

**Neubau der A 39, Lüneburg-Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
Abschnittsübergreifendes Rastanlagenkonzept**

Ergebnisprotokoll

Abstimmungsgespräch am: 14.12.2010, 13.00 Uhr

Ort: Malzdiele der Burg Bad
Bodenteich,
Burgstraße 8,
Bad Bodenteich

Teilnehmer: gemäß Teilnehmerliste

| Ziel: | |
|--------------|---|
| Top | Thema |
| 1 | Begrüßung und Vorstellung der Beteiligten |
| 2 | Veranlassung / Zielsetzung |
| 3 | Methodik |
| 4 | Rastanlagenkonzept |
| 5 | Weiteres Vorgehen |
| 6 | Diskussion |

| TOP | Thema | zustän./ Termin |
|------------|---|----------------------------|
| 1. | <p>Begrüßung und Vorstellung der Beteiligten</p> <p>Durch Herrn Möller, Geschäftsbereichsleiter NLStBV – Regionaler Geschäftsbereich Lüneburg, wurden die Projektbeteiligten des Geschäftsbereiches Lüneburg und Wolfenbüttel sowie des beauftragten Ingenieurbüros vorgestellt.</p> | |
| 2. | <p>Veranlassung / Zielsetzung</p> <p>Veranlassung für die Erarbeitung eines abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzeptes im Rahmen der Entwurfsplanungen auf der Grundlage des Konzeptes der Raumordnung und Linienbestimmung war die:</p> <ul style="list-style-type: none"> - abschnittsübergreifende Betrachtung der Rastanlagenstandorte - Berücksichtigung der Trassenoptimierungen in den einzelnen Abschnitten der A 39 <p>Ziel der Untersuchung war die Erarbeitung eines abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzeptes im Zuge der A 39 Lüneburg – Wolfsburg als Ergebnis eines gesamtplanerischen Abwägungsprozesses.</p> | |
| 3. | <p>Methodik</p> <p>Die Ermittlung der geeigneten Standorte erfolgte auf Basis des</p> | |

| TOP | Thema | zustän./ Termin |
|-----|---|--------------------|
| | <p>Rastanlagenkonzeptes, dass dem BMVBS im Rahmen der Linienbestimmung vorgelegt wurde sowie auf der Grundlage der Vorgaben der einschlägigen Richtlinien (RR – Richtlinien für Rastanlagen an Straßen, RWBA – Richtlinie für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen und RAA – Richtlinie für die Anlage von Autobahnen) anhand von Bewertungsbändern mit folgenden Kriterien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstand zu benachbarten Rastanlagen • Abstand zu Anschlussstellen • Trassierung, Bauwerke • Umweltfachliche Gesichtspunkte • Vernetzungskonzept • Landwirtschaftliche Belange (Flächenverfügbarkeit) • Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen • Ver- und Entsorgung • Baugrund/Grundwasser, Altlasten <p>Grundsätzlich wurden bei der Standortsuche die nach der RR empfohlenen Rastanlagenabstände zu Grunde gelegt. Die einzelnen Bewertungskriterien wurden nach dem Ampelfarbenprinzip hinsichtlich ihrer Eignung als Rastanlagenstandort gekennzeichnet. Durch Überlagerung der einzelnen Bewertungskriterien konnten geeignete Standorte ermittelt und zu einem Gesamt-Rastanlagenkonzept zusammengefügt. Dieses Standortkonzept wurde am 20.10.2010 mit dem BMVBS abgestimmt.</p> | |
| 4. | <p>Rastanlagenkonzept</p> <p>Folgende Rastanlagen sind im Ergebnis der Untersuchungen im Bereich der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PWC-Anlage 1 südwestlich von Barendorf - T+R-Anlage Nord westlich von Solchstorf - PWC-Anlage 2 westlich von Rätzlingen - PWC-Anlage 3 westlich von Kattien - T+R-Anlage Süd südwestlich von Wollerstorf - PWC-Anlage 4 westlich des Automobiltestgeländes - PWC-Anlage 5 südlich von Jembke. <p>Für die unbewirtschafteten PWC-Anlagen sind eine Stellplatzanzahl von maximal 50 Lkw- und 20 Pkw-Stellplätze je Richtungsfahrbahn vorgesehen. Der Flächenbedarf für die PWC-Anlage beträgt ca. 3 bis 5 ha je Richtungsfahrbahn.</p> <p>Die Tank- und Rastanlagen (T+R-Anlagen) werden als einseitige bewirtschaftete Rastanlagen mit einer Stellplatzanzahl von 250 Lkw-, 85 Pkw und 9 Bus/Caravan-Stellplätzen konzipiert. Dabei werden auf der bewirtschafteten Anlage 200 Lkw-, 70 Pkw und 9 Bus/Caravan-Stellplätze angeordnet. Auf der gegenüberliegenden unbewirtschafteten Anlage werden 50 Lkw- und 15 Pkw-Stellplätze vorgesehen. Die Gesamtflächeninanspruchnahme der Tank- und Rastanlagen beträgt ca. 24 ha.</p> | |

| TOP | Thema | zustän./ Termin |
|-----|---|--------------------|
| 5. | <p>Weiteres Vorgehen</p> <p>In den weiteren Schritten werden die Rastanlagen in den Entwurfsplanungen der einzelnen Abschnitte konkretisiert.</p> <p>Hinweise und Anregungen der Träger öffentlicher Belange zu den Rastanlagenstandorten sind im Rahmen der Entwurfsplanung möglich. Einwendungen/Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sowie privat Betroffenen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens möglich.</p> | |
| 6. | <p>Diskussion</p> <p>Gemeinde Altenmedingen: Werden die Anlagen einseitig oder beidseitig geplant?</p> <p>Antwort: Die PWC-Anlagen werden beidseitig, die Tank- und Rastanlagen (T+R-Anlagen) als einseitige bewirtschaftete Rastanlagen geplant. Die T+R-Anlagen erhalten auf der gegenüberliegenden Seite eine PWC-Anlage, die durch eine Überfahrt mit der bewirtschafteten Seite verbunden sind.</p> <p>Stadt Wittingen: Ist es möglich vom nachgeordneten Straßennetz auf die Rastanlagen aufzufahren?</p> <p>Antwort: Die Rastanlage erhält eine rückwärtige Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz. Diese dient den Zwecken des Nebenbetriebs sowie in Notfällen dem Zugang von Rettungs- und Einsatzkräften zur Autobahn. Die Betriebszufahrten können je nach Bedarf so ausgebildet werden, dass eine Nutzung durch unberechtigte Personen verhindert wird (Schranke, Toranlage). Die Nutzung der rückwärtigen Anbindung als reguläre Auf- und Abfahrt ist somit ausgeschlossen.</p> <p>Stadt Wittingen Warum ist das Bewertungsband nicht durchgehend für den gesamten Abschnitt 5 dargestellt?</p> <p>Antwort: Die Trassenplanung bzw. detaillierte Linienfindung ist in bestimmten Bereichen noch nicht abgeschlossen. Details werden im Rahmen der ersten Arbeitskreissitzungen in den jeweiligen Abschnitten allen Trägern öffentlicher Belange vorgestellt.</p> <p>Stadt Wittingen: Die Straßenführung über den ESK im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wollerstorf und Wentorf steht im Widerspruch mit der Planung der Tank- und Rastanlage Süd.</p> <p>Antwort: Die Straßenführung über den ESK wird in der Planung berücksich-</p> | |

| TOP | Thema | zustän./ Termin |
|-----|--|--------------------|
| | <p>tigt. Die Gemeindeverbindungsstraße muss in Teilbereichen verschwenkt werden.</p> <p>Gemeinde Oberholz: Eine verkehrliche Erschließung der T+R-Anlage Süd von Westen über die vorhandenen Straßen ist nicht möglich, da die in Frage kommenden Brücken über den ESK nicht für den Begegnungsverkehr ausgelegt sind.</p> <p>Antwort: Eine mögliche rückwärtige verkehrliche Erschließung ist nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt. Es ist demnach nicht mit einer durch die Rastanlage bedingten signifikanten Verkehrssteigerung im nachgeordneten Netz zu rechnen.</p> <p>Samtgemeinde Boldecker Land, Gemeinde Jembke: Wurden private Autohöfe in der Planung berücksichtigt?</p> <p>Antwort: Das Rastanlagenkonzept ist ein in sich geschlossenes Konzept. Mögliche Autohöfe wurden nicht berücksichtigt. Autobahnahe Autohöfe sind rein privatwirtschaftliche Einrichtungen, auf deren Anordnung und dauerhaften Betrieb der Bund keinen Einfluss hat. Der Bund muss unabhängig von privaten Rasthof-Planungen für eine ausreichende Versorgung mit Rastanlagen sorgen.</p> <p>Gemeinde Altenmedingen: In einer vorherigen Informationsveranstaltung (Facharbeitskreis im Abschnitt 2) wurde ein höherer Flächenverbrauch je Anlage genannt.</p> <p>Antwort: Die aktuellen Angaben entsprechen den aktuellsten Planungen. Die abweichenden Angaben sind auf einen detaillierten Planungsstand zurückzuführen.</p> <p>Gemeinde Bienenbüttel: Wie viele neue Arbeitsplätze werden durch die bewirtschafteten Rastanlagen entstehen?</p> <p>Antwort: Die Anzahl der mit den Anlagen verbundenen Arbeitsplätze ist abhängig vom Konzessionsnehmer. Aufgrund der Größe der zu planenden Anlagen existieren hierzu kaum Erfahrungswerte.</p> | |

Verfasst, Halle/Saale den 25.01.2011

Dipl.Ing. Meyer (IBV),
Dipl.Ing. Tacke (NLStBV)

 (Verfasser)