

Beschreibung des alternativen Gesamtkonzeptes A 39-OV:

Die A 39-OV und die A 39-VV haben in etwa die gleiche Längsentwicklung. Gegenüber der Vorzugsvariante hat benötigt die hier vorgestellte Ostvariante in der Umsetzung ca. 45 Bauwerke weniger, da sie eben durch wesentlich weitläufiger besiedelte Gebiete verläuft. Bei einer Annahme von durchschnittlich 10 Mio. pro Bauwerk ergibt sich ein Einsparpotential von ca. 450 Mio. Euro, was noch einmal um mindestens 50 Mio. höher ausfällt, da gegenüber der Vorzugsvariante die A 39-OV um Lüneburg herum größtenteils in freier Lage erstellt werden kann.

Diese rund 500 Mio. Euro werden aber schätzungsweise für den Tunnel zu veranschlagen sein, so das die A39-OV und die VV sich kostenneutral zueinander verhalten.

Bei der A 39 – Ostvariante wird die A39 als Verlängerung der A250, wie in einer ursprünglichen Planung vorgesehen, in Tunnellage unter Adendorf geführt und dann östlich um Lüneburg herumgeführt (im Kartenblatt als Variante 2 bezeichnet) um nach Querung des Kanals, ebenfalls in Tunnellage, auf Höhe des Ortes Neu Lentenau wieder an die bereits im ROV untersuchte Linienführung der Variante 1 anzuschließen. Im weiteren Verlauf wird die A 39 unter der K28 und der L221 geführt bis zum Übergang in die sich anschließende Dammlage.

Für den nun folgenden Abschnitt bis zur Einmündung in die zukünft. Autobahn von Bremen nach Berlin wurde bereits ein Raumordnungsverfahren durchgeführt.

Die A 39 wird nun weiter in Dammlage tlw. durch Baumkronen geführt, bis zur Überquerung der B 216 und der K 16. Ab hier wird die A 39 um die Anhöhe Rohstorf herumgeführt (evtl. im Hanganschnitt mit halboffener Tunnelbauweise), dann im Geländeeinschnitt unter die Bahnstecke Lüneburg – Dannenberg, der K 2 und der L 232 geführt. Um den Wiebeck herum verläuft die A 39 bodengleich über das Gollernbachtal hinweg, um dann wieder auf Höhe der Orte Drögennotorf und Strothe im Geländeeinschnitt zu verschwinden. Der Geländeeinschnitt könnte dann meines Erachtens nach Querung der K31 und der L253 nach Erreichen der Raststätte Fuchsberg vorerst enden.

Grundsätzlich ist die Dammbauweise in bewaldeten Regionen vorzuziehen, dagegen ist die Führung der Autobahn im Geländeeinschnitt im Bereich von Ortschaften wegen der Kanalisierung der Verkehrslärmemissionen sinnvoller. In dieser Manier ist bis zur Einmündung in die mögliche Autobahn von Bremen nach Berlin weiter zu verfahren, wozu ich aber keine detaillierten Vorschläge machen möchte, da ich hier über keine ausreichenden und detaillierten Kenntnisse der Örtlichkeit verfüge.