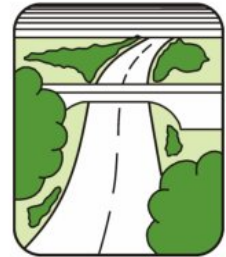


Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg



Neubau der A 39

**Lüneburg – Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n**

**abschnittsübergreifendes
Rastanlagenkonzept**
ergänzende Untersuchung

Stand: 05.08.2016

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation	3
2. Untersuchte Varianten und Variantenvergleich 1.Stufe	6
2.1 Variante B	6
2.2 Variante C	7
2.3 Variante D	8
2.4 Variante E	9
2.5 Variante F	10
3. Vergleich der verbliebenen Varianten 2. Stufe	12
3.1.1 Bewertende Gegenüberstellung der Varianten	12
3.1.2 Zusammenfassung der Gegenüberstellung und Ermittlung der Vorzugsvariante	15

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	Erläuterungen zur linienhaften Bewertung der Einzelkriterien
Anlage 2.1:	tabellarischer Variantenvergleich 1. Stufe
Anlage 2.2:	tabellarischer Variantenvergleich 2. Stufe

Abkürzungsverzeichnis

A 39	Autobahn 39
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
PWC	Parkplatz mit WC-Gebäude (unbewirtschaftet)
T+R-Anlage	Tank- und Rastanlage (bewirtschaftet)

1. Ausgangssituation

Das abschnittsübergreifende Rastanlagenkonzept für die Neubaumaßnahme A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg mit niedersächsischen Teil der B 190n vom 28.08.2013 weist im Ergebnis die Variante 5.3 als Vorzugsvariante aus.

Die Variante 5.3 beinhaltet folgende Rastanlagenstandorte:

Variante 5.3				
Bau-km	West	Ost	Standort	Besonderheit am Standort
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
19+700	PWC 2	PWC 2	Solchstorf	
42+500	TRA Nord	PWC	Riestedt	erhöhte LKW-Parkstandanzahl
59+100	PWC 3	PWC 3	Kattien	verringerte LKW-Parkstandanzahl
73+000	PWC 4	PWC 4	Wollerstorf	
88+900	PWC 5	PWC 5	westlich Automobilgelände	verringerte LKW-Parkstandanzahl
104+730	TRA Süd	PWC	Jembke	verringerte LKW-Parkstandanzahl

Aus der Gemeinde Boldecker Land wurde daraufhin gefordert, nicht nur mögliche Standorte entlang der Neubaustrecke zu betrachten, sondern auch die Bereiche der vorhandenen Autobahn 39 mit in die Standortfindung für bewirtschafteten Rastanlagen einzubeziehen.

Um diesen Vorschlag der Gemeinde Boldecker Land nachzugehen, wurden zunächst die linienhaften Bewertungsbänder auch für den bestehenden Teil der A 39 von Weyhausen bis zum Kreuz Wolfsburg / Königslutter dargestellt und ausgewertet.

Im Ergebnis dieser Auswertung konnten grundsätzlich 2 mögliche Standorte für eine bewirtschaftete Rastanlage alternativ zum Standort bei Jembke ermittelt werden. An dieser Stelle sei aber darauf hingewiesen, dass beide Standorte aufgrund ihrer direkten Nähe zu FFH-Gebieten in den Untersuchungen zum Rastanlagenkonzept im Zuge der Linienbestimmung bereits in der Vorprüfung ausgeschieden worden wären. Eine tiefergehende Detailbetrachtung wäre erst dann erfolgt, wenn mit Jembke kein Alternativstandort vorhanden wäre.

➤ *Standort Hohnstedter Holz*

Ein Standort wurde im Bereich zwischen den Anschlussstellen Wolfsburg-Mörse und Flechtorf ermittelt. Dieser Standort wird nach dem westlich gelegenen Waldgebiet „Hohnstedter Holz“ benannt. Dieser Standort „Hohnstedter Holz“ liegt ca. 13 km südlich des Standortes bei Jembke. Damit verringert sich der Abstand zu den südlich gelegenen Standorten von bewirtschafteten Rastanlagen im Zuge der A 39 (Salzgitterhüttenblick) auf 34 km und zu den Anlagen im Zuge der A 2 (Zweidorfer Holz bzw. Helmstedt-Süd/Lappwald) auf 33 km. Damit werden die Mindestabstände nach ERS von 50 km zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Rastanlagen bei weitem unterschritten. Der Abstand zu der nördlichen bewirtschafteten Rastanlage bei Riestedt erhöht sich auf 75 km und liegt damit am oberen Rand des Ausnahmebereiches.

Weiterhin ist bei dem Standort Hohnstedter Holz zu beachten, dass auf Grund des geringen Abstandes zwischen den benachbarten vorhandenen Anschlussstellen im Zuge der A 39 die erforderlichen Mindestabstände für eine isolierte Planung der Ein- und Ausfädelungsbereich für die bewirtschaftete Rastanlage nicht gegeben ist. Daher ist die Herstellung einer komplexen Verkehrsanlage mit einem durchgehenden Verflechtungsfahstreifen zwischen den Anschlussstellen Wolfsburg-Mörse und Flechtorf beidseitig der A 39 erforderlich.

Weiterhin ist bei dem möglichen Standort Hohnstedter Holz zu beachten, dass unmittelbar westlich an die mögliche Rastanlage das FFH-Gebiet „Eichen-Hainbuchenwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ (Flora-Fauna-Habitat von europäischer Bedeutung) sowie das SPA-Gebiet „Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ (europäisches Vogelschutzgebiet) angrenzt.

Westlich der bestehenden A 39 ist das Gewerbegebiet Flechtorf zu beachten.

Die nächstgelegene Wohnbebauung (Mörse) liegt ca. 1.200 m entfernt, das Gewerbegebiet Flechtorf befindet sich in einem Abstand von ca. 100 m zu dem möglichen Standort.

➤ *Standort Beienroder Holz*

Der zweite aus den linienhaften Bewertungsbändern ermittelte mögliche Standort einer bewirtschafteten Rastanlage im Zuge der bestehenden A 39 befindet sich südwestlich der Ortslage Beienrode. Dieser Standort wird entsprechend dem westlich angrenzenden Waldgebiet „Beienroder Holz“ bezeichnet. Dieser Standort „Beienroder Holz“ liegt ca. 17 km südlich des Standortes bei Jembke. Damit verringert sich der Abstand zu den südlich gelegenen Standorten von bewirtschafteten Rastanlagen im Zuge der A 39 (Salzgitterhüttenblick) auf 30 km und zu den Anlagen im Zuge der A 2 (Zweidorfer Holz bzw. Helmstedt-Süd/Lappwald) auf

29 km. Damit werden die Mindestabstände nach ERS von 50 km zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Rastanlagen im Vergleich zu dem Standort Hohnstedter Holz noch deutlicher unterschritten. Der Abstand zu der nördlichen bewirtschafteten Rastanlage bei Riestedt erhöht sich auf 80 km und liegt damit ebenfalls am oberen Rand des Ausnahmereiches. Dieser Standort nähert sich der Ortslage Beienrode auf ca. 600 m an. Die Ortslage Flechtorf liegt ca. 1.100 m von dem möglichen Standort entfernt.

Auch bei diesem Standort grenzt ein FFH-Gebiet, das „Beienroder Holz“, unmittelbar an den Standort an, je nach Ausrichtung der bewirtschafteten Anlage kommt es zu einem Eingriff in das FFH-Gebiet infolge der Rastanlage.

Die beiden möglichen Standorte „Hohnstedter Holz“ und „Beienroder Holz“ sind alternativ zu dem Standort bei Jembke in den Variante B bis F der Ergänzungsuntersuchung zum Rastanlagenkonzeptes der A 39 bewertet und mit dem Standort Jembke verglichen worden. Die vorliegende Untersuchung beinhaltet somit einen Vergleich der möglichen Standorte für Tank- und Rastanlagen auf Basis der Kriterien des abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzeptes vom 28.08.2013.

Somit werden folgende Standorte für Tank- und Rastanlagen im Vergleich gegenübergestellt:

Bau-km	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D	Variante E	Variante F
104+730	Jembke					
117+700				Hohnstedter Holz		Hohnstedter Holz
122+000		Beienroder Holz	Beienroder Holz	Beienroder Holz	Beienroder Holz	

Untersuchungstiefe

Die Untersuchungstiefe dieses Variantenvergleiches ist im Bereich südlich Weyhausens grundsätzlich nicht mit der Hauptuntersuchung des abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzeptes zu vergleichen. Diese Aussage bezieht sich insbesondere auf die umweltfachlichen Betrachtungen.

Für den Bereich der Neubaustrecke der A 39 wurden intensive Kartierungsarbeiten durchgeführt, so dass eine verlässliche Datenbasis für die umweltfachlichen Aspekte der Untersuchung vorliegt. Im Bereich südlich Weyhausen konnten nur vorhandene Daten in die Untersuchung eingestellt werden. Lediglich am Standort Beienrode wurde eine Biototypenkartie-

rung durchgeführt auf deren Basis dann eine Bewertung der Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Beienroder Holz“ und des Vogelschutzgebiet V 48 „Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ durchgeführt wurde.

2. Untersuchte Varianten und Variantenvergleich 1.Stufe

2.1 Variante B

In der Variante B wird der Standort der bewirtschafteten Rastanlage bei Jembke gegen den Standort Beienroder Holz ausgetauscht. Die bewirtschaftete Seite der T+R-Anlage Beienroder Holz wird auf der Ostseite angelegt (abgewandt vom FFH-Gebiet Beienroder Holz). Die unbewirtschaftete Seite der Rastanlage liegt auf der Westseite der bestehenden A 39 außerhalb der vorhandenen Waldgebiete. Die Überfahrt zwischen der bewirtschafteten und der unbewirtschafteten Seite greift randlich in das ausgewiesene FFH-Gebiet „Beienroder Holz“ ein.

➤ *Bewertung der Variante B:*

Am Standort Beienroder Holz beträgt der Abstand zu der bewirtschafteten Rastanlage bei Riestedt 80 km und liegt somit noch innerhalb des Ausnahmebereichs der ERS und ist damit grundsätzlich noch zulässig. Problematischer ist dagegen die massive Unterschreitung des Regelwertes von 50 km nach ERS für die südlich im Zuge der A 39 und der A 2 gelegenen bewirtschafteten Rastanlagen zu bewerten. Hier werden nur Abstände von 29 bzw. 30 km erreicht, was sich nachteilig auf die Akzeptanz der geplanten und auch der vorhandenen Anlagen auswirken kann.

Die T+R-Anlage Süd im Bereich Beienroder Holz erweist sich aus umweltfachlicher Sicht problematisch, da diese Rastanlage im Nahbereich des ausgewiesenen FFH-Gebietes „Beienroder Holz“ liegt. Die Überfahrt zwischen der bewirtschafteten und der unbewirtschafteten Rastanlage führt zu Eingriffen in das FFH-Gebiet. Zusätzlich nähert sich die Anlage den vorhandenen ausgedehnten Waldgebieten des Beienroder Holzes an.

Der Standort der T+R-Anlage Süd liegt in einem Abstand von ca. 800 m zu der benachbarten Ortslage Beienrode. Infolge der Rastanlage ist die Umverlegung von 2 vorhandenen Wirtschaftswegen erforderlich.

➤ *Fazit zur Variante B:*

Die Variante B weist massive umweltfachliche Defizite im Bereich der Eingriffe in das FFH-Gebiet „Beienroder Holz“ sowie das Waldgebiet „Beienroder Holz“ auf und muss daher aus dem Variantenvergleich ausgeschlossen werden.

Weiterhin wirkt sich die Unterschreitung des Mindestabstandes zwischen den bewirtschafteten Anlagen im südlichen Teil der Baustrecke negativ auf die Akzeptanz der Anlagen aus.

2.2 Variante C

Die Variante C beinhaltet wiederum als bewirtschafteten Rastanlagenstandort den Standort Beienroder Holz. Die bewirtschaftete Seite der T+R-Anlage Beienroder Holz liegt ebenfalls auf der Ostseite (abgewandt vom FFH-Gebiet Beienroder Holz). Auf der Westseite wird jedoch auf eine unbewirtschaftete Rastanlage verzichtet. Dadurch kann die Überfahrt soweit nach Norden verlagert werden, dass ein Eingriff in das ausgewiesene FFH-Gebiet „Beienroder Holz“ vermieden wird.

➤ *Bewertung der Variante C:*

Am Standort Beienroder Holz beträgt der Abstand zu der bewirtschafteten Rastanlage bei Riestedt 80 km und liegt somit noch innerhalb des Ausnahmebereichs der ERS und ist damit grundsätzlich noch zulässig. Problematischer ist dagegen die massive Unterschreitung des Regelwertes von 50 km nach ERS für die südlich im Zuge der A 39 und der A 2 gelegenen bewirtschafteten Rastanlagen zu bewerten. Hier werden nur Abstände von 29 bzw. 30 km erreicht, was sich nachteilig auf die Akzeptanz der geplanten und auch der vorhandenen Anlagen auswirken kann.

Die T+R-Anlage Süd im Bereich Beienroder Holz erweist sich mit der nördlichen Verlagerung und dem Wegfall der unbewirtschafteten Rastanlage auf der Westseite der A 39 im Vergleich zu der Variante B als günstiger. Dennoch sind infolge der Annäherung an das FFH-Gebiet „Beienroder Holz“ Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes nicht auszuschließen.

Der Standort der T+R-Anlage Süd liegt in einem Abstand von ca. 650 m zu der benachbarten Ortslage Beienrode. Infolge der Rastanlage ist die Umverlegung von 2 vorhandenen Wirtschaftswegen erforderlich.

➤ *Fazit zur Variante C:*

Die Variante C erweist sich zum einen aus Sicht der Unterschreitung des Regelabstandes zu den südlich gelegenen bewirtschafteten Rastanlagen problematisch. Des Weiteren ist die

Annäherung an das FFH-Gebiet „Beienroder Holz“ ungünstig zu bewerten. Da jedoch in den Einzelkriterien keine Ausschlussgründe vorliegen, wird der Standort Beienroder Holz in Variante C dem Standort Jembke in Variante A gegenübergestellt.

2.3 Variante D

Die Variante D beinhaltet als bewirtschaftete Rastanlagenstandorte den Standort Beienroder (Ostseite bewirtschaftet) und Hohnstedter Holz (Westseite bewirtschaftet). Damit entstehen im Bereich der bestehenden A 39 2 bewirtschaftete Rastanlagen, getrennt für jede Fahrtrichtung. Auf eine Überfahrt kann damit verzichtet werden.

➤ *Bewertung der Variante D:*

Am Standort Beienroder Holz bzw. Hohnstedter Holz beträgt der Abstand zu der bewirtschafteten Rastanlage bei Riestedt 80 km (in Fahrtrichtung Norden) bzw. 75 km (in Fahrtrichtung Süden). Der Abstand liegt noch innerhalb des Ausnahmereichs der ERS und ist damit grundsätzlich noch zulässig. Problematischer ist dagegen die massive Unterschreitung des Regelwertes von 50 km nach ERS für die südlich im Zuge der A 39 und der A 2 gelegenen bewirtschafteten Rastanlagen zu bewerten. Hier werden nur Abstände von 29 bzw. 30 km (in Fahrtrichtung Norden) und 33 bzw. 34 km (in Fahrtrichtung Süden) erreicht, was sich nachteilig auf die Akzeptanz der geplanten und auch der vorhandenen Anlagen auswirken kann.

Die T+R-Anlage Süd am Standort Hohnstedter Holz auf der Westseite der A 39 nutzt eine landwirtschaftliche Nutzfläche außerhalb des Waldgebietes „Hohnstedter Holz“. Das FFH-Gebiet „Eichen-Hainbuchenwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ sowie das SPA-Gebiet „Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ werden durch den Standort der bewirtschafteten Rastanlage nicht unmittelbar beeinträchtigt.

Problematisch erweist sich bei dieser Variante die auf Grund der geringen Abstände erforderliche Verknüpfung der Ein- und Ausfahrtbereiche mit den benachbarten Anschlussstellen Wolfsburg-Mörse und Flechtorf. Hier ist auf der Westseite der bestehenden A 39 die Anlage eines durchgehenden Verflechtungsfahrestreifens zwischen der AS Wolfsburg-Mörse und der AS Flechtorf erforderlich. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der beiden Anschlussstellen wird eine solche Kombination als Gefahrenpotential für den Verkehrsteilnehmer eingestuft.

Die T+R-Anlage Süd im Bereich Beienroder Holz auf der Ostseite der A 39 erweist sich infolge des Wegfalls der Überfahrt und der unbewirtschafteten Anlage auf der Westseite der A 39

im Vergleich zu den anderen Varianten als günstiger. Ein Eingriff in das FFH-Gebiet „Beienroder Holz“ erfolgt nicht.

Der Standort der T+R-Anlage Süd liegt in einem Abstand von ca. 650 m zu der benachbarten Ortslage Beienrode. Infolge der Rastanlage ist die Umverlegung von 2 vorhandenen Wirtschaftswegen erforderlich.

➤ *Fazit zur Variante D:*

Die Variante D ist in Bezug aus umweltfachlicher Sicht günstiger zu bewerten als die Varianten B und C. Nachteilig wirken die Unterschreitung der Regelabstände zu den südlichen bewirtschafteten Rastanlagen und die Notwendigkeit von 2 bewirtschafteten Anlagen, wodurch der wirtschaftliche Betrieb der bewirtschafteten Anlagen insgesamt negativ beeinträchtigt wird. Ausgeschlossen werden muss die Variante aber aufgrund der notwendigen Kombination mit den beiden Anschlussstellen Wolfsburg-Mörse und Flechtorf verbunden mit deren hohen Verkehrsbelastung, die zu einem erhöhtem Gefahrenpotential führt.

2.4 Variante E

In der Variante E liegt Standort der bewirtschafteten Rastanlage beim Beienroder Holz, wobei die bewirtschaftete Seite auf der Ostseite angelegt wird. Auf der Westseite der A 39 wird nur eine Überfahrt vorgesehen.

Zusätzlich wird am Standort Hohnstedter Holz auf der Westseite eine PWC-Anlage angeordnet.

➤ *Bewertung der Variante E:*

Am Standort Beienroder Holz beträgt der Abstand zu der bewirtschafteten Rastanlage bei Riestedt 80 km und liegt somit noch innerhalb des Ausnahmereichs der ERS und ist damit grundsätzlich noch zulässig. Problematischer ist dagegen die massive Unterschreitung des Regelwertes von 50 km nach ERS für die südlich im Zuge der A 39 und der A 2 gelegenen bewirtschafteten Rastanlagen zu bewerten. Hier werden nur Abstände von 29 bzw. 30 km erreicht, was sich nachteilig auf die Akzeptanz der geplanten und auch der vorhandenen Anlagen auswirken kann.

Des Weiteren werden auf Grund der dichten Folge von Rastanlagen im südlichen Bereich die Regelabstände zwischen der PWC-Anlage Hohnstedter Holz und der T+R-Anlage Süd am Standort Beienroder Holz um 11 km unterschritten.

Die PWC-Anlage 7 am Standort Hohnstedter Holz befindet sich außerhalb des Waldgebietes „Hohnstedter Holz“. Das FFH-Gebiet „Eichen-Hainbuchenwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ sowie das SPA-Gebiet „Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ werden durch den Standort der PWC-Anlage nicht unmittelbar beeinträchtigt.

Problematisch erweist sich bei dieser Variante die auf Grund der geringen Abstände erforderliche Verknüpfung der Ein- und Ausfahrtbereiche mit den benachbarten Anschlussstellen Wolfsburg-Mörse und Flechtorf. Hier ist auf der Westseite der bestehenden A 39 die Anlage eines durchgehenden Verflechtungsfahrestreifens zwischen der AS Wolfsburg-Mörse und der AS Flechtorf erforderlich.

Die T+R-Anlage Süd im Bereich Beienroder Holz erweist sich mit der nördlichen Verlagerung und dem Wegfall der unbewirtschafteten Rastanlage auf der Westseite der A 39 günstig. Dennoch sind infolge der Annäherung an das FFH-Gebiet „Beienroder Holz“ Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes nicht auszuschließen.

Der Standort der T+R-Anlage Süd liegt in einem Abstand von ca. 630 m zu der benachbarten Ortslage Beienrode. Infolge der Rastanlage ist die Umverlegung von 2 vorhandenen Wirtschaftswegen erforderlich.

➤ *Fazit zur Variante E:*

Die Variante E erweist sich aus umweltfachlicher Sicht als möglich. Nachteilig wirken auch bei dieser Variante die Unterschreitung der Regelabstände zu den südlichen bewirtschafteten Rastanlagen und die Notwendigkeit von zusätzlichen unbewirtschafteten Anlagen am Standort Hohnstedter Holz aus, die auch zu Unterschreitungen der Regelabstände unter den einzelnen Rastanlagenstandorten führen. Ausgeschlossen werden muss die Variante aber aufgrund der notwendigen Kombination mit den beiden Anschlussstellen Wolfsburg-Mörse und Flechtorf verbunden mit deren hohen Verkehrsbelastung, die zu einem erhöhtem Gefahrenpotential führt.

2.5 Variante F

In der Variante F liegt der Standort der bewirtschafteten Rastanlage beim Hohnstedter Holz. Die bewirtschaftete Seite der T+R-Anlage Hohnstedter Holz liegt auf der Westseite. Auf der Ostseite wird auf eine unbewirtschaftete Rastanlage verzichtet, hier wird nur eine Überfahrt vorgesehen.

➤ *Bewertung der Variante F:*

Am Standort Hohnstedter Holz beträgt der Abstand zu der bewirtschafteten Rastanlage bei Riestedt 76 km und liegt somit noch innerhalb des Ausnahmereichs der ERS und ist damit grundsätzlich noch zulässig. Problematischer ist dagegen die massive Unterschreitung des Regelwertes von 50 km nach ERS für die südlich im Zuge der A 39 und der A 2 gelegenen bewirtschafteten Rastanlagen zu bewerten. Hier werden nur Abstände von 33 bzw. 34 km erreicht, was sich nachteilig auf die Akzeptanz der geplanten und auch der vorhandenen Anlagen auswirken kann.

Die T+R-Anlage Süd am Standort Hohnstedter Holz auf der Westseite der A 39 nutzt eine landwirtschaftliche Nutzfläche außerhalb des Waldgebietes „Hohnstedter Holz“. Das FFH-Gebiet „Eichen-Hainbuchenwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ sowie das SPA-Gebiet „Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg“ werden durch den Standort der bewirtschafteten Rastanlage nicht unmittelbar beeinträchtigt.

Problematisch erweist sich bei dieser Variante die auf Grund der geringen Abstände erforderliche Verknüpfung der Ein- und Ausfahrtbereiche mit den benachbarten Anschlussstellen Wolfsburg-Mörse und Flechtorf. Hier ist an beiden Richtungsfahrbahnen der bestehenden A 39 die Anlage eines durchgehenden Verflechtungsfahrestreifens zwischen der AS Wolfsburg-Mörse und der AS Flechtorf erforderlich. Da hierdurch eine Verknüpfung einer einseitigen bewirtschafteten Rastanlage (mit Überfahrt) und 2 benachbarten Anschlussstellen entsteht, sind negative Auswirkungen auf die Begreifbarkeit der Verkehrsanlage und damit eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit nicht auszuschließen.

➤ *Fazit zur Variante F:*

Die Variante F ist insbesondere auf Grund der Verknüpfung zwischen der einseitigen Tank- und Rastanlage am Standort Hohnstedter Holz mit den benachbarten Anschlussstellen Wolfsburg-Mörse und Flechtorf unter Beachtung der negativen Auswirkungen auf die Begreifbarkeit und die Verkehrssicherheit ausgeschlossen.

3. Vergleich der verbliebenen Varianten 2. Stufe

3.1.1 Bewertende Gegenüberstellung der Varianten

Im Folgenden werden nur die verbliebenen Standorte der Tank- und Rastanlagen miteinander verglichen. Konkret bedeutet dies, dass die TuR-Anlage bei Jembke mit der TuR-Anlage bei Beienrode verglichen wird. Die Gegenüberstellung erfolgt in der Reihenfolge der Kriterien der Variantenmatrix (Anlage 2.2).

Kombination mit Anschlussstellen erforderlich?

Bei beiden Varianten ist keine Verknüpfung mit einer Anschlussstelle notwendig. Die Varianten werden beide positiv bewertet.

Abstand zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (< 80km)

In diesem Kriterium weist der Standort Jembke Vorteile auf, da er zur nächsten südlichen Tank- und Rastanlage die geringsten Abweichungen zum Regelbereich aufweist. Die Abweichung beträgt hier nur 3 km. Beim Standort Beienroder Holz sind dies 28 km. Die Gesamtabweichung beträgt somit mit Standort Jembke 23 km und mit dem Standort Beienroder Holz 58 km.

In der Zusammenschau dieses Kriteriums zeigen sich also Vorteile für den Standort Jembke. Aufgrund der hohen Gesamtabweichung und der sehr hohen Unterschreitung der Regelabstände im südlichen Bereich wird der Standort Beienroder Holz deutlich schlechter bewertet. Der Standort Jembke erhält aufgrund der dennoch vorhandenen Abweichungen eine mittlere Bewertung.

Abstände zwischen benachbarten un- bzw. bewirtschafteten Anlagen (< 25km)

In diesem Kriterium weisen die Standorte Jembke und Beienroder Holz jeweils eine Abweichung vom Regelabstand auf. Auch die Summe der Über- und Unterschreitungen ist identisch.

Somit erreichen beide Standorte eine einheitliche Verteilung der unbewirtschafteten Rastanlagen und sind in diesem Kriterium gleich zu bewerten. Aufgrund der aber dennoch vorhandenen Abweichungen von den Zielvorgaben erhalten die Varianten eine mittlere Bewertung.

Wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten Anlagen möglich? / PWC mit Überfahrt am bewirtschafteten Standort möglich?

Im Gegensatz zur Hauptuntersuchung zum Rastanlagenkonzept wird das Kriterium hier um die Fragestellung nach der Möglichkeit einer Umsetzbarkeit einer unbewirtschafteten Rastanlage in Verbindung mit einer PWC-Anlage und einer Überfahrt ergänzt.

Beim Standort Beienroder Holz ist es möglich die bewirtschafteten Rastanlagen einmal an der Richtungsfahrbahn Nord und einmal an der Richtungsfahrbahn Süd anzuordnen. Dies ist mit dem Standort Jembke nicht möglich. Hier müssen die Rastanlagen jeweils an der Richtungsfahrbahn Süd, also westlich der Autobahn angeordnet werden.

Da am Standort Beienroder Holz aber keine PWC-Anlage auf der gegenüberliegenden Seite der Tank- und Rastanlage verortet werden kann, erhält er nur eine mittlere Bewertung. Der Standort Jembke wird aufgrund der nicht vorhandenen Möglichkeit einer wechselseitigen Anordnung der bewirtschafteten Rastanlagen ungünstig bewertet.

Anzahl LKW- Parkstände

Bei beiden Varianten ist die Anzahl der LKW-Parkstände in den Gesamtanlagen gleich. Eine Änderung der Verteilung der Anzahl der Parkstände erfolgt somit nicht. Daher sind beide Varianten gleichrangig zu bewerten. Da beide der Forderung nach einer Anlagegröße von 200 Lkw-Parkständen nicht entsprechen, erhalten beide Varianten nur eine mittlere Bewertung.

Beeinträchtigung eines Standorts infolge Trassierung oder vorhandenen Bauwerke

Beim Standort Jembke werden durch die Rastanlagen keine Bauwerke beeinträchtigt. Am Standort Beienroder Holz werden aufgrund der größeren Längenentwicklung der Tank- und Rastanlagen zwei vorhandene Bauwerke durch die Rastanlage beeinträchtigt. Die Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen müssen über diese Bauwerke geführt werden, so dass hier voraussichtlich ein zusätzlicher Eingriff in die Bestandsbauwerke erfolgen muss. Der Standort wird daher als ungünstig, der Standort Jembke als günstig bewertet.

Konflikt mit (geplanten) Bebauungsgebieten

Bei keiner der Varianten ist ein Konflikt mit Bebauungsgebieten zu erwarten, so dass hier alle Varianten gleich positiv bewertet werden.

minimaler Abstand zu benachbarten geschlossenen Ortslagen

Der Standort am Beienroder Holz weist Abstände von 650 bis 1100 m zu den Ortslagen Beienrode und Flechtorf auf. Am Standort Jembke betragen die Abstände 700 bis 940 m zu den nächstgelegenen Ortschaften. Die Ortsrandbebauung von Jembke liegt allerdings mit

unter 400 m deutlich näher an der Rastanlage. Da der Abstand sich aber nur auf die Überfahrt bezieht, zieht dieses keine Abwertung des Standort Jembke nach sich. Beide Varianten erhalten eine mittlere Bewertung.

Möglichkeit des Anschlusses an Ver- und Entsorgung

In diesem Kriterium weisen die einzelnen Varianten keine ausweisbaren Unterschiede auf und werden somit alle gleich positiv bewertet.

Landwirtschaft und Flächenverfügbarkeit

Der Standort Beienroder Holz (Ostseite) beeinträchtigt einen größeren landwirtschaftlichen Schlag auf der Ostseite und eine Zwickelfläche auf der Westseite. Die Rastanlage in Jembke liegt ebenfalls auf landwirtschaftlich genutzten Flächen nördlich des Tappenbecker Moor. Die Varianten werden in Bezug auf das Kriterium Landwirtschaft/Flächenverfügbarkeit als gleichwertig einzustufen. Die Tatsache, dass jeglicher Flächenbedarf und Flächenentzug von landwirtschaftlichen Flächen zu mehr oder minder großen Betroffenheiten und Problemstellungen führt ist bewusst, wird hier aber nicht mit bewertet.

umweltfachliche Beeinträchtigungen

Varianten mit gravierenden und damit ausschließenden umweltfachlichen Beeinträchtigungen sind bereits in der ersten Stufe des Variantenvergleiches ausgeschlossen worden. Somit kann zunächst festgestellt werden, dass bei allen Varianten die entstehenden umweltfachlichen Einwirkungen als kompensierbar beziehungsweise auch im Vorfeld durch zusätzliche Maßnahmen als vermeidbar eingestuft werden.

Am Rastanlagenstandort in Jembke nährt sich diese schützenswerten Bereichen im Bereich Jembke an und überbaut ein Laufkäferhabitat.

Am Standort Beienroder Holz können Beeinträchtigungen durch die notwendige Überfahrt nicht ausgeschlossen werden. Ein direkter Eingriff in das FFH-Gebiet erfolgt jedoch nicht.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Standort Jembke umweltfachlich Vorteile gegenüber dem Standort Beienrode aufweist, da an diesem Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können.

3.1.2 Zusammenfassung der Gegenüberstellung und Ermittlung der Vorzugsvariante

Eine Zusammenstellung der Bewertungen nach dem in der Hauptuntersuchung beschriebenen Farbschema und in Sortierung nach Wichtigkeit entsprechend den Festlegungen in der Hauptuntersuchung des abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzeptes zeigt nachstehende Tabelle.

Variante		
Kriterium Unterkriterium	Variante A	Variante C
Abstand zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (< 80km)		
Abstände zwischen benachbarten un- bzw. bewirtschafteten Anlagen (< 25km)		
minimaler Abstand zur benachbarten geschlossenen Ortslagen (bei Rastanlage)		
umweltfachliche Beeinträchtigungen		
Kombination mit Anschlussstellen erforderlich		
Anzahl LKW- Parkstandanzahl		
Beeinträchtigung des Standortes aufgrund Trassierung oder Bauwerken		
Landwirtschaft / Flächenverfügbarkeit		
wechselseitige Anordnung der einseitigen bewirtschafteten Rastanlage möglich		
'Konflikt mit (geplanten) Bebauungsgebieten		
Möglichkeit des Anschlusses an Ver- und Entsorgung		

	gute Bewertung
	mittlere Bewertung
	schlechte Bewertung
	Maßgebliches Kriterium
	Mittelgewichtiges Kriterium
	Nachrangiges Kriterium

Tabelle 1: Zusammenstellung der Bewertungen

Maßgebliche Kriterien

Der Standort bei Jembke wird in den maßgeblichen Kriterien kein Mal negativ oder positiv bewertet. Der Standort bei Beienrode wird hingegen zweifach negativ bewertet. Weist aber auch keine positive Bewertung auf. Somit ergibt sich für die maßgeblichen Kriterien ein Vorteil für den Standort bei Jembke.

Mittelgewichtige Kriterien

In den mittelgewichtigen Kriterien unterscheiden sich die beiden Tank- und Rastanlagenstandorte nur im Kriterium „Beeinträchtigung von Bauwerken“. Hier weist der Standort bei Beienrode eine negative Bewertung auf, so dass auch hier insgesamt der Standort Jembke als geringfügig vorteilhaft bewertet wird.

Nachrangige Kriterien

In der letzten Kriteriengruppe sind die beiden Standorte wieder fast durchgängig gleich bewertet. Lediglich im Kriterium der Möglichkeit der wechselseitigen Anordnung weist der Standort Beienrode Vorteile auf. In dieser Kriteriengruppe liegt der Vorteil somit beim Standort Beienrode.

Zusammenfassung

Der Standort bei Jembke wird in den maßgeblichen und mittelgewichtigen Kriterien am Besten bewertet. Nur in den nachrangigen Kriterien liegt er hinter dem Standort Beienrode zurück.

Daher wird im Ergebnis des Variantenvergleiches unter Abwägung aller Vor- und Nachteile der Standort der Tank- und Rastanlage bei Jembke als der zu bevorzugende Standort bestätigt.