

Projekt A 39

Fachliche Beurteilung einer Trasse zur Nordumfahrung Lüneburgs

Bereits im Zuge der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren für die A39 wurde von der Stadt Lüneburg die Forderung erhoben, eine Variante nördlich der Stadt Lüneburg zu untersuchen. Nach den Ergebnissen der groben Raumanalyse (UVS Stufe 1) konnte im Gegensatz zu den Untersuchungsräumen für die vertiefende Raumanalyse (UVS Stufe 2) im Bereich nördlich der Stadt Lüneburg aufgrund der Vielzahl und Verteilung von Bereichen mit hohem und sehr hohem Raumwiderstand kein Korridor identifiziert werden, der für die Aufnahme einer Autobahntrasse geeignet erscheint. Aus diesem Grund wurde der Raum für weitergehende Untersuchungen nicht vorgeschlagen. Dieser Einschätzung folgte die Bezirksregierung in ihrer Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen.

Aufgrund massiver Forderungen aus der Region Lüneburg wurde dennoch ein Grobvergleich für eine nördlich an Lüneburg vorbeiführende Trasse (Nordvariante) mit einer möglichen Trasse unter Mitnutzung der bestehenden A250 / B4 (Ostvariante) durchgeführt, s. Anlagen. Für den Grobvariantenvergleich wurden die Aspekte Naturschutz, Lärmbelastungen und Baukosten betrachtet.

Die Nordvariante verläuft von der Anschlussstelle Handorf nördlich von Bardowick zwischen der Mülldeponie und der Ortslage Moorburg in östlicher Richtung. Sie quert den Elbe- Seitenkanal in Höhe der Bahnstrecke Lüneburg – Lauenburg und verschwenkt östlich von Rullstorf nach Süden. Nördlich von Holzen bindet die Nordvariante in die östlichste Variante des Variantenbündels ein.

Die **Nordvariante** orientiert sich dabei in ihrer Lage an den folgenden Zwangspunkten (Nummerierung s. Anlage):

- Anbindung an die bestehende A250 bei Handorf
- Ortslagen Hohensand (*3) und Wittorf (*4) entlang der Kreisstrasse 31
- Wochenendhausgebiet bei Wittorf (*5)
- Mülldeponie Bardowick (*6)
- NSG Büldenmoor (*7)
- Ortslage Moorburg (*8)
- NSG Bennerstedt (*9)
- Drögeholz (*10; Vorranggebiet für Erholung sowie für Natur und Landschaft, historischer Waldstandort, WSG)
- Kreuzung mit Elbe- Seitenkanal und Bahnstrecke (*2)
- Ortslagen Scharnebeck Rullstorf, Sülbeck und Boltersen (*12 - *15)
- Einbindung der Nordtrasse in das im Rahmen der UVS Stufe 2 zu untersuchende Variantenbündel nördlich von Holzen

Dabei ergeben sich für diese Trasse folgende gravierende Konfliktschwerpunkte:

- Querung des FFH- Gebietes „Luhe und Untere Ilmenau“ mit zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen der vorgefundenen Lebensraumtypen während der Bau- und Betriebsphase (*1)
- Kreuzung des Elbe- Seitenkanals im Bereich der Bahnstrecke mit daraus folgender möglicher zweimaliger Querung des Neetzekanals als Bestandteil des FFH- Gebietes „Luhe und Untere Ilmenau“ mit möglichen erheblichen Beeinträchtigungen (*2)

Die für den Grobvergleich herangezogene **Ostvariante** nutzt von der Anschlussstelle Handorf die bestehende A250 bis zur Anschlussstelle Lüneburg- Nord, geht dort in die bestehende vierstreifige B4 über und verlässt diese im Bereich der Kreuzung mit der Bahnstrecke Lüneburg – Lauenburg. Sie verläuft zwischen Ebensberg und Erbstorf hindurch in östlicher Richtung, kreuzt den Elbe- Seitenkanal südlich Erbstorf und umgeht Wendhausen und Holzen im Nordosten.

Naturschutz

Zur Minimierung von erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH- Gebiet „Luhe und Untere Ilmenau“ und der Querung der K31 ist ein Querungsbauwerk mit einer Länge von ca. 500m und einer Lage über Gelände von etwa 7 m erforderlich.

Um im weiteren Verlauf den Elbe- Seitenkanal und die Bahnstrecke zu kreuzen, wird unter Beachtung der Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen für den Neetzekanal ein Bauwerk mit einer Länge von etwa 1.200m sowie einer Lage über Gelände von ca. 14m mit entsprechenden Straßendämmen erforderlich.

Für die Nordvariante ist zwischen Holzen im Osten und dem Anschluss an die bestehende A250 bei Handorf im Westen auf einer Länge von 22 km eine komplette Neutrassierung der Autobahn erforderlich.

Für die Ostvariante kann von der Anschlussstelle Handorf im Zuge der A250 bis zur Anschlussstelle Lüneburg- Nord komplett die vorhandene Autobahn genutzt werden (6 km). Anschließend ist östlich der AS Lüneburg- Nord der vorhandene vierstreifige Querschnitt der B4 zur Autobahn ausbaubar (2 km). Lediglich auf einer Länge von 12 km ist hier eine Neutrassierung der Autobahn erforderlich.

Das bedeutet eine bauliche Mehrlänge der Nordvariante gegenüber der Ostvariante von ca. 10 km mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen (größerer Flächenverbrauch, größere Zerschneidungslänge etc.)

Lärmbelastungen

Ein wesentlicher Kritikpunkt der Stadt Lüneburg gegenüber der Ostvariante ist die von ihr ausgehende Lärmbelastung für die angrenzenden Wohnbereiche. Zur Beurteilung der unterschiedlichen Betroffenheiten der Wohnbevölkerung durch Lärmbelastungen infolge des Neubaus der A39 wurde dieser Aspekt deshalb in den Grobvergleich der Nordvariante mit der Ostvariante einbezogen. Für beide Varianten wurde das Belastungsband der 49 dB(A)- Isophone (Immissionsgrenzwert in der Nacht für Wohngebiete gemäß 16. BIMSchV) der Beurteilung zu Grunde gelegt. Innerhalb der Wirkzone wurden die für die Wohnfunktion relevanten Baunutzungen (Wohn-, Misch-, Sonderbebauung) bilanziert.

Aufgrund der vorhandenen und verbleibenden Belastungen entlang der B4 / A250 sowie der Abschirmungen durch vorhandenen und ggf. zu erweiternden Lärmschutz,

die autobahnnahen Gewerbeflächen und das Lüneburger Holz sind die Entlastungswirkungen einer Lüneburger umfahrenden Variante vergleichsweise gering. Eine spürbare Entlastung von den Lärmbelastungen ergibt sich größenordnungsmäßig erst bei einer Halbierung der Verkehre, die hier nicht eintritt. Die durchgeführten Bilanzierungen führen für den Vergleich der Neubelastungen von Wohnbereichen zu folgenden Ergebnissen:

- Durch die Nordvariante sind ca. 31 ha bestehender und durch F-Planung abgesicherter Siedlungsfläche neu betroffen.
- Die Ostvariante beeinträchtigt ca. 23 ha solcher Flächen.

Ein Vergleich der Siedlungsentwicklungsflächen ist nicht möglich, da für den Bereich der Nordvariante keine Daten über die bisher bestehenden und rechtlich abgesicherten Flächen hinaus erhoben worden sind.

Baukosten

Die bauliche Mehrlänge der Nordvariante von etwa 8 km gegenüber der Ostvariante verursacht neben den höheren Planungskosten bauliche Mehrkosten in Höhe von ca. 48 Mio. €.

Zu diesen Mehrkosten bei Umsetzung der Nordvariante addieren sich die Kosten für das Bauwerk zur Querung des Elbe-Seitenkanals und der Bahnstrecke. Die Kosten für dieses Bauwerk belaufen sich auf rund 30 Mio. €.

Aufgrund der schwierigen Baugrundverhältnisse (*11; Moor, Torf) im Zuge der Nordvariante auf einer Länge von ca. 5 km ergeben sich nach Erfahrungen des Regionalen Geschäftsbereiches Stade weitere Mehrkosten für diese Variante in Höhe von etwa 7,5 Mio. €.

- Die Mehrkosten der Nordvariante gegenüber der Ostvariante betragen demnach rund 85 Mio. €.