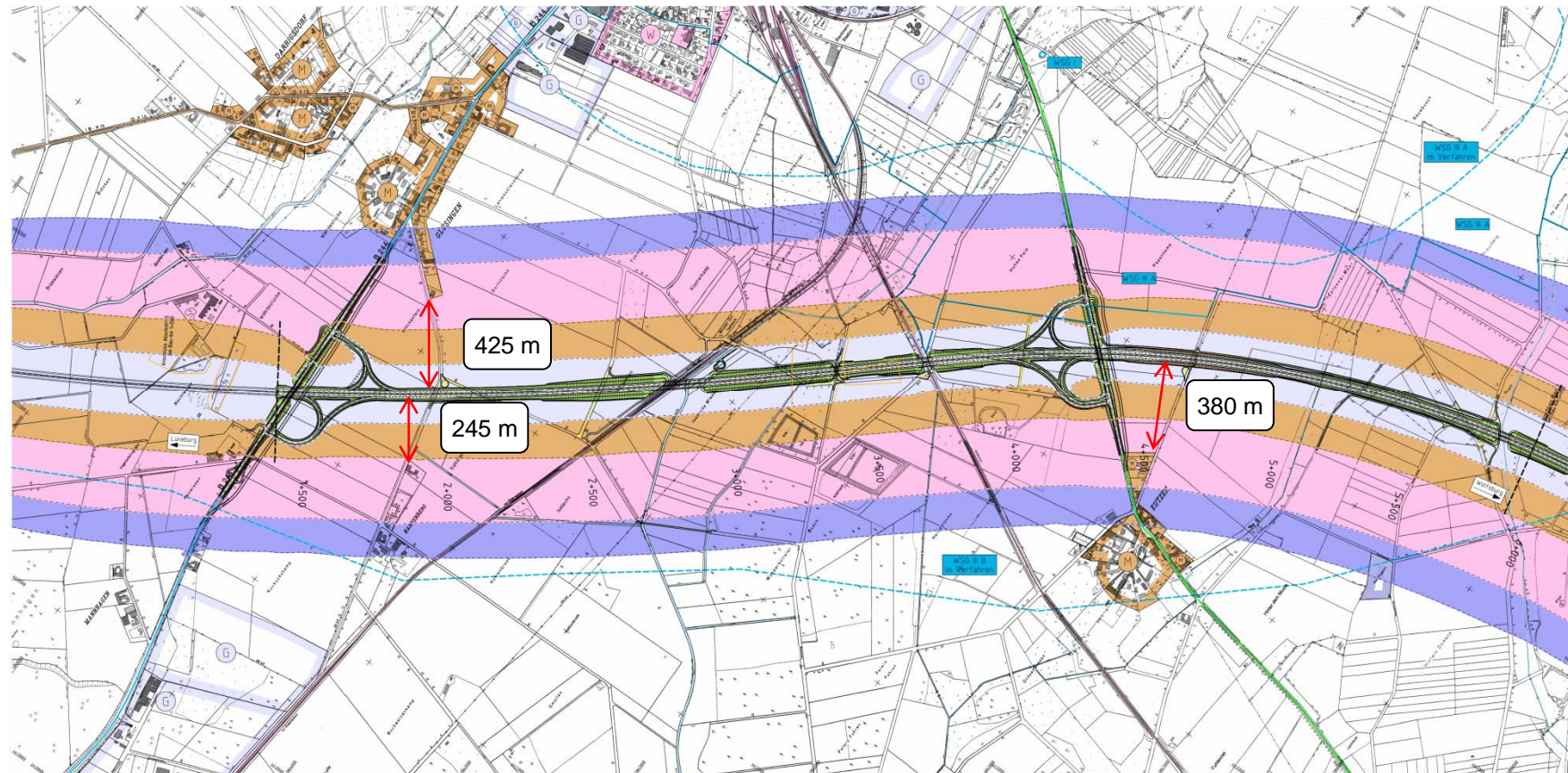
Mischgebiet
64 dB(A)

Wohngebiet
59 dB(A)

Sondergebiet
57 dB(A)



Schalltechnische Untersuchung – Nacht (16. BImSchV)



Gewerbegebiet
59 dB(A)

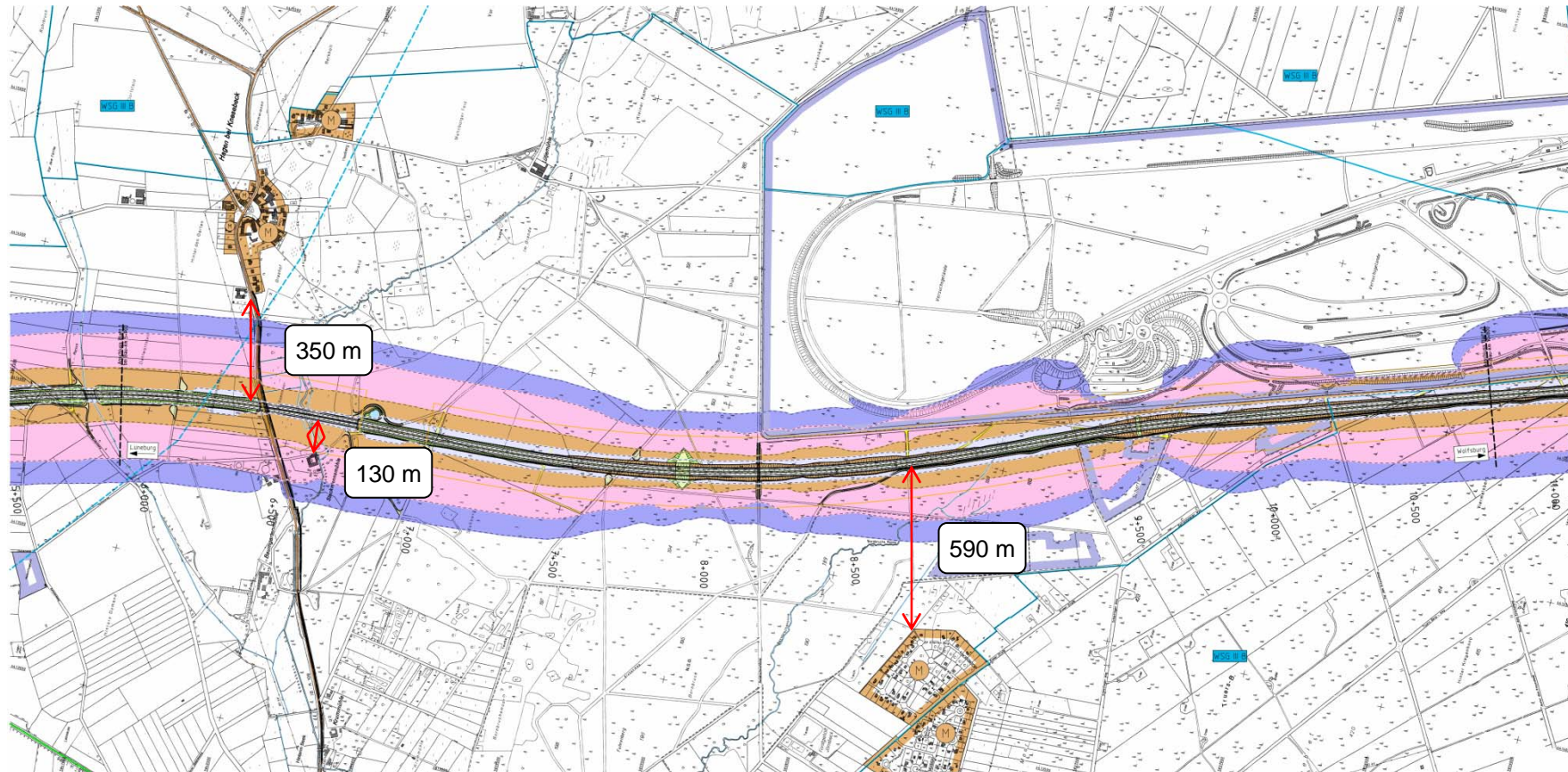
Mischgebiet
54 dB(A)

Wohngebiet
49 dB(A)

Sondergebiet
47 dB(A)



Schalltechnische Untersuchung – Tag (16. BImSchV)



Gewerbegebiet
69 dB(A)

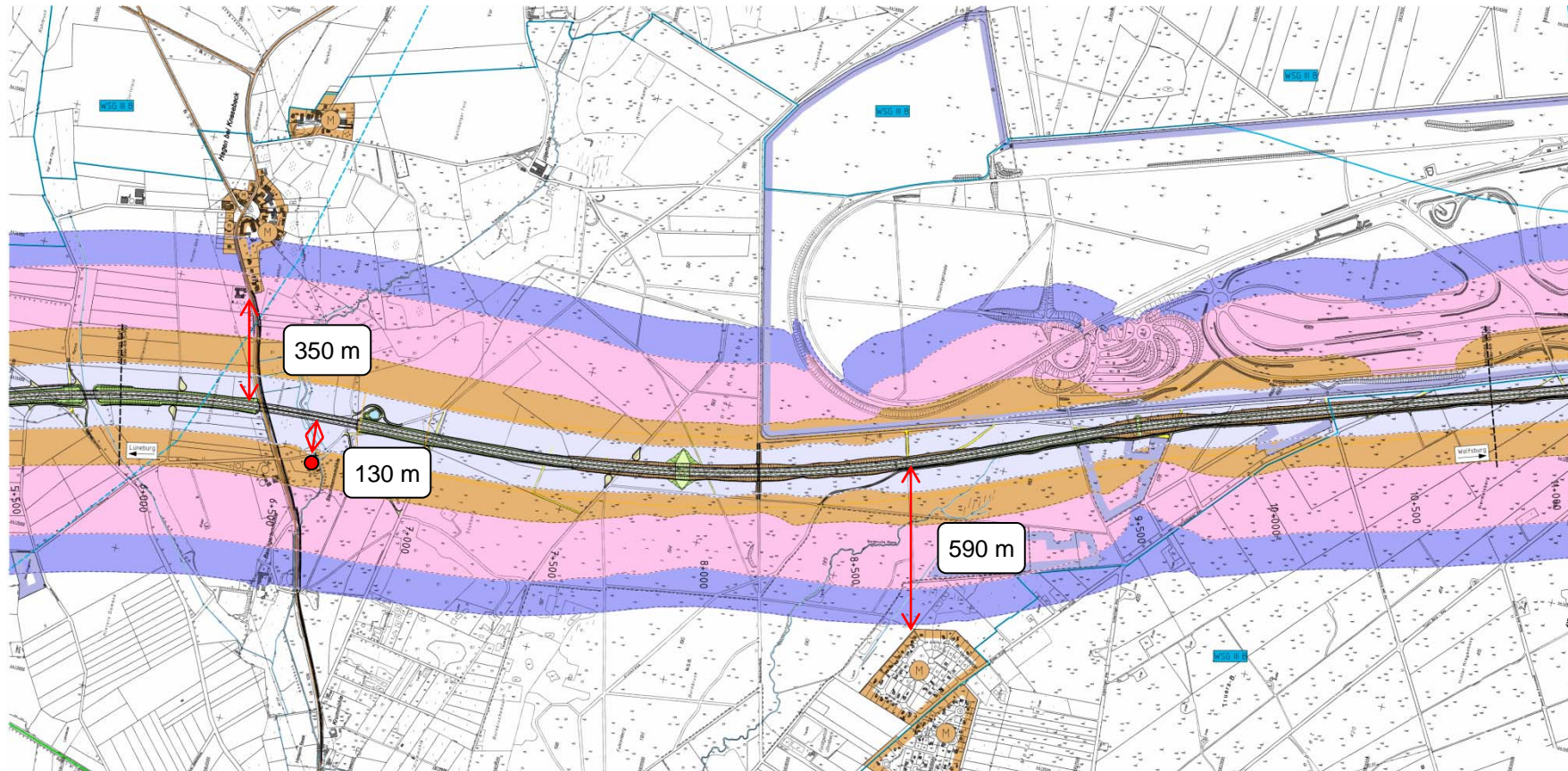
Mischgebiet
64 dB(A)

Wohngebiet
59 dB(A)

Sondergebiet
57 dB(A)



Schalltechnische Untersuchung – Nacht (16. BImSchV)



Gewerbegebiet
59 dB(A)

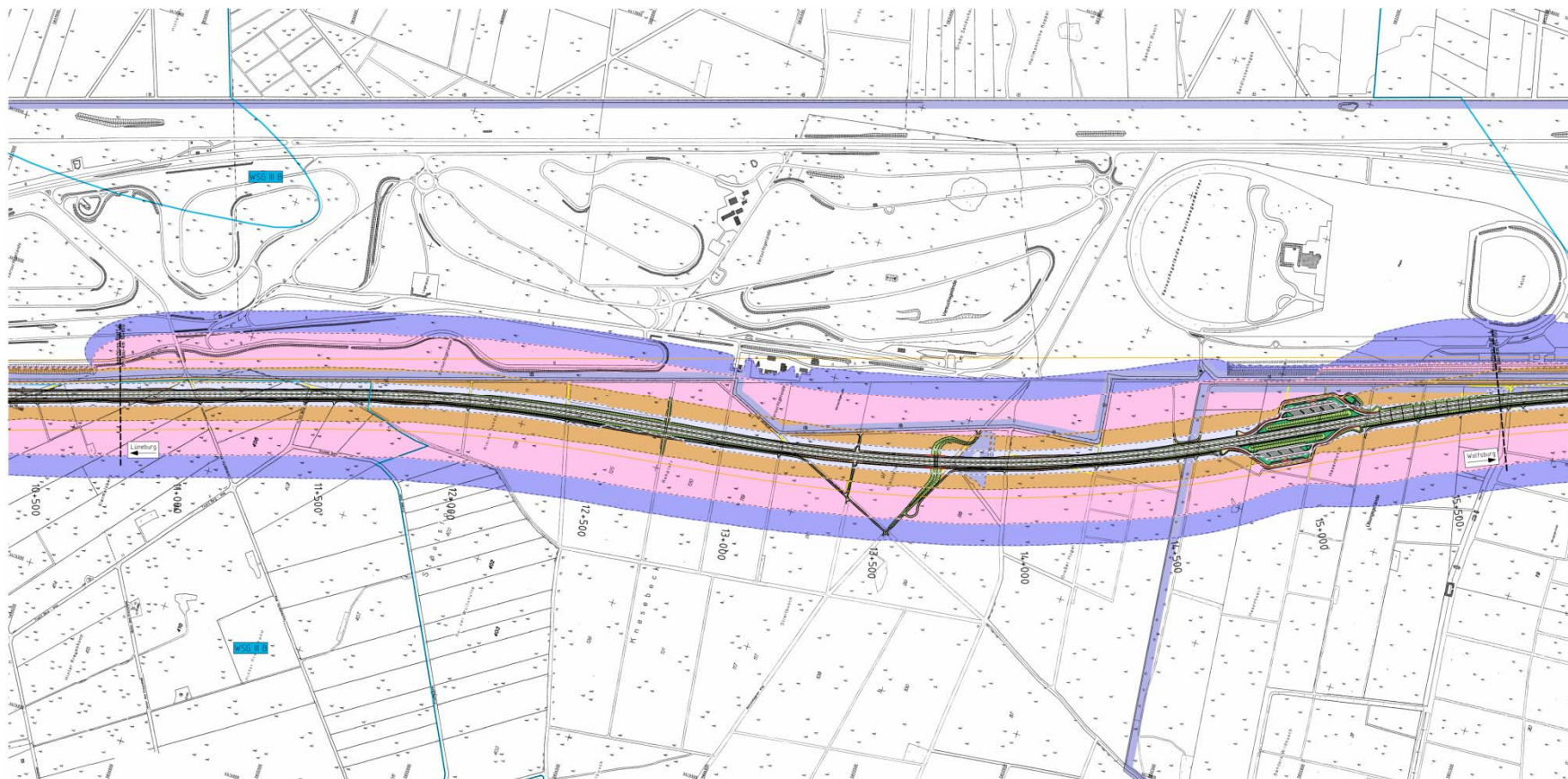
Mischgebiet
54 dB(A)

Wohngebiet
49 dB(A)

Sondergebiet
47 dB(A)



Schalltechnische Untersuchung –Tag (16. BImSchV)



Gewerbegebiet
69 dB(A)

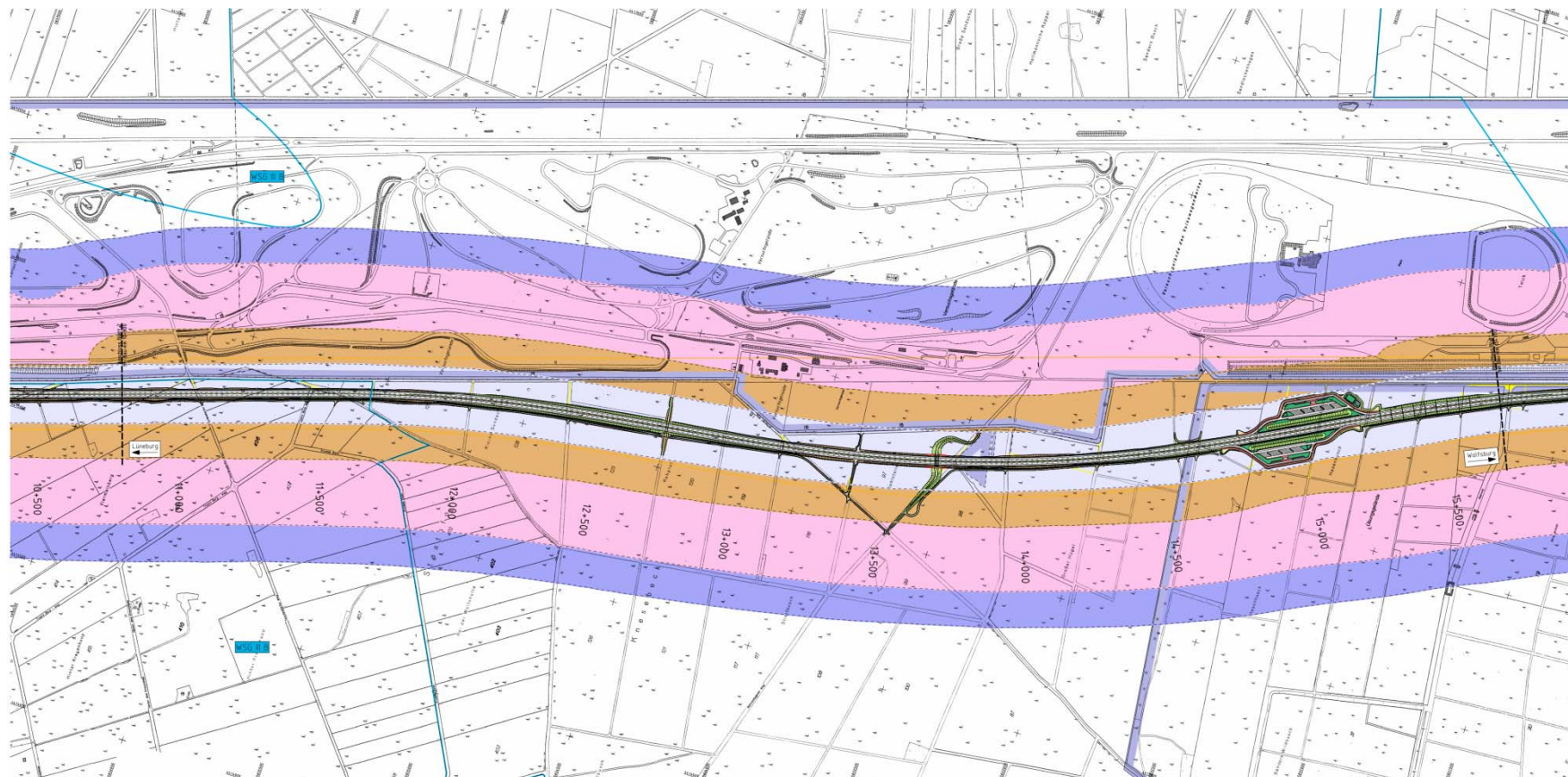
Mischgebiet
64 dB(A)

Wohngebiet
59 dB(A)

Sondergebiet
57 dB(A)



Schalltechnische Untersuchung – Nacht (16. BImSchV)



Gewerbegebiet
59 dB(A)

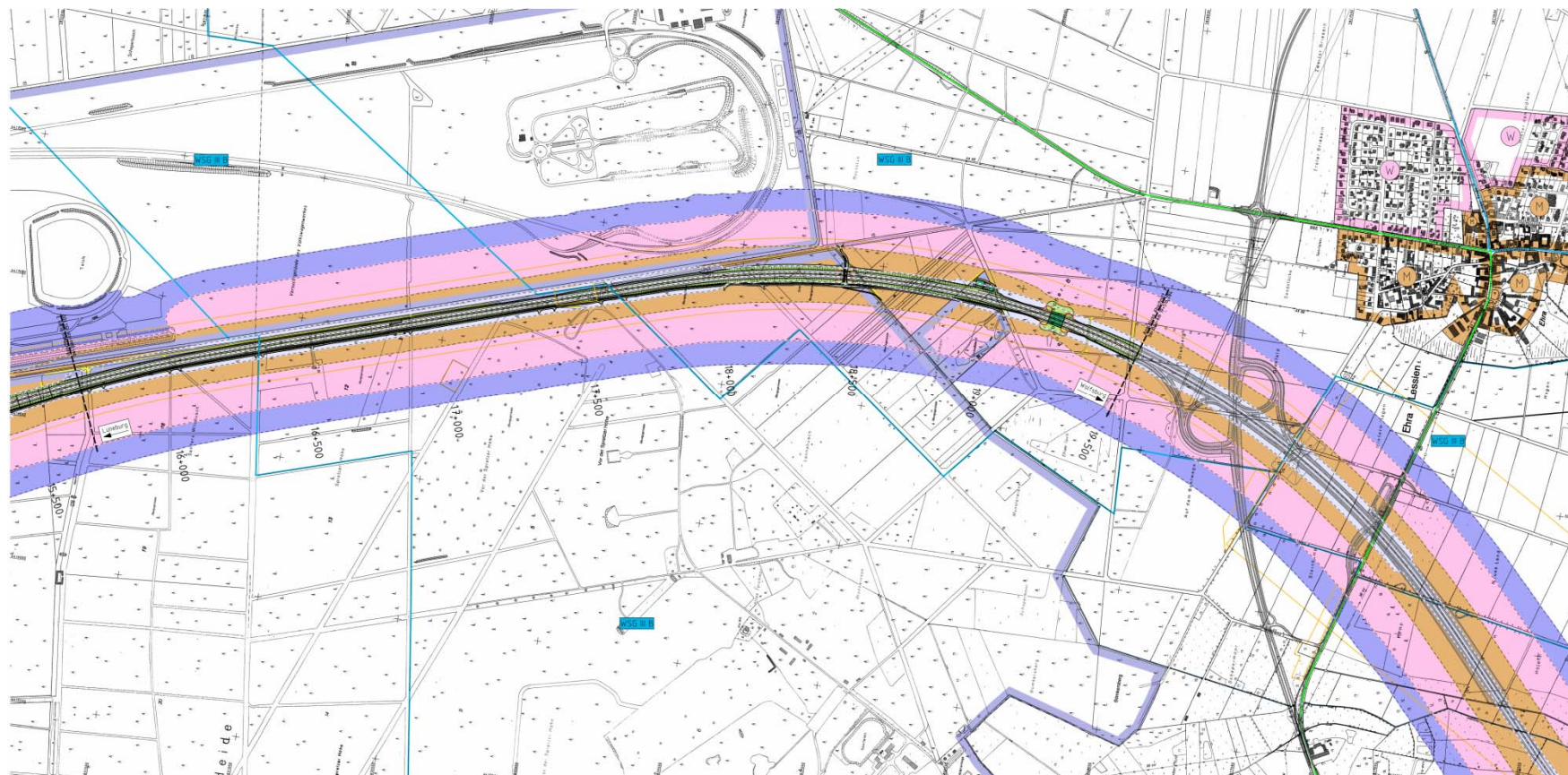
Mischgebiet
54 dB(A)

Wohngebiet
49 dB(A)

Sondergebiet
47 dB(A)



Schalltechnische Untersuchung – Tag (16. BImSchV)



Gewerbegebiet
69 dB(A)

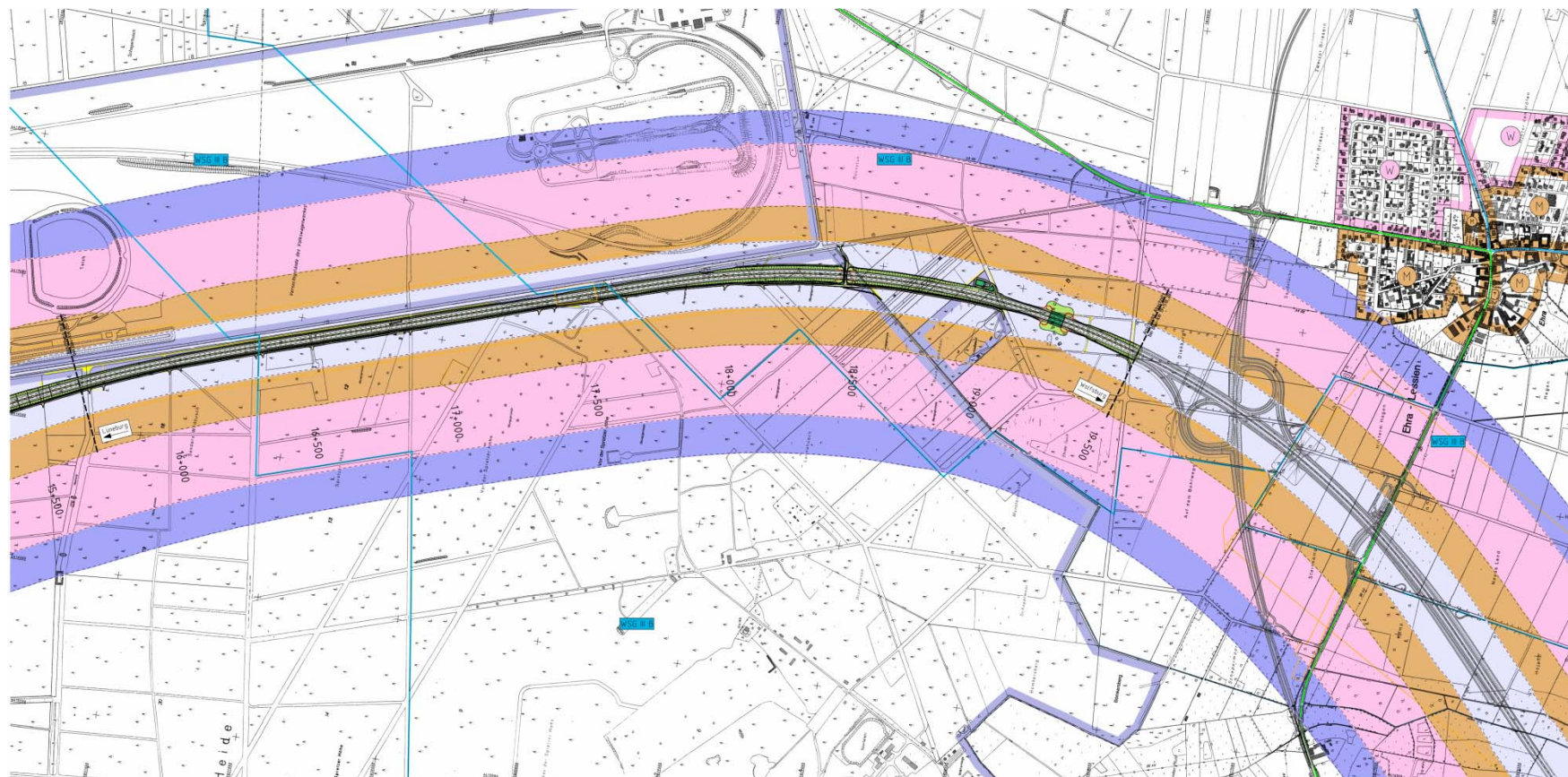
Mischgebiet
64 dB(A)

Wohngebiet
59 dB(A)

Sondergebiet
57 dB(A)



Schalltechnische Untersuchung – Nacht (16. BImSchV)



Gewerbegebiet
59 dB(A)

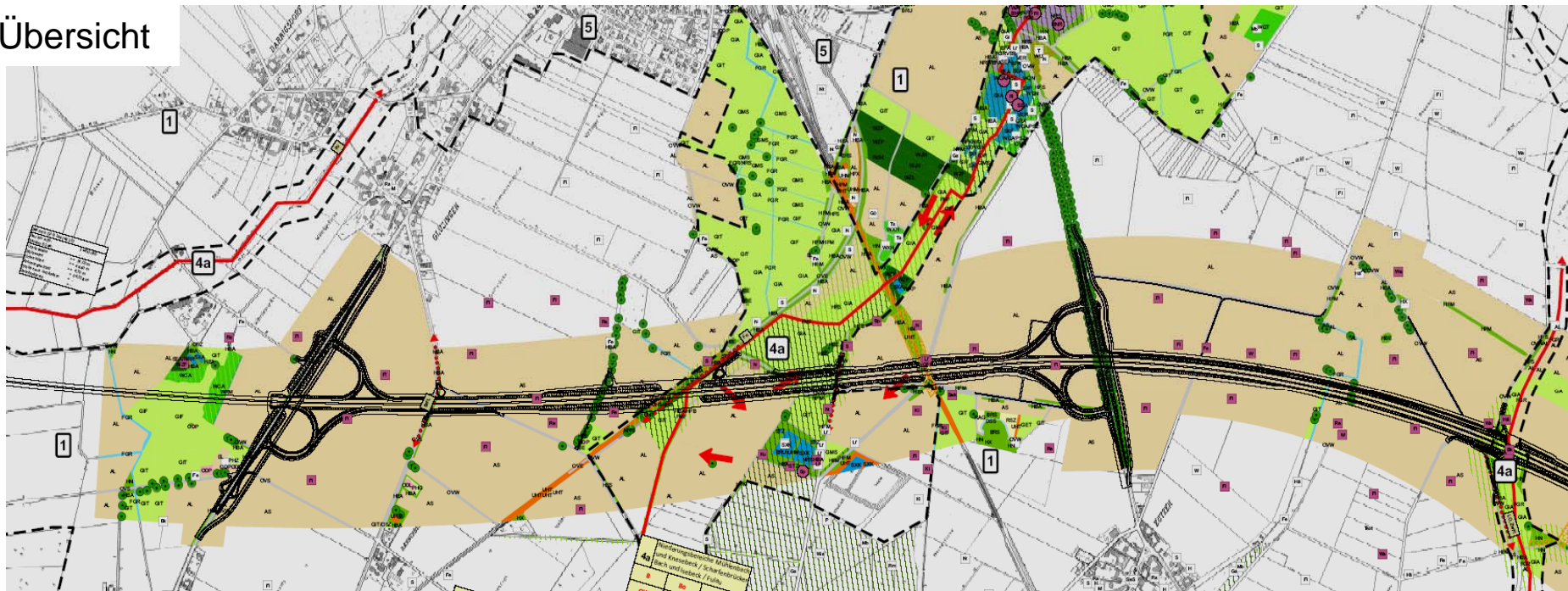
Mischgebiet
54 dB(A)

Wohngebiet
49 dB(A)

Sondergebiet
47 dB(A)



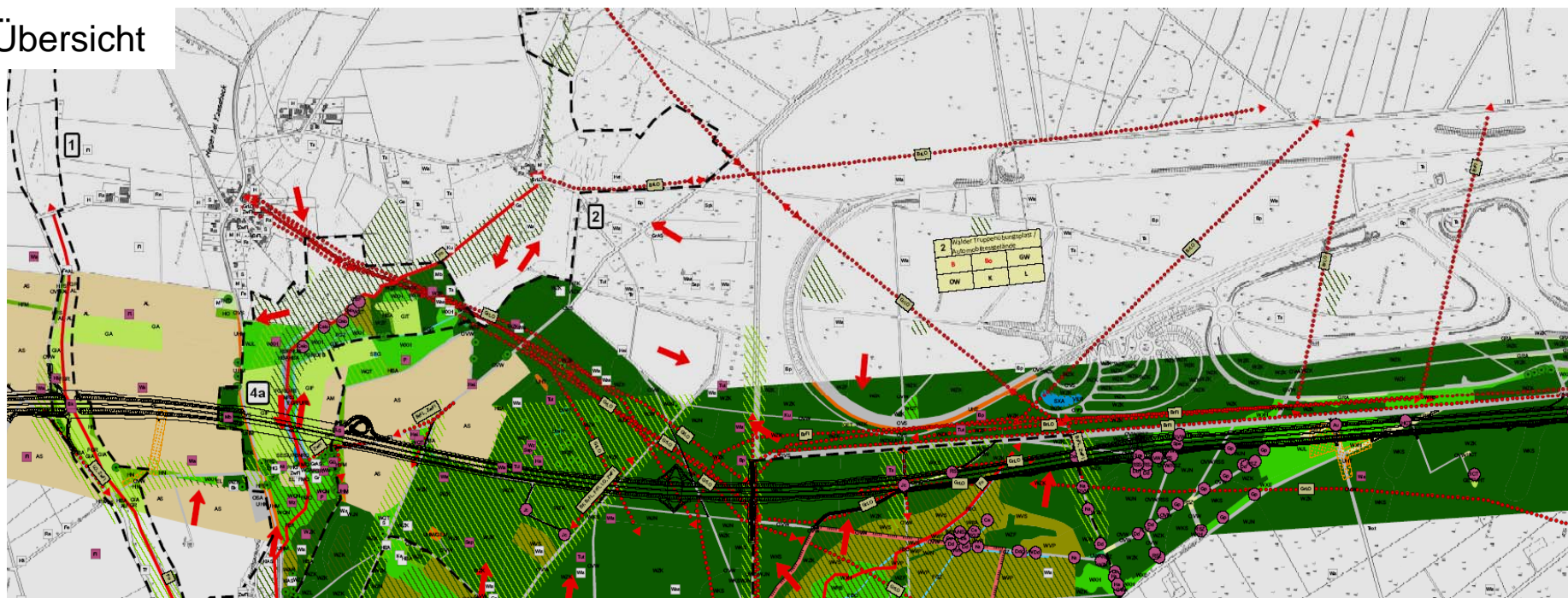
Übersicht

Bestand

- Offene Agrarlandschaft
- Brutvögel des Offenlandes
- Isebeck und Kakerbeck
- Wertvolle Bereiche für Amphibien
- Funktionsbeziehungen Fischotter



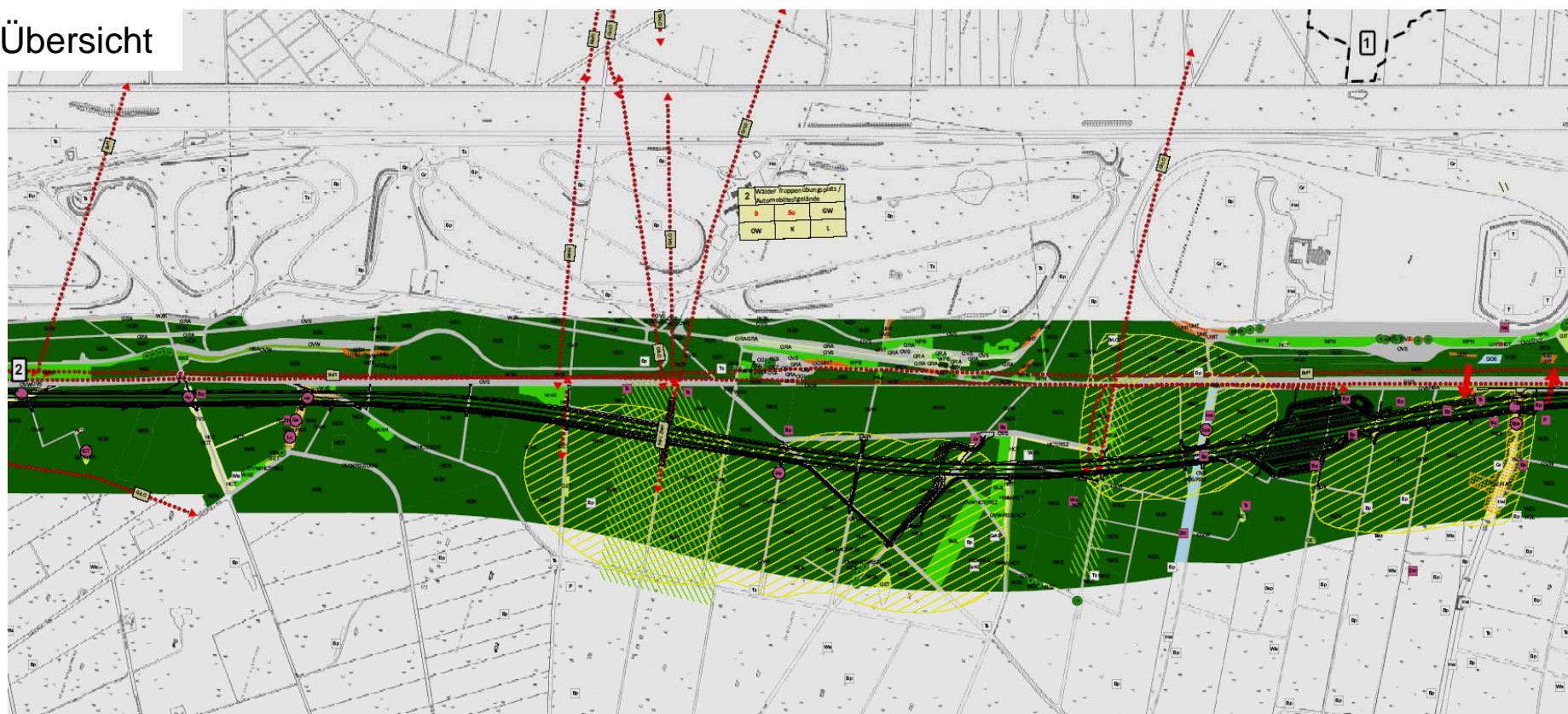
Übersicht

Bestand

- Waldbereiche, Niederungsbereich Stackmannsmühle
- Naturschutzgebiet Bornbruchsmoor
- Fledermausflugrouten
- Wertvolle Bereiche für Amphibien
- Funktionsbeziehung Fischotter



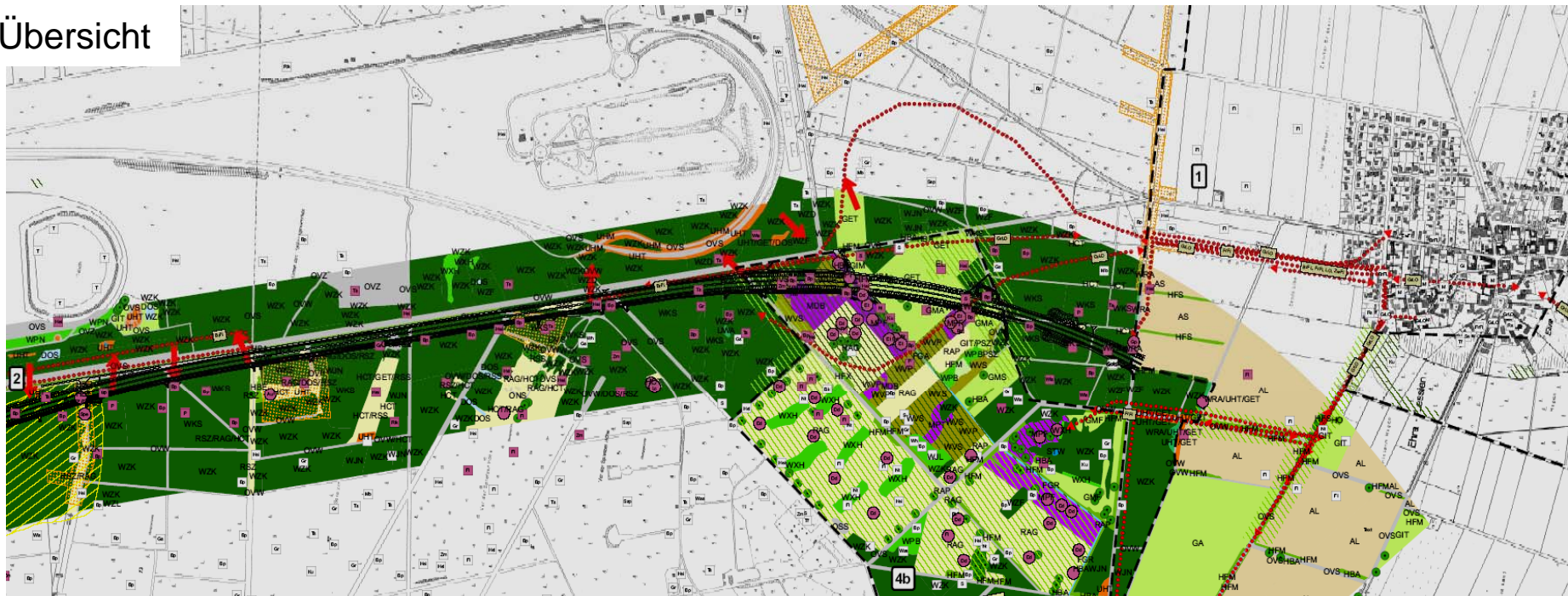
Übersicht

Bestand

- Waldbereiche parallel Automobiltestgelände
- Fledermausflugrouten, Fledermaus Jagdhabitate
- Amphibienwanderwege



Übersicht

Bestand

- Waldbereiche parallel Automobiltestgelände
- Truppenübungsplatz Ehra-Lessin (Halboffenlandschaft)
- Flugrouten Fledermäuse
- Amphibienwanderwege
- Wertvolle Bereiche für Reptilien



Kompensationsbedarf: Biotoptypen (bau-/anlagebedingt)

| | |
|---|-----------------|
| Verlust von Gewässern | 0,5 ha |
| Verlust von Landröhricht | 0,3 ha |
| Verlust von Pfeifengras-Moorstadien | 1,5 ha |
| Verlust von Grünland | 3,8 ha |
| Verlust von Halbruderalen Gras- und Staudenfluren | 0,7 ha |
| Verlust von Trockenbiotopen | 7,3 |
| Verlust von Gehölzen | 5,6 |
| Verlust von Wald | 93,3 |
| Gesamtbedarf Biotope | 113,0 ha |
| Ausgleich für gesetzlich geschützte Biotope | 5,7 ha |

Derzeit werden trassennahe Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen bearbeitet



Kompensationsbedarf: Boden

| | | |
|---------------------------------------|---|---------|
| Brutto- Bodenbeein- trächtigung | Beeinträchtigung von Boden durch Versiegelung | 40,3 ha |
| | Beeinträchtigung von Boden durch Teilversiegelung | 9,4 ha |
| | Beeinträchtigung durch Auf- und Abtrag des Bodens | 9,4 ha |

| | | |
|--|--------------------------|--------|
| Bestehende Bodenbeein- trächtigung | Bestand Versiegelung | 1,0 ha |
| | Bestand Teilversiegelung | 2,5 ha |

| | |
|------------------------------------|----------------|
| Netto-Bodenbeeinträchtigung | 55,7 ha |
|------------------------------------|----------------|



Kompensationsbedarf: Wald nach NWaldLG*

| | |
|--|----------------|
| Forstlicher Ausgleich nach § 8 NWaldLG (min. 1:1) | 85,4 ha |
|--|----------------|

| | |
|---|---------|
| davon Verlust von Waldflächen im Sinne des NWaldLG (§ 2 Abs. 3 NWaldLG) | 73,8 ha |
|---|---------|

| | |
|---|---------|
| davon Verlust von weiteren Flächen, die im Sinne des NWaldLG zum Wald gehören (§ 2 Abs.4 NWaldLG) | 11,6 ha |
|---|---------|

* Neuaufforstung für Waldverlust zzgl. Bilanzierung nach BNatSchG

Derzeit in Bearbeitung

- Waldrandaufbau im Bereich des Baufeldes
- Prüfung erforderlicher Ersatzaufforstungen



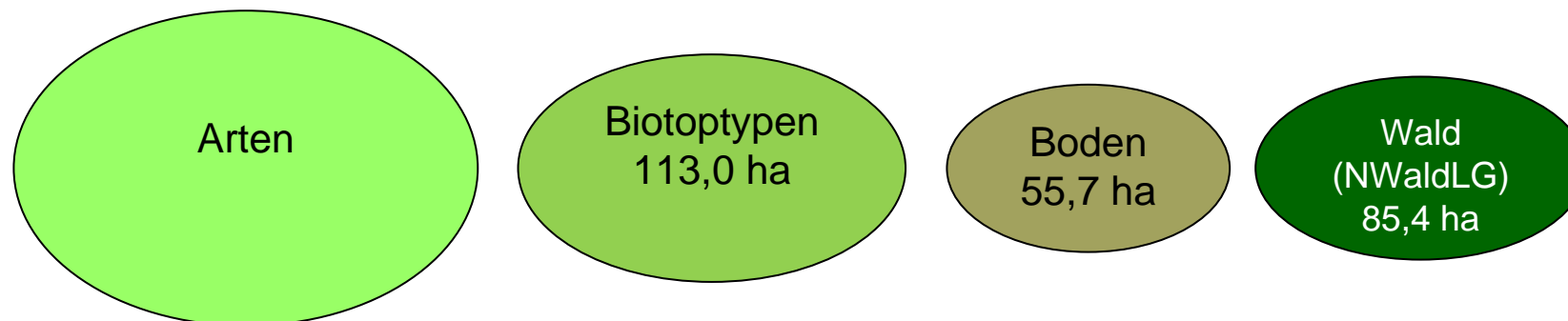
Kompensationsbedarf: Fauna

Verlust und Beeinträchtigungen von Lebensraumfunktionen für

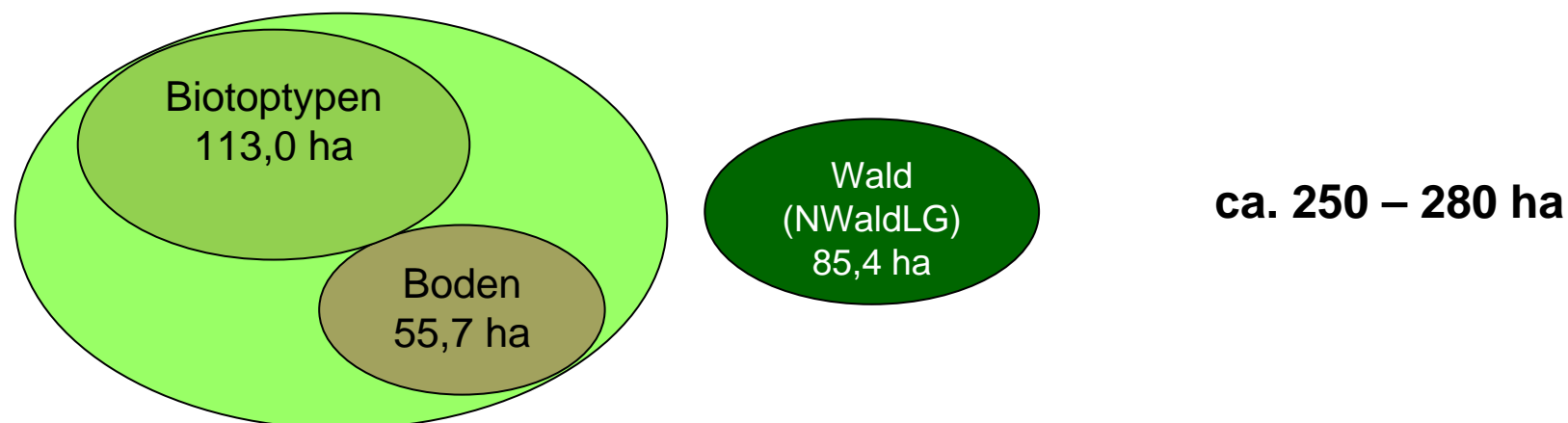
- Brutvögel (Bruthabitate von ca. 110 Brutpaaren)
- Fledermäuse (Flugrouten, Nahrungshabitate)
- Amphibien (Wanderwege, Sommer-/Winterlebensräume)
- Reptilien (Trockenlebensräume)
- Groß-, Mittel- und Kleinsäuger (Wanderwege)
- Insekten (z. B. Laufkäfer, Libellen, Tagfalter, Nachfalter, etc)

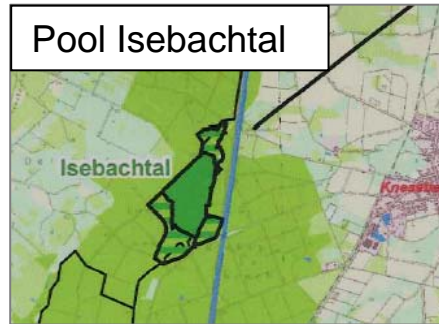


Kompensationsbedarf gesamt

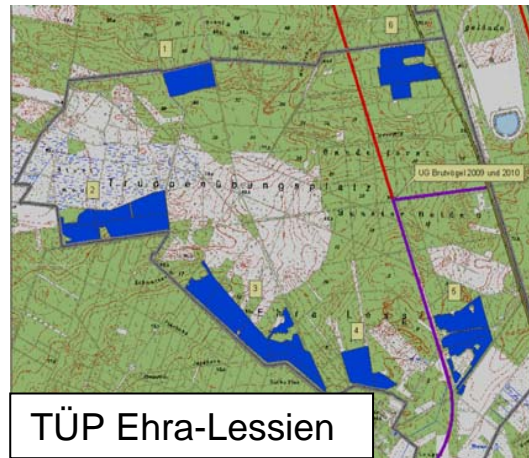


Verbleibender Kompensationsbedarf nach Prüfung von Mehrfachkompensation:

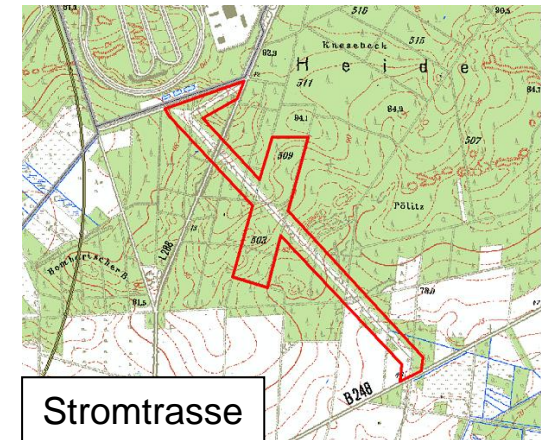




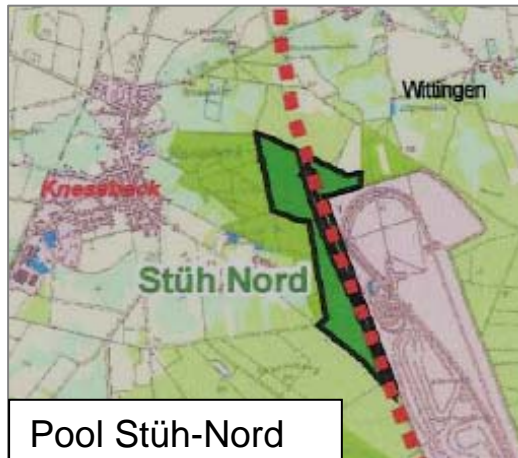
Pool Isebachtal



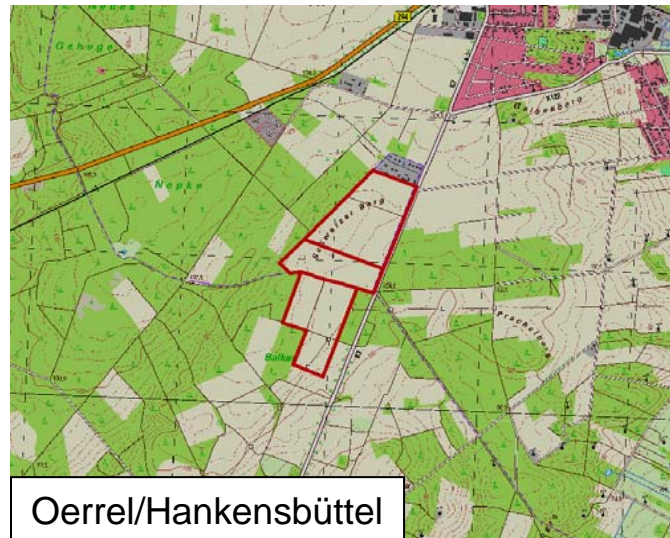
TÜP Ehra-Lessien



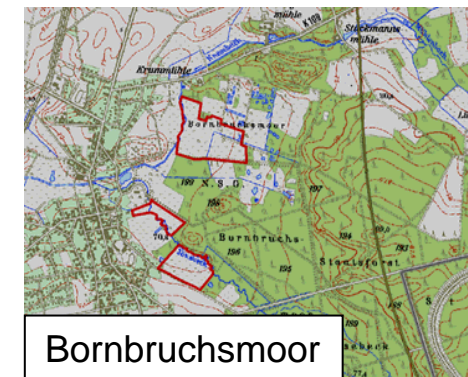
Stromtrasse



Pool Stüh-Nord



Oerrel/Hankensbüttel



Bornbruchsmoor



Kompensationsbedarf gesamt

Auswirkungen Maßnahmenkonzept auf andere Nutzungen

- vollständiger Entzug landwirtschaftlicher Nutzfläche: ca. 60 ha im Bereich von Aufforstungen (Oerrel, Hankensbüttel)
- landwirtschaftliche Nutzung unter Auflagen: ca. 60-70 ha (Grünland Isebachtal, westl. Bornbruchsmoor)
- Maßnahmen im Wald: ca. 150 ha (Pool Isebachtal, Pool Stüh, TÜP, Jagdhabitats der Fledermäuse)



TOP 6:

Planfeststellungsverfahren



Vorhabensträger

Als Vorhabensträger werden die Antragsteller in diesen Verfahren bezeichnet. Für Bauvorhaben an Bundesstraßen und Autobahnen sind dies die regionalen Geschäftsbereiche der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (früher „Straßenbauämter“), die für die Planung und spätere Ausführung zuständig sind.



Vorhabensträger

Träger öffentlicher
Belange

Im Planfeststellungsverfahren sind als Träger öffentlicher Belange diejenigen Verwalter öffentlicher Sachbereiche zu beteiligen, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird. Dies können z.B. die untere Wasser-, Naturschutz- und Bodenbehörde sein, oder auch andere Fachbehörden wie z. B. der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasser-, Küsten- und Naturschutz (NLWKN).



Vorhabensträger**Träger öffentlicher
Belange****Betroffene**

Betroffener eines Vorhabens ist jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden. Beispielsweise kann durch die Inanspruchnahme von Grundeigentum in bestehende Rechte eingegriffen oder durch eine Änderung der Verkehrssituation die Lärmbelästigung verstärkt werden.



Vorhabensträger**Betroffene****Träger öffentlicher
Belange****Planfeststellungsbehörde**

in Niedersachsen zugleich

Anhörungsbehörde

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Dezernat 33) ist in Niedersachsen die zuständige Planfeststellungsbehörde für Maßnahmen an Bundesautobahnen.

Ihre Aufgabe besteht zunächst darin, die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen auf deren Vollständigkeit zu überprüfen. Sodann übergibt sie die Unterlagen der Anhörungsbehörde mit der Bitte, das Anhörungsverfahren durchzuführen. Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens fertigt sie - sofern die Voraussetzungen hierfür vorliegen - einen Planfeststellungsbeschluss, der sich mit allen vom Vorhaben betroffenen Rechtsbeziehungen auseinandersetzt.



Vorhabensträger**Betroffene****Träger öffentlicher
Belange****Planfeststellungsbehörde**

in Niedersachsen zugleich

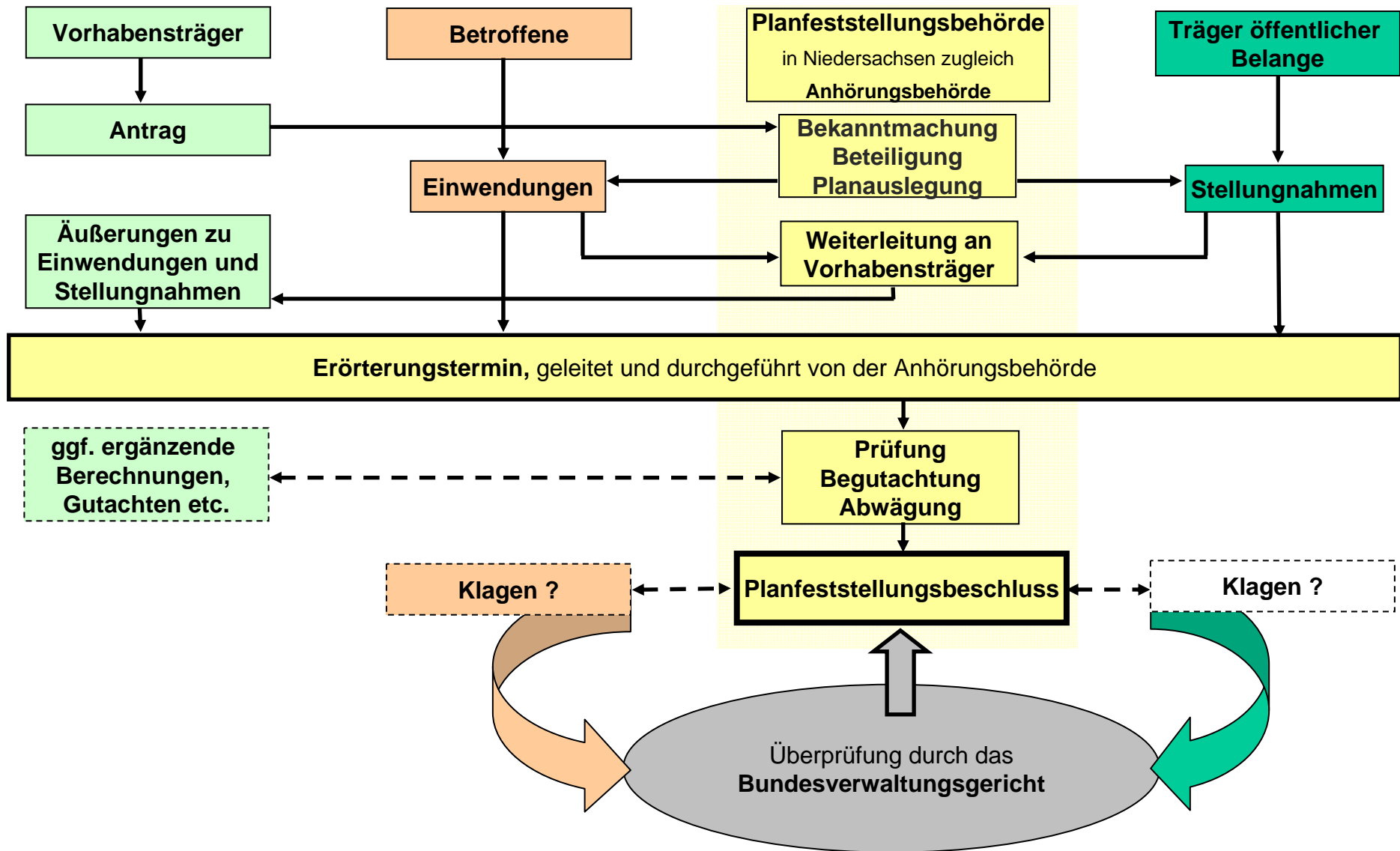
Anhörungsbehörde

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Dezernat 33) ist in Niedersachsen für die o. g. Verfahren auch die zuständige Anhörungsbehörde.

Das Anhörungsverfahren besteht aus folgenden Verfahrensschritten:

- Bekanntmachung, Beteiligung, Planauslegung der Planunterlagen,
- Weiterleitung der Stellungnahmen und Einwendungen an den/die Vorhabensträger(-in),
- Durchführung des Erörterungstermins,
- Erstellung einer (landesbehördlichen) Stellungnahme an die Planfeststellungsbehörde.





Fristen und Zeiträume

Planauslegung: 1 Monat

Einwendungen: bis 2 Wochen nach der Planauslegungsfrist (1 Monat)
(bei Ablauf der Einwendefrist keine weitere Berücksichtigung)

Einwendungen

Jeder, der seine Belange durch das geplante Vorhaben berührt sieht, kann bei der Auslegungsgemeinde oder direkt bei der Anhörungsbehörde Einwendungen einreichen, Anregungen geben oder Vorschläge machen.

Dabei müssen Einwendungen zumindest erkennen lassen, worin sich die Betroffenen in ihren Rechten beeinträchtigt sehen. Andernfalls braucht die Anhörungs-/Planfeststellungsbehörde hierauf nicht eingehen. Die Betroffenen sind insoweit auch im Klageverfahren mit derartigem Vorbringen ausgeschlossen (sog. Präklusion).



Klagen

Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

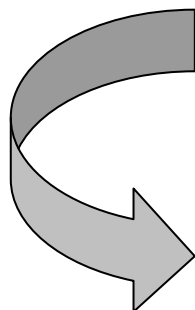
Die Klage ist schriftlich zu erheben und muss den Kläger, den Beklagten sowie den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Es besteht Anwaltszwang. In der Rechtsbehelfsbelehrung wird hierauf entsprechend hingewiesen.

A 39 → vordringlicher Bedarf
(Bundesverkehrswegeplan)



Klage hat keine aufschiebende Wirkung

Antrag auf Aussetzung des sofortigen Vollzuges

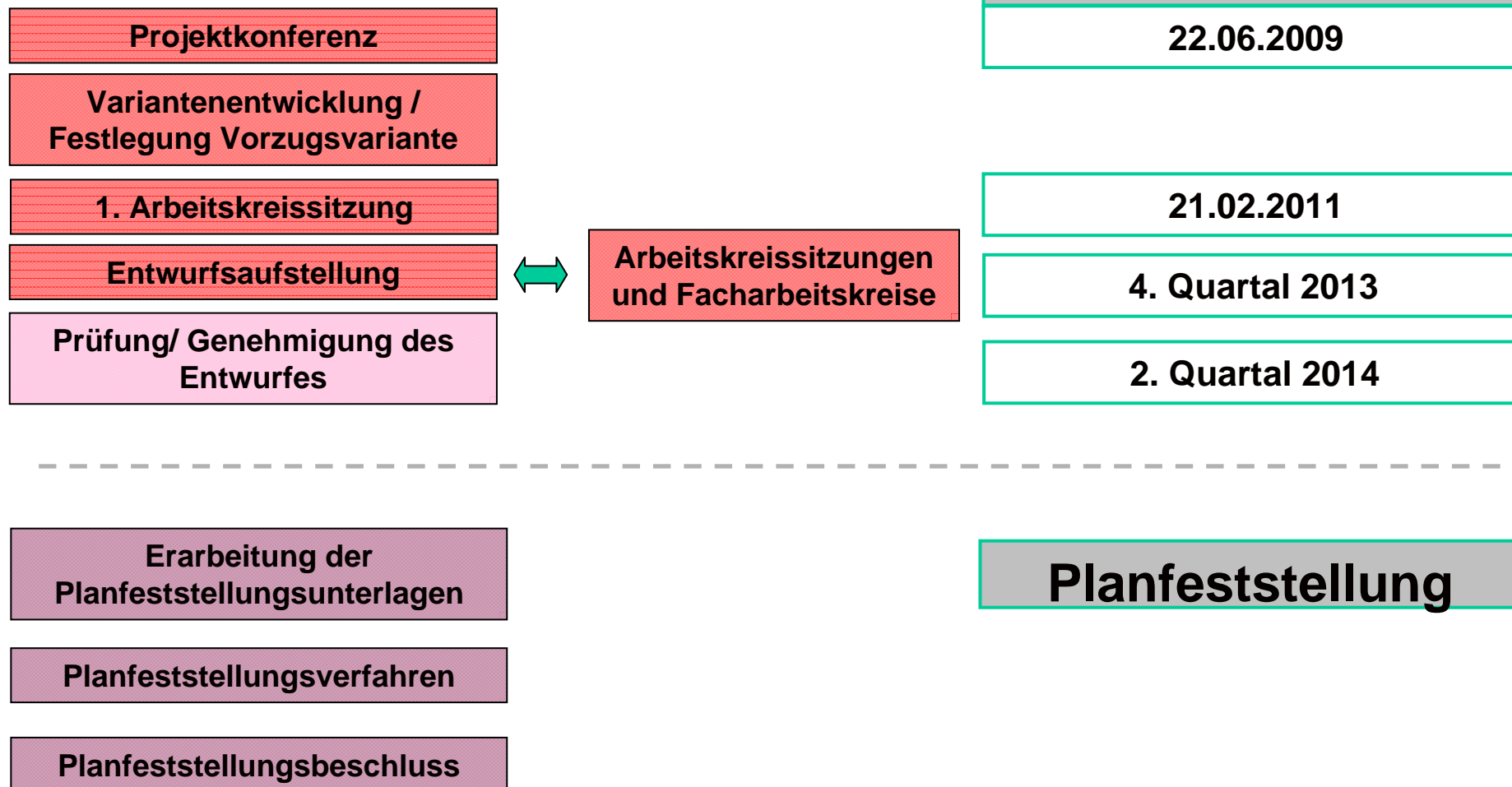


TOP 7:

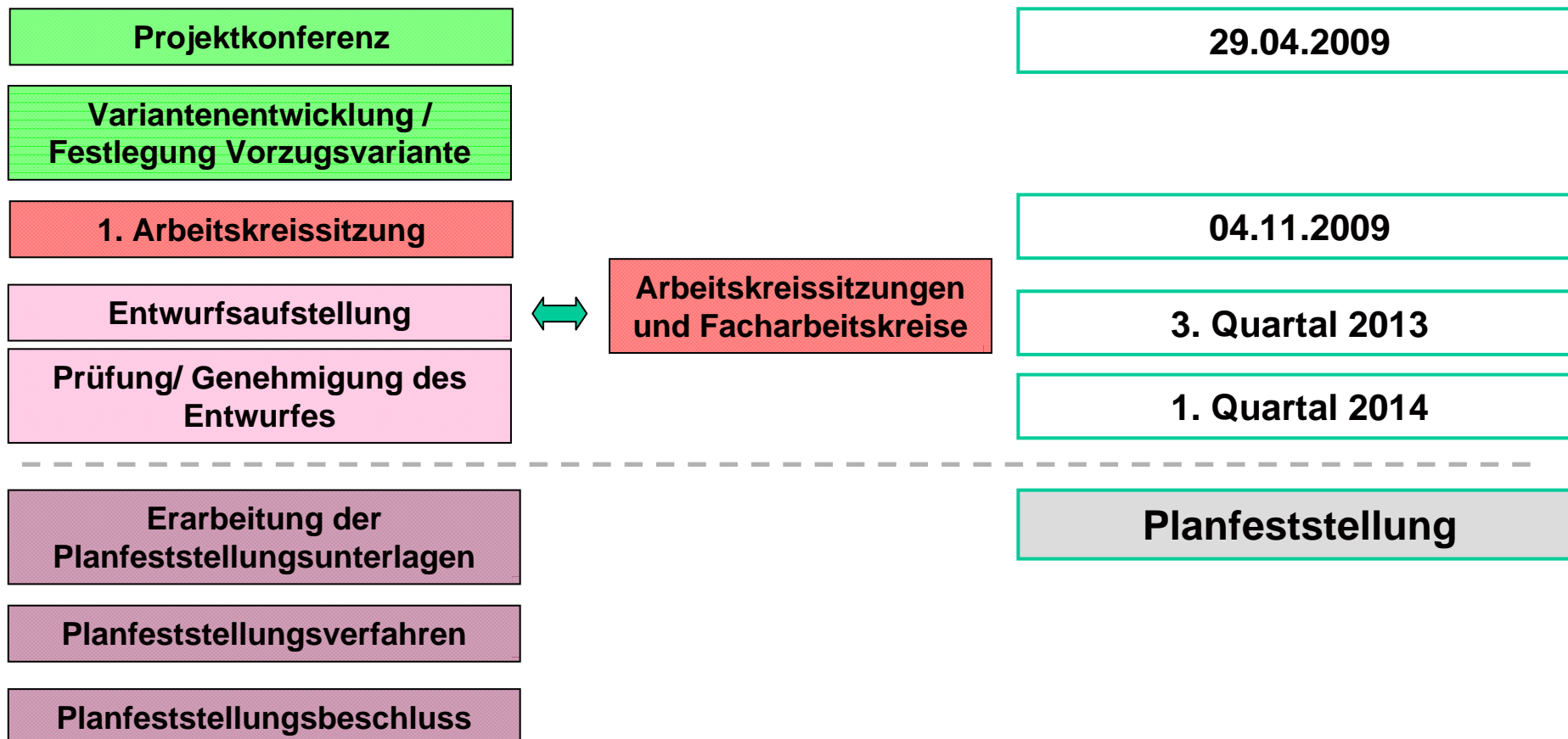
Weiteres Vorgehen



weiterer Planungsablauf Abschnitt 5



weiterer Planungsablauf Abschnitt 6



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit
und Mitwirkung

