

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung mit Antwort**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Hillmer, Ingrid Klopp und Horst Schiesgeries (CDU), eingegangen am 04.07.2014

**2+1-Ausbau der B 4: Sind alle für die Verwirklichung des Gesamtkonzepts von Lüneburg bis zur A 2 erforderlichen Baumaßnahmen und Kosten in die bisherige Planung und Kostenan-gabe eingeflossen?**

Für die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 bis 2030 hat die Landesregierung beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Juni vergangenen Jahres die Erweiterung der Bundesstraße 4 von Lüneburg bis Gifhorn von einer zwei- zu einer dreistreifigen Fahrbahn angemeldet. Die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen hat vor Kurzem ergänzende Informationen veröffentlicht. Nach den Angaben des Landes Niedersachsen beläuft sich die Strecke auf eine Länge von 72,5 km. Als Gesamtkosten sind 248 Millionen Euro angegeben.

Bei der angegebenen Entwurfsklasse 1 handelt es sich um ein 2+1-Fahrbahnsystem mit einem grün gefärbten Markierungstreifen als Trennung zwischen den Richtungsfahrbahnen. Ein solches Fahrbahnsystem ist eine kreuzungsfreie Kraffahrstraße mit autobahnähnlichen Auf- und Abfahrten.

Die bestehenden verkehrstechnischen und räumlichen Gegebenheiten erfordern zur Verwirklichung des Gesamtkonzepts Baumaßnahmen, die in den Projektdarstellungen nicht erkennbar sind.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. In welchem Umfang rechnet die Landesregierung mit zusätzlichem Verkehr auf der ausgebauten B 4 (bitte getrennt nach Pkw und Lkw angeben)?
2. Wie viele Kreisverkehre und Kreuzungen sind auf der B 4 für den Bereich von Lüneburg bis zur A 2 vorgesehen?
3. Welche Abstände zur Wohnbebauung sind bei den geplanten Ortsumgehungen vorgesehen (bitte für jede Umgehung einzeln angeben)?
4. Wie viele Streckenkilometer werden geschwindigkeitsbegrenzt unter 100 km/h? Wird es Abschnitte mit höherer Geschwindigkeitsfreigabe als 100 km/h geben?
5. Wird es auf einer ausgebauten B 4 Beschränkungen für langsam fahrenden - z. B. landwirtschaftlichen - Verkehr geben?
6. Bei einem 2+1-Fahrbahnsystem sind einmündende Straßen und Feldwege und damit verbundene Überquerungsmöglichkeiten ausgeschlossen. Wie wird die Flächenerschließung beidseitig der B 4 sichergestellt? Wie viele Kilometer sollen mit separaten Seitenwegen zur Flächenerschließung ausgestattet werden? Wie breit sollen diese Wege ausgebaut werden und mit welcher Tragkraft?
7. Beabsichtigt die Landesregierung im Zuge des 2+1-Ausbaus der Bundesstraße 4 auf der Strecke von Lüneburg bis zur A 2 Baumaßnahmen als Ersatz für die derzeit bestehenden Kreuzungsbereiche? Wenn nein, warum nicht?
8. Welcher Verlauf ist für die Ortsumgehung Melbeck geplant?

Bei westlicher Ortsumgehung: Wie lang ist die Strecke dieser Ortsumgehung? Wie hoch sind die Kosten dafür? Bei östlicher Ortsumgehung: In diesem Fall muss die Ilmenau überbrückt werden. Ist hierbei berücksichtigt, dass die beidseitig an die Ilmenau angrenzenden Bereiche im Hochwasserrisikomanagement des Landes als Überflutungsflächen ausgewiesen sind und ebenfalls überbrückt werden müssen?

- Wie hoch sind die Gesamtkosten aller erforderlichen Maßnahmen für die östliche Ortsumgebung von Melbeck.?
9. Welcher Verlauf ist für die Ortsumgebung Grünhagen, zwischen Bienenbüttel und Melbeck, vorgesehen? Wie wird die Kreisstrasse 36 angebunden?
  10. Welcher Verlauf ist für die Ortsumgebung Bienenbüttel vorgesehen? Wie werden die Orte Bienenbüttel, Steddorf und Bargdorf angebunden?
  11. Welcher Verlauf ist für die Ortsumgebung Jelmstorf geplant? Wie werden die Orte Addenstorf und Bruchtorf angebunden?
  12. Wie werden die Landesstraße 252 und die Kreisstraße 44 angebunden? Ist ein neues Brückenbauwerk geplant?
  13. Wie wird die Kreisstraße 11 angebunden? Ist ein neues Brückenbauwerk geplant?
  14. Welcher Verlauf ist für die Ortsumgebung Tätendorf geplant? Wie wird die Barumer Straße angebunden?
  15. Wie wird der Ort Hoystorf angebunden?
  16. Wie wird die Kreisstraße 22 nach Emmendorf angebunden?
  17. Wie wird der Ziegeleiweg in Kirchweyhe angebunden?
  18. Sind an der Ortsumgebung Uelzen und Kirchweyhe Veränderungen geplant? Wie wird das Kreuzungsbauwerk Ludwig-Erhard-Straße und Störtenbütteler Weg zwischen Kirchweyhe und Uelzen geplant? Wie wird das Kreuzungsbauwerk an der Einmündung Nordallee geplant?
  19. Wie werden die Kreisstraße 9 nach Suderburg und die Kreisstraße 14 nach Stadensen angebunden? Welches Kreuzungsbauwerk ist geplant? Wie soll der Fahrradverkehr die B 4 kreuzen?
  20. Wie sollen in Breitenhees die B 191 und die Wege nach Stadensen und Hösseringen angebunden werden? Welches Kreuzungsbauwerk ist geplant?
  21. Wie soll die Landesstraße 265 nach Bokel angeschlossen werden? Welches Kreuzungsbauwerk ist geplant?
  22. Welcher Verlauf ist für die Ortsumgebung Sprakensehl geplant? Wie soll die Landesstraße 280 angebunden werden? Welches Kreuzungsbauwerk ist geplant?
  23. Wie soll die Kreisstraße 1 nach Lüsche angebunden werden?
  24. Wie ist die Anbindung der Landesstraße 282 geplant? Welches Kreuzungsbauwerk ist geplant? Wie soll der Fahrradverkehr kreuzen?
  25. Welcher Verlauf ist für die Ortsumgebung Groß Oesingen geplant? Wie sollen die Kreisstraßen 1, 3, 4 und 87 angebunden werden?
  26. Wie soll die Kreisstraße 452 nach Pullhöfen angebunden werden? Welches Kreuzungsbauwerk ist geplant?
  27. Wie ist die Kreuzung mit der Landesstraße 284 vorgesehen? Welches Kreuzungsbauwerk ist geplant? Wie soll der Fahrradverkehr kreuzen?
  28. Wie ist die Anbindung der Kreisstraßen 7 und 321 geplant? Welche Kreuzungsbauwerke sind geplant?
  29. Welche Baumaßnahmen sind an der Umgehung Gifhorn geplant?
  30. Wie ist die Anbindung der Braunschweiger Straße in Gifhorn geplant? Mit welchem Kreuzungsbauwerk?
  31. Wie ist die Anbindung der Landesstraße 320 geplant? Mit welchem Kreuzungsbauwerk?

32. Welchen Verlauf hat die Umgehung von Ausbüttel? Wie ist die Anbindung der Kreisstraße 661 geplant? Mit welchem Kreuzungsbauwerk?
33. Welchen Verlauf hat die Ortsumgehung Röttgesbüttel? Wie ist der Anschluss der Kreisstraßen 52 und 65 geplant?
34. Welchen Verlauf hat die Ortsumgehung Meine? Wie ist der Anschluss der Landesstraße 321 und der Kreisstraße 58 geplant?
35. An welchen Stellen und mit welchen Maßnahmen beabsichtigt die Landesregierung Querungsmöglichkeiten der ausgebauten B 4 für
  - Fußgänger,
  - Kraftfahrzeuge,
  - land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge?
36. In welchem Umfang sind für das Gesamtprojekt des 2+1-Ausbaus der B 4 von Lüneburg bis zur A 2 einschließlich Baumaßnahmen für Auf- und Abfahrten und Überquerungsmöglichkeiten Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen notwendig? Welche Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen? Mit welchen Kosten wird hierfür gerechnet?
37. In welchen Orten sind Flurneuordnungen geplant? Mit welchen Kosten rechnet die Landesregierung hierfür?
38. Wird ein Radweg geplant? Mit welchen Kosten rechnet die Landesregierung hierfür?
39. Wie plant die Landesregierung die Ertüchtigung der östlichen Anbindung zur A 14? Ist der Bau der B 190n oder ein Ausbau der B 71 geplant?
40. Welche Planungen hat die Landesregierung zur Entlastung der Landesstraße 270 zwischen Uelzen und Wittingen für den Fall, dass die A 39 nicht präferiert wird?
41. Sind die Kosten für alle oben angesprochenen Maßnahmen in die Kostenangaben für das Gesamtprojekt eingeflossen? Wenn nein, welche nicht?

(An die Staatskanzlei übersandt am 11.07.2014 - II/725 - 834)

#### **Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- Z3-01424/0020/834/Ausbau B4 -

Hannover, den 04.08.2014

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wurde von der Bundesregierung im Jahr 2003 für den Zeitraum bis 2015 beschlossen. Für die Zeit danach entwickelt die Bundesregierung derzeit eine neue Bundesverkehrswegeplanung. Der neue BVWP gilt dann für den Zeitraum bis 2030.

Für den Streckenabschnitt der B 4 von Lüneburg bis zur A 2 hat das Land dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für den neuen BVWP folgende Gesamtprojekte gemeldet:

- B 4–B 188 (nördl. Gifhorn) - A 2 (AK Braunschweig - Nord) (P-Nr. 800138),
- B 4–Ausbau von nördlich Gifhorn (B 188) - südlich Lüneburg (B 209) (P-Nr. 800139).

Der Ausbau der B 4 von nördlich Gifhorn (B 188) - südlich Lüneburg (B 209) wurde als Alternative zum Neubau der A 39 von Wolfsburg bis Lüneburg gemeldet.

Die Ausbaulänge der genannten Gesamtprojekte beträgt ca. 86,7 km. Die Kosten belaufen sich auf insgesamt ca. 353,5 Millionen Euro. Die Projekte schließen bei Braunschweig, Gifhorn, Uelzen sowie bei Lüneburg an bereits ausgebaute Strecken an.

Das Gesamtprojekt B 4–B 188 (nördl. Gifhorn) - A 2 (AK Braunschweig - Nord) besteht aus dem Teilprojekt B 4 - vierstreifiger Ausbau von der Anschlussstelle Braunschweig-Wenden (A 391/K 60) bis südlich von Meine (P-Nr. 800236) und aus dem Teilprojekt B 4 - Verlegung von nördlich Rötgesbüttel bis südlich Meine (Ortsumgehung von Rötgesbüttel und Meine als vierstreifiger Neubau) (P-Nr. 800242).

Für diese Vorhaben sind Straßenquerschnitte mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen vorgesehen.

Das Gesamtprojekt B 4 - Ausbau von nördlich Gifhorn (B 188) - südlich Lüneburg (B 209) (P-Nr. 800139) gliedert sich in die drei Teilprojekte B 4 - Lüneburg bis nördlich Uelzen mit den Ortsumgehungen (OU) Tätendorf, Jelmstorf und Melbeck (P-Nr. 800302), B 4 - südlich Uelzen bis Breitenhees (P-Nr. 800303) und B 4 - Breitenhees bis nördlich Gifhorn mit den OU Groß Oesingen und Sprakensehl (P-Nr. 800304).

Für diese Projekte ist eine Erweiterung in den genannten Streckenabschnitten auf einen Regelquerschnitt RQ 15,5 vorgesehen, der eine Betriebsform „2+1“ ermöglicht; baulich getrennte Richtungsfahrbahnen sind nicht geplant.

Der detaillierte technische Entwurf (Vorentwurf) für die B 4 - Verlegung von nördlich Rötgesbüttel bis südlich Meine wurde am 22.07.2013 vom BMVI mit dem Gesehen-Vermerk genehmigt. Zurzeit erfolgt die Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen. Es liegt hier somit ein verfestigter Planungsstand vor. Für die Datenmeldung zum BVWP wurden die vorliegenden Planungsergebnisse verwendet.

In Übereinstimmung mit den Anforderungen des BMVI führte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) für die weiteren Maßnahmen im Zuge der B 4 eine Grobplanung mit einer gesamtplanerischen Raumanalyse und mit Erarbeitung einer realisierbaren Planungskonzeption durch. Auf dieser Grundlage wurde die fachtechnisch günstigste Linienführung („Meldelinie“) unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und der Umweltverträglichkeit ermittelt. Die zu erwartenden Kosten wurden aufgrund von Erfahrungswerten abgeschätzt. Diese Erhebungen wurden der Datenmeldung zum BVWP zugrunde gelegt.

Die im Rahmen der Grobplanung erarbeitete Planungskonzeption und die „Meldelinie“ stellen eine Lösungsmöglichkeit für den Verlauf der Straße dar. Die gemeldete Linienführung und die Kosten werden vom BMVI der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung der Maßnahme im Rahmen der Neuaufstellung des BVWP zugrunde gelegt.

Die „Meldelinie“ und die im Rahmen der Grobplanung erarbeitete Planungskonzeption sind jedoch nicht verbindlich für spätere Planungen. Bei einer späteren detaillierten Planung können sich infolge zunehmenden Erkenntnisgewinns durch vertiefte Ausarbeitung, durch Abstimmungsprozesse mit Trägern öffentlicher Belangen und durch die Beteiligung der Bürger noch erhebliche Änderungen ergeben.

Die endgültige Linienführung und die detaillierte Ausgestaltung für ein Straßenneubauprojekt ergeben sich somit nach der Bundesverkehrswegeplanung erst aus den nachfolgenden konkreten Planungsphasen (z. B. Raumordnungsverfahren, Planfeststellungsverfahren).

Es ist somit darauf hinzuweisen, dass die nachstehenden Angaben zur angefragten Ausgestaltung einzelner Planungsbereiche wie z. B. Ausbildung von Knotenpunkten, Lage und Größe von Querungsbauwerken, Erschließung von Flächen, erforderliches landwirtschaftliches Wegenetz und Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft, dem derzeitigen Planungsstand entsprechen und sich später im Rahmen einer detaillierten Planung ändern können.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die niedersächsische Straßenbauverwaltung rechnet für das Prognosejahr 2025 mit folgenden Verkehrsbelastungen:

Abschätzung der Prognosebelastungen 2025 (ohne A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg)								
Straße	Gesamtprojekt	Teilprojekt	Streckenabschnitt	Prognosebelastungen DTV 2025	Mehr-/ Minderbelastungen gegenüber der SVZ 2010	Prognosebelastungen DTV 2025	Mehr-/ Minderbelastungen gegenüber der SVZ 2010	
				[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[SV/24h]	
B 4	800139	800302	zw. B 209 und nördl. OU Melbeck	26.500	+ 5.200	2.200	+ 400	
B 4			zw. nördl. OU Melbeck und nördl. OU Uelzen (Nordallee)	12.500 bis 16.600	+ 1.000 bis + 3.500	1.000	- 400* bis - 800*	
B 4		800303	zw. südl. OU Uelzen (K 17) und B 191	12.700 bis 15.500	+ 3.700 bis + 5.000	1.300 bis 1.900	- 200* bis + 400	
B 4			zw. B 191 und südl. OU Groß Oesingen (K 4)	7.500 bis 9.200	+ 2.500 bis + 3.300	1.400 bis 1.600	+ 400 bis + 600	
B 4		800304	zw. südl. OU Groß Oesingen (K 4) und K 7	11.800 bis 13.500	+ 4.000 bis + 5.500	1.600 bis 1.700	+ 400	
B 4			zw. K 7 und B 188	18.700	+ 6.000	1.900	+ 600	
B 4		800138	800242	zw. nördl. Rötgesbüttel (L 292) und südl. Meine	20.100 bis 23.600	+ 1.100 bis + 2.700	2.100	+ 700
B 4				800236	zw. südl. Meine und A 391	25.000	+ 4.100	2.000
DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen aller Tage im Jahr SV = Schwerverkehr (Lkw > 3,5t zul. GG) SVZ 2010 = Straßenverkehrszählung 2010								
* Durch Realisierung der A 14 geringere SV-Belastungen auf dem Streckenzug B 71-B 4								

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung wird das BMVI die Verkehrsbelastungen der angemeldeten Maßnahmen für das Prognosejahr 2030 ermitteln. Diese werden vom Bund den Bewertungen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegt.

Zu 2:

Für den Ausbau der B 4 von Lüneburg bis zur A 2 sind 26 teilplanfreie Knotenpunkte (höhenungleiche Führung der sich kreuzenden Verkehrswege, Linksabbiegestreifen in der übergeordneten Straße) geplant.

Für die Anbindung der K 20 bei Bienenbüttel ist ein plangleicher Knotenpunkt (höhengleiche Führung der sich kreuzenden Verkehrswege) vorgesehen. Ob dieser Knotenpunkt in Form eines Kreisverkehrs oder als Kreuzung mit Lichtsignalanlage ausgeführt werden soll, ist noch festzulegen.

Für die Anbindung der K 2 nördlich des Mittellandkanals ist ein planfreier Knotenpunkt (höhenungleiche Führung der sich kreuzenden Verkehrswege mit Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen in der übergeordneten Straße) vorgesehen.

Zu 3:

Folgende Abstände zur Wohnbebauung sind vorgesehen:

OU Melbeck:	Abstand ca. 70 bis 100 m,
OU Jelmstorf:	Abstand ca. 70 bis 100 m,
OU Tätendorf:	Abstand ca. 200 bis 250 m,
OU Sprackensehl:	Abstand ca. 100 bis 130 m,
OU Groß Oesingen:	Abstand ca. 110 bis 200 m,
OU Rötgesbüttel:	Abstand ca. 360 bis 380 m,
OU Meine:	Abstand ca. 210 bis 350 m.

Zu 4:

Der Ausbau der B 4 von nördlich Gifhorn bis südlich Lüneburg (Gesamtlänge der Teilprojekte: rd. 72,5 km) ist derzeit so konzipiert, dass eine max. zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen werden kann. Angaben darüber, wie viele Streckenkilometer letztlich unter 100 km/h begrenzt werden, können erfolgen, wenn die Planungen für die Maßnahme vollständig abgeschlossen sind. Die Entscheidungen über Geschwindigkeitsbegrenzungen obliegt dann den zuständigen unteren Verkehrsbehörden, die bei Realisierung der Maßnahme dazu verkehrsbehördliche Anordnungen erlassen würden.

Bei der OU Rötgesbüttel-Meine und dem Ausbau der B4 südlich Meine bis zur AS Braunschweig-Wenden als vierstreifige Kraftfahrstraße (autobahnähnliche Straße im Sinne der StVO mit baulicher Mitteltrennung) sind Beschränkungen nach dem bisherigen Stand der Planungen nicht vorgesehen (vgl. § 18 Abs. 5 SVO).

Zu 5:

Ja. Die B 4 würde bei einem 2+1-System als Kraftfahrstraße betrieben werden. Es gelten die Regelungen des § 18 Abs. 5 der StVO. Kraftfahrstraßen dürfen nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt; werden Anhänger mitgeführt, gilt das Gleiche auch für diese.

Der Neubau der B 4 - OU Rötgesbüttel-Meine und der Ausbau der B 4 südlich Meine bis zur AS Braunschweig-Wenden sind als vierstreifige Kraftfahrstraße mit getrennten Richtungsfahrbahnen auf 14,2 km Gesamtlänge vorgesehen.

Zu 6:

Bei der OU Rötgesbüttel-Meine soll nichtmotorisierter und landwirtschaftlicher Verkehr auf einem eigenständigen Wegenetz geführt werden. Die Flächenerschließung wird beidseitig der B 4 durch dieses Wegenetz sichergestellt. Die Wege werden gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegesbau konzipiert. Dabei werden die Erfordernisse im Einzelfall berücksichtigt. Die Tragkraft entspricht dabei der Bauklasse 6 der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen. Grundlage der Ermittlung ist dabei eine Bezugsachslast von 10 t je Achse.

Für den Ausbau der B 4 von nördlich Gifhorn - südlich Lüneburg wurden gemäß den Ermittlungen in der Grobplanung zunächst beidseitig Verbindungswege mit jeweils 4,75 m befestigter Breite und einer Kronenbreite von 6,25 m zugrunde gelegt. Die tatsächlich erforderlichen Wege und die Tragfähigkeit sind in der detaillierten technischen Entwurfsplanung zu ermitteln.

Zu 7:

Ja.

Zu 8:

Es ist eine östliche OU von Melbeck vorgesehen.

Die Ilmenau wird von der OU nicht gequert. Die OU quert auf ca. 65 m das Überschwemmungsgebiet „Ilmenau mit Gerdau, Hardau und Stederau“. Das vorgesehene Bauwerk ist mit 22 m lichter Weite hydraulisch ausreichend. Der Verlust von ca. 1 600 m<sup>2</sup> Retentionsraum wird als ausgleichbar angesehen. In der detaillierten technischen Entwurfsplanung sind die Beeinträchtigung des Retentionsraums und die Sicherung der Hochwasserrückhaltefunktion zu überprüfen. Die Kosten für die OU Melbeck wurden im Rahmen der Gesamtmaßnahme nicht gesondert ermittelt.

Zu 9:

Für Grünhagen ist keine OU vorgesehen, da die bestehende B 4 weitgehend in Ortsrandlage verläuft. Die K 36 soll mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden werden.

Zu 10:

Für Bienenbüttel ist keine OU vorgesehen. Die bestehende B 4 verläuft in Ortsrandlage und ist frei von Zufahrten.

Bienenbüttel soll über teilplanfreie Knotenpunkte mit der Schützenallee und der K 10 sowie aufgrund der baulichen Gegebenheiten mit einem plangleichen Knotenpunkt (in einer Ebene) mit der K 20 angebunden werden.

Steddorf soll mit dem plangleichen Knoten mit der K 20 angebunden werden.

Bargdorf soll über die vorgesehenen Verbindungswege an die nächstliegenden teilplanfreien Knotenpunkte in Bienenbüttel und Jelmstorf angebunden werden.

Zu 11:

Es ist eine westliche Ortsumgehung von Jelmstorf vorgesehen.

Addenstorf und Bruchtorf werden über das bestehende Straßennetz durch Jelmstorf und den südlichen teilplanfreien Knotenpunkt angebunden.

Zu 12:

Die L 252 und die K 44 werden mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden. Ein neues Brückenbauwerk ist vorgesehen.

Zu 13:

Die K 11 wird mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden. Ein neues Brückenbauwerk ist vorgesehen.

Zu 14:

Es ist eine westliche OU von Tätendorf vorgesehen. Die Barumer Straße wird überführt. Eine direkte Anbindung ist nicht vorgesehen.

Zu 15:

Die Anbindung von Hoystorf soll über das vorhandene Wegenetz und vorgesehene Verbindungswege erfolgen.

Zu 16:

Die K 22 wird mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden.

Zu 17:

Die Anbindung ist mit der für den Verkehr bereits freigegebenen B 4 - OU Kirchweyhe bereits gegeben.

Zu 18:

Die vorhandenen OU Kirchweyhe und Uelzen sind für eine „2+1-Betriebsform“ ausreichend dimensioniert. Das Teilstück zwischen der OU Kirchweyhe und der OU Uelzen bleibt unverändert.

Zu 19:

Die K 9 und K 14 werden mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden. Der Kreisstraßen- und der Fahrradverkehr sollen die B 4 mit einem neuen Brückenbauwerk queren.

Zu 20:

Die B 191 wird mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden. Es ist ein neues Brückenbauwerk vorgesehen. Die Wege nach Stadensen und Hösseringen werden über Verbindungswege angebunden, die parallel zur B4 verlaufen sollen.

Zu 21:

Die L 265 wird mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden. Es ist ein neues Brückenbauwerk geplant.

Zu 22:

Es ist eine östliche OU von Sprakensehl vorgesehen. Die L 280 wird mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden. Es ist ein neues Brückenbauwerk vorgesehen.

Zu 23:

Die K 1 wird mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden.

Zu 24:

Die L 282 wird mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden. Der Landesstraßen- und der Fahrradverkehr sollen die B 4 mit einem neuen Brückenbauwerk queren.

Zu 25:

Es ist eine östliche OU von Groß Oesingen vorgesehen. Die K 4 und K 87 werden mit jeweils einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden. Die K 1 und K 3 werden über das bestehende Straßennetz an die Knotenpunkte B 4/K 4 und B 4/K 87 angebunden.

Zu 26:

Die K 452 wird mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden. Es ist ein neues Brückenbauwerk vorgesehen.

Zu 27:

Die L 284 wird mit einem teilplanfreien Knotenpunkt angebunden. Der Landesstraßen- und der Fahrradverkehr sollen die B 4 mit einem neuen Brückenbauwerk queren.

Zu 28:

Im Rahmen der Grobplanung für den Ausbau der B 4 von nördlich Gifhorn bis südlich Lüneburg ist die Anbindung der K 7 mit einer Anschlussstelle, d. h. planfrei vorgesehen.

Eine K 321 kreuzt in den zu betrachtenden Abschnitten nicht die B 4. Die K 331 nördlich Gifhorn soll mit einer Anschlussstelle (planfrei) mit der B 4 verbunden werden.

Zu 29:

Als Erneuerungsmaßnahmen und zur Lärmsanierung (und damit außerhalb des BVWP) sind im Zuge der Umgehung von Gifhorn zwei Bauwerke zu ersetzen und Lärmschutzwände zu erstellen. Hierbei handelt es sich um das Bauwerk GF 10, mit dem drei Gemeindestraßen (Celler Straße, Konrad-Beste-Straße, Fischerweg) unterführt werden und das Bauwerk GF 11, mit dem die Gemeindestraße Kirchweg unterführt wird. Weiterhin soll in diesem Bereich eine ca. 800 m lange Lärmschutzwand auf der Ostseite und eine 600 m lange Lärmschutzwand auf der Westseite errichtet werden.

Die Bauvorbereitung für die Maßnahmen wird zurzeit durchgeführt; das Vergabeverfahren für die Erteilung des Bauauftrages wurde begonnen.



Zu 30 und 31:

Die Braunschweiger Straße in Gifhorn (alte B 4) geht außerhalb des Stadtgebietes in die L 292 über. Die L 292 und die L 320 werden zusammengefasst überführt und mit der Anschlussstelle Gifhorn-Süd, d. h. höhenungleich, an die B 4 angeschlossen. Das Kreuzungsbauwerk ist mit einem Brückenbauwerk vorgesehen.

Zu 32:

Ausbüttel wird im Zuge der OU Rötgesbüttel im Osten umfahren. Die K 661 wird überführt und nicht an die neue B 4 angebunden. Die B 4 ist entweder über die L 292 oder L 320 zu erreichen. Das Kreuzungsbauwerk ist mit einer Brücke vorgesehen.

Zu 33:

Die OU verläuft östlich von Rötgesbüttel. Die K 52 kann nicht angebunden werden, weil sie die B 4 nicht kreuzt. Verkehre der K 52 können die B 4 über die L 320 erreichen. Die K 65 wird mit einer Anschlussstelle, d. h. höhenungleich angebunden.

Zu 34:

Die OU Meine verläuft westlich von Meine. Die L 321 wird mit einer Anschlussstelle, d. h. höhenungleich angebunden. Die K 58 wird nicht angeschlossen, sondern von Vordorf bis zur B 4 alt zurückgebaut.

Zu 35:

Allgemein gilt, dass Querungsbauwerke in den teilplanfreien Knotenpunkten so konzipiert sind, dass sie im Verlauf der untergeordneten Straße auch von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie Fußgängern und Radfahrern zur Querung der B 4 genutzt werden können.

Im Abschnitt von Melbeck nach Kirchweyhe/nördlich Uelzen sind nach derzeitigem Stand folgende Querungsmöglichkeiten mit Bauwerken für Kfz, land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Fußgänger vorgesehen:

- K 7 (nördlich Melbeck),
- B 4 / B 4 neu (südlich Melbeck),
- K 36 (Grünhagen),
- Schützenallee (nordwestlich Bienenbüttel),
- K 10 (südöstlich Bienenbüttel),
- Überführung Straße (östlich Bargdorf),
- B 4 / B 4 neu (Jelmstorf),
- K 44 / L 252 (westlich Bad Bevensen),
- K 11 (südwestlich Bad Bevensen),
- Überführung Straße (westlich Tätendorf),
- K 22 (westlich Emmendorf).

Als zusätzliche Querungsmöglichkeiten mit Bauwerken für Fußgänger sind in diesem Abschnitt nach derzeitigem Stand vorgesehen:

- Unterführung Barnstedt–Melbecker Bach,
- Überführung Geh - und Radweg (Bienenbüttel Nord),
- Unterführung Geh - und Radweg (Bienenbüttel Mitte).

Im Abschnitt von südlich Uelzen bis nördlich Gifhorn sind nach derzeitigem Stand folgende Querungsmöglichkeiten mit Bauwerken für Kfz, land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Fußgänger vorgesehen:

- K 9 / K 14 (östlich Suderburg),
- B 191,
- Überführung Straße (westlich Bokel),
- L 265 (nördlich Sprakensehl),
- Überführung Straße (östlich Sprakensehl),
- Unterführung Straße (östlich Sprakensehl),
- L 280 (östlich Sprakensehl),
- Überführung Straße (südlich Sprakensehl),
- Überführung Straße (nördlich B 244),
- B 244/L 282,
- Unterführung Straße und Bahn (östlich Steinhorst),
- Überführung Straße (nördlich Groß Oesingen),
- K 87 (nordöstlich Groß Oesingen),
- K 4 (südöstlich Groß Oesingen),
- K 452 (südlich groß Oesingen),
- L 284 (westlich Wesendorf),
- Unterführung Straße (nördlich Wagenhoff),
- K 7 (westlich Wagenhoff),
- Überführung Straße (westlich Wagenhoff),
- K 331 (nördlich Gifhorn).

Als zusätzliche Querungsmöglichkeiten mit Bauwerken für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Fußgänger sind in diesem Abschnitt nach derzeitigem Stand vorgesehen:

- Unterführung Wirtschaftsweg (südlich Holdenstedt),
- Unterführung Graben und Wirtschaftsweg (südlich Holdenstedt),
- zwei Überführungen von Wirtschaftswegen (südöstlich Suderburg),
- Überführung Wirtschaftsweg (nördlich B 191),
- Unterführung Ahnsberggraben und Wirtschaftsweg (südlich Groß Oesingen),
- Unterführung Schwarzwasser und Wirtschaftsweg (westlich Wesendorf),
- Überführung Wirtschaftsweg (südlich Wagenhoff),
- zwei Überführungen von Wirtschaftswegen (westlich Kästorf),
- Unterführung Wirtschaftsweg (westlich Kästorf),
- Überführung Wirtschaftsweg (nördlich B 188).

Im Abschnitt von südlich Meine bis zur Anschlussstelle Braunschweig Wenden (A 391/K 60) sind nach derzeitigem Stand folgende Querungsmöglichkeiten mit Bauwerken für Kfz, land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Fußgänger vorgesehen:

- K 89 (südöstlich Vordorf).

Als zusätzliche Querungsmöglichkeit mit Bauwerken für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Fußgänger sind in diesem Abschnitt vorgesehen:

- Unterführung des Mittellandkanals mit Betriebswegen.

Im Zuge der Ortsumgehung Rötgesbüttel-Meine sind folgende Querungsmöglichkeiten durch Bauwerke geplant:

1. Für Fußgänger und Radfahrer (Fußgänger benutzen Radwege mit):

- Braunschweiger Straße,
- B 4 alt,
- L 292,
- K 66/1,
- K 65,
- B 4 alt (Meine),
- L 321,
- K 113;

2. Für Kraftfahrzeuge:

- Braunschweiger Straße,
- B 4 alt,
- L 292,
- K 66/1,
- K 65,
- L 321,
- K 113,
- Kampstraße;

3. Für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, soweit nicht zuvor genannt:

- Wirtschaftsweg bei Bau-km 1+029,
- gemeinsam mit Bahnstrecke bei Bau-km 7+034.

Zu 36:

Für die B 4 - OU Rötgesbüttel-Meine sind eine Reihe landschaftspflegerischer Maßnahmen geplant. Der Flächenumfang dieser Kompensationsmaßnahmen beträgt nach derzeitigem Stand rund 61,81 ha. Die Kosten werden inkl. des hierfür notwendigen Grunderwerbs auf ca. 7,7 Millionen Euro veranschlagt.

Für die anderen Abschnitte zum Ausbau der B4 erfolgen die landschaftspflegerischen Untersuchungen zur konkreten Ermittlung des Kompensationsumfanges in der nachfolgenden Linien- und Detailplanung. Für die Datenmeldung zum BVWP wurden die Kosten für die Kompensationsmaßnahmen von der NLStBV abgeschätzt und mit pauschalen Ansätzen erfasst.

Zu 37:

Für die B 4 - OU Rötgesbüttel - Meine werden Flurneuordnungen für die Orte Rötgesbüttel, Meine und Vordorf mit einer Gesamtgröße von ca. 2 700 ha in Aussicht genommen. Die Verfahrenskosten werden derzeit auf ca. 1,5 Millionen Euro geschätzt.

Für die anderen Abschnitte der B4 sind Unternehmensflurbereinigungsverfahren bisher nicht vorgesehen.

Zu 38:

An der OU Rötgesbüttel - Meine ist kein Radweg geplant.

Für den Ausbau der B 4 von nördlich Gifhorn bis südlich Lüneburg sind beidseits der B 4 Verbindungswege vorgesehen, die auch vom Radverkehr genutzt werden können.

Zu 39:

Für den BVWP wurde das länderübergreifende Gesamtprojekt B 190n von Breitenhees (B 4/B 191) bis Seehausen (A 14) gemeldet.

Zu 40:

Im Zuge der L 270 sind derzeit keine Planungen vorgesehen.

Zu 41:

Für die B 4 - OU Rötgesbüttel - Meine sind die Kosten in der Kostenberechnung zum detaillierten technischen Entwurf (Vorentwurf) enthalten.

Für die anderen Abschnitte der B 4 sind die Kosten für die angesprochenen Maßnahmen mit einem pauschalen Ansatz in die Kostenschätzungen für die Projekte eingeflossen. Im bisherigen Kostenansatz für den Ausbau der B 4 von nördlich Gifhorn bis südlich Lüneburg sind die Kosten für die beidseits der B 4 vorgesehenen Verbindungswege noch nicht enthalten. Diese Kosten werden derzeit ermittelt und in den Prozess des Aufstellungsverfahrens zum BVWP nachträglich eingebracht.

In Vertretung

Daniela Behrens