Neubau / ~~Ausbau~~ der Bundesautobahn / ~~Bundesstraße~~ A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg – Abschnitt 7

Von Bau-km 0+530 bis Bau-km 14+730
Nächster Ort: Wolfsburg
Baulänge: 14,2 km
Länge der Anschlüsse: 9,5 km

Straßenbauverwaltung
des Landes
Niedersachsen

Feststellungsentwurf

für

den Neubau der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg

mit nds. Teil der B 190n

Abschnitt 7 – von Ehra (L 289) bis Wolfsburg (B 188)

Abschnittsübergreifendes Rastanlagenkonzept

Aufgestellt: Wolfenbüttel, den 28.08.2014 **Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – GB Wolfenbüttel** gez. Peuke **im Auftrage .....**	

Inhaltsverzeichnis

Unterlage 1 **Erläuterungsbericht**
Anlage 1 Erläuterungen zur Bewertung
Anlage 2.1 Tabellarischer Variantenvergleich 1.Stufe
Anlage 2.2 Tabellarischer Variantenvergleich 2.Stufe

Unterlage 2 **Übersichtskarte der Varianten**
Schematische Darstellung der Varianten / Standorte
Blatt 1 Varianten 1 – 3
Blatt 2 Varianten 4 – 7

Unterlage 3 **Übersichtslageplan**
linienhafte Bewertung
Blatt 1 – 8

Erläuterungsbericht

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg

Neubau der A 39

Lüneburg – Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n

abschnittsübergreifendes Rastanlagenkonzept

Stand: 28.08.2013

Erläuterungsbericht zum abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzept

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung 5
2. Rastanlagenkonzept für die Linienbestimmung 6
3. Grundlagen 7
3.1 Allgemeines 7
3.2 Abstände der Rastanlagen 8
3.3 Anforderungen an die Kapazität der Rastanlagen 9
4. Herangehensweise 12
5. Idealisiertes Konzept 14
6. Bewertungsmethodik 16
6.1 Bewertungsmethodik in den Bewertungsbändern 16
6.2 Bewertungsmethodik im Variantenvergleich 27
6.2.1 Allgemeines 27
6.2.2 Bewertungsmethodik in der Variantenmatrix 1. Stufe 27
6.2.3 Bewertungsmethodik in der Variantenmatrix 2. Stufe 31
7. Untersuchte Varianten und Variantenvergleich 1. Stufe 33
7.1 Variante 1 34
7.2 Variante 2 38
7.2.1 Variante 2.1 38
7.2.2 Variante 2.2 41
7.3 Variante 3 45
7.3.1 Variante 3.1 45
7.3.2 Variante 3.2 49
7.3.3 Variante 3.3 52
7.3.4 Variante 3.4 55
7.4 Variante 4 59
7.4.1 Variante 4.1 59
7.4.2 Variante 4.2 66
7.5 Variante 5 71
7.5.1 Variante 5.1 71
7.5.2 Variante 5.2 78
7.5.3 Variante 5.3 83
7.5.4 Variante 5.4 89
7.6 Variante 6 95
7.6.1 Variante 6.1 95
7.6.2 Variante 6.2 99

7.7 Variante 7 104
7.7.1 Variante 7.1 104
7.7.2 Variante 7.2 110
7.7.3 Variante 7.3 117
7.7.4 Variante 7.4 123
8. Zusammenfassung und Variantenvergleich 2. Stufe 129
8.1 Zusammenfassung der Bewertungen der auszuschließenden Varianten 129
8.2 Vergleich der verbliebenen Varianten 130
8.2.1 Bewertende Gegenüberstellung der Varianten 130
8.2.2 Zusammenfassung der Gegenüberstellung und Ermittlung der Vorzugsvariante 134

Anlagenverzeichnis

Anlage 0: Übersicht der Varianten
Anlage 1: Erläuterungen zur linienhaften Bewertung der Einzelkriterien
Anlage 2.1: tabellarischer Variantenvergleich 1. Stufe
Anlage 2.2: tabellarischer Variantenvergleich 2. Stufe

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gesamtparkstandkapazität der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg 10
Tabelle 2: Anzahl der Parkstände im Bereich von Tank- und Rastanlagen 11
Tabelle 3: Anzahl der Parkstände im Bereich von PWC-Anlagen 11
Tabelle 4: Übersicht über die Bewertungsstufen 16
Tabelle 5: Zusammenstellung der Bewertungskriterien 26
Tabelle 6: Übersicht über mögliche Standorte 33
Tabelle 7: Zusammenstellung der Bewertungen 134
Tabelle 8: Bewertungen Sortierung nach Gruppen 136

Abkürzungsverzeichnis

A 39	Autobahn 39
AS	Anschlussstelle
ESK	Elbe-Seitenkanal
KWC	Rastanlage mit Kleinraststätte und WC
PWC	Parkplatz mit WC-Gebäude (unbewirtschaftet)
T+R-Anlage	Tank- und Rastanlage (bewirtschaftet)

1. Veranlassung

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg, plant im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Neubau der Bundesautobahn A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg mit dem niedersächsischen Teil der B 190n als Bestandteil des Gesamtprojektes A 39 – B 190n – A 14.
Mit der Einstellung der A 39 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 ist die verkehrliche und raumordnerische Notwendigkeit begründet. Damit verbunden ist der gesetzliche Auftrag für die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, diese Bundesfernstraße als vierstreifige Autobahn sowie den auf niedersächsischem Gebiet liegenden Teil der B 190n zu planen und zu bauen. Der Erlass zur Linienbestimmung ist am 31.10.2008 ergangen.

Die Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen den Räumen Braunschweig / Wolfsburg / Salzgitter und Hamburg / Lüneburg stellt eine konsequente Weiterentwicklung des Fernstraßennetzes dar. Sie schafft in großräumigem Maßstab eine zusätzliche Verbindung der Wirtschaftsräume in Süd- und Ost- Deutschland an die Nordsee sowie nach Skandinavien. Im regionalen Maßstab verbessert die A 39 die Standortqualitäten in den bisher benachteiligten Regionen des Uelzener Beckens und der Randbereiche der Lüneburger Heide sowie des Wendlandes und des westlichen Teils des Altmarkkreises Salzwedel.
Mit dem Neubau der A 39 sind mehrere Ziele verbunden. So führt die Entlastung der hoch frequentierten und Stau gefährdeten Nord- Süd- Verbindung A 7 zu einer Verbesserung der weiträumigen Verbindungen. Ferner wird eine bessere Anbindung der Oberzentren Wolfsburg und Lüneburg sowie der Mittelzentren Gifhorn, Lüchow, Salzwedel, Uelzen und Wittingen durch eine hochwertige Netzergänzung geschaffen, die zum Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten im gesamten Raum führt.

Auch im untergeordneten Straßennetz wird der Bau der A 39 zur Entlastung von Ortsdurchfahrten durch eine Verminderung der täglichen Verkehrsmengen führen. Weitere Effekte sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Minderung von Unfallrisiken.

2. Rastanlagenkonzept für die Linienbestimmung

Im Rahmen der Erarbeitung der Antragsunterlagen für die Linienbestimmung der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg wurde durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) ein grundsätzliches Konzept für die Anordnung der Rastanlagen (Tank- und Rastanlagen sowie PWC-Anlagen) erarbeitet.
Das Rastanlagenkonzept der Linienbestimmung sah folgende Standorte vor:

Rastanlagenkonzept Linienbestimmung			
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**
19+700	PWC 1	PWC 1	Solchstorf
26+900	**TRA Nord**		**Secklendorf**
49+400	PWC 2	PWC 2	Lehmke
67+470	PWC 3	PWC 3	Langenbrügge
79+460	**TRA Süd**		**Eutzen**
102+730	PWC 4	PWC 4	Jembke

Mit dem Linienbestimmungserlass des BMVBS zur A 39 – Wolfsburg – Lüneburg vom 31.10.2008 hat der BMVBS das in den Linienbestimmungsunterlagen enthaltene Rastanlagenkonzept grundsätzlich bestätigt. Hinsichtlich der bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen wurde im Hinblick auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen der A 39 seitens des BMVBS empfohlen, einseitige Anlagen mit gesonderten Überfahrten vorzusehen. Dabei soll eine bewirtschaftete Anlage möglichst auf der Westseite und eine unbewirtschaftete Anlage auf der Ostseite der A 39 angeordnet werden.

Im Rahmen der Bearbeitung der Entwurfsplanungen in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten der A 39 wurden die Standorte der Linienbestimmung auf Basis der Erkenntniszuwächse aus technischen und umweltfachlichen Belangen sowie im Ergebnis der Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange detailliert bewertet. Im Ergebnis wurde ermittelt, dass einige Rastanlagenstandorte des Konzeptes der Linienbestimmung nicht oder nur bedingt umsetzbar sind (z.B. Secklendorf, Langenbrügge, Eutzen). Aus diesem Grund wurden zunächst lokale Standortverschiebungen in den einzelnen Abschnitten untersucht. Um jedoch auch die Auswirkungen solcher Standortverschiebungen auf das Gesamtkonzept der A 39

(und hier insbesondere auf die Anlagenstandorte untereinander) ermitteln zu können, wurde die Erarbeitung des gegenständlichen abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzeptes erforderlich.

3. Grundlagen

3.1 Allgemeines

Die Rastanlagen sind straßenrechtlich Bestandteil der Bundesautobahn (§ 1 Abs. 4, Ziffer 1, 5 Bundesfernstraßengesetz (FStrG)). Die Nebenbetriebe auf bewirtschafteten Rastanlagen werden im § 15 Abs. 1 FStrG gesetzlich definiert als Betriebe auf den Bundesautobahnen, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer dienen und eine unmittelbare Zufahrt zu den Bundesautobahnen haben. Rastanlagen im Sinne der Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Ausgabe 2011 (ERS 2011) sind Parkplätze für den Fernverkehr an öffentlichen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, die im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Straßenbaulastträgers liegen. Sie dienen notwendigen Fahrtunterbrechungen zur Erholung und Versorgung der Verkehrsteilnehmer auf dem Weg zum Fahrtziel und stellen Parkraum zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten für Fahr-personal zur Verfügung. Durch ihre Funktion leisten Rastanlagen einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Es ist zu unterscheiden zwischen

- bewirtschafteten Rastanlagen und
- unbewirtschafteten Rastanlagen.

Bewirtschaftete Rastanlagen umfassen eine Verkehrsanlage und einen oder mehrere Nebenbetriebe (z. B. Tankstelle und Raststätte). Unbewirtschaftete Rastanlagen umfassen in der Regel eine Verkehrsanlage mit einem WC-Gebäude, jedoch keine Nebenbetriebe. Für bewirtschaftete Rastanlagen an Bundesautobahnen gibt die ERS 2011 folgendes vor: „Bewirtschaftete Rastanlagen im Regelabstand sind grundsätzlich mit einer Tankstelle und mit einer Raststätte.... auszustatten." (ERS 2011, 3.2.1, Seite 11)

Rastanlagen werden an Straßen, die nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN 2008) eine kontinentale, großräumige oder überregionale Verbindungsfunktion aufweisen angelegt. Das sind u.a. Fernautobahnen und Überregionalautobahnen (Straßenkategorien Autobahnen AS 0/I und II gem. RIN 2008).

3.2 Abstände der Rastanlagen

Gemäß den Empfehlungen für die Rastanlagen an Straßen (ERS 2011) sind Rastanlagen im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit in regelmäßigen Abständen vorzusehen.

Der Regelabstand für neue bewirtschaftete Rastanlagen beträgt gemäß der ERS, Punkt 3.2.1 50 bis 60 km, bei geringem oder stark saisonalem Fernverkehr beträgt der Ausnahmeabstand bis zu 80 km.
Zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen sind unbewirtschaftete Anlagen in einem Regelabstand von 15 km – 20 km anzuordnen, bei geringem Fernverkehr, ausschließlich stark saisonalem Fernverkehr und hohem Pendleranteil kann der Abstand im Ausnahmefall auf bis zu 25 km ausgedehnt werden.

Ein Überschreiten von den Abstandsregelungen entsprechend der ERS ist grundsätzlich aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zulässig.
Lediglich für Eckbeziehungen sieht die ERS geringe Spielräume: „Die Regelabstände können insbesondere für Eckbeziehungen in Autobahnkreuzen und -dreiecken nicht immer eingehalten werden. Es ist anzustreben, die Regelabstände für starke Eckbeziehungen nicht wesentlich zu überschreiten.“ (ERS 2011, 3.2.1, Seite 11)

Die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg erfüllt infolge des saisonal schwankenden Verkehrsaufkommens und des hohen Anteils an Pendlerverkehr die Voraussetzungen für die Anwendung der Ausnahmeabstände zwischen unbewirtschafteten Rastanlagen.

Eine wesentliche Unterschreitung der Regelabstände führt zu einer Erhöhung der Anzahl der Rastanlagen und damit der Anzahl der Ein- und Ausfahrten. Hieraus kann sich eine Reduzierung der Verkehrssicherheit im Zuge der A 39 ergeben.
Weiterhin stehen die bewirtschafteten Anlagen bei Verringerung der Anlagenabstände und Erhöhung der Anlagenanzahl in stärkerer Konkurrenz mit den unbewirtschafteten Rastanlagen. Dadurch können Probleme hinsichtlich der Konzessionsvergabe entstehen, welche im ungünstigsten Fall dazu führen können, dass über längere Autobahnabschnitte keine Tankmöglichkeit besteht. Dies würde sich ebenfalls nachteilig auf die Verkehrssicherheit auswirken.

3.3 Anforderungen an die Kapazität der Rastanlagen

Die Bemessungszahlen für die Tank- und Rastanlagen sowie die PWC-Anlagen im Zuge der A 39 wurden mit dem BMVBS abgestimmt. Entsprechend dem Erlass des BMVBS vom 03.11.2009 sollten folgende Anforderungen berücksichtigt werden:

- *Gesamtparkstandkapazität*

Die erforderliche Anzahl an Parkständen für die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde durch das BMVBS in Auswertung von Vergleichsstrecken ermittelt.

LKW-Parkstände

Insbesondere die Verfahren zur Angebotsbemessung von Lkw-Parkraum befinden sich in einem andauernden Entwicklungsprozess. Ein Schätzverfahren, basierend auf einem regressionsanalytischen Ansatz auf Grundlage einer bundesweiten Erhebung nachts abgestellter Lkw aus dem Jahr 2008, liegt vor. Für die A 39 als Neuplanung kann es im vorliegenden Fall nicht angewandt werden, da es sich ausschließlich auf bereits vorhandene Standorte abstützt. Als Alternative empfiehlt die ERS die Abschätzung des Bedarfs für Neubaustrecken auf der Basis von Analogieschlüssen.

Als Analogiefall bietet sich die A 70 zwischen Schweinfurth und Bayreuth an. Mit einer vergleichbaren Abschnittslänge von ca. 100 km und einer zur A 7/A 39 analogen verkehrstechnischen Konstellation A 3/A 70 lassen sich aus den vorliegenden Daten und Fakten der A 70 entsprechende Rückschlüsse ziehen.

Die A 70 weist insgesamt 415 abgestellte Lkw und einem DTVSV von 3.750 Lkw/24h auf. Um die Analogie zur A 39 treffen zu können, wird die Lkw-Parkstandnachfrage entsprechend des Verhältnisses der DTVSV von A 39/A 70 hochgerechnet. Bei 415 abgestellten Lkw auf der A 70 und einem durchschnittlichen DTVSV, 2025 von 8.000 Lkw/24h ergibt sich eine Nachfrage von 415 x (8.000 / 3.750) = 885 Lkw.

Da unbewirtschaftete Rastanlagen gemäß ERS maximal 50 Lkw-Parkstände aufweisen dürfen, können auf den acht Rastanlagen maximal 400 Lkw-Parkstände angeordnet werden. Auf den beiden bewirtschafteten Rastanlagen sind folglich 485 Lkw-Parkstände anzuordnen. Augrund der Größenordnung sind auf den bewirtschafteten Seiten jeweils 200 Lkw-Parkstände und auf der gegenüberliegenden Seite nochmals 50 Lkw-Parkstände als unbewirtschaftete Rastanlage vorzusehen.

Pkw-Parkstände

Da für Bemessung der Pkw-Parkstände der BAB 39 keine Prognoseberechnungen vorliegen ist auch hier die Ermittlung über Analogieschlüsse durchzuführen. Für die BAB 70 sind ins-

gesamt 320 Pkw-Parkstände vorgesehen. Auch für höher belastete Autobahnen wie die BAB 71 werden 320 Pkw-Parkstände prognostiziert. Für die BAB 70 sind zwei bewirtschaftete Rastanlagen mit insgesamt 170 Pkw-Parkständen vorgesehen. Daher sollen auch die bewirtschafteten Standorte im Zuge der BAB 39 jeweils 85 Pkw-Parkstände erhalten. Für die zugrunde gelegten insgesamt acht unbewirtschafteten Rastanlagen an vier Standorten sind jeweils 20 Pkw-Parkstände vorzusehen.

Parkstände für Busse und Pkw mit Anhänger
Erfahrungsgemäß soll die Anzahl dieser Parkstände auf bewirtschafteten Rastanlagen 10 % der Pkw-Parkstände betragen. Somit sind hier 9 Parkstände erforderlich

Damit ergibt sich unter Zugrundelegung von 2 bewirtschafteten Rastanlagenstandorten und 4 unbewirtschafteten Rastanlagenstandorten folgende Gesamtparkstandkapazität:

Parkstandtyp	Anzahl der Parkstände
LKW	900
PKW	330
BUS/Caravan	18

Tabelle 1: Gesamtparkstandkapazität der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg

- *Tank- und Rastanlagen*

Die Tank- und Rastanlagen können gem. ERS 2011 aufgrund von schlechter betriebswirtschaftlicher Voraussetzungen als einseitige Tank- und Rastanlagen mit Überfahrt für die Gegenrichtung ausgebildet werden (ERS 2011, 4.2.1). Auf Grund der Erfahrungen hinsichtlich einer gescheiterten Konzessionsvergabe für eine beidseitige bewirtschaftete Rastanlage im Zuge der A 20 im Land Mecklenburg-Vorpommern wird dieser Ansatz einer einseitig bewirtschafteten Anlage vom BMVBS vorgegeben. Auf der gegenüberliegenden Seite soll eine unbewirtschaftete Rastanlage angeordnet werden. Die beiden Anlagen sollen durch eine separate Überfahrt miteinander verbunden werden. Gleichzeitig ist die bewirtschaftete Anlage durch die Überfahrt für beide Fahrtrichtungen nutzbar.
Im Bereich der bewirtschafteten Anlage werden Einrichtungen zum Tanken und Rasten gemäß ERS 3.2.1, Seite 11 angeordnet. Im Bereich der unbewirtschafteten Anlage wird ein WC-Gebäude vorgesehen.

Die bewirtschaftete Anlage soll im Zuge der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg gemäß Linienbestimmungserlass des BMVBS zur A 39 vom 31.10.2008 möglichst wechselseitig (1 x auf der Ostseite und 1 x auf der Westseite) angeordnet werden.

Folgende Parkstandzahlen sind im Bereich der Tank- und Rastanlagen erforderlich:

Parkstandtyp	Anzahl der Parkstände		
	gesamt	im Bereich der **bewirtschafteten** Anlagen	im Bereich der **unbewirtschafteten** Anlage
LKW	250	200	50
PKW	85	70	15
Bus/Caravan	9	9	0

Tabelle 2: Anzahl der Parkstände im Bereich von Tank- und Rastanlagen

- *PWC-Anlagen*

Die PWC-Anlagen werden als beidseitige unbewirtschaftete Rastanlagen mit WC-Gebäude ausgebildet. Folgende Parkstandzahlen sind im Bereich der unbewirtschafteten PWC-Anlagen je Richtungsfahrbahn erforderlich:

Parkstandtyp	Anzahl der Parkstände
LKW	50
PKW	20

Tabelle 3: Anzahl der Parkstände im Bereich von PWC-Anlagen

Die in der Tabelle 2 benannten Parkstandkapazitäten gelten unter Zugrundelegung von 4 unbewirtschafteten Rastanlagenstandorten.
Die Anzahl von 50 LKW je PWC-Anlage sollte gemäß ERS auf Grund der fehlenden Versorgungsmöglichkeit für die Verkehrsteilnehmer nicht überschritten werden.

- *KWC-Anlagen*

Die KWC-Anlagen werden als beidseitige bewirtschaftete Rastanlagen mit einem kombiniertem Kiosk- und WC-Gebäude betrieben. Diese KWC-Anlagen wurden als Sonderlösung in einigen Varianten des Rastanlagenkonzeptes berücksichtigt (siehe Kapitel 7). Auf KWC-Anlagen kann die Anzahl der LKW-Parkstände auf Grund der vorgesehenen Versorgungsmöglichkeit durch den Kiosk mit WC auch oberhalb von 50 LKW-Parkständen liegen.

4. Herangehensweise

Auf der Basis der (im Rahmen der Entwurfsplanung) optimierten Trassenführung der A 39 wurde zunächst ein *idealisiertes Konzept* bezüglich des Abstandsrasters ermittelt. Dabei wurden die Anforderungen an die Abstände der Rastanlagen gemäß der Empfehlungen für die Rastanlagen an Straßen (ERS)[1] berücksichtigt. In diesem idealisierten Konzept wurden auch die vorhandenen oder geplanten benachbarten Rastanlagen im Zuge der A 39, A 1 und A 7 im Norden sowie im Zuge der A 39 und A 2 im Süden berücksichtigt.
Gegenstand des idealisierten Konzeptes ist eine optimale Verteilung der Rastanlagenstandorte mit möglichst konstanten Abständen. Weitere örtliche Zwangspunkte aus technischen oder umweltfachlichen Gesichtspunkten wurden in dem idealisierten Konzept zunächst nicht berücksichtigt.

Für den gesamten Trassenbereich von südöstlich Lüneburg bis Tappenbeck wurde die Eignung des jeweiligen Trassenabschnittes mittels Bewertungsbändern für folgende Kriterien überprüft:

- Abstand zur nächstgelegenen Anschlussstelle
- Abstand zur nächstgelegenen Rastanlage
- Trassierung, Bauwerke
- Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen
- Ver- und Entsorgung
- Baugrund / Grundwasser, Altlasten
- Landwirtschaft (Flächenverfügbarkeit)
- Umwelt
- Vernetzung

Die Bewertung der Kriterien, aufgeteilt für jede Richtungsfahrbahn und die Baukilometer sind in der Anlage 1 begründet aufgelistet. Die Darstellung der Bewertungsbänder ist in der Unterlage 3 dargestellt.

Die Wertung der Kriterien wurde dabei farblich in den Bewertungsbändern gekennzeichnet.

[1] Empfehlungen für die Rastanlagen an Straßen (ERS), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2011

Anhand der Überlagerung der Bewertungen der verschiedenen Kriterien konnten geeignete Bereiche als *mögliche Standorte* von Rastanlagen ermittelt werden.

Unter Berücksichtigung der Standorte des idealisierten Konzeptes wurden die anhand der Bewertungsbänder ermittelten geeigneten Standorte zusammengefügt und in Varianten gegenübergestellt.

Dabei ergeben sich 7 grundsätzliche Varianten, die sich hinsichtlich der Lage der Tank- und Rastanlagen unterscheiden. In den Varianten 2 bis 7 wurden zusätzlich Untervarianten in Bezug auf die Lage der PWC-Standorte zwischen den Tank- und Rastanlagenstandorten untersucht.
Die Varianten 1 bis 4 wurden zunächst auf Basis des idealisierten Konzeptes entwickelt.
Mit der Variante 5 wurde der Vorschlag der Stadt Uelzen, einen T+R-Anlagenstandort im geplanten Gewerbegebiet südlich von Riestedt zu integrieren, in die Untersuchungen zum abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzept einbezogen.
In der Variante 6 wurde auf Grund verschiedener Hinweise geprüft, ob eine Anordnung einer Tank- und Rastanlage auf dem Gebiet der Samtgemeinde Bad Bodenteich möglich ist.
In der Variante 7 wurde die Möglichkeit der Anordnung von nur einer Tank- und Rastanlage im Bereich der Baustrecke der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg untersucht.

Im Ergebnis wird die günstigste der untersuchten Varianten als Vorzugslösung ausgewiesen und bildet damit die Grundlage für die weitere Detailbearbeitung im Rahmen der Entwurfsplanung.

5. Idealisiertes Konzept

Das idealisierte Rastanlagenkonzept sieht folgende Standorte vor:

Idealisiertes Rastanlagenkonzept			
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**
11+000	PWC 1	PWC 1	Barendorf
26+000	**TRA Nord**		**Secklendorf**
46+000	PWC 2	PWC 2	Lehmke
66+000	PWC 3	PWC 3	Langenbrügge
86+000	**TRA Süd**		**westlich Automobiltestgelände**
102+730	PWC 4	PWC 4	Jembke

In dem bezüglich des Abstandsrasters idealisierten Konzept wurden zunächst die Standorte der bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen unter Beachtung der bestehenden oder geplanten benachbarten Anlagen untersucht. Die idealisierten Standorte für die T+R-Anlagen ergeben sich damit im Bereich von:

- T+R-Anlage Nord bei Secklendorf (km 26+000) und
- T+R-Anlage Süd westlich des Automobiltestgeländes (km 86+000)

Der Abstand der T+R-Anlage Nord bei Secklendorf zu der nächstgelegenen nördlichen Anlage im Zuge der A 7 (T+R Harburger Berge) beträgt 60 km, die nächstgelegenen Anlagen im Zuge der A 1 (geplante T+R Elbmarsch bzw. T+R Ostetal) sind 60 km bzw. 91 km entfernt. Damit entsteht in der Relation A 39 – A 1 in Richtung Bremen eine Überschreitung des Ausnahmewertes der ERS um 11 km, vor dem Hintergrund der nachgeordneten Fernverkehrsrelevanz dieser Relation ist die entstehende Überschreitung jedoch vertretbar.
Der Abstand der T+R-Anlage Süd westlich des Automobiltestgeländes zu der nächstgelegenen südlichen Anlage im Zuge der A 39 (geplante T+R Salzgitterhüttenblick) beträgt 66 km, die nächstgelegenen Anlagen im Zuge der A 2 (T+R Zweidorfer Holz bzw. T+R Helmstedt-Süd/Lappwald) sind jeweils 65 km entfernt.
Die Abstände zu den benachbarten bewirtschafteten Rastanlagen im Zuge der A 2 liegen damit geringfügig über den Regelwerten, jedoch im unteren Drittel des Ausnahmebereiches.

Der Abstand zu der geplanten bewirtschafteten Anlage bei Salzgitter liegt ebenfalls innerhalb des Ausnahmebereiches, auch hier ist vor dem Hintergrund der starken Pendlerströme die Überschreitung der Regelabstände vertretbar.

Der Anlagenabstand zwischen den geplanten T+R-Anlagen Nord bei Secklendorf und Süd westlich des Automobiltestgeländes beträgt 60 km.
Grundsätzlich werden mit dem idealisierten Konzept die Anforderungen der ERS an die Abstände zwischen bewirtschafteten Rastanlagen erfüllt.

Die unbewirtschafteten PWC-Anlagen würden im idealisierten Konzept unter Beachtung der T+R-Anlagen-Standorte und der benachbarten PWC-Anlagen an folgenden Standorten angeordnet werden:

- PWC-Anlage 1 bei Barendorf (km 11+000)
- PWC-Anlage 2 bei Lehmke (km 46+000)
- PWC-Anlage 3 bei Langenbrügge (km 66+000)
- PWC-Anlage 4 bei Jembke (km 104+000)

Damit ergeben sich Abstände zwischen den bewirtschafteten bzw. zu unbewirtschafteten Rastanlagen zwischen 15 und 20 km. Der Abstand zwischen der PWC-Anlage 1 bei Barendorf und der bestehenden nördlich gelegenen PWC-Anlage Roddau/Busschewald beträgt ca. 20 km. Der Abstand der PWC-Anlage 4 bei Jembke und der geplanten südlich gelegenen PWC-Anlage Wolfsburg beträgt ca. 18 km.
Damit sind die Anforderungen der ERS an die Abstände von unbewirtschafteten Rastanlagen erfüllt.

Eine Übersicht über die Standorte mit detaillierten Abstandsangaben ist in der Unterlage 2 dieser Untersuchung enthalten.

6. Bewertungsmethodik

6.1 Bewertungsmethodik in den Bewertungsbändern

Die Bewertung der Trasse der A 39 wurde anhand von Bewertungsbändern für insgesamt 9 Kriterien (für jede Richtungsfahrbahn getrennt) mit einem 3-stufigen Bewertungssystem durchgeführt. Folgende Bewertungsstufen wurden verwendet:

Bewertungsstufe	Beschreibung	Farbe im Bewertungsband
günstig	in Bezug auf das untersuchte Kriterium ist die Anlage einer Rastanlage **möglich**	grün
noch möglich	in Bezug auf das untersuchte Kriterium ist die Anlage einer Rastanlage **mit Einschränkungen möglich**	gelb
kritisch	in Bezug auf das untersuchte Kriterium ist die Anlage einer Rastanlage **zunächst nicht möglich**, u.U. ist im Rahmen einer Detailuntersuchung ein Standort mit verringerten Anforderungen möglich	rot

Tabelle 4: Übersicht über die Bewertungsstufen

Anhand der Überlagerung dieser Bewertungen können Bereiche ermittelt werden, in denen die Bewertungsstufe „günstig“ oder „noch möglich“ in allen Kriterien erreicht wird. Diese Bereiche wurden dann als *mögliche Standorte* für Rastanlagen ausgewiesen.

Bereiche, in denen in einem oder mehreren Kriterien die Bewertungsstufe „kritisch“ erreicht wird, sind im Regelfall nicht als Rastanlagenstandort geeignet. Im Ausnahmefall wurden in die Variantenuntersuchungen auch solche Standorte einbezogen, sofern im näheren Umfeld eines Standortes des idealisiertem Konzeptes kein geeigneter Standort mit den Bewertungsstufen „günstig“ oder „noch möglich“ ermittelt werden konnte. Dies trifft für die untersuchten Standorte bei Secklendorf, bei Römstedt, bei Kattien und westlich des Automobiltestgeländes zu.

Für die Standorte der Tank- und Rastanlagen wurde zusätzlich die unterschiedliche Größe der bewirtschafteten Anlage und der unbewirtschafteten Anlage bei der Ausweisung möglicher Standorte beachtet. Die Lage der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Seite wurde an den möglichen Standorten in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit, der Annäherung an Bebauungen und den umweltfachlichen Belangen konkret bei der Variantenuntersuchung festgelegt.

Die Bewertungsbänder sind in der Unterlage 3 dargestellt, die Einstufung in die jeweilige Bewertungsstufe ist in der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht detailliert erläutert.

Im Einzelnen wurden folgende Kriterien bewertet:

- *Abstand zu Anschlussstellen:*

Die Bewertung erfolgt hierbei auf der Grundlage der Vorgaben der RAA[2], der RWBA[3] und der ERS zu den Mindestabständen zwischen Anschlussstellen (bzw. Rastanlagen).
Der Mindestabstand für eine isolierte Knotenpunktplanung nach RAA bei zwei dicht aufeinanderfolgenden Knotenpunkten (Anschlüsse und Rastanlage) beträgt 600 m (zuzüglich der Länge der Ein- und Ausfädelungsspuren). Damit ist zwischen den Inselspitzen der Rampen der beiden benachbarten Knotenpunkte ein Abstand von 1.100 m erforderlich. Bei Unterschreitung der Mindestwerte können die Rastanlage und die Anschlussstelle nicht mehr als isolierte, voneinander unabhängige funktionierende Systeme geplant werden. In diesem Fall sind Sonderlösungen wie Verteilerfahrbahnen oder Verflechtungsfahrstreifen erforderlich. Eine Kombination zwischen einer Anschlussstelle und einer Rastanlage als Sonderlösung ist jedoch nur bei kleineren unbewirtschafteten Rastanlagen möglich. Auf Grund der Komplexität der Tank- und Rastanlagen sind Kombinationen zwischen bewirtschafteten Anlagen und Anschlussstellen nicht vertretbar.
Bei einem Abstand von 200 m zwischen den Inselspitzen ist die Ausbildung einer Sonderlösung zur Kombination zwischen einer Anschlussstelle und einer Rastanlage nicht mehr möglich, da der Mindestwert der Verflechtungsstrecke beim Verflechtungstyp VR 1 nach RAA mindestens 200 m beträgt. Damit sind die Bereiche von 200 m vor und nach den Inselspitzen der Anschlussstellen als kritisch zu bewerten.

Daraus ergeben sich folgende Wertungskriterien:

günstig:	Abstand zwischen den Inselspitzen über 1.100 m
noch möglich:	Abstand zwischen den Inselspitzen zwischen 200 m und 1.100 m
kritisch:	Abstand zwischen den Inselspitzen unter 200 m

[2] Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2008

[3] Richtlinie für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Ausgabe 2000

- *Abstand zu benachbarten Rastanlagen (PWC-, T+R-Anlagen)*

Bei diesem Kriterium wurde das idealisierte Konzept bezüglich des Abstandsrasters zu Grunde gelegt. Unter Beachtung der in diesem Konzept enthaltenen Standorte kann ein ausgewogenes Verhältnis der Anlagenabstände unter Beachtung der Anforderungen der ERS (siehe Kap. 3.1) eingehalten werden. In einem Bereich von 2,5 km nördlich und südlich des idealisierten Standortes werden die Trassenbereiche im Hinblick auf die relativ geringe Abweichung noch als „günstig“ eingestuft.

Daraus ergeben sich folgende Wertungskriterien:

günstig:	Bereich des Standortes des idealisierten Konzeptes einschließlich einem Bereich von 2,5 km nördlich und südlich dieses Standortes
noch möglich:	Bereich mit mehr als 2,5 km Entfernung zum Standort des idealisierten Konzeptes

Die Bewertungsstufe „kritisch“ entfällt bei diesem Kriterium, da ein Abweichen vom idealisierten Konzept nicht zwingend als kritisch anzusehen ist. Die Ausnahmeabstände nach ERS dürfen dabei jedoch nicht überschritten werden.

- *Trassierung, Bauwerke*

Die Bewertung erfolgt hierbei in Abhängigkeit von der Linienführung in Grund- und Aufriss sowie unter Beachtung von geplanten Bauwerksstandorten.
Zur Gewährleistung ausreichender Sichtfelder, der Anlage von Ein- und Ausfahrten sowie im Hinblick auf die Einordnung der Nebenanlagen parallel zur A 39 lassen sich Standorte in Geraden oder weiten Kreisbögen unkomplizierter anordnen.
Ebenfalls günstig sind geringe Längsneigungen der Strecke der A 39 zu bewerten, da bei hohen Längsneigungen große Höhenunterschiede innerhalb der Rastanlagen zu überwinden sind. Weiterhin sind Bereiche mit großen Dammhöhen im Hinblick auf den Erdmassenbedarf nicht vorrangig als Rastanlagenstandorte geeignet.
Eine Anordnung von Rastanlagen im unmittelbaren Bereich von nicht verlegbaren Bauwerken ist in der Regel nicht ohne erhebliche Mehraufwendungen möglich. Daher werden die unmittelbaren Bauwerksstandorte als „kritisch“ bewertet. Liegen Bauwerke im Bereich von Ein- bzw. Ausfahrtsspuren kann u.U. eine Aufweitung der Bauwerksabmessungen erforderlich werden. In diesen Bereichen erfolgt die Bewertung als „noch möglich“

Daraus ergeben sich folgende Wertungskriterien:

günstig:	Geraden oder Kreisbögen (R ≥ 3.000 m), geringe Längsneigungen (s ≤ 2,0 %), geringe Dammhöhen (≤ 3,0 m) oder Einschnittslagen, keine Beeinträchtigung von Bauwerksstandorten (Abstand > 250 m)
noch möglich:	Kreisbögen mit R < 3.000 m, starke Längsneigungen (s > 2,0 %), große Dammhöhen (> 3,0 m), Abstand zu nicht verlegbaren Bauwerken ≤ 250 m
kritisch:	unmittelbare Bauwerksbereiche, sofern diese nicht verlegbar sind

- *Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen*

Die Bewertung erfolgt in Abhängigkeit vom Abstand der geplanten Rastanlagen zu vorhandenen bzw. geplanten Baugebieten und Einzelbebauungen.
Betrachtet werden die Abstände zu Ortslagen, zu Orten vorgelagerten Bebauungen (Ortsrandbebauung) und Einzelhausbebauungen außerhalb von Ortslagen. Hierbei werden aufgrund der Beftroffenheiten die Ortslagen als am schützenswertesten betrachtet und somit als als maßgeblich in der Bewertung eingestuft. Andere Bebauungen werden abgestuft beurteilt.
Dabei sind größere Entfernungen zu bevorzugen, da zum einen die Beeinträchtigungen durch Lärm und Abgase für die angrenzenden Ortslagen verringert werden und zum anderen die nicht erwünschte fußläufige Erreichbarkeit der Rastanlagen erschwert bzw. verhindert wird. Der Abstand wird dabei zwischen dem Rand der vorhandenen oder geplanten Bebauung und dem äußeren Rand der baulichen Anlagen der Rastanlage gemessen.
Bei der Bewertung sind Abstände über 600 m als „günstig“ bewertet wurden, da unter Zugrundelegung der prognostizierten Verkehrsbelastung bei diesem Abstand keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV zu erwarten sind. Abstände zwischen 400 m und 600 m sind als „noch möglich“ betrachtet wurden, da hier nur geringe Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV im Einzelfall (Rand- und Außenbebauung von Ortslagen) zu erwarten sind, die in der Regel durch lokale passive Lärmschutzmaßnahmen mit vertretbarem Aufwand kompensiert werden können. Bei Unterschreitung des Abstandes von 400 m zwischen den Rastanlagen und den Ortslagen treten in der Regel umfangreichere

Überschreitungen der Grenzwerte nach 16. BImSchV auf, daher sind diese Abstände als „kritisch“ bewertet worden.

Darüber hinaus werden in diesem Kriterium Fremdleitungen und besondere Anlagen (wie z.B. Windkraftanlagen) berücksichtigt. Bei Annäherung der Trasse an solche Anlagen entstehen Beeinträchtigungen, die ggf. eine Umverlegung der Anlagen erfordern. Je nach Aufwand werden solche Bereiche in die Wertungsstufe „noch möglich“ oder „kritisch“ eingestuft.
Im dem Kriterium Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen wurde auch die Annäherung zum Elbe-Seitenkanal berücksichtigt. Bei einem Abstand zwischen A 39 und Elbe-Seitenkanal von weniger als 200 m ist die Ausbildung einer bewirtschafteten Rastanlage nur noch mit Einschränkungen möglich, bei einem Abstand zwischen der A 39 und dem Elbe-Seitenkanal < 100 m ist die Ausbildung einer unbewirtschafteten Rastanlage ebenfalls nur noch mit starken Einschränkungen möglich.

Daraus ergeben sich folgende Wertungskriterien:

günstig: Abstand zu bebauten Gebieten oder geplanten Baugebieten > 600 m; keine Betroffenheit von Freileitungen oder sonstigen Anlagen (bzw. sehr geringe Betroffenheiten solcher Anlagen)

noch möglich: Abstand zu bebauten Gebieten oder geplanten Baugebieten zwischen 400 und 600 m; Betroffenheit von Fremdleitungen oder sonstigen Anlagen; Umverlegung dieser Anlagen mit vertretbarem Aufwand möglich; Abstand zwischen A 39 und Elbe-Seitenkanal zwischen 100 m bis 200 m

kritisch: Abstand zu bebauten Gebieten oder geplanten Baugebieten < 400 m; Betroffenheit von Fremdleitungen oder sonstigen Anlagen; Umverlegung dieser Anlagen erfordert nicht vertretbaren Aufwand; Abstand zwischen A 39 und Elbe-Seitenkanal < 100 m

- *Ver- und Entsorgung*

Zum Betrieb der Rastanlagen ist ein Anschluss an bestehende Ver- und Entsorgungsanlagen erforderlich. Die Aufwendungen für die Herstellung der Ver- und Entsorgungsanschlüsse steigen mit zunehmender Entfernung zwischen Rastanlage und Anschlusspunkt. Ein Ab-

stand bis ca. 1.500 m zwischen den Rastanlagenstandorten und Baugebieten mit Versorgungseinrichtungen ist in der Regel mit vertretbarem Aufwand bezogen auf die Herstellung der Ver- und Entsorgungsleitungen zu realisieren. Bei Überschreitung dieses Abstandes steigen die Kosten der Ver- und Entsorgungseinrichtungen durch z.B. zusätzliche Pumpanlagen, größere Leitungsdimensionen auf Grund der Rohrreibungsverluste, höheren Erdbauaufwand überproportional an. Daher sind Abstände von über 1.500 m mit „noch möglich“ bewertet worden.
Daraus ergeben sich folgende Wertungskriterien:

günstig: bis 1.500 m Abstand zu Baugebieten mit Versorgungseinrichtungen

noch möglich: über 1.500 m Abstand zu Baugebieten mit Versorgungseinrichtungen

Die Bewertungsstufe „kritisch“ wird bei diesem Kriterium nicht vergeben, da eine Realisierung der Anschlussleitungen in jedem Fall technisch möglich ist.

- *Baugrund / Grundwasser, Altlasten*

Die Bewertung in diesem Kriterium erfolgt in Auswertung der Grundwasser- und Baugrundverhältnisse. Weiterhin werden Altlastenverdachtsflächen, Überschwemmungsgebiete und Trinkwasserschutzzonen berücksichtigt.

Im Bereich mit geländenahen bzw. –gleichen Grundwasserständen sind zusätzliche Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers erforderlich. Weiterhin sind bei hohen Grundwasserständen u.U. zusätzliche Aufwendungen für die Baugrundverbesserung notwendig. Hohe Grundwasserstände sowie Überschwemmungsgebiete und nicht standsichere Untergründe sind daher ungünstiger zu bewerten.
Die Überbauung von Altlastenverdachtsflächen mit hohem Schadstoffgehalt ist als kritisch zu bewerten. Je nach Schadstoffgehalt und Gradientenlage kann jedoch eine Überbauung noch möglich sein.
Im Bereich von Trinkwasserschutzzonen sind erhöhte Anforderungen an Rastanlagen zu stellen. In der Zone II ist die Anlage einer Rastanlage nicht zulässig.
Daraus ergeben sich folgende Wertungskriterien:

günstig: günstige Grundwasserverhältnisse,
günstige Baugrundverhältnisse,

keine Überschwemmungsgebiete,
keine Trinkwasserschutzzonen,
keine Altlastenverdachtsflächen

noch möglich: geländenahes Grundwasser,
schwierige Baugrundverhältnisse,
Überschwemmungsgebiete,
Trinkwasserschutzzone III,
Betroffenheit Altlastenverdachtsflächen mit geringem Schadstoffpotential oder günstigen Sanierungsmöglichkeiten

kritisch: Betroffenheit Altlastenverdachtsflächen mit hohem Schadstoffpotential und hohem Sanierungsaufwand,
Trinkwasserschutzzone II

- *Landwirtschaft (Flächenverfügbarkeit)*

Die Bewertung aus Sicht der Landwirtschaft erfolgt hier vorrangig aus Sicht der Flächenverfügbarkeit vor dem Hintergrund der Vermeidung von starken Beeinträchtigungen für die Landwirtschaftsbetriebe. Dabei wurde auch die Möglichkeit der Durchführung von Unternehmensflurbereinigungsverfahren berücksichtigt.

Daraus ergeben sich folgende Wertungskriterien:

günstig: aus derzeitiger Sicht ist eine geringe Betroffenheit für Landwirtschaftsbetriebe infolge der Errichtung einer Rastanlage zu erwarten bzw. lassen sich die Eingriffe durch die Durchführung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahren kompensieren

noch möglich: eine starke Betroffenheit infolge der Errichtung einer Rastanlage ist aus derzeitiger Sicht nicht auszuschließen, bedarf jedoch einer detaillierten Überprüfung

kritisch: eine starke Betroffenheit infolge der Errichtung einer Rastanlage wurde bereits nachgewiesen oder ist aus derzeitiger Sicht konkret zu erwarten

Bei diesem Kriterium ist insbesondere die Flächeninanspruchnahme in Abhängigkeit von der Art der Anlage zu beachten. Beidseitige PWC-Anlagen führen zu einer Flächeninanspruchnahme von ca. 3 bis 5 ha je Seite, bei T+R-Anlagen (einseitig bewirtschaftet/einseitig unbewirtschaftet) beträgt der Gesamtflächenbedarf ca. 24 ha.

- *Umwelt*

Die Bewertung aus umweltfachlicher Sicht erfolgt auf Basis der detaillierten Konfliktanalyse.

günstig:	alle sonstigen Flächen, die nicht in „noch möglich“ oder „kritisch“ gelistet sind
noch möglich:	Waldbereiche Biotope mit mittlerer Bedeutung Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung Vorbehalts- /Vorsorgegebiete Erholung Vorbehalts- / Vorsorgegebiete Natur und Landschaft
kritisch:	NATURA-2000-Gebiete Naturschutzgebiete Geschützte Biotope Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung Vorranggebiete Erholung Vorranggebiete Natur und Landschaft

Das Teilkriterium „Auslösung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände“ wird verbal argumentativ ergänzt.

Weiterhin wird in diesem Kriterium die Waldbrandgefahr als Teilkriterium insbesondere im Bereich des ausgedehnten Waldgebietes Malloh westlich des Automobiltestgeländes bewertet (Abschnitt 6). Die Waldbrandgefahr wird grundsätzlich durch leicht entzündliche Boden-

vegetation (hoher Anteil Gräser), Astwerk oder tiefreichende Totäste an Nadelbäumen sowie trockenes Klima begünstigt. Diese Faktoren liegen im Waldgebiet Malloh vor: die Standorte sind relativ arm (Sandböden), die Jahresniederschlagsmenge gering und die Bodenvegetation bzw. die Bodenstreu (Nadeln, kleine Zweige, etc.) wird während der Hauptgefährdungszeit (Juli/August – aber auch im März) insbesondere bei stabilen Hochdruckwetterlagen mit Ostwind sehr stark ausgetrocknet. Im Vergleich zu anderen Waldgebieten – auch reinen Kiefernforsten – wird die Waldbrandgefahr deshalb deutlich höher eingeschätzt und entsprechend intensiv überwacht. In Niedersachsen gibt es nur 4-5 vergleichbare Gebiete, die sich durch arme trockene Kiefernstandorte auszeichnen, stark Waldbrand gefährdet sind und regelmäßig von Insekten-Fraßgesellschaften befallen werden. Im Trassenbereich liegen nördlich und südlich nur Grundwasser nähere Wälder, die aufgrund dichterer, grüner Bodenvegetation nicht im gleichen Maß Waldbrand gefährdet sind. Aus rein forstfachlicher Sicht liegt das Gefahrenpotential jeder Rast-, Tank- oder PWC- Anlage im unsachgemäßen Umgang mit Feuer – einschließlich der Raucherpause.

- *Vernetzung*

Grün- und Talbrücken dienen in der Regel den raumgreifendsten und/oder störungsempfindlichsten Arten zur Lebensraumvernetzung, hier wird von einem 1.000 m-Bereich ausgegangen (500 m beiderseits des Bauwerkes), der im Hinblick auf die Standortwahl von Rastanlagen als kritisch zu bewerten ist. Bei den anderen Vernetzungsbauwerken sollen in einem 500m-Bereich (250 m beiderseits des Bauwerkes) möglichst keine Rastanlagen angeordnet werden. Für spezifische Fledermausquerungshilfen wird wegen der geringeren Gefährdung/Störwirkung ein Freihaltebereich von 200 m (2x 100 m) vorgesehen. Die benannten Abstände zu den Bauwerken berücksichtigen die fachlichen Anforderungen an ein möglichst störungsfreies Bauwerksumfeld für die jeweilig für die Bauwerke maßgeblichen Zielarten.

Außer den Vernetzungsbauwerken und deren unmittelbaren Anwanderbereiche sollen auch die ebenfalls der Anwanderung dienenden Trittsteine in den Parallellagen zwischen Elbe-Seitenkanal und der A 39 in den Abschnitten 2 und 5 freigehalten werden.
In Abschnitt 2 reicht der Anwanderbereich in Form des vorhandenen bzw. anzulegenden Trittsteins zwischen der A 39 und dem Elbe-Seitenkanal zwischen den Grünbrücken Ohle Heide und Wulfstorf und der Talbrücke über den Vierenbach über die ansonsten angesetzten kritischen Bereiche von 500 m beiderseits des Bauwerkes hinaus. Das trifft ebenso auf den Trittstein zwischen Elbe-Seitenkanal und A 39 in Abschnitt 5 auf Höhe des NSG Lüderbruch zu.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Bewertungskriterien zusammengestellt worden:

Kriterium	Bewertungsstufe		
	günstig (grün)	**noch möglich (gelb)**	**kritisch (rot)**
Abstand zu Anschlussstellen	> 1.100 m	200 m - 1100 m	< 200 m
Abstand zu benachbarten Rastanlagen	Bereich idealisierter Standort ± 2,5 km Abstand	Entfernung > 2,5 km zum idealisierten Standort	-
Trassierung, Bauwerke	Geraden oder Kreisbögen (R ≥ 3.000m); geringe Längsneigungen (s ≤ 2,0 %); Dammlagen (≤ 3,0 m) und Einschnittslagen; Abstand Bw > 250 m	Kreisbögen (R < 3.000 m); starke Längsneigungen (s > 2,0 %); große Dammhöhen (> 3,0 m); Abstand Bw ≤ 250 m	unmittelbare Bauwerksbereiche, sofern nicht verlegbar
Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen	Abstand Bebauung > 600 m; keine oder sehr geringe Betroffenheit von Fremdleitungen oder sonstigen Anlagen	Abstand Bebauung 400 m - 600 m; Betroffenheit von Fremdleitungen oder sonstigen Anlagen; Umverlegung dieser Anlagen mit vertretbarem Aufwand möglich	Abstand Bebauung < 400 m; Betroffenheit von Fremdleitungen oder sonstigen Anlagen; Umverlegung dieser Anlagen erfordert nicht vertretbaren Aufwand
Ver- und Entsorgung	Abstand < 1.500 m zu Baugebieten mit Versorgungsleitungen	Abstand > 1.500 m zu Baugebieten mit Versorgungsleitungen	-
Baugrund/Grundwasser, Altlasten	günstige Grundwasserverhältnisse, günstige Baugrundverhältnisse, keine Überschwemmungsgebiete, keine Trinkwasserschutzzonen, keine Altlastenverdachtsflächen	geländenahes Grundwasser, schwierige Baugrundverhältnisse, Überschwemmungsgebiete, Trinkwasserschutzzone III, Betroffenheit Altlastenverdachtsflächen mit geringem Schadstoffpotential bzw. mit günstigen Sanierungsmöglichkeiten	Betroffenheit Altlastenverdachtsflächen mit hohem Schadstoffpotential und hohem Sanierungsaufwand, Trinkwasserschutzzone II
Landwirtschaft (Flächenverfügbarkeit)	geringe Betroffenheit für Landwirtschaftsbetriebe bei Errichtung der Rastanlage bzw. Möglichkeit eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens gegeben	starke Betroffenheit für Landwirtschaftsbetriebe bei Errichtung der Rastanlage möglich	starke Betroffenheit für Landwirtschaftsbetriebe tritt bei Errichtung der Rastanlage ein

Umwelt	alle sonstige Flächen	Waldbereiche Biotope mit mittlerer Bedeutung Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung Vorbehalts- /Vorsorgegebiete Erholung Vorbehalts- / Vorsorgegebiete Natur und Landschaft	Geschützte Biotope Naturschutzgebiete Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung Vorranggebiete Erholung Vorranggebiete Natur und Landschaft
Vernetzung	entfällt	alle übrigen Bereiche	Vernetzungsbauwerke Anwanderbereich 500 m beiderseits bei Grünbrücken und Talbrücken Anwanderbereich 250 m beiderseits bei den übrigen Vernetzungsbauwerken (Ausnahme Fledermäuse) Anflugbereich 100 m beiderseits der Fledermausquerungshilfen Anwanderbereich/Trittstein in Parallellage Elbe-Seitenkanal/A 39 (Abschnitte 2 und 5)

Tabelle 5: Zusammenstellung der Bewertungskriterien

6.2 Bewertungsmethodik im Variantenvergleich

6.2.1 Allgemeines

Grundsätzlich können Kriterien nach einem absoluten oder einem relativen Wert beurteilt werden. Bei einer absoluten Bewertung wird die Einhaltung eines vorgegebenen Wertes überprüft. Bei den absolut zu wertenden Kriterien bekommen alle Varianten, die den Wert, also das Ziel des Kriteriums / oder die Anforderung erfüllen / nicht erfüllen, eine einheitliche Bewertung.
Bei einer relativen Bewertung untereinander werden für die Kriterien Wertebereiche nach den ermittelten Daten / Werten definiert, die eine Zuordnung einer jeden Variante je Kriterium im Sinne von „gute Zielerfüllung (grün)“, „mittlere Zielerfüllung (gelb)“ und „schlechte Zielerfüllung (orange)“ ermöglichen.
Bei den relativ zu bewertenden Kriterien bekommt die Variante mit der besten Zielerfüllung eines Kriteriums eine positive Bewertung. Die weiteren Varianten ordnen sich relativ zu der besten Variante / zu den besten Varianten ein.

Die Zuordnung in die entsprechenden Wertebereiche ist eine fachplanerische Einschätzung oder alternativ nach einem vorgegebenen Klassifizierungsschema durchzuführen. Hierzu sind jeweils nach Bedarf Anmerkungen / Erläuterungen zu geben.

6.2.2 Bewertungsmethodik in der Variantenmatrix 1. Stufe

In der Variantenmatrix 1. Stufe (Anlage 2.1) sind alle ermittelten Varianten zusammengestellt.
Für jede Variante wurde für alle Kriterien an jedem Standort der Variante der Beurteilungswert ermittelt und in die Matrix eingetragen.

In der ersten Variantenmatrix (1. Stufe) werden die Varianten zunächst absolut im Hinblick auf ausschließende Kriterien / Werte überprüft.

Im Folgenden werden diese absoluten und ausschließenden Werte beschrieben und erklärt, also Ausschlusskriterien definiert. Ebenfalls wird für alle anderen Kriterien erklärt, warum diese nicht zu einem Ausschluss führen.
Die Definitionen beziehen sich nur auf die in der Bewertungsmatrix ermittelten Werte. Werte, die theoretisch bei anderen, hier nicht vertretenden Varianten auftreten könnten, werden hier nicht mit betrachtet und folglich auch nicht mit in die Aufstellung aufgenommen.

- Abstand zu benachbarten Anschlussstellen:
  Unterschreitet der Abstand einer bewirtschafteten Rastanlage zu einer Anschlussstelle 1.100 m, so ist eine getrennte Ausbildung beider Verkehrsanlage nicht mehr möglich. Es ist eine Komplexanlage vorzusehen, welche die Anschlussstelle und die Rastanlage verbindet. Eine solche Kombination ist bei einer einseitig bewirtschafteten Tank- und Rastanlage mit Überfahrt aufgrund ihrer Komplexität für den Verkehrsteilnehmer nicht begreifbar und somit nicht verkehrssicher. Daher werden die Varianten mit einer solchen Konstellation ausgeschlossen.
  Eine Kombination zwischen Anschlussstelle und unbewirtschafteter Anlage ist hingegen aufgrund der besseren Begreifbarkeit nicht als ausschließend zu bewerten.

- Abstand zur nächstgelegenen Rastanlage mit Tankstelle gem. ERS (> 80km):
  Überschreitungen des Ausnahmewertes von 80 km für bewirtschaftete Anlagen führen zu einem Ausschluss der Variante. Zu begründen ist der Ausschluss mit der dann nicht mehr gegeben Versorgungssicherheit der Verkehrsteilnehmer. Die Anforderungen aus der ERS, insbesondere an die Verkehrssicherheit, können dann nicht mehr erfüllt werden. Da es sich bei diesen Werten bereits um die Ausnahmewerte handelt, werden hier nur auf Fernverkehrseckverbindungen mit einer geringen Relevanz Überschreitungen (ERS 2011, 3.2.1) zugelassen, ansonsten aber keine weiteren Grenzwerte eingeführt.

- Unterschreitung der Regelabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (<50km)
  Unterschreitungen der Regelabstände führen zwar ggf. zu einer Erhöhung der Rastanlagenanzahl mit allen dazugehörigen negativen Begleiterscheinungen, sind aber nicht als verkehrsgefährdend einzustufen und führen daher nicht zu einem Ausschluss.

- Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen benachbarten un- bzw. bewirtschafteten Anlagen (>25km)
  Überschreitungen des Ausnahmewertes von 25 km für unbewirtschaftete Anlagen führen zu einem Ausschluss der Variante. Zu begründen ist der Ausschluss mit der dann nicht mehr gegeben Versorgungssicherheit der Verkehrsteilnehmer. Die Anforderungen aus der ERS, insbesondere an die Verkehrssicherheit, können dann nicht mehr erfüllt werden Da es sich bei diesen Werten bereits um die Ausnahmewerte

handelt, werden hier nur auf Fernverkehrseckverbindungen mit einer geringen Relevanz Überschreitungen (ERS 2011, 3.2.1) zugelassen, ansonsten aber keine weiteren Grenzwerte eingeführt.

- Unterschreitung der Regelabstände zwischen benachbarten un- bzw. bewirtschafteten Anlagen (<15km)
  Unterschreitungen der Regelabstände führen zwar ggf. zu einer Erhöhung der Rastanlagenanzahl mit allen dazugehörigen negativen Begleiterscheinungen, sind aber nicht als verkehrsgefährdend einzustufen und führen daher nicht zu einem Ausschluss.

- wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten Rastanlagen
  Die Nichtmöglichkeit die bewirtschafteten Rastanlagen abwechselnd an der Richtungsfahrbahn Hamburg und Wolfsburg vorzusehen, weist keine Argumente für einen Ausschluss auf. Sofern allerdings an einem Standort weder auf der West- noch auf der Ostseite eine bewirtschaftete Anlage angeordnet werden kann, wird dieses in der Matrix vermerkt, der Ausschluss erfolgt aber dann durch das beschränkende Argument an diesem Standort (z.B. Umwelt).

- Verteilung der Lkw-Parkstände:
  Die Verteilung der Lkw-Parkstände sollte möglichst homogen über die gesamte Trasse erfolgen. Dieser Aspekt führt allerdings nur zu einem Ausschluss der Variante, wenn die benötigte Anzahl von 900 Lkw-Parkständen nicht erreicht und somit die Anforderungen aus der ERS, insbesondere an die Verkehrssicherheit, nicht mehr erfüllt wird.

- Beeinträchtigung des Standortes infolge der Trassierung der A 39 oder durch unverlagerbare Bauwerke:
  Durch die Bewertungsbänder wurden im Vorfeld mögliche Standorte ermittelt. Standorte, welche in Bereichen von unverschieblichen Bauwerken liegen wurden daher nicht in die Varianten integriert, so dass hier kein Ausschluss mehr möglich ist. Ebenfalls wurden Standorte mit kritischen Beeinträchtigungen aufgrund der Trassierung zunächst nicht berücksichtigt, so dass auch hier kein Ausschluss erfolgt.

- Erfordernis einer Umverlegung von Straßen
  Die Notwendigkeit einer Verlegung einer Straße führt nicht zu einem Ausschluss.

- Konflikt mit (geplanten) Bebauungsgebieten:
  Der Eingriff in ein geplantes Bebauungsgebiet führt nicht zu einem Ausschluss.

- minimaler Abstand zur benachbarten geschlossenen Ortslagen (bei Rastanlage)
  Geringe Abstände zur Bebauung erfordern ggf. zusätzliche Maßnahmen wie z.B. Lärmschutz. Sie führen aber nicht zu einem Ausschluss, da die Ziele einer Rastanlage dadurch nicht beeinträchtigt werden.

- Möglichkeit des Anschlusses an Ver- und Entsorgung:
  Ein erhöhter Aufwand in der Erschließung einer Rastanlage mit Ver- und Entsorgungseinrichtungen führt nicht zu einem Ausschluss.

- Lage innerhalb von Wasserschutzgebieten:
  Rastanlagen sind in Wasserschutzgebieten der Kategorie II nicht zulässig und würden zu einem Ausschluss der Variante führen.
  In Wasserschutzgebieten der Kategorie III sind in Ausnahmefällen Anlagen möglich.

- Geruchsbelästigung:
  Mögliche Geruchsbelästigungen durch Abwasserverregung oder –verrieselung führen nicht zu einem Ausschluss einer Variante, wenn die Beeinträchtigungen an nur wenigen Tagen eines Jahres gegeben sind. Sofern Lärm- und Geruchsbelästigungen durch z.B. Gewerbebetriebe dauerhaft zu erwarten sind, wäre dies ein Ausschlusskriterium.

- Landwirtschaft und Flächenverfügbarkeit:
  Über die landwirtschaftlichen Betroffenheiten und die Flächenverfügbarkeiten liegen derzeit keine abschließenden und ausschließenden Erkenntnisse vor, so dass hier kein Ausschlusskriterium vorliegt.

- Umwelt:
  Ein Ausschluss im Kriterium Umwelt kann auf Basis der detaillierten Konfliktanalyse erfolgen. Eine Angabe konkreter Ausschlusskriterien ist an dieser Stelle aufgrund der Vielfältigkeit dieses Themengebietes nicht möglich.

6.2.3 Bewertungsmethodik in der Variantenmatrix 2. Stufe

Die Varianten, die auf Basis der oben beschrieben Kriterien nicht aus dem weiteren Variantenvergleich auszuschließen sind, werden in einer zweiten Variantenmatrix gegenübergestellt.
Hier werden die Varianten zunächst in jedem Kriterium miteinander verglichen. Der Vergleich wird relativ zueinander im Hinblick auf die Zielerreichung des Kriteriums geführt. Zur Veranschaulichung der Bewertungen wurden folgende farbliche Einstufungen gewählt:

beste Bewertung:	grün
mittlere Bewertung:	gelb
schlechteste Bewertung:	blau

An dieser Stelle wurde bewusst vom Ampelfarbensystem abgewichen, da eine rote Bewertung zumeist mit einem Ausschluss in Verbindung gebracht wird. Die sich in diesem Vergleich befindlichen Varianten sind dem Grunde nach aber alle realisierbar, so dass in dieser zweiten Stufe der Betrachtung kein Ausschluss mehr erfolgt.

Ferner wurden die Kriterien aus der ersten Stufe des Variantenvergleichs modifiziert. So sind zunächst die Ausschlusskriterien bis auf das Kriterium Umwelt entfallen. Bei den Abstandskriterien zwischen den bewirtschafteten und / oder unbewirtschafteten Rastanlagen werden nicht mehr die Überschreitungen der Ausnahmeabstände betrachtet, sondern die tatsächlichen Abstände zwischen den Anlagen gegenübergestellt. Hier erfolgt zusätzlich eine Betrachtung der Summe der Kilometer über bzw. unter den Regelabständen, um eine Aussage über die einheitliche Verteilung der Anlagen treffen zu können.

Die Kriterien

- Kombination einer Rastanlage mit einer Anschlussstelle,
- Wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten Anlagen möglich?,
- Verteilung der LKW-Parkstände innerhalb der Gesamtstrecke,
- Erfordernis einer Umverlegung von Straßen,
- Konflikt mit (geplanten) Bebauungsgebieten,
- Minimaler Abstand zu benachbarten geschlossenen Ortslagen,
- Möglichkeit der Ver- und Entsorgung,
- Landwirtschaft und Flächenverfügbarkeit sowie
- Umweltfachliche Beeinträchtigungen

bleiben in der vergleichenden Gegenüberstellung unverändert erhalten.

Zur Ermittlung einer Vorzugsvariante ist es notwendig, die Kriterien in ihrer Gewichtigkeit zu unterscheiden.
Für die vergleichende Gegenüberstellung wurden folgende Kriteriengruppen aufgestellt.
Die 1. Kriteriengruppe der als maßgeblich eingestuften Kriterien beinhaltet folgende:

- Abstand zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (< 80km)
- Abstände zwischen benachbarten un- bzw. bewirtschafteten Anlagen (< 25km)
- minimaler Abstand zu benachbarten geschlossenen Ortslagen
- umweltfachliche Beeinträchtigungen

  In dieser Gruppe nimmt das Kriterium „Abstand zu benachbarten geschlossenen Ortslage“ eine herausragende Stellung ein.

Die nachstehenden Kriterien werden in die mittelgewichtige 2. Kriteriengruppe eingestuft:

- Kombination mit Anschlussstellen erforderlich
- Verteilung LKW- Parkstände innerhalb der Gesamtstrecke
- Landwirtschaft und Flächenverfügbarkeit

Als für die Findung einer Vorzugsvariante eher nachrangig aber als nicht vernachlässigbar werden die verbliebenen Kriterien in der 3. Kriteriengruppe betrachtet:

- Wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten Anlagen möglich?,
- Erfordernis einer Umverlegung von Straßen
- Konflikt mit (geplanten) Bebauungsgebieten
- Möglichkeit des Anschlusses an Ver- und Entsorgung

7. Untersuchte Varianten und Variantenvergleich 1. Stufe

In Auswertung der Bewertungsbänder ergeben sich zunächst folgende zu untersuchende Standorte für PWC- bzw. Tank- und Rastanlagen:

möglicher Standort	Strecken-km	Anlagentyp	Bemerkung
südöstlich Lüneburg	9+300	PWC-Anlage	westliche Anlage beeinträchtigt Planungen des Gewerbegebietes der Stadt Lüneburg; nur als komplexe Verkehrsanlage mit der AS an der B 216
bei Barendorf	11+800	PWC-Anlage	
bei Solchstorf	19+700	PWC-Anlage oder T+R-Anlage (Ostseite: bewirtschaftet; Westseite: unbewirtschaftet)	
bei Secklendorf	26+000	PWC-Anlage oder T+R-Anlage (Ostseite: bewirtschaftet; Westseite: unbewirtschaftet)	starke Betroffenheit der Landwirtschaft wahrscheinlich
bei Römstedt	28+600	PWC-Anlage (nur Ostseite) oder T+R-Anlage (nur Ostseite)	umweltfachliche Einschränkungen auf der Westseite
bei Röbbel	32+800	PWC-Anlage	starke Annäherung an FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“; Darstellung nur in Unterlage 3, Blatt 2 enthalten
bei Riestedt	42+500	T+R-Anlage (Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet)	
bei Rätzlingen	43+300	PWC-Anlage	
bei Lehmke	49+400	PWC-Anlage	
bei Emern	51+000	PWC-Anlage	Darstellung nur in Unterlage 3, Blatt 4 enthalten, da auf Grund der Abstandsanforderungen nicht kombinierbar mit benachbarten Standorten
bei Kattien	59+100	PWC-Anlage	nur als komplexe Verkehrsanlage mit der AS an der L 265
bei Wollerstorf	73+000	PWC-Anlage oder T+R-Anlage (Westseite: bewirtschaftet; Ostseite: unbewirtschaftet)	
bei Eutzen	79+530	PWC-Anlage oder T+R-Anlage (Ostseite: bewirtschaftet; Westseite: unbewirtschaftet)	Annäherung an Ortslage Eutzen auf der Westseite; starke Betroffenheit der Landwirtschaft bei T+R-Anlage wahrscheinlich; Geruchsbelästigung durch Prozesswasserverrieselung
westlich des Automobiltestgeländes	88+900	PWC-Anlage oder T+R-Anlage	starke umweltfachliche Einschränkungen; lange Ver- und Entsorgungswege; Waldbrandgefahr
bei Ehra	94+500	T+R-Anlage (nur in Verbindung mit T+R-Anlage am Standort Riestedt); (Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet)	nur als komplexe Verkehrsanlage mit der AS an der B 248/L 289 (verl. AS Ehra)
bei Jembke	104+730	PWC-Anlage, KWC-Anlage T+R-Anlage	

Tabelle 6: Übersicht über mögliche Standorte

In den unter Kapitel 7 beschriebenen Varianten sind die möglichen Standorte in Kombination miteinander betrachtet worden.
Im Folgenden wird für jede Variante zunächst die Herleitung dieser erläutert. Dann erfolgt eine Beschreibung der Variante mit ihren Vor- und Nachteilen. Abschließend werden die maßgeblichen Aspekte zusammengefasst und gemäß den in Kapitel 6.2.2 beschriebenen Kriterien der Ausschluss überprüft.

7.1 Variante 1

- *Standorte der Variante 1:*

Die Variante 1 beinhaltet folgende Standorte:

Variante 1				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
28+600		**TRA Nord**	**Römstedt**	
49+400	PWC 2	PWC 2	Lehmke	
73+000	PWC 3	PWC 3	Wollerstorf	
88+900	**PWC**	**TRA Süd**	**Westlich Automobiltest-gelände**	
104+730	PWC 4	PWC 4	Jembke	

- *Beschreibung der Variante 1:*

Abstände

Die Variante 1 basiert auf dem idealisierten Konzept, im südlichen Teil weichen die Standorte bis zu 7 km von den Standorten des idealisierten Konzeptes ab. Die Abstände der Anlagen untereinander liegen zwischen 15 und 25 km, der Abstand zwischen benachbarten Tank- und Rastanlagen liegt zwischen 62 km und 63 km (Ausnahme: Ostetal im Zuge der A 1 mit einem Abstand von 92 km, jedoch wegen der nachgeordneten Fernverkehrsrelevanz vertretbar). Damit werden die Anforderungen der ERS hinsichtlich der Anlagenabstände im Wesentlichen erfüllt.

Standorte

Die T+R-Anlage Nord bei Römstedt (km 28+600) kann jedoch nur östlich der A 39 angeordnet werden, auf der Westseite ist aus umweltfachlichen Gründen (u.a. Vorkommen von Kammolch, Laubfrosch, Kranich und Kiebitz und damit einhergehendem Auslösen artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände bei vorliegenden alternativen Standorten) weder eine bewirtschaftete noch eine unbewirtschaftete Rastanlage möglich. Dadurch werden die Anforderungen des BMVBS an die Aufteilung der Parkstände zwischen der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Seite im Bereich der Tank- und Rastanlagen (siehe Kap. 3.3) nicht umgesetzt.
Weiterhin ist im Bereich Römstedt mit einer starken Beeinträchtigung der Bewirtschaftungsverhältnisse für die Landwirtschaftsbetriebe zu rechnen.

Die T+R-Anlage Süd (ca. km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der vorhandenen Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten.
Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen. Eine bewirtschaftete Rastanlage westlich der A 39 ist im Hinblick auf die erforderliche Ausdehnung einer solchen Anlage aus umweltfachlichen Gesichtspunkten (artenschutzrechtliche Verbotstatbestände) nicht möglich. Auf der Ostseite der A 39 ergeben sich aus umweltfachlichen Gesichtspunkten nur sehr kleine konfliktarme Bereiche, in die nur eine deutlich verkleinerte Rastanlage (mit entsprechend reduzierter Parkstandanzahl) integriert werden könnte.
Der Standort westlich des Automobiltestgeländes weist eine besondere Waldbrandgefahr auf. Ferner sind die Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen mit ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage, insbesondere für eine Tank- und Rastanlage, relativ lang.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zaun-

eidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch einzustufen.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Die PWC-Anlage 2 bei Lehmke befindet sich südlich der Kreisstraße K 51 zwischen Lehmke und Kahlstorf. Der Abstand zur nächstgelegenen Ortslage Lehmke beträgt ca. 750 m. Der Standort bei Lehmke ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.

Der Standort der PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m. Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind. Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 4 bei Jembke liegt ebenfalls innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke ist grundsätzlich möglich.

- *Fazit zur Variante 1:*

Die Variante 1 weist Vorteile hinsichtlich der Abstände der benachbarten Rastanlagenstandorte auf, ist jedoch auf Grund der schwierigen Einordnung der T+R-Anlage Nord bei Römstedt und der nicht möglichen Einordnung der T+R-Anlage Süd westlich des Automobiltestgeländes insgesamt als nicht realisierbar zu bewerten und muss damit ausgeschlossen werden.

Die Variante 1 wird aus dem weiteren Vergleich ausgeschlossen.

7.2 Variante 2

In der Variante 2 wurden 2 Untervarianten (Varianten 2.1 und 2.2) untersucht, die sich im nördlichen Teil der Baustrecke unterscheiden. Im südlichen Teil der Baustrecke (ab der PWC-Anlage 2 bei Lehmke) sind beide Varianten identisch.

7.2.1 Variante 2.1

- *Standorte der Variante 2.1*

Die Variante 2.1 wurde vor dem Hintergrund der schwierigen Einordnung der in der Variante 1 vorgesehenen T+R-Anlagenstandorte Nord bei Römstedt und Süd westlich des Automobiltestgeländes entwickelt. In der Variante 2.1 wurden die T+R-Anlagenstandorte Nord bei Solchstorf und Süd bei Eutzen zu Grunde gelegt.
Damit ergeben sich in der Variante 2.1 folgende Standorte:

Variante 2.1				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
19+700	**PWC**	**TRA Nord**	**Solchstorf**	
49+400	PWC 2	PWC 2	Lehmke	
73+000	PWC 3	PWC 3	Wollerstorf	
79+530	**PWC**	**TRA Süd**	**Eutzen**	
104+730	PWC 4	PWC 4	Jembke	

- *Beschreibung der Variante 2.1*

Abstände

Bei der Variante 2.1 können mit der Verlagerung der Tank- und Rastanlagenstandorte zu den Standorten bei Solchstorf (T+R-Anlage Nord) und bei Eutzen (T+R-Anlage Süd) die Anforderungen der ERS zu den Anlagenabständen nicht vollständig eingehalten werden.
Der Abstand zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der nördlich gelegenen PWC-Anlage 1 bei Barendorf beträgt 8 km, der Abstand zu der südlich gelegenen PWC-Anlage 2 bei Lehmke beträgt 30 km. Damit werden die Abstandsanforderungen der ERS unter- bzw. überschritten.

Die Abstände der Tank- und Rastanlagen untereinander liegen zwischen 54 und 74 km (Ausnahme: Ostetal im Zuge der A 1 mit einem Abstand von 85 km, jedoch im Hinblick auf die nachgeordnete Fernverkehrsrelevanz vertretbar), damit sind die Anforderungen der ERS hinsichtlich dieser Abstände im Wesentlichen erfüllt.

Durch die Verlagerung des T+R-Anlagenstandortes Süd in den Bereich bei Eutzen werden die Abstände der Rastanlagen im südlichen Teil der Baustrecke der A 39 gegenüber der Variante 1 ebenfalls verändert. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage Süd bei Eutzen und der nördlich gelegenen PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf beträgt 7 km, der Abstand zu der südlich gelegenen PWC-Anlage 4 bei Jembke beträgt 25 km. Damit werden die Abstandsanforderungen der ERS zwischen der PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf und T+R-Anlage Süd bei Eutzen unterschritten.

Standorte

Der Standort der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Die bewirtschaftete Anlage kann an diesem Standort im Hinblick auf die Parallellage zum Elbe-Seitenkanal nur auf der Ostseite angeordnet werden. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht jedoch für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Der Standort der T+R-Anlage Süd bei Eutzen erweist sich aus mehreren Gründen als problematisch. Zum einen wird der Mindestabstand nach RWBA zu der an der L 286 vorgesehenen Anschlussstelle auf der bewirtschafteten Seite unterschritten. In der Folge wäre eine Ausbildung der T+R-Anlage und der AS als komplexe Verkehrsanlage (z.B. mit einer Verteilerfahrbahn oder Verflechtungsfahrspuren) erforderlich. Bedingt durch die besondere Ausbildung der bewirtschafteten Rastanlage als einseitige Anlage mit einem separaten Überführungsbauwerk würde die Begreifbarkeit der gesamten Verkehrsanlage und damit die Verkehrssicherheit (z.B. durch Falschfahrten) nachhaltig ungünstig beeinflusst werden. Weiterhin kann die bewirtschaftete Anlage nur auf der Ostseite angelegt werden, da auf der Westseite eine zu starke Annäherung an die Ortslage Eutzen entstehen würde. Damit liegen auch bei der Variante 2 beide bewirtschaftete Anlagen auf der Ostseite der A 39, wodurch die im Linienbestimmungserlass zur A 39 vorgegebene wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten Anlagen ebenfalls nicht eingehalten werden kann.
Im Bereich des Standortes Süd bei Eutzen ist bei Anlage einer ca. 24 ha großen T+R-Anlage zudem eine starke Beeinträchtigung der Bewirtschaftungsverhältnisse sehr wahrscheinlich.

Westlich und nördlich der A 39 grenzen im Bereich Eutzen großräumige Flächen zur Prozesswasserverrieselung an, welche an wenigen Tagen im Jahr zu einer Geruchsbelästigung im Bereich der Tank- und Rastanlage führen können.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Die PWC-Anlage 2 bei Lehmke befindet sich südlich der Kreisstraße K 51 zwischen Lehmke und Kahlstorf. Der Abstand zur nächstgelegenen Ortslage Lehmke beträgt ca. 750 m. Der Standort bei Lehmke ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.

Der Standort der PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m. Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 4 bei Jembke liegt ebenfalls innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke ist aber grundsätzlich möglich.

➢ *Fazit zur Variante 2.1*

In der Variante 2.1 entsprechen die Anlagenabstände nicht in allen Fällen den Anforderungen der ERS. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der PWC-Anlage 2 bei Lehmke übersteigt den Ausnahmewert von 25 km erheblich. Damit muss aus Gründen der Verkehrssicherheit diese Variante ausgeschlossen werden.
Die T+R-Anlage Süd bei Eutzen erweist sich weiterhin im Hinblick auf die Kombination mit einer Anschlussstelle als nicht realisierbar und weist somit einen zweiten Ausschlussgrund auf.
Die Variante 2.1 wird aus dem weiteren Variantenvergleich ausgeschlossen.

7.2.2 Variante 2.2

➢ *Standorte der Variante 2.2*

In der Variante 2.2 wurde im Vergleich zu der Variante 2.1 der PWC-Anlagenstandort 1 bei Barendorf (nördlich der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf) durch die PWC-Anlage 1 bei Secklendorf (südlich der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf) ersetzt. Die übrigen Anlagenstandorte bleiben entsprechend der Variante 2.1 erhalten.

Damit ergeben sich in der Variante 2.2 folgende Standorte:

Variante 2.2				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
19+700	**PWC**	**TRA Nord**	**Solchstorf**	
26+000	PWC 1	PWC 1	Secklendorf	
49+400	PWC 2	PWC 2	Lehmke	
73+000	PWC 3	PWC 3	Wollerstorf	
79+530	**PWC**	**TRA Süd**	**Eutzen**	
104+730	PWC 4	PWC 4	Jembke	

- *Beschreibung der Variante 2.2*

Abstände

In der Variante 2.2 ändern sich im Vergleich zu der Variante 2.1 die Anlagenabstände im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der nördlich gelegenen PWC-Anlage Roddau/Busschewald (Bereich der A 39) beträgt 28 km, der Abstand zu der südlich gelegenen PWC-Anlage 1 bei Secklendorf beträgt 6 km. Damit werden die Abstandsanforderungen der ERS unter- bzw. überschritten.
Der Abstand zwischen der PWC-Anlage 1 bei Secklendorf und der PWC-Anlage 2 bei Lehmke verringert sich von 30 km (in der Variante 2.1) auf 23 km.

Standorte

Der Standort der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Die bewirtschaftete Anlage kann an diesem Standort im Hinblick auf die Parallellage zum Elbe-Seitenkanal nur auf der Ostseite angeordnet werden. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht jedoch für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Der Standort der T+R-Anlage Süd bei Eutzen erweist sich aus mehreren Gründen als problematisch. Zum einen wird der Mindestabstand nach RWBA zu der an der L 286 vorgesehenen Anschlussstelle auf der bewirtschafteten Seite unterschritten. In der Folge wäre eine Ausbildung der T+R-Anlage und der AS als komplexe Verkehrsanlage (z.B. mit einer Verteilerfahrbahn oder Verflechtungsfahrspuren) erforderlich. Bedingt durch die besondere Ausbildung der bewirtschafteten Rastanlage als einseitige Anlage mit einem separaten Überführungsbauwerk würde die Begreifbarkeit der gesamten Verkehrsanlage und damit die Verkehrssicherheit (z.B. durch Falschfahrten) ungünstig beeinflusst werden. Weiterhin kann die bewirtschaftete Anlage nur auf der Ostseite angelegt werden, da auf der Westseite eine zu starke Annäherung an die Ortslage Eutzen entstehen würde. Damit liegen auch bei der Variante 2 beide bewirtschaftete Anlagen auf der Ostseite der A 39, wodurch die im Linienbestimmungserlass zur A 39 vorgegebene wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten Anlagen ebenfalls nicht eingehalten werden kann.
Im Bereich des Standortes Süd bei Eutzen ist bei Anlage einer ca. 24 ha großen T+R-Anlage zudem eine starke Beeinträchtigung der Bewirtschaftungsverhältnisse sehr wahrscheinlich.
Westlich und nördlich der A 39 grenzen im Bereich Eutzen großräumige Flächen zur Prozesswasserverrieselung an, welche an wenigen Tagen im Jahr zu einer Geruchsbelästigung im Bereich der Tank- und Rastanlage führen können.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Secklendorf ist jedoch aus Sicht der Flächenverfügbarkeit problematisch zu bewerten, da im Bereich Secklendorf durch zusätzliche Flächeninanspruchnahmen (neben der Inanspruchnahme durch die A 39) eine starke Beeinträchtigung von Landwirtschaftsbetrieben wahrscheinlich ist. Weiterhin treten am Standort Secklendorf umweltfachliche Beeinträchtigungen für Amphibien und Vögel ein. Für die PWC-Anlage 1 bei Secklendorf ist eine Kombination mit der geplanten Anschlussstelle an der L 232 in Form einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich, da der erforderliche Abstand von 1.100 m für eine isolierte Knotenpunktplanung nicht eingehalten werden kann. Dies kann gemäß dem Bild 5 der ERS mit Verteilerfahrbahnen oder Verflechtungsfahrstreifen erfolgen, jedoch ergibt sich daraus gegenüber der isolierten Planung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage ein deutlich größerer baulicher Aufwand und eine höhere Flächeninanspruchnahme.

Darüber hinaus besteht bei Variante 2.2 durch den relativ großen Anlagenabstand im Raum Lüneburg die Gefahr, dass der Schwerverkehr zur Parkraumsuche in das Stadtgebiet von Lüneburg und umliegender Gemeinden einfährt.

Die PWC-Anlage 2 bei Lehmke befindet sich südlich der Kreisstraße K 51 zwischen Lehmke und Kahlstorf. Der Abstand zur nächstgelegenen Ortslage Lehmke beträgt ca. 750 m. Der Standort bei Lehmke ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.

Der Standort der PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m. Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich au-

ßerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 4 bei Jembke liegt ebenfalls innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke ist grundsätzlich möglich.

- *Fazit zur Variante 2.2*

Die Variante 2.2 ist hinsichtlich der Anlagenabstände untereinander ähnlich wie die Variante 2.1 zu bewerten. Aus Sicht der Anlagenabstände im Raum Lüneburg (Vermeidung der Parkraumsuche im Stadtgebiet und in den umliegenden Gemeinden) ist die Variante 2.2 aber im Vergleich zu der Variante 2.1 ungünstiger.
Darüber hinaus kommt zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der bestehenden PWC-Anlage Roddau/Busschewald zu einer Überschreitung des Ausnahmewertes von 25 km, so dass hier ein Ausschluss vorliegt.
Weiterhin wirken die starke Beeinträchtigung von Landwirtschaftsbetrieben sowie die entstehenden umweltfachlichen Beeinträchtigungen für Amphibien und Vögel am Standort Secklendorf nachteilig.
Die T+R-Anlage Süd bei Eutzen erweist sich weiterhin im Hinblick auf die Kombination mit einer Anschlussstelle als nicht realisierbar, so dass hier ein zweiter Ausschlussgrund vorliegt.

Die Variante 2.2 wird aus dem weiteren Variantenvergleich ausgeschlossen

7.3 Variante 3

In der Variante 3 wurden insgesamt 4 Untervarianten (Varianten 3.1 bis 3.4) untersucht, die sich im südlichen Teil der Baustrecke unterscheiden.
Der nördliche Bereich, welcher unter anderem zum Ausschluss der Varianten 2 führte wird hier zunächst bewusst nicht mit betrachtet und ist somit bei allen Varianten identisch, obwohl das zum Ausschluss der Varianten 3 aus dem Vergleich führen muss. Da aber der südliche Bereich der Trasse insgesamt weniger potentielle Standorte ausweist, wird von einer Lösung der Standortwahl im Süden eine zielführendere Suche im Norden erwartet. Weiterhin ist der Standort der PWC-Anlage 4 bei Jembke ebenfalls in allen Varianten identisch. Die Erkenntnisse der Variantendiskussion bei den Varianten 3 werden dann in den folgenden Varianten 4 bis 7 integriert.

7.3.1 Variante 3.1

- *Standorte der Variante 3.1*

Die Variante 3.1 wurde auf der Basis der Variante 2.1 entwickelt. Der ausschließende T+R-Anlagenstandort Süd bei Eutzen wurde in der Variante 3.1 durch die T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf ersetzt.
Im Gegenzug muss die in der Variante 2.1 am Standort bei Wollerstorf vorgesehene PWC-Anlage in den Bereich südlich der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf verlagert werden. Dazu wird in der Variante 3.1 ein Standort im Raum Eutzen vorgesehen.

Damit ergeben sich in der Variante 3.1 folgende Standorte:

Variante 3.1				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
19+700	**PWC**	**TRA Nord**	**Solchstorf**	
49+400	PWC 2	PWC 2	Lehmke	
73+000	**TRA Süd**	**PWC**	**Wollerstorf**	
79+530	PWC 3	PWC 3	Eutzen	
104+730	PWC 4	PWC 4	Jembke	

- *Beschreibung der Variante 3.1*

Abstände

Bei der Variante 3.1 wird der Standort der südlichen T+R-Anlage im Vergleich zu der Variante 2.1 weiter nach Norden verlagert (vom Standort bei Eutzen zum Standort bei Wollerstorf). Damit vergrößert sich der Abstand zur nächstgelegenen südlichen T+R-Anlage im Zuge der A 39 auf 79 km, im Zuge der A 2 auf 78 km. Die Abstände der bewirtschafteten Rastanlagen liegen in diesem Bereich innerhalb des Ausnahmebereiches der ERS. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und Süd bei Wollerstorf liegt mit ca. 54 km im Regelbereich.

Die Abstände der Rastanlagen im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39 entsprechen der Variante 2.1. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der nördlich gelegenen PWC-Anlage 1 bei Barendorf beträgt 8 km, der Abstand zu der südlich gelegenen PWC-Anlage 2 bei Lehmke beträgt 30 km. Damit werden die Abstandsanforderungen der ERS unter- bzw. überschritten.

Im südlichen Teil der Baustrecke beträgt der Abstand zwischen der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf und der nördlich gelegenen PWC-Anlage 2 bei Lehmke 24 km. Der Abstand zu der südlich gelegenen PWC-Anlage 3 bei Eutzen beträgt 7 km.
Zwischen der PWC-Anlage 3 bei Eutzen und der PWC-Anlage 4 bei Jembke beträgt die Entfernung ca. 25 km.

Standorte

Der Standort der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Die bewirtschaftete Anlage kann an diesem Standort im Hinblick auf die Parallellage zum Elbe-Seitenkanal nur auf der Ostseite angeordnet werden. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht jedoch für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Im Bereich der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf kann die bewirtschaftete Seite auf der Westseite der A 39 in einer Zwickelfläche zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der Autobahn angeordnet werden. Damit wird bei der Variante 3.1 zum einen die Möglichkeit einer wechselseitigen Anordnung der bewirtschafteten Anlagen (gemeinsam mit der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf auf der Ostseite) geschaffen und zum anderen werden entstehende Restflächen als Tank- und Rastanlagenstandort genutzt. Der Abstand der geplanten Überführung innerhalb der Rastanlage und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 250 m, der Abstand zwischen

der unbewirtschafteten Rastanlage östlich der A 39 und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 460 m. Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen werden die Immissionen für die Ortslage Wollerstorf, die durch die A 39 und die Rastanlagen entstehen, überprüft. Erforderlichenfalls werden Lärmvorsorgemaßnahmen vorgesehen.
Die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wollerstorf und Wentorf (mit Kanalquerung) sowie der vorhandene Wirtschaftsweg werden im Bereich der geplanten Tank- und Rastanlage Wollerstorf umverlegt.
Die T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die T+R-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer T+R-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Die PWC-Anlage 2 bei Lehmke befindet sich südlich der Kreisstraße K 51 zwischen Lehmke und Kahlstorf. Der Abstand zur nächstgelegenen Ortslage Lehmke beträgt ca. 750 m. Der Standort bei Lehmke ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.

Für den Standort bei Eutzen kam ein Gutachten zu dem Ergebnis, dass bei Errichtung einer beidseitigen PWC-Anlage eine starke Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Betriebe nicht vollständig ausgeschlossen werden kann. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Beeinträchtigung durch die PWC-Anlagen durch ein Flurbereinigungsverfahren vermindert werden kann.
Die erforderlichen Abstände zu der Anschlussstelle an der L 286 werden eingehalten. Der Abstand zu der Ortslage Eutzen ist ausreichend. Damit ist der geplante Standort bei Eutzen für die Errichtung einer beidseitigen PWC-Anlage geeignet.

Die PWC-Anlage 3 bei Eutzen wurde geringfügig in südlicher Richtung verlagert, so dass sich zur T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf ein Abstand von 7 km ergibt und der Abstand zur PWC-Anlage 4 bei Jembke 25 km beträgt. Damit wäre in südlicher Richtung der Ausnahmewert der Abstände der Nebenanlagen gemäß ERS eingehalten. In nördlicher Richtung wird der Regelwert jedoch unterschritten.
Durch die Prozesswasserverrieselung im Raum Eutzen sind Geruchsbelästigungen an wenigen Tagen im Jahr zu erwarten.

Die PWC-Anlage 4 bei Jembke liegt ebenfalls innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke ist grundsätzlich möglich.

- *Fazit zur Variante 3.1*

In Bezug auf die Standorte der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf sowie der PWC-Anlagen 1 bei Barendorf und 4 bei Jembke ist die Variante 3.1 positiv zu bewerten. Ausschließend wirkt sich bei der Variante 3.1 die Überschreitung des Ausnahmeabstandes nach ERS zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der PWC-Anlage 2 bei Lehmke aus, wodurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.
Damit wird die Variante 3.1 insgesamt aus dem Variantenvergleich ausgeschlossen.

7.3.2 Variante 3.2

- *Standorte der Variante 3.2*

In der Variante 3.2 wurde im Vergleich zu der Variante 3.1 der PWC-Anlagenstandort 3 bei Eutzen durch den PWC-Anlagenstandort 3 westlich des Automobiltestgeländes ersetzt. Die übrigen Anlagenstandorte bleiben entsprechend der Variante 3.1 erhalten.

Damit ergeben sich in der Variante 3.2 folgende Standorte:

Variante 3.2				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
19+700	**PWC**	**TRA Nord**	**Solchstorf**	
49+400	PWC 2	PWC 2	Lehmke	
73+000	**TRA Süd**	**PWC**	**Wollerstorf**	
88+900	PWC 3	PWC 3	westlich Automobilgelände	
104+730	PWC 4	PWC 4	Jembke	

- *Beschreibung der Variante 3.2*

Abstände

Mit der Variante 3.2 ergeben sich zwischen der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf und der PWC-Anlage 4 bei Jembke im Vergleich zu der Variante 3.1 wesentlich gleichmäßigere Abstände.

Der Abstand zwischen der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf und der südlich gelegenen PWC-Anlage 3 westlich des Automobiltestgeländes beträgt ca. 16 km. Der Abstand zwischen der PWC-Anlage 3 westlich des Automobiltestgeländes und der PWC-Anlage 4 bei Jembke beträgt ebenfalls ca. 16 km. Die Werte entsprechen den Regelwerten der ERS.

Dennoch kommt es auch bei Variante 3.2 (analog der Variante 3.1) zu einer Überschreitung des Ausnahmeabstandes zwischen der T+R-Anlage Nord und der PWC-Anlage 2 bei Lehmke.

Standorte

Der Standort der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Die bewirtschaftete Anlage kann an diesem Standort im Hinblick auf die Parallellage zum Elbe-Seitenkanal nur auf der Ostseite angeordnet werden. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht jedoch für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Im Bereich der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf kann die bewirtschaftete Seite auf der Westseite der A 39 in einer Zwickelfläche zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der Autobahn angeordnet werden. Damit wird bei der Variante 3.1 zum einen die Möglichkeit einer wechselseitigen Anordnung der bewirtschafteten Anlagen (gemeinsam mit der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf auf der Ostseite) geschaffen und zum anderen werden entstehende Restflächen als Tank- und Rastanlagenstandort genutzt. Der Abstand der geplanten Überführung innerhalb der Rastanlage und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 250 m, der Abstand zwischen der unbewirtschafteten Rastanlage östlich der A 39 und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 460 m. Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen werden die Immissionen für die Ortslage Wollerstorf, die durch die A 39 und die Rastanlagen entstehen, überprüft. Erforderlichenfalls werden Lärmvorsorgemaßnahmen vorgesehen.
Die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wollerstorf und Wentorf (mit Kanalquerung) sowie der vorhandene Wirtschaftsweg werden im Bereich der geplanten Tank- und Rastanlage Wollerstorf umverlegt.
Die T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die T+R-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer T+R-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Die PWC-Anlage 2 bei Lehmke befindet sich südlich der Kreisstraße K 51 zwischen Lehmke und Kahlstorf. Der Abstand zur nächstgelegenen Ortslage Lehmke beträgt ca. 750 m. Der Standort bei Lehmke ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.

Der PWC-Anlagenstandort 3 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen. Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten. Darüber hinaus sind bei dem PWC-Anlagenstandort 3 westlich des Automobiltestgeländes die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.
Auf Grund der durch eine PWC-Anlage zu erwartenden artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände, insbesondere für Fledermäuse, ist die Errichtung einer PWC-Anlage mit 50 Lkw-Parkständen in diesem Bereich nicht möglich.
In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten aber kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei einer solchen Maßnahme wäre auf eine flächenhafte Beleuchtung einer PWC-Anlage zu verzichten.
Da die wegfallenden Parkstände aber nicht auf die benachbarten PWC-Anlagen verteilt werden können (bei PWC-Anlagen ist die maximale Parkstandanzahl mit 50 LKW für unbewirtschaftete Rastanlagen bereits erreicht), ist eine Reduzierung der Parkstandanzahl in dieser Variante nicht möglich, ohne die erforderliche Gesamtparkstandanzahl deutlich zu unterschreiten.

Die PWC-Anlage 4 bei Jembke liegt ebenfalls innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke grundsätzlich möglich.

- *Fazit zur Variante 3.2*

Die Variante 3.2 weist gegenüber der Variante 3.1 hinsichtlich der Anlagenabstände deutliche Vorteile auf, jedoch sind im Bereich des PWC-Anlagenstandortes 3 westlich des Automobiltestgeländes aus artenschutzrechtlichen Gründen nur kleinere PWC-Anlagen mit verringerter Parkstandanzahl möglich. Diese Verteilung der Parkstände vom Standort westlich des Automobilgeländes auf andere Standorte ist in dieser Variante aber nicht möglich, so dass die umweltfachlichen Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können.
Auf Grund der Überschreitung des Ausnahmeabstandes zwischen der T+R-Anlage Nord und der PWC-Anlage 2 bei Lehmke und der umweltfachlichen Beeinträchtigungen am Standort westlich des Testgeländes muss die Variante 3.2 aus Gründen der Verkehrssicherheit ebenfalls ausgeschlossen werden.

7.3.3 Variante 3.3

- *Standorte der Variante 3.3*

In der Variante 3.3 wurde im Vergleich zu der Variante 3.1 keine PWC-Anlage zwischen der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf und der PWC-Anlage 4 bei Jembke angeordnet. Die übrigen Anlagenstandorte bleiben entsprechend der Variante 3.1 erhalten. Die Gesamtanzahl der Rastanlagen im Zuge der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg reduziert sich von 6 auf 5.

Damit ergeben sich in der Variante 3.3 folgende Standorte:

Variante 3.3				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
19+700	**PWC**	**TRA Nord**	**Solchstorf**	
49+400	PWC 2	PWC 2	Lehmke	
73+000	**TRA Süd**	**PWC**	**Wollerstorf**	
104+730	PWC 3	PWC 3	Jembke	

- *Beschreibung der Variante 3.3*

Abstände

In der Variante 3.3 beträgt der Abstand zwischen der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf und der PWC-Anlage 4 bei Jembke ca. 32 km. Dieser Abstand übersteigt bei Weitem den Ausnahmewert der ERS für die Anlagenabstände (25 km).

Da in dieser Variante ein PWC-Anlagenstandort weniger vorgesehen ist, können die benötigten Lkw-Parkstände auf der Gesamttrasse nicht realisiert werden.

Standorte

Der Standort der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Die bewirtschaftete Anlage kann an diesem Standort im Hinblick auf die Parallellage zum Elbe-Seitenkanal nur auf der Ostseite angeordnet werden. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht jedoch für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Im Bereich der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf kann die bewirtschaftete Seite auf der Westseite der A 39 in einer Zwickelfläche zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der Autobahn angeordnet werden. Damit wird bei der Variante 3.1 zum einen die Möglichkeit einer wechselseitigen Anordnung der bewirtschafteten Anlagen (gemeinsam mit der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf auf der Ostseite) geschaffen und zum anderen werden entstehende Restflächen als Tank- und Rastanlagenstandort genutzt. Der Abstand der geplanten Überführung innerhalb der Rastanlage und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 250 m, der Abstand zwischen der unbewirtschafteten Rastanlage östlich der A 39 und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 460 m. Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen werden die Immissionen für die Ortslage Wollerstorf, die durch die A 39 und die Rastanlagen entstehen, überprüft. Erforderlichenfalls werden Lärmvorsorgemaßnahmen vorgesehen.
Die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wollerstorf und Wentorf (mit Kanalquerung) sowie der vorhandene Wirtschaftsweg werden im Bereich der geplanten Tank- und Rastanlage Wollerstorf umverlegt.
Die T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die T+R-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser

wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer T+R-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Die PWC-Anlage 2 bei Lehmke befindet sich südlich der Kreisstraße K 51 zwischen Lehmke und Kahlstorf. Der Abstand zur nächstgelegenen Ortslage Lehmke beträgt ca. 750 m. Der Standort bei Lehmke ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 3 bei Jembke liegt ebenfalls innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke grundsätzlich möglich.

- *Fazit zur Variante 3.3*

Auf Grund der entstehenden deutlichen Überschreitung der Ausnahmewerte der Abstände nach ERS zwischen unbewirtschafteten Anlagen und der zu geringen Gesamt-Lkw-Parkstandanzahl wird die Variante 3.3 aus dem weiteren Variantenvergleich ausgeschlossen.

7.3.4 Variante 3.4

- *Standorte der Variante 3.4*

In der Variante 3.4 wurden die Varianten 3.1 und 3.2 dahingehend kombiniert, dass im Bereich Eutzen eine westliche PWC-Anlage und im Bereich westlich des Automobiltestgeländes eine östliche PWC-Anlage vorgesehen wird.

Damit ergeben sich in der Variante 3.4 folgende Standorte:

Variante 3.4				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
19+700	**PWC**	**TRA Nord**	**Solchstorf**	
49+400	PWC 2	PWC 2	Lehmke	
73+000	**TRA Süd**	**PWC**	**Wollerstorf**	
79+530	PWC 3		Eutzen	
88+900		PWC 3	westlich Automobilgelände	
104+730	PWC 4	PWC 4	Jembke	

- *Beschreibung der Variante 3.4*

Abstände

Mit der Variante 3.4 werden die Abstände der Rastanlagen für die östliche Richtungsfahrbahn mit ca. 16 km zwischen der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf und der PWC-Anlage 3 westlich des Automobiltestgeländes und ca. 16 km zwischen der PWC-Anlage 3 westlich des Automobiltestgeländes und der PWC-Anlage 4 bei Jembke - analog Variante 3.2 besser verteilt. Für die westliche Richtungsfahrbahn ergeben sich die Abstände analog der Variante 3.1 mit 7 km zwischen der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf und der PWC-Anlage 3 bei Eutzen sowie 25 km zwischen der PWC-Anlage 3 bei Eutzen und der PWC-Anlage 4 bei Jembke. Der Anlagenabstand zwischen der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf und der PWC-Anlage 3 bei Eutzen unterschreitet im Zuge der westlichen Richtungsfahrbahn die Regelabstände nach ERS.
Auch bei der Variante 3.4 kommt es zu einer Überschreitung des Ausnahmeabstandes zwischen der T+R-Anlage Nord und der PWC-Anlage 2 bei Lehmke.

Standorte

Der Standort der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Die bewirtschaftete Anlage kann an diesem Standort im Hinblick auf die Parallellage zum Elbe-Seitenkanal nur auf der Ostseite angeordnet werden. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht jedoch für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Im Bereich der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf kann die bewirtschaftete Seite auf der Westseite der A 39 in einer Zwickelfläche zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der Autobahn angeordnet werden. Damit wird bei der Variante 3.1 zum einen die Möglichkeit einer wechselseitigen Anordnung der bewirtschafteten Anlagen (gemeinsam mit der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf auf der Ostseite) geschaffen und zum anderen werden entstehende Restflächen als Tank- und Rastanlagenstandort genutzt. Der Abstand der geplanten Überführung innerhalb der Rastanlage und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 250 m, der Abstand zwischen der unbewirtschafteten Rastanlage östlich der A 39 und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 460 m. Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen werden die Immissionen für die Ortslage Wollerstorf, die durch die A 39 und die Rastanlagen entstehen, überprüft. Erforderlichenfalls werden Lärmvorsorgemaßnahmen vorgesehen.
Die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wollerstorf und Wentorf (mit Kanalquerung) sowie der vorhandene Wirtschaftsweg werden im Bereich der geplanten Tank- und Rastanlage Wollerstorf umverlegt.
Die T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die T+R-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer T+R-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Die PWC-Anlage 2 bei Lehmke befindet sich südlich der Kreisstraße K 51 zwischen Lehmke und Kahlstorf. Der Abstand zur nächstgelegenen Ortslage Lehmke beträgt ca. 750 m. Der Standort bei Lehmke ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.

Der östliche Teil der PWC-Anlagenstandort 3 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten. Darüber hinaus sind bei dem PWC-Anlagenstandort 3 westlich des Automobiltestgeländes die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.
Auf Grund der durch eine PWC-Anlage zu erwartenden artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände, insbesondere für Fledermäuse, ist die Errichtung einer PWC-Anlage mit 50 Lkw-Parkständen in diesem Bereich nicht möglich.
In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten aber kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei einer solchen Maßnahme wäre auf eine flächenhafte Beleuchtung einer PWC-Anlage zu verzichten.

Ein Vorteil der Variante 3.4 ist die Vermeidung einer westlichen Anlage am umweltfachlich sensiblen Standort westlich des Automobiltestgeländes. Der westliche des PWC-Anlagenstandort 3 wird im Bereich Eutzen angeordnet, wodurch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme im Bereich des Automobiltestgeländes und im Bereich Eutzen (im Vergleich zu einer beidseitigen Anlage an einem Standort) jeweils halbiert werden kann.
Im Raum Eutzen ist zudem die temporäre Prozesswasserverrieselung und die ggf. daraus entstehende Geruchsbelästigung zu beachten. Im Zuge der westlichen Richtungsfahrbahn

wird zudem der Regelabstand zwischen der T+R-Anlage Süd und der PWC-Anlage 3 bei Eutzen unterschritten.

Die PWC-Anlage 4 bei Jembke liegt ebenfalls innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke grundsätzlich möglich.

- *Fazit zur Variante 3.4*

Die Variante 3.4 mit der versetzten Anordnung der PWC-Anlagen 3 bei Eutzen und westlich des Automobiltestgeländes ist insgesamt auf Grund der o.g. Probleme (Waldbrandgefahr, Ver- und Entsorgung und Geruchsbelästigung) ungünstig zu bewerten. Ausschließend wirken am Standort westlich des Automobiltestgeländes aber die umweltfachlichen Faktoren für eine PWC-Anlage mit 50 LKW-Parkständen.
Auf Grund der Überschreitung des Ausnahmeabstandes zwischen der der T+R-Anlage Nord und der PWC-Anlage 2 bei Lehmke liegt aus Gründen der Verkehrssicherheit auch hier ein zweites Ausschlusskriterium vor.
Die Variante 3.4 wird aus dem Variantenvergleich ausgeschlossen.

7.4 Variante 4

In der Variante 4 wurden 2 Untervarianten (Variante 4.1 und 4.2) untersucht, die sich im nördlichen Teil der Baustrecke unterscheiden. Im südlichen Teil der Baustrecke (südlich der T+R-Anlage bei Solchstorf) sind die beiden Varianten identisch.

7.4.1 Variante 4.1

Die Variante 4.1 wurde auf der Basis der Variante 3.1 entwickelt. Die bei der Variante 3.1 auftretenden relativ großen Abstände zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der PWC-Anlage 2 bei Lehmke sowie zwischen der PWC-Anlage 2 bei Lehmke und der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf sind bei der Variante 4 durch Aufgliederung der bisher geplanten PWC-Anlage 2 bei Lehmke in 2 kleinere PWC-Anlagen (unter Beibehaltung der Gesamtparkstandanzahl) verringert worden. Damit erhöht sich die Anzahl der Nebenanlagen im Bereich des Neubaus der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg auf 7 Anlagen.

Im Bereich zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf befinden sich die möglichen Standorte für die PWC-Anlagen 2 und 3:

- bei Röbbel (km 32+800),
- bei Rätzlingen (km 43+300),
- bei Lehmke (km 49+400),
- bei Emern (51+000) und
- bei Kattien (km 59+100).

Die Anforderungen an die Abstände zwischen bewirtschaften und unbewirtschafteten Anlagen betragen gemäß ERS im Regelfall 15 bis 20 km sowie im Ausnahmefall bis zu 25 km.
Damit ergibt sich von der nördlichen T+R-Anlage Solchstorf (km 19+700) aus ein idealer Bereich von km 34+700 bis km 44+700. In diesem Bereich liegt der Standort bei Rätzlingen (km 43+300). Der Standort bei Röbbel unterschreitet den Regelabstand nach ERS von 15 km um ca. 2 km, der Standort bei Lehmke überschreitet den Ausnahmeabstand nach ERS von 25 km erheblich (ca. 5 km).
Von der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf (km 73+000) aus ergibt sich ein idealer Bereich von km 48+000 bis km 58+000. In diesem Bereich liegen die Standorte bei Lehmke (km 49+400) und bei Emern (km 51+000). Der Standort bei Kattien unterschreitet den Regelabstand nach ERS geringfügig um ca. 1 km.

Der Standort bei Röbbel ist auf Grund der starken Annäherung an das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ (Röbbelbach) und der Nähe zu Kranichbrutplätzen aus umweltfachlicher Sicht als konfliktträchtig zu bewerten. Zudem sollten weitere Beeinträchtigungen der durch die ortsnahe Trassenführung bereits belasteten Ortslagen Röbbel und Groß Hesebeck vermieden werden. Vor diesem Hintergrund wird der Standort Röbbel nicht weiter verfolgt.

Auf Grund des Abstandes zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der PWC-Anlage bei Lehmke von ca. 30 km (analog Variante 3.1) kommt der Standort Lehmke vor dem Hintergrund der in der Variante 4 angestrebten Verringerung der Abstände nicht in Betracht.

Damit verbleibt im nördlichen Teil des Bereiches zwischen den T+R-Anlagen Nord bei Solchstorf und Süd bei Wollerstorf nur der Standort bei Rätzlingen (km 43+300).

Der Standort bei Emern liegt im nördlichen Teil des Bereiches zwischen dem Standort bei Rätzlingen und der T+R-Anlage bei Wollerstorf. Der Abstand zu der PWC-Anlage bei Rätzlingen beträgt 8 km und unterschreitet damit den Regelabstand nach ERS. Der Abstand zwischen dem Standort bei Emern und der T+R-Anlage bei Wollerstorf beträgt 22 km und liegt damit im Ausnahmebereich.
Der Standort bei Kattien weist im Vergleich zu dem Standort bei Emern gleichmäßigere Abstände zu den benachbarten Standorten bei Rätzlingen (ca. 14 km) und bei Wollerstorf (ca. 16 km) auf. Der Standort bei Kattien erfordert jedoch eine Sonderlösung zur Kombination mit der Anschlussstelle an der L 265.

Im Hinblick auf die gleichmäßigere Verteilung der Rastanlagenstandorte im mittleren Streckenabschnitt der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg sowie vor dem Hintergrund der möglichen Kombination mit der Anschlussstelle an der L 265 (Ergebnis einer Machbarkeitsuntersuchung) wird der Standort bei Kattien als PWC-Anlagenstandort favorisiert.

Die PWC-Standorte bei Rätzlingen und bei Kattien weisen somit zunächst 25 LKW- und 10 PKW-Parkständen (je Anlage und Richtungsfahrbahn) auf. Damit wird die Gesamtparkstandanzahl der A 39 Lüneburg - Wolfsburg trotz Erhöhung der Anzahl der Nebenanlagen konstant gehalten. Die Parkstandsanzahl an den Standorten Rätzlingen und Kattien lassen sich zugunsten einer Absenkung der Parkstandanzahl am umweltfachlich sensiblen Standort 4 westlich des Automobiltestgeländes weiter erhöhen. Damit wird die zur Vermeidung der

artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erforderliche Verringerung der Parkstandanzahl der PWC-Anlagenstandorte im Bereich des Automobiltestgeländes möglich.
Die PWC-Anlagen bei Kattien und Rätzlingen werden daher mit 36 bzw. 35 Lkw-Parkständen je Richtungsfahrbahn beplant.
Auf Grund dieses Vorteils und im Hinblick auf die wesentlich gleichmäßigeren Abstände der Rastanlagen im südlichen der Teil der A 39 – Lüneburg – Wolfsburg wird in der Variante 4 der Standort westlich des Automobiltestgeländes gegenüber dem Standort bei Eutzen in Variante 3.1 favorisiert.

Somit ergeben sich in der Variante 4.1 folgende Standorte:

Variante 4.1				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
19+700	**PWC**	**TRA Nord**	**Solchstorf**	
43+300	PWC 2	PWC 2	Rätzlingen	verringerte LKW-Parkstandanzahl
59+100	PWC 3	PWC 3	Kattien	verringerte LKW-Parkstandanzahl
73+000	**TRA Süd**	**PWC**	**Wollerstorf**	
88+900	PWC 4	PWC 4	westlich Automobilgelände	verringerte LKW-Parkstandanzahl
104+730	PWC 5	PWC 5	Jembke	

- *Beschreibung der Variante 4.1:*

<u>Abstände</u>

Mit der Variante 4.1 können die Regel- bzw. Ausnahmeabstände nach ERS im Wesentlichen eingehalten werden. Die Entfernung zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der PWC-Anlage 2 bei Rätzlingen liegt mit ca. 24 km im Ausnahmebereich. Der Abstand zwischen der PWC-Anlage 2 bei Rätzlingen und der PWC-Anlage 3 bei Kattien beträgt 16 km und liegt damit im Regelbereich. Zwischen der PWC-Anlage 3 bei Kattien und der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf beträgt die Entfernung ca. 14 km und unterschreitet den Regelabstand nach ERS von 15 km geringfügig. Im Bereich zwischen der PWC-Anlage 1 bei Barendorf und der T+R-Anlage bei Solchstorf wird der Regelabstand mit 8 km unterschritten, was sich jedoch aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachteilig auswirkt.

Standorte

Der Standort der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Die bewirtschaftete Anlage kann an diesem Standort im Hinblick auf die Parallellage zum Elbe-Seitenkanal nur auf der Ostseite angeordnet werden. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht jedoch für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Im Bereich der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf kann die bewirtschaftete Seite auf der Westseite der A 39 in einer Zwickelfläche zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der Autobahn angeordnet werden. Damit wird bei der Variante 4.1 zum einen die Möglichkeit einer wechselseitigen Anordnung der bewirtschafteten Anlagen (gemeinsam mit der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf auf der Ostseite) geschaffen und zum anderen werden entstehende Restflächen als Tank- und Rastanlagenstandort genutzt. Der Abstand der geplanten Überführung innerhalb der Rastanlage und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 250 m, der Abstand zwischen der unbewirtschafteten Rastanlage östlich der A 39 und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 460 m. Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen werden die Immissionen für die Ortslage Wollerstorf, die durch die A 39 und die Rastanlagen entstehen, überprüft. Erforderlichenfalls werden Lärmvorsorgemaßnahmen vorgesehen.
Die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wollerstorf und Wentorf (mit Kanalquerung) sowie der vorhandene Wirtschaftsweg werden im Bereich der geplanten Tank- und Rastanlage Wollerstorf umverlegt. Dadurch stellen die eingetragenen Bauwerke kein Ausschlusskriterium dar.
Die T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die T+R-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer T+R-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Die PWC-Anlage 2 bei Rätzlingen erweist sich sowohl aus technischer und umweltfachlicher Sicht sowie hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit als sehr günstig. Eine Verlagerung der PWC-Anlage 2 nach Norden zur Erlangung gleichmäßigerer Abstände zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der PWC-Anlage 3 bei Kattien wurde geprüft. Auf Grund der sich nördlich des Standortes Rätzlingen anschließenden Bereiche mit hoher Bedeutung für Rastvögel (ursächlich hierfür ist die Nähe zum Speicherbecken Stöcken, dem eine sehr hohe Bedeutung als Rastplatz für Wasservögel, Limikolen sowie als Kranichschlafplatz zukommt) und hoher Bedeutung als Amphibienlebensraum ist eine nördliche Verschiebung der PWC-Anlage 2 bei Rätzlingen aus umweltfachlicher Sicht als möglich aber deutlich ungünstiger einzuschätzen. Weiterhin würde eine nördliche Verlagerung der PWC-Anlage 2 bei Rätzlingen zu einer stärkeren Annäherung an die Anschlussstelle an der B 191 (ggf. mit Unterschreitung der Mindestabstände) sowie zu einer Lage in höheren Dammbereichen führen und somit ungünstiger zu bewerten sein. Im Rahmen der Detailplanung des Abschnittes 3 kann eine detaillierte Überprüfung der einzelnen Standorte erfolgen, ohne dass andere Standorte des Rastanlagenkonzeptes der Variante 4.1 beeinflusst werden.

Die PWC-Anlage 3 bei Kattien liegt nördlich der L 265 und damit im Nahbereich einer geplanten Anschlussstelle. Im Zuge der östlichen Richtungsfahrbahn können die erforderlichen Mindestabstände für eine isolierte Knotenpunktplanung nach RAA von 1.100 m zwischen den Inselspitzen der Anschlussstelle und der PWC-Anlage nicht eingehalten werden. Eine Verlagerung der PWC-Anlage 3 bei Kattien nach Norden zur Einhaltung der Mindestabstände wurde geprüft. Auf Grund der Beeinträchtigung der Lebensräume des Ortolan und der Heidelerche ist eine Verlagerung des östlichen Standortes in nördlicher Richtung nicht möglich. Westlich der A 39 wäre eine Verschiebung der PWC-Anlage nach Norden um etwa 400 m möglich, jedoch würde damit auch der erforderliche Mindestabstand von 600 m nach RAA bzw. ERS nicht erreicht werden.
Daher ist in diesem Bereich eine gemeinsame Ausbildung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage als komplexe Verkehrsanlage gemäß ERS, Bild 5 erforderlich. Eine Kombination zwischen einer beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage und einer Anschlussstelle ist auf Grund der deutlich kleineren Anlagengröße und der damit verbundenen besseren Begreifbarkeit der Verkehrsanlage (im Gegensatz zur Kombination zwischen einer T+R-Anlage und einer Anschlussstelle) hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch einzustufen.

Die PWC-Anlage 4 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestge-

ländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten. In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei dieser PWC-Anlage soll auf eine flächenhafte Beleuchtung verzichtet werden. Der in der Variante 4.1 entstehende Eingriff ist durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie unter Beachtung der Verringerung der Parkstandanzahl kompensierbar.
Bei dem Standort westlich des Automobiltestgeländes ist weiterhin die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.

Die PWC-Anlage 5 bei Jembke liegt ebenfalls innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke ist grundsätzlich möglich.

Im Bereich der übrigen Anlagen der Variante 4.1 (PWC-Anlage 1 bei Barendorf, T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der T+R Süd bei Wollerstorf) treten keine wesentlichen Hinderungsgründe auf.

- *Fazit zur Variante 4.1:*

Die Variante 4.1 weist deutliche Vorteile hinsichtlich der Abstände der benachbarten Rastanlagenstandorte auf, im Wesentlichen werden die Regel- bzw. Ausnahmeabstände nach ERS eingehalten. Nachteilig wirkt sich zum einen die erforderliche Ausbildung der PWC-Anlage 3 bei Kattien mit der AS an der L 265 als komplexe Verkehrsanlage aus, dies ist jedoch gemäß

dem Bild 5 der ERS mit Verteilerfahrbahnen bzw. Verflechtungsfahrstreifen lösbar. Die grundsätzliche Umsetzbarkeit wurde in einer Machbarkeitsuntersuchung nachgewiesen. Eine entsprechende Detailplanung kann in der Entwurfsplanung des Abschnittes 4 konkretisiert werden.
Die PWC-Anlage 4 westlich des Automobiltestgeländes ist in Bezug auf die Ver- und Entsorgung sowie aus Sicht der umweltfachlichen Belange als nachteilig einzustufen, jedoch erweist sich der Standort westlich des Automobiltestgeländes hinsichtlich der Anlagenabstände im südlichen Teil der A 39 – Lüneburg – Wolfsburg als sehr günstig. Grundsätzlich ist der Standort westlich des Automobiltestgeländes mit verringerter Parkstandanzahl möglich, die detaillierte Lage wird erst im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung festgelegt.
Mit der Reduzierung der Parkstandanzahl im Bereich der PWC-Anlage 4 westlich des Automobiltestgeländes und der Verlagerung dieser Parkstände zu den PWC-Anlagen 2 bei Rätzlingen und 3 bei Kattien kann die angestrebte Gesamtparkstandanzahl der A 39 in der Variante 4.1 gewährleistet werden.

Die Variante 4.1 weist keine Ausschlusskriterien auf und wird im weiteren Variantenvergleich berücksichtigt.

7.4.2 Variante 4.2

Die Variante 4.2 unterscheidet sich nur im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39 von der Variante 4.1. Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf östlich des Elbe-Seitenkanals wird dabei gegen einen Standort einer PWC-Anlage südöstlich Lüneburg westlich des Elbe-Seitenkanals getauscht.
Damit ergeben sich in der Variante 4.2 folgende Standorte:

Variante 4.2				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
9+300	PWC 1	PWC 1	südöstlich Lüneburg	
19+700	**PWC**	**TRA Nord**	**Solchstorf**	
43+300	PWC 2	PWC 2	Rätzlingen	verringerte LKW-Parkstandanzahl
59+100	PWC 3	PWC 3	Kattien	verringerte LKW-Parkstandanzahl
73+000	**TRA Süd**	**PWC**	**Wollerstorf**	
88+900	PWC 4	PWC 4	westlich Automobilgelände	verringerte LKW-Parkstandanzahl
104+730	PWC 5	PWC 5	Jembke	

- *Beschreibung der Variante 4.2:*

Abstände

Mit der Variante 4.2 wird der Abstand zwischen der PWC-Anlage 1 südöstlich Lüneburg und der geplanten T+R-Anlage bei Solchstorf von bisher 8 km auf 10 km vergrößert, der Regelabstand von mindestens 15 km kann jedoch auch bei der Variante 4.2 nicht erreicht werden. Der Abstand zwischen der PWC-Anlage 1 und der bestehenden nördlichen PWC-Anlage Roddau/Busschewald verringert sich von 21 km auf 19 km, damit wird der Regelabstand zwischen 2 benachbarten unbewirtschafteten Rastanlagen (15 – 20 km) eingehalten.

Standorte

Der Standort der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Die bewirtschaftete Anlage kann an diesem Standort im Hinblick auf die Parallellage zum Elbe-Seitenkanal nur auf der Ostseite angeordnet werden. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht jedoch für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Im Bereich der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf kann die bewirtschaftete Seite auf der Westseite der A 39 in einer Zwickelfläche zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der Autobahn angeordnet werden. Damit wird bei der Variante 4.1 zum einen die Möglichkeit einer wechselseitigen Anordnung der bewirtschafteten Anlagen (gemeinsam mit der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf auf der Ostseite) geschaffen und zum anderen werden entstehende Restflächen als Tank- und Rastanlagenstandort genutzt. Der Abstand der geplanten Überführung innerhalb der Rastanlage und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 250 m, der Abstand zwischen der unbewirtschafteten Rastanlage östlich der A 39 und der Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 460 m. Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen werden die Immissionen für die Ortslage Wollerstorf, die durch die A 39 und die Rastanlagen entstehen, überprüft. Erforderlichenfalls werden Lärmvorsorgemaßnahmen vorgesehen.
Die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wollerstorf und Wentorf (mit Kanalquerung) sowie der vorhandene Wirtschaftsweg werden im Bereich der geplanten Tank- und Rastanlage Wollerstorf umverlegt. Dadurch stellen die eingetragenen Bauwerke kein Ausschlusskriterium dar.
Die T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die T+R-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer T+R-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 1 südöstlich Lüneburg liegt im Gebiet eines in Aufstellung befindlichen B-Plan-Gebietes (Erweiterung des Gewerbegebietes Bilmer Berg), welches in 3 Bauabschnitten zwischen der B 216, dem Elbe-Seitenkanal und der südlichen Stadtgebietsgrenze der Stadt Lüneburg realisiert werden soll. Die PWC-Anlage 1 würde westlich der A 39 in dem 1. Bauabschnitt des Gewerbegebietes liegen, östlich der A 39 würde der 3. Bauabschnitt betroffen sein. Die Planungen der Gewerbegebiete müssten hinsichtlich des Flächenzuschnitts und der Erschließungsstraßen angepasst werden.
Weiterhin ist bei dem Standort der PWC-Anlage 1 südöstlich Lüneburg die Nähe zu der geplanten AS mit der B 216 zu beachten. Die AS kann auf Grund der vielfältigen Zwangspunkte und der zu berücksichtigenden Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz nicht wesentlich verschoben werden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Ein- und Ausfäde-

lungsspuren der PWC-Anlage (östlich der PWC-Anlage) nicht im Bereich des Brückenbauwerkes über dem Elbe-Seitenkanal liegen sollen, um eine Aufweitung des Bauwerkes zu vermeiden.
Unter Berücksichtigung dieser Zwangspunkte ergibt sich ein Abstand zwischen den Inselspitzen der AS an der B 216 und der PWC-Anlage 1 von ca. 840 m auf der Ostseite der A 39 und ca. 660 m auf der Westseite der A 39. Damit ist in beiden Fällen der erforderliche Mindestabstand von 1.100 m für eine isolierte Planung des Knotenpunktes und der Rastanlage unterschritten. Daher muss diese PWC-Anlage 1 beidseitig der A 39 als komplexe Verkehrsanlage mit der Anschlussstelle an der B 216 ausgebildet werden. Dies kann gemäß dem Bild 5 der ERS mit Verteilerfahrbahnen oder Verflechtungsfahrstreifen erfolgen, jedoch ergibt sich daraus gegenüber der isolierten Planung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage ein deutlich größerer baulicher Aufwand und eine höhere Flächeninanspruchnahme.

Die PWC-Anlage 2 bei Rätzlingen erweist sich sowohl aus technischer und umweltfachlicher Sicht sowie hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit als sehr günstig. Eine Verlagerung der PWC-Anlage 2 nach Norden zur Erlangung gleichmäßigerer Abstände zwischen der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf und der PWC-Anlage 3 bei Kattien wurde geprüft. Auf Grund der sich nördlich des Standortes Rätzlingen anschließenden Bereiche mit hoher Bedeutung für Rastvögel (ursächlich hierfür ist die Nähe zum Speicherbecken Stöcken, dem eine sehr hohe Bedeutung als Rastplatz für Wasservögel, Limikolen sowie als Kranichschlafplatz zukommt) und hoher Bedeutung als Amphibienlebensraum ist eine nördliche Verschiebung der PWC-Anlage 2 bei Rätzlingen aus umweltfachlicher Sicht als möglich aber deutlich ungünstiger einzuschätzen. Weiterhin würde eine nördliche Verlagerung der PWC-Anlage 2 bei Rätzlingen zu einer stärkeren Annäherung an die Anschlussstelle an der B 191 (ggf. mit Unterschreitung der Mindestabstände) sowie zu einer Lage in höheren Dammbereichen führen und somit ungünstiger zu bewerten sein. Im Rahmen der Detailplanung des Abschnittes 3 kann eine detaillierte Überprüfung der einzelnen Standorte erfolgen, ohne dass andere Standorte des Rastanlagenkonzeptes der Variante 4.2 beeinflusst werden.

Die PWC-Anlage 3 bei Kattien liegt nördlich der L 265 und damit im Nahbereich einer geplanten Anschlussstelle. Im Zuge der östlichen Richtungsfahrbahn können die erforderlichen Mindestabstände für eine isolierte Knotenpunktplanung nach RAA von 1.100 m zwischen den Inselspitzen der Anschlussstelle und der PWC-Anlage nicht eingehalten werden. Eine Verlagerung der PWC-Anlage 3 bei Kattien nach Norden zur Einhaltung der Mindestabstände wurde geprüft. Auf Grund der Beeinträchtigung der Lebensräume des Ortolan und der Heidelerche ist eine Verlagerung des östlichen Standortes in nördlicher Richtung nicht mög-

lich. Westlich der A 39 wäre eine Verschiebung der PWC-Anlage nach Norden um etwa 400 m möglich, jedoch würde damit auch der erforderliche Mindestabstand von 600 m nach RAA bzw. ERS nicht erreicht werden.
Daher ist in diesem Bereich eine gemeinsame Ausbildung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage als komplexe Verkehrsanlage gemäß ERS, Bild 5 erforderlich. Eine Kombination zwischen einer beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage und einer Anschlussstelle ist auf Grund der deutlich kleineren Anlagengröße und der damit verbundenen besseren Begreifbarkeit der Verkehrsanlage (im Gegensatz zur Kombination zwischen einer T+R-Anlage und einer Anschlussstelle) hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch einzustufen.

Die PWC-Anlage 4 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten, daher erhält das Bewertungsband in der Zeile Umwelt eine rote Signatur. In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei diese PWC-Anlage soll ein Verzicht auf eine flächenhafte Beleuchtung erfolgen. Der in der Variante 4.2 entstehende Eingriff ist durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie unter Beachtung der Verringerung der Parkstandanzahl kompensierbar.
Bei dem Standort westlich des Automobiltestgeländes ist weiterhin die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.

Die PWC-Anlage 5 bei Jembke liegt ebenfalls innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke ist grundsätzlich möglich.

- *Fazit zur Variante 4.2:*

Die Variante 4.2 führt im Vergleich zu der Variante 4.1 zu einer geringfügig besseren Verteilung der Rastanlagen im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39. Der Abstand zwischen der PWC-Anlage 1 südöstlich Lüneburg und der T+R-Anlage bei Solchstorf vergrößert sich um 2 km auf 10 km, damit kann jedoch die Untergrenze des Regelabstandes ebenfalls nicht erreicht werden. Zur nördlichen bestehenden Anlage Roddau/Busschewald verringert sich der Abstand um 2 km auf 19 km, damit ist der Regelabstand eingehalten.
Nachteilig wirken sich jedoch bei der Variante 4.2 der Eingriff in die geplante Erweiterung des Gewerbegebietes Bilmer Berg der Stadt Lüneburg aus. Infolge der PWC-Anlage 1 südöstlich Lüneburg muss der Flächenzuschnitt und die Erschließung des Gewerbegebietes grundsätzlich verändert werden.
Weiterhin nachteilig wirkt sich die nicht vermeidbare Kombination mit der AS an der B 216 aus, hier ist die Ausbildung einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich, wodurch im Vergleich zu der Variante 4.1 mit dem PWC-Anlagenstandort bei Barendorf ein wesentlich größerer baulicher Aufwand und einer höhere Flächeninanspruchnahme entsteht.

Die Variante 4.2 weist keine grundsätzlichen Ausschlusskriterien auf und wird im weiteren Variantenvergleich berücksichtigt.

7.5 Variante 5

In der Variante 5 wurde auf Initiative der Stadt Uelzen geprüft, ob eine Verlagerung der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf in den Bereich südlich von Riestedt möglich ist.
Gemäß dem Vorschlag der Stadt Uelzen sollte eine solche Anlage als Kombination zwischen einer T+R-Anlage und einem Autohof ausgebildet werden. Diese Kombination zwischen T+R-Anlage und dem Autohof ist jedoch nicht zulässig, da die Rastanlage nur eine Zufahrt von der Autobahn aus erhalten darf. Der Autohof wiederum ist über das nachgeordnete Straßennetz sowie ggf. durch die Straßen innerhalb des Gewerbegebietes erschlossen. Mit der Kombination beider Anlagen würde eine unzulässige Anschlussstelle entstehen, daher kann die Kombination aus T+R-Anlage und Autohof nicht weiter verfolgt werden.
In der Variante 5 wird daher nur ein möglicher T+R-Anlagenstandort im Bereich südlich Riestedt ohne Kombination mit einem Autohof untersucht. Die Variante 5 untergliedert sich in 3 Untervarianten (Varianten 5.1 bis 5.3), die sich im Wesentlichen in Bezug auf den Standort der südlichen T+R-Anlage und die Größe der bewirtschafteten Rastanlage unterscheiden.

7.5.1 Variante 5.1

Die Variante 5.1 basiert grundsätzlich auf der Variante 4, berücksichtigt jedoch die Verlagerung der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf zu dem seitens der Stadt Uelzen vorgeschlagenen Standort bei Riestedt (in einem geplanten Gewerbegebiet bei Riestedt).
Der in der Variante 4.1 enthaltene PWC-Anlagenstandort bei Rätzlingen kann nicht als Standort einer T+R-Anlage genutzt werden, da der sich ergebende Bereich zwischen dem Vernetzungsbauwerk im Norden und der B 191 im Süden für eine T+R-Anlage zu geringe Abmessungen aufweist und sich zudem eine stärkere Annäherung an die Ortslage Rätzlingen ergeben würde. Zudem würde der Standort bei Rätzlingen außerhalb des geplanten Gewerbegebietes Riestedt liegen und damit dem Vorschlag der Stadt Uelzen nicht entsprechen. Daher wurde der Standort bei Rätzlingen zu Gunsten des Standortes bei Riestedt nicht weiter verfolgt.

In Folge des T+R-Anlagenstandortes Nord bei Riestedt kann der T+R-Anlagenstandort Süd bei Wollerstorf wegen der deutlichen Unterschreitung des erforderlichen Mindestabstandes von 50 km (der Abstand würde nur ca. 30 km betragen) nicht gehalten werden und muss zu einem südlicheren Standort verschoben werden. Als möglicher Standort südlich Wollerstorf kommt zunächst in der Variante 5.1 der Standort bei Ehra aufgrund des Abstandes zu Riestedt von 51 km in Betracht. Dieser Standort lässt sich jedoch nur in Kombination mit der geplanten Anschlussstelle an der B 248 / L 289 (im Zuge der verlegten AS Ehra) realisieren.

Die verlegte B 248 / L 289 wird zur Entlastung der Ortslage Ehra im Norden geplant. Eine Trassierung im Süden von Ehra scheidet wegen einer geringen verkehrlichen Entlastung der Ortslage Ehra, sowie aus umweltfachlichen Gründen (Bullergrabenniederung) aus. Ein Standort für eine T+R-Anlage im Bereich westlich des Automobiltestgeländes ist auf Grund der entstehenden artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände, insbesondere für Fledermäuse, nicht möglich und wurde bereits in Variante 1 ausgeschlossen.
An den Standorten bei Solchstorf und bei Wollerstorf werden in der Variante 5.1 jeweils beidseitige PWC-Anlagen anstelle der Tank- und Rastanlagen vorgesehen. Die geplante PWC-Anlage im Bereich des Automobiltestgeländes entfällt in der Variante 5.1.

Damit ergeben sich in der Variante 5 folgende Standorte:

Variante 5.1				
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**	
59+100	PWC 3	PWC 3	Kattien	verringerte LKW-Parkstandanzahl
73+000	PWC 4	PWC 4	Wollerstorf	verringerte LKW-Parkstandanzahl
94+300	**TRA Süd**	**PWC**	**Ehra**	
104+730	PWC 5	PWC 5	Jembke	verringerte LKW-Parkstandanzahl

- *Beschreibung der Variante 5.1:*

<u>Abstände</u>

In der Variante 5.1 werden zwischen den benachbarten bewirtschafteten T+R-Anlagen im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39 die Ausnahmeabstände nach ERS in Bezug auf die Anlagen Harburger Berge (A 7) und Elbmarsch (A 1) mit jeweils 77 km eingehalten. Der Abstand zu der T+R-Anlage Ostetal (A 1) beträgt 108 km, damit wird der Ausnahmewert um 28 km erheblich überschritten. Die deutliche Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und den benachbarten T+R-Anlage Ostetal im Zuge der A 1 (Richtung Westen) ist ungünstig zu bewerten, jedoch im Hinblick auf die geringe Fernverkehrsrelevanz der Verbindung A 39 – A 1 West als noch vertretbar einzustufen.

Zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und der T+R-Anlage Süd bei Ehra beträgt der Abstand ca. 51 km und liegt damit innerhalb des Regelabstandes nach ERS (50 – 60 km). Im südlichen Teil der Baustrecke der A 39 werden die Regelabstände nach ERS zwischen 2 benachbarten T+R-Anlagen ebenfalls eingehalten.

Die Abstände zwischen den unbewirtschafteten PWC-Anlagen untereinander bzw. die Abstände zwischen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Anlagen liegen in der Variante 5.1 im Wesentlichen innerhalb des Regel- bzw. des Ausnahmebereiches der ERS. Im Bereich zwischen den PWC-Anlagen 1 bei Barendorf und 2 bei Solchstorf wird der Regelabstand mit 8 km unterschritten, was sich jedoch aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachteilig auswirkt. Ebenfalls unterschritten wird der Regelabstand zwischen den PWC-Anlagen 3 bei Kattien und 4 bei Wollerstorf, hier hat jedoch die Unterschreitung um 1 km ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Standorte

Bei dem Standort der T+R-Anlage Nord im geplanten Gewerbegebiet bei Riestedt ist die Annäherung an das Speicherbecken Stöcken, einem für Rastvögel (Wasservögel, Limikolen sowie Kraniche) bedeutsamen Brut- und Schlafplatz, zu beachten. Ferner ist der Bereich der Rastanlage als Amphibienlebensraum mit hoher Bedeutung ausgewiesen.
Zur Vermeidung der weiteren Annäherung an das Speicherbecken Stöcken als Brutvogellebensraum wird daher der bewirtschaftete Teil der T+R-Anlage in der Variante 5.1 auf der Westseite (von dem Speicherbecken abgewandt) angeordnet. Der unbewirtschaftete Teil wird dann auf der Ostseite angelegt.
Bei dem Standort der T+R-Anlage Nord bei Riestedt ist darüber hinaus die Annäherung an die geplante Anschlussstelle an der B 191 zu beachten. Auf Grund der Ausdehnung einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage sowie unter Beachtung des südlich des geplanten Standort bei Riestedt gelegenen Vernetzungsbauwerkes (Querungsstelle für Amphibien) müssen die Rampen der AS an der B 191 im nordwestlichen und nordöstlichen Quadranten angelegt werden, um den Mindestabstand von 1.100 m für eine unabhängige Planung der Rastanlage und der Anschlussstelle zu gewährleisten. Bei Unterschreitung dieses Mindestwertes wäre dieser Standort nicht für eine bewirtschaftete Rastanlage geeignet, da in diesem Fall die Ausbildung einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich wäre, die im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (z.B. durch Falschfahrten) ausgeschlossen werden muss.

Eine relativ starke Annäherung an das südlich der Rastanlage gelegene Vernetzungsbauwerk für Amphibien lässt sich unter Berücksichtigung des Mindestabstandes zu der AS an der B 191 nicht vermeiden.
Der Standort der Rastanlage bei Riestedt wird von der Kreisstraße K 50 gequert. Im Zusammenhang mit der geplanten Erschließung des Gewerbegebietes bei Riestedt durch die Stadt Uelzen wird die Kreisstraße K 50 verlegt und ist daher bei der Variantenuntersuchung zum Rastanlagenkonzept nicht zu berücksichtigen.
Im Bereich des Standortes der T+R-Anlage Nord bei Riestedt ist ein Gewerbegebiet südlich der B 191 geplant, eine direkte öffentliche Verbindung zwischen der Rastanlage und dem Gewerbegebiet ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vorgesehen.

Im Bereich des Standortes bei Ehra ist die Einordnung einer T+R-Anlage Süd insgesamt ungünstig zu bewerten. Auf Grund der Unterschreitung des erforderlichen Mindestabstandes zwischen den Inselspitzen der Anschlussstelle an der B 248 / L 289 (verl. AS Ehra) und der T+R-Anlage ist eine Kombination mit der geplanten Anschlussstelle zu einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich, wodurch die Begreifbarkeit der Verkehrsanlage erheblich verschlechtert wird und gleichzeitig nicht auszuschließen ist, dass falsch fahrende Fahrzeuge in das nachgeordnete Straßennetz geführt werden. Die Kombination zwischen einer Anschlussstelle und einer T+R-Anlage ist auf Grund der Komplexität der bewirtschafteten Anlage mit insgesamt 250 LKW-Parkständen im Vergleich zu der Kombination zwischen einer Anschlussstelle und einer PWC-Anlage (z.B. Kattien mit 36 LKW-Parkständen) deutlich kritischer zu bewerten.
Durch die Kombination zwischen der Anschlussstelle und der T+R-Anlage am Standort bei Ehra erstreckt sich die komplexe Verkehrsanlage auf einer Länge von ca. 1,4 km entlang der A 39. Dabei nähert sich die Verkehrsanlage relativ stark den benachbarten Ortslagen Ehra und Lessien an. Gleichzeitig befindet sich südlich der L 289 ein schützenswerter Eichenbestand, der nach Möglichkeit nicht beeinträchtigt werden sollte. Östlich der Ortslage befindet sich ein Grünlandbereich, in den ebenfalls ein Eingriff vermieden werden sollte.
Für die T+R-Anlage am Standort bei Ehra sind beide grundsätzlichen Möglichkeiten der Anordnung der bewirtschafteten Anlage (Westseite und Ostseite) untersucht worden.
Die 1. Möglichkeit der Anordnung der bewirtschafteten Anlage auf der Westseite (und der unbewirtschafteten Anlage auf der Ostseite) erfordert eine Verlegung der verl. AS Ehra und der verlegten B 248 / L 289 nach Norden. Die Rampen der geplanten AS müssen zur Gewährleistung der erforderlichen Verflechtungsstrecke der komplexen Verkehrsanlage in den nördlichen Quadranten angeordnet werden. Dabei lassen sich eine Beeinträchtigung eines Eichenfeldgehölzes sowie der angrenzenden Grünlandbereiche nicht vermeiden. Diese

Strukturen sind u.a. aus Sicht der Vernetzungsfunktion zu erhalten, da sich hier bedeutende Fledermausflugrouten zwischen Ehra und dem Waldgebiet befinden. Die eigentliche Rastanlage wird weitgehend nördlich der L 289 angeordnet. Der minimale Abstand zwischen der bewirtschafteten Anlage und der Ortslage Lessien beträgt etwa 720 m. Der Abstand zwischen der unbewirtschafteten Anlage und der Ortslage Ehra beträgt ca. 350 m. Die 2. Möglichkeit der Anordnung der Anlagen besteht darin, die bewirtschaftete Anlage auf der Ostseite der A 39 anzuordnen, die unbewirtschaftete Anlage würde dann auf der Westseite der A 39 liegen. Auf Grund der Ausdehnung der östlichen bewirtschafteten Rastanlage ist ebenfalls eine Verlegung der B 248 / L 289 – verl. AS Ehra nach Norden erforderlich. Die Rampen der AS müssen zur Gewährleistung der Verflechtungsstrecke der komplexen Verkehrsanlage auch in den nördlichen Quadranten liegen. Damit entsteht ebenfalls ein Eingriff in den Eichenbestand und den Grünlandbereich südlich der bestehenden L 289 ein. Diese Strukturen sind u.a. aus Sicht der Vernetzungsfunktion zu erhalten, da sich hier bedeutende Fledermausflugrouten zwischen Ehra und dem Waldgebiet befinden.
Die östliche bewirtschafte Anlage nähert sich jedoch auf ca. 270 m der Ortslage Ehra an. Dieser geringe Abstand zu der bewirtschafteten Anlage führt zu immissionsseitigen Defiziten in der Ortslage Ehra. Die Rampen der AS Ehra müssen sowohl westlich als auch östlich der A 39 in den nördlichen Quadranten angeordnet werden, wodurch es zu einer Inanspruchnahme von Waldbereichen im Nordwesten von Ehra kommt. Der Abstand zur Ortslage Lessien beträgt bei der 2. Möglichkeit ca. 790 m.
Auf Grund der starken Annäherung der bewirtschafteten Rastanlage an die Ortslage Ehra kann die 2. Möglichkeit mit Lage der bewirtschafteten Rastanlage aus der Ostseite der A 39 nicht weiter verfolgt werden. Daher wird die 1. Möglichkeit mit der bewirtschaften Anlage auf der Westseite der A 39 und der unbewirtschafteten Anlage auf der Ostseite der A 39 in den Variantenvergleich eingestellt. Grundsätzlich ist jedoch auch die 1. Möglichkeit auf Grund der Annäherung an die benachbarten Ortslagen Ehra und Lessien sowie die Eingriffe in die Wald- und Grünlandbereiche als ungünstig zu bewerten.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Der Standort der PWC-Anlage 2 bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Die PWC-Anlage 3 bei Kattien liegt nördlich der L 265 und damit im Nahbereich einer geplanten Anschlussstelle. Im Zuge der östlichen Richtungsfahrbahn können die erforderlichen Mindestabstände für eine isolierte Knotenpunktplanung nach RAA von 1.100 m zwischen den Inselspitzen der Anschlussstelle und der PWC-Anlage nicht eingehalten werden. Eine Verlagerung der PWC-Anlage 3 bei Kattien nach Norden zur Einhaltung der Mindestabstände wurde geprüft. Auf Grund der Beeinträchtigung der Lebensräume des Ortolan und der Heidelerche ist eine Verlagerung des östlichen Standortes in nördlicher Richtung nicht möglich. Westlich der A 39 wäre eine Verschiebung der PWC-Anlage nach Norden um etwa 400 m möglich, jedoch würde damit auch der erforderliche Mindestabstand von 600 m nach RAA bzw. ERS nicht erreicht werden.
Daher ist in diesem Bereich eine gemeinsame Ausbildung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage als komplexe Verkehrsanlage gemäß ERS, Bild 5 erforderlich. Eine Kombination zwischen einer beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage und einer Anschlussstelle ist auf Grund der deutlich kleineren Anlagengröße und der damit verbundenen besseren Begreifbarkeit der Verkehrsanlage (im Gegensatz zur Kombination zwischen einer T+R-Anlage und einer Anschlussstelle) hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch einzustufen.

Der Standort der PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m. Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlags-

wasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 5 bei Jembke liegt ebenfalls innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke ist grundsätzlich möglich.

- *Fazit zur Variante 5.1:*

Der Standort der T+R-Anlage Nord bei Riestedt entsprechend dem Vorschlag der Stadt Uelzen ist unter Beachtung der Zwangspunkte (AS an der B 191 im Norden, Vernetzungsbauwerk im Süden, Lage innerhalb eines hochbedeutsamen Amphibienlebensraumes und Annäherung an den Brutvogellebensraum Speicherbecken Stöcken) als Standort einer Tank- und Rastanlage geeignet. Die bewirtschaftete Seite der einseitigen T+R-Anlage bei Riestedt muss auf der Westseite (vom Speicherbecken Stöcken abgewandt) angeordnet werden.

Besonders problematisch erweist sich jedoch in der Variante 5.1 der T+R-Anlagenstandort bei Ehra. In Auswertung der für den Standort Ehra untersuchten Möglichkeiten ist die Anordnung der bewirtschafteten Anlage auf der Ostseite (2. Möglichkeit), insbesondere auf Grund des geringen Abstandes zur Ortslage Ehra nicht zu vertreten. Daher käme nur die Anordnung der bewirtschafteten Anlage im Westen der A 39 (1. Möglichkeit) in Betracht. Dies würde jedoch nicht der im Linienbestimmungserlass zur A 39 enthaltenen Anforderung nach einer wechselseitigen Anordnung der einseitigen bewirtschafteten Anlagen im Zuge der A 39 entsprechen, da am Standort bei Riestedt ebenfalls nur die Westseite für die bewirtschaftete Anlage geeignet ist. Weiterhin ist für den Standort bei Ehra insgesamt durch die T+R-Anlage, die geplante Anschlussstelle und die geplante Ortsumgehung Ehra eine sehr hohe Flächeninanspruchnahme und eine starke Zerschneidung der landwirtschaftlichen Nutzflächen zu erwarten. Vor diesem Hintergrund sind bei Anordnung einer T+R-Anlage am Standort Ehra sehr starke Beeinträchtigungen von landwirtschaftlichen Betrieben zu erwarten.
Darüber hinaus sprechen die Eingriffe in den Eichengehölzbestand und die Grünlandstrukturen nördlich der geplanten Rastanlage, die insbesondere aus Sicht der Vernetzung von Bedeutung sind, gegen den Standort bei Ehra.

Aufgrund der o.g. Nachteile im Zusammenhang mit dem Standort bei Ehra wird die Variante 5.1 aus dem Variantenvergleich ausgeschlossen.

7.5.2 Variante 5.2

- *Standorte der Variante 5.2*

In der Variante 5.2 wurde anstelle der T+R-Anlage Süd bei Ehra eine T+R-Anlage am Standort bei Jembke (Standort der PWC-Anlage in den Varianten 1 bis 4) vorgesehen. Die geplante T+R-Anlage Nord bei Riestedt wird analog der Variante 5.1 auch in der Variante 5.2 berücksichtigt.
Die bisher am Standort bei Jembke geplante PWC-Anlage verlagert sich in der Variante 5.2 zum Standort bei Wollerstorf (Standort T+R-Anlage in den Variante und 4.1).

Damit ergeben sich in der Variante 5.2 folgende Standorte:

Variante 5.2				
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**	
59+100	PWC 3	PWC 3	Kattien	verringerte LKW-Parkstandanzahl
73+000	PWC 4	PWC 4	Wollerstorf	verringerte LKW-Parkstandanzahl
88+900	PWC 5	PWC 5	westlich Automobilgelände	verringerte LKW-Parkstandanzahl
104+730	**TRA Süd**	**PWC**	**Jembke**	

- *Beschreibung der Variante 5.2*

Abstände

In der Variante 5.2 werden zwischen den benachbarten bewirtschafteten T+R-Anlagen im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39 die Ausnahmeabstände nach ERS in Bezug auf die Anlagen Harburger Berge (A 7) und Elbmarsch (A 1) mit jeweils 77 km eingehalten. Der Abstand zu der T+R-Anlage Ostetal (A 1) beträgt 108 km, damit wird der Ausnahmewert um 28 km erheblich überschritten. Die deutliche Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und den benachbarten T+R-Anlage Ostetal im Zuge der A 1 (Richtung Westen) ist ungünstig zu bewerten, jedoch im Hinblick auf die geringe Fernverkehrsrelevanz der Verbindung A 39 – A 1 West als noch vertretbar einzustufen.

Zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und der T+R-Anlage Süd bei Jembke beträgt der Abstand ca. 62 km und liegt damit im unteren Teil des Ausnahmebereiches nach ERS. Im südlichen Teil der Baustrecke der A 39 werden die Regelabstände nach ERS zwischen 2 benachbarten T+R-Anlagen mit 46 – 47 km um 3 bis 4 km unterschritten. Eine nachteilige Entwicklung aus dieser geringen Unterschreitung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit und der Konzessionsvergabe nicht zu erwarten.

Die Abstände zwischen den unbewirtschafteten PWC-Anlagen untereinander bzw. die Abstände zwischen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Anlagen liegen in der Variante 5.2 im Wesentlichen innerhalb des Regel- bzw. des Ausnahmebereiches der ERS. Im Bereich zwischen den PWC-Anlagen 1 bei Barendorf und 2 bei Solchstorf wird der Regelabstand mit 8 km unterschritten, was sich jedoch aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachteilig auswirkt. Ebenfalls unterschritten wird der Regelabstand zwischen den PWC-Anlagen 3 bei Kattien und 4 bei Wollerstorf, hier hat jedoch die Unterschreitung um 1 km ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Standorte

Bei dem Standort der T+R-Anlage Nord im geplanten Gewerbegebiet bei Riestedt ist die Annäherung an das Speicherbecken Stöcken, einem für Rastvögel (Wasservögel, Limikolen sowie Kraniche) bedeutsamen Brut- und Schlafplatz, zu beachten. Ferner ist der Bereich der Rastanlage als Amphibienlebensraum mit hoher Bedeutung ausgewiesen.
Zur Vermeidung der weiteren Annäherung an das Speicherbecken Stöcken als Brutvogellebensraum wird daher der bewirtschaftete Teil der T+R-Anlage in der Variante 5.2 auf der Westseite (von dem Speicherbecken abgewandt) angeordnet. Der unbewirtschaftete Teil wird dann auf der Ostseite angelegt.
Bei dem Standort der T+R-Anlage Nord bei Riestedt ist darüber hinaus die Annäherung an die geplante Anschlussstelle an der B 191 zu beachten. Auf Grund der Ausdehnung einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage sowie unter Beachtung des südlich des geplanten Standort bei Riestedt gelegenen Vernetzungsbauwerkes (Querungsstelle für Amphibien) müssen die Rampen der AS an der B 191 im nordwestlichen und nordöstlichen Quadranten angelegt werden, um den Mindestabstand von 1.100 m für eine unabhängige Planung der Rastanlage und der Anschlussstelle zu gewährleisten. Bei Unterschreitung dieses Mindestwertes wäre dieser Standort nicht für eine bewirtschaftete Rastanlage geeignet, da in diesem Fall die Ausbildung einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich wäre, die im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (z.B. durch Falschfahrten) ausgeschlossen werden muss.

Eine relativ starke Annäherung an das südlich der Rastanlage gelegene Vernetzungsbauwerk für Amphibien lässt sich unter Berücksichtigung des Mindestabstandes zu der AS an der B 191 nicht vermeiden.
Der Standort der Rastanlage bei Riestedt wird von der Kreisstraße K 50 gequert. Im Zusammenhang mit der geplanten Erschließung des Gewerbegebietes bei Riestedt durch die Stadt Uelzen wird die Kreisstraße K 50 verlegt und ist daher bei der Variantenuntersuchung zum Rastanlagenkonzept nicht zu berücksichtigen.
Im Bereich des Standortes der T+R-Anlage Nord bei Riestedt ist ein Gewerbegebiet südlich der B 191 geplant, eine direkte öffentliche Verbindung zwischen der Rastanlage und dem Gewerbegebiet ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vorgesehen.

Im Bereich der T+R-Anlage Süd bei Jembke steht nur ein Korridor von ca. 600 m Länge zur Verfügung. Im Norden wird dieser Korridor durch ein geplantes Vernetzungsbauwerk und die Ortslage Jembke begrenzt. Im Süden befinden sich schützenswerte Grünlandstrukturen und das Tappenbecker Moor. Unmittelbar nördlich des Standortes Jembke schließen sich ausgedehnte Flächen für die geruchsfreie Abwasserverregnung der Wolfsburger Entwässerungsbetriebe (WEB) an, diese Flächen können daher ebenfalls nicht als Rastanlagenstandort genutzt werden. Weiterhin ist zu beachten, dass der Standort bei Jembke innerhalb der Trinkwasserschutzzone IIIA liegt. Südlich des Standortes wurden darüber hinaus Flächen als faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher oder sehr hoher Bedeutung für Laufkäfer eingestuft.
Die bewirtschaftete Anlage muss auf der Westseite der A 39 angeordnet werden, da die zur Verfügung stehenden Flächen außerhalb der Ortslage Jembke nicht für die Anordnung einer bewirtschafteten Rastanlage ausreichen. Insbesondere die starke Annäherung an die Ortslage Jembke verhindert die Anordnung einer bewirtschafteten Anlage auf der Ostseite der A 39. Mit der Lage der bewirtschafteten Anlage auf der Westseite der A 39 kann jedoch die im Linienbestimmungserlass geforderte wechselseitige Anordnung der Rastanlagen nicht berücksichtigt werden.
Weiterhin muss im Bereich Jembke die vorhandene B 248 als Zwangspunkt berücksichtigt werden. Zwar ist eine nördliche Verlegung möglich, jedoch ist diese Verlegung durch die vorhandene Ortsrandbebauung von Jembke und das nördlich liegende Vernetzungsbauwerk nur begrenzt möglich. Die Verlegung der B 248 reicht bis an die westliche Ortsrandbebauung von Jembke heran. Die Rastanlage nähert sich dem Ort Jembke auf ca. 710 m an, der Abstand zu der Ortsrandbebauung beträgt ca. 250 m Unter Berücksichtigung der B 248 kann die bewirtschaftete Anlage westlich der A 39 auch nicht unbegrenzt in der Breite (senkrecht zur A 39) entwickelt werden.

In der Folge kann auf Grund der erforderlichen Ausdehnung der bewirtschafteten Anlage eine Annährung an die schützenswerten Grünlandbereiche (Tappenbecker Moor) südlich von Jembke nicht vermieden werden. Die westliche unbewirtschaftete Anlage überbaut den Bereich des Laufkäfervorkommens, dieser Eingriff ist jedoch kompensierbar.
Auf Grund der zahlreichen Zwangspunkte, der beengten Verhältnisse im Raum Jembke und der starken Annäherung an die Ortslage Jembke ist die Einordnung einer bewirtschafteten Rastanlage mit insgesamt 250 Lkw-Parkständen als ungünstig zu bewerten.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Der Standort der PWC-Anlage 2 bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Die PWC-Anlage 3 bei Kattien liegt nördlich der L 265 und damit im Nahbereich einer geplanten Anschlussstelle. Im Zuge der östlichen Richtungsfahrbahn können die erforderlichen Mindestabstände für eine isolierte Knotenpunktplanung nach RAA von 1.100 m zwischen den Inselspitzen der Anschlussstelle und der PWC-Anlage nicht eingehalten werden. Eine Verlagerung der PWC-Anlage 3 bei Kattien nach Norden zur Einhaltung der Mindestabstände wurde geprüft. Auf Grund der Beeinträchtigung der Lebensräume des Ortolan und der Heidelerche ist eine Verlagerung des östlichen Standortes in nördlicher Richtung nicht möglich. Westlich der A 39 wäre eine Verschiebung der PWC-Anlage nach Norden um etwa 400 m möglich, jedoch würde damit auch der erforderliche Mindestabstand von 600 m nach RAA bzw. ERS nicht erreicht werden.
Daher ist in diesem Bereich eine gemeinsame Ausbildung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage als komplexe Verkehrsanlage gemäß ERS, Bild 5 erforderlich. Eine Kombination zwischen einer beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage und einer Anschlussstelle ist auf Grund der deutlich kleineren Anlagengröße und der damit verbundenen besseren Begreifbarkeit der Verkehrsanlage (im Gegensatz zur Kombination zwischen einer T+R-Anlage und einer Anschlussstelle) hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch einzustufen.

Der Standort der PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m. Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 5 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten, daher erhält das Bewertungsband in der Zeile Umwelt eine rote Signatur. In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche

bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei dieser PWC-Anlage soll auf eine flächenhaft Beleuchtung verzichtet werden. Der in der Variante 5.2 entstehende Eingriff ist durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie unter Beachtung der Verringerung der Parkstandanzahl kompensierbar.
Bei dem Standort westlich des Automobiltestgeländes ist weiterhin die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.

- *Fazit zur Variante 5.2:*

Die Variante 5.2 weist insbesondere in Bezug auf die geplante T+R-Anlage Süd bei Jembke große Probleme hinsichtlich der Einordnung der Anlage unter Berücksichtigung der zahlreichen technischen und umweltfachlichen Zwangspunkte auf. So entsteht auf Grund der Größe der Anlage und der relativ geringen Längsausdehnung eine relativ starke Annäherung an die Ortslage Jembke. Weiterhin entsteht durch die erforderliche umfangreiche Verlegung der B 248 ein zusätzlicher Eingriff. Nördlich und südlich des geplanten Rastanlagenstandortes befinden sich sensible schützenswerte Bereiche und Vernetzungsbauwerke.
Eine wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten Anlage ist bei der Variante 5.2 auf Grund der Zwangspunkte östlich der A 39 sowohl am Standort der T+R-Anlage Nord als auch am Standort der T+R-Anlage Süd nicht möglich (beide bewirtschaftete Anlagen liegen westlich der A 39).
Die Variante 5.2 weist keine grundsätzlichen Ausschlusskriterien auf und wird im weiteren Variantenvergleich berücksichtigt.

7.5.3 Variante 5.3

- *Standorte der Variante 5.3*

Die Variante 5.3 entspricht im Wesentlichen der Variante 5.2, jedoch wurden die Standorte der geplanten T+R-Anlagen Nord und Süd sowie der PWC-Anlagen bei Kattien und Wollerstorf hinsichtlich der geplanten Anlagengröße optimiert. Am Standort der T+R-Anlage Süd bei Jembke stellt sich auf Grund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit eine T+R-Rastanlage mit einer Kapazität von 250 LKW-Parkständen als kritisch dar. (siehe Variante 5.2). Daher wird die bewirtschaftete Seite der T+R-Anlage bei Jembke auf der Westseite der A 39 in der Variante 5.3 mit einer Kapazität von ca. 125 Lkw-Parkständen ausgebildet. Die unbewirtschaftete Rastanlage auf der Ostseite der A 39 wird weiterhin mit 50 LKW-

Parkständen ausgestattet. Dies bedeutet eine Reduzierung um 75 LKW-Parkstände am Standort Jembke.
Um die Gesamtanzahl von 900 LKW-Parkständen im Bereich der A 39 gewährleisten zu können, wird zunächst die PWC-Anlagen bei Wollerstorf mit jeweils 50 LKW-Parkständen (Maximalanzahl für unbewirtschaftete Rastanlagen) ausgebildet. Die übrigen 45 LKW-Parkstände werden im Bereich der T+R-Anlage bei Riestedt auf der westlichen bewirtschafteten Anlage angeordnet.

Damit ergeben sich in der Variante 5.3 folgende Standorte:

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

- *Beschreibung der Variante 5.3*

<u>Abstände</u>

In der Variante 5.3 werden zwischen den benachbarten bewirtschafteten T+R-Anlagen im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39 die Ausnahmeabstände nach ERS in Bezug auf die Anlagen Harburger Berge (A 7) und Elbmarsch (A 1) mit jeweils 77 km eingehalten. Der Abstand zu der T+R-Anlage Ostetal (A 1) beträgt 108 km, damit wird der Ausnahmewert um 28 km erheblich überschritten. Die deutliche Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und den benachbarten T+R-Anlage Ostetal im Zuge der A 1 (Richtung Westen) ist ungünstig zu bewerten, jedoch im Hinblick auf die geringe Fernverkehrsrelevanz der Verbindung A 39 – A 1 West als noch vertretbar einzustufen.
Zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und der T+R-Anlage Süd bei Jembke beträgt der Abstand ca. 62 km und liegt damit im unteren Teil des Ausnahmebereiches nach ERS.

Im südlichen Teil der Baustrecke der A 39 werden die Regelabstände nach ERS zwischen 2 benachbarten T+R-Anlagen mit 46 – 47 km um 3 bis 4 km unterschritten. Eine nachteilige Entwicklung aus dieser geringen Unterschreitung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit und der Konzessionsvergabe nicht zu erwarten.

Die Abstände zwischen den unbewirtschafteten PWC-Anlagen untereinander bzw. die Abstände zwischen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Anlagen liegen in der Variante 5.3 im Wesentlichen innerhalb des Regel- bzw. des Ausnahmebereiches der ERS. Im Bereich zwischen den PWC-Anlagen 1 bei Barendorf und 2 bei Solchstorf wird der Regelabstand mit 8 km unterschritten, was sich jedoch aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachteilig auswirkt. Ebenfalls unterschritten wird der Regelabstand zwischen den PWC-Anlagen 3 bei Kattien und 4 bei Wollerstorf, hier hat jedoch die Unterschreitung um 1 km ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Standorte

Bei dem Standort der T+R-Anlage Nord im geplanten Gewerbegebiet bei Riestedt ist die Annäherung an das Speicherbecken Stöcken, einem für Rastvögel (Wasservögel, Limikolen sowie Kraniche) bedeutsamen Brut- und Schlafplatz, zu beachten. Ferner ist der Bereich der Rastanlage als Amphibienlebensraum mit hoher Bedeutung ausgewiesen.
Zur Vermeidung der weiteren Annäherung an das Speicherbecken Stöcken als Brutvogellebensraum wird daher der bewirtschaftete Teil der T+R-Anlage in der Variante 5.3 auf der Westseite (von dem Speicherbecken abgewandt) angeordnet. Der unbewirtschaftete Teil wird dann auf der Ostseite angelegt.
Bei dem Standort der T+R-Anlage Nord bei Riestedt ist darüber hinaus die Annäherung an die geplante Anschlussstelle an der B 191 zu beachten. Auf Grund der Ausdehnung einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage sowie unter Beachtung des südlich des geplanten Standort bei Riestedt gelegenen Vernetzungsbauwerkes (Querungsstelle für Amphibien) müssen die Rampen der AS an der B 191 im nordwestlichen und nordöstlichen Quadranten angelegt werden, um den Mindestabstand von 1.100 m für eine unabhängige Planung der Rastanlage und der Anschlussstelle zu gewährleisten. Bei Unterschreitung dieses Mindestwertes wäre dieser Standort nicht für eine bewirtschaftete Rastanlage geeignet, da in diesem Fall die Ausbildung einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich wäre, die im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (z.B. durch Falschfahrten) ausgeschlossen werden muss.

Eine relativ starke Annäherung an das südlich der Rastanlage gelegene Vernetzungsbauwerk für Amphibien lässt sich unter Berücksichtigung des Mindestabstandes zu der AS an der B 191 nicht vermeiden.
Der Standort der Rastanlage bei Riestedt wird von der Kreisstraße K 50 gequert. Im Zusammenhang mit der geplanten Erschließung des Gewerbegebietes bei Riestedt durch die Stadt Uelzen wird die Kreisstraße K 50 verlegt und ist daher bei der Variantenuntersuchung zum Rastanlagenkonzept nicht zu berücksichtigen.
Im Bereich des Standortes der T+R-Anlage Nord bei Riestedt ist ein Gewerbegebiet südlich der B 191 geplant, eine direkte öffentliche Verbindung zwischen der Rastanlage und dem Gewerbegebiet ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vorgesehen.

Im Bereich der T+R-Anlage Süd bei Jembke (mit verringerter LKW-Parkstandanzahl) ist auf Grund der geringeren Größe der Anlage eine günstigere Einordnung der Rastanlage möglich.
Die bewirtschaftete Anlage sollte ebenfalls auf der Westseite der A 39 angeordnet werden. Insbesondere die starke Annäherung an die Ortslage Jembke und der notwendig werdende größere Eingriff in den Laufkäferbestand verhindern die Anordnung einer bewirtschafteten Anlage auf der Ostseite der A 39.
Mit der Lage der bewirtschafteten Anlage auf der Westseite der A 39 kann jedoch die im Linienbestimmungserlass geforderte wechselseitige Anordnung der Rastanlagen nicht berücksichtigt werden.
Die bewirtschaftete Anlage westlich der A 39 kann weitgehend nördlich der schützenswerten Grünlandstrukturen, die sich südlich von Jembke anschließen, angeordnet werden. Die Rastanlage nähert sich jedoch den schützenswerten Bereichen stark an.
Die unbewirtschaftete Anlage überbaut den Bereich des Laufkäfervorkommens östlich der A 39 teilweise, der Eingriff ist jedoch kompensierbar.
Weiterhin ist zu beachten, dass der Standort bei Jembke innerhalb der Trinkwasserschutzzone IIIA liegt.
Die Rastanlage nähert sich der Ortsrandbebauung von Jembke auf ca. 390 m an, zum Ort selbst beträgt der Abstand ca. 700 m. Der Abstand zu Tappenbeck beträgt 940 m.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Der Standort der PWC-Anlage 2 bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Die PWC-Anlage 3 bei Kattien liegt nördlich der L 265 und damit im Nahbereich einer geplanten Anschlussstelle. Im Zuge der östlichen Richtungsfahrbahn können die erforderlichen Mindestabstände für eine isolierte Knotenpunktplanung nach RAA von 1.100 m zwischen den Inselspitzen der Anschlussstelle und der PWC-Anlage nicht eingehalten werden. Eine Verlagerung der PWC-Anlage 3 bei Kattien nach Norden zur Einhaltung der Mindestabstände wurde geprüft. Auf Grund der Beeinträchtigung der Lebensräume des Ortolan und der Heidelerche ist eine Verlagerung des östlichen Standortes in nördlicher Richtung nicht möglich. Westlich der A 39 wäre eine Verschiebung der PWC-Anlage nach Norden um etwa 400 m möglich, jedoch würde damit auch der erforderliche Mindestabstand von 600 m nach RAA bzw. ERS nicht erreicht werden.
Daher ist in diesem Bereich eine gemeinsame Ausbildung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage als komplexe Verkehrsanlage gemäß ERS, Bild 5 erforderlich. Eine Kombination zwischen einer beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage und einer Anschlussstelle ist auf Grund der deutlich kleineren Anlagengröße und der damit verbundenen besseren Begreifbarkeit der Verkehrsanlage (im Gegensatz zur Kombination zwischen einer T+R-Anlage und einer Anschlussstelle) hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch einzustufen.

Der Standort der PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m. Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb

der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 5 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten, daher erhält das Bewertungsband in der Zeile Umwelt eine rote Signatur. In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei dieser PWC-Anlage soll auf eine flächenhaft Beleuchtung verzichtet werden. Der in der Variante 5.3 entstehende Eingriff ist durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie unter Beachtung der Verringerung der Parkstandanzahl kompensierbar.
Bei dem Standort westlich des Automobiltestgeländes ist weiterhin die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.

- *Fazit zur Variante 5.3:*

Die Variante 5.3 mit der verringerten LKW-Parkstandanzahl ist in Bezug auf den geplanten Standort bei Jembke infolge der starken Annäherung an die vorgelagerte Ortsrandbebauung Jembke und der umweltfachlich schützenswerten Bereiche zwar nicht unproblematisch, jedoch grundsätzlich umsetzbar.

Eine wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten Anlage ist bei der Variante 5.3 auf Grund der Zwangspunkte östlich der A 39 sowohl am Standort der T+R-Anlage Nord als auch am Standort der T+R-Anlage Süd nicht möglich (beide bewirtschaftete Anlagen liegen westlich der A 39).

Die Variante 5.3 weist keine grundsätzlichen Ausschlusskriterien auf und wird im weiteren Variantenvergleich berücksichtigt.

7.5.4 Variante 5.4

- *Standorte der Variante 5.4*

Die Variante 5.4 entspricht im Wesentlichen der Variante 5.3, jedoch wurde der PWC-Anlagenstandort 2 bei Solchstorf durch einen Standort bei Secklendorf im nördlichen Bereich der Baustrecke der A 39 ersetzt. Mit dieser Variante soll die Möglichkeit einer Verstetigung der Anlagenabstände im nördlichen Teil der Baustrecke untersucht werden.
Die Anlagengröße der unbewirtschafteten PWC-Anlage bleibt mit 50 LKW-Parkständen je Richtungsfahrbahn unverändert.

Damit ergeben sich in der Variante 5.4 folgende Standorte:

Variante 5.4				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
26+000	PWC 2	PWC 2	Secklendorf	
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

- *Beschreibung der Variante 5.4*

Abstände

In der Variante 5.4 werden zwischen den benachbarten bewirtschafteten T+R-Anlagen im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39 die Ausnahmeabstände nach ERS in Bezug auf die Anlagen Harburger Berge (A 7) und Elbmarsch (A 1) mit jeweils 77 km eingehalten. Der Abstand zu der T+R-Anlage Ostetal (A 1) beträgt 108 km, damit wird der Ausnahmewert um 28 km erheblich überschritten. Die deutliche Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und den benachbarten T+R-Anlage Ostetal im Zuge der A 1 (Richtung Westen) ist ungünstig zu bewerten, jedoch im Hinblick auf die geringe Fernverkehrsrelevanz der Verbindung A 39 – A 1 West als noch vertretbar einzustufen.
Zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und der T+R-Anlage Süd bei Jembke beträgt der Abstand ca. 62 km und liegt damit im unteren Teil des Ausnahmebereiches nach ERS. Im südlichen Teil der Baustrecke der A 39 werden die Regelabstände nach ERS zwischen 2 benachbarten T+R-Anlagen mit 46 – 47 km um 3 bis 4 km unterschritten. Eine nachteilige Entwicklung aus dieser geringen Unterschreitung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit und der Konzessionsvergabe nicht zu erwarten.

Die Abstände zwischen den unbewirtschafteten PWC-Anlagen untereinander bzw. die Abstände zwischen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Anlagen liegen in der Variante 5.4 im Wesentlichen innerhalb des Regel- bzw. des Ausnahmebereiches der ERS. Im Bereich zwischen den PWC-Anlagen 1 bei Barendorf und 2 bei Secklendorf wird der Regelabstand mit 14 km geringfügig unterschritten, was sich jedoch aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachteilig auswirkt. Ebenfalls geringfügig unterschritten wird der Regelabstand zwischen den PWC-Anlagen 3 bei Kattien und 4 bei Wollerstorf (Abstand beträgt ebenfalls 14 km), auch hier ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Standorte

Bei dem Standort der T+R-Anlage Nord im geplanten Gewerbegebiet bei Riestedt ist die Annäherung an das Speicherbecken Stöcken, einem für Rastvögel (Wasservögel, Limikolen sowie Kraniche) bedeutsamen Brut- und Schlafplatz, zu beachten. Ferner ist der Bereich der Rastanlage als Amphibienlebensraum mit hoher Bedeutung ausgewiesen.
Zur Vermeidung der weiteren Annäherung an das Speicherbecken Stöcken als Brutvogellebensraum wird daher der bewirtschaftete Teil der T+R-Anlage in der Variante 5.4 auf der Westseite (von dem Speicherbecken abgewandt) angeordnet. Der unbewirtschaftete Teil wird dann auf der Ostseite angelegt.

Bei dem Standort der T+R-Anlage Nord bei Riestedt ist darüber hinaus die Annäherung an die geplante Anschlussstelle an der B 191 zu beachten. Auf Grund der Ausdehnung einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage sowie unter Beachtung des südlich des geplanten Standort bei Riestedt gelegenen Vernetzungsbauwerkes (Querungsstelle für Amphibien) müssen die Rampen der AS an der B 191 im nordwestlichen und nordöstlichen Quadranten angelegt werden, um den Mindestabstand von 1.100 m für eine unabhängige Planung der Rastanlage und der Anschlussstelle zu gewährleisten. Bei Unterschreitung dieses Mindestwertes wäre dieser Standort nicht für eine bewirtschaftete Rastanlage geeignet, da in diesem Fall die Ausbildung einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich wäre, die im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (z.B. durch Falschfahrten) ausgeschlossen werden muss.
Eine relativ starke Annäherung an das südlich der Rastanlage gelegene Vernetzungsbauwerk für Amphibien lässt sich unter Berücksichtigung des Mindestabstandes zu der AS an der B 191 nicht vermeiden.
Der Standort der Rastanlage bei Riestedt wird von der Kreisstraße K 50 gequert. Im Zusammenhang mit der geplanten Erschließung des Gewerbegebietes bei Riestedt durch die Stadt Uelzen wird die Kreisstraße K 50 verlegt und ist daher bei der Variantenuntersuchung zum Rastanlagenkonzept nicht zu berücksichtigen.
Im Bereich des Standortes der T+R-Anlage Nord bei Riestedt ist ein Gewerbegebiet südlich der B 191 geplant, eine direkte öffentliche Verbindung zwischen der Rastanlage und dem Gewerbegebiet ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vorgesehen.

Im Bereich der T+R-Anlage Süd bei Jembke (mit verringerter LKW-Parkstandanzahl) ist auf Grund der geringeren Größe der Anlage eine günstigere Einordnung der Rastanlage möglich.
Die bewirtschaftete Anlage sollte ebenfalls auf der Westseite der A 39 angeordnet werden. Insbesondere die starke Annäherung an die Ortslage Jembke und der notwendig werdende größere Eingriff in den Laufkäferbestand verhindern die Anordnung einer bewirtschafteten Anlage auf der Ostseite der A 39.
Mit der Lage der bewirtschafteten Anlage auf der Westseite der A 39 kann jedoch die im Linienbestimmungserlass geforderte wechselseitige Anordnung der Rastanlagen nicht berücksichtigt werden.
Die bewirtschaftete Anlage westlich der A 39 kann weitgehend nördlich der schützenswerten Grünlandstrukturen, die sich südlich von Jembke anschließen, angeordnet werden. Die Rastanlage nähert sich jedoch den schützenswerten Bereichen stark an.

Die unbewirtschaftete Anlage überbaut den Bereich des Laufkäfervorkommens östlich der A 39 teilweise, der Eingriff ist jedoch kompensierbar.
Die Überführung der B 248 muss im Vergleich zu der Variante 5.2 noch etwas weiter nach Norden verlagert werden, damit entsteht eine Annäherung an das geplante Vernetzungsbauwerk nördlich von Jembke. Vor dem Hintergrund der möglichen Schutzmaßnahmen für die querenden Amphibien kann der entstehende Eingriff jedoch gemindert werden. Nachteilig wirkt sich bei der Ausrichtung der Trompetenfahrbahn nach Norden die Notwendigkeit der Führung der östlichen Verteilerfahrbahn über das Vernetzungsbauwerk im Norden des Rastanlagenstandortes aus. Dies kann jedoch mit einem breiteren Bauwerk kompensiert werden. Weiterhin ist zu beachten, dass der Standort bei Jembke innerhalb der Trinkwasserschutzzone IIIA liegt.
Die Rastanlage nähert sich der Ortsrandbebauung von Jembke auf ca. 390 m an, zum Ort Jembke beträgt der Abstand ca. 700 m.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Der Standort der PWC-Anlage 2 bei Secklendorf ist jedoch aus Sicht der Flächenverfügbarkeit problematisch zu bewerten, da im Bereich Secklendorf durch zusätzliche Flächeninanspruchnahme (neben der Inanspruchnahme durch die A 39) eine starke Beeinträchtigung von Landwirtschaftsbetrieben eintritt. Weiterhin treten am Standort Secklendorf umweltfachliche Beeinträchtigungen für Amphibien und Vögel ein. Für die PWC-Anlage 2 bei Secklendorf ist eine Kombination mit der geplanten Anschlussstelle an der L 232 in Form einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich, da der erforderliche Abstand von 1.100 m für eine isolierte Knotenpunktplanung nicht eingehalten werden kann. Dies kann gemäß dem Bild 5 der ERS mit Verteilerfahrbahnen oder Verflechtungsfahrstreifen erfolgen, jedoch ergibt sich daraus gegenüber der isolierten Planung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage ein deutlich größerer baulicher Aufwand und eine höhere Flächeninanspruchnahme.

Die PWC-Anlage 3 bei Kattien liegt nördlich der L 265 und damit im Nahbereich einer geplanten Anschlussstelle. Im Zuge der östlichen Richtungsfahrbahn können die erforderlichen Mindestabstände für eine isolierte Knotenpunktplanung nach RAA von 600 m zwischen den Bezugspunkten der Anschlussstelle und der PWC-Anlage nicht eingehalten werden. Eine

Verlagerung der PWC-Anlage 3 bei Kattien nach Norden zur Einhaltung der Mindestabstände wurde geprüft. Auf Grund der Beeinträchtigung der Lebensräume des Ortolan und der Heidelerche ist eine Verlagerung des östlichen Standortes in nördlicher Richtung nicht möglich. Westlich der A 39 wäre eine Verschiebung der PWC-Anlage nach Norden um etwa 400 m möglich, jedoch würde damit auch der erforderliche Mindestabstand von 600 m nach RAA bzw. ERS nicht erreicht werden.
Daher ist in diesem Bereich eine gemeinsame Ausbildung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage als komplexe Verkehrsanlage gemäß ERS, Bild 5 erforderlich. Eine Kombination zwischen einer beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage und einer Anschlussstelle ist auf Grund der deutlich kleineren Anlagengröße und der damit verbundenen besseren Begreifbarkeit der Verkehrsanlage (im Gegensatz zur Kombination zwischen einer T+R-Anlage und einer Anschlussstelle) hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch einzustufen.

Der Standort der PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m. Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 5 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt wer-

den könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten, daher erhält das Bewertungsband in der Zeile Umwelt eine rote Signatur. In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei dieser PWC-Anlage soll auf eine flächenhaft Beleuchtung verzichtet werden. Der in der Variante 5.4 entstehende Eingriff ist durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie unter Beachtung der Verringerung der Parkstandanzahl kompensierbar.
Bei dem Standort westlich des Automobiltestgeländes ist weiterhin die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.

- *Fazit zur Variante 5.4:*

Die Variante 5.4 erweist sich mit dem Standort der PWC-Anlage 2 bei Secklendorf gegenüber der Variante 5.3 (mit dem Standort der PWC-Anlage 2 bei Solchstorf) auf Grund der ungünstigeren Bewertung der Flächenverfügbarkeit sowie der Beeinträchtigung von verschiedenen Vogel- und Amphibienarten als nachteilig. Weiterhin nachteilig wirkt sich die erforderliche Kombination zwischen der geplanten Anschlussstelle an der L 232 und der PWC-Anlage 2 bei Secklendorf aus.
Die Variante 5.4 weist keine grundsätzlichen Ausschlusskriterien auf und wird im weiteren Variantenvergleich berücksichtigt.

7.6 Variante 6

In der Variante 6 wurde auf Grund verschiedener Hinweise geprüft, ob eine Anordnung einer Tank- und Rastanlage auf dem Gebiet der Samtgemeinde Bad Bodenteich möglich ist. Im Bereich des Gemeindegebietes befindet sich nur der mögliche Standort bei Kattien (nördlich der L 265), der jedoch auf Grund der Lage unmittelbar südlich der geplanten Anschlussstelle an der L 265 als Standort einer einseitigen Tank- und Rastanlage im Hinblick auf die Begreifbarkeit und die Verkehrssicherheit der entstehenden Verkehrsanlage als nicht zu realisieren zu bewerten ist. Die Kombination zwischen einer Anschlussstelle und einer T+R-Anlage ist auf Grund der Komplexität der bewirtschafteten Anlage mit insgesamt 250 LKW-Parkständen im Vergleich zu der Kombination zwischen einer Anschlussstelle und einer PWC-Anlage (z.B. Kattien mit 36 LKW-Parkständen) als unsicher einzustufen. Darüber hinaus reicht der zur Verfügung stehende Raum nördlich der L 265, der durch umweltfachliche und technische Zwangspunkte im Norden begrenzt wird, nicht für eine bewirtschaftete Tank- und Rastanlage aus. Insbesondere die entstehende Annäherung der Rastanlage an die Ortolan-Brutplätze wirkt sich negativ aus.
Daher kann der Standort bei Kattien nicht in die Untersuchungen zur Verlagerung der Tank- und Rastanlage Süd in den Bereich des Gemeindegebietes Bad Bodenteich einbezogen werden.

In Auswertung der linienhaften Bewertungsbänder auf dem Gebiet der Samtgemeinde Bad Bodenteich werden folgende Standorte in die Untersuchung zur Variante 6 einbezogen:

- Standort südwestlich von Schafwedel (km 63+300)
- Standort nördlich Langenbrügge (km 64+800)

Diese Standorte konnten bisher aus fachlicher Sicht nicht als mögliche Standorte (siehe Kapitel 7) ausgewiesen werden, da sie in mindestens 1 Bewertungskriterium mit „rot“ (kritisch) bewertet wurden und eine Verbesserung der Bewertung mit technischen Mitteln nicht möglich ist. Um den vorliegenden Hinweisen nachzukommen, wurde dennoch die folgende Bewertung vorgenommen.

7.6.1 Variante 6.1

Die Variante 6.1 basiert grundsätzlich auf der Variante 4, berücksichtigt jedoch die Verlagerung der T+R-Anlage Süd bei Wollerstorf zu dem Standort südwestlich von Schafwedel (km 63+300). Die PWC-Anlage 3 bei Kattien entfällt bei der Variante 6.1, da der Abstand zu der

geplanten T+R-Anlage bei Schafwedel nur 4 km betragen würde. Um die erforderliche Parkstandanzahl beizubehalten, wird alternativ der Standort der T+R-Anlage bei Wollerstorf als PWC-Anlagenstandort in die Variante 6.1 einbezogen. Die übrigen Standorte der Variante 4 werden in der Variante 6.1 beibehalten.

Damit ergeben sich in der Variante 6.1 folgende Standorte:

Variante 6.1				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
19+700	**PWC**	**TRA Nord**	**Solchstorf**	
43+300	PWC 2	PWC 2	Rätzlingen	
63+300	**TRA Süd**	**PWC**	**Schafwedel**	
73+000	PWC 3	PWC 3	Wollerstorf	verringerte LKW-Parkstandanzahl
88+900	PWC 4	PWC 4	westlich Automobilgelände	verringerte LKW-Parkstandanzahl
104+730	PWC 5	PWC 5	Jembke	verringerte LKW-Parkstandanzahl

- *Beschreibung der Variante 6.1:*

<u>Abstände</u>

In der Variante 6.1 können auf Grund der deutlichen Verlagerung der T+R-Anlage Süd nach Norden die Ausnahmeabstände zwischen den bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen im südlichen Teil der A 39 nicht mehr eingehalten werden. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage Süd bei Schafwedel und der geplanten Anlage im Zuge der bestehenden A 39 (Salzgitterhüttenblick) beträgt 89 km und überschreitet den Ausnahmewert der ERS (80 km) um 9 km. Die Abstände zwischen der T+R-Anlage Süd bei Schafwedel und den benachbarten Anlagen im Zuge der A 2 (Zweidorfer Holz bzw. Helmstedt-Süd/Lappwald) betragen ca. 88 km und überschreiten damit dem Ausnahmewert von 80 km ebenfalls deutlich.

Der Abstand zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen Nord bei Solchstorf und Süd bei Schafwedel beträgt nur noch 44 km und unterschreitet damit den Regelabstand der ERS (50 – 60 km) um 6 km.

Die PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf liegt in einem Abstand von ca. 10 km südlich der geplanten T+R-Anlage Süd bei Schafwedel und unterschreitet damit den Regelwert der ERS um ca.

5 km. Bei einem Wegfall der PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf würde der Abstand zur nächstgelegenen südlichen PWC-Anlage 4 westlich des Automobiltestgeländes ca. 26 km betragen und damit den Ausnahmewert der ERS von 25 km überschreiten. Weiterhin könnte in diesem Fall nicht die erforderliche Anzahl an Lkw-Parkständen geschaffen werden, da die PWC-Anlage 4 westlich des Automobiltestgeländes auf Grund der umweltfachlichen Einschränkungen nicht mit 50 Lkw-Parkständen je Richtungsfahrbahn ausgebildet werden kann.

Standorte

Der Standort der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Die bewirtschaftete Anlage kann an diesem Standort im Hinblick auf die Parallellage zum Elbe-Seitenkanal nur auf der Ostseite angeordnet werden. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht jedoch für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Die geplante Tank- und Rastanlage Süd bei Schafwedel würde in der Variante 6.1 südlich der L 266 liegen. Die bewirtschaftete Anlage würde ortsabgewandt auf der Westseite der A 39 angeordnet werden, die unbewirtschaftete Anlage würde östlich der A 39 vorgesehen werden. Damit wäre eine wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten T+R-Anlage im Zuge der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg möglich. Der minimale Abstand zwischen der unbewirtschafteten Rastanlage und der Ortslage Schafwedel beträgt ca. 750 m.
Deutliche Nachteile sind in Bezug auf den Standort bei Schafwedel in Bezug auf die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen zu erwarten. Zu den infolge der Trassen der A 39 und der B 190n im Raum Schafwedel entstehenden Flächenverlusten würde noch ein Verlust von weiteren 24 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche durch die Tank- und Rastanlage kommen. Damit sind sehr starke Beeinträchtigungen von landwirtschaftlichen Betrieben zu erwarten. Das Kriterium Landwirtschaft (Flächenverfügbarkeit) wurde in diesem Bereich mit „rot“ (kritisch) bewertet.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Die PWC-Anlage 2 bei Rätzlingen erweist sich sowohl aus technischer und umweltfachlicher Sicht sowie hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit als sehr günstig.

Der Standort der PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m. Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 3 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 4 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten, daher erhält das Bewertungsband in der Zeile Umwelt eine rote Signatur. In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie

der faunistischen Sonderuntersuchung konnten kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei dieser PWC-Anlage soll ein Verzicht auf eine flächenhafte Beleuchtung erfolgen. Der in der Variante 6.1 entstehende Eingriff ist durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie unter Beachtung der Verringerung der Parkstandanzahl kompensierbar.
Bei dem Standort westlich des Automobiltestgeländes ist weiterhin die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.

Die PWC-Anlage 5 bei Jembke liegt ebenfalls innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke ist grundsätzlich möglich.

- *Fazit zur Variante 6.1:*

Die Variante 6 (mit Untervariante 6.1) erfüllt die Anforderungen der ERS an die Anlagenabstände nicht. Insbesondere die deutliche Überschreitung der Ausnahmewerte zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen (bis 9 km) im südlichen Teil der Baustrecke führt zu einem Ausschluss der Variante.
Ferner wird ebenfalls der Regelabstand zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen um 6 km unterschritten.
Die Variante 6.1 wird aus dem Variantenvergleich ausgeschlossen.

7.6.2 Variante 6.2

Die Variante 6.2 sieht anstelle der Tank- und Rastanlage Süd bei Schafwedel (in der Variante 6.1) eine Tank- und Rastanlage nördlich von Langenbrügge vor (km 64+800). Die geplante Tank- und Rastanlage Süd in der Variante 6.2 liegt damit unmittelbar südlich der geplanten Anschlussstelle mit der B 190n.
Auf Grund der Verlagerung der T+R-Anlage Süd von dem Standort bei Schafwedel zu einem Standort nördlich Langenbrügge verringert sich der Abstand zu der südlich gelegenen PWC-Anlage westlich des Automobiltestgeländes auf 24 km, wodurch der Ausnahmewert nach ERS eingehalten wird. Daher kann in der Variante 6.2 eine PWC-Anlage bei Wollerstorf entfallen. Die damit wegfallenden Lkw-Parkstände müssten auf die PWC-Anlage 2 bei Rätzlingen und die T+R-Anlage Süd bei Langenbrügge verteilt werden, um die erforderliche Ge-

samtzahl an Lkw-Parkständen im Zuge der A 39 einzuhalten. Damit steigt die Anzahl der Parkstände im Bereich der T+R-Anlage Süd auf 290 Lkw-Parkstände an.

Damit ergeben sich in der Variante 6.2 folgende Standorte:

Variante 6.2				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
19+700	**PWC**	**TRA Nord**	**Solchstorf**	
43+300	PWC 2	PWC 2	Rätzlingen	
64+800	**TRA Süd**	**PWC**	**Langenbrügge**	erhöhte LKW-Parkstandanzahl
88+900	PWC 3	PWC 3	westlich Automobilgelände	verringerte LKW-Parkstandanzahl
104+730	PWC 4	PWC 4	Jembke	

- *Beschreibung der Variante 6.2:*

Abstände

In der Variante 6.2 können die Ausnahmeabstände zwischen den bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen im südlichen Teil der A 39 ebenfalls nicht eingehalten werden. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage Süd bei Langenbrügge und der geplanten Anlage im Zuge der bestehenden A 39 bei Salzgitter beträgt 87 km und überschreitet den Ausnahmewert der ERS (80 km) um 7 km. Die Abstände zwischen der T+R-Anlage Süd bei Langenbrügge und den benachbarten Anlagen im Zuge der A 2 (Zweidorfer Holz bzw. Helmstedt-Süd/Lappwald) betragen ca. 86 km und überschreiten damit dem Ausnahmewert von 80 km ebenfalls deutlich.

Der Abstand zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen Nord bei Solchstorf und Süd bei Langenbrügge beträgt 46 km und unterschreitet damit den Regelabstand der ERS (50 km) um 4 km.

Standorte

Der Standort der T+R-Anlage Nord bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Die bewirtschaftete Anlage kann an diesem Standort im Hinblick auf die Parallellage zum Elbe-Seitenkanal nur auf der Ostseite an-

geordnet werden. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht jedoch für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Die geplante Tank- und Rastanlage Süd bei Langenbrügge würde unmittelbar südlich der Anschlussstelle mit der B 190n liegen. Die bewirtschaftete Anlage würde auf der Westseite der A 39 angeordnet werden, die unbewirtschaftete Anlage würde östlich der A 39 vorgesehen werden. Damit wäre eine wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten T+R-Anlage im Zuge der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg möglich.
Auf Grund des geringen Abstandes zwischen der Anschlussstelle mit der B 190n und der geplanten T+R-Anlage Süd bei Langenbrügge ist eine Ausbildung als komplexe Verkehrsanlage erforderlich. Auf Grund der Größe der geplanten Tank- und Rastanlage mit ca. 300 Lkw-Parkständen und der Ausbildung als einseitige Anlage mit einer separaten Querung der A 39 ist die Begreifbarkeit dieser Kombination aus Anschlussstelle und T+R-Anlage nicht mehr gegeben. In der Folge treten Falschfahrten auf, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen. Weiterhin ist zu beachten, dass die Verknüpfung zwischen der A 39 und der B 190n zu den am stärksten verkehrlich belasteten Anschlussstellen im Bereich der A 39 zählt und auf Grund der überregionalen Bedeutung auch von vielen ortsunkundigen Autofahrern befahren wird.
Die Rampen der Anschlussstelle würden bei Ausbildung als halbes Kleeblatt aus verkehrlicher Sicht im südwestlichen und nordöstlichen Quadranten liegen. Mit der Ausbildung einer komplexen Verkehrsanlage käme nur eine Lage der Rampen im nordwestlichen und nordöstlichen Quadranten in Frage, wodurch die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit der Anschlussstelle ungünstig beeinflusst werden würde.
Die komplexe Verkehrsanlage würde sich auf einer Länge von ca. 1,4 km entlang der A 39 erstrecken, wodurch eine Beeinträchtigung der Fledermausüberführung nördlich von Neu Lüder und eine sehr starke Annäherung an die Ortslage Neu Lüder (Abstand ca. 200 – 300 m zwischen der bewirtschafteten Anlage und der Ortslage Neu Lüder) entstehen würde.
Aus den o.g. Gründen ist die Kombination zwischen der Anschlussstelle an der B 190n und der Tank- und Rastanlage Süd bei Langenbrügge insgesamt als sehr ungünstig zu bewerten.

Mit dem Wegfall einer PWC-Anlage in der Variante 6.2 müssen die dort entfallenden Parkstände auf die PWC-Anlage 4 bei Jembke und der T+R-Anlage Süd bei Langenbrügge (unter Berücksichtigung der verringerten Parkstandanzahl im Bereich der PWC-Anlage 3 westlich des Automobiltestgeländes) verteilt werden. Dies hat zur Folge, dass im Bereich der T+R-Anlage Süd bei Langenbrügge 290 Lkw-Parkstände angeordnet werden müssten.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m.

Die PWC-Anlage 2 bei Rätzlingen erweist sich sowohl aus technischer und umweltfachlicher Sicht sowie hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit als sehr günstig.

Die PWC-Anlage 3 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten, daher erhält das Bewertungsband in der Zeile Umwelt eine rote Signatur. In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei dieser PWC-Anlage soll auf eine flächenhafte Beleuchtung der Anlage verzichtet werden. Der in der Variante 6.2 entstehende Eingriff ist durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie unter Beachtung der Verringerung der Parkstandanzahl kompensierbar.
Bei dem Standort westlich des Automobiltestgeländes ist weiterhin die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.

Die PWC-Anlage 4 bei Jembke liegt innerhalb der Wasserschutzzone IIIA. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIA vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Jembke grundsätzlich möglich.

- *Fazit zur Variante 6.2:*

Die Variante 6.2 erfüllt die Anforderungen der ERS an die Anlagenabstände nicht. Insbesondere die deutliche Überschreitung der Ausnahmewerte zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen im südlichen Teil der Baustrecke führt zu einem Ausschluss der Variante.
Ferner wird ebenfalls der Regelabstand zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen um 6 km unterschritten.
Insbesondere wirkt sich die erforderliche Verknüpfung der geplanten Tank- und Rastanlage Süd bei Langenbrügge mit der Anschlussstelle an der B 190n sehr negativ hinsichtlich der Begreifbarkeit und der Verkehrssicherheit aus und führt ebenfalls zum Ausschluss.
Die Verknüpfung ist darüber hinaus im Hinblick auf die starke Annäherung der bewirtschafteten Anlage an die Ortslage Neu Lüder und die Beeinträchtigung des Fledermausflugkorridors nördlich Neu Lüder ungünstig zu bewerten.
Die Variante 6.2 wird aus dem Variantenvergleich ausgeschlossen.

7.7 Variante 7

In der Variante 7 wurde die Möglichkeit der Anordnung nur einer bewirtschafteten T+R-Anlage im Bereich der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg untersucht. Die bewirtschaftete Anlage liegt in der Variante 7 gemäß dem Vorschlag der Stadt Uelzen südlich der Ortslage Riestedt (analog der Variante 5.1 und 5.2). Die Stadt Uelzen befürwortet die Errichtung einer bewirtschafteten Rastanlage auf dem Stadtgebiet ausdrücklich. Im Bereich des Standortes der T+R-Anlage Nord bei Riestedt ist ein Gewerbegebiet südlich der B 191 geplant, eine direkte öffentliche Verbindung zwischen der Rastanlage und dem Gewerbegebiet ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vorgesehen.
In der Variante 7 wurden 4 Untervarianten (Variante 7.1 bis 7.4) untersucht, die sich nicht in der Lage der einzelnen Standorte, sondern in der Anlagengröße und der Betriebsform unterscheiden.

7.7.1 Variante 7.1

In der Variante 7.1 ist ein Standort einer bewirtschafteten Rastanlage bei Riestedt vorgesehen. Die Rastanlage soll dabei als einseitige Anlage mit einer Bewirtschaftung auf der westlichen Seite der A 39 ausgebildet werden. Da mit der Anordnung nur einer bewirtschafteten Rastanlage der Ausnahmeabstand nach ERS für bewirtschaftete Rastanlagen (80 km) in Fahrtrichtung Wolfsburg weit überschritten wird, ist in der Variante 7.1 zusätzlich eine beidseitige KWC-Anlage (bewirtschaftete Rastanlage mit Kleinraststätte und WC) am Standort Jembke (anstelle der beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage) vorgesehen worden. Damit kann die Versorgungssicherheit der Reisenden nicht vollständig sicher gestellt werden. Die erforderliche Tankmöglichkeit besteht im Bereich der KWC-Anlage bei Jembke nicht. Damit befinden sich die nächsten Tankmöglichkeiten an der A 2 und A 39 28 km bzw. 29 km außerhalb der Ausnahmeabstände der ERS 2011.
An den Standorten bei Solchstorf, Kattien, Wollerstorf und westlich des Automobiltestgeländes werden unbewirtschaftete PWC-Anlagen angeordnet.

Um die Gesamtparkstandanzahl von 900 LKW gewährleisten zu können, werden in der Variante 7.1 im Bereich der beidseitigen KWC-Anlage Jembke jeweils 80 LKW-Parkstände (anstelle von jeweils 50 LKW-Parkständen bei unbewirtschafteten PWC-Anlagen) angeordnet. Weiterhin wird die Anzahl der Parkstände im Bereich der PWC-Anlagen 3 bei Kattien und 4 bei Wollerstorf von jeweils 35 LKW auf jeweils 50 LKW erhöht. Da eine weitere Erhöhung der Parkstandanzahl im Bereich der unbewirtschafteten Rastanlagen nicht möglich ist und die Kapazität der KWC-Anlagen mit 80 LKW-Parkständen ebenfalls ausgeschöpft ist, muss im

Bereich der bewirtschafteten Rastanlage bei Riestedt die Anzahl der Parkstände von 200 LKW auf 230 LKW auf der bewirtschafteten Seite erhöht werden.

Damit ergeben sich in der Variante 7.1 folgende Standorte:

Variante 7.1				
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	
73+000	PWC 4	PWC 4	Wollerstorf	
88+900	PWC 5	PWC 5	westlich Automobilgelände	verringerte LKW-Parkstandanzahl
104+730	KWC	KWC	Jembke	PWC-Anlage mit Kleinraststätte und erhöhter LKW-Parkstandanzahl

- *Beschreibung der Variante 7.1:*

<u>Abstände</u>

In der Variante 7.1 werden zwischen den benachbarten bewirtschafteten T+R-Anlagen im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39 die Ausnahmeabstände nach ERS zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und den Anlagen Harburger Berge (A 7) und Elbmarsch (A 1) mit jeweils 77 km eingehalten. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und der T+R-Anlage Ostetal (A 1) beträgt 108 km, damit wird der Ausnahmewert um 28 km erheblich überschritten. Die deutliche Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und den benachbarten T+R-Anlage Ostetal im Zuge der A 1 (Richtung Westen) ist ungünstig zu bewerten, jedoch im Hinblick auf die geringe Fernverkehrsrelevanz der Verbindung A 39 – A 1 West als noch vertretbar einzustufen.

Unter Berücksichtigung der bewirtschafteten KWC-Anlage bei Jembke kann der Anlagenabstand zwischen den bewirtschaften Rastanlagen im Zuge der A 39 nur unter Außerachtlassung der fehlenden Tankmöglichkeit eingehalten werden. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und der KWC-Anlage bei Jembke liegt mit 62 km im unteren Teil des Ausnahmebereiches. Der Anlagenabstand zwischen der KWC-Anlage bei Jembke und den

bestehenden bzw. geplanten Anlagen im Süden (T+R-Anlagen Zweidorfer Holz und Helmstedt-Süd/Lappwald entlang der A 2 bzw. Salzgitterhüttenblick im Zuge der A 39) liegen mit 46 – 47 km geringfügig unter den Regelwerten nach ERS. Eine nachteilige Entwicklung aus dieser geringen Unterschreitung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit und der Konzessionsvergabe nicht zu erwarten.
Bei der Betrachtung der Variante 7.1 ist jedoch zu beachten, dass im Bereich des KWC bei Jembke keine Tankmöglichkeit zur Verfügung steht. Ein Betanken von Fahrzeugen ist daher im Bereich nördlich von Wolfsburg nur innerhalb des nachgeordneten Netzes möglich. Die Betankungsmöglichkeit im südlichen Teil der Baustrecke kann damit in der Variante 7.1 nicht durch die geplanten Nebenanlagen der Autobahn sicher gestellt werden und ist somit kritisch zu bewerten.

Die Abstände zwischen den unbewirtschafteten PWC-Anlagen untereinander bzw. die Abstände zwischen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Anlagen liegen in der Variante 7.1 im Wesentlichen innerhalb des Regel- bzw. des Ausnahmebereiches der ERS. Im Bereich zwischen den PWC-Anlagen 1 bei Barendorf und 2 bei Solchstorf wird der Regelabstand mit 8 km unterschritten, was sich jedoch aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachteilig auswirkt. Ebenfalls unterschritten wird der Regelabstand zwischen den PWC-Anlagen 3 bei Kattien und 4 bei Wollerstorf, hier hat jedoch die Unterschreitung um 1 km ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Standorte

Bei dem Standort der T+R-Anlage im geplanten Gewerbegebiet bei Riestedt ist die Annäherung an das Speicherbecken Stöcken, einem für Rastvögel (Wasservögel, Limikolen sowie Kraniche) bedeutsamen Brut- und Schlafplatz, zu beachten. Ferner ist der Bereich der Rastanlage als Amphibienlebensraum mit hoher Bedeutung ausgewiesen.
Zur Vermeidung der weiteren Annäherung an das Speicherbecken Stöcken als Brutvogellebensraum wird daher der bewirtschaftete Teil der T+R-Anlage in der Variante 7.1 auf der Westseite (von dem Speicherbecken abgewandt) angeordnet. Der unbewirtschaftete Teil wird dann auf der Ostseite angelegt.
Bei dem Standort der T+R-Anlage bei Riestedt ist darüber hinaus die Annäherung an die geplante Anschlussstelle an der B 191 zu beachten. Auf Grund der Ausdehnung einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage sowie unter Beachtung des südlich des geplanten Standort bei Riestedt gelegenen Vernetzungsbauwerkes (Querungsstelle für Amphibien) müssen die Rampen der AS an der B 191 im nordwestlichen und nordöstlichen Quadranten angelegt werden, um den Mindestabstand von 1.100 m für eine unabhängige Planung der

Rastanlage und der Anschlussstelle zu gewährleisten. Bei Unterschreitung dieses Mindestwertes wäre dieser Standort nicht für eine bewirtschaftete Rastanlage geeignet, da in diesem Fall die Ausbildung einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich wäre, die im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (z.B. durch Falschfahrten) ausgeschlossen werden muss.
Eine relativ starke Annäherung an das südlich der Rastanlage gelegene Vernetzungsbauwerk für Amphibien lässt sich unter Berücksichtigung des Mindestabstandes zu der AS an der B 191 nicht vermeiden.
Der Standort der Rastanlage bei Riestedt wird von der Kreisstraße K 50 gequert. Im Zusammenhang mit der geplanten Erschließung des Gewerbegebietes bei Riestedt durch die Stadt Uelzen wird die Kreisstraße K 50 verlegt und ist daher bei der Variantenuntersuchung zum Rastanlagenkonzept nicht zu berücksichtigen.
Im Bereich des Standortes der T+R-Anlage bei Riestedt ist ein Gewerbegebiet südlich der B 191 geplant, eine direkte öffentliche Verbindung zwischen der Rastanlage und dem Gewerbegebiet ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vorgesehen.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Der Standort der PWC-Anlage 2 bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Die PWC-Anlage 3 bei Kattien liegt nördlich der L 265 und damit im Nahbereich einer geplanten Anschlussstelle. Im Zuge der östlichen Richtungsfahrbahn können die erforderlichen Mindestabstände für eine isolierte Knotenpunktplanung nach RAA von 600 m zwischen den Bezugspunkten der Anschlussstelle und der PWC-Anlage nicht eingehalten werden. Eine Verlagerung der PWC-Anlage 3 bei Kattien nach Norden zur Einhaltung der Mindestabstände wurde geprüft. Auf Grund der Beeinträchtigung der Lebensräume des Ortolan und der Heidelerche ist eine Verlagerung des östlichen Standortes in nördlicher Richtung nicht möglich. Westlich der A 39 wäre eine Verschiebung der PWC-Anlage nach Norden um etwa 400 m möglich, jedoch würde damit auch der erforderliche Mindestabstand von 600 m nach RAA bzw. ERS nicht erreicht werden.

Daher ist in diesem Bereich eine gemeinsame Ausbildung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage als komplexe Verkehrsanlage gemäß ERS, Bild 5 erforderlich. Eine Kombination zwischen einer beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage und einer Anschlussstelle ist auf Grund der deutlich kleineren Anlagengröße und der damit verbundenen besseren Begreifbarkeit der Verkehrsanlage (im Gegensatz zur Kombination zwischen einer T+R-Anlage und einer Anschlussstelle) hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch einzustufen.
Die geplante Erhöhung der Parkstandanzahl von 36 LKW-Parkstände auf 50 LKW-Parkstände führt bei der PWC-Anlage bei Kattien zu einer weiteren Vergrößerung der Anlage. Dies ist in Bezug auf die Ausbildung der komplexen Verkehrsanlage zwischen der AS L 265 und der PWC Anlage bei Kattien nachteilig. Ebenso wirkt sich die Vergrößerung nachteilig auf die angrenzenden Waldlebensräume aus.

Der Standort der PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m. Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind. Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 5 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein aus-

geprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten, daher erhält das Bewertungsband in der Zeile Umwelt eine rote Signatur. In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei dieser PWC-Anlage soll ein Verzicht auf eine flächenhafte Beleuchtung der Anlage erfolgen. Der in der Variante 7.1 entstehende Eingriff ist durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie unter Beachtung der Verringerung der Parkstandanzahl kompensierbar.
Bei dem Standort westlich des Automobiltestgeländes ist weiterhin die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.

Die Anordnung der KWC-Anlage im Bereich des Standortes bei Jembke hat gegenüber einer T+R-Anlage den Vorteil, dass die Anlage wesentlich kompakter ausgebildet werden kann und damit eine hohe Flächeninanspruchnahme am Standort bei Jembke und ein Eingriff in umweltfachlich schützenswerte Bereiche vermeiden werden kann. Dennoch führt die Vergrößerung der Rastanlage bei Jembke in der Variante 7.1 zu einer größeren Flächeninanspruchnahme (im Vergleich zu einer PWC-Anlage). Die zusätzlichen LKW-Parkstände können entweder durch Verlängerung der bestehenden Parkstandsflächen oder durch Anordnung einer zusätzlichen Parkstandsfläche geschaffen werden. Bei Anordnung einer zusätzlichen Parkstandsfläche ist jedoch auch eine zusätzliche Fahrgasse erforderlich. Dabei ist zu beachten, dass bei mehreren Fahrgassen der parkraumsuchende LKW-Verkehr mittels Verkehrstelematik geführt werden muss, um die optimale Auslastung aller Parkstände sicher stellen zu können.
Die geplante beidseitige KWC-Anlage greift nicht in den aus umweltfachlicher Sicht schützenswerten Bereiche ein. Eine Verlegung der B 248 im Kreuzungsbereich mit der BAB 39 ist

nicht aufgrund der Rastanlage erforderlich, sondern aufgrund der Verkehrsführung während der Bauzeit unabhängig von der Lage der KWC-Anlage.
Der Abstand zwischen der KWC-Anlage und der Ortsrandbebauung von Jembke beträgt ca. 280 m, zu Jembke beträgt der Abstand ca. 780 m.

- *Fazit zur Variante 7.1:*

Die Variante 7.1 mit einer T+R-Anlage bei Riestedt erfüllt unter Berücksichtigung der beidseitigen KWC-Anlage bei Jembke die Abstandsanforderungen der ERS unzureichend. Besonders kritisch muss die fehlende Tankmöglichkeit im Bereich des Standortes Jembke bewertet werden. Im südlichen Teil der Baustrecke der A 39 kann damit über einen längeren Streckenabschnitt (bis zu 108 km) keine Tankmöglichkeit im Zuge der Autobahn angeboten werden. Die Verkehrsteilnehmer müssen zum Tanken auf das nachgeordnete Netz ausweichen. Dies bedeutet eine Überschreitung der Ausnahmeabstände und widerspricht den verbindlichen Vorgaben der ERS und führt zum Ausschluss der Variante.
Die Variante 7.1 wird aus dem weiteren Variantenvergleich ausgeschlossen.

7.7.2 Variante 7.2

In der Variante 7.2 ist analog der Variante 7.1 nur ein Standort einer bewirtschafteten Rastanlage bei Riestedt vorgesehen. Die Rastanlage soll dabei im Gegensatz zu der Variante 7.1 als beidseitige bewirtschaftete Rastanlage ausgebildet werden.
Da mit der Anordnung einer bewirtschafteten Rastanlage am Standort Riestedt der Ausnahmeabstand nach ERS für bewirtschaftete Rastanlagen (80 km) in Fahrtrichtung Wolfsburg weit überschritten wird, ist auch in der Variante 7.2 zusätzlich eine beidseitige KWC-Anlage (bewirtschaftete Rastanlage mit Kleingaststätte und WC) am Standort Jembke (anstelle der beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage) vorgesehen worden. Damit kann die Versorgungssicherheit der Reisenden nicht vollständig gewährleistet werden. Die erforderliche Tankmöglichkeit besteht im Bereich der KWC-Anlage bei Jembke nicht. Damit befinden sich die nächsten Tankmöglichkeiten an der A 2 und A 39 28 km bzw. 29 km außerhalb der Ausnahmeabstände der ERS 2011.
An den Standorten bei Solchstorf, Kattien, Wollerstorf und westlich des Automobiltestgeländes werden unbewirtschaftete PWC-Anlagen angeordnet.

Die Gesamtparkstandzahl von 900 LKW wird in der Variante 7.2 gewährleistet, indem die bewirtschafteten Rastanlagen (beidseitig der A 39) am Standort bei Riestedt jeweils mit 185 LKW-Parkständen ausgestattet werden. Damit kann im Bereich der geplanten beidseitigen

KWC-Anlage bei Jembke die LKW-Parkstände auf 50 LKW reduziert werden. Auch eine Erhöhung der LKW-Parkstandanzahl im Bereich der PWC-Anlage bei Kattien ist damit nicht erforderlich.

Damit ergeben sich in der Variante 7.2 folgende Standorte:

Variante 7.2				
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**	**TRA Nord**	**Riestedt**	Beidseitige Bewirtschaftung mit insgesamt erhöhter 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	KWC	KWC	Jembke	PWC-Anlage mit Kleinraststätte

- *Beschreibung der Variante 7.2:*

<u>Abstände</u>

In der Variante 7.2 werden zwischen den benachbarten bewirtschafteten T+R-Anlagen im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39 die Ausnahmeabstände nach ERS zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und den Anlagen Harburger Berge (A 7) und Elbmarsch (A 1) mit jeweils 77 km eingehalten. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und der T+R-Anlage Ostetal (A 1) beträgt 108 km, damit wird der Ausnahmewert um 28 km erheblich überschritten. Die deutliche Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und den benachbarten T+R-Anlage Ostetal im Zuge der A 1 (Richtung Westen) ist ungünstig zu bewerten, jedoch im Hinblick auf die geringe Fernverkehrsrelevanz der Verbindung A 39 – A 1 West als noch vertretbar einzustufen.

Unter Berücksichtigung der bewirtschafteten KWC-Anlage bei Jembke kann der Anlagenabstand zwischen den bewirtschaften Rastanlagen im Zuge der A 39 nur unter Außerachtlassung der fehlenden Tankmöglichkeit eingehalten werden. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und der KWC-Anlage bei Jembke liegt mit 62 km im unteren Teil des

Ausnahmebereiches. Der Anlagenabstand zwischen der KWC-Anlage bei Jembke und den bestehenden bzw. geplanten Anlagen im Süden (T+R-Anlagen Zweidorfer Holz und Helmstedt-Süd/Lappwald entlang der A 2 bzw. Salzgitterhüttenblick im Zuge der A 39) liegen mit 46 – 47 km geringfügig unter den Regelwerten nach ERS. Eine nachteilige Entwicklung aus dieser geringen Unterschreitung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit und der Konzessionsvergabe nicht zu erwarten.
Bei der Betrachtung der Variante 7.2 ist jedoch zu beachten, dass im Bereich des KWC bei Jembke keine Tankmöglichkeit zur Verfügung steht. Ein Betanken von Fahrzeugen ist daher im Bereich nördlich von Wolfsburg nur innerhalb des nachgeordneten Netzes möglich. Die Betankungsmöglichkeit im südlichen Teil der Baustrecke kann damit in der Variante 7.2 nicht durch die geplanten Nebenanlagen der Autobahn sicher gestellt werden uns ist somit kritisch zu bewerten.

Die Abstände zwischen den unbewirtschafteten PWC-Anlagen untereinander bzw. die Abstände zwischen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Anlagen liegen in der Variante 7.2 im Wesentlichen innerhalb des Regel- bzw. des Ausnahmebereiches der ERS. Im Bereich zwischen den PWC-Anlagen 1 bei Barendorf und 2 bei Solchstorf wird der Regelabstand mit 8 km unterschritten, was sich jedoch aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachteilig auswirkt. Ebenfalls unterschritten wird der Regelabstand zwischen den PWC-Anlagen 3 bei Kattien und 4 bei Wollerstorf, hier hat jedoch die Unterschreitung um 1 km ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Standorte

Bei dem Standort der T+R-Anlage im Gewerbegebiet bei Riestedt ist die Annäherung an das Speicherbecken Stöcken, einem für Rastvögel (Wasservögel, Limikolen sowie Kraniche) bedeutsamen Brut- und Schlafplatz, zu beachten. Ferner ist der Bereich der Rastanlage als Amphibienlebensraum mit hoher Bedeutung ausgewiesen.
Mit der beidseitigen Ausbildung der bewirtschafteten Rastanlage kann eine Annäherung der T+R-Anlage an das Speicherbecken Stöcken in der Variante 7.2 östlich der A 39 nicht vermieden werden.
Bei dem Standort der beidseitigen T+R-Anlage bei Riestedt ist darüber hinaus die Annäherung an die geplante Anschlussstelle an der B 191 zu beachten. Auf Grund der Ausdehnung einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage sowie unter Beachtung des südlich des geplanten Standort bei Riestedt gelegenen Vernetzungsbauwerkes (Querungsstelle für Amphibien) müssen die Rampen der AS an der B 191 im nordwestlichen und nordöstlichen Quadranten angelegt werden, um den Mindestabstand von 1.100 m für eine unabhängige Planung der

Rastanlage und der Anschlussstelle zu gewährleisten. Bei Unterschreitung dieses Mindestwertes wäre dieser Standort nicht für eine bewirtschaftete Rastanlage geeignet, da in diesem Fall die Ausbildung einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich wäre, die im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (z.B. durch Falschfahrten) ausgeschlossen werden muss.
Eine relativ starke Annäherung an das südlich der Rastanlage gelegene Vernetzungsbauwerk für Amphibien lässt sich unter Berücksichtigung des Mindestabstandes zu der AS an der B 191 nicht vermeiden.
Der Standort der Rastanlage bei Riestedt wird von der Kreisstraße K 50 gequert. Im Zusammenhang mit der geplanten Erschließung des Gewerbegebietes bei Riestedt durch die Stadt Uelzen wird die Kreisstraße K 50 verlegt und ist daher bei der Variantenuntersuchung zum Rastanlagenkonzept nicht zu berücksichtigen.
Im Bereich des Standortes der T+R-Anlage bei Riestedt ist ein Gewerbegebiet südlich der B 191 geplant, eine direkte öffentliche Verbindung zwischen der Rastanlage und dem Gewerbegebiet ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vorgesehen.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Der Standort der PWC-Anlage 2 bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Die PWC-Anlage 3 bei Kattien liegt nördlich der L 265 und damit im Nahbereich einer geplanten Anschlussstelle. Im Zuge der östlichen Richtungsfahrbahn können die erforderlichen Mindestabstände für eine isolierte Knotenpunktplanung nach RAA von 600 m zwischen den Bezugspunkten der Anschlussstelle und der PWC-Anlage nicht eingehalten werden. Eine Verlagerung der PWC-Anlage 3 bei Kattien nach Norden zur Einhaltung der Mindestabstände wurde geprüft. Auf Grund der Beeinträchtigung der Lebensräume des Ortolan und der Heidelerche ist eine Verlagerung des östlichen Standortes in nördlicher Richtung nicht möglich. Westlich der A 39 wäre eine Verschiebung der PWC-Anlage nach Norden um etwa 400 m möglich, jedoch würde damit auch der erforderliche Mindestabstand von 600 m nach RAA bzw. ERS nicht erreicht werden.

Daher ist in diesem Bereich eine gemeinsame Ausbildung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage als komplexe Verkehrsanlage gemäß ERS, Bild 5 erforderlich. Eine Kombination zwischen einer beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage und einer Anschlussstelle ist auf Grund der deutlich kleineren Anlagengröße und der damit verbundenen besseren Begreifbarkeit der Verkehrsanlage (im Gegensatz zur Kombination zwischen einer T+R-Anlage und einer Anschlussstelle) hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch einzustufen.
Vorteilhaft bei der Variante 7.2 (im Vergleich zu der Variante 7.1) wirkt sich die Beibehaltung der LKW-Parkstandanzahl mit ca. 35 LKW-Parkständen im Bereich der PWC-Anlage bei Kattien, insbesondere vor dem Hintergrund der Kombination mit der geplanten AS an der L 265, aus.

Der Standort der PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m. Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 5 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Trup-

penübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten, daher erhält das Bewertungsband in der Zeile Umwelt eine rote Signatur. In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei dieser PWC-Anlage soll ein Verzicht auf eine flächenhafte Beleuchtung der Anlage erfolgen. Der in der Variante 7.2 entstehende Eingriff ist durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie unter Beachtung der Verringerung der Parkstandanzahl kompensierbar.
Bei dem Standort westlich des Automobiltestgeländes ist weiterhin die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.

Die Anordnung der KWC-Anlage mit 50 LKW-Parkständen im Bereich des Standortes bei Jembke hat gegenüber einer T+R-Anlage und der KWC-Anlage mit jeweils 80 LKW-Parkständen den Vorteil, dass die Anlage wesentlich kompakter ausgebildet werden kann und damit eine hohe Flächeninanspruchnahme am Standort bei Jembke und ein Eingriff in umweltfachlich schützenswerte Bereiche vermeiden werden kann.
Die geplante beidseitige KWC-Anlage greift nicht in die aus umweltfachlicher Sicht schützenswerten Bereiche ein. Eine Verlegung der B 248 im Kreuzungsbereich mit der BAB 39 ist nicht aufgrund der Rastanlage erforderlich, sondern aufgrund der Verkehrsführung während der Bauzeit unabhängig von der Lage der KWC-Anlage.

Der Abstand zwischen der KWC-Anlage und der Ortsrandbebauung von Jembke beträgt ca. 390 m, zum Ort Jembke beträgt der Abstand ca. 675 m.

- *Fazit zur Variante 7.2:*

Die Variante 7.2 erfordert infolge der beidseitigen bewirtschafteten Rastanlage am Standort bei Riestedt keine Erweiterung der übrigen Rastanlagenstandorte. Die vorgesehene Parkstandanzahl der bewirtschafteten Rastanlagen am Standort Riestedt (185 LKW beidseitig der A 39) führt zu einer günstigen Anlagengröße hinsichtlich der Bewirtschaftbarkeit und der Begreifbarkeit.

Besonders kritisch bei der Variante 7.2 ist jedoch die fehlende Tankmöglichkeit im südlichen Teil der A 39 zu bewerten. Die Verkehrsteilnehmer müssen auch hier zum Tanken auf das nachgeordnete Netz ausweichen. Dies bedeutet eine Überschreitung der Ausnahmeabstände und widerspricht den verbindlichen Vorgaben der ERS und führt zum Ausschluss der Variante.

Weiterhin erweist sich die stärkere Annäherung der bewirtschafteten östlichen Anlage bei Riestedt an das Speicherbecken Stöcken (Brut- und Schlafplatz für Rast- und Wasservögel) als sehr problematisch.

Die Variante 7.2 wird aus dem weiteren Variantenvergleich ausgeschlossen.

7.7.3 Variante 7.3

Die Variante 7.3 entspricht im Wesentlichen der Variante 7.1, der südliche KWC-Anlagenstandort bei Jembke wird jedoch analog der Variante 7.2 mit jeweils 50 LKW-Parkständen (anstelle von 80 LKW-Parkständen) ausgestattet. Die in diesem Bereich wegfallenden 60 LKW-Parkstände werden zusätzlich auf der bewirtschafteten westlichen Seite der T+R-Anlage bei Riestedt vorgesehen. Damit wird die Gesamtparkstandanzahl von 900 LKW-Parkständen im Zuge der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg gewährleistet.

Damit ergeben sich in der Variante 7.3 folgende Standorte:

Variante 7.3				
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	
73+000	PWC 4	PWC 4	Wollerstorf	
88+900	PWC 5	PWC 5	westlich Automobilgelände	verringerte LKW-Parkstandanzahl
104+730	KWC	KWC	Jembke	PWC-Anlage mit Kleinraststätte

- *Beschreibung der Variante 7.3:*

Abstände

In der Variante 7.3 werden zwischen den benachbarten bewirtschafteten T+R-Anlagen im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39 die Ausnahmeabstände nach ERS zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und den Anlagen Harburger Berge (A 7) und Elbmarsch (A 1) mit jeweils 77 km eingehalten. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und der T+R-Anlage Ostetal (A 1) beträgt 108 km, damit wird der Ausnahmewert um 28 km erheblich überschritten. Die deutliche Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und den benachbarten T+R-Anlage Ostetal im Zuge der A 1 (Richtung Westen) ist ungünstig zu bewerten, jedoch im Hinblick auf die geringe Fernverkehrsrelevanz der Verbindung A 39 – A 1 West als noch vertretbar einzustufen.

Unter Berücksichtigung der bewirtschafteten KWC-Anlage bei Jembke kann der Anlagenabstand zwischen den bewirtschaften Rastanlagen im Zuge der A 39 nur unter Außerachtlassung der fehlenden Tankmöglichkeit eingehalten werden. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und der KWC-Anlage bei Jembke liegt mit 62 km im unteren Teil des Ausnahmebereiches. Der Anlagenabstand zwischen der KWC-Anlage bei Jembke und den bestehenden bzw. geplanten Anlagen im Süden (T+R-Anlagen Zweidorfer Holz und Helmstedt-Süd/Lappwald entlang der A 2 bzw. Salzgitterhüttenblick im Zuge der A 39) liegen mit 46 – 47 km geringfügig unter den Regelwerten nach ERS. Eine nachteilige Entwicklung aus dieser geringen Unterschreitung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit und der Konzessionsvergabe nicht zu erwarten.
Bei der Betrachtung der Variante 7.3 ist jedoch zu beachten, dass im Bereich des KWC bei Jembke keine Tankmöglichkeit zur Verfügung steht. Ein Betanken von Fahrzeugen ist daher im Bereich nördlich von Wolfsburg nur innerhalb des nachgeordneten Netzes möglich. Die Betankungsmöglichkeit im südlichen Teil der Baustrecke kann damit in der Variante 7.3 nicht durch die geplanten Nebenanlagen der Autobahn sicher gestellt werden und ist somit kritisch zu bewerten.

Die Abstände zwischen den unbewirtschafteten PWC-Anlagen untereinander bzw. die Abstände zwischen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Anlagen liegen in der Variante 7.3 im Wesentlichen innerhalb des Regel- bzw. des Ausnahmebereiches der ERS. Im Bereich zwischen den PWC-Anlagen 1 bei Barendorf und 2 bei Solchstorf wird der Regelabstand mit 8 km unterschritten, was sich jedoch aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachteilig auswirkt. Ebenfalls unterschritten wird der Regelabstand zwischen den PWC-Anlagen 3 bei Kattien und 4 bei Wollerstorf, hier hat jedoch die Unterschreitung um 1 km ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Standorte

Bei dem Standort der T+R-Anlage im geplanten Gewerbegebiet bei Riestedt ist die Annäherung an das Speicherbecken Stöcken, einem für Rastvögel (Wasservögel, Limikolen sowie Kraniche) bedeutsamen Brut- und Schlafplatz, zu beachten. Ferner ist der Bereich der Rastanlage als Amphibienlebensraum mit hoher Bedeutung ausgewiesen.
Zur Vermeidung der weiteren Annäherung an das Speicherbecken Stöcken als Brutvogellebensraum wird daher der bewirtschaftete Teil der T+R-Anlage in der Variante 7.3 auf der Westseite (von dem Speicherbecken abgewandt) angeordnet. Der unbewirtschaftete Teil wird dann auf der Ostseite angelegt. Die Vergrößerung der bewirtschafteten Anlage auf der

Westseite der A 39 führt im Vergleich zu der Variante 7.1 zu keiner wesentlich ungünstigeren Bewertung.
Bei dem Standort der T+R-Anlage bei Riestedt ist darüber hinaus die Annäherung an die geplante Anschlussstelle an der B 191 zu beachten. Auf Grund der Ausdehnung einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage sowie unter Beachtung des südlich des geplanten Standort bei Riestedt gelegenen Vernetzungsbauwerkes (Querungsstelle für Amphibien) müssen die Rampen der AS an der B 191 im nordwestlichen und nordöstlichen Quadranten angelegt werden, um den Mindestabstand von 1.100 m für eine unabhängige Planung der Rastanlage und der Anschlussstelle zu gewährleisten. Bei Unterschreitung dieses Mindestwertes wäre dieser Standort nicht für eine bewirtschaftete Rastanlage geeignet, da in diesem Fall die Ausbildung einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich wäre, die im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (z.B. durch Falschfahrten) ausgeschlossen werden muss.
Eine relativ starke Annäherung an das südlich der Rastanlage gelegene Vernetzungsbauwerk für Amphibien lässt sich unter Berücksichtigung des Mindestabstandes zu der AS an der B 191 nicht vermeiden.
Der Standort der Rastanlage bei Riestedt wird von der Kreisstraße K 50 gequert. Im Zusammenhang mit der geplanten Erschließung des Gewerbegebietes bei Riestedt durch die Stadt Uelzen wird die Kreisstraße K 50 verlegt und ist daher bei der Variantenuntersuchung zum Rastanlagenkonzept nicht zu berücksichtigen.
Im Bereich des Standortes der T+R-Anlage bei Riestedt ist ein Gewerbegebiet südlich der B 191 geplant, eine direkte öffentliche Verbindung zwischen der Rastanlage und dem Gewerbegebiet ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vorgesehen.
Auf Grund der Anordnung von nur einer T+R-Anlage in der Variante 7.3 und der Anlage einer KWC-Anlage mit nur 50 Lkw-Parkplätzen muss die Anzahl der LKW-Parkstände im Bereich der bewirtschafteten Seite auf 290 LKW-Parkstände erhöht werden. Damit steigt der Flächenbedarf der bewirtschafteten Rastanlage weiter an, auch die Begreifbarkeit wird durch die weitere Vergrößerung der Rastanlage mit 60 zusätzlichen Parkständen ungünstig beeinflusst.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Der Standort der PWC-Anlage 2 bei Solchstorf ist aus technischer und umweltfachlicher Sicht grundsätzlich als Anlagenstandort geeignet. Der Abstand zwischen dem Elbe-Seitenkanal und der A 39 reicht für eine unbewirtschaftete Anlage aus.

Die PWC-Anlage 3 bei Kattien liegt nördlich der L 265 und damit im Nahbereich einer geplanten Anschlussstelle. Im Zuge der östlichen Richtungsfahrbahn können die erforderlichen Mindestabstände für eine isolierte Knotenpunktplanung nach RAA von 600 m zwischen den Bezugspunkten der Anschlussstelle und der PWC-Anlage nicht eingehalten werden. Eine Verlagerung der PWC-Anlage 3 bei Kattien nach Norden zur Einhaltung der Mindestabstände wurde geprüft. Auf Grund der Beeinträchtigung der Lebensräume des Ortolan und der Heidelerche ist eine Verlagerung des östlichen Standortes in nördlicher Richtung nicht möglich. Westlich der A 39 wäre eine Verschiebung der PWC-Anlage nach Norden um etwa 400 m möglich, jedoch würde damit auch der erforderliche Mindestabstand von 600 m nach RAA bzw. ERS nicht erreicht werden.
Daher ist in diesem Bereich eine gemeinsame Ausbildung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage als komplexe Verkehrsanlage gemäß ERS, Bild 5 erforderlich. Eine Kombination zwischen einer beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage und einer Anschlussstelle ist auf Grund der deutlich kleineren Anlagengröße und der damit verbundenen besseren Begreifbarkeit der Verkehrsanlage (im Gegensatz zur Kombination zwischen einer T+R-Anlage und einer Anschlussstelle) hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch einzustufen.
Die geplante Erhöhung der Parkstandanzahl von 35 LKW-Parkstände auf 50 LKW-Parkstände führt bei der PWC-Anlage bei Kattien zu einer weiteren Vergrößerung der Anlage. Dies ist in Bezug auf die Ausbildung der komplexen Verkehrsanlage zwischen der AS L 265 und der PWC Anlage bei Kattien nachteilig. Ebenso wirkt sich die Vergrößerung nachteilig auf die angrenzenden Waldlebensräume aus.

Der Standort der PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m. Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.

Die PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 5 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten, daher erhält das Bewertungsband in der Zeile Umwelt eine rote Signatur. In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei dieser PWC-Anlage soll ein Verzicht auf eine flächenhafte Beleuchtung der Anlage erfolgen. Der in der Variante 7.3 entstehende Eingriff ist durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie unter Beachtung der Verringerung der Parkstandanzahl kompensierbar.
Bei dem Standort westlich des Automobiltestgeländes ist weiterhin die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.

Die Anordnung der KWC-Anlage mit 50 LKW-Parkständen im Bereich des Standortes bei Jembke hat gegenüber der KWC-Anlage mit 80 LKW-Parkständen den Vorteil, dass die Anlage wesentlich kompakter ausgebildet werden kann und damit eine hohe Flächeninanspruchnahme am Standort bei Jembke und ein Eingriff in umweltfachlich schützenswerte Bereiche vermeiden werden kann.
Die geplante beidseitige KWC-Anlage greift nicht in die aus umweltfachlicher Sicht schützenswerten Bereiche ein. Eine Verlegung der B 248 im Kreuzungsbereich mit der BAB 39 ist nicht aufgrund der Rastanlage erforderlich, sondern aufgrund der Verkehrsführung während der Bauzeit unabhängig von der Lage der KWC-Anlage.
Der Abstand zwischen der KWC-Anlage und der Ortsrandbebauung von Jembke beträgt ca. 390 m, zum Ort Jembke beträgt der Abstand ca. 675 m.

- *Fazit zur Variante 7.3:*

Die Variante 7.3 mit einer T+R-Anlage bei Riestedt erfüllt unter Berücksichtigung der beidseitigen KWC-Anlage bei Jembke die Abstandsanforderungen der ERS unzureichend. Besonders kritisch muss die fehlende Tankmöglichkeit im Bereich des Standortes Jembke bewertet werden. Im südlichen Teil der Baustrecke der A 39 kann damit über einen längeren Streckenabschnitt (bis zu 108 km) keine Tankmöglichkeit im Zuge der Autobahn angeboten werden. Die Verkehrsteilnehmer müssen zum Tanken auf das nachgeordnete Netz ausweichen. Dies bedeutet eine Überschreitung der Ausnahmeabstände und widerspricht den verbindlichen Vorgaben der ERS und führt zum Ausschluss der Variante.
Die Einordnung der KWC-Anlage mit 50 LKW-Parkständen wirkt sich im Bereich des Standortes bei Jembke im Vergleich zu einer T+R-Anlage oder einer größeren KWC-Anlage günstiger aus, dem gegenüber ist die Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage bei Riestedt auf 290 LKW-Parkstände möglich. Problematisch ist jedoch bei der Variante 7.3 die Konzentration einer sehr hohen Parkstandanzahl auf einen Standort bei Riestedt zu bewerten, da damit die Parkstandskapazität insbesondere im südlichen Teil der Baustrecke u.U. nicht mehr ausreichend ist.
Die Variante 7.3 wird aus dem weiteren Variantenvergleich ausgeschlossen.

7.7.4 Variante 7.4

Die Variante 7.4 entspricht im Wesentlichen der Variante 7.1, jedoch wurde der PWC-Anlagenstandort 2 bei Solchstorf durch einen Standort bei Secklendorf im nördlichen Bereich der Baustrecke der A 39 ersetzt. Mit dieser Variante soll die Möglichkeit einer Verstetigung der Anlagenabstände im nördlichen Teil der Baustrecke untersucht werden.
Die Anlagengröße der unbewirtschafteten PWC-Anlage bleibt mit 50 LKW-Parkständen je Richtungsfahrbahn unverändert.

Damit ergeben sich in der Variante 7.4 folgende Standorte:

Variante 7.4				
Bau-km	**West**	**Ost**	**Standort**	**Besonderheit am Standort**
11+800	PWC 1	PWC 1	Barendorf	
26+000	PWC 2	PWC 2	Secklendorf	
42+500	**TRA Nord**	**PWC**	**Riestedt**	erhöhte LKW-Parkstandanzahl
59+100	PWC 3	PWC 3	Kattien	
73+000	PWC 4	PWC 4	Wollerstorf	
88+900	PWC 5	PWC 5	westlich Automobilgelände	verringerte LKW-Parkstandanzahl
104+730	KWC	KWC	Jembke	PWC-Anlage mit Kleinraststätte

- *Beschreibung der Variante 7.4:*

Abstände

In der Variante 7.4 werden zwischen den benachbarten bewirtschafteten T+R-Anlagen im nördlichen Teil der Baustrecke der A 39 die Ausnahmeabstände nach ERS zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und den Anlagen Harburger Berge (A 7) und Elbmarsch (A 1) mit jeweils 77 km eingehalten. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und der T+R-Anlage Ostetal (A 1) beträgt 108 km, damit wird der Ausnahmewert um 28 km erheblich überschritten. Die deutliche Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen der T+R-Anlage Nord bei Riestedt und den benachbarten T+R-Anlage Ostetal im Zuge der A 1 (Richtung Westen) ist ungünstig zu bewerten, jedoch im Hinblick auf die geringe Fernverkehrsrelevanz der Verbindung A 39 – A 1 West als noch vertretbar einzustufen.

Unter Berücksichtigung der bewirtschafteten KWC-Anlage bei Jembke kann der Anlagenabstand zwischen den bewirtschaften Rastanlagen im Zuge der A 39 nur unter Außerachtlassung der fehlenden Tankmöglichkeit eingehalten werden. Der Abstand zwischen der T+R-Anlage bei Riestedt und der KWC-Anlage bei Jembke liegt mit 62 km im unteren Teil des Ausnahmebereiches. Der Anlagenabstand zwischen der KWC-Anlage bei Jembke und den bestehenden bzw. geplanten Anlagen im Süden (T+R-Anlagen Zweidorfer Holz und Helmstedt-Süd/Lappwald entlang der A 2 bzw. Salzgitterhüttenblick im Zuge der A 39) liegen mit 46 – 47 km geringfügig unter den Regelwerten nach ERS. Eine nachteilige Entwicklung aus dieser geringen Unterschreitung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit und der Konzessionsvergabe nicht zu erwarten.
Bei der Betrachtung der Variante 7.4 ist jedoch zu beachten, dass im Bereich des KWC bei Jembke keine Tankmöglichkeit zur Verfügung steht. Ein Betanken von Fahrzeugen ist daher im Bereich nördlich von Wolfsburg nur innerhalb des nachgeordneten Netzes möglich. Die Betankungsmöglichkeit im südlichen Teil der Baustrecke kann damit in der Variante 7.4 nicht durch die geplanten Nebenanlagen der Autobahn sicher gestellt werden und ist somit kritisch zu bewerten.

Die Abstände zwischen den unbewirtschafteten PWC-Anlagen untereinander bzw. die Abstände zwischen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Anlagen liegen in der Variante 7.4 im Wesentlichen innerhalb des Regel- bzw. des Ausnahmebereiches der ERS. Im Bereich zwischen den PWC-Anlagen 1 bei Barendorf und 2 bei Secklendorf wird der Regelabstand mit 14 km geringfügig unterschritten, was sich jedoch aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachteilig auswirkt. Ebenfalls geringfügig unterschritten wird der Regelabstand zwischen den PWC-Anlagen 3 bei Kattien und 4 bei Wollerstorf (Abstand beträgt ebenfalls 14 km), auch hier ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Standorte

Bei dem Standort der T+R-Anlage im Gewerbegebiet bei Riestedt ist die Annäherung an das Speicherbecken Stöcken, einem für Rastvögel (Wasservögel, Limikolen sowie Kraniche) bedeutsamen Brut- und Schlafplatz, zu beachten. Ferner ist der Bereich der Rastanlage als Amphibienlebensraum mit hoher Bedeutung ausgewiesen.
Zur Vermeidung der weiteren Annäherung an das Speicherbecken Stöcken als Brutvogellebensraum wird daher der bewirtschaftete Teil der T+R-Anlage in der Variante 7.4 auf der Westseite (von dem Speicherbecken abgewandt) angeordnet. Der unbewirtschaftete Teil wird dann auf der Ostseite angelegt. Die Vergrößerung der bewirtschafteten Anlage auf der

Westseite der A 39 führt im Vergleich zu der Variante 7.1 zu keiner wesentlich ungünstigeren Bewertung.
Bei dem Standort der T+R-Anlage bei Riestedt ist darüber hinaus die Annäherung an die geplante Anschlussstelle an der B 191 zu beachten. Auf Grund der Ausdehnung einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage sowie unter Beachtung des südlich des geplanten Standort bei Riestedt gelegenen Vernetzungsbauwerkes (Querungsstelle für Amphibien) müssen die Rampen der AS an der B 191 im nordwestlichen und nordöstlichen Quadranten angelegt werden, um den Mindestabstand von 1.100 m für eine unabhängige Planung der Rastanlage und der Anschlussstelle zu gewährleisten. Bei Unterschreitung dieses Mindestwertes wäre dieser Standort nicht für eine bewirtschaftete Rastanlage geeignet, da in diesem Fall die Ausbildung einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich wäre, die im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (z.B. durch Falschfahrten) ausgeschlossen werden muss.
Eine relativ starke Annäherung an das südlich der Rastanlage gelegene Vernetzungsbauwerk für Amphibien lässt sich unter Berücksichtigung des Mindestabstandes zu der AS an der B 191 nicht vermeiden.
Der Standort der Rastanlage bei Riestedt wird von der Kreisstraße K 50 gequert. Im Zusammenhang mit der geplanten Erschließung des Gewerbegebietes bei Riestedt durch die Stadt Uelzen wird die Kreisstraße K 50 verlegt und ist daher bei der Variantenuntersuchung zum Rastanlagenkonzept nicht zu berücksichtigen.
Im Bereich des Standortes der T+R-Anlage bei Riestedt ist ein Gewerbegebiet südlich der B 191 geplant, eine direkte öffentliche Verbindung zwischen der Rastanlage und dem Gewerbegebiet ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vorgesehen.
Auf Grund der Anordnung von nur einer T+R-Anlage in der Variante 7.4 muss die Anzahl der LKW-Parkstände im Bereich der bewirtschafteten Seite auf 290 LKW-Parkstände erhöht werden. Damit steigt der Flächenbedarf der bewirtschafteten Rastanlage weiter an, auch die Begreifbarkeit wird durch die weitere Vergrößerung der Rastanlage mit 60 zusätzlichen Parkständen ungünstig beeinflusst.

Der Standort der PWC-Anlage 1 bei Barendorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals und nördlich der geplanten Bahnunterführung im Zuge der A 39. Der Standort weist einen Abstand von 890 m zur Ortslage Barendorf auf. Der minimale Abstand zur Einzelbebauung westlich des PWC-Anlagenstandortes beträgt ca. 330 m. Der Standort bei Barendorf ist grundsätzlich für eine PWC-Anlage geeignet.

Der Standort der PWC-Anlage 2 bei Secklendorf ist jedoch aus Sicht der Flächenverfügbarkeit problematisch zu bewerten, da im Bereich Secklendorf durch zusätzliche Flächeninanspruchnahmen (neben der Inanspruchnahme durch die A 39) eine starke Beeinträchtigung von Landwirtschaftsbetrieben eintritt. Weiterhin treten am Standort Secklendorf umweltfachliche Beeinträchtigungen für Amphibien und Vögel ein. Für die PWC-Anlage 2 bei Secklendorf ist eine Kombination mit der geplanten Anschlussstelle an der L 232 in Form einer komplexen Verkehrsanlage erforderlich, da der erforderliche Abstand von 1.100 m für eine isolierte Knotenpunktplanung nicht eingehalten werden kann. Dies kann gemäß dem Bild 5 der ERS mit Verteilerfahrbahnen oder Verflechtungsfahrstreifen erfolgen, jedoch ergibt sich daraus gegenüber der isolierten Planung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage ein deutlich größerer baulicher Aufwand und eine höhere Flächeninanspruchnahme.

Die PWC-Anlage 3 bei Kattien liegt nördlich der L 265 und damit im Nahbereich einer geplanten Anschlussstelle. Im Zuge der östlichen Richtungsfahrbahn können die erforderlichen Mindestabstände für eine isolierte Knotenpunktplanung nach RAA von 600 m zwischen den Bezugspunkten der Anschlussstelle und der PWC-Anlage nicht eingehalten werden. Eine Verlagerung der PWC-Anlage 3 bei Kattien nach Norden zur Einhaltung der Mindestabstände wurde geprüft. Auf Grund der Beeinträchtigung der Lebensräume des Ortolan und der Heidelerche ist eine Verlagerung des östlichen Standortes in nördlicher Richtung nicht möglich. Westlich der A 39 wäre eine Verschiebung der PWC-Anlage nach Norden um etwa 400 m möglich, jedoch würde damit auch der erforderliche Mindestabstand von 600 m nach RAA bzw. ERS nicht erreicht werden.
Daher ist in diesem Bereich eine gemeinsame Ausbildung der Anschlussstelle und der PWC-Anlage als komplexe Verkehrsanlage gemäß ERS, Bild 5 erforderlich. Eine Kombination zwischen einer beidseitigen unbewirtschafteten PWC-Anlage und einer Anschlussstelle ist auf Grund der deutlich kleineren Anlagengröße und der damit verbundenen besseren Begreifbarkeit der Verkehrsanlage (im Gegensatz zur Kombination zwischen einer T+R-Anlage und einer Anschlussstelle) hinsichtlich der Verkehrssicherheit als unproblematisch einzustufen.
Die geplante Erhöhung der Parkstandanzahl von 35 LKW-Parkstände auf 50 LKW-Parkstände führt bei der PWC-Anlage bei Kattien zu einer weiteren Vergrößerung der Anlage. Dies ist in Bezug auf die Ausbildung der komplexen Verkehrsanlage zwischen der AS L 265 und der PWC Anlage bei Kattien nachteilig. Ebenso wirkt sich die Vergrößerung nachteilig auf die angrenzenden Waldlebensräume aus.

Der Standort der PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf befindet sich östlich des Elbe-Seitenkanals südöstlich der Ortslage Wollerstorf. Der Abstand zur Ortslage Wollerstorf beträgt ca. 540 m.

Der Standort der PWC-Anlage Wollerstorf befindet sich zwischen den Querungen der Fließgewässer Ise und Fulau, die auch aus Vernetzungssicht von Bedeutung sind Der PWC-Anlagenstandort greift jedoch nicht in diese Vernetzungsstrukturen ein. Im Bereich der PWC-Anlage wird die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Wentorf und Wollerstorf gequert. Diese Gemeindeverbindungsstraße kann im Bereich der PWC-Anlage umverlegt werden, so dass der Standort des Querungsbauwerkes auf den Anlagenstandort abgestimmt werden kann. Der Standort bei Wollerstorf ist in Auswertung der Bewertungsbänder ebenfalls als PWC-Anlagenstandort geeignet.
Die PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf liegt innerhalb einer geplanten Wasserschutzzone IIIB. Gemäß der RiStWag sollen Tank- und Rastanlagen sowie Parkplätze nach Möglichkeit nicht in der Zone IIIB vorgesehen werden. Da ein anderer möglicher Standort im Nahbereich außerhalb der Trinkwasserschutzzone nicht vorhanden ist, muss die PWC-Anlage innerhalb der Wasserschutzzone angeordnet werden. Das anfallende Schmutz- und Niederschlagswasser wird gesammelt und aus dem Bereich der Trinkwasserschutzzone heraus geleitet. Demnach ist gemäß der RiStWag der Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wollerstorf grundsätzlich möglich.

Die PWC-Anlage 5 (km 88+900) liegt unmittelbar westlich des Automobiltestgeländes. Im Bereich dieses Standortes rückt die A 39 etwas von der Einzäunung des Automobiltestgeländes in westlicher Richtung ab, so dass sich kleinere Zwickelflächen zwischen dem Zaun und der künftigen A 39 ergeben, die als Anlagenstandorte (östlich der Trasse) genutzt werden könnten. Westlich der A 39 schließen sich unmittelbar die Waldflächen Malloh (ein ausgeprägtes Waldgebiet) an. Der bisher südlich des Waldgebietes Malloh vorhandene Truppenübungsplatz Ehra-Lessien wird aufgegeben und ist daher nicht mehr in der Variantenbetrachtung zu berücksichtigen.
Aus umweltfachlicher Sicht ist der gesamte Bereich des Waldgebietes Malloh auf Grund der Inanspruchnahme der Waldgebiete und der sich daraus ergebenden Beeinträchtigung verschiedener Tierarten (Brutvogelfauna der Wälder und strukturreicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitate, Quartiere), Landlebensräume und Wanderbewegungen der Amphibien, Lebensräumen der Wald- und Zauneidechse sowie der Schlingnatter, gefährdete Tag- und Nachtfalterarten sowie Holzkäferarten, gefährdete Heuschreckenarten) als kritisch zu bewerten, daher erhält das Bewertungsband in der Zeile Umwelt eine rote Signatur. In Auswertung der Telemetrieergebnisse sowie der faunistischen Sonderuntersuchung konnten kleinräumige, relativ konfliktarme Bereiche bei km 88+900 ausgewiesen werden, die jedoch nur die Anordnung einer beidseitigen PWC-Anlage mit reduzierter Parkstandanzahl zulassen (Flächengröße ca. 370 x 140 m). Bei die-

ser PWC-Anlage soll ein Verzicht auf eine flächenhafte Beleuchtung der Anlage erfolgen. Der in der Variante 7.4 entstehende Eingriff ist durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie unter Beachtung der Verringerung der Parkstandanzahl kompensierbar.
Bei dem Standort westlich des Automobiltestgeländes ist weiterhin die Waldbrandgefahr und die relativ lange Streckenlänge für Ver- und Entsorgungsleitungen (ca. 6 km bis zur nächstgelegenen Ortslage) zu beachten.

Die Anordnung der KWC-Anlage mit 50 LKW-Parkständen im Bereich des Standortes bei Jembke hat gegenüber der KWC-Anlage mit 80 LKW-Parkständen den Vorteil, dass die Anlage wesentlich kompakter ausgebildet werden kann und damit eine hohe Flächeninanspruchnahme am Standort bei Jembke und ein Eingriff in umweltfachlich schützenswerte Bereiche vermeiden werden kann.
Die geplante beidseitige KWC-Anlage greift nicht in den Bereich des nördlichen Vernetzungsbauwerkes oder in die südlichen, aus umweltfachlicher Sicht schützenswerten Bereiche ein. Allerdings ist auch bei der Variante 7.4 eine Verlegung der B 248 erforderlich, die bis an die Ortsrandbebauung von Jembke reicht. Die Verlegung der B 248 im Kreuzungsbereich mit der BAB 39 ist jedoch aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit unabhängig von der Lage der KWC-Anlage erforderlich.

Der Abstand zwischen der KWC-Anlage und der Ortsrandbebauung von Jembke beträgt ca. 390 m, der Abstand zum Ort Jembke beträgt ca. 675 m.

- *Fazit zur Variante 7.4:*

Die Variante 7.4 erweist sich mit dem Standort der PWC-Anlage 2 bei Secklendorf gegenüber der Variante 7.1 (mit dem Standort der PWC-Anlage 2 bei Solchstorf) auf Grund der ungünstigeren Bewertung der Flächenverfügbarkeit sowie der Beeinträchtigung von verschiedenen Vogel- und Amphibienarten als nachteilig. Weiterhin nachteilig wirkt sich die erforderliche Kombination zwischen der geplanten Anschlussstelle an der L 232 und der PWC-Anlage 2 bei Secklendorf aus.
Besonders kritisch bei der Variante 7.4 ist jedoch die fehlende Tankmöglichkeit im südlichen Teil der A 39 zu bewerten. Die Verkehrsteilnehmer müssen auch hier zum Tanken auf das nachgeordnete Netz ausweichen. Dies bedeutet eine Überschreitung der Ausnahmeabstände und widerspricht den verbindlichen Vorgaben der ERS und führt zum Ausschluss der Variante.
Die Variante 7.4 wird aus dem weiteren Variantenvergleich ausgeschlossen.

8. Zusammenfassung und Variantenvergleich 2. Stufe

In den bisherigen Betrachtungen wurden die Varianten weitestgehend für sich betrachtet. Einige Varianten konnten aufgrund gravierender Nachteile oder fehlender Umsetzbarkeit bereits aus den vergleichenden Betrachtungen ausgeschlossen werden.

8.1 Zusammenfassung der Bewertungen der auszuschließenden Varianten

Zunächst wurde die Variante 1 auf Grund der ungünstigen Lage der T+R-Anlage Süd westlich des Automobiltestgeländes (starke umweltfachliche Beeinträchtigungen) ausgeschlossen.

Die Variante 2.1 wurde auf Grund der Nachteile in Bezug auf den geplanten T+R-Anlagenstandort bei Eutzen (Kombination mit einer Anschlussstelle) und der Überschreitung des Ausnahmeabstandes nach ERS zwischen 2 benachbarten Rastanlagen (zwischen der T+R-Anlage Nord und der PWC-Anlage bei Lehmke) um 5 km ausgeschlossen.
Auch die Variante 2.2 erweist sich aufgrund der T+R-Anlage Süd bei Eutzen im Hinblick auf die Kombination mit einer Anschlussstelle als nicht realisierbar und muss daher ausgeschlossen werden. Ferner werden in der in der Variante 2.2 die Ausnahmeabstände zwischen un- bzw. bewirtschafteten Anlagen überschritten, so dass auch aus diesem Grunde ein Ausschluss erfolgen muss.

Die Varianten 3.1 bis 3.4 sind hinsichtlich der T+R-Anlagenstandorte Nord bei Solchstorf und Süd bei Wollerstorf günstig zu bewerten. Dennoch tritt bei allen Varianten eine Überschreitung des Ausnahmeabstandes nach ERS zwischen der T+R-Anlage Nord und der PWC-Anlage bei Lehmke um 5 km auf. Daher müssen die Varianten 3.1 bis 3.4 ausgeschlossen werden. Die Variante 3.2 und 3.4 lösen mit der geplanten PWC-Anlage im Bereich westlich des Automobiltestgeländes (ohne Reduzierung der LKW-Parkstandanzahl je Standortseite) zudem artenschutzrechtliche Verbotstatbestände aus. Die Variante 3.3 ist hinsichtlich der Überschreitung des Ausnahmeabstandes zwischen der PWC-Anlage bei Wollerstorf und der PWC-Anlage bei Jembke und der nicht erreichten erforderlichen Gesamtparkstandanzahl zudem auszuschließen.

Die Variante 5.1 muss auf Grund der ungünstigen Lage des T+R-Anlagenstandortes bei Ehra auf Grund der erforderlichen Kombination mit der AS bei Ehra ausgeschlossen werden.

Die Variante 6.1 ist auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände nach ERS bezogen auf die benachbarten bewirtschafteten Rastanlagen als unsicher zu bewerten und damit auszuschließen.
Die Variante 6.2 mit dem T+R-Anlagenstandort Süd bei Langenbrügge muss wegen der erforderlichen Kombination zwischen der AS an der B 190n und der T+R-Anlage sowie aufgrund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen benachbarten bewirtschafteten Rastanlagen aus Gründen der Verkehrssicherheit ausgeschlossen werden.

Alle Varianten 7 sind aufgrund der nicht gegebenen Tankmöglichkeit bei den KWC-Anlagen und der damit erheblichen Überschreitung der Ausnahmeabstände zu den Anlagen an der A 2 und der A 39 auszuschließen.

Damit verbleiben im Ergebnis die Varianten 4.1, 4.2 und 5.2 bis 5.4. Diese Varianten werden im Weiteren gegenübergestellt.

8.2 Vergleich der verbliebenen Varianten

8.2.1 Bewertende Gegenüberstellung der Varianten

Im Folgenden werden für jedes Kriterium die Varianten verglichen. Die Gegenüberstellung erfolgt in der Reihenfolge der Kriterien der Variantenmatrix (Anlage 2.2).

Kombination mit Anschlussstellen erforderlich?
Bei allen Varianten wird am Standort Kattien eine Kombination einer PWC-Anlage mit der Anschlussstelle (AS) L 265 als komplexe Verkehrsanlage notwendig.
Zusätzlich wird bei der Variante 4.2 eine Kombination mit der AS B 216 und bei der Variante 5.4 mit der AS L 232 erforderlich.
Daher werden die Varianten 4.1, 5.2 und 5.3 mit nur einer Komplexanlage in diesem Kriterium am besten bewertet.

Abstand zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (< 80km)
In diesem Kriterium weisen die Varianten 4.1 und 4.2 Vorteile gegenüber den Varianten 5 auf, da sie nur zur nächsten südlichen Tank- und Rastanlage Abstände außerhalb des Regelbereiches aufweisen. Hier betragen die maximale und die Gesamtabweichung vom Regelabstand 19 km.

Die Varianten 5 hingegen überschreiten den Regelabstand um 17 und 2 Kilometer und unterschreiten diesen um 3 Kilometer. Aufsummiert ergibt dies eine Gesamtabweichung von 22 Kilometern.
In der Zusammenschau dieses Kriteriums zeigen sich also Vorteile für die Varianten 4.
Da zwei der drei Abweichungen vom Regelabstand bei den Varianten 5 sehr gering sind und die größte Abweichung leicht geringer ausfällt als die der Varianten 4, liegt die Gesamtabweichung nicht wesentlich höher. Der Nachteil der Varianten 5 wird als gering eingestuft.

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

In diesem Kriterium weisen die Varianten 5.4 und 4.2 jeweils drei Abweichungen vom Regelabstand auf. Bei Variante 5.4 sind diese zudem mit jeweils 1 km äußerst gering. Die Abweichungen bei Variante 4.2 betragen 1, 4 und 5 Kilometer und fallen somit in der Summe deutlich größer aus.
Die Varianten 4.1, 5.2 und 5.3 weisen 4 Abweichung vom Regelabstand auf. Die Gesamtabweichung in Kilometern ist aber kaum höher als die der Variante 4.2 mit nur 3 Abweichungen.
Somit erreicht die Variante 5.4 die einheitlichste Verteilung der unbewirtschafteten Rastanlagen und ist in diesem Kriterium am besten einzustufen. Die anderen Varianten unterscheiden sich nur gering und werden daher als ungefähr gleichrangig aber deutlich ungünstiger als Variante 5.4 bewertet.

Wechselseitige Anordnung der bewirtschafteten Anlagen möglich?

Bei den Varianten 4 ist es möglich die bewirtschafteten Rastanlagen einmal an der Richtungsfahrbahn Nord und einmal an der Richtungsfahrbahn Süd anzuordnen. Dies ist bei den Varianten 5 nicht möglich. Hier müssen die Rastanlagen jeweils an der Richtungsfahrbahn Süd, also westlich der Autobahn angeordnet werden.
Somit werden beide Varianten 4 besser bewertet als die Varianten 5.

Verteilung LKW- Parkstände innerhalb der Gesamtstrecke

Bei den Varianten 4 können im nördlichen Trassenbereich 420 LKW-Parkstände realisiert werden. Bei der Variante 5.2 450 und bei den Varianten 5.3 und 5.4 495 LKW-Parkstände. Damit stellt die Variante 5.2 die ausgewogenste Verteilung der LKW-Parkstände über die Gesamtstrecke zur Verfügung. Bei den anderen Varianten weist mal der südliche, mal der nördliche Bereich eine größere Anzahl an Parkständen auf. Diese Abweichungen können aber als gleichartig (3,4 % bis 5 % Abweichung) bewertet werden.

Folglich erfüllt die Variante 5.2 dieses Kriterium am besten. Unter den anderen Varianten erfolgt keine weitere Abstufung.

Erfordernis einer Umverlegung von Straßen

Bei der Variante 5.2 muss aufgrund der Größe der Tank- und Rastanlage bei Jembke die Bundesstraße 248 verlegt werden. Bei den Varianten 4 muss eine Gemeindeverbindungsstraße aufgrund der Tank- und Rastanlage bei Wollerstorf verlegt werden. Bei den Varianten 5.3 und 5.4 werden keine Verlegungen von Straßen aufgrund von Rastanlagen notwendig. Daher werden die Varianten 5.3 und 5.4 hier als vorteilhaft bewertet. Die Varianten 4 werden besser bewertet als die Variante 5.2, bei der eine klassifizierte Straße verlegt werden muss.

Konflikt mit (geplanten) Bebauungsgebieten

Nur die Variante 4.2 würde in ein in Planung befindliches Baugebiet südöstlich Lüneburgs eingreifen und wird damit in diesem Kriterium am schlechtesten bewerten. Die anderen Varianten beeinträchtigen keine Bebauungsgebiete und werden daher alle positiv bewertet.

minimaler Abstand zu benachbarten geschlossenen Ortslagen

In nördlichen Bereich der Trasse unterscheiden sich die Varianten zum Teil in ihren Standorten. Bei allen Standorten in diesem Trassenabschnitt sind die Abstände zu den unterschiedlichen Ortslagen als ausreichend und somit positiv zu bewerten. Festzuhalten ist, dass die Standorte Rätzlingen, Secklendorf und südöstlich Lüneburg zum Teil deutlich geringere Abstände zu den Ortslagen aufweisen als die anderen Standorte in der nördlichen Trassenhälfte.

Im südlichen Teil der geplanten A 39 unterschieden sich nicht die Standorte der Varianten sondern nur die am jeweiligen Standort vorgesehene Art der Rastanlage. Daher sind an allen Standorten die Abstände nahezu identisch. Die Abstände sind nicht so groß, wie im nördlichen Trassenbereich, so dass hier zumeist eine schlechte Einstufung gewählt werden muss.

Deutlich unterscheiden sich die Varianten 4 von den Varianten 5 im Bereich Wollerstorf. Hier kann aufgrund der Anordnung einer PWC-Anlage anstatt einer Tank- und Rastanlage der minimale Abstand zur Ortslage mehr als verdoppelt (250 m zu 540 m) werden.

Im Gegenzug ändern sich die Abstände im Bereich Tappenbeck und Jembke aufgrund der Anordnung einer verkleinerten T+R-Anlage anstatt einer PWC-Anlage nur unwesentlich. Ferner sind die Abstände zu diesen Ortschaften größer.

Aus diesen Betrachtungen heraus werden die Varianten 5 besser bewertet als die Varianten 4.

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

Die Varianten 4.1, 4.2 und 5.3 sind im Bereich Landwirtschaft und Flächenverfügbarkeit gleich einzustufen. Bei diesen drei Varianten sind keine besonderen Probleme im Vorfelde festzustellen. 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.

Bei der Variante 5.2 werden die Flächenverluste aufgrund der im Vergleich größten Anlage im Bereich Jembke / Tappenbeck als deutlich gravierender eingeschätzt, so dass hier eine Abwertung erfolgt. Dies gilt ebenfalls für den Standort bei Secklendorf. Hier führt aber nicht die Größe der Anlage, sondern vielmehr die Anschlussstelle und die notwendige Komplexanlage zu einem bedeutenderen Eingriff in die Flächen.

Folglich werden die Varianten 4.1, 4.2 und 5.3 im Kriterium Landwirtschaft und Flächenverfügbarkeit am besten 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 Vorfelde durch zusätzliche Maßnahmen als vermeidbar eingestuft werden.

Die Beeinträchtigungen am Standort westlich des Automobiltestgeländes haben alle Varianten gemeinsam. Bei den Varianten 5 kommen zusätzliche Beeinträchtigungen am Standort Riestedt durch die Annährung an das Speicherbecken Stöcken und einem Vernetzungsbauwerk hinzu. Ebenfalls nähern sich diese Varianten schützenswerten Bereichen im Bereich Jembke an und überbauen ein Laufkäferhabitat. Bei Variante 5.4 ergibt sich zusätzlich ein Eingriff in strukturreiche Wechsel von Wald und Offenland mit hoher Bedeutung für Fledermäuse und Vögel bei Secklendorf. Aufgrund der höheren Bedeutung des Eingriffes bei Secklendorf wird diese Variante am schlechtesten bewertet. Die beiden Varianten 5.2 und 5.3 werden im Vergleich als weniger beeinträchtigend eingestuft. Die Varianten 4.1 und 4.2 weisen die wenigsten Eingriffe auf und werden am positiv bewertet.

8.2.2 Zusammenfassung der Gegenüberstellung und Ermittlung der Vorzugsvariante

Eine Zusammenstellung der Bewertungen nach dem oben beschriebenen Farbschema zeigt nachstehende Tabelle.

Variante / Kriterium / Unterkriterium	Variante 4.1	Variante 4.2	Variante 5.2	Variante 5.3	Variante 5.4
Kombination mit Anschlussstellen erforderlich					
Abstand zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (< 80km)					
Abstände zwischen benachbarten un- bzw. bewirtschafteten Anlagen (< 25km)					
wechselseitige Anordnung der einseitigen bewirtschafteten Rastanlage möglich					
Verteilung LKW- Parkstandanzahl innerhalb der Gesamtstrecke					
Umverlegung von Straßen für Rastanlagen erforderlich					
'Konflikt mit (geplanten) Bebauungsgebieten					
minimaler Abstand zur benachbarten geschlossenen Ortslagen (bei Rastanlage)					
Möglichkeit des Anschlusses an Ver- und Entsorgung					
landwirtschaft / Flächenverfügbarkeit					
umweltfachliche Beeinträchtigungen					

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

Tabelle 7: Zusammenstellung der Bewertungen

Für die Variante 4.1 wurden 7 der 11 Kriterien positiv im Vergleich mit den anderen Varianten bewertet. Eine mittlere Einstufung erfolgte 1-mal (Umverlegung von Straßen). Die schlechteste Einstufung erfolgte in 3 Kriterien (Verteilung der Parkstände, minimale Abstand zu Ortslagen und Abstände zwischen unbewirtschafteten Anlagen).

Die Variante 4.2 weist mit nur 5 positiven Bewertungen, einer mittleren (Umverlegung von Straßen) und ebenfalls 5 negativen Bewertungen (Kombination AS, Abstände zwischen unbewirtschafteten Anlagen, Verteilung der Parkstände, Konflikt mit Bebauungsgebieten und minimaler Abstand zu Ortslagen) ein sehr uneinheitliches Bewertungsbild auf. Relativ viele gute Bewertungen stehen genauso vielen negativen gegenüber.

Bei der Variante 5.2 stehen den 5 guten Bewertungen 2 mittlere (Abstände zwischen bewirtschafteten Anlagen, umweltfachliche Beeinträchtigungen) und 4 schlechte Bewertungen (Abstände zwischen unbewirtschafteten Anlagen, wechselseitige Anordnung, Umverlegung von Straßen und Landwirtschaft / Flächenverfügbarkeit) gegenüber.

Die Variante 5.3 zeigt in der Anzahl der Bewertungen ein ähnlich gutes Ergebnis wie die Variante 4.1. Die Variante konnte 6-mal positiv bewertet werden. Bei 2 Kriterien (Abstände zwischen bewirtschafteten Anlagen, umweltfachliche Beeinträchtigungen) wurden eine mittlere Einstufung ermittelt. 3 Kriterien (Abstände zwischen unbewirtschafteten Anlagen, Verteilung der Parkstände und wechselseitige Anordnung) wurden am schlechtesten bewertet.

In der Variante 5.4 wurden ebenfalls wie in Variante 4.2 5 positive und 5 negative Bewertungen (Kombination AS, wechselseitige Anordnung, Verteilung der Parkstände, Landwirtschaft / Flächenverfügbarkeit und umweltfachliche Beeinträchtigungen) ermittelt. Nur das Kriterium Abstand zwischen bewirtschafteten Anlagen erhielt eine mittlere Einstufung.

Auf Basis dieser quantitativen Zusammenstellung kann keine Vorzugsvariante ausgewiesen werden.
Werden den Betrachtungen die in der Bewertungssystematik festgelegten Abstufungen in der Maßgeblichkeit der Kriterien zu Grunde gelegt (siehe hierzu, Kapitel 6.2.3, Seite 29), ergibt sich ein differenzierteres Bild der Varianten.

Eine Zusammenstellung der Bewertungen nach dem beschriebenen Farbschema in Sortierung nach Maßgeblichkeit der Kriterien zeigt nachfolgende Tabelle.

Tabelle 8: Bewertungen Sortierung nach Gruppen

Variante / Kriterium / Unterkriterium	Variante 4.1	Variante 4.2	Variante 5.2	Variante 5.3	Variante 5.4
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					
Verteilung LKW- Parkstandanzahl innerhalb der Gesamtstrecke					
landwirtschaft / Flächenverfügbarkeit					
wechselseitige Anordnung der einseitigen bewirtschafteten Rastanlage möglich					
Umverlegung von Straßen für Rastanlagen erforderlich					
'Konflikt mit (geplanten) Bebauungsgebieten					
Möglichkeit des Anschlusses an Ver- und Entsorgung					

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

In den maßgeblichen Kriterien der Abstände zwischen benachbarten be- und un- bzw. bewirtschafteten Anlagen, dem minimaler Abstand zu benachbarten geschlossenen Ortslagen und den umweltfachliche Beeinträchtigungen weisen die Varianten 4.1, 4.2 und 5.4 zwei positive Bewertungen auf. Die Varianten 4.1 und 4.2 weisen aber auch 2 negative Bewertungen auf. Mittlere Bewertungen sind in diesen maßgeblichen Kriterien bei den Varianten 4 nicht erfolgt. Dahingegen weisen die Varianten 5 nur eine schlechte Bewertung auf. Die Varianten 5.2 und 5.3 erreichen zweimal eine mittlere Bewertung.

In der Zusammenschau dieser am wichtigsten eingestuften Kriterien zeigt die Variante 5.4 das beste Ergebnis. Die Varianten 5.2 und 5.3 weisen ein ausgewogenes Ergebnis auf. Wo-

hingegen die Varianten 4.1 und 4.2 eher als unausgewogen charakterisiert werden können. Zudem werden diese Varianten im wichtigsten Kriterium dieser Gruppe, dem Abstand zur nächsten Ortslage, schlecht bewertet.

In den als mittelgewichtig eingestuften Kriterien zeigt die Variante 5.4 nun das eindeutig schlechteste Ergebnis mit 3 negativen Bewertungen. Als etwas besser wird die Variante 4.2 bewertet, die nur noch 2 negative dafür aber eine positive Bewertung aufweist.
In dieser Kriteriengruppe sind die Varianten 4.1, 5.2 und 5.3 mit jeweils zwei positiven Bewertungen gleichrangig am besten.

In der dritten und letzen Kriteriengruppe, der nachrangigen Kriterien ergibt sich ein uneinheitliches Bild der Varianten.
Am besten wird hier die Variante 4.1 mit 3 positiven und einer mittleren Bewertung eingestuft. Gefolgt von den Varianten 5.3 und 5.4 mit ebenfalls 3 positiven aber einer negativen Bewertung. Am schlechtesten schneidet die Variante 4.2 mit 2 positiven, einer mittleren und einer negativen Bewertungen sowie Variante 5.2 mit 2 positiven und 2 negativen Bewertungen ab.

Aus dieser Gegenüberstellung ergibt sich, dass die Variante 5.2 und 5.3 nach den beiden wichtigen Kriteriengruppen (maßgeblich und mittelgewichtig) am positivsten zu bewerten sind.
Die in den maßgeblichen Kriterien uneinheitliche und damit am schlechtesten bewerteten Varianten 4.1 und 4.2 steht hinter den Varianten 5.2. und 5.3 zurück. Wobei die Variante 4.1 gegenüber der Variante 4.2 leichte Vorteile aufgrund der mittelgewichtigen Kriterien hat.
Die Variante 5.4 kann ihre schlechte Bewertung in der zweiten Kriteriengruppe nicht durch die gute Bewertung in den maßgeblichen Kriterien kompensieren. Lediglich gegenüber der Variante 4.2 ist sie besser zu bewerten.

Die bessere Beurteilung der Variante 4.1 in den nachrangigen Kriterien gegenüber den Varianten 5.2 und 5.3 kann die Nachteile in den maßgeblichen Kriterien nicht aufwiegen.
Die Variante 5.3 hat bei den nachrangigen Kriterien gegenüber der Variante 5.2 leichte Vorteile.

Daher wird im Ergebnis des Variantenvergleiches unter Abwägung aller Vor- und Nachteile die **Variante 5.3** mit den Standorten:

- PWC-Anlage 1 bei Barendorf (km 11+800)
- PWC-Anlage 2 bei Solchstorf (km 19+700)
- T+R-Anlage Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet (mit erhöhter LKW-Parkstandanzahl)
- PWC-Anlage 3 bei Kattien (km 59+100)
- PWC-Anlage 4 bei Wollerstorf (km 73+000)
- PWC-Anlage 5 westlich des Automobiltestgeländes (km 88+900)
- T+R-Anlage Süd bei Jembke (km 104+730) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet (mit verringerter LKW-Parkstandanzahl)

als Vorzugsvariante weiter verfolgt.

Bau-km	Standort	Konzept Linienbestimmung			idealisiertes Konzept			Variante 1			Variante 2.1			Variante 2.2		
		Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]
		T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal		
		PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald		
9+300	südöstl. LG															
11+000 11+800	Barendorf		28	61/ 61/ 92	PWC 1 Barendorf	20	60/ 60/ 91	PWC 1 Barendorf	21	63/ 63/ 92	PWC 1 Barendorf	21	54/ 54/ 85		28	54/ 54/ 85
19+700	Solchstorf	PWC 1 Solchstorf									T+R Nord Solchstorf	8		T+R Nord Solchstorf	8	
26+000 26+900	Secklendorf	T+R Nord Secklendorf	7		T+R Nord Secklendorf	15			17					PWC 1 Secklendorf	6	
28+600	Römstedt							T+R Nord Römstedt				30				
42+500	Riestedt															
43+300	Rätzlingen		23			20									23	
46+000 49+400	Lehmke	PWC 2 Lehmke			PWC 2 Lehmke			PWC 2 Lehmke	21		PWC 2 Lehmke		60	PWC 2 Lehmke		60
59+100	Kattien			53			60			59						
63+300	Schafwedel															
64+800 66+000 67+470	Langenbrügge	PWC 3 Langenbrügge	18		PWC 3 Langenbrügge	20			24			24			24	
73+000	Wollerstorf							PWC 3 Wollerstorf			PWC 3 Wollerstorf			PWC 3 Wollerstorf		
79+460 79+530	Eutzen	T+R Süd Eutzen	12								T+R Süd Eutzen	7		T+R Süd Eutzen	7	
86+000 88+900	südl. Automobiltest-gelände		24	73/ 72/ 72	T+R Süd westl. Automobil-testgelände	20		T+R Süd westl. Automobil-testgelände	16			25	74/ 73/ 73		25	74/ 73/ 73
94+300	Ehra															
102+730 104+730	Jembke	PWC 4 Jembke			PWC 4 Jembke	19		PWC 4 Jembke	16		PWC 4 Jembke			PWC 4 Jembke		
		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	20		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	66/ 65/ 65	PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	63/ 62/ 62	PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	
		T+R Salzgitterhüttenblick/ Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/ Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/ Zweidorfer Holz/HE-Süd			Salzgitterhüttenblick/ Zweidorfer Holz/HE-Süd			Salzgitterhüttenblick/ Zweidorfer Holz/HE-Süd		

Bau-km	Standort	Variante 3.1			Variante 3.2			Variante 3.3			Variante 3.4			Variante 4.1			Variante 4.2		
		Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]
		T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal		
		PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald		
9+300	südöstl. LG																PWC 1 südöstl. Lüneburg	19	54/ 54/ 85
11+000 11+800	Barendorf	PWC 1 Barendorf	21	54/ 54/ 85	PWC 1 Barendorf	21	54/ 54/ 85	PWC 1 Barendorf	21	54/ 54/ 85	PWC 1 Barendorf	21	54/ 54/ 85	PWC 1 Barendorf	21	54/ 54/ 85			
19+700	Solchstorf	T+R Nord Solchstorf	8		T+R Nord Solchstorf	8		T+R Nord Solchstorf	8		T+R Nord Solchstorf	8		T+R Nord Solchstorf	8		T+R Nord Solchstorf	10	
26+000 26+900	Secklendorf																		
28+600	Römstedt														24			24	
42+500	Riestedt																		
43+300	Rätzlingen		30			30			30			30		PWC 2 Rätzlingen			PWC 2 Rätzlingen		
46+000 49+400	Lehmke	PWC 2 Lehmke		54	PWC 2 Lehmke		54	PWC 2 Lehmke		54	PWC 2 Lehmke		54		16	54		16	54
59+100	Kattien													PWC 3 Kattien			PWC 3 Kattien		
63+300	Schafwedel																		
64+800 66+000 67+470	Langenbrügge		24			24			24			24			14			14	
73+000	Wollerstorf	T+R Süd Wollerstorf			T+R Süd Wollerstorf			T+R Süd Wollerstorf			T+R Süd Wollerstorf			T+R Süd Wollerstorf			T+R Süd Wollerstorf		
79+460 79+530	Eutzen	PWC 3 Eutzen	7								PWC 3 Eutzen (nur West)	7							
86+000 88+900	südl. Automobiltest-gelände	PWC 3 westl. Automobil-testgelände	25	79/ 78/ 78	PWC 3 westl. Automobil-testgelände	16	79/ 78/ 78	PWC 3 Jembke	32	79/ 78/ 78	PWC 4 westl. Automobil-testgelände (nur Ost)	16	79/ 78/ 78	PWC 4 westl. Automobil-testgelände	16	79/ 78/ 78	PWC 4 westl. Automobil-testgelände	16	79/ 78/ 78
94+300	Ehra																		
102+730 104+730	Jembke	PWC 4 Jembke			PWC 4 Jembke	16					PWC 5 Jembke	25/ 16		PWC 5 Jembke	16		PWC 5 Jembke	16	
		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	
		Salzgitterhüttenblick/ Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/ Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/ Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/ Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/ Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/ Zweidorfer Holz/HE-Süd		

Bau-km	Standort	Variante 5.1			Variante 5.2			Variante 5.3			Variante 5.4			Variante 6.1			Variante 6.2		
		Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]
		T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal		
		PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald		
9+300	südöstl. LG																		
11+000 11+800	Barendorf	PWC 1 Barendorf	21	77/ 77/ 108	PWC 1 Barendorf	21	77/ 77/ 108	PWC 1 Barendorf	21	77/ 77/ 108	PWC 1 Barendorf	21	77/ 77/ 108	PWC 1 Barendorf	21	54/ 54/ 85	PWC 1 Barendorf	21	54/ 54/ 85
19+700	Solchstorf	PWC 2 Solchstorf	8		PWC 2 Solchstorf	8		PWC 2 Solchstorf	8		PWC 2 Solchstorf	8		T+R Nord Solchstorf	8		T+R Nord Solchstorf	8	
26+000 26+900	Secklendorf		23			23			23		PWC 2 Secklendorf	14			24			24	
28+600	Römstedt																		
42+500	Riestedt	T+R Nord Riestedt			T+R Nord Riestedt			T+R Nord Riestedt			T+R Nord Riestedt	17							
43+300	Rätzlingen													PWC 2 Rätzlingen		44	PWC 2 Rätzlingen		
46+000 49+400	Lehmke		17			17			17			17			20			22	46
59+100	Kattien	PWC 3 Kattien			PWC 3 Kattien			PWC 3 Kattien			PWC 3 Kattien								
63+300	Schafwedel													T+R Süd Schafwedel					
64+800 66+000 67+470	Langenbrügge		14			14			14			14			10		T+R Süd Langenbrügge		
73+000	Wollerstorf	PWC 4 Wollerstorf		51	PWC 4 Wollerstorf		62	PWC 4 Wollerstorf		62	PWC 4 Wollerstorf		62	PWC 3 Wollerstorf					
79+460 79+530	Eutzen																		
86+000 88+900	südl. Automobiltest-gelände		21		PWC 5 westl. Automobil-testgelände	16		PWC 5 westl. Automobil-testgelände	16		PWC 5 westl. Automobil-testgelände	16		PWC 4 westl. Automobil-testgelände	16	89/ 88/ 88	PWC 3 westl. Automobil-testgelände	24	87/ 86/ 86
94+300	Ehra	T+R Süd Ehra																	
102+730 104+730	Jembke	PWC 5 Jembke	10		T+R Süd Jembke	16		T+R Süd Jembke	16		T+R Süd Jembke	16		PWC 5 Jembke	16		PWC 4 Jembke	16	
		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	58/ 57/ 57	PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	47/ 46/ 46	PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	47/ 46/ 46	PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	47/ 46/ 46	PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	
		T+R Salzgitterhüttenblick /Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/Zweidorfer Holz/HE-Süd		

Bau-km	Standort	Variante 7.1			Variante 7.2			Variante 7.3			Variante 7.4		
		Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]	Standort	Absand PWC [km]	Absand T+R [km]
		T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal			T+R Harb.Berge / Elbmarsch/Ostetal		
		PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald			PWC Busschewald		
9+300	südöstl. LG												
11+000 11+800	Barendorf	PWC 1 Barendorf	21	77/ 77/ 108	PWC 1 Barendorf	21	77/ 77/ 108	PWC 1 Barendorf	21	77/ 77/ 108	PWC 1 Barendorf	21	77/ 77/ 108
19+700	Solchstorf	PWC 2 Solchstorf	8		PWC 2 Solchstorf	8		PWC 2 Solchstorf	8				
26+000 26+900	Secklendorf		23			23			23		PWC 2 Secklendorf	14	
28+600	Römstedt												
42+500	Riestedt	T+R Riestedt			T+R Riestedt (beidseitig)			T+R Riestedt			T+R Riestedt	17	
43+300	Rätzlingen												
46+000 49+400	Lehmke		17			17			17			17	
59+100	Kattien	PWC 3 Kattien			PWC 3 Kattien			PWC 3 Kattien			PWC 3 Kattien		
63+300	Schafwedel												
64+800 66+000 67+470	Langenbrügge		14			14			14			14	
73+000	Wollerstorf	PWC 4 Wollerstorf		62	PWC 4 Wollerstorf		62	PWC 4 Wollerstorf		62	PWC 4 Wollerstorf		62
79+460 79+530	Eutzen												
86+000 88+900	südl. Automobiltest-gelände	PWC 5 westl. Automobil-testgelände	16		PWC 5 westl. Automobil-testgelände	16		PWC 5 westl. Automobil-testgelände	16		PWC 5 westl. Automobil-testgelände	16	
94+300	Ehra												
102+730 104+730	Jembke	KWC 6 Jembke	16		KWC 6 Jembke	16		KWC 6 Jembke	16		KWC 6 Jembke	16	
		PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	47/ 46/ 46	PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	47/ 46/ 46	PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	47/ 46/ 46	PWC südl. Wolfsburg (geplant)	18	47/ 46/ 46
		T+R Salzgitterhüttenblick/Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/Zweidorfer Holz/HE-Süd			T+R Salzgitterhüttenblick/Zweidorfer Holz/HE-Süd		

Tank- und Rastanlage mit erhöhter LKW-Parkstandanzahl (T+R)
Tank- und Rastanlage (T+R)
Tank- und Rastanlage mit verringerter LKW-Parkstandanzahl (T+R)
Park- und WC-Anlage (PWC)
Park- und WC-Anlage mit verringerter LKW-Parstandanzahl (PWC)
PWC-Anlage mit Kleinraststätte (KWC) unterschiedliche LKW-Parkstandanzahl
Rastanlage außerhalb der Neubautrasse und Abstände zu diesen Anlagen

Landwirtschaft

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
1	2	10+700	11+400	kritisch	Existenzgefährdung	10+700	11+400	kritisch	Existenzgefährdung
1	2	11+400	12+200	noch möglich	Existenzgefährdung möglich				
1	2	16+000	17+400	noch möglich	Existenzgefährdung möglich				
1-2	2	18+800	24+100	noch möglich	Existenzgefährdung möglich	18+800	24+100	noch möglich	Existenzgefährdung möglich
2	2	24+100	28+400	kritisch	Existenzgefährdung	25+000	27+700	kritisch	Existenzgefährdung
						27+700	28+900	noch möglich	Existenzgefährdung möglich
2, 3	2, 3	28+400	35+500	noch möglich	Existenzgefährdung möglich	28+400	35+500	noch möglich	Existenzgefährdung möglich
3, 4	3, 4	36+800	56+300	noch möglich	Existenzgefährdung möglich	36+800	56+300	noch möglich	Existenzgefährdung möglich
4	4	57+300	58+100	noch möglich	Existenzgefährdung möglich	57+300	58+100	noch möglich	Existenzgefährdung möglich
4	5	58+900	60+500	noch möglich	Existenzgefährdung möglich	58+900	60+500	noch möglich	Existenzgefährdung möglich
5	5	63+000	63+900	kritisch	Existenzgefährdung	63+000	63+900	kritisch	Existenzgefährdung
6	5	65+300	68+280	kritisch	Existenzgefährdung	65+300	68+280	kritisch	Existenzgefährdung
6	5, 6	68+280	77+500	noch möglich	Existenzgefährdung möglich	68+280	76+300	noch möglich	Existenzgefährdung möglich
6	6	77+500	79+300	kritisch	Existenzgefährdung	76+300	79+300	kritisch	Existenzgefährdung
6, 7	6	79+300	81+330	noch möglich	Existenzgefährdung möglich	79+300	80+430	noch möglich	Existenzgefährdung möglich
8	6, 7	93+530	96+930	noch möglich	Existenzgefährdung möglich	93+530	96+930	noch möglich	Existenzgefährdung möglich
8	7	99+730	105+700	noch möglich	Existenzgefährdung möglich	99+730	105+700	noch möglich	Existenzgefährdung möglich

Vernetzung

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
1	1, 2	7+900	9+400	noch möglich	Zwischenbereich	7+900	10+000	noch möglich	Zwischenbereich
1	2	9+400	10+600	noch möglich	Bereich Querung Elbe- Seitenkanal	10+000	10+600	noch möglich	Bereich Querung Elbe- Seitenkanal
1	2	10+600	11+300	noch möglich	Zwischenbereich	10+600	11+300	noch möglich	Ruheraum zw. Straße und Kanal
1	2	11+300	12+900	noch möglich	Wanderkorridor A39 parallel	11+300	12+900	noch möglich	Ruheraum zw. Straße und Kanal
1	2	12+900	13+900	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke	12+900	13+900	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke
1	2	13+900	15+500	noch möglich	Wanderkorridor A39 parallel	13+900	16+200	kritisch	Trittstein zw. Straße und Kanal
1	2	15+500	16+500	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke	16+200	17+200	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke
1	2	16+500	17+400	noch möglich	Wanderkorridor A39 parallel	17+200	17+400	kritisch	Trittstein zw. Straße und Kanal
1	2	17+400	18+600	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke	17+400	18+600	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke
1	2	18+600	18+700	noch möglich	Wanderkorridor A39 parallel	18+600	18+700	kritisch	Trittstein zw. Straße und Kanal
1	2	18+700	21+200	noch möglich	Wanderkorridor A39 parallel	18+700	21+200	noch möglich	Parallelverlauf Elbe- Seitenkanal
1	2	21+200	21+700	kritisch	Vernetzungsbauw. Grünunterführung	21+200	21+700	kritisch	Vernetzungsbauw. Grünunterführung
1	2	21+700	22+900	noch möglich	Wanderkorridor A39 parallel	21+700	22+900	noch möglich	Parallelverlauf Elbe- Seitenkanal
2	2	22+900	23+400	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer	22+900	23+400	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer
2	2	23+400	26+900	noch möglich	Agrarlandschaft / Offenlandsarten	23+400	26+900	noch möglich	Agrarlandschaft / Offenlandsarten
2	2	26+900	28+100	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke	26+900	28+100	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke
2	2	28+100	29+400	noch möglich	Zwischenbereich	28+100	29+400	noch möglich	Zwischenbereich
2	3	29+400	29+900	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage	29+400	29+900	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage
2	3	29+900	31+300	noch möglich	Zwischenbereich	29+900	31+300	noch möglich	Zwischenbereich
2	3	31+300	32+500	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke	31+300	32+500	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke
2	3	32+500	33+200	noch möglich	Zwischenbereich	32+500	33+200	noch möglich	Zwischenbereich
2	3	33+200	33+700	kritisch	Vernetzungsbauw. Grünunterführung	33+200	33+700	kritisch	Vernetzungsbauw. Grünunterführung
2	3	33+700	36+900	noch möglich	Zwischenbereich	33+700	36+900	noch möglich	Zwischenbereich
3	3	36+900	37+900	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke	36+900	37+900	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke
3	3	37+900	38+400	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	37+900	38+400	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
3	3	38+400	38+700	noch möglich	Zwischenbereich	38+400	38+700	noch möglich	Zwischenbereich
3	3	38+700	39+900	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke	38+700	39+900	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke
3	3	39+900	40+400	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	39+900	40+400	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
3	3	40+400	42+700	noch möglich	Zwischenbereich	40+400	42+700	noch möglich	Zwischenbereich
3	3	42+700	43+200	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	42+700	43+200	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
3	3	43+200	43+700	noch möglich	Zwischenbereich	43+200	43+700	noch möglich	Zwischenbereich
3	3	43+700	44+900	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke	43+700	44+900	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke
3	3	44+900	46+700	noch möglich	Zwischenbereich	44+900	46+700	noch möglich	Zwischenbereich

Vernetzung

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
4	4	46+700	47+200	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	46+700	47+200	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
4	4	47+200	48+700	noch möglich	Zwischenbereich	47+200	48+700	noch möglich	Zwischenbereich
4	4	48+700	49+200	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	48+700	49+200	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
4	4	49+200	49+700	noch möglich	Zwischenbereich	49+200	49+700	noch möglich	Zwischenbereich
4	4	49+700	50+200	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	49+700	50+200	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
4	4	50+200	51+500	noch möglich	Zwischenbereich	50+200	51+500	noch möglich	Zwischenbereich
4	4	51+500	52+000	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer	51+500	52+000	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer
4	4	52+000	52+900	noch möglich	Zwischenbereich	52+000	52+900	noch möglich	Zwischenbereich
4	4	52+900	53+400	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage	52+900	53+400	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage
4	4	53+400	54+200	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke	53+400	54+200	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke
4	4	54+200	54+700	noch möglich	Zwischenbereich	54+200	54+700	noch möglich	Zwischenbereich
4	4	54+700	55+200	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	54+700	55+200	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
4	4	55+200	56+300	noch möglich	Zwischenbereich	55+200	56+300	noch möglich	Zwischenbereich
5	4	56+300	56+800	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage	56+300	56+800	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage
5	4	56+800	58+000	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke	56+800	58+000	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke
5	4	58+000	58+500	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage	58+000	58+500	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage
5	5	58+500	59+500	noch möglich	Zwischenbereich	58+500	59+500	noch möglich	Zwischenbereich
5	5	59+500	60+000	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	59+500	60+000	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
5	5	60+000	60+400	noch möglich	Zwischenbereich	60+000	60+400	noch möglich	Zwischenbereich
5	5	60+400	60+900	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	60+400	60+900	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
5	5	60+900	61+200	noch möglich	Zwischenbereich	60+900	61+200	noch möglich	Zwischenbereich
5	5	61+200	62+200	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke	61+200	62+200	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke
5	5	62+200	63+200	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke	62+200	63+200	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke
5	5	63+200	64+200	noch möglich	Zwischenbereich	63+200	64+200	noch möglich	Zwischenbereich
6	5	64+200	64+700	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage	64+200	64+700	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage
6	5	64+700	65+600	noch möglich	Zwischenbereich	64+700	65+600	noch möglich	Zwischenbereich
6	5	65+600	66+100	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage	65+600	66+100	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage
6	5	66+100	66+900	noch möglich	Zwischenbereich	66+100	66+900	noch möglich	Zwischenbereich
6	5	66+900	68+400	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	66+900	68+400	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
6	5	68+400	68+900	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	68+400	68+900	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
6	5	68+900	69+700	kritisch	Wanderkorridor A39 parallel	68+900	69+700	kritisch	Trittstein zw. Straße und Kanal
6	5	69+700	70+700	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke	69+700	70+700	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke
6	5	70+700	72+500	kritisch	Wanderkorridor A39 parallel	70+700	72+500	kritisch	Trittstein zw. Straße und Kanal
6	5	72+500	72+800	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer	72+500	72+800	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer

Vernetzung

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
6	5	72+800	73+700	noch möglich	Zwischenbereich	72+800	73+700	noch möglich	Zwischenbereich
6	5	73+700	74+200	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer	73+700	74+200	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer
6	6	74+200	76+300	noch möglich	Zwischenbereich	74+200	76+300	noch möglich	Zwischenbereich
6	6	76+300	77+400	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke	76+300	77+400	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke
6	6	77+400	77+700	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	77+400	77+700	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
6	6	77+700	78+000	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	77+700	78+000	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
6	6	78+000	79+600	noch möglich	Zwischenbereich	78+000	79+600	noch möglich	Zwischenbereich
6	6	79+600	80+100	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer	79+600	80+100	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer
7	6	80+100	81+300	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer	80+100	81+300	kritisch	Vernetzungsbauwerk Gewässer
7	6	81+300	81+500	noch möglich	Zwischenbereich	81+300	81+500	noch möglich	Zwischenbereich
7	6	81+500	82+500	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke	81+500	82+500	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke
7	6	82+500	83+400	noch möglich	Zwischenbereich	82+500	83+400	noch möglich	Zwischenbereich
7	6	83+400	83+700	kritisch	Fledermausquerungshilfe	83+400	83+700	kritisch	Fledermausquerungshilfe
7	6	83+700	86+650	noch möglich	Zwischenbereich	83+700	86+650	noch möglich	Zwischenbereich
7	6	86+650	86+950	kritisch	Fledermausquerungshilfe	86+650	86+950	kritisch	Fledermausquerungshilfe
7	6	86+950	87+400	noch möglich	Zwischenbereich	86+950	87+400	noch möglich	Zwischenbereich
7	6	87+600	87+900	kritisch	Fledermausquerungshilfe	87+600	87+900	kritisch	Fledermausquerungshilfe
7	6	87+600	92+300	noch möglich	Zwischenbereich	87+600	92+300	noch möglich	Zwischenbereich
7	6	92+300	92+800	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF	92+300	92+800	kritisch	Vernetzungsbauw. Aufgeweitete UF
7	6	92+800	93+700	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke	92+800	93+700	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke
8	7	93+700	95+000	noch möglich	Zwischenbereich	93+700	95+000	noch möglich	Zwischenbereich
8	7	95+000	96+200	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke	95+000	96+200	kritisch	Vernetzungsbauwerk Talbrücke
8	7	96+200	96+630	noch möglich	Zwischenbereich	96+200	97+500	noch möglich	Zwischenbereich
8	7	96+630	97+130	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke	96+630	97+130	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke
8	7	97+130	98+000	noch möglich	Zwischenbereich	97+130	98+000	noch möglich	Zwischenbereich
8	7	98+000	99+000	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke	97+500	99+000	kritisch	Vernetzungsbauwerk Grünbrücke
8	7	99+000	99+300	noch möglich	Zwischenbereich	99+000	99+300	noch möglich	Zwischenbereich
8	7	99+300	99+800	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage	99+300	99+800	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage
8	7	99+800	101+300	noch möglich	Zwischenbereich	99+800	101+300	noch möglich	Zwischenbereich
8	7	101+300	101+800	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage	101+300	101+800	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage
8	7	101+800	102+200	noch möglich	Zwischenbereich	101+800	102+200	noch möglich	Zwischenbereich
8	7	102+200	102+800	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage	102+200	102+800	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage
8	7	102+800	103+900	noch möglich	Zwischenbereich	102+800	103+900	noch möglich	Zwischenbereich
8	7	103+900	104+400	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage	103+900	104+400	kritisch	Vernetzungsbauwerk Faunapassage
8	7	104+400	105+700	noch möglich	Zwischenbereich	104+400	105+700	noch möglich	Zwischenbereich

Abstand Anschlussstelle

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
1	1	7+900	7+950	noch möglich	AS B 216	7+900	8+200	noch möglich	AS B 216
1	1	7+950	8+600	kritisch	AS B 216	8+200	8+900	kritisch	AS B 216
1	1	8+600	9+500	noch möglich	AS B 216	8+900	9+800	noch möglich	AS B 216
2	2	23+900	24+800	noch möglich	AS Altenmedingen (L 232)	23+850	24+750	noch möglich	AS Altenmedingen (L 232)
2	2	24+800	25+425	kritisch	AS Altenmedingen (L 232)	24+750	25+350	kritisch	AS Altenmedingen (L 232)
2	2	25+425	26+325	noch möglich	AS Altenmedingen (L 232)	25+350	26+250	noch möglich	AS Altenmedingen (L 232)
2	3	29+900	30+800	noch möglich	AS K 41	29+500	30+400	noch möglich	AS K 41/ A 39
2	3	30+800	31+450	kritisch	AS K 41	30+400	31+000	kritisch	AS K 41/ A 39
2	3	31+450	32+350	noch möglich	AS K 41	31+000	31+900	noch möglich	AS K 41/ A 39
3	3	39+500	40+400	noch möglich	AS B191	39+500	40+400	noch möglich	AS B191/ A 39
3	3	40+400	41+100	kritisch	AS B191	40+400	41+100	kritisch	AS B191/ A 39
3	3	41+100	42+000	noch möglich	AS B191	41+100	42+000	noch möglich	AS B191/ A 39
3	3	44+850	45+750	noch möglich	AS B 71	44+350	45+250	noch möglich	AS B 71/ A39
3, 4	3, 4	45+750	46+350	kritisch	AS B 71	45+250	45+850	kritisch	AS B 71/ A39
4	3	46+350	47+250	noch möglich	AS B 71	45+850	46+750	noch möglich	AS B 71/ A39
5	4	58+250	59+150	noch möglich	AS Kattien (L 265)	58+250	59+150	noch möglich	AS Kattien (L 265)
5	4, 5	59+150	59+950	kritisch	AS Kattien (L 265)	59+150	59+850	kritisch	AS Kattien (L 265)
5	5	59+950	60+850	noch möglich	AS Kattien (L 265)	59+850	60+750	noch möglich	AS Kattien (L 265)
5	5	63+100	64+000	noch möglich	AS B 190n	63+500	64+400	noch möglich	AS B 190n
5, 6	5	64+000	64+650	kritisch	AS B 190n	64+400	65+000	kritisch	AS B 190n
6	5	64+650	65+550	noch möglich	AS B 190n	65+000	65+900	noch möglich	AS B 190n
6	5	74+500	75+400	noch möglich	AS Wittingen (L 244)	74+400	75+300	noch möglich	AS Wittingen (L 244)
6	5, 6	75+400	76+000	kritisch	AS Wittingen (L 244)	75+300	76+000	kritisch	AS Wittingen (L 244)
6	6	76+000	76+900	noch möglich	AS Wittingen (L 244)	76+000	76+900	noch möglich	AS Wittingen (L 244)
6	6	76+930	77+830	noch möglich	AS Eutzen (L 286)	76+930	77+830	noch möglich	AS Eutzen (L 286)
6	6	77+830	78+500	kritisch	AS Eutzen (L 286)	77+830	78+530	kritisch	AS Eutzen (L 286)
6	6	78+500	79+400	noch möglich	AS Eutzen (L 286)	78+530	79+430	noch möglich	AS Eutzen (L 286)
7, 8	6	92+800	93+700	noch möglich	AS Ehra- Lessien (L 289)	92+600	93+500	noch möglich	AS Ehra- Lessien (L 289)
8	6	93+700	94+400	kritisch	AS Ehra- Lessien (L 289)	93+500	94+100	kritisch	AS Ehra- Lessien (L 289)
8	6, 7	94+400	95+300	noch möglich	AS Ehra- Lessien (L 289)	94+100	95+000	noch möglich	AS Ehra- Lessien (L 289)

Abstand PWC

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	günstig = grün noch noch möglich = gelb		Bau- km von	Bau- km bis	günstig = grün noch noch möglich = gelb	
1	1, 2	7+900	11+000	günstig	Für die in den Lageplänen gelb markierten Bereiche (noch möglich, jedoch ungünstig) beträgt der Abstand weniger als 15 km zwischen den benachbarten T+R/ PWC- Anlagen. Bezug ist hier der Standort der Anlage im idealisierten Konzept bezüglich des Abstandrasters.			wie Linkes Band	
1	2	11+000	13+500	günstig					
1, 2	2	13+500	23+500	noch möglich					
2	2	23+500	26+000	günstig					
2	2	26+000	28+500	günstig					
2, 3	2, 3	28+500	43+500	noch möglich					
3, 4	3, 4	43+500	46+000	günstig					
4	4	46+000	48+500	günstig					
4, 5	4, 5	48+500	63+500	noch möglich					
6	5	63+500	66+000	günstig					
6	5	66+000	68+500	günstig					
6, 7	5, 6	68+500	83+500	noch möglich					
7	6	83+500	86+000	günstig					
7	6	86+000	88+500	günstig					
7, 8	6, 7	88+500	102+230	noch möglich					
8	7	102+230	104+730	günstig					
8	7	104+730	107+300	günstig					

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
1	1	7+900	8+000	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	7+900	8+000	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	1	8+000	8+100	kritisch	Bw	8+000	8+100	kritisch	Bw
1	1	8+100	8+350	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	8+100	8+350	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	1	8+350	8+450	kritisch	Bw	8+350	8+450	kritisch	Bw
1	1, 2	8+450	8+800	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	8+450	8+800	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	8+800	8+900	kritisch	Bw	8+800	8+900	kritisch	Bw
1	2	8+900	9+100	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	8+900	9+100	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	9+100	9+700	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m	9+100	9+700	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	9+700	9+900	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	9+700	9+900	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	9+900	10+050	kritisch	Bw	9+900	10+050	kritisch	Bw
1	2	10+050	10+250	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	10+050	10+250	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	10+250	10+500	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m	10+250	10+500	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	10+500	10+700	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	10+500	10+700	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	10+700	10+800	kritisch	Bw	10+700	10+800	kritisch	Bw
1	2	10+800	11+000	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	10+800	11+000	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	11+000	11+900	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m	11+000	11+900	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	11+900	12+100	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	11+900	12+100	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	12+100	12+200	kritisch	Bw	12+100	12+200	kritisch	Bw
1	2	12+200	12+400	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	12+200	12+400	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	12+400	13+150	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m	12+400	13+150	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
1	2	13+150	13+350	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	13+150	13+350	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	13+350	13+450	kritisch	Bw	13+350	13+450	kritisch	Bw
1	2	13+450	13+650	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	13+450	13+650	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	13+650	14+000	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m	13+650	14+000	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	15+300	15+600	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m, Trassierungsparameter R < 3000m	15+300	15+600	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	15+600	15+800	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m, Trassierungsparameter R < 3000m	15+600	15+800	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	15+800	15+900	kritisch	Bw	15+800	15+900	kritisch	Bw
1	2	15+900	16+100	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m, Trassierungsparameter R < 3000m	15+900	16+100	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	16+100	16+750	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m, Trassierungsparameter R < 3000m	16+100	16+750	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	16+750	16+950	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m, Trassierungsparameter R < 3000m	16+750	16+950	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m, Trassierungsparameter R < 3000m
1	2	16+950	17+050	kritisch	Bw	16+950	17+050	kritisch	Bw
1	2	17+050	17+250	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	17+050	17+250	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
1	2	17+250	17+700	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	17+250	17+700	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
1	2	17+700	17+900	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	17+700	17+900	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
1	2	17+900	18+100	kritisch	Bw	17+900	18+100	kritisch	Bw
1	2	18+100	18+200	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	18+100	18+200	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
1	2	18+200	18+300	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	18+200	18+300	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
1	2	19+600	20+000	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	19+600	20+000	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
1	2	20+000	20+200	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	20+000	20+200	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
1	2	20+200	20+300	kritisch	Bw	20+200	20+300	kritisch	Bw
1	2	20+300	20+500	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	20+300	20+500	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
1	2	20+500	21+200	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	20+500	21+200	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
1	2	21+200	21+400	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	21+200	21+400	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
1	2	21+400	21+500	kritisch	Bw	21+400	21+500	kritisch	Bw
1	2	21+500	21+700	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	21+500	21+700	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
1	2	21+700	21+800	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	21+700	21+800	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
2	2	21+800	22+000	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	21+800	22+000	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
2	2	22+000	22+100	kritisch	Bw	22+000	22+100	kritisch	Bw
2	2	22+100	22+300	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	22+100	22+300	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
2	2	22+300	22+925	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	22+300	22+925	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
2	2	22+925	23+125	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	22+925	23+125	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
2	2	23+125	23+225	kritisch	Bw	23+125	23+225	kritisch	Bw
2	2	23+225	23+425	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	23+225	23+425	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
2	2	23+425	24+650	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	23+425	24+650	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
2	2	24+650	24+850	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	24+650	24+850	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
2	2	24+850	24+950	kritisch	Bw	24+850	24+950	kritisch	Bw
2	2	24+950	25+150	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	24+950	25+150	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
2	2	25+150	25+500	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	25+150	25+500	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
2	2	25+600	25+800	noch möglich	Bw	25+600	25+800	noch möglich	Bw
2	2	25+800	25+900	kritisch	Bw	25+800	25+900	kritisch	Bw
2	2	25+900	26+100	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	25+900	26+100	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
2	2	26+100	27+150	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m	26+100	27+150	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m
2	2	27+150	27+350	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	27+150	27+350	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
2	2	27+350	27+450	kritisch	Bw	27+350	27+450	kritisch	Bw
2	2	27+450	27+775	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	27+450	27+775	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
2	2	27+775	27+875	kritisch	Bw	27+775	27+875	kritisch	Bw
2	2	27+875	28+075	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	27+875	28+075	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
2	2	28+075	28+850	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m	28+075	28+850	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
2	2	28+850	29+050	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	28+850	29+050	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
2	2	29+050	29+150	kritisch	Bw	29+050	29+150	kritisch	Bw
2	2, 3	29+150	29+520	noch möglich	Bw	29+150	29+520	noch möglich	Bw
2	3	29+520	29+620	kritisch	Bw	29+520	29+620	kritisch	Bw
2	3	29+620	30+020	noch möglich	Bw, Damm bis 6 m	29+620	30+020	noch möglich	Bw, Damm bis 6 m
2	3	30+020	30+120	kritisch	Bw	30+020	30+120	kritisch	Bw
2	3	30+120	30+320	noch möglich	Bw, Damm bis 6 m	30+120	30+320	noch möglich	Bw, Damm bis 6 m
2	3	30+320	30+700	noch möglich	Einschnitt bis 6 m	30+320	30+700	noch möglich	Einschnitt bis 6 m
2	3	30+700	30+900	noch möglich	Bw, Einschnitt bis 6 m	30+700	30+900	noch möglich	Bw, Einschnitt bis 6 m
2	3	30+900	31+000	kritisch	Bw	30+900	31+000	kritisch	Bw
2	3	31+000	31+400	noch möglich	Bw, Damm über 6 m	31+000	31+400	noch möglich	Bw, Damm über 6 m
2	3	31+400	32+200	kritisch	BW, Damm über 10 m Trassierungsparameter R < 3000m	31+400	32+200	kritisch	BW, Damm über 10 m Trassierungsparameter R < 3000m
2	3	32+200	33+200	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	32+200	33+200	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
2	3	33+200	33+800	kritisch	BW, Damm über 6 m Trassierungsparameter R < 3000m	33+200	33+800	kritisch	BW, Damm über 6 m Trassierungsparameter R < 3000m
2, 3	3	33+800	34+550	noch möglich	Damm bis 6 m; Einschnitt über 6m Trassierungsparameter R < 3000m	33+800	34+550	noch möglich	Damm bis 6 m; Einschnitt über 6m Trassierungsparameter R < 3000m
3	3	34+550	34+750	noch möglich	Bw, Damm bis 6 m; Einschnitt über 6m, Trassierungsparameter R < 3000m	33+800	34+750	noch möglich	Bw, Damm bis 6 m; Einschnitt über 6m, Trassierungsparameter R < 3000m
3	3	34+750	34+850	kritisch	Bw	34+750	34+850	kritisch	Bw
3	3	34+850	35+150	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m Trassierungsparameter R < 3000m	33+800	35+150	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m Trassierungsparameter R < 3000m

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
3	3	35+150	36+200	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m Trassierungsparameter R < 3000m	35+150	36+200	noch möglich	bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m Trassierungsparameter R < 3000m
3	3	36+200	37+000	kritisch	Bw, Damm über 10 m Trassierungsparameter R < 3000m	36+200	37+000	kritisch	Bw, Damm über 10 m Trassierungsparameter R < 3000m
3	3	37+000	37+200	noch möglich	Bw Trassierungsparameter R < 3000m	37+000	37+200	noch möglich	Bw Trassierungsparameter R < 3000m
3	3	37+200	37+400	kritisch	Bw	37+200	37+400	kritisch	Bw
3	3	37+400	37+600	noch möglich	Bw Trassierungsparameter R < 3000m	37+400	37+600	noch möglich	Bw Trassierungsparameter R < 3000m
3	3	37+600	38+000	noch möglich	Dammhöhe bis 6 m Trassierungsparameter R < 3000m	37+600	38+000	noch möglich	Dammhöhe bis 6 m Trassierungsparameter R < 3000m
3	3	38+000	38+200	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m Trassierungsparameter R < 3000m	38+000	38+200	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m Trassierungsparameter R < 3000m
3	3	38+200	38+300	kritisch	Bw	38+200	38+300	kritisch	Bw
3	3	38+300	39+650	kritisch	Bw, Damm über 6 m	38+300	39+650	kritisch	Bw, Damm über 6 m
3	3	39+650	40+200	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m	39+650	40+200	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m
3	3	40+200	40+300	kritisch	Bw, Damm über 6 m	40+200	40+300	kritisch	Bw, Damm über 6 m
3	3	40+300	40+500	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m	40+300	40+500	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m
3	3	40+700	40+900	noch möglich	Bw	40+700	40+900	noch möglich	Bw
3	3	40+900	41+000	kritisch	Bw	40+900	41+000	kritisch	Bw
3	3	41+000	41+200	noch möglich	Bw	41+000	41+200	noch möglich	Bw
3	3	42+650	42+850	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m	42+650	42+850	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m
3	3	42+850	42+950	kritisch	Bw	42+850	42+950	kritisch	Bw
3	3	42+950	43+150	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m	42+950	43+150	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
3	3	43+600	43+800	noch möglich	Bw	43+600	43+800	noch möglich	Bw
3	3	43+800	43+900	kritisch	Bw	43+800	43+900	kritisch	Bw
3	3	43+900	44+100	noch möglich	Bw	43+900	44+100	noch möglich	Bw
3	3	44+150	44+350	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m	44+150	44+350	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m
3	3	44+350	45+200	kritisch	Bw, Dammhöhe über 6 m	44+350	45+200	kritisch	Bw, Dammhöhe über 6 m
3	3	45+200	45+750	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m	45+200	45+750	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m
3	3	45+750	45+850	kritisch	Bw, Dammhöhe über 6 m	45+750	45+850	kritisch	Bw, Dammhöhe über 6 m
3	3	45+850	46+250	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m	45+850	46+250	noch möglich	Bw, Dammhöhe bis 6 m
3, 4	3, 4	46+250	46+350	kritisch	Bw	46+250	46+350	kritisch	Bw
4	4	46+350	46+550	noch möglich	Bw	46+350	46+550	noch möglich	Bw
4	4	46+700	46+900	noch möglich	Bw	46+700	46+900	noch möglich	Bw
4	4	46+900	47+000	kritisch	Bw	46+900	47+000	kritisch	Bw
4	4	47+000	47+200	noch möglich	Bw	47+000	47+200	noch möglich	Bw
4	4	47+800	48+000	noch möglich	Bw	47+800	48+000	noch möglich	Bw
4	4	48+000	48+100	kritisch	Bw	48+000	48+100	kritisch	Bw
4	4	48+100	48+300	noch möglich	Bw	48+100	48+300	noch möglich	Bw
4	4	48+700	48+900	noch möglich	Bw	48+700	48+900	noch möglich	Bw
4	4	48+900	49+100	kritisch	Bw	48+900	49+100	kritisch	Bw
4	4	49+100	49+300	noch möglich	Bw	49+100	49+300	noch möglich	Bw
4	4	49+700	49+900	noch möglich	Bw	49+700	49+900	noch möglich	Bw
4	4	49+900	50+000	kritisch	Bw	49+900	50+000	kritisch	Bw
4	4	50+000	50+200	noch möglich	Bw	50+000	50+200	noch möglich	Bw
4	4	51+100	51+300	noch möglich	Bw	51+100	51+300	noch möglich	Bw
4	4	51+300	51+400	kritisch	Bw	51+300	51+400	kritisch	Bw
4	4	51+400	51+700	noch möglich	Bw	51+400	51+700	noch möglich	Bw
4	4	51+700	51+800	kritisch	Bw	51+700	51+800	kritisch	Bw
4	4	51+800	52+000	noch möglich	Bw	51+800	52+000	noch möglich	Bw

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
4	4	52+300	52+800	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m	52+300	52+800	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m
4	4	52+800	53+000	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	52+800	53+000	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
4	4	53+000	53+100	kritisch	Bw	53+000	53+100	kritisch	Bw
4	4	53+100	53+500	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	53+100	53+500	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
4	4	53+500	53+900	kritisch	Bw	53+500	53+900	kritisch	Bw
4	4	53+900	54+150	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	53+900	54+150	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
4	4	54+150	54+250	kritisch	Bw	54+150	54+250	kritisch	Bw
4	4	54+250	54+450	noch möglich	Bw	54+250	54+450	noch möglich	Bw
4	4	54+650	54+850	noch möglich	Bw	54+650	54+850	noch möglich	Bw
4	4	54+850	54+950	kritisch	Bw	54+850	54+950	kritisch	Bw
4	4	54+950	55+150	noch möglich	Bw	54+950	55+150	noch möglich	Bw
4	4	55+300	55+500	noch möglich	Bw	55+300	55+500	noch möglich	Bw
4	4	55+500	55+600	kritisch	Bw	55+500	55+600	kritisch	Bw
4	4	55+600	55+800	noch möglich	Bw	55+600	55+800	noch möglich	Bw
4, 5	4	56+250	56+450	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	56+250	56+450	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
5	4	56+450	56+550	kritisch	Bw	56+450	56+550	kritisch	Bw
5	4	56+550	57+200	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	56+550	57+200	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
5	4	57+200	58+300	kritisch	Bw 15, 16, 17, Dammhöhen über 10 m	57+200	58+300	kritisch	Bw 15, 16, 17, Dammhöhen über 10 m
5	4, 5	58+300	59+250	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	58+300	59+250	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
5	5	59+250	59+350	kritisch	Bw	59+250	59+350	kritisch	Bw
5	5	59+350	59+750	noch möglich	Bw	59+350	59+750	noch möglich	Bw
5	5	59+750	59+850	kritisch	Bw	59+750	59+850	kritisch	Bw
5	5	59+850	60+500	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	59+850	60+500	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
5	5	60+500	60+600	kritisch	Bw	60+500	60+600	kritisch	Bw
5	5	60+600	61+700	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	60+600	61+700	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
5	5	61+700	61+800	kritisch	Bw	61+700	61+800	kritisch	Bw
5	5	61+800	62+100	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	61+800	62+100	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
5	5	62+100	62+700	kritisch	Bw	62+100	62+700	kritisch	Bw
5	5	62+700	62+900	noch möglich	Bw	62+700	62+900	noch möglich	Bw
5	5	62+900	63+000	kritisch	Bw	62+900	63+000	kritisch	Bw
5	5	63+000	63+200	noch möglich	Bw	63+000	63+200	noch möglich	Bw
5	5	63+500	63+700	noch möglich	Bw	63+500	63+700	noch möglich	Bw
5	5	63+700	63+800	kritisch	Bw	63+700	63+800	kritisch	Bw
5	5	63+800	64+000	noch möglich	Bw	63+800	64+000	noch möglich	Bw
5, 6	5	64+250	64+450	noch möglich	Bw	64+250	64+450	noch möglich	Bw
6	5	64+450	64+550	kritisch	Bw	64+450	64+550	kritisch	Bw
6	5	64+550	64+750	noch möglich	Bw	64+550	64+750	noch möglich	Bw
6	5	65+200	65+400	noch möglich	Bw	65+200	65+400	noch möglich	Bw
6	5	65+400	65+500	kritisch	Bw	65+400	65+500	kritisch	Bw
6	5	65+500	65+850	noch möglich	Bw	65+500	65+850	noch möglich	Bw
6	5	65+850	65+950	kritisch	Bw	65+850	65+950	kritisch	Bw
6	5	65+950	66+150	noch möglich	Bw	65+950	66+150	noch möglich	Bw

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
6	5	66+300	66+500	noch möglich	Bw	66+300	66+500	noch möglich	Bw
6	5	66+500	66+600	kritisch	Bw	66+500	66+600	kritisch	Bw
6	5	66+600	66+700	noch möglich	Bw	66+600	66+700	noch möglich	Bw
6	5	66+700	66+800	kritisch	Bw	66+700	66+800	kritisch	Bw
6	5	66+800	67+000	noch möglich	Bw	66+800	67+000	noch möglich	Bw
6	5	67+000	67+100	kritisch	Bw	67+000	67+100	kritisch	Bw
6	5	67+100	67+300	noch möglich	Bw	67+100	67+300	noch möglich	Bw
6	5	67+900	68+100	noch möglich	Bw	67+900	68+100	noch möglich	Bw
6	5	68+100	68+200	kritisch	Bw	68+100	68+200	kritisch	Bw
6	5	68+200	68+400	noch möglich	Bw	68+200	68+400	noch möglich	Bw
6	5	69+100	69+300	noch möglich	Bw	69+100	69+300	noch möglich	Bw
6	5	69+300	69+400	kritisch	Bw	69+300	69+400	kritisch	Bw
6	5	69+400	69+600	noch möglich	Bw	69+400	69+600	noch möglich	Bw
6	5	71+000	71+200	noch möglich	Bw	71+000	71+200	noch möglich	Bw
6	5	71+200	71+300	kritisch	Bw	71+200	71+300	kritisch	Bw
6	5	71+300	71+500	noch möglich	Bw	71+300	71+500	noch möglich	Bw
6	5	72+330	72+530	noch möglich	Bw	72+330	72+530	noch möglich	Bw
6	5	72+530	72+630	kritisch	Bw	72+530	72+630	kritisch	Bw
6	5	72+630	72+830	noch möglich	Bw	72+630	72+830	noch möglich	Bw
6	5	73+800	74+000	noch möglich	Bw	73+800	74+000	noch möglich	Bw
6	5	74+000	74+100	kritisch	Bw	74+000	74+100	kritisch	Bw
6	5	74+100	74+350	noch möglich	Bw	74+100	74+350	noch möglich	Bw
6	5	74+350	74+450	kritisch	Bw	74+350	74+450	kritisch	Bw
6	5	74+450	74+750	noch möglich	Bw	74+450	74+750	noch möglich	Bw
6	5	74+750	74+850	kritisch	Bw	74+750	74+850	kritisch	Bw
6	5	74+850	74+950	noch möglich	Bw	74+850	74+950	noch möglich	Bw

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
6	6	74+950	75+050	kritisch	Bw	74+950	75+050	kritisch	Bw
6	6	75+050	75+450	noch möglich	Bw	75+050	75+450	noch möglich	Bw
6	6	75+450	75+550	kritisch	Bw	75+450	75+550	kritisch	Bw
6	6	75+550	75+750	noch möglich	Bw	75+550	75+750	noch möglich	Bw
6	6	76+150	76+800	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	76+150	76+800	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
6	6	76+800	76+900	kritisch	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	76+800	76+900	kritisch	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
6	6	76+900	77+100	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	76+900	77+100	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
6	6	77+200	77+400	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	77+200	77+400	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
6	6	77+400	77+500	kritisch	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	77+400	77+500	kritisch	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
6	6	77+500	77+710	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	77+500	77+710	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
6	6	77+710	77+810	kritisch	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	77+710	77+810	kritisch	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
6	6	77+810	78+030	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	77+810	78+030	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
6	6	78+130	78+330	noch möglich	Bw	78+130	78+330	noch möglich	Bw
6	6	78+330	78+430	kritisch	Bw	78+330	78+430	kritisch	Bw
6	6	78+430	78+630	noch möglich	Bw	78+430	78+630	noch möglich	Bw

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
6	6	79+600	79+800	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	79+600	79+800	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
6	6	79+800	79+900	kritisch	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	79+800	79+900	kritisch	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
6, 7	6	79+900	80+330	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	79+900	80+330	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
7	6	80+330	80+730	kritisch	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	80+330	80+730	kritisch	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
7	6	80+730	80+930	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	80+730	80+930	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
7	6	81+750	81+950	noch möglich	Bw	81+750	81+950	noch möglich	Bw
7	6	81+950	82+050	kritisch	Bw	81+950	82+050	kritisch	Bw
7	6	82+050	82+200	noch möglich	Bw	82+050	82+200	noch möglich	Bw
7	6	82+200	82+300	kritisch	Bw	82+200	82+300	kritisch	Bw
7	6	82+300	82+500	noch möglich	Bw	82+300	82+500	noch möglich	Bw
7	6	83+300	83+500	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	83+300	83+500	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
7	6	83+500	83+600	kritisch	Bw	83+500	83+600	kritisch	Bw
7	6	83+600	83+800	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m	83+600	83+800	noch möglich	Bw, bewegtes Gelände, Damm/ Einschnitt bis 6 m
7	6	86+550	86+750	noch möglich	Bw	86+550	86+750	noch möglich	Bw
7	6	86+750	86+850	kritisch	Bw	86+750	86+850	kritisch	Bw
7	6	86+850	87+050	noch möglich	Bw	86+850	87+050	noch möglich	Bw
7	6	87+500	87+700	noch möglich	Bw	87+500	87+700	noch möglich	Bw
7	6	87+700	87+800	kritisch	Bw	87+700	87+800	kritisch	Bw
7	6	87+800	88+000	noch möglich	Bw	87+800	88+000	noch möglich	Bw

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
7	6	92+250	92+450	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	92+250	92+450	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
7	6	92+450	92+550	kritisch	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	92+450	92+550	kritisch	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
7	6	92+250	93+150	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	92+250	93+150	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
7	6	93+150	93+250	kritisch	Bw	93+150	93+250	kritisch	Bw
7, 8	6	93+250	93+920	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	93+250	93+920	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
8	6	93+920	94+020	kritisch	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	93+920	94+020	kritisch	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
8	6, 7	94+020	94+600	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	94+020	94+600	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
8	7	94+600	94+700	kritisch	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	94+600	94+700	kritisch	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
8	7	94+700	95+350	noch möglich	Bw	94+700	95+350	noch möglich	Bw
8	7	95+350	95+650	kritisch	kreuzende Gewässer und Bw	95+350	95+650	kritisch	kreuzende Gewässer und Bw
8	7	95+650	95+850	noch möglich	Bw	95+650	95+850	noch möglich	Bw
8	7	96+630	96+830	noch möglich	Bw	96+630	96+830	noch möglich	Bw
8	7	96+830	96+930	kritisch	Bw	96+830	96+930	kritisch	Bw
8	7	96+930	97+130	noch möglich	Bw	96+930	97+130	noch möglich	Bw
8	7	97+750	97+950	noch möglich	Bw	97+750	97+950	noch möglich	Bw
8	7	97+950	98+050	kritisch	Bw	97+950	98+050	kritisch	Bw
8	7	98+050	98+350	noch möglich	Bw	98+050	98+350	noch möglich	Bw
8	7	98+350	98+450	kritisch	Bw	98+350	98+450	kritisch	Bw
8	7	98+450	98+650	noch möglich	Bw	98+450	98+650	noch möglich	Bw

Trassierung, Bauwerke

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
8	7	99+180	99+380	noch möglich	Bw	99+180	99+380	noch möglich	Bw
8	7	99+380	99+480	kritisch	Bw	99+380	99+480	kritisch	Bw
8	7	99+480	99+880	noch möglich	Bw	99+480	99+880	noch möglich	Bw
8	7	99+880	99+980	kritisch	Bw	99+880	99+980	kritisch	Bw
8	7	99+980	100+230	noch möglich	Bw	99+980	100+230	noch möglich	Bw
8	7	101+200	101+400	noch möglich	Bw	101+200	101+400	noch möglich	Bw
8	7	101+400	101+500	kritisch	Bw	101+400	101+500	kritisch	Bw
8	7	101+500	101+700	noch möglich	Bw	101+500	101+700	noch möglich	Bw
8	7	101+830	102+030	noch möglich	Bw	101+830	102+030	noch möglich	Bw
8	7	102+030	102+130	kritisch	Bw	102+030	102+130	kritisch	Bw
8	7	102+130	102+580	noch möglich	Bw	102+130	102+580	noch möglich	Bw
8	7	102+580	102+680	kritisch	Bw	102+580	102+680	kritisch	Bw
8	7	102+680	102+980	noch möglich	Bw	102+680	102+980	noch möglich	Bw
8	7	102+980	103+080	kritisch	Bw	102+980	103+080	kritisch	Bw
8	7	103+080	103+630	noch möglich	Bw	103+080	103+630	noch möglich	Bw
8	7	103+630	103+730	kritisch	Bw	103+630	103+730	kritisch	Bw
8	7	103+730	104+100	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	103+730	104+100	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
8	7	104+100	104+200	kritisch	Bw	104+100	104+200	kritisch	Bw
8	7	104+200	104+400	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	104+200	104+400	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
8	7	104+400	105+400	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m	104+400	105+400	noch möglich	Trassierungsparameter R < 3000m
8	7	105+400	105+600	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m	105+400	105+600	noch möglich	Bw, Trassierungsparameter R < 3000m
8	7	105+600	105+700	kritisch	Bw	105+600	105+700	kritisch	Bw

Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitung

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
1	1	7+900	8+350	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	7+900	8+825	noch möglich	Annäherung an Hochspannungstrasse
1	1, 2	8+350	9+900	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m, geplantes Gewerbegebiet	8+825	8+925	kritisch	Freileitung Hochspannungstrasse
1	2					8+925	9+250	noch möglich	Annäherung an Hochspannungstrasse, Bebauung im Abstand 400 m - 600 m, geplantes Gewerbegebiet
1	2	10+500	10+700	noch möglich	Wall Landwehr	10+700	10+900	noch möglich	Wall Landwehr
1	2					11+300	11+700	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
1	2	12+600	12+900	noch möglich	Freileitung Hochspannungstrasse	12+600	12+900	noch möglich	Freileitung Hochspannungstrasse
1	2	13+200	13+900	kritisch	Freiflieger Schießp. Wendisch- Evern	13+100	13+900	kritisch	Freiflieger Schießp. Wendisch- Evern
1	2	16+200	16+700	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m				
1-2	2	16+700	17+100	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	13+900	22+200	noch möglich	Parallelführung Elbe- Seitenkanal
2	2	22+200	22+600	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	22+200	22+600	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
2	2	23+700	24+100	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	22+600	23+500	noch möglich	Parallelführung Elbe- Seitenkanal
2	3	30+000	30+200	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m				
2	3	30+200	30+800	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m				
2	3	31+500	32+100	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	31+400	32+100	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
3	3	37+000	37+100	kritisch	Kreuzung Gas- Pipelines	37+000	37+100	kritisch	Kreuzung Gas- Pipelines
3	3	37+900	38+000	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m				
3	3	38+000	38+300	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m				
3	3	38+300	39+100	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m				
3	3	39+600	39+700	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	39+300	39+400	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
3	3					40+300	40+500	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
3	3					40+900	41+000	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
3	3					41+000	41+300	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
3	3					41+300	41+400	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m

Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitung

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
3, 4	3, 4	45+200	47+900	kritisch	Windpark	45+200	48+100	kritisch	Windpark
4	4	48+100	48+500	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	48+100	48+700	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
4	4	51+600	52+600	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	50+500	51+200	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
4	4	53+500	54+500	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	53+700	54+100	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
4	4					54+200	54+500	noch möglich	Annäherung an Hochspannungstrasse
4	4	54+500	54+600	kritisch	Freileitung Hochspannungstrasse	54+500	54+600	kritisch	Freileitung Hochspannungstrasse
4	4	54+600	54+800	noch möglich	Annäherung an Hochspannungstrasse	54+600	54+800	noch möglich	Annäherung an Hochspannungstrasse
5	4	57+400	58+900	noch möglich	Heuerstorf, Kattien	57+200	57+600	noch möglich	Heuerstorf
5	4					57+600	58+400	kritisch	Heuerstorf
5	4					58+400	58+700	noch möglich	Heuerstorf
5	5					59+600	59+900	kritisch	Gewässer
5	5	60+100	60+200	kritisch	Gewässer				
5	5	61+900	62+200	noch möglich	Schafwedel				
5	5	62+200	62+700	kritisch	Schafwedel				
5	5	62+700	63+000	noch möglich	Schafwedel				

Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitung

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
6	5	65+200	65+420	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	65+200	65+420	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
6	5	65+420	66+200	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	65+420	66+200	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
6	5	66+200	66+350	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	66+200	66+350	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
6	5	66+800	66+900	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	66+450	66+850	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
6	5	71+920	72+320	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m				
6	5	72+320	73+060	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	68+700	72+800	noch möglich	Parallelverlauf Elbe- Seitenkanal
6	5	73+060	73+260	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m				
6	5	72+860	73+700	noch möglich	Bauwerke verschiebbar	72+800	73+700	noch möglich	Bauwerke verschiebbar
6	5	74+600	74+800	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	74+600	74+800	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
6	5, 6	74+800	75+400	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	74+800	76+050	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
6	6	75+400	76+650	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	76+050	77+000	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
6	6	76+980	77+200	noch möglich	Bereich Hochspannungstrasse	77+000	77+180	noch möglich	Bereich Hochspannungstrasse
6	6	77+200	77+300	kritisch	Kreuzung Hochspannungstrasse	77+180	77+280	kritisch	Kreuzung Hochspannungstrasse
6	6	77+300	77+430	noch möglich	Bereich Hochspannungstrasse	77+280	77+430	noch möglich	Bereich Hochspannungstrasse
6	6	77+430	78+630	noch möglich	Bereich Hochspannungstrasse	77+430	78+030	noch möglich	Bereich Hochspannungstrasse
6	6	78+630	78+730	kritisch	Kreuzung Hochspannungstrasse	78+030	78+430	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
6	6	78+730	80+230	noch möglich	Bereich Hochspannungstrasse	78+430	78+730	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
6	6					78+730	78+830	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
6	6					79+430	80+130	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m

Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitung

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
6, 7	6	80+230	80+430	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	80+130	80+230	kritisch	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
7	6	80+430	81+330	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	80+230	81+030	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
7	6	81+630	81+830	noch möglich	Annäherung an VW- Gelände	81+030	81+230	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
7	6	81+830	86+100	kritisch	Parallelverlauf VW- Gelände	81+930	82+430	noch möglich	Forstversuchsfläche
7	6	86+100	89+600	noch möglich	Verschwenkung vom Parallelverlauf	83+430	83+830	noch möglich	angrenzender Grabenverlauf
7	6	89+600	92+830	kritisch	Parallelverlauf VW- Gelände	88+530	93+130	noch möglich	Truppenübeungsplatz Ehra- Lessien; Schießstand
7	6	92+830	92+930	noch möglich	Annäherung an VW- Gelände				
8	6, 7	93+430	94+500	kritisch	Bereich Hochspannungstrasse				
8	7	94+500	94+730	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m, Abwasserverrieselung	94+230	94+730	noch möglich	Abwasserverrieselung
8	7	97+680	97+930	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	95+130	95+230	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
8	7	97+930	98+030	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	95+330	95+480	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
8	7	98+030	98+280	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	95+480	96+080	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
8	7	99+430	99+530	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	96+080	96+180	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
8	7	99+530	99+780	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m	97+330	97+530	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
8	7	99+780	99+880	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	97+530	97+630	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
8	7					97+630	97+820	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
8	7					97+820	97+920	kritisch	Bebauung im Abstand < 400 m
8	7					97+920	98+130	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m
8	7	100+130	100+230	noch möglich	Windkraftanlage				
8	7	100+230	100+580	kritisch	Windkraftanlage				
8	7	100+580	100+680	noch möglich	Windkraftanlage				
8	7	101+400	101+500	noch möglich	Windkraftanlage	100+730	100+830	noch möglich	Windkraftanlage
8	7	101+500	101+900	kritisch	Windkraftanlage	100+830	101+400	kritisch	Windkraftanlage
8	7	101+900	102+000	noch möglich	Windkraftanlage	101+400	101+500	noch möglich	Windkraftanlage
8	7	104+130	104+180	noch möglich	Bebauung im Abstand < 400 m				
8	7	104+180	104+380	kritisch	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m	105+330	105+700	noch möglich	Bebauung im Abstand 400 m - 600 m

Ver- und Ensorgung

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
1	2	12+000	15+400	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen	12+000	15+400	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
1	2	17+900	19+700	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen	17+900	19+700	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
2	2	24+800	27+900	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen	24+800	27+900	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
2	2, 3	29+300	30+400	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen	29+300	31+400	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
2	3	30+800	31+500	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen				
2	3					32+200	32+600	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
2, 3	3	32+200	34+400	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen	32+700	34+200	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
3	3	34+800	36+800	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen				
3	3	38+900	39+900	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen	36+300	39+300	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
3	3	40+600	43+100	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen	39+400	40+900	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
3	3	43+700	44+900	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen	41+300	46+300	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
5	5	60+100	61+500	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen	60+100	61+500	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
6	5	67+600	69+500	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen	67+600	69+500	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
7	6	81+630	92+930	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen	75+950	77+150	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
7	6					81+330	81+830	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
7	6					84+030	93+230	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
8	6, 7					93+230	94+030	noch möglich	Abstand > 1.500 m zu Ortslagen
8	7	99+750	104+170	kritisch	Abwasserverregnungsgebiet	99+750	104+170	kritisch	Abwasserverregnungsgebiet

Baugrund/ Grundwasser, Altlasten

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
1	2	13+000	17+700	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III B	13+000	17+700	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III B
2	2	21+800	22+300	noch möglich	Grundwasser geländenah	21+800	22+300	noch möglich	Grundwasser geländenah
2	2	23+800	24+200	noch möglich	Stauwasser im Einschnittsbereich	23+800	24+200	noch möglich	Stauwasser im Einschnittsbereich
2	2	24+800	25+200	noch möglich	Stauwasser im Einschnittsbereich	24+800	25+200	noch möglich	Stauwasser im Einschnittsbereich
2	3	29+500	30+100	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig	29+500	30+100	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig
2	3	30+300	31+700	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig	30+300	31+700	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig
2	3	31+700	32+100	kritisch	Bereich Röbbelbach, schwieriger Baugrund,Grundwasser geländenah	31+700	32+100	kritisch	Bereich Röbbelbach, schwieriger Baugrund,Grundwasser geländenah
2	3	32+500	33+000	noch möglich	Stauwasser im Einschnittsbereich	32+500	33+000	noch möglich	Stauwasser im Einschnittsbereich
2, 3	3	33+800	35+200	noch möglich	Stauwasser im Einschnittsbereich	33+800	35+200	noch möglich	Stauwasser im Einschnittsbereich
3	3	38+100	38+600	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig	38+100	38+600	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig
3	3	39+200	39+600	kritisch	Bereich Wipperau, schwieriger Baugrund,Grundwasser geländenah	39+200	39+600	kritisch	Bereich Wipperau, schwieriger Baugrund,Grundwasser geländenah
3	3	39+600	40+500	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig	39+600	40+500	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig
3	3	40+600	44+300	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig Stauwasser im Einschnittsbereich	40+600	44+300	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig Stauwasser im Einschnittsbereich
3	3	44+300	45+000	kritisch	Bereich Klein Liederner Bach, schwieriger Baugrund, Grundwasser geländenah	44+300	45+000	kritisch	Bereich Klein Liederner Bach, schwieriger Baugrund, Grundwasser geländenah
3	3	45+000	46+300	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig	45+000	46+300	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig

Baugrund/ Grundwasser, Altlasten

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
5	5	61+800	62+100	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig	61+800	62+100	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig
5	5	62+100	62+700	kritisch	Baugrund mäßig tragfähig	62+100	62+700	kritisch	Baugrund mäßig tragfähig
5	5	62+700	63+000	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig	62+700	63+000	noch möglich	Baugrund mäßig tragfähig
6	5	67+400	71+000	noch möglich	Grundwasser geländenah	67+400	71+000	noch möglich	Grundwasser geländenah
6	5	71+000	74+950	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren), Grundwasser geländenah	71+000	74+950	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren), Grundwasser geländenah
6	5	74+950	75+050	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)	74+950	75+250	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)
7	6	75+050	75+250	noch möglich	Kampfmittelverdachtsfläche, Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)				
7	6	75+250	76+650	noch möglich	Grundwasser zwischen 0,7 und 8,8 m, Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)	75+250	76+650	noch möglich	Grundwasser zwischen 0,7 und 8,8 m, Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)
7	6	76+650	77+630	noch möglich	Kampfmittelverdachtsfläche, Grundwasser geländenah, Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)	76+650	77+630	noch möglich	Kampfmittelverdachtsfläche, Grundwasser geländenah, Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)
7	6	77+630	77+730	noch möglich	Grundwasser geländenah, Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)	77+630	77+730	noch möglich	Grundwasser geländenah, Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)
7	6	77+730	78+730	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III A, Grundwasser zwischen 0,7 und 8,8 m, Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)	77+730	80+500	noch möglich	Grundwasser zwischen 0,7 und 8,8 m, Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)
7	6	78+730	80+500	noch möglich	Grundwasser zwischen 0,7 und 8,8 m, Wasserschutzgebiet Zone III B (im Verfahren)				
7	6	84+230	85+730	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III B	84+230	85+730	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III B

Baugrund/ Grundwasser, Altlasten

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
7	6					81+030	90+230	noch möglich	Altlastenverdachtsfläche Truppenübungsplatz
7	6	90+230	92+730	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III B	90+230	92+730	noch möglich	Truppenübungsplatz, Wasserschutzgebiet Zone III B
7, 8	6, 7	92+730	94+730	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III B, Grundwasser zwischen 0,7 und 8,8 m	92+730	94+730	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III B, Grundwasser zwischen 0,7 und 8,8 m
8	6, 7	93+230	105+700	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III A und III B, Mindestabstand gemäß RiStWaG zwischen GOK und mittlerem GW-Stand nicht eingehalten.	93+230	96+350	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III A und III B, Mindestabstand gemäß RiStWaG zwischen GOK und mittlerem GW-Stand nicht eingehalten.
8	7					96+350	96+600	kritisch	Grundwasser geländenah
8	7					96+600	105+700	noch möglich	Wasserschutzgebiet Zone III A und III B, Mindestabstand gemäß RiStWaG zwischen GOK und mittlerem GW-Stand nicht eingehalten.

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
1	1	8+500	8+600	noch möglich	Fledermäuse				
1	2	9+600	9+900	noch möglich	Waldrand				
1	2	9+900	10+100	kritisch	Fledermäuse	9+900	10+100	kritisch	Fledermäuse
1	2	10+100	10+800	kritisch	alte Buchenwälder (LRT 9110), Landwehr	10+100	10+800	kritisch	alte Buchenwälder (LRT 9110), Landwehr
1	2	11+300	11+900	noch möglich	strukturreicher Wechsel Wald-Offenland, Laubfrosch	11+300	11+900	noch möglich	strukturreicher Wechsel Wald-Offenland, Laubfrosch
1	2	11+900	18+400	kritisch	zusammenhängender Waldkomplex, Vierenbachniederung mit Erlenbruch, faunist. Wechselbeziehungen	11+900	18+700	kritisch	zusammenhängender Waldkomplex, Vierenbachniederung mit Erlenbruch, faunist. Wechselbeziehungen
1	2	18+400	21+300	noch möglich	Waldrand, strukturreicher Wechsel Wald-Offenland, Böden mit sehr hohem Biotopentwicklungspotenzial, Vorsorgegebiet Erholung, Vorsorgegebiet Natur + Landschaft	18+700	21+300	noch möglich	strukturreicher Wechsel Wald-Offenland, Vorsorgegebiet Erholung, Vorsorgegebiet Natur + Landschaft
1	2	21+300	21+700	kritisch	Höhnkenbachniederung, strukturreich, bedeutend für Fledermäuse	21+300	21+700	kritisch	Höhnkenbachniederung, strukturreich, bedeutend für Fledermäuse
1	2	21+700	21+800	noch möglich	Fledermäuse, Vögel				

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
2	2	21+800	22+100	noch möglich	Fledermäuse, Vögel				
2	2	22+100	22+600	kritisch	alte Feldgehölze, Vögel (u.a. Schleiereule)				
2	2	22+600	22+900	noch möglich	Fledermäuse, Vögel (Feldlerche, Heidelerche, Ortolan)				
2	2	22+900	23+400	kritisch	Wobeckniederung, faunist. Wechselbeziehungen (u.a. Fledermäuse)	22+900	23+400	kritisch	Wobeckniederung, faunist. Wechselbeziehungen (u.a. Fledermäuse)
2	2	23+400	26+100	noch möglich	strukturreicher Wechsel Wald-Offenland, Fledermäuse, Vögel (Feldlerche, Heidelerche, Schwarzspecht), Vorsorgegebiet Natur + Landschaft	23+400	26+400	noch möglich	strukturreicher Wechsel Wald-Offenland, Fledermäuse, Vögel (Feldlerche, Heidelerche, Schwarzspecht)
2	2	26+100	27+500	noch möglich	Amphibien (insb. Kammmolch, Laubfrosch), Vogel (u.a. Schwarzspecht, Kranich), Vorsorgegebiet Natur + Landschaft	26+400	27+300	kritisch	Amphibien (insb. Kammmolch, Laubfrosch), Vogel (u.a. Schwarzspecht, Kranich)
2	2					27+300	28+100	noch möglich	Amphibien (insb. Kammmolch, Laubfrosch), Waldrand
2	2	28+100	33+000	noch möglich	Amphibien (insb. Kammmolch, Laubfrosch), Vogel (u.a. Kranich, Kiebitz)	28+100	29+800	kritisch	Amphibien (insb. Kammmolch, Laubfrosch), Vogel (u.a. Kranich, Kiebitz)
2	3	29+400	29+800	noch möglich	Kleinteilig gegliederter Landschaftsraum hoher Landschaftsbildqualität mit kleineren Waldstücken und Gehölzen.	29+400	29+800	noch möglich	Kleinteilig gegliederter Landschaftsraum hoher Landschaftsbildqualität mit kleineren Waldstücken und Gehölzen.

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
2	3	29+800	29+900	kritisch	Gesetzlich geschützter Magerrasen/ Heidestadium (RAG) mit potenziell hoher Bedeutung für Wirbellose (insb. Heuschrecken), kleinteilig gegliederter, hochwertiger Landschaftsraum mit kleineren Waldstücken und Gehölzen.	29+800	29+900	kritisch	Gesetzlich geschützter Magerrasen/ Heidestadium (RAG) mit potenziell hoher Bedeutung für Wirbellose (insb. Heuschrecken), kleinteilig gegliederter, hochwertiger Landschaftsraum mit kleineren Waldstücken und Gehölzen.
2	3	29+900	30+300	noch möglich	Kleinteilig gegliederter Landschaftsraum hoher Landschaftsbildqualität mit kleineren Waldstücken und Gehölzen. Vorsorgegebiet für ruhige Erholung.	29+900	30+300	noch möglich	Kleinteilig gegliederter Landschaftsraum hoher Landschaftsbildqualität mit kleineren Waldstücken und Gehölzen. Vorsorgegebiet für ruhige Erholung.
2	3	30+300	30+900	noch möglich	Weiträumig gegliederte Offenlandschaft mittlerer Landschaftsbildqualität. Avifaunistisch hochwertige Bereiche, die auch Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft sind in der Gollernbachniederung rd. 200m östlich angrenzend.	30+300	30+600	noch möglich	Weiträumig gegliederte Offenlandschaft mittlerer Landschaftsbildqualität. Vorsorgegebiet für ruhige Erholung. Wertvollere Biotoptypen im Nahbereich < 100m östlich angrenzend.
						30+600	31+000	noch möglich	Vorsorgegebiet für ruhige Erholung.
2	3	30+900	31+500	kritisch	FFH-Gebiet Röbbelbach sowie avifaunistisch hochwertige Bereiche rd. 350m östlich angrenzend. Erhöhung von Störungsrisiken und ggf. Stickstoffdepositionen	31+000	31+500	noch möglich	FFH-Gebiet Röbbelbach rd. 400 m östlich angrenzend. Ggf Erhöhung von Stickstoffdepositionen.

Umwelt									
Blatt Nr.	**Abschnitt**	**Linkes Band** in Stationierungsrichtung **(östliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**	**Rechtes Band** in Stationierungsrichtung **(westliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
2	3	31+500	32+500	kritisch	Querung des FFH-Gebiets Röbbelbach einschließlich störungsarm zu haltender Pufferzonen, höhere Stickstoffeinträge in tw. prioritäre LRT (91E0*, 9190) möglich. Hohe bis sehr hohe Bedeutung für Brutvögel und Fledermäuse, hochwertige Amphibien-Landlebensräume, besondere Landschaftsbildqualitäten.	31+500	32+500	kritisch	Querung des FFH-Gebiets Röbbelbach einschließlich störungsarm zu haltender Pufferzonen, höhere Stickstoffeinträge in tw. prioritäre LRT (91E0*, 9190) möglich. Hohe bis sehr hohe Bedeutung für Brutvögel und Fledermäuse, hochwertige Amphibien-Landlebensräume, besondere Landschaftsbildqualitäten.
2	3	32+500	33+200	kritisch	Brutvogelgebiet hoher Bedeutung (Offenlandarten), artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen.	32+500	33+100	kritisch	Brutvogelgebiet hoher Bedeutung (Offenlandarten), artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen, Unterschreitung 800 m-Abstandspuffer zum FFH-Gebiet, erhöhte Stickstoffeinträge.
2	3	33+200	34+100	kritisch	Brutvogelgebiet hoher und sehr hoher Bedeutung , seltene Böden (Niedermoor), landschaftlich hochwertiger Niederungsbereich mit gliedernden Gehölzen und hohem Grünlandanteil. Störung von Verbundfunktionen im Bereich von Querungshilfen.	33+100	34+000	kritisch	Brutvogelgebiet hoher und sehr hohe Bedeutung, seltene Böden (Niedermoor), landschaftlich hochwertiger Niederungsbereich mit gliedernden Gehölzen und hohem Grünlandanteil, gesetzlich geschützter Biotop (GNR, nährstoffreiche Nasswiese). Störung von Verbundfunktionen im Bereich von Querungshilfen.
						34+000	34+100	kritisch	Brutvogelgebiet hoher Bedeutung (Schwerpunkt Feldlerche), artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen.

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
3	3	34+100	34+700	kritisch	Brutvogelgebiet hoher Bedeutung (Feldlerche), artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen, erhebliche Beeinträchtigung Landschaftsbild	34+100	35+700	kritisch	Brutvogelgebiet hoher Bedeutung (Feldlerche), artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen, erhebliche Beeinträchtigung Landschaftsbild
3	3	34+700	34+800	kritisch	Brutvogelgebiet hoher Bedeutung (Feldlerche), artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen.	34+700	34+800	kritisch	Brutvogelgebiet hoher Bedeutung (Feldlerche), artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen.
3	3	34+800	35+800	kritisch	Sehr hochwertiger Landlebensraum für Amphibien mit verschiedenen Wanderungsrouten, Brutvogelgebiet landesweiter Bedeutung (v.a. Feldlerche), artenschutzrechtliche Konflikte möglich.	34+800	35+800	kritisch	Sehr hochwertiger Landlebensraum für Amphibien mit verschiedenen Wanderungsrouten, Brutvogelgebiet landesweiter Bedeutung (v.a. Feldlerche), artenschutzrechtliche Konflikte möglich.
3	3	35+800	36+800	kritisch	Waldbereiche und Waldränder z.T. im Wechsel mit Offenland, sehr hochwertiger Landlebensraum für Amphibien und in den Waldrandbereichen Zauneidechse und u.U. Schlingnatter, artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen.	35+800	36+700	kritisch	Waldbereiche und Waldränder z.T. im Wechsel mit Offenland, sehr hochwertiger Landlebensraum für Amphibien und in den Waldrandbereichen Zauneidechse und u.U. Schlingnatter, artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen.

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
3	3	36+800	37+500	kritisch	Von Störungen frei zu haltendes Umfeld einer Grünbrücke zur Waldhabitatvernetzung.	36+700	37+500	kritisch	Von Störungen frei zu haltendes Umfeld einer Grünbrücke zur Waldhabitatvernetzung. In Teilbereichen Waldbereich mit guter ökologischer Ausstattung, kleinflächig LRT 9190 (WQL, bodensaurer Eichenmischwald feuchter, mäßig nährstoffversorgter Böden).
3	3	37+500	38+100	noch möglich	Weiträumig gegliederte Offenlandschaft mittlerer Landschaftsbildqualität. Mittlere avifaunistische Bedeutung.	37+500	38+200	noch möglich	Weiträumig gegliederte Offenlandschaft mittlerer Landschaftsbildqualität. Mittlere avifaunistische Bedeutung.
3	3	38+100	38+300	kritisch	Hochwertiger trocken-warmer Lebensraum für Zauneidechsen sowie Heuschrecken u. Tagfalter aus Hecken-Ruderalflurkomplexen entlang stillgelegter Bahnstrecke, artenschutzrechtliche Konflikte.	38+200	38+400	kritisch	Hochwertiger trocken-warmer Lebensraum für Zauneidechsen sowie Heuschrecken u. Tagfalter aus Hecken-Ruderalflurkomplexen entlang stillgelegter Bahnstrecke, artenschutzrechtliche Konflikte.
3	3	38+300	38+600	noch möglich	Weiträumig gegliederte Offenlandschaft mittlerer Landschaftsbildqualität. Mittlere avifaunistische Bedeutung.	38+400	38+600	noch möglich	Weiträumig gegliederte Offenlandschaft mittlerer Landschaftsbildqualität. Mittlere avifaunistische Bedeutung.

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
3	3	38+600	40+500	kritisch	Wipperauniederung, hochwertiger Fledermauslebensraum mit Quartierstätte im Bereich Oetzmühle, hoch bedeutsames Brutvogelgebiet (Rohrammer, Kranich u.a.) und hochwertiger Landlebensraum für Amphibien, artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen. seltene Böden (Niedermoor), tw. Vorsorgegebiet Natur und Landschaft.	38+600	40+500	kritisch	Wipperauniederung, hochwertiger Fledermauslebensraum mit Quartierstätte im Bereich Oetzmühle, hoch bedeutsames Brutvogelgebiet (Rohrammer, Kranich u.a.) und hochwertiger Landlebensraum für Amphibien, artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen. seltene Böden (Niedermoor), tw. Vorsorgegebiet Natur und Landschaft.
3	3	40+500	41+500	noch möglich	Ausgeräumte Offenlandschaft mit mittlerer bis mittel-hoher avifaunistischer Bedeutung.				
3	3	41+500	41+900	kritisch	Ausgeräumte Offenlandschaft mit mittlerer bis mittel-hoher Bedeutung für Brutvögel, 400 m östlich der Trasse Stöckener Wasserspeicher mit sehr hoher Bedeutung für Gastvögel, artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen.	40+500	41+900	noch möglich	Ausgeräumte Offenlandschaft mit mittlerer bis mittel-hoher avifaunistischer Bedeutung, ab km 41+500 400 m östlich der Trasse Stöckener Wasserspeicher mit sehr hoher Bedeutung für Gastvögel.
3	3	41+900	42+800	noch möglich	Mögliche Funktionsbeziehungen zwischen Amphibienlaichgewässern (Kammmolch, Laubfrosch).	41+900	42+800	noch möglich	Mögliche Funktionsbeziehungen zwischen Amphibienlaichgewässern (Kammmolch, Laubfrosch).
3	3	42+800	43+000	kritisch	Kleiner Niederungsbereich mit landschaftsbildprägenden Elementen, Landlebensraum für Amphibien, 200 m westlich der Trasse Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft	42+800	43+000	kritisch	Kleiner Niederungsbereich mit landschaftsbildprägenden Elementen, Landlebensraum für Amphibien, 200 m westlich der Trasse Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft

Umwelt									
Blatt Nr.	**Abschnitt**	**Linkes Band** in Stationierungsrichtung **(östliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**	**Rechtes Band** in Stationierungsrichtung **(westliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
3	3	44+100	45+300	kritisch	Reich gegliederte, naturnahe Niederung mit Acker-Grünlandkomplexen, hoch bedeutsamer Lebensraum und Jagdrevier für Fledermäuse, landesweit bedeutender Brutvogellebensraum, hochwertiger Landlebensraum für Amphibien, artenschutzrechtliche Konflikte möglich. Hohe Bedeutung für das Landschaftserleben.	44+100	45+300	kritisch	Reich gegliederte, naturnahe Niederung mit Acker-Grünlandkomplexen, hoch bedeutsamer Lebensraum und Jagdrevier für Fledermäuse, landesweit bedeutender Brutvogellebensraum, hochwertiger Landlebensraum für Amphibien, artenschutzrechtliche Konflikte möglich. Hohe Bedeutung für das Landschaftserleben

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
3, 4	3, 4	46+000	46+400	noch möglich	schutzwürdige Böden	46+000	46+500	noch möglich	schutzwürdige Böden
4	4	46+900	47+100	kritisch	Bodendenkmal	46+900	47+500	kritisch	Bodendenkmal + Avifauna (Ortolan)
4	4	47+300	47+500	kritisch	Avifauna (Ortolan)	48+000	48+100	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V
4	4	47+500	47+600	noch möglich	Avifauna (Ortolan)	48+200	48+300	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V
4	4	47+900	48+000	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V	48+400	48+800	kritisch	Avifauna (Heidelerche), Bodendenkmal, gesetzlich geschützte Biotope
4	4	48+200	48+900	kritisch	Bodendenkmal, gesetzlich geschützte Biotope, LRT nach Anhang I der FFH-Richtlinie	48+800	48+900	noch möglich	Avifauna (Ortolan)
4	4	49+000	49+100	kritisch	Avifauna (Braunkehlchen), gesetzlich geschütztes Biotop	48+900	49+100	kritisch	Avifauna (Braunkehlchen), gesetzlich geschütztes Biotop
4	4	49+900	50+100	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V	49+700	49+900	kritisch	Avifauna (Ortolan), Bodendenkmal
4	4	50+200	50+300	noch möglich	Fließgewässer	49+900	50+000	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V
4	4	50+600	50+700	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V	50+000	50+100	kritisch	Avifauna (Ortolan)
4	4	51+300	51+500	kritisch	Avifauna (Ortolan)	50+100	50+300	noch möglich	Fließgewässer, Biotope der Wertstufe IV oder V
4	4	51+700	51+800	kritisch	Avifauna (Braunkehlchen, Ortolan)	50+700	50+900	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V
4	4	51+800	51+900	noch möglich	Fließgewässer	51+300	51+400	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V
4	4	51+900	52+000	kritisch	Avifauna (Braunkehlchen)	51+600	51+700	noch möglich	Avifauna (Braunkehlchen, Ortolan), Fließgewässer
4	4	52+000	52+200	noch möglich	Fließgewässer, Bodendenkmale	51+900	52+200	kritisch	Avifauna (Braunkehlchen, Ortolan), gesetzlich geschütztes Biotop
4	4	52+200	52+600	kritisch	Avifauna (Ortolan)	52+300	52+600	kritisch	Avifauna (Ortolan), LRT nach Anhang I der FFH-Richtlinie
4	4	52+600	52+800	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V	52+700	52+800	kritisch	Avifauna (Ortolan, Heidelerche)
4	4	53+300	54+000	kritisch	Avifauna (Ortolan, Heidelerche, Braunkehlchen), gesetzlich geschütztes Biotop, LRT nach Anhang I der FFH-Richtlinie	52+800	52+900	noch möglich	Avifauna (Ortolan, Heidelerche)

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
4	4	54+700	54+800	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V	52+900	53+000	kritisch	gesetzlich geschütztes Biotop
4	4	54+800	54+900	kritisch	Avifauna (Ortolan)	53+000	53+100	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V
4	4	54+900	55+400	noch möglich	Nahrungs- Rast- und Ruhefläche von in einem benachbarten Vogelschutzgebiet geschützte Arten, Fließgewässer	53+100	53+300	kritisch	Avifauna (Heidelerche),
4	4	55+400	55+600	kritisch	Avifauna (Ortolan)	53+300	53+400	noch möglich	Biotope der Wertstufe IV oder V
4	4	55+400	55+600	noch möglich	Vorbehalts- /Vorsorgegebiete Erholung				
4	4	55+600	55+800	noch möglich	Nahrungs- Rast- und Ruhefläche von in einem benachbarten Vogelschutzgebiet geschützte Arten, Vorbehalts- / Vorsorgegebiet Erholung	53+400	53+800	kritisch	Avifauna (Ortolan, Heidelerche), gesetzlich geschütztes Biotop, LRT nach Anhang I der FFH-Richtlinie
4	4					53+800	54+000	kritisch	Avifauna (Ortolan, Heidelerche), gesetzlich geschütztes Biotop, LRT nach Anhang I der FFH-Richtlinie, Vorranggebiet Natur und Landschaft
						54+000	54+100	kritisch	Avifauna (Ortolan, Heidelerche), gesetzlich geschütztes Biotop, LRT nach Anhang I der FFH-Richtlinie
4	4	55+800	56+000	kritisch	Avifauna (Ortolan, Heidelerche)	54+100	54+200	noch möglich	Avifauna (Braunkehlchen)
4	4	55+800	56+000	noch möglich	Vorbehalts- /Vorsorgegebiete Erholung				
4	4	56+000	56+300	noch möglich	Nahrungs- Rast- und Ruhefläche von in einem benachbarten Vogelschutzgebiet geschützte Arten, Vorbehalts- / Vorsorgegebiet Erholung	54+200	54+300	kritisch	Avifauna (Ortolan)

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
4	4					54+500	55+000	kritisch	Avifauna (Ortolan), Bodendenkmal, gesetzlich geschützte Biotope
4	4					55+000	55+500	noch möglich	Nahrungs- Rast- und Ruhefläche von in einem benachbarten Vogelschutzgebiet geschützte Arten, Biotope der Wertstufe IV oder V
						55+500	55+800	noch möglich	Nahrungs- Rast- und Ruhefläche von in einem benachbarten Vogelschutzgebiet geschützte Arten, Biotope der Wertstufe IV oder V, Vorbehalts- / Vorsorgegebiet Erholung
4	4					55+800	55+900	noch möglich	Vorbehalts- / Vorsorgegebiet Erholung
						55+800	55+900	kritisch	Avifauna (Ortolan, Heidelerche)
4	4					55+900	56+100	noch möglich	Nahrungs- Rast- und Ruhefläche von in einem benachbarten Vogelschutzgebiet geschützte Arten, Vorbehalts- / Vorsorgegebiet Erholung
						56+100	56+200	noch möglich	Vorbehalts- / Vorsorgegebiet Erholung
4	4					56+100	56+200	kritisch	Avifauna (Heidelerche)
4	4					56+200	56+300	noch möglich	Nahrungs- Rast- und Ruhefläche von in einem benachbarten Vogelschutzgebiet geschützte Arten, Vorbehalts- / Vorsorgegebiet Erholung

Umwelt									
Blatt Nr.	**Abschnitt**	**Linkes Band** in Stationierungsrichtung **(östliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**	**Rechtes Band** in Stationierungsrichtung **(westliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
5	4	56+300	56+500	noch möglich	Vorbehalts- /Vorsorgegebiete Erholung	56+300	56+600	noch möglich	Vorbehalts- / Vorsorgegebiet Erholung
5	4	56+500	56+900	kritisch	Avifauna (Heidelerche)	56+600	57+000	kritisch	Avifauna (Heidelerche, Ortolan)
5	4					57+000	57+100	kritisch	Avifauna (Heidelerche, Ortolan), Vorranggebiet Natur und Landschaft
5	4	56+500	56+900	noch möglich	Vorbehalts- /Vorsorgegebiete Erholung	57+000	57+100	noch möglich	Vorbehalts- / Vorsorgegebiet Erholung
5	4	56+900	57+100	noch möglich	Vorbehalts- /Vorsorgegebiete Erholung				
5	4	57+100	57+200	kritisch	Avifauna (Heidelerche)	57+100	57+200	kritisch	Avifauna (Heidelerche, Ortolan), Vorranggebiet Natur und Landschaft
5	4					57+200	57+300	kritisch	Vorranggebiet Natur und Landschaft
5	4	57+200	57+500	kritisch	Avifauna (Heidelerche), Vorranggebiet Natur und Landschaft	57+400	57+500	kritisch	Avifauna (Ortolan); gesetzlich geschütztes Biotop (§30-Biotop BNatSchG), (Erlenbruchwald), Vorranggebiet Natur und Landschaft
5	4					57+500	57+600	kritisch	Vorranggebiet Natur und Landschaft

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
5	4	57+500	57+600	noch möglich	Avifauna (Ortolan)	57+500	57+800	noch möglich	Avifauna (Heidelerche, Ortolan)
5	4	57+500	57+600	kritisch	Avifauna (Heidelerche), Vorranggebiet Natur und Landschaft	57+800	58+100	kritisch	Avifauna (Ortolan); gesetzlich geschütztes Biotop (§30-Biotop BNatSchG)
5	4	57+900	58+800	kritisch	Avifauna (Heidelerche, Ortolan); gesetzlich geschütztes Biotop (§30-Biotop BNatSchG), (sonstiger Sandmagerrasen)	58+200	58+300	noch möglich	Avifauna (Heidelerche)
5	4					58+500	58+600	noch möglich	Avifauna (Ortolan)
5	4					58+800	58+900	noch möglich	Avifauna (Ortolan)

Aufgrund der Einstufung der faunistisch bedeutsamen Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung ist nahezu der gesamte Abschnitt 4 dem „kritischen Bereich“ zuzuordnen. Aus-schlaggebend für das Vorkommen von hoch bzw. sehr hoch bewerteten Lebensräumen der Fauna in diesem Abschnitt ist vor allem das Vorkommen des Ortolans, durch das nahezu der gesamte Abschnitt 4 von landesweiter Bedeutung für Brutvögel ist. Ohne Berücksichtigung des Ortolan verbleibt im Abschnitt 4 lediglich ein Teilraum von landesweiter Bedeutung. Die flächenbezogene Einstufung der faunistisch bedeutsamen Bereiche ist im Hinblick auf das Vorkommen des Ortolans korrigiert bzw. angepasst worden, so dass im Abschnitt 4 für einen Rastanlagenstandort „günstige“ und „noch mögliche“ Bereiche verbleiben. Die konkreten Vorkommen des Ortolans werden aufgrund der avifaunistischen Kartierungen genau lokali-siert, so dass unter Berücksichtigung der Habitatansprüche mögliche Standorte von Rastanlagen vorliegen.

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
5	5	59+200	59+600	noch möglich	Wald, Biotoptypen Wertstufe III	59+200	60+500	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit sehr hoher Bedeutung
5	5	59+200	60+600	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit sehr hoher Bedeutung	59+200	59+400	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft
5	5	59+200	59+300	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft				
5	5					59+400	59+700	noch möglich	Wald
5	5	59+600	59+700	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV	59+600	59+700	kritisch	Geschütztes Biotop
5	5					59+600	59+800	kritisch	Biotoptypen Wertstufen IV und V
5	5	60+100	60+200	kritisch	Geschütztes Biotop, Biotoptypen Wertstufe IV	60+100	60+200	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV
5	5					60+300	60+400	kritisch	Geschütztes Biotop
5	5	60+300	62+300	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Erholung				
5	5					60+400	61+300	kritisch	Biotoptyp Wertstufe V
5	5					60+400	62+100	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Erholung
5	5					60+500	62+100	noch möglich	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung
5	5					60+500	62+300	noch möglich	Wald, Biotoptypen Wertstufe III
5	5	60+600	62+200	noch möglich	Wald, Biotoptypen Wertstufe III, Faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung				
5	5					62+000	62+900	kritisch	Vorranggebiet Natur und Landschaft
5	5					62+100	62+300	kritisch	Biotoptyp Wertstufe V
5	5					62+100	62+800	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit sehr hoher Bedeutung
5	5					62+150	62+700	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III
5	5	62+200	62+600	kritisch	Vorranggebiet Natur und Landschaft, Faunistisch bedeutsame Bereiche mit sehr hoher Bedeutung	62+200	62+500	kritisch	Geschützte Biotope, Biotoptypen Wertstufe IV
5	5	62+300	62+550	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III				
5	5	62+350	62+450	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV				
5	5	62+500	62+600	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV	62+500	62+600	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
5	5					62+500	63+000	kritisch	Biotoptypen Wertstufen IV und V
5, 6	5	62+600	65+400	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Erholung, Faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung				
5, 6	5	62+600	65+600	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft				
5	5					62+700	63+000	kritisch	Geschützte Biotope
5, 6	5					62+800	65+400	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Erholung, Faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung
5, 6	5					62+900	65+800	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft
5, 6	5	63+200	65+400	noch möglich	Wald	63+200	63+300	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV
5, 6	5					63+200	64+500	noch möglich	Wald, Biotoptypen Wertstufe III
5, 6	5	63+350	64+400	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III				
6	5	64+400	64+500	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV				
6	5	64+700	65+400	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III	64+700	65+400	noch möglich	Wald, Biotoptypen Wertstufe III
6	5	64+800	64+900	kritisch	Geschütztes Biotop				
6	5	65+400	66+800	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit sehr hoher Bedeutung	65+400	66+700	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit sehr hoher Bedeutung
6	5					66+500	69+700	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft
6	5	66+600	69+700	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft				
6	5					66+700	67+500	noch möglich	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung
6	5	66+800	67+300	noch möglich	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung				
6	5	66+800	66+900	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV				
6	5	67+050	67+150	kritisch	Geschütztes Biotop				
6	5	67+300	68+600	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit sehr hoher Bedeutung				
6	5	67+500	67+600	kritisch	Biotoptypen Wertstufe V	67+500	68+500	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit sehr hoher Bedeutung

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
6	5	67+600	67+700	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV				
6	5					67+800	67+900	kritisch	Geschütztes Biotop
6	5	67+900	68+500	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III	67+900	68+300	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III
6	5	68+100	68+200	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV				
6	5					68+500	75+000	noch möglich	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung
6	5	68+600	75+000	noch möglich	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung	68+600	69+900	noch möglich	Wald
6	5					68+600	69+300	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III
6	5	68+700	69+200	noch möglich	Wald, Biotoptypen Wertstufe III				
6	5					69+400	69+600	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III
6	5					69+600	69+800	kritisch	Biotoptypen Wertstufe V
6	5					69+800	70+000	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III
6	5					70+000	70+200	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV
6	5	71+400	71+600	noch möglich	Wald, Biotoptypen Wertstufe III	71+400	71+700	noch möglich	Wald, Biotoptypen Wertstufe III
6	5	71+800	72+000	noch möglich	Wald, Biotoptypen Wertstufe III	71+800	71+900	noch möglich	Wald, Biotoptypen Wertstufe III
6	5	72+100	72+700	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft	72+100	72+800	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft
6	5	72+500	72+800	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III	72+500	72+700	kritisch	Geschütztes Biotop
6	5	72+600	72+700	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV				
6	5	72+700	72+800	kritisch	Geschütztes Biotop				
6	5					73+600	73+800	kritisch	Biotoptypen Wertstufe V
6	5					73+600	74+000	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III
6	5					73+600	74+300	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft
6	5	73+800	74+000	noch möglich	Wald	73+800	73+900	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV
6	5					73+800	74+400	noch möglich	Wald
6	5					73+800	75+000	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Erholung
6	5	73+900	74+000	noch möglich	Biotoptypen Wertstufe III				
6	5	73+900	75+000	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Erholung				
6	5	74+000	74+400	noch möglich	Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft				
6	5					74+700	75+000	kritisch	Biotoptypen Wertstufe IV

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
6	5	75+000	75+300	kritisch	Amphibienlebensräume mit hoher Bedeutung, geschützte Biotoptypen, Biotoptypen Wertstufe IV & V	75+000	75+100	noch möglich	Vorsorgegebiet Erholung, Vorsorgegebiet Natur und Landschaft
6	5					75+100	75+300	kritisch	Amphibienlebensräume mit hoher Bedeutung, Biotoptypen Wertstufe IV & V
6	6	75+800	76+100	noch möglich	Fledermausfunktionsraum mittlerer Bedeutung	75+800	76+100	noch möglich	Fledermausfunktionsraum mittlerer Bedeutung
6	6	76+700	77+800	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher/ sehr hoher Bedeutung (Amphibien, Fledermäuse), geschützte Biotoptypen, Biotoptypen Wertstufe IV, Vorranggebiet Erhohlung	76+600	77+500	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher/ sehr hoher Bedeutung (Amphibien, Fledermäsue, Fischotter), geschützte Biotoptypen, Biotoptypen Wertstufe IV & V, Vorranggebiet Erhohlung
6	6					77+500	77+600	noch möglich	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung (Amphibien, Fledermäuse), Biotoptypen Wertstufe III
6	6					77+600	77+800	kritisch	Amphibienlebensräume mit sehr hoher Bedeutung
6	6	77+800	78+400	noch möglich	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung (Brutvögel, Amphibien), Biotoptypen Wertstufe III	77+800	78+400	noch möglich	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung (Brutvögel, Amphibien), Biotoptypen Wertstufe III
6	6	79+000	79+200	noch möglich	Vorsorgegebiet Natur und Landschaft	79+000	79+200	noch möglich	Vorsorgegebiet Natur und Landschaft

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
6		79+600	79+800	kritisch	Fledermausfunktionsräume mit hoher Bedeutung	79+600	80+300	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher/ sehr hoher Bedeutung (Feldermäuse, Zauneidechse), Biotoptypen Wertstufe IV
6	6	79+800	80+300	noch möglich	Vorsorgegebiet Erhohlung				
7	6	80+300	84+600	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher/ sehr hoher Bedeutung (Brutvögel, Fledermäuse, Fischotter, Amphibien), geschützte Biotoptypen, Biotoptypen Wertstufe IV & V, Vorranggebiet Erholung	80+300	80+400	noch möglich	Fledermausfunktionsräume mittlerer Bedeutung, Waldbereiche, Biotoptypen Wertstufe III, Vorsorgegebiet für Erholung
7	6	84+600	84+800	noch möglich	Waldbereiche, Biotoptypen Wertstufe III, Vorsorgegebiet Erholung	80+400	89+800	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher/ sehr hoher Bedeutung (Brutvögel, Feldermäuse, Fischotter, Amphibien, Zauneidechse), geschützte Biotoptypen, Biotoptypen Wertstufe IV & V, Vorranggebiet Erholung, Vorranggebiet Natur und Landschaft, NSG
7	6	84+800	85+100	kritisch	geschützte Biotoptypen, Biotoptypen Wertstufe IV & V				
7	6	85+100	85+300	noch möglich	Biotope der Wertstufe III				
7	6	85+300	89+800	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher/ sehr hoher Bedeutung (Fledermäuse, Zauneidechse), geschützte Biotoptypen, Biotoptypen Wertstufe IV & V, Vorranggebiet Erholung				

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
7	6	89+800	90+000	noch möglich	Faunistische Bereiche mittlerer Bedeutung (Amphibien, Fledermäuse), Waldbereiche, Biotope der Wertstufe III	89+800	90+000	noch möglich	Faunistische bedeutsame Bereiche mittlerer Bedeutung (Fledermäuse), Waldbereiche, Biotope der Wertstufe III, Vorsorgegebiet Erholung
7, 8	6	90+000	93+500	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher/ sehr hoher Bedeutung (Brutvögel, Fledermäuse, Amphibien), geschützte Biotoptypen, Biotoptypen Wertstufe IV & V	90+000	93+500	kritisch	Faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher/ sehr hoher Bedeutung (Brutvögel, Fledermäuse, Amphibien, Zauneidechse), geschützte Biotoptypen, Biotoptypen Wertstufe IV & V, Vorranggebiet Erholung
8	7	93+420	93+530	kritisch	Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung	93+420	93+560	kritisch	Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung
8	7	93+530	93+920	noch möglich	teilweise Waldbereiche; Biotope mit mittlerer Bedeutung; Vorbehalts-/Vorsorgegebiete Erholung	93+560	93+820	noch möglich	Waldbereiche; Biotope mit mittlerer Bedeutung; Vorbehalts-/Vorsorgegebiete Erholung
8	7	93+920	94+300	kritisch	m Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten)	93+820	94+300	kritisch	Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten)

Umwelt									
Blatt Nr.	**Abschnitt**	**Linkes Band** in Stationierungsrichtung **(östliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**	**Rechtes Band** in Stationierungsrichtung **(westliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
8	7	94+300	94+620	noch möglich	Vorbehalts- /Vorsorgegebiete Erholung	94+300	94+650	noch möglich	Vorbehalts- /Vorsorgegebiete Erholung
8	7	-	-	-	-	94+850	95+000	kritisch	Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung (Eichenmischwald), geschützte Biotope
8	7	95+300	95+700	kritisch	Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten), Holzkäfer; sonstiges: wichtiger Verrbindungskorridor „Bullergrabenniederung“; Anlage einer vernetzungsrelevanten Talbrücke; Niedermoorbereich mit hohem Grundwasserstand	95+280	95+600	kritisch	Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten), Holzkäfer; sonstiges: wichtiger Verrbindungskorridor „Bullergrabenniederung“; Anlage einer vernetzungsrelevanten Talbrücke; Niedermoorbereich mit hohem Grundwasserstand
8	7	95+700	96+900	kritisch	m Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Avifauna (landesweit)	95+600	96+800	kritisch	Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Avifauna (landesweit)

Umwelt									
Blatt Nr.	**Abschnitt**	**Linkes Band** in Stationierungsrichtung **(östliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**	**Rechtes Band** in Stationierungsrichtung **(westliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
8	7	96+900	97+080	kritisch	Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Reptilien, Holzkäfer	96+800	97+100	kritisch	Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Reptilien, Holzkäfer
8	7	97+080	98+400	kritisch	m Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Holzkäfer; sonstiges: Verbindungskorridor zwischen den östlichen Waldbereichen und dem Vogelmoor; faunistisch bedeutsamer Bereiche mehrerer Artengruppen mit mittlerer Bedeutung; Lage zwischen zwei bedeutenden Grünbrücken	97+100	98+400	kritisch	Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Holzkäfer; sonstiges: Verbindungskorridor zwischen den östlichen Waldbereichen und dem Vogelmoor; faunistisch bedeutsamer Bereiche mehrerer Artengruppen mit mittlerer Bedeutung; Lage zwischen zwei bedeutenden Grünbrücken
8	7	98+400	98+900	kritisch	im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Reptilien, Holzkäfer	98+400	98+900	kritsch	im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Reptilien, Holzkäfer
8	7	98+900	99+400	kritisch	im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Reptilien, Holzkäfer	98+900	99+400	kritisch	Vorranggebiet Erholung; im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Holzkäfer

Umwelt									
Blatt Nr.	**Abschnitt**	**Linkes Band** in Stationierungsrichtung **(östliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**	**Rechtes Band** in Stationierungsrichtung **(westliche Trassenseite)**		**Bewertung im Band**	**Grund/ Veranlassung**
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
8	7	99+400	100+060	kritisch	Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung (Eichenbestände); im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten, Jagdhabitate), Holzkäfer, Nachtfalter, Laufkäfer	99+400	100+380	kritisch	Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung (Eichenbestände); im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten, Jagdhabitate), Holzkäfer, Nachtfalter, Laufkäfer
8	7	100+350	100+740	kritisch	Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung (Eichenbestände); im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten, Jagdhabitate), Holzkäfer	100+630	100+740	kritisch	Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung (Eichenbestände); im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten, Jagdhabitate), Holzkäfer
8	7	-	-	-		101+330	101+530	kritisch	Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung (Eichenbestände); geschützte Biotope; im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Holzkäfer, Laufkäfer
8	7	102+140	102+720	kritisch	im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten), Amphibien (Wanderkorridor), Reptilien	102+140	102+720	kritisch	im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten), Amphibien (Wanderkorridor), Reptilien

Umwelt

Blatt Nr.	Abschnitt	Linkes Band in Stationierungsrichtung (östliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung	Rechtes Band in Stationierungsrichtung (westliche Trassenseite)		Bewertung im Band	Grund/ Veranlassung
Lageplan M 1:10.000		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot		Bau- km von	Bau- km bis	noch möglich = gelb kritisch = rot	
8	7	102+990	104+130	noch möglich	Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung: Avifauna (regional)	102+990	103+640	noch möglich	Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung: Avifauna (regional)
8	7	104+040	104+290	kritisch	Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung (Eichenbestände); geschützte Biotope; im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten, Jagdhabitate), Reptilien, Nachtfalter, Laufkäfer	103+640	104+270	kritisch	Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung (Eichenbestände); geschützte Biotope; im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten, Jagdhabitate), Reptilien, Nachtfalter; Laufkäfer
8	7	104+420	104+480	noch möglich	Biotope mit mittlerer Bedeutung	104+420	104+450	noch möglich	Biotope mit mittlerer Bedeutung
8	7	104+960	105+040	kritisch	im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Laufkäfer	105+010	105+110	kritisch	im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Laufkäfer
8	7	105+200	105+700	kritisch	Vorranggebiet für Natur und Landschaft; Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung; geschützte Biotope; im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten, Jagdhabitate), Laufkäfer, Nachtfalter, Heuschrecken	105+200	105+700	kritisch	Vorranggebiet für Natur und Landschaft; Biotope mit hoher und sehr hoher Bedeutung; geschützte Biotope; im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit hoher / sehr hoher Bedeutung: Fledermäuse (Flugrouten, Jagdhabitate), Laufkäfer, Nachtfalter, Heuschrecken

Variantenvergleich
1. Stufe

Variante / Kriterium / Unterkriterium	Standort	Variante 1	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 3.1	Variante 3.2	Variante 3.3	Variante 3.4	Variante 4.1	Variante 4.2
Standorte		• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Secklendorf (km 28+600) – nur Ostseite • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd westl. Automobiltestgeländes (km 88+900) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd bei Eutzen (km 79+530) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-1 bei Secklendorf (km 26+000) • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd bei Eutzen (km 79+530) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Eutzen (km 79+530) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Taken (km 79+530) - halbseitig nur Westseite • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) - halbseitig nur Ostseite • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 südöstlich Lüneburg (km 9+300) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)
Anzahl der Rastanlagen, davon		6	6	6	6	6	5	7	7	7
- bewirtschaftet		2	2	2	2	2	2	2	2	2
- unbewirtschaftet		4	4	4	4	4	3	5	5	5
Abstand zu benachbarten Anschlussstellen										
Kombination mit Anschlussstellen erforderlich	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	ja
	Barendorf	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Solchstorf	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Secklendorf	-	-	ja	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Lehmke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	ja	ja
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	ja (einseitige T+R)	ja (einseitige T+R)	nein	-	-	nein	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	-	-	-	nein	-	nein	nein	nein
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Hohnstedter Holz	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Beienroder Holz	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abstand zur nächstgelegenen Rastanlage										
Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen mit Tankstelle gem ERS (>80km)	Solchstorf	-	ja, jedoch nur zu T+R Ostetal (A 1) um 5 km (geringe Fernverkehrsrelevanz)	ja, jedoch nur zu T+R Ostetal (A 1) um 5 km (geringe Fernverkehrsrelevanz)	ja, jedoch nur zu T+R Ostetal (A 1) um 5 km (geringe Fernverkehrsrelevanz)	ja, jedoch nur zu T+R Ostetal (A 1) um 5 km (geringe Fernverkehrsrelevanz)	ja, jedoch nur zu T+R Ostetal (A 1) um 5 km (geringe Fernverkehrsrelevanz)	ja, jedoch nur zu T+R Ostetal (A 1) um 5 km (geringe Fernverkehrsrelevanz)	ja, jedoch nur zu T+R Ostetal (A 1) um 5 km (geringe Fernverkehrsrelevanz)	ja, jedoch nur zu T+R Ostetal (A 1) um 5 km (geringe Fernverkehrsrelevanz)
	Römstedt	ja, jedoch nur zu T+R Ostetal (A 1) um 12 km (geringe Fernverkehrsrelevanz)	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	-	-	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	nein	nein	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hohnstedter Holz	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Beienroder Holz	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Unterschreitung der Regelabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (<50km)	Solchstorf	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Römstedt	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	-	-	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	nein	nein	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen benachbarten un- bzw. bewirtschafteten Anlagen (>25km)	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	nein
	Barendorf	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Solchstorf	-	ja, zu PWC 2 bei Lehmke um 5 km	ja, zu PWC Roddau / Busschewald (A 39) um 3 km	ja, zu PWC 2 bei Lehmke um 5 km	ja, zu PWC 2 bei Lehmke um 5 km	ja, zu PWC 2 bei Lehmke um 5 km	ja, zu PWC 2 bei Lehmke um 5 km	nein	nein
	Secklendorf	-	-	nein	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Lehmke	nein	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 5 km	nein	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 5 km	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 5 km	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 5 km	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 5 km	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	ja, zu PWC 3 bei Jembke um 7 km	nein	nein	nein
	Eutzen	-	nein	nein	nein	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	-	-	-	nein	-	nein	nein	nein
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	ja, zu T+R Süd bei Wollerstorf um 7 km	nein	nein	nein

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
1. Stufe

Kriterium / Unterkriterium \ Variante	Standort	Variante 1	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 3.1	Variante 3.2	Variante 3.3	Variante 3.4	Variante 4.1	Variante 4.2
Standorte		• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Secklendorf (km 28+600) – nur Ostseite • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd westl. Automobiltestgeländes (km 88+900) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd bei Eutzen (km 79+530) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-1 bei Secklendorf (km 26+000) • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd bei Eutzen (km 79+530) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Eutzen (km 79+530) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Eutzen (km 79+530) - halbseitig nur Westseite • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) - halbseitig nur Ostseite • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 südöstlich Lüneburg (km 9+300) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)
Unterschreitung der Regelabstände zwischen benachbarten un- bzw. bewirtschafteten Anlagen (<15km)	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 5 km
	Barendorf	nein	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 7 km	-	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 7 km	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 7 km	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 7 km	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 7 km	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 7 km	-
	Solchstorf	-	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 bei Secklendorf um 9 km	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 südöstlich Lüneburg um 5 km
	Secklendorf	-	-	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 9 km	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Lehmke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	ja, zu T+R Süd bei Wollerstorf um 1 km	ja, zu T+R Süd bei Wollerstorf um 1 km
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	ja, zu T+R Süd bei Eutzen um 8 km	ja, zu T+R Süd bei Eutzen um 8 km	ja, zu PWC 3 bei Eutzen um 8 km	nein	nein	ja, zu PWC 3 bei Eutzen um 8 km	ja, zu PWC 3 bei Kattien um 1 km	ja, zu PWC 3 bei Kattien um 1 km
	Eutzen	-	ja, zu PWC 3 bei Wollerstorf um 8 km	ja, zu PWC 3 bei Wollerstorf um 8 km	ja, zu T+R Süd bei Wollerstorf um 8 km	-	-	ja, zu T+R Süd bei Wollerstorf um 8 km	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	-	-	-	nein	-	nein	nein	nein
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Anordnung der einseitigen bewirtschafteten Rastanlage westlich und / oder östlich der Trasse möglich	Solchstorf	-	nein (nur Ostseite)	nein (nur Ostseite)	nein (nur Ostseite)	nein (nur Ostseite)	nein (nur Ostseite)	nein (nur Ostseite)	nein (nur Ostseite)	nein (nur Ostseite)
	Römstedt	nein (nur Ostseite)	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	-	-	-	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Eutzen	-	nein (nur Ostseite)	nein (nur Ostseite)	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verteilung LKW- Parkstandanzahl innerhalb der Gesamtstrecke der A39	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	2 x 50 (PWC)
	Barendorf	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	-	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	-
	Solchstorf	-	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)
	Secklendorf	-	-	2 x 50 (PWC)	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	200 + 50 (T+R einseitig)	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	2 x 35 (PWC)	2 x 35 (PWC)
	Lehmke	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	-	-
	Anzahl Parkplätze Nord	450	450	450	450	450	450	450	420	420
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	2 x 36 (PWC)	2 x 36 (PWC)
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)
	Eutzen	-	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	2 x 50 (PWC)	-	-	1 x 50 (PWC)	-	-
	westlich Automobiltestgelände	200 + 50 (T+R einseitig)	-	-	-	2 x 50 (PWC)	-	1 x 50 (PWC)	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)
	Gesamtanzahl Parkstände	900	900	900	900	900	800	900	900	900
Trassierung, Bauwerke										
Beeinträchtigung des Standortes infolge der Trassierung der A 39 oder durch unverlagerbare Bauwerke	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	nein
	Barendorf	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Solchstorf	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Secklendorf	-	-	nein	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Lehmke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	nein	nein	nein	-	-	nein	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	-	-	-	nein	-	nein	nein	nein
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Umverlegung von Straßen für Rastanlagen erforderlich	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	nein
	Barendorf	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Solchstorf	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Secklendorf	-	-	nein	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Lehmke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	ja, GVS Wollerstorf - Wentorf	ja, GVS Wollerstorf - Wentorf	ja, GVS Wollerstorf - Wentorf	ja, GVS Wollerstorf - Wentorf	ja, GVS Wollerstorf - Wentorf	ja, GVS Wollerstorf - Wentorf	ja, GVS Wollerstorf - Wentorf	ja, GVS Wollerstorf - Wentorf	ja, GVS Wollerstorf - Wentorf
	Eutzen	-	nein	nein	nein	-	-	nein	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	-	-	-	nein	-	nein	nein	nein
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
1. Stufe

Variante / Kriterium / Unterkriterium	Standort	Variante 1	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 3.1	Variante 3.2	Variante 3.3	Variante 3.4	Variante 4.1	Variante 4.2
Standorte		• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Secklendorf (km 28+600) – nur Ostseite • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd westl. Automobiltestgeländes (km 88+900) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd bei Eutzen (km 79+530) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-1 bei Secklendorf (km 26+000) • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd bei Eutzen (km 79+530) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Eutzen (km 79+530) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Eutzen (km 79+530) - halbseitig nur Westseite • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) - halbseitig nur Ostseite • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 südöstlich Lüneburg (km 9+300) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)
Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen										
Konflikt mit (geplanten) Bebauungsgebieten	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	ja, in geplantes Gewerbegebiet Bilmer Berg
	Barendorf	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Solchstorf	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Secklendorf	-	-	nein	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Lehmke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	nein	nein	nein	-	-	nein	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	-	-	-	nein	-	nein	nein	nein
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
minimaler Abstand zur benachbarten geschlossenen Ortslagen (bei Rastanlage)	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	670 m (Lüneburg) 1150 m (Wendisch Evern)
	Barendorf	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	-	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	-
	Solchstorf	-	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)
	Secklendorf	-	-	760 m (Secklendorf) 1140 m (Altenmedingen) 1300 m (Niendorf)	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	730 m (Römstedt) 1780 m (Niendorf)	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	600 m (Rätzlingen)	600 m (Rätzlingen)
	Lehmke	750 m (Lehmke) 1.440 m (Kahlstorf)	750 m (Lehmke) 1.440 m (Kahlstorf)	750 m (Lehmke) 1.440 m (Kahlstorf)	750 m (Lehmke) 1.440 m (Kahlstorf)	750 m (Lehmke) 1.440 m (Kahlstorf)	750 m (Lehmke) 1.440 m (Kahlstorf)	750 m (Lehmke) 1.440 m (Kahlstorf)	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	540 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)	250 m (Wollerstorf)	250 m (Wollerstorf)	250 m (Wollerstorf)	250 m (Wollerstorf)	250 m (Wollerstorf)	250 m (Wollerstorf)
	Eutzen	-	800 m	800 m	800 m	-	-	800 m	-	-
	westlich Automobiltestgelände	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	-	-	-	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	-	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke (Ortsrandbebauung)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
1. Stufe

Variante / Kriterium / Unterkriterium	Standort	Variante 1	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 3.1	Variante 3.2	Variante 3.3	Variante 3.4	Variante 4.1	Variante 4.2
Standorte		• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Secklendorf (km 28+600) – nur Ostseite • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd westl. Automobiltestgeländes (km 88+900) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd bei Eutzen (km 79+530) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-1 bei Secklendorf (km 26+000) • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd bei Eutzen (km 79+530) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Eutzen (km 79+530) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Eutzen (km 79+530) - halbseitig nur Westseite • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) - halbseitig nur Ostseite • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 südöstlich Lüneburg (km 9+300) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)
Ver- und Entsorgung										
Möglichkeit des Anschlusses an Ver- und Entsorgung	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	ja
	Barendorf	ja	ja	-	ja	ja	ja	ja	ja	-
	Solchstorf	-	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Secklendorf	-	-	ja	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	ja	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	ja	ja
	Lehmke	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	ja	ja
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Eutzen	-	ja	ja	ja	-	-	ja	-	-
	westlich Automobiltestgelände	sehr lange Erschließungswege	-	-	-	sehr lange Erschließungswege	-	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Baugrund/ Grundwasser / Altlasten										
Lage innerhalb von Wasserschutzgebieten	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	nein
	Barendorf	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Solchstorf	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Secklendorf	-	-	nein	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Lehmke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA
	Eutzen	-	nein	nein	nein	-	-	nein	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	-	-	-	nein	-	nein	nein	nein
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA
Geruchsbelästigung	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	nein
	Barendorf	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Solchstorf	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Secklendorf	-	-	nein	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Lehmke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	zeitweise	zeitweise	zeitweise	-	-	zeitweise	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	-	-	-	nein	-	nein	nein	nein
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Landwirtschaft / Flächenverfügbarkeit										
Landwirtschaft / Flächenverfügbarkeit	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	noch möglich
	Barendorf	noch möglich	noch möglich	-	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	-
	Solchstorf	-	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Secklendorf	-	-	bedingt gegeben	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	begingt gegeben	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	noch möglich	noch möglich
	Lehmke	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	noch möglich	noch möglich
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Eutzen	-	bedingt gegeben	bedingt gegeben	bedingt gegeben	-	-	bedingt gegeben	-	-
	westlich Automobiltestgelände	noch möglich	-	-	-	noch möglich	-	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
1. Stufe

Variante / Kriterium / Unterkriterium	Standort	Variante 1	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 3.1	Variante 3.2	Variante 3.3	Variante 3.4	Variante 4.1	Variante 4.2
Standorte		• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Secklendorf (km 28+600) – nur Ostseite • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd westl. Automobiltestgeländes (km 88+900) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd bei Eutzen (km 79+530) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-1 bei Secklendorf (km 26+000) • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R-Süd bei Eutzen (km 79+530) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Eutzen (km 79+530) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Lehmke (km 49+400) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Eutzen (km 79+530) - halbseitig nur Westseite • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) - halbseitig nur Ostseite • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 südöstlich Lüneburg (km 9+300) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)
Umwelt / Vernetzung										
umweltfachliche Beeinträchtigungen	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	nein
	Barendorf	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Solchstorf	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Secklendorf	-	-	ja	-	-	-	-	-	-
	Römstedt	nein	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rätzlingen	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Lehmke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-	-
	Kattien	-	-	-	-	-	-	-	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	nein	nein	nein	-	-	nein	-	-
	westlich Automobiltestgelände	ja, Waldgebiet westlich des Automobiltestgeländes (Artenschutz)	-	-	-	ja, Waldgebiet westlich des Automobiltestgeländes (Artenschutz)	-	ja, Waldgebiet westlich des Automobiltestgeländes (Artenschutz)	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen
	Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Zusammenfassung										
Liegt ein Ausschlussgrund vor ?		Ausschluss, auf Grund der umweltfachlichen Beeinträchtigungen (artenschutzrechtl. Verbotstatbestände) im Bereich des Automobiltestgeländes	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten unbewirtschafteten Anlagen sowie der notwendigen Kombination einer T+R-Anlage mit einer AS in Eutzen	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten unbewirtschafteten Anlagen, der notwendigen Kombination einer T+R-Anlage mit einer AS in Eutzen sowie der umweltfachlichen Beeinträchtigungen in Secklendorf	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten unbewirtschafteten Anlagen	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten unbewirtschafteten Anlagen sowie der umweltfachlichen Beeinträchtigungen (artenschutzrechtl. Verbotstatbestände) im Bereich des Automobiltestgeländes	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten unbewirtschafteten Anlagen und der fehlenden Möglichkeit die erforderl. 900 Parkstände zu realisieren	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten unbewirtschafteten Anlagen	nein	nein

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
1. Stufe

Variante / Kriterium / Unterkriterium	Standort	Variante 5.1	Variante 5.2	Variante 5.3	Variante 5.4	Variante 6.1	Variante 6.2	Variante 7.1	Variante 7.2	Variante 7.3	Variante 7.4
Standorte		• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R Süd bei Ehra (km 94+300) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Secklendorf (km 26+000) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • T+R-Süd bei Schafwedel (km 63+300) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • T+R-Süd bei Langenbrügge (km 64+800) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 80 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - West- und Ostseite: bewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Secklendorf (km 26+000) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)
Anzahl der Rastanlagen, davon		7	7	7	7	7	6	7	7	7	7
- bewirtschaftet		2	2	2	2	2	2	2 (davon 1 x KWC)	3 (davon 1 x KWC)	2 (davon 1 x KWC)	2 (davon 1 x KWC)
- unbewirtschaftet		5	5	5	5	5	4	5	5	5	5
Abstand zu benachbarten Anschlussstellen											
Kombination mit Anschlussstellen erforderlich	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	ja	-	-	-	-	-	ja
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	nein (unter Berücksichtigung der Anordnung der Rampen der AS B 191 im nördlichen Quadranten)	nein (unter Berücksichtigung der Anordnung der Rampen der AS B 191 im nördlichen Quadranten)	nein (unter Berücksichtigung der Anordnung der Rampen der AS B 191 im nördlichen Quadranten)	nein (unter Berücksichtigung der Anordnung der Rampen der AS B 191 im nördlichen Quadranten)	-	-	nein (unter Berücksichtigung der Anordnung der Rampen der AS B 191 im nördlichen Quadranten)	nein (unter Berücksichtigung der Anordnung der Rampen der AS B 191 im nördlichen Quadranten)	nein (unter Berücksichtigung der Anordnung der Rampen der AS B 191 im nördlichen Quadranten)	nein (unter Berücksichtigung der Anordnung der Rampen der AS B 191 im nördlichen Quadranten)
	Rätzlingen	-	-	-	-	nein	nein	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	ja	ja	ja	ja	-	-	ja	ja	ja	ja
	Schafwedel	-	-	-	-	nein	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	ja (einseitige T+R)	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Ehra	ja (einseitige T+R)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Hohnstedter Holz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Beienroder Holz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abstand zur nächstgelegenen Rastanlage											
Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen mit Tankstelle gem ERS (>80km)	Solchstorf	-	-	-	-	ja, zu T+R Ostetal (A 1) um 5 km (geringe Fernverkehrsrelevanz)	ja, zu T+R Ostetal (A 1) um 5 km (geringe Fernverkehrsrelevanz)	-	-	-	-
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	ja, erhebliche Überschreitung zu T+R Ostetal (A 1) um 28 km (jedoch geringe Fernverkehrsrelevanz)	ja, erhebliche Überschreitung zu T+R Ostetal (A 1) um 28 km (jedoch geringe Fernverkehrsrelevanz)	ja, erhebliche Überschreitung zu T+R Ostetal (A 1) um 28 km (jedoch geringe Fernverkehrsrelevanz)	ja, erhebliche Überschreitung zu T+R Ostetal (A 1) um 28 km (jedoch geringe Fernverkehrsrelevanz)	-	-	ja, erhebliche Überschreitung zu T+R Ostetal (A 1) um 28 km (geringe Fernverkehrsrelevanz); in südlicher Richtung Einhaltung der Abstände nur bedingt durch KWC Jembke möglich; zur nächsten Tankmöglichkeit Überschreitung um 28 (Zweidorfer Holz und Helmstedt-Süd/Lappwald) bzw. 29 km (Salzgitterhüttenblick)	ja, erhebliche Überschreitung zu T+R Ostetal (A 1) um 28 km (geringe Fernverkehrsrelevanz); in südlicher Richtung Einhaltung der Abstände nur bedingt durch KWC Jembke möglich; zur nächsten Tankmöglichkeit Überschreitung um 28 (Zweidorfer Holz und Helmstedt-Süd/Lappwald) bzw. 29 km (Salzgitterhüttenblick)	ja, erhebliche Überschreitung zu T+R Ostetal (A 1) um 28 km (geringe Fernverkehrsrelevanz); in südlicher Richtung Einhaltung der Abstände nur bedingt durch KWC Jembke möglich; zur nächsten Tankmöglichkeit Überschreitung um 28 (Zweidorfer Holz und Helmstedt-Süd/Lappwald) bzw. 29 km (Salzgitterhüttenblick)	ja, erhebliche Überschreitung zu T+R Ostetal (A 1) um 28 km (geringe Fernverkehrsrelevanz); in südlicher Richtung Einhaltung der Abstände nur bedingt durch KWC Jembke möglich; zur nächsten Tankmöglichkeit Überschreitung um 28 (Zweidorfer Holz und Helmstedt-Süd/Lappwald) bzw. 29 km (Salzgitterhüttenblick)
	Schafwedel	-	-	-	-	zu den T+R-Anlagen Zweidorfer Holz und Helmstedt-Süd/Lappwald (beide A2) um je 8 km und zu der geplanten T+R Salzgitterhüttenblick (A 39) um 9 km	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	zu den T+R-Anlagen Zweidorfer Holz und Helmstedt-Süd/Lappwald (beide A2) um je 6 km und zu der geplanten T+R Salzgitterhüttenblick (A 39) um 7 km	-	-	-	-
	Wollerstorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ehra	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	-	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Hohnstedter Holz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Beienroder Holz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Unterschreitung der Regelabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (<50km)	Solchstorf	-	-	-	-	ja, zu T+R Süd bei Schafwedel um 6 km	ja, zu T+R Süd bei Langenbrügge um 4 km	-	-	-	-
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 6 km	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 4 km	-	-	-	-
	Wollerstorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ehra	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	-	ja, zu T+R Zweidorfer Holz (A 2) und T+R HE-Süd/Lappwald (A 2) (um jeweils 4 km) und zu der geplanten T+R Salzgitterhüttenblick (A 39) um 3 km	ja, zu T+R Zweidorfer Holz (A 2) und T+R HE-Süd/Lappwald (A 2) (um jeweils 4 km) und zu der geplanten T+R Salzgitterhüttenblick (A 39) um 3 km	ja, zu T+R Zweidorfer Holz (A 2) und T+R HE-Süd/Lappwald (A 2) (um jeweils 4 km) und zu der geplanten T+R Salzgitterhüttenblick (A 39) um 3 km	-	-	ja, KWC-6 zu T+R Zweidorfer Holz (A 2) und T+R HE-Süd/Lappwald (A 2) (um jeweils 4 km) und zu der geplanten T+R Salzgitterhüttenblick (A 39) um 3 km	ja, KWC-6 zu T+R Zweidorfer Holz (A 2) und T+R HE-Süd/Lappwald (A 2) (um jeweils 4 km) und zu der geplanten T+R Salzgitterhüttenblick (A 39) um 3 km	ja, KWC-6 zu T+R Zweidorfer Holz (A 2) und T+R HE-Süd/Lappwald (A 2) (um jeweils 4 km) und zu der geplanten T+R Salzgitterhüttenblick (A 39) um 3 km	ja, KWC-6 zu T+R Zweidorfer Holz (A 2) und T+R HE-Süd/Lappwald (A 2) (um jeweils 4 km) und zu der geplanten T+R Salzgitterhüttenblick (A 39) um 3 km
Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen benachbarten un- bzw. bewirtschafteten Anlagen (>25km)	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	nein	-	-	-	-	-	nein
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Rätzlingen	-	-	-	-	nein	nein	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	nein	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	nein	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Ehra	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
1. Stufe

Kriterium / Unterkriterium / Variante	Standort	Variante 5.1	Variante 5.2	Variante 5.3	Variante 5.4	Variante 6.1	Variante 6.2	Variante 7.1	Variante 7.2	Variante 7.3	Variante 7.4
Standorte		• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R Süd bei Ehra (km 94+300) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Secklendorf (km 26+000) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • T+R-Süd bei Schafwedel (km 63+300) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • T+R-Süd bei Langenbrügge (km 64+800) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 80 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - West- und Ostseite: bewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Secklendorf (km 26+000) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)
	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Unterschreitung der Regelabstände zwischen benachbarten un- bzw. bewirtschafteten Anlagen (<15km)	Barendorf	ja, zu PWC 2 bei Solchstorf um 7 km	ja, zu PWC 2 bei Solchstorf um 7 km	ja, zu PWC 2 bei Solchstorf um 7 km	ja, zu PWC 2 bei Secklendorf um 1 km	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 7 km	ja, zu T+R Nord bei Solchstorf um 7 km	ja, zu PWC 2 bei Solchstorf um 7 km	ja, zu PWC 2 bei Solchstorf um 7 km	ja, zu PWC 2 bei Solchstorf um 7 km	ja, zu PWC 2 bei Secklendorf um 1 km
	Solchstorf	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	-	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 7 km	-
	Secklendorf	-	-	-	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 1 km	-	-	-	-	-	ja, zu PWC 1 bei Barendorf um 1 km
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Rätzlingen	-	-	-	-	nein	nein	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	ja, zu PWC 4 bei Wollerstorf um 1 km	ja, zu PWC 4 bei Wollerstorf um 1 km	ja, zu PWC 4 bei Wollerstorf um 1 km	ja, zu PWC 4 bei Wollerstorf um 1 km	-	-	ja, zu PWC 4 bei Wollerstorf um 1 km	ja, zu PWC 4 bei Wollerstorf um 1 km	ja, zu PWC 4 bei Wollerstorf um 1 km	ja, zu PWC 4 bei Wollerstorf um 1 km
	Schafwedel	-	-	-	-	ja, zu PWC 3 bei Wollerstorf um 5 km	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	nein	-	-	-	-
	Wollerstorf	ja, zu PWC 3 bei Kattien um 1 km	ja, zu PWC 3 bei Kattien um 1 km	ja, zu PWC 3 bei Kattien um 1 km	ja, zu PWC 3 bei Kattien um 1 km	ja, zu T+R Süd bei Schafwedel um 5 km	-	ja, zu PWC 3 bei Kattien um 1 km	ja, zu PWC 3 bei Kattien um 1 km	ja, zu PWC 3 bei Kattien um 1 km	ja, zu PWC 3 bei Kattien um 1 km
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Ehra	ja, zu PWC 5 bei Jembke um 5 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	ja, zu T+R Süd bei Ehra um 5 km	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Anordnung der einseitigen bewirtschafteten Rastanlage westlich und / oder östlich der Trasse möglich	Solchstorf	-	-	-	-	nein (nur Ostseite)	nein (nur Ostseite)	-	-	-	-
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	nein, da westliche Lage in Bezug auf Speicherbecken Stöcken deutlich günstiger	nein, da westliche Lage in Bezug auf Speicherbecken Stöcken deutlich günstiger	nein, da westliche Lage in Bezug auf Speicherbecken Stöcken deutlich günstiger	nein, da westliche Lage in Bezug auf Speicherbecken Stöcken deutlich günstiger	-	-	nein, da nur eine Anlage	wechselseitige Anordnung an einem Standort	nein, da nur eine Anlage	nein, da nur eine Anlage
	Schafwedel	-	-	-	-	nein (nur Westseite)	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	ja	-	-	-	-
	Wollerstorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ehra	nein , da westliche Lage in Bezug auf Ortslage Ehra deutlich günstiger	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	-	nein, da westliche Lage in Bezug auf Ortslage Jembke deutlich günstiger	nein, da westliche Lage in Bezug auf Ortslage Jembke deutlich günstiger	nein, da westliche Lage in Bezug auf Ortslage Jembke deutlich günstiger	-	-	-	-	-	-
Verteilung LKW- Parkstandanzahl innerhalb der Gesamtstrecke der A39	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)
	Solchstorf	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	-	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	-
	Secklendorf	-	-	-	2 x 50 (PWC)	-	-	-	-	-	2 x 50 (PWC)
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	245 + 50 (T+R einseitig)	245 + 50 (T+R einseitig)	-	-	230 + 50 (T+R einseitig)	2 x 185 (T+R beidseitig)	290 + 50 (T+R einseitig)	290 + 50 (T+R einseitig)
	Rätzlingen	-	-	-	-	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Anzahl Parkplätze Nord	450	450	495	495	450	450	480	570	540	540
	Kattien	2 x 36 (PWC)	2 x 36 (PWC)	2 x 36 (PWC)	2 x 36 (PWC)	-	-	2 x 50 (PWC)	2 x 36 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)
	Schafwedel	-	-	-	-	200 + 50 (T+R einseitig)	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	240 + 50 (T+R einseitig)	-	-	-	-
	Wollerstorf	2 x 30 (PWC)	2 x 35 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 35 (PWC)	-	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)
	Ehra	200 + 50 (T+R einseitig)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	2 x 35 (PWC)	200 + 50 (T+R einseitig)	125 + 50 (T+R einseitig)	125 + 50 (T+R einseitig)	2 x 35 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 80 (KWC) geringe Stellplatzanzahl im südlichen Teil der Baustrecke der A 39	2 x 50 (KWC) geringe Stellplatzanzahl im südlichen Teil der Baustrecke der A 39	2 x 50 (KWC) geringe Stellplatzanzahl im südlichen Teil der Baustrecke der A 39	2 x 50 (KWC) geringe Stellplatzanzahl im südlichen Teil der Baustrecke der A 39
	Gesamtanzahl Parkstände	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900
Trassierung, Bauwerke											
Beeinträchtigung des Standortes infolge der Trassierung der A 39 oder durch unverlagerbare Bauwerke	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	nein	-	-	-	-	-	nein
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Rätzlingen	-	-	-	-	nein	nein	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	nein	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	nein	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Ehra	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Umverlegung von Straßen für Rastanlagen erforderlich	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	nein	-	-	-	-	-	nein
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Rätzlingen	-	-	-	-	nein	nein	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	nein	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	nein	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse	-	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Ehra	ja (nördliche Verlegung der geplanten OU Ehra)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	ja, Verlegung der B 248 infolge der Rastanlage erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
1. Stufe

Kriterium / Unterkriterium / Variante	Standort	Variante 5.1	Variante 5.2	Variante 5.3	Variante 5.4	Variante 6.1	Variante 6.2	Variante 7.1	Variante 7.2	Variante 7.3	Variante 7.4
Standorte		• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R Süd bei Ehra (km 94+300) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Secklendorf (km 26+000) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • T+R-Süd bei Schafwedel (km 63+300) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • T+R-Süd bei Langenbrügge (km 64+800) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 80 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - West- und Ostseite: bewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Secklendorf (km 26+000) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)
Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen											
Konflikt mit (geplanten) Bebauungsgebieten	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	nein	-	-	-	-	-	nein
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Rätzlingen	-	-	-	-	nein	nein	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	nein	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	nein	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Ehra	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
minimaler Abstand zur benachbarten geschlossenen Ortslagen (bei Rastanlage)	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)
	Solchstorf	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	-	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	-
	Secklendorf	-	-	-	600 m (Secklendorf) 840 m (Altenmedingen)	-	-	-	-	-	600 m (Secklendorf) 840 m (Altenmedingen)
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	830 m (zu Riestedt) 930 m (zu Rätzlingen)	830 m (zu Riestedt) 930 m (zu Rätzlingen)	835 m (zu Riestedt) 960 m (zu Rätzlingen)	835 m (zu Riestedt) 960 m (zu Rätzlingen)	-	-	830 m (zu Riestedt) 930 m (zu Rätzlingen)	850 m (zu Riestedt) 940 m (zu Rätzlingen)	830 m (zu Riestedt) 930 m (zu Rätzlingen)	830 m (zu Riestedt) 930 m (zu Rätzlingen)
	Rätzlingen	-	-	-	-	600 m (Rätzlingen)	600 m (Rätzlingen)	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	-	-	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)
	Schafwedel	-	-	-	-	750 m (Ortslage Schafwedel) 280 m (Einzelbebauung) Ortsrand Schafwedel 1330 m (Abbendorf)	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	920 m (Langenbrügge)	-	-	-	-
	Wollerstorf	540 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)	-	540 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)
	Ehra	270 m (Ehra) 625 m (Einzelbebauung Lessien) 790 m (Ortslage Lessien)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke (Ortsrandbebauung)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	250 m (Ortsrandbebauung Jembke) 710 m (Ortslage Jembke) 810 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 700 m (Ortslage Jembke) 940 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 700 m (Ortslage Jembke) 940 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	280 m (Ortsrandbebauung Jembke) 780 m (Ortslage Jembke) 1070 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
1. Stufe

Kriterium / Unterkriterium \ Variante	Standort	Variante 5.1	Variante 5.2	Variante 5.3	Variante 5.4	Variante 6.1	Variante 6.2	Variante 7.1	Variante 7.2	Variante 7.3	Variante 7.4
Standorte		• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R Süd bei Ehra (km 94+300) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Secklendorf (km 26+000) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • T+R-Süd bei Schafwedel (km 63+300) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • T+R-Süd bei Langenbrügge (km 64+800) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 80 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - West- und Ostseite: bewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Secklendorf (km 26+000) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)
Ver- und Entsorgung											
Möglichkeit des Anschlusses an Ver- und Entsorgung	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Solchstorf	ja	ja	ja	-	ja	ja	ja	ja	ja	-
	Secklendorf	-	-	-	ja	-	-	-	-	-	ja
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	ja	ja	ja	ja	-	-	ja	ja	ja	ja
	Rätzlingen	-	-	-	-	ja	ja	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	ja	ja	ja	ja	-	-	ja	ja	ja	ja
	Schafwedel	-	-	-	-	ja	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	ja	-	-	-	-
	Wollerstorf	ja	ja	ja	ja	ja	-	ja	ja	ja	ja
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege
	Ehra	ja	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Baugrund/ Grundwasser / Altlasten											
Lage innerhalb von Wasserschutzgebieten	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	nein	-	-	-	-	-	nein
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Rätzlingen	-	-	-	-	nein	nein	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	nein	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	nein	-	-	-	-
	Wollerstorf	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	-	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Ehra	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA	Lage in WSG IIIA
Geruchsbelästigung	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	nein	-	-	-	-	-	nein
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Rätzlingen	-	-	-	-	nein	nein	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	nein	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	nein	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Ehra	nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Landwirtschaft / Flächenverfügbarkeit											
Landwirtschaft / Flächenverfügbarkeit	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Solchstorf	noch möglich	noch möglich	noch möglich	-	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	-
	Secklendorf	-	-	-	bedingt gegeben	-	-	-	-	-	bedingt gegeben
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	-	-	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Rätzlingen	-	-	-	-	noch möglich	noch möglich	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	-	-	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Schafwedel	-	-	-	-	bedingt gegeben	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	noch möglich	-	-	-	-
	Wollerstorf	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	-	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Ehra	bedingt gegeben	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	noch möglich	bedingt gegeben	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
1. Stufe

Variante / Kriterium / Unterkriterium	Standort	Variante 5.1	Variante 5.2	Variante 5.3	Variante 5.4	Variante 6.1	Variante 6.2	Variante 7.1	Variante 7.2	Variante 7.3	Variante 7.4
Standorte		• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • T+R Süd bei Ehra (km 94+300) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Secklendorf (km 26+000) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • T+R-Süd bei Schafwedel (km 63+300) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • T+R-Süd bei Langenbrügge (km 64+800) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-4 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 80 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - West- und Ostseite: bewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Secklendorf (km 26+000) • T+R bei Riestedt (km 42+500) - Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • KWC-6 bei Jembke (km 104+730 - mit 50 Lkw-Parkständen)
Umwelt / Vernetzung											
umweltfachliche Beeinträchtigungen	südöstlich Lüneburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Barendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	Eingriff in strukturreiche Wechsel Wald-Offenland mit Bedeutung für Fledermäuse und Vögel	-	-	-	-	-	Eingriff in strukturreiche Wechsel Wald-Offenland mit Bedeutung für Fledermäuse und Vögel
	Römstedt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Riestedt	Annäherung an Speicherbecken Stöcken (Brutvogelhabitat), jedoch nur unbewirtschafte Seite; Annäherung an Vernetzungsbauwerk südlich der T+R-Anlage	Annäherung an Speicherbecken Stöcken (Brutvogelhabitat), jedoch nur unbewirtschafte Seite; Annäherung an Vernetzungsbauwerk südlich der T+R-Anlage	Annäherung an Speicherbecken Stöcken (Brutvogelhabitat), jedoch nur unbewirtschafte Seite; Annäherung an Vernetzungsbauwerk südlich der T+R-Anlage	Annäherung an Speicherbecken Stöcken (Brutvogelhabitat), jedoch nur unbewirtschafte Seite; Annäherung an Vernetzungsbauwerk südlich der T+R-Anlage	-	-	Annäherung an Speicherbecken Stöcken (Brutvogelhabitat), jedoch nur unbewirtschafte Seite; Annäherung an Vernetzungsbauwerk südlich der T+R-Anlage	starke Annäherung an Speicherbecken Stöcken (Brutvogelhabitat) mit bewirtschafteter Rastanlage; Annäherung an Vernetzungsbauwerk südlich der T+R-Anlage	starke Annäherung an Speicherbecken Stöcken (Brutvogelhabitat) mit bewirtschafteter Rastanlage; Annäherung an Vernetzungsbauwerk südlich der T+R-Anlage	starke Annäherung an Speicherbecken Stöcken (Brutvogelhabitat) mit bewirtschafteter Rastanlage; Annäherung an Vernetzungsbauwerk südlich der T+R-Anlage
	Rätzlingen	-	-	-	-	nein	nein	-	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kattien	nein	nein	nein	nein	-	-	nein	nein	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	nein	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-	nein	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein	-	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen
	Ehra	ja, im Bereich Eichenfeldgehölz nördlich Ehra	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	Annäherung an schützenswerte Grünlandbereiche und ans "Tappenbecker Moor" im Südosten sowie Überbauung eines Laufkäferhabitates	Annäherung an schützenswerte Grünlandbereiche und ans "Tappenbecker Moor" im Südosten sowie Überbauung eines Laufkäferhabitates	Annäherung an schützenswerte Grünlandbereiche und ans "Tappenbecker Moor" im Südosten sowie Überbauung eines Laufkäferhabitates	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Zusammenfassung											
Liegt ein Ausschlussgrund vor ?		Ausschluss, auf Grund der umweltfachlichen Beeinträchtigungen im Bereich Eichenfeldgehölz bei Ehra sowie der notwendigen Kombination AS mit der einseitigen T+R	nein	nein	nein	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen und auf Grund der notwendigen Kombination AS mit T+R	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (fehlende, aber bei einer BAB notwendige Tankmöglichkeit bei einer bewirtschafteten Anlage (KWC))	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (fehlende, aber bei einer BAB notwendige Tankmöglichkeit bei einer bewirtschafteten Anlage (KWC))	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (fehlende, aber bei einer BAB notwendige Tankmöglichkeit bei einer bewirtschafteten Anlage (KWC))	Ausschluss, auf Grund der Überschreitung der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (fehlende, aber bei einer BAB notwendige Tankmöglichkeit bei einer bewirtschafteten Anlage (KWC))

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
2. Stufe

Variante / Kriterium / Unterkriterium	Standort	Variante 4.1	Variante 4.2	Variante 5.2	Variante 5.3	Variante 5.4
Standorte		• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 südöstlich Lüneburg (km 9+300) • T+R-Nord bei Solchstorf (km 19+700) – Ostseite: bewirtschaftet, Westseite: unbewirtschaftet • PWC-2 bei Rätzlingen (km 43+300) • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • T+R-Süd bei Wollerstorf (km 73+000) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-4 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • PWC-5 bei Jembke (km 104+730)	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Solchstorf (km 19+700) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet	• PWC-1 bei Barendorf (km 11+800) • PWC-2 bei Secklendorf (km 26+000) • T+R-Nord bei Riestedt (km 42+500 - mit erhöhter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet • PWC-3 bei Kattien (km 59+100) • PWC-4 bei Wollerstorf (km 73+000) • PWC-5 westl. Automobiltestgelände (km 88+900) • T+R Süd bei Jembke (km 104+730 - mit verringerter Parkstandanzahl) – Westseite: bewirtschaftet, Ostseite: unbewirtschaftet
Anzahl der Rastanlagen, davon		7	7	7	7	7
- bewirtschaftet		2	2	2	2	2
- unbewirtschaftet		5	5	5	5	5
Abstand zu benachbarten Anschlussstellen						
Kombination mit Anschlussstellen erforderlich	südöstlich Lüneburg	-	ja	-	-	-
	Barendorf	nein	-	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	-	ja
	Römstedt	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	nein (unter Berücksichtigung der Anordnung der Rampen der AS B 191 im nördlichen Quadranten)	nein (unter Berücksichtigung der Anordnung der Rampen der AS B 191 im nördlichen Quadranten)	nein (unter Berücksichtigung der Anordnung der Rampen der AS B 191 im nördlichen Quadranten)
	Rätzlingen	nein	nein	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-
	Kattien	ja	ja	ja	ja	ja
	Schafwedel	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	nein	nein	nein	nein
	Ehra	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein
	Hohnstedter Holz	-	-	-	-	-
	Beienroder Holz	-	-	-	-	-
Bewertung						
Abstand zur nächstgelegenen Rastanlage						
Abstand zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen (< 80km) [km Blickrichtung Norden]	Solchstorf	54	54	-	-	-
	Römstedt	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	77	77	77
	Schafwedel	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	54	54	-	-	-
	Eutzen	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	-	-	-	-
	Ehra	-	-	-	-	-
	Jembke	-	-	62	62	62
	Hohnstedter Holz	-	-	-	-	-
	Beienroder Holz	-	-	-	-	-
	nächste südl. Baustrecke	79	79	47	47	47
	Summe km Über- bzw. Unterschreitung	19	19	22	22	22
Bewertung						
Abstände zwischen benachbarten un- bzw. bewirtschafteten Anlagen (<25km) [km Blickrichtung Norden]	südöstlich Lüneburg	-	19	-	-	-
	Barendorf	21	-	21	21	21
	Solchstorf	8	10	8	8	-
	Secklendorf	-	-	-	-	14
	Römstedt	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	23	23	17
	Rätzlingen	24	24	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-
	Kattien	16	16	17	17	17
	Schafwedel	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	14	14	14	14	14
	Eutzen	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	16	16	16	16	16
	Ehra	-	-	-	-	-
	Jembke	16	16	16	16	16
	nächste südl. Baustrecke	18	18	18	18	18
	Summe km Über- bzw. Unterschreitung	13	10	12	12	3
Bewertung						

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
2. Stufe

Variante / Kriterium / Unterkriterium	Standort	Variante 4.1	Variante 4.2	Variante 5.2	Variante 5.3	Variante 5.4
Anordnung der einseitigen bewirtschafteten Rastanlage westlich und / oder östlich der Trasse möglich	Solchstorf	nein (nur Ostseite)	nein (nur Ostseite)	-	-	-
	Römstedt	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	nein, da westliche Lage in Bezug auf Speicherbecken Stöcken deutlich günstiger	nein, da westliche Lage in Bezug auf Speicherbecken Stöcken deutlich günstiger	nein, da westliche Lage in Bezug auf Speicherbecken Stöcken deutlich günstiger
	Schafwedel	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	ja	ja	-	-	-
	Eutzen	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	-	-	-	-	-
	Ehra	-	-	-	-	-
	Jembke	-	-	nein, da westliche Lage in Bezug auf Ortslage Jembke deutlich günstiger	nein, da westliche Lage in Bezug auf Ortslage Jembke deutlich günstiger	nein, da westliche Lage in Bezug auf Ortslage Jembke deutlich günstiger
=>wechselseitige Anordnung möglich		ja	ja	nein	nein	nein
Bewertung						
Verteilung LKW- Parkstandanzahl innerhalb der Gesamtstrecke der A39	südöstlich Lüneburg	-	2 x 50 (PWC)	-	-	-
	Barendorf	2 x 50 (PWC)	-	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)
	Solchstorf	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	-
	Secklendorf	-	-	-	-	2 x 50 (PWC)
	Römstedt	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	200 + 50 (T+R einseitig)	245 + 50 (T+R einseitig)	245 + 50 (T+R einseitig)
	Rätzlingen	2 x 35 (PWC)	2 x 35 (PWC)	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-
	Anzahl Parkplätze Nord	420	420	450	495	495
	Kattien	2 x 36 (PWC)	2 x 36 (PWC)	2 x 36 (PWC)	2 x 36 (PWC)	2 x 36 (PWC)
	Schafwedel	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	200 + 50 (T+R einseitig)	200 + 50 (T+R einseitig)	2 x 35 (PWC)	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)
	Eutzen	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)	2 x 29 (PWC)
	Ehra	-	-	-	-	-
	Jembke	2 x 50 (PWC)	2 x 50 (PWC)	200 + 50 (T+R einseitig)	125 + 50 (T+R einseitig)	125 + 50 (T+R einseitig)
	Gesamtanzahl	900	900	900	900	900
Bewertung						
Trassierung, Bauwerke						
Umverlegung von Straßen für Rastanlagen erforderlich	südöstlich Lüneburg	-	nein	-	-	-
	Barendorf	nein	-	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	-	nein
	Römstedt	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	nein	nein	nein
	Rätzlingen	nein	nein	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-
	Kattien	nein	nein	nein	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	ja, GVS Wollerstorf - Wentorf	ja, GVS Wollerstorf - Wentorf	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse	nein, Verlegung der GVS aufgrund der Trasse
	Eutzen	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	nein	nein	nein	nein
	Ehra	-	-	-	-	-
	Jembke	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	ja, Verlegung der B 248 infolge der Rastanlage erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich	nein, Verlegung der B 248 nur aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich
Bewertung						
Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen						
Konflikt mit (geplanten) Bebauungsgebieten	südöstlich Lüneburg	-	ja, in geplantes Gewerbegebiet Bilmer Berg	-	-	-
	Barendorf	nein	-	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	-	nein
	Römstedt	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	nein	nein	nein
	Rätzlingen	nein	nein	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-
	Kattien	nein	nein	nein	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	nein	nein	nein	nein	nein
	Ehra	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	nein	nein	nein
Bewertung						

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
2. Stufe

Variante / Kriterium / Unterkriterium	Standort	Variante 4.1	Variante 4.2	Variante 5.2	Variante 5.3	Variante 5.4
minimaler Abstand zur benachbarten geschlossenen Ortslagen (bei Rastanlage)	südöstlich Lüneburg	-	670 m (Lüneburg) 1150 m (Wendisch Evern)	-	-	-
	Barendorf	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	-	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)	890 m (Barendorf) 330 m (westl. Einzelbebauung) 1.500 m (Wendisch Evern)
	Solchstorf	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	1050 m (Solchstorf) 1000 m (Hohnstorf)	-
	Secklendorf	-	-	-	-	600 m (Secklendorf) 840 m (Altenmedingen)
	Römstedt	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	830 m (zu Riestedt) 930 m (zu Rätzlingen)	835 m (zu Riestedt) 960 m (zu Rätzlingen)	835 m (zu Riestedt) 960 m (zu Rätzlingen)
	Rätzlingen	600 m (Rätzlingen)	600 m (Rätzlingen)	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-
	Kattien	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)	530 m (Kattien) 670 m (Flinten) 940 m (Heuerstorf)
	Schafwedel	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	250 m (Wollerstorf)	250 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)	540 m (Wollerstorf)
	Eutzen	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)	2900 m (Boitzenhagen) 4700 m (Lessien)
	Ehra	-	-	-	-	-
	Jembke (Ortsrandbebauung)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 675 m (Ortslage Jembke) 1075 m (Tappenbeck)	250 m (Ortsrandbebauung Jembke) 710 m (Ortslage Jembke) 810 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 700 m (Ortslage Jembke) 940 m (Tappenbeck)	390 m (Ortsrandbebauung Jembke) 700 m (Ortslage Jembke) 940 m (Tappenbeck)
Bewertung						
Ver- und Entsorgung						
Möglichkeit des Anschlusses an Ver- und Entsorgung	südöstlich Lüneburg	-	ja	-	-	-
	Barendorf	ja	-	ja	ja	ja
	Solchstorf	ja	ja	ja	ja	-
	Secklendorf	-	-	-	-	ja
	Römstedt	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	ja	ja	ja
	Rätzlingen	ja	ja	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-
	Kattien	ja	ja	ja	ja	ja
	Schafwedel	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	ja	ja	ja	ja	ja
	Eutzen	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege	sehr lange Erschließungswege
	Ehra	-	-	-	-	-
	Jembke	ja	ja	ja	ja	ja
Bewertung						
Landwirtschaft / Flächenverfügbarkeit						
Landwirtschaft / Flächenverfügbarkeit	südöstlich Lüneburg	-	noch möglich	-	-	-
	Barendorf	noch möglich	-	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Solchstorf	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	-
	Secklendorf	-	-	-	-	bedingt gegeben
	Römstedt	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Rätzlingen	noch möglich	noch möglich	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-
	Kattien	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Schafwedel	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Eutzen	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich	noch möglich
	Ehra	-	-	-	-	-
	Jembke	noch möglich	noch möglich	bedingt gegeben	noch möglich	noch möglich
Bewertung						

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

28.08.2013

Variantenvergleich
2. Stufe

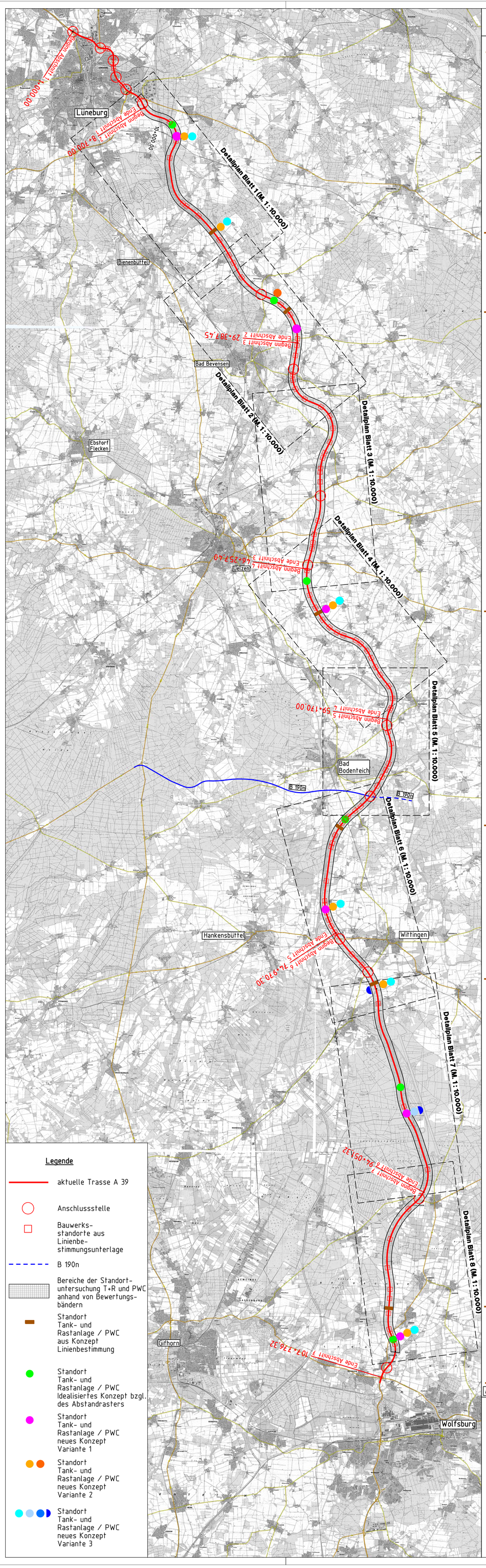
Variante / Kriterium / Unterkriterium	Standort	Variante 4.1	Variante 4.2	Variante 5.2	Variante 5.3	Variante 5.4
Umwelt / Vernetzung						
umweltfachliche Beeinträchtigungen	südöstlich Lüneburg	-	nein	-	-	-
	Barendorf	nein	-	nein	nein	nein
	Solchstorf	nein	nein	nein	nein	-
	Secklendorf	-	-	-	-	Eingriff in strukturreiche Wechsel Wald-Offenland mit Bedeutung für Fledermäuse und Vögel
	Römstedt	-	-	-	-	-
	Riestedt	-	-	Annäherung an Speicherbecken Stöcken (Brutvogelhabitat), jedoch nur unbewirtschafte Seite; Annäherung an Vernetzungsbauwerk südlich der T+R-Anlage	Annäherung an Speicherbecken Stöcken (Brutvogelhabitat), jedoch nur unbewirtschafte Seite; Annäherung an Vernetzungsbauwerk südlich der T+R-Anlage	Annäherung an Speicherbecken Stöcken (Brutvogelhabitat), jedoch nur unbewirtschafte Seite; Annäherung an Vernetzungsbauwerk südlich der T+R-Anlage
	Rätzlingen	nein	nein	-	-	-
	Lehmke	-	-	-	-	-
	Kattien	nein	nein	nein	nein	nein
	Schafwedel	-	-	-	-	-
	Langenbrügge	-	-	-	-	-
	Wollerstorf	nein	nein	nein	nein	nein
	Eutzen	-	-	-	-	-
	westlich Automobiltestgelände	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen	bedingt, reduzierte Parkplatzanzahl bei PWC westlich Automobiltestgelände in weniger kritischen Bereichen
	Ehra	-	-	-	-	-
	Jembke	nein	nein	Annäherung an schützenswerte Grünlandbereiche und ans "Tappenbecker Moor" im Südosten sowie Überbauung eines Laufkäferhabitates	Annäherung an schützenswerte Grünlandbereiche und ans "Tappenbecker Moor" im Südosten sowie Überbauung eines Laufkäferhabitates	Annäherung an schützenswerte Grünlandbereiche und ans "Tappenbecker Moor" im Südosten sowie Überbauung eines Laufkäferhabitates
Bewertung						

	gute Bewertung
	mittlere Bewertung
	schlechte Bewertung

Hinweis: Diese Tabelle stellt eine Zusammenfassung der Kriterien und Bewertungen über alle Standorte der jeweiligen Variante dar. Sie ist in Verbindung mit den Erläuterungen anzuwenden.

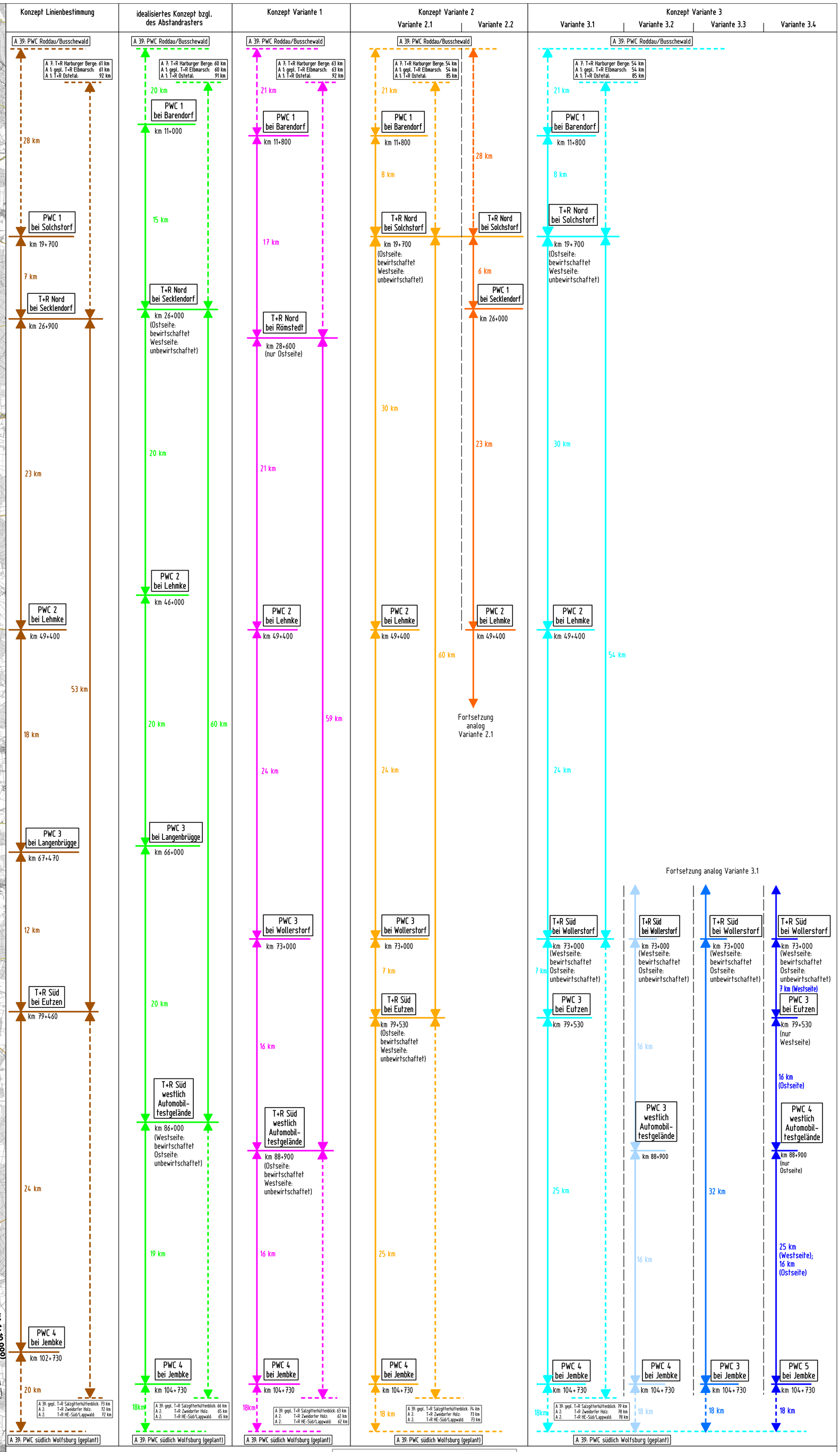
28.08.2013

Übersichtskarte
Schematische Darstellung der Varianten / Standorte



Legende

- aktuelle Trasse A 39
- Anschlussstelle
- Bauwerks-standorte aus Linienbe-stimmungsunterlage
- B 190n
- Bereiche der Standort-untersuchung T+R und PWC anhand von Bewertungs-bändern
- Standort Tank- und Rastanlage / PWC aus Konzept Linienbestimmung
- Standort Tank- und Rastanlage / PWC Idealisiertes Konzept bzgl. des Abstandrasters
- Standort Tank- und Rastanlage / PWC neues Konzept Variante 1
- Standort Tank- und Rastanlage / PWC neues Konzept Variante 2
- Standort Tank- und Rastanlage / PWC neues Konzept Variante 3



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2012 LGLN

IBV Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
Reichardtstraße 7, 06114 Halle/Saale

	Datum	Name
bearbeitet	08 / 2013	Meyer
gezeichnet	08 / 2013	Schirmer
geprüft	08 / 2013	Meyer

Geschäftsführer

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

Bundesautobahn: A 39 Hamburg – Salzgitter
Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg

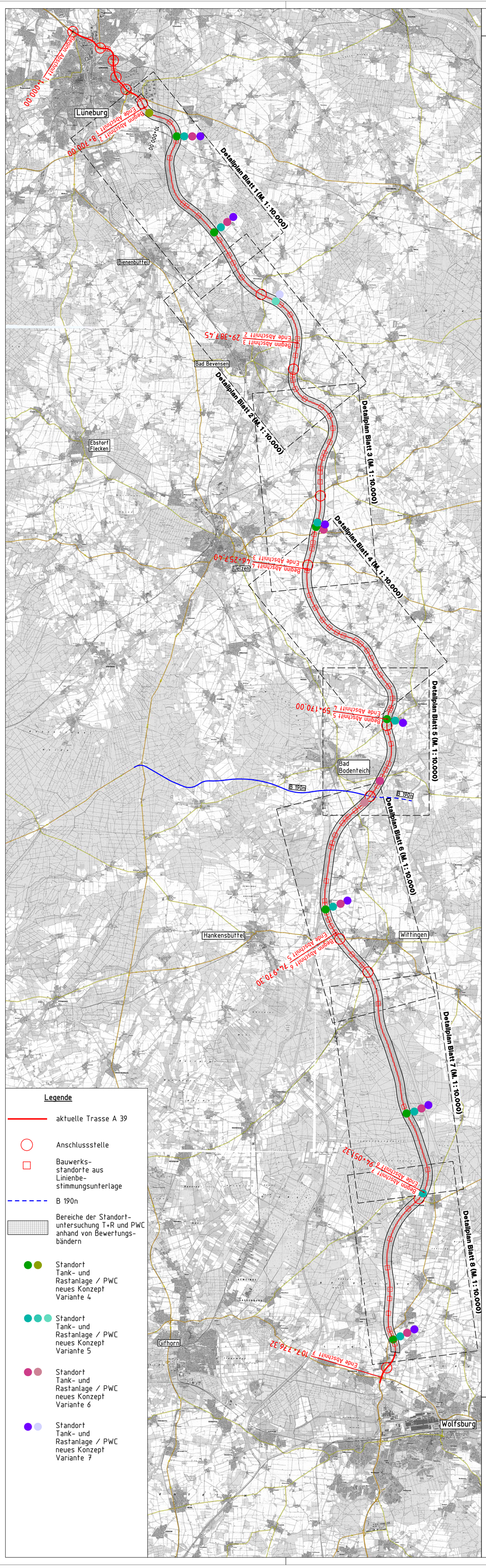
Unterlage 2
Blatt Nr. 1
Reg. Nr.

	Datum	Zeichen
nachgeprüft		

Neubau der A 39
Lüneburg – Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
abschnittsübergreifendes
Rastanlagenkonzept

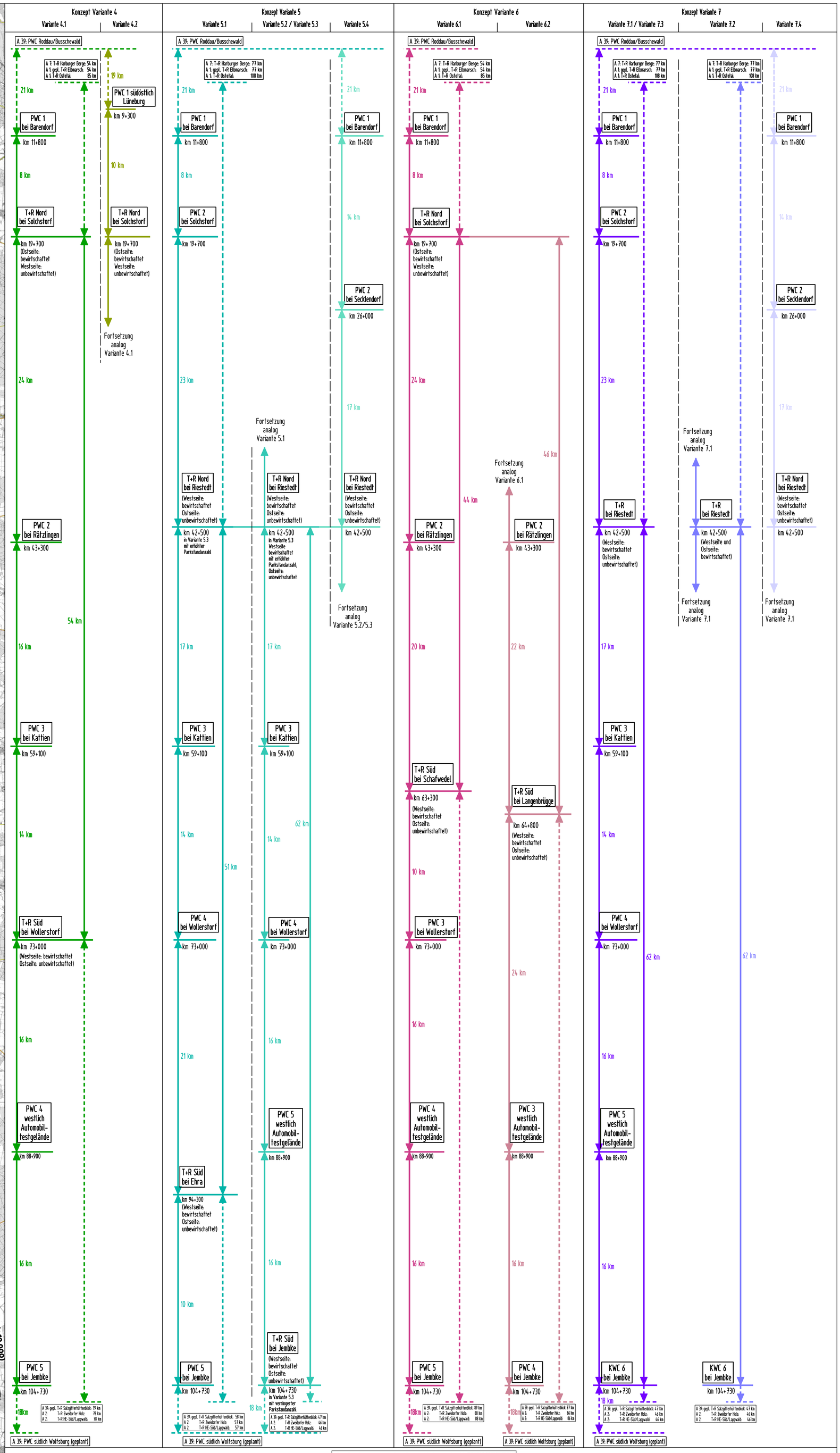
Übersichtskarte
Konzept Linienbestimmung, idealisiertes Konzept und Konzept Varianten 1 bis 3

Maßstab 1:100.000



Legende

- aktuelle Trasse A 39
- Anschlussstelle
- Bauwerks-standorte aus Linienbe-stimmungsunterlage
- B 190n
- Bereiche der Standort-untersuchung T+R und PWC anhand von Bewertungs-bändern
- Standort Tank- und Rastanlage / PWC neues Konzept Variante 4
- Standort Tank- und Rastanlage / PWC neues Konzept Variante 5
- Standort Tank- und Rastanlage / PWC neues Konzept Variante 6
- Standort Tank- und Rastanlage / PWC neues Konzept Variante 7



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2012 LGLN

IBV Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
Reichardtstraße 7, 06114 Halle/Saale

	Datum	Name
bearbeitet	08 / 2013	Meyer
gezeichnet	08 / 2013	Schirmer
geprüft	08 / 2013	Meyer

Geschäftsführer

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

Bundesautobahn: A 39 Hamburg – Salzgitter
Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg

Unterlage 2
Blatt Nr. 2
Reg. Nr.

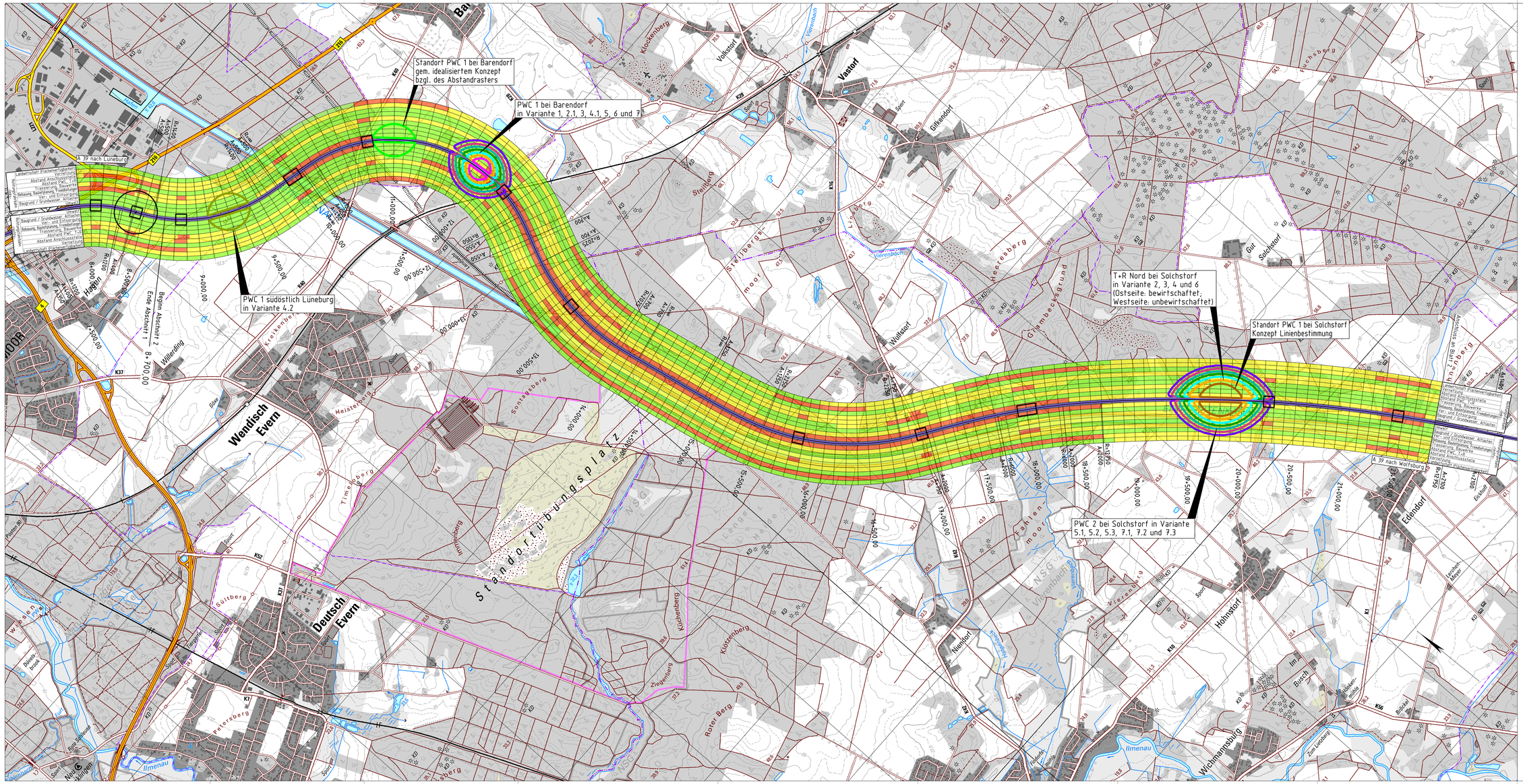
	Datum	Zeichen
nachgeprüft		

Neubau der A 39
Lüneburg – Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
abschnittsübergreifendes Rastanlagenkonzept

Übersichtskarte
Konzept Linienbestimmung, idealisiertes Konzept und Konzept Varianten 4 bis 7

Maßstab 1:100.000

Übersichtslageplan linienhafte Bewertung



Planung

- Straßenbaumaßnahme BAB 39
- geplante Anschlussstelle
- geplantes Bauwerk
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Konzept Linienbestimmung
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage gem. idealisiertes Konzept bzgl. des Abstandrasters
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 1
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2.2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.3
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.4
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 4
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 5
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 6
- Standort einer Tank- und Rastanlage / KWC-Anlage Variante 7

Die Einordnung des T+R / PWC ist
günstig möglich
noch möglich
kritisch

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2012 LGLN

IBV	Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH		Datum / Name
Reichardtstraße 7, 06114 Halle/Saale		bearbeitet	08 / 2013 Meyer
		gezeichnet	08 / 2013 Schirmer
		geprüft	09 / 2013 Meyer
		Geschäftsführer	

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

Bundesautobahn: A 39 Hamburg – Salzgitter
Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg

Unterlage 3
Blatt Nr. 1
Reg. Nr.

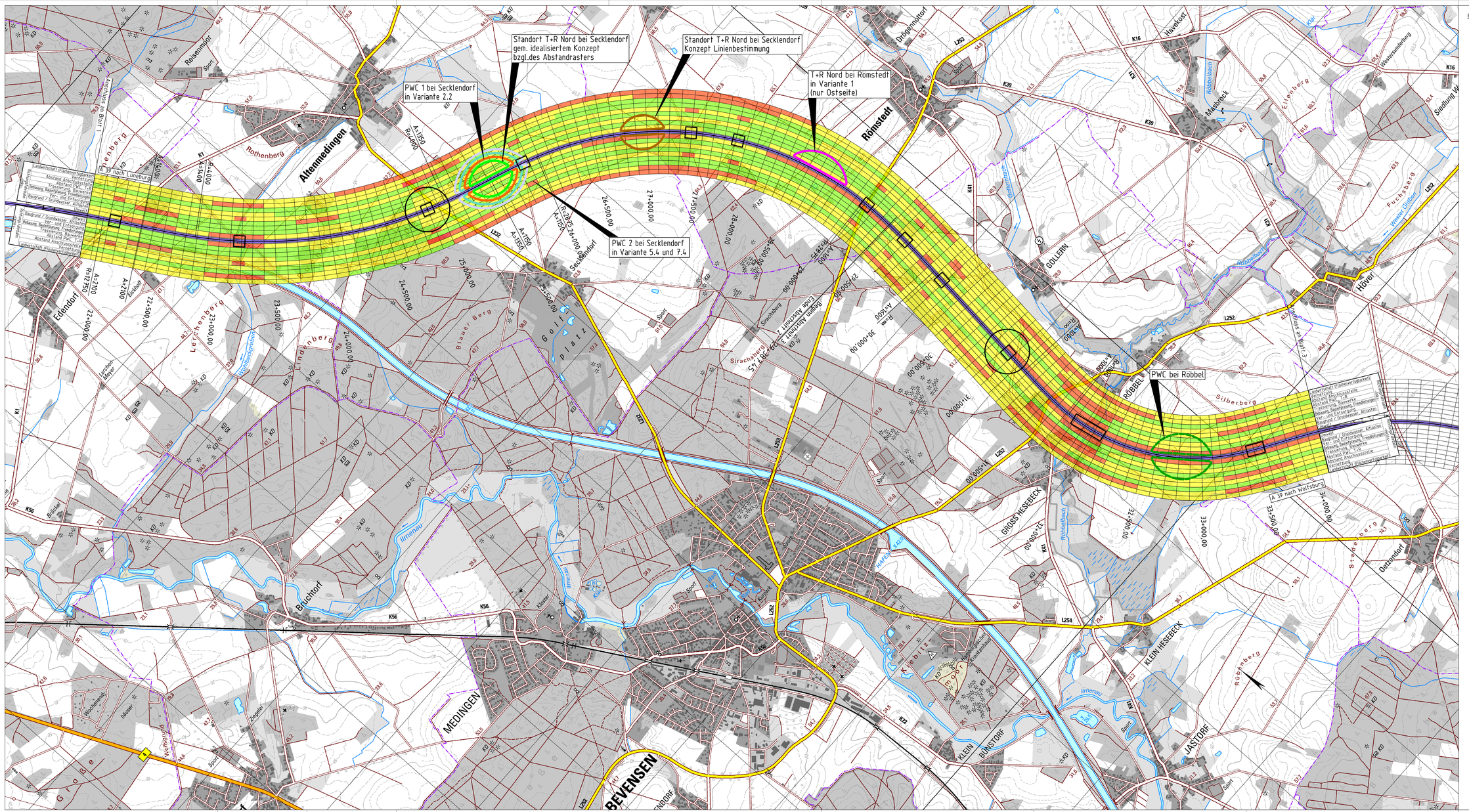
	Datum	Zeichen
nachgeprüft		

Neubau der A 39
Lüneburg – Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
abschnittsübergreifendes
Rastanlagenkonzept

Übersichtslageplan

Maßstab 1:10.000

Projekt: 1:\389\4457 Datei: H:_AT_Bart_01.VL7 Datum 23.08.2013



Planung

- Straßenbaumaßnahme BAB 39
- geplante Anschlussstelle
- geplantes Bauwerk
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Konzept Linienbestimmung
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage gem. idealisiertes Konzept bzgl. des Abstandrasters
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 1
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2.2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.3
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.4
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 4
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 5
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 6
- Standort einer Tank- und Rastanlage / KWC-Anlage Variante 7

Die Einordnung des T+R / PWC ist
- günstig möglich
- noch möglich
- kritisch

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2012 LGLN

IBV Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
Reichardtstraße 7, 06114 Halle/Saale

	Datum	Name
bearbeitet	08 / 2013	Meyer
gezeichnet	08 / 2013	Schirmer
geprüft	08 / 2013	Meyer

Geschäftsführer

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen
Bundesautobahn: A 39 Hamburg - Salzgitter
Streckenabschnitt: Lüneburg - Wolfsburg

Unterlage 3
Blatt Nr. 2
Reg. Nr.

Neubau der A 39
Lüneburg - Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
abschnittsübergreifendes
Rastanlagenkonzept

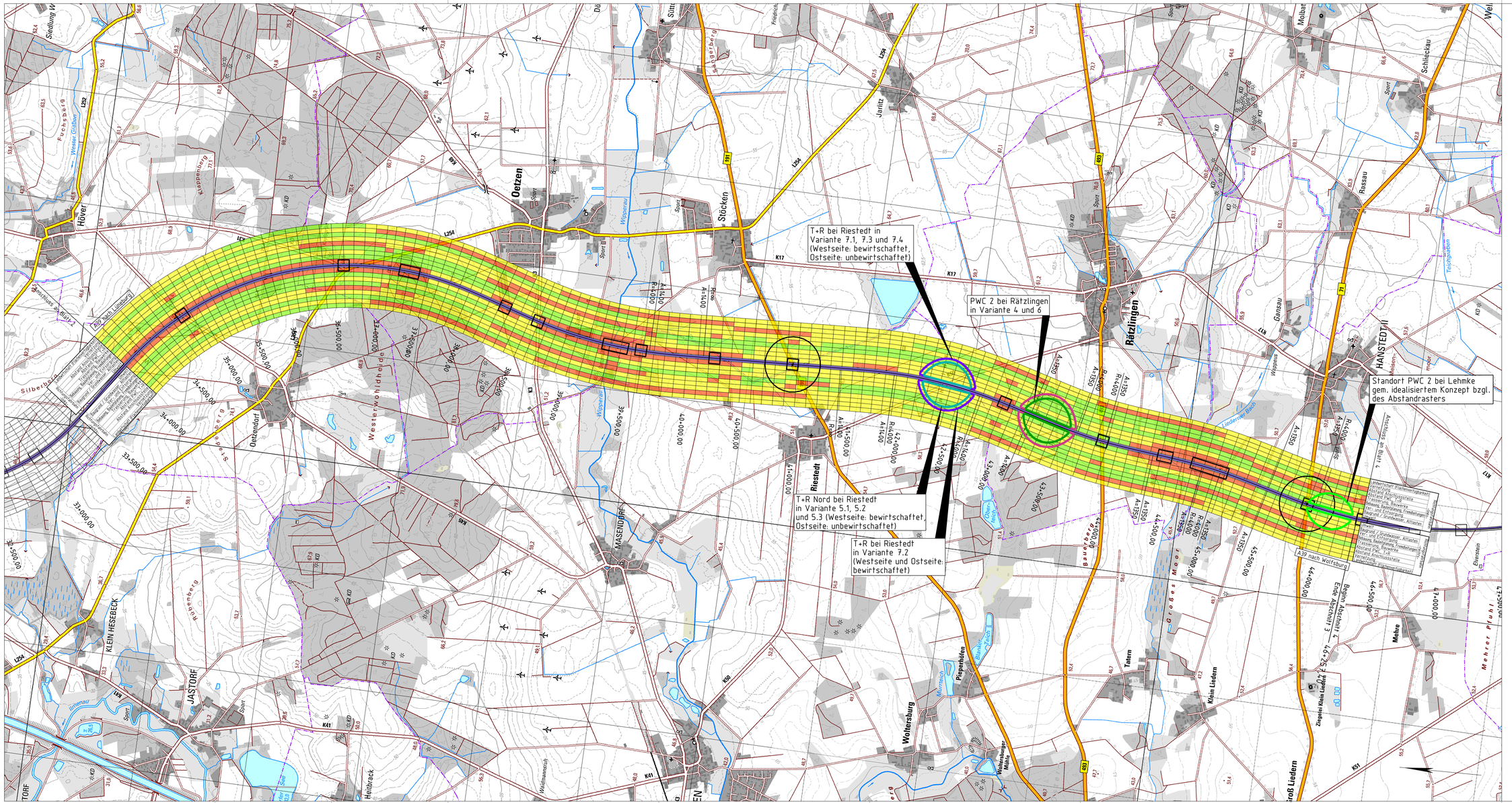
nachgeprüft

Datum | Zeichen

Übersichtslageplan

Maßstab 1:10.000

Projekt: 1-1089-RAST Datei: HLAP_BlatT_02.PLT Datum: 23.09.13



IBV Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
Reichardtstraße 7, 06114 Halle/Saale

	Datum	Name
bearbeitet	08 / 2013	Meyer
gezeichnet	08 / 2013	Schirner
geprüft	08 / 2013	Meyer

Geschäftsführer

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

Bundesautobahn: A 39 Hamburg – Salzgitter
Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg

Unterlage 3
Blatt Nr. 3
Reg. Nr.

Datum	Zeichen

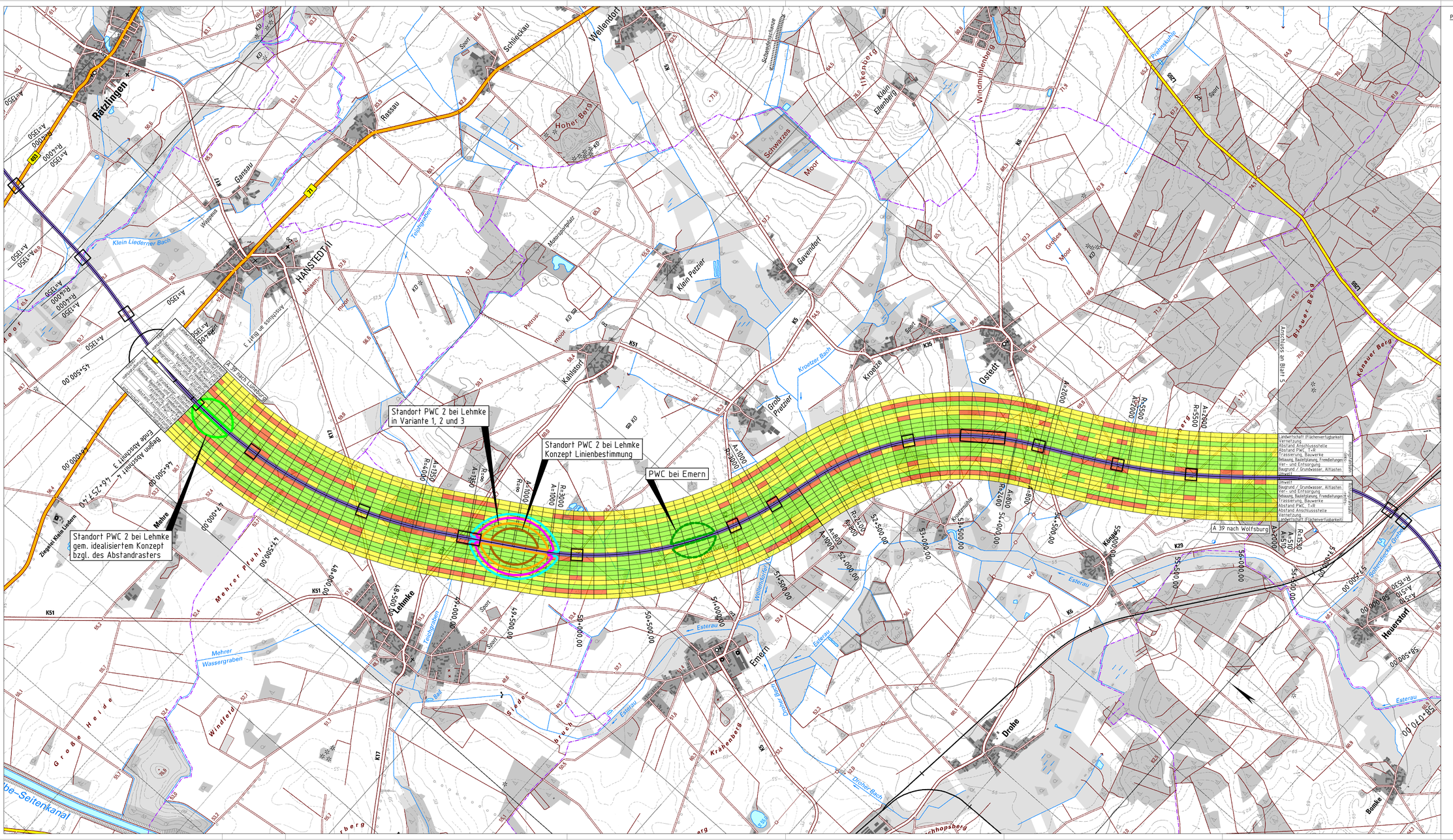
Neubau der A 39
Lüneburg – Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
abschnittsübergreifendes
Rastanlagenkonzept

nachgeprüft

Übersichtslageplan

Maßstab 1:10.000

Projekt: 11099-A027 Datei: UL_A1_Blatt_03.N.T Datum: 23.09.13



Planung

- Straßenbaumaßnahme BAB 39
- geplante Anschlussstelle
- geplantes Bauwerk
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Konzept Linienbestimmung
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage gem. idealisiertes Konzept bzgl. des Abstandrasters
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 1
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2.2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.3
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.4
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 4
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 5
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 6
- Standort einer Tank- und Rastanlage / KWC-Anlage Variante 7

Die Einordnung des T+R / PWC ist
- günstig möglich
- noch möglich
- kritisch

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2012 LGLN

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
Reichardtstraße 7, 06114 Halle/Saale

	Datum	Name
bearbeitet	08 / 2013	Meyer
gezeichnet	08 / 2013	Schirmer
geprüft	08 / 2013	Meyer

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

Bundesautobahn A 39 Hamburg - Salzgitter
Streckenabschnitt Lüneburg - Wolfsburg

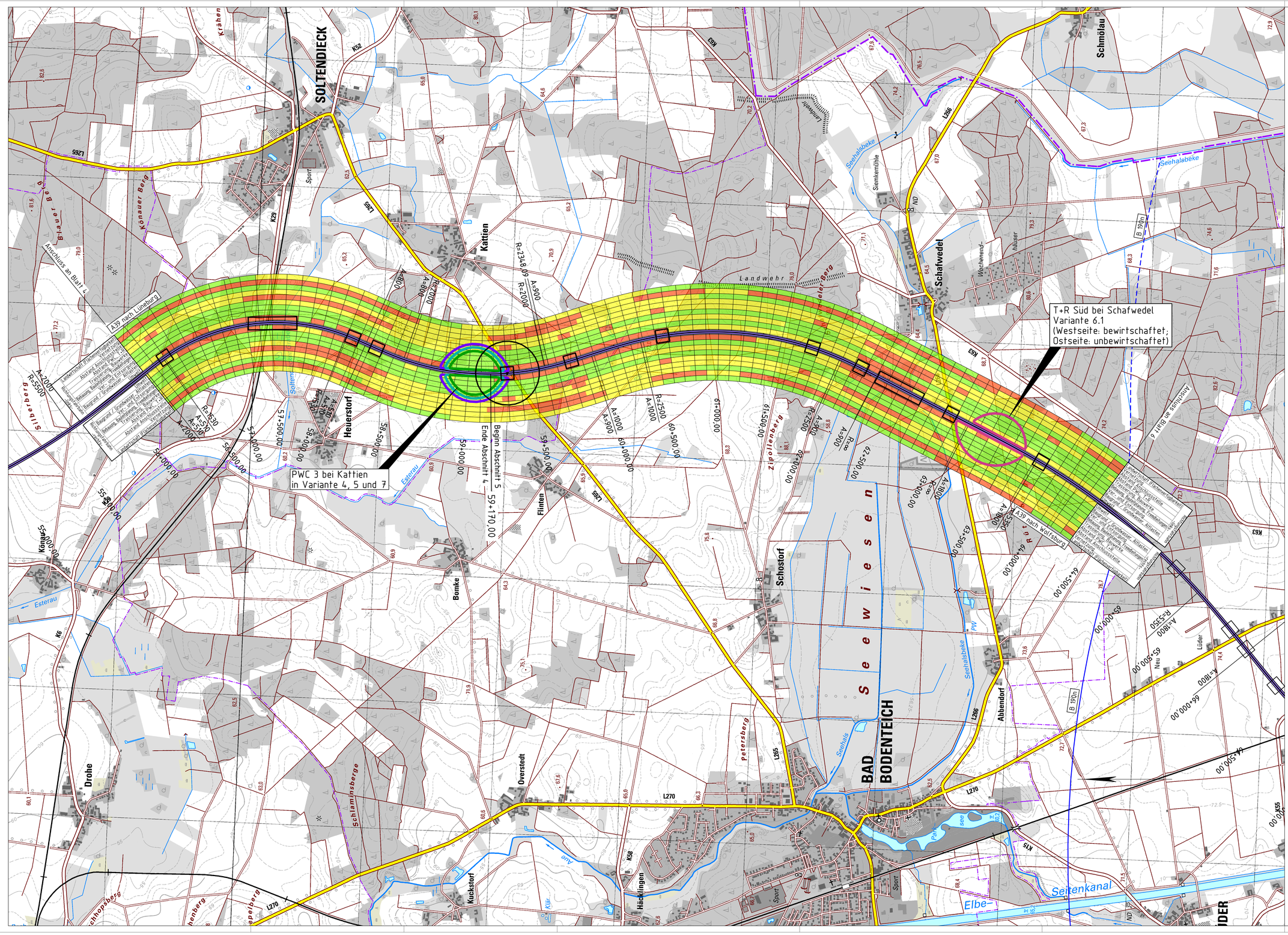
Unterlage 3
Blatt Nr. 4
Reg. Nr.

Neubau der A 39
Lüneburg - Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
abschnittsübergreifendes
Rastanlagenkonzept

nachgeprüft | Datum | Zeichen

Übersichtslageplan

Maßstab 1:10.000



Planung

- Straßenbaumaßnahme BAB 39
- geplante Anschlussstelle
- geplantes Bauwerk
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Konzept Linienbestimmung
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage gem. idealisiertes Konzept bzgl. des Abstandrasters
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 1
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2.2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.3
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.4
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 4
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 5
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 6
- Standort einer Tank- und Rastanlage / KWC-Anlage Variante 7

Die Einordnung des T+R / PWC ist
- günstig möglich
- noch möglich
- kritisch

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2012 LGLN

IBV Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
Reichardtstraße 7, 06114 Halle/Saale

	Datum	Name
bearbeitet	08 / 2013	Meyer
gezeichnet	08 / 2013	Schirmer
geprüft	08 / 2013	Meyer

Geschäftsführer

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

Bundesautobahn: A 39 Hamburg - Salzgitter
Streckenabschnitt: Lüneburg - Wolfsburg

Unterlage 3
Blatt Nr. 5
Reg. Nr.

Datum | Zeichen

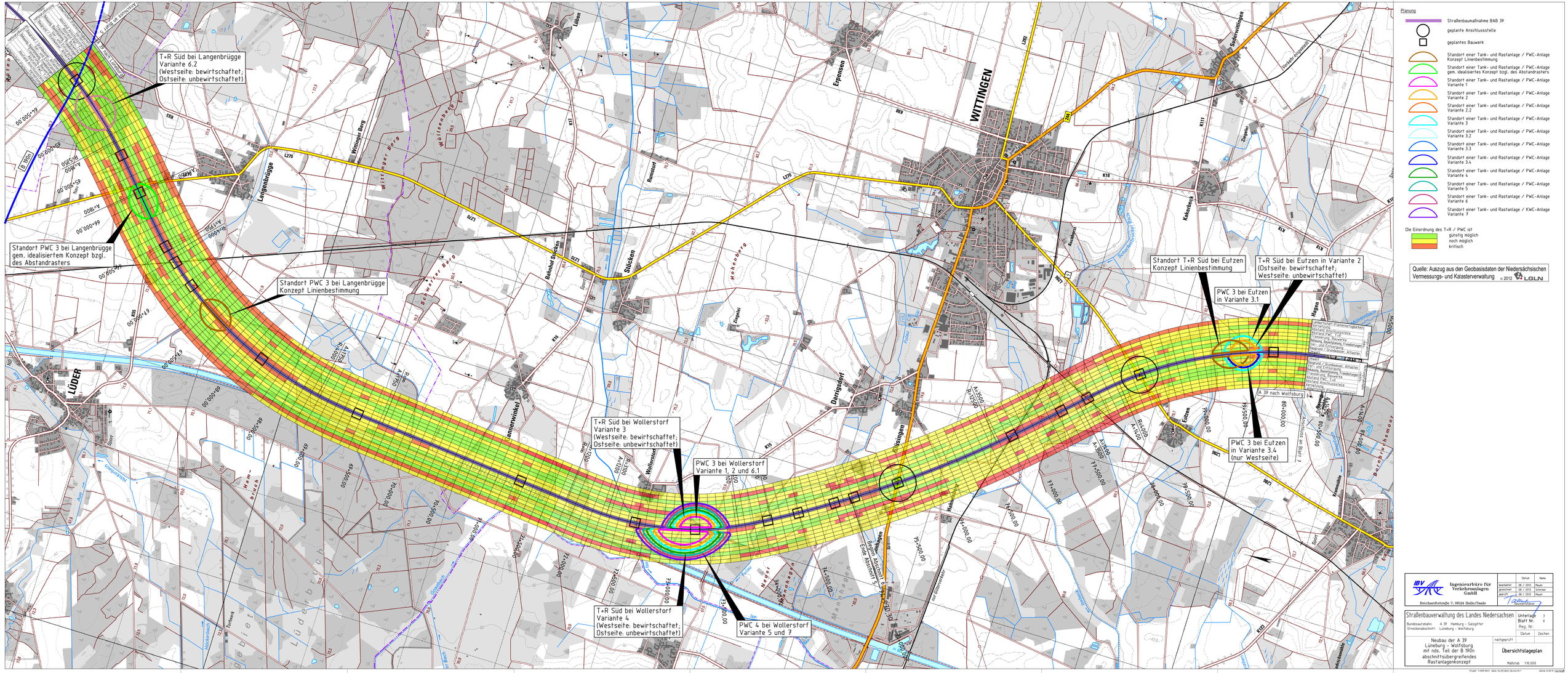
Neubau der A 39
Lüneburg - Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
abschnittsübergreifendes
Rastanlagenkonzept

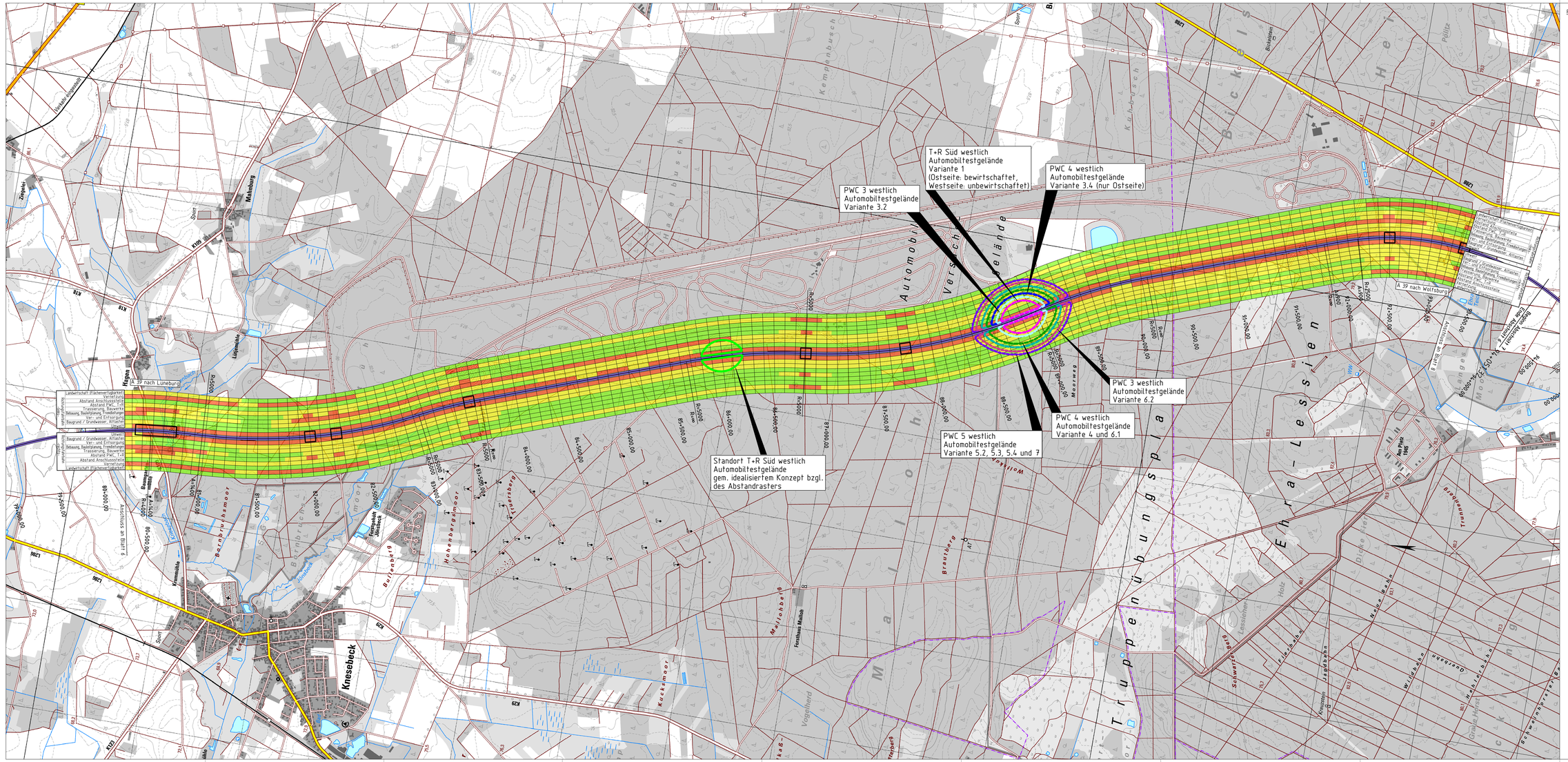
nachgeprüft

Übersichtslageplan

Maßstab 1:10000

Projekt: 1-5399-RAST Datei: VU_AP_Blatt_05.PLT Datum: 23.09.13


T+R Süd bei Langenbrügge
Variante 6.2
(Westseite: bewirtschaftet;
Ostseite: unbewirtschaftet)
Standort PWC 3 bei Langenbrügge
gem. idealisiertem Konzept bzgl.
des Abstandrasters
Standort PWC 3 bei Langenbrügge
Konzept Linienbestimmung
T+R Süd bei Wollerstorf
Variante 3
(Westseite: bewirtschaftet;
Ostseite: unbewirtschaftet)
PWC 3 bei Wollerstorf
Variante 1, 2 und 6.1
T+R Süd bei Wollerstorf
Variante 4
(Westseite: bewirtschaftet;
Ostseite: unbewirtschaftet)
PWC 4 bei Wollerstorf
Variante 5 und 7
Standort T+R Süd bei Eutzen
Konzept Linienbestimmung
T+R Süd bei Eutzen in Variante 2
(Ostseite: bewirtschaftet;
Westseite: unbewirtschaftet)
PWC 3 bei Eutzen
in Variante 3.1
PWC 3 bei Eutzen
in Variante 3.4
(nur Westseite)
A 39 nach Wolfsburg
WITTINGEN
LÜDER
Langenbrügge
Stecken
Dahrenwinkel
Darrigsdorf
Eutzingen
Eutzen
Hagen
Kakerbeck
Sprakensehl
Erpensen
Lüben
Rumsdorf
Wittinger Berg
Mühlenberg
Hohenberg
Schwalber Berg
Bahnhof Stecken
Hamerbruch
Hahnenbruch
Beginn Abschnitt 5
Ende Abschnitt 5
Lüdersbruch
Gebiet
Planung
Straßenbaumaßnahme BAB 39
geplante Anschlussstelle
geplantes Bauwerk
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Konzept Linienbestimmung
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage gem. idealisiertem Konzept bzgl. des Abstandrasters
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 1
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2.2
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.2
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.3
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.4
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 4
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 5
Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 6
Standort einer Tank- und Rastanlage / KWC-Anlage Variante 7
Die Einordnung des T+R / PWC ist
günstig möglich
noch möglich
kritisch
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2012 LGLN
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
Reichardtstraße 7, 06114 Halle/Saale
Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen
Bundesautobahn: A 39 Hamburg – Salzgitter
Streckenabschnitt: Lüneburg – Wolfsburg
Neubau der A 39
Lüneburg – Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
abschnittsübergreifendes
Rastanlagenkonzept
Übersichtslageplan
Maßstab 1:10.000



Planung

- Straßenbaumaßnahme BAB 39
- geplante Anschlussstelle
- geplantes Bauwerk
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Konzept Linienbestimmung
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage gem. idealisiertes Konzept bzgl. des Abstandrasters
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 1
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 2.2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.2
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.3
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 3.4
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 4
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 5
- Standort einer Tank- und Rastanlage / PWC-Anlage Variante 6
- Standort einer Tank- und Rastanlage / KWC-Anlage Variante 7

Die Einordnung des T+R / PWC ist
- günstig möglich
- noch möglich
- kritisch

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2012 LGLN

IBV Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
Reichardtstraße 7, 06114 Halle/Saale

	Datum	Name
bearbeitet	08 / 2013	Meyer
gezeichnet	08 / 2013	Schirner
geprüft	08 / 2013	Meyer
Projektleiter		

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

Bundesautobahn A 39 Hamburg – Salzgitter
Streckenabschnitt Lüneburg – Wolfsburg

Unterlage 3
Blatt Nr. 7
Reg. Nr.

Datum	Zeichen

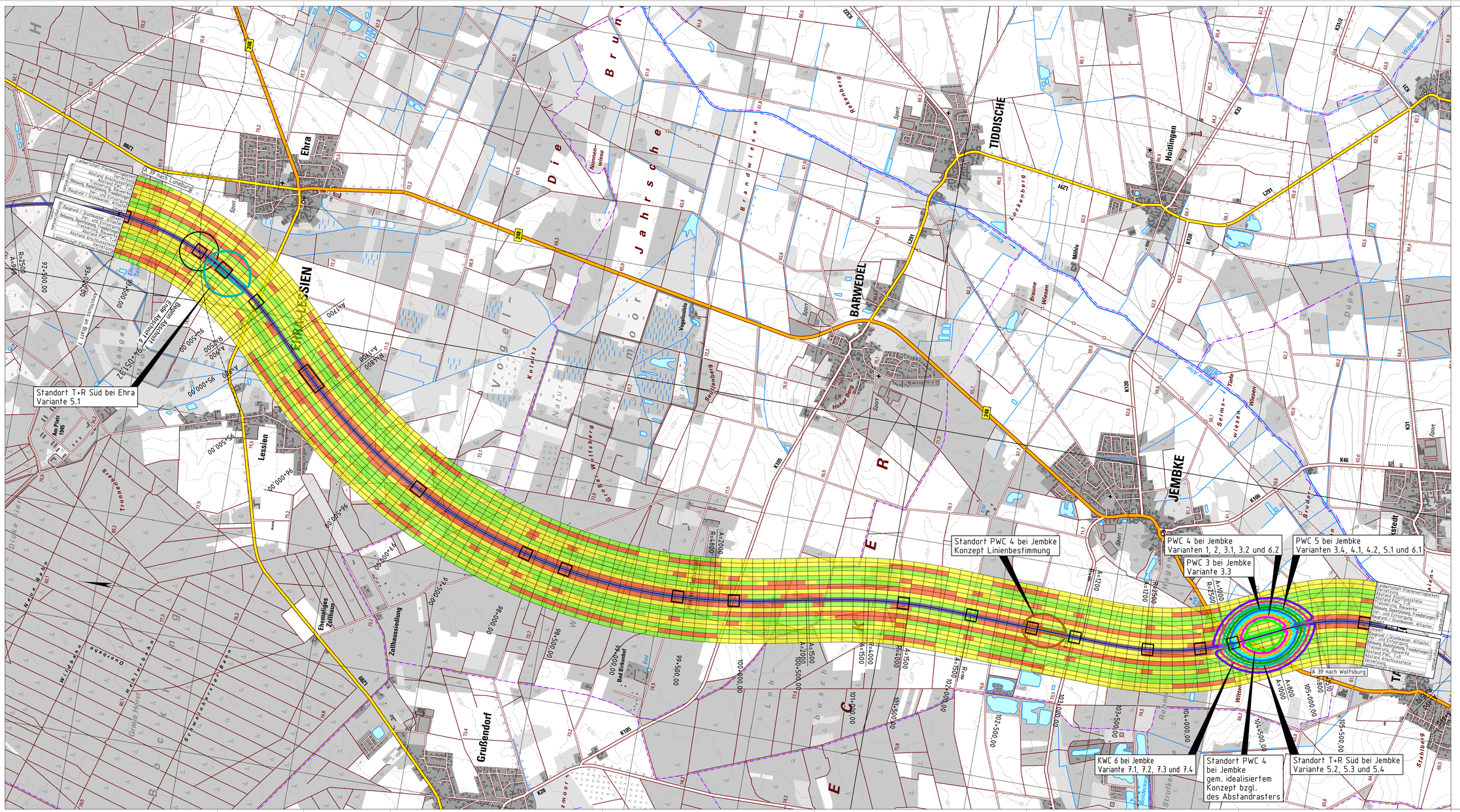
Neubau der A 39
Lüneburg – Wolfsburg
mit nds. Teil der B 190n
abschnittsübergreifendes
Rastanlagenkonzept

nachgeprüft

Übersichtslageplan

Maßstab 1:10.000

Projekt: 1.0299-A027 Datei: ÜLAP_BAU_STUF_1


Standort T+R Süd bei Ehra
Variante 5.1
Standort PWC 4 bei Jembke
Konzept Linienbestimmung
PWC 4 bei Jembke
Varianten 1, 2, 3.1, 3.2 und 6.2
PWC 5 bei Jembke
Varianten 3.4, 4.1, 4.2, 5.1 und 6.1
PWC 3 bei Jembke
Variante 3.3
KWC 6 bei Jembke
Variante 7.1, 7.2, 7.3 und 7.4
Standort PWC 4
bei Jembke
gem. idealisiertem
Konzept bzgl.
des Abstandrasters
Standort T+R Süd bei Jembke
Variante 5.2, 5.3 und 5.4
A 39 nach Lüneburg
A 39 nach Wolfsburg
EHRA-LESSIEN
BARWEDEL
JEMBKE
TIDDISCHE
Ehra
Lessien
Grußendorf
Hoitlingen
Mühle
Ehemaliges Zollhaus
Zollhaussiedlung
Anschluss an Ehra
Anschluss an Barwedel
Ab Platz
Bau Birkenhof
Hohe Berg
Seelenkamberg
Yogiinsels
Nonnenwiese
Brandwiesen
Jockenberg
Kleine Aller
Braune Wiesen
Seims-wiesen
Triefe
Bruder-
Witterbeeke
Lohbusch
Rehmbusch
Strukenbusch
Stahlberg
Die Jahrschen Brunnen
Langes Moor
Vogel-
Kolletz
Natur-
Schutzgebiet
Wolfsberg
Dicke Fichte
Graue Hirsch
Bocking
Rehmbusch
Eisenbahnstrecken
Deutsche Bahn
Kleine Bahn
Schwellenpferde-Bahn
Überführung
Brückenunterführung
Straßenbauverwaltung
Bundesautobahn
Straßenbaulast
Straßenbaulast Dritter
Bauwerk Abschnitt 6
Bauwerk Abschnitt 7
Anbauverbotszone
Anbauverbotszone Bauwerk
Anbauverbotszone Bauwerk Dritter
Anbauverbotszone Bauwerk Dritter
Anbauverbotszone Bauwerk Dritter