

Ausbau der BAB 7- T+R Anlage Allertal-Ost- und -West
Neubau der Anschlussstelle Allertal

Von Betr.-km 104,822 bis Betr.-km 106,898
Nächster Ort: Essel (Engehausen)
Baulänge : 2,076 km
Länge der Anschlüsse: 1.650 m

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Verden

Planfeststellung

für

die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Allertal
und den Neubau der AS Allertal
im Zuge der BAB 7

Erläuterungsbericht

Deckblatt vom 30.01.2020

<p>Aufgestellt: Verden, den 25.09.2015 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Verden im Auftrage:gez. S. Zulauf.....</p>	

**Erläuterungsbericht
für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Allertal-Ost und -West
und den Neubau der Anschlussstelle Allertal
im Zuge der BAB 7**

Inhaltsangabe zum Erläuterungsbericht

1. DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME	3
1.1 Planerische Beschreibung	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	4
2. NOTWENDIGKEIT DER BAUMAßNAHME	7
3. ZWECKMÄßIGKEIT DER BAUMAßNAHME / VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	10
3.1 Beschreibung der Varianten	10
3.1.1 Varianten der T+R-Anlage	10
3.1.2 Varianten der Anschlussstelle	13
3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum	14
3.3 Beurteilung der Varianten	15
3.3.1 T+R-Anlage	15
3.3.2 Anschlussstelle	21
4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER STRAßENBAUMAßNAHME	23
4.1 Trassierung	23
4.2 Querschnitt	25
4.3 Kreuzungen, Straßeneinmündungen und Änderungen im Wegenetz	26
4.4 Baugrund, Erdarbeiten und kontaminierte Böden	26
4.5 Entwässerung	26
4.6 Ingenieurbauwerke	27
4.7 Straßenausstattung	27

4.8	Besondere Anlagen	28
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	28
4.10	Leitungen	28
5.	SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN	29
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	29
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	29
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	29
5.4	Maßnahmen zur Einpassung in Baugebiete	29
6.	ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG	30
6.1	Kosten	30
6.2	Kostenträger	30
6.3	Beteiligung Dritter	30
7.	VERFAHREN	30
8.	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	30

Abkürzungsverzeichnis

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Entwurf umfasst die Erweiterung der Tank- und Rastanlage (T+R-Anlage) Allertal, Ost- und Westseite im Zuge der BAB 7 Hamburg – Hannover. Geplant ist der Bau zusätzlicher LKW- und Bus-Parkstände sowie die Umgestaltung der vorhandenen Tank- und Rastanlage Allertal-Ost. Zusätzlich soll als Ersatz für die über die Rastanlage führende Behelfs-Anschlussstelle eine neue Anschlussstelle an der L 180 gebaut werden.

Die bestehende Rastanlage Allertal-Ost entspricht infolge eines stark gestiegenen Verkehrsaufkommens, insbesondere an LKW, nicht mehr den notwendigen Anforderungen. Die Tank- und Rastanlage Allertal-West wurde bereits im Jahr 2000 umgestaltet. Allerdings reichen die vorhandenen LKW-Parkstände auch hier nicht mehr aus.

Die vorhandene T+R-Anlage sowie die geplante Anschlussstelle Allertal / L 180 liegen zwischen der Anschlussstelle Westenholz / L 191 (ca. 9 km nördlich) und der Anschlussstelle Schwarmstedt / B 214 (ca. 2 km südlich).

Der Ausbaubereich erstreckt sich von Betr.-km 104+822,235 bis Betr.-km 106+898,000 beidseitig der BAB 7 Hamburg – Hannover.

Die A7 gehört aufgrund ihrer Bedeutung als Nord-Süd-Achse zu den am stärksten frequentierten Autobahnen Deutschlands. Die geplante Baumaßnahme liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Essel, Gemarkung Essel und Engehausen im Landkreis Heidekreis.

Größe und Umfang der Anlagen wurde in Abstimmung mit dem BMVI festgelegt.

Folgende Punkte fanden hierbei Berücksichtigung:

- Das aktuelle Verkehrsaufkommen (2009) von bis zu 91.914 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil mit über 15 %.
- Der vorhandene Standort der Tank- und Rastanlage Allertal, Ost- und Westseite
- Die Forderungen der polizeilichen Dienststellen hinsichtlich der Schaffung zusätzlichen Parkraumes zur Einhaltung der erforderlichen Ruhezeiten für den Berufsverkehr und der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben durch die Polizei.
- Schaffung von Parkraum für Schwertransporte.

Um eine möglichst kompakte und damit flächenschonende Bauform zu erreichen, erfolgt die Anordnung aller Parkflächen unter einem Winkel von 50^{gon}.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die vorhandene T+R Anlage Allertal liegt nördlich der Aller. Ihre Südgrenze bildet die L 180. Sie wird mit einem Überführungsbauwerk über die A7 geführt. Direkt südlich der L 180 beginnt das Überschwemmungsgebiet der Aller. Im Weiteren befindet sich ca. 125 m westlich der A7 und südlich der L 180 das FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“. Aufgrund dieser Gegebenheiten bildet die L 180 für die Erweiterung der T+R Anlage die Südgrenze.

Bei der Erarbeitung des Entwurfes wurde zur Verbesserung der Verkehrssituation eine Trennung der Verkehre der T+R-Anlagen von den Verkehren der Anschlussstellen als zwingend erforderlich gesehen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit der Verlegung der Anschlussstellenrampen.

Um dieses zu ermöglichen, wurden beidseitig der A7 Verteilerfahrbahnen als Parallelfahrbahn zur A7 vorgesehen. Es ist so möglich, gemeinsame Ein- und Ausfahrten von der BAB für die Anschlussstelle und die T+R Anlage zu schaffen und die Verkehre anschließend wieder zu trennen bzw. zusammenzufassen. Die Ein- und Ausfahrten werden dabei an die vorhandenen 6-streifige BAB 7 angebunden.

Für die T+R Anlage sind beidseitig nördliche Erweiterungen parallel zur A7 geplant.

Als Lage für die neue Anschlussstelle Allertal (Ostseite) wird der Südostquadrant zwischen A7 und L 180 gewählt. Der Anschlusspunkt an die L 180 ist unter Berücksichtigung der Anfahrtsichtweiten zur L 180 und der minimalen Trassierungselemente der Anschlussrampen weitestmöglich von der vorhandenen Bebauung abgerückt worden. Im Weiteren sind die Eingriffe in das Überschwemmungsgebiet der Aller sowie die größtmögliche Erhaltung des Waldbestandes wesentliche Eckpunkte der Trassenplanung gewesen. Die neue Ausfahrt aus Richtung Hannover beginnt unmittelbar nördlich der Allerbrücke Bauwerk 123 (BW 123). Die Länge des Ausfädelungstreifens wird auf 210 m reduziert, da die Allerbrücke bei einer Nutzungsänderung der Standstreifen als Ausfädelungstreifen diese zusätzlichen Verkehrslasten im Bereich der Standstreifen nicht aufnehmen kann. Ebenfalls erfolgt im Bereich des BW 122 (Unterführung des Marschweges) die Einpassung des Ausfädelungstreifens. Das vorh. Bauwerk hat keine ausreichende Breite für die geplante Erweiterung. Die Einpassung erfolgt hier durch Fahrstreifenbreiten- und Randstreifenbreitenreduzierung im Bereich der Hauptfahrbahn der BAB 7, durch Ummarkierung. Im Einzelnen werden dabei der mittlere Randstreifen von 1,00 m auf 0,50 m und der linke und mittlere Fahrstreifen von 3,75 m auf 3,50 m reduziert. Die Übergänge zu den vorh. Fahrstreifen- und Randstreifenbreiten werden dabei durch Verziehungen auf bis zu maximal 500 m Länge hergestellt. Nördlich des BW 122 schließt der 210 m lange Verzögerungstreifen der BAB 7 an eine durch einen Trennstreifen abgesetzte, geplante Parallelfahrbahn an, die bis nördlich der östlichen T+R Anlage trassiert wird. An dieser Parallelfahrbahn wird dann als ers-

tes ein 125 m statt 150 m langer Ausfädelungsstreifen (gem. EKA3 der RAA aufgrund der Platzverhältnisse) für die Ausfahrt zur L 180 angelegt. Die Verbindungsrampe zur L 180 quert das Überschwemmungsgebiet der Aller. Der überplante Retentionsraum wird 1:1 ausgeglichen. Die Parallelfahrbahn selbst führt weiter zur T+R Anlage und anschließend bis zum nördlich der erweiterten T+R Anlage geplanten Anbindung an die A7. Die Zufahrtsrampe von der L 180 zur A7 Richtung Hamburg wird an die eben genannte Parallelfahrbahn angebunden.

Die neue Anschlussstelle Allertal (Westseite) wird so trassiert, dass die gesamte T+R Anlage am Westrand außerhalb der vorhandenen und erweiterten Anlage umfahren wird. Die Zufahrt zur Autobahn A7 erfolgt von der L 180 in südlicher Richtung. Die Verbindungsrampe zur L 180 quert das Überschwemmungsgebiet der Aller. Der überplante Retentionsraum wird 1:1 ausgeglichen. Die Ausfahrt beginnt bei Autobahnkilometer 104+822,235 als westliche Parallelfahrbahn zur A7. Die Parallelfahrbahn selbst wird bis zur vorh. Rastanlage weitergeführt, wo sie im Bereich der alten Zufahrt zur bestehenden T+R Anlage an den Bestand anschließt. Die Ausfahrt der Anschlussstelle wird über einen Ausfädelungsstreifen vor der geplanten nordwestlichen Erweiterung der Parkstände in Richtung Westen abgezweigt und verläuft dann hinter der Rastanlage weiter bis zum neuen Anschluss an die L 180. Dabei wird ein ca. 15 m breiter Trennstreifen zur Begrünung sowie für offene Entwässerungseinrichtungen als Begrenzung der Rastanlage berücksichtigt. Die Auffahrt der Anschlussstelle Allertal beginnt ca. 110 m vor dem Überführungsbauwerk der L 180 über die BAB 7. Die Linienführung verläuft zwischen dem südlich der L 180 befindlichen FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (gleichzeitig EU-Vogelschutzgebiet „Untere Allertalniederung“) und dem ebenfalls südlich vorhandenen Rückhaltebecken parallel zur L 180. Im weiteren Verlauf schließt die Zufahrtsrampe an die westliche Parallelfahrbahn und über diese an die BAB 7 an. Da auch bei der Anlage des westlichen Einfädelungsstreifens an die BAB 7 die vorh. Fahrbahnbreite im Bereich des BW 122 (Unterführung Marschweg) zu gering ist, wird im Bereich des Bauwerkes, wie auf der RIFA Hamburg, eine Ummarkierung geplant.

Die Gesamtlänge der Anschlussstellenrampen beträgt etwa 1.650 m.

An der neuen östlichen Anschlussrampe ist südlich der L 180 sowie östlich der Anschlussrampe die Anlage eines P+R Parkplatz für ca. 20 Fahrzeuge geplant. Der P+R Parkplatz wird dabei über eine schon vorhandene Wirtschaftswegeanbindung an die L 180 angeschlossen. Der Anschlussbereich wird dabei bituminös befestigt. Der P+R Parkplatz selbst soll eine Befestigung gem. RStO erhalten.

Die vorhandene Zufahrt zur östlichen T+R Anlage von der L 180 wird weiterhin in rückgebauter Form als Betriebsausfahrt und als Ausfahrt für Rettungsdienste, Polizei und Mitarbeiter der T+R-Anlage genutzt.

Die bestehende Zufahrt zur westlichen Anlage von der L 180 wird rückgebaut und ca. 15 m weiter westlich, jetzt mit Anbindung an die vorh. PKW-Rotunde, als Be-

triebszufahrt sowie als Zufahrt für Rettungsdienste, Polizei und Mitarbeiter der T+R neu angelegt.

Beide Betriebszufahrten werden mit einer derart geeigneten Durchfahrtsbeschränkung in Form einer Schrankenanlage versehen, dass eine Nutzung durch Dritte nicht erfolgen kann.

Im Einzelnen wurden folgende Aspekte bei der Planung der neuen Anschlussstelle berücksichtigt:

- wenig Flächeninanspruchnahme
- Vermeidung von Eingriffen in wertvolle Schutzgebiete
- gute Anbindung des vorhandenen Straßennetzes
- Minimierung der Durchschneidung von Flächen

Für die Neuplanung bzw. Erweiterung der Rastanlagen bestanden folgende Planerische Grundsätze und Zielvorgaben:

- Erhalt der Dienstleistungsbereiche (Rasthaus und Tankstelle)
- Erhalt / Optimierung der internen Abläufe der vorhanden Tank- und Rastbetriebe
- Trennung der Parkmodule für die einzelnen Fahrzeugtypen (LKW, PKW, Bus)
- Schaffung von Rotationsmöglichkeiten (mehrmaliges Durchfahren der Fahrgassen bei der Suche nach einem Parkstand)
- Anordnung der Parkstände im Winkel von 50^{gon}
- Anordnung der Parkstände für Busse und PKW nahe beim Rasthaus
- Anordnung von Kurzzeitparkständen nahe beim Tankshop
- Fahrgeometrische Bemessung aller Fahrgassen
- Minimierung des zusätzlichen Flächenbedarfs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Minimierung der Beeinträchtigungen im vorhandenen Wegenetz
- Vermeidung von Fahrgassenkreuzungen
- Vermeidung von Konfliktpunkten durch Kreuzung unterschiedlicher Fahrzeugarten in den Fahrgassen

Bei Einhaltung dieser Planungsanforderungen ist ein hoher funktioneller Nutzen der Tank- und Rastanlagen gewährleistet.

Weitere Einzelheiten sind den Lageplänen der Unterlage 7 zu entnehmen.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

Nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVI, Stand April 2010) gibt es an den Autobahnen zurzeit rund 430 bewirtschaftete und rund 1.520 unbewirtschaftete Rastanlagen. Die Zahl der Parkstände wurde bereits von 28.500 (März 2008) auf rund 31.500 (Sommer 2010) bundesweit erhöht. Die Zahl der Parkstände auf den in Autobahnnähe liegenden Autohöfen beträgt nach Angaben der Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA) rund 10.000. Nach einer Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen fehlten im Jahr 2008 ca. 14.000 Parkstände auf Rastanlagen und Autohöfen. Laut Aussage des BMVI (Stand April 2010) sollen daher bis 2012 weitere 8.000 neue Parkstände geschaffen werden.

Trotz der beträchtlichen Zahl der vorhandenen LKW-Parkstände kommt es durch den erheblichen Anstieg des Straßengüterverkehrs auf Autobahnen in den Abend- und Nachtstunden zu Engpässen, insbesondere von Montag bis Donnerstag. Für die LKW-Fahrer soll deshalb als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zusätzlicher Parkraum auf und an den Autobahnen geschaffen werden

Im Jahr 2008 wurde die Lkw-Parksituation auf sämtlichen Rastanlagen des Bundes und allen privaten Autohöfen an den Bundesautobahnen erhoben. Diese Vollerhebung erfolgte bundesweit einheitlich in vorbestimmten Zeiträumen. Zusätzlich wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein Prognoseverfahren entwickelt, um aus den Erhebungsdaten nicht nur den aktuellen Fehlbedarf, sondern auch den zukünftigen/weiteren Bedarf an Lkw-Parkständen abschätzen zu können. Dieses Prognoseverfahren ist als Bestandteil in das aktuelle Regelwerk (ERS 2011) eingegangen. Im April 2013 fand eine nächtliche bundesweite Erhebung auf 2.156 Erhebungsstandorten (Rastanlagen und Autohöfe) statt. Ein Vergleich der Erhebungen aus dem Jahr 2008 und 2013 ergab einen Anstieg von LKW-Parknachfragen von 10 % auf Rastanlagen und 5 % auf Autohöfen.

Auf der Basis des Prognoseverfahrens erfolgte in Niedersachsen in steter und enger Abstimmung mit dem BMVI die Entwicklung des „Konzepts Lkw-Parken an BAB in Niedersachsen“ mit dem Prognosehorizont 2025. Darin ist das niedersächsische BAB-Netz in bestimmte Abschnitte aufgeteilt, die verkehrlich sinnvolle Abschnitte zwischen Autobahnknotenpunkten bilden, bzw. die durch Landesgrenzen bestimmt sind. Für fast jeden dieser Abschnitte wurde anhand der Bestands- und der Prognosedaten sowie ggf. weiterer Erkenntnisse der Um- und Ausbau der vorhandenen Rastanlagen bzw. in Einzelfällen ein Neubau in Bezug auf die Parkkapazitäten und die Abstände zueinander erarbeitet. Die Kapazitäten von bestehenden Autohöfen werden stets berücksichtigt. Jedoch unterliegen Autohöfe als private Anlagen grundsätzlich privatwirtschaftlichen Zwängen. Eine steuernde Einflussnahme der Öffentlichen Verwaltung ist nicht möglich. Aus diesem Grunde werden angedachte bzw. in Planung befindliche Autohöfe konzeptionell nicht be-

rücksichtigt.

Die BAB 7 im Abschnitt zwischen dem AK Hannover Ost und dem AD Walsrode (Länge 46,89 km) wies 2008 ein beträchtliches Defizit an Lkw-Parkständen auf. Nach dem "Konzept Lkw-Parken an Autobahnen in Niedersachsen" gab es 2008 in diesem Abschnitt der A7 eine Kapazität von 528 Lkw-Parkständen (287 auf Rastanlagen des Bundes und 241 auf privaten Autohöfen). Der Fehlbedarf 2008 betrug 218 Lkw-Parkstände, der nach der Prognose für 2025 auf 330 Lkw-Parkstände ansteigt, sofern kein zusätzlicher Parkraum geschaffen wird.

Seit der Erhebung bis heute konnte die Kapazität noch nicht gesteigert werden. Somit ergibt sich für das Prognosejahr 2025 ein aktueller Bedarf in Höhe von 330 zusätzlichen Lkw-Parkständen.

Mit dieser Erweiterung der Tank- und Rastanlage Allertal Ostseite (167 zusätzliche Lkw-Parkstände) und Westseite (114 zusätzl. Lkw-Parkstände), der Erweiterung (36 zusätzliche Lkw-Parkstände) der PWC-Anlage Up'n Bummelskampe, und der Erweiterung der PWC-Anlage Osterriehe (35 zusätzliche Lkw-Parkstände) kann der prognostizierte Bedarf von 858 Lkw-Parkständen abgedeckt werden.

Auf nachdrückliche Forderung des Bundes soll der Engpass an LKW-Parkständen im Raum Hannover durch die zügige Realisierung der Erweiterung der Tank- und Rastanlagen Allertal-Ost und -West schnellstmöglich gemindert werden.

Folgende Bilanz der Parkstände ergibt sich aus der Neuplanung der T+R Anlage Allertal-Ost

Parkstände Ostseite	Bestand	überplant	geplant	Gesamt
LKW Parkstände	49	- 49	216	216
Bus / Caravan-parkstände	4	- 4	14	14
PKW Parkstände	95	- 95	120 ^{*)}	120 ^{*)}
Parkstreifen für Schwertransporte	keine	-	ca. 205 m	ca. 205 m

^{*)} davon 4 (Bestand 2) Parkstände für Mobilitätsbehinderte sowie 3 Parkstände für Frauen

Tabelle 1 Parkstände Allertal Ost

Für die T+R Anlage Allertal-West werden zusätzlich zum Bestand 116 LKW-Parkstände geplant. Die bestehende Anlage bleibt unberührt.

Parkstände Westseite	Bestand	überplant	geplant	Gesamt
LKW Parkstände	70	keine	116	186
Bus / Caravan-parkstände	16	keine	-	16
PKW Parkstände	102	keine	-	102
Parkstreifen für Schwertransporte	ca. 76 m	keine	-	ca. 76 m

Tabelle 2 Parkstände Allertal West

Bei einem momentanen Bedarf von über 100 LKW-Parkständen je Seite wird klar, dass in den Nachtstunden nicht ausreichend Parkraum zur Verfügung steht. LKW werden in Bereichen abgestellt, die nicht für das Parken vorgesehen sind, damit die Fahrer ihre gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten können. Das führt zu Behinderungen und potentiellen Gefahrensituationen.

Außerdem gibt es auf der T+R Anlage Allertal-Ost keine für Schwer- und Sondertransporte ausgewiesene Parkstände. Schwer- und Sondertransporte nehmen bei einem Aufenthalt auf der Rastanlage meist eine Vielzahl von LKW-Parkständen in Anspruch.

Zusätzlich entspricht insbesondere die T+R Anlage Allertal-Ost nicht mehr den Anforderungen an moderne Tank- und Rastanlagen, die besonderes Augenmerk auf den Erholungswert legen.

Die Verknüpfung der L 180 mit der BAB 7 hat eine starke Bedeutung für die Anbindung der nördlich der Aller gelegenen Ortschaften und Gemeinden an das überregionale Straßenverkehrsnetz. Der DTV₂₀₁₀ für die westliche Anbindung beträgt 1.795 Kfz/24h und für die östliche Anbindung 1.790 Kfz/24h. Die Prognosebelastungen [DTV₂₀₂₅₋₂₀₃₀](#) liegen [ohne den Um-/ Ausbau](#) auf der Ostseite bei [4.880 2.001](#) Kfz/24h und auf der Westseite bei [4.900 2.002](#) Kfz/24h.

Derzeit ist die L 180 durch eine rückwärtige Anbindung an die T+R-Anlage mit der A 7 verbunden. Der Anschlussstellenverkehr wird über die Rastanlage zur BAB und umgekehrt zur L 180 geführt. Durch die Verflechtung der unterschiedlichen Verkehre ergeben sich im Bereich der T+R-Anlage Konfliktpunkte, die die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen. Im Detail heißt das, dass Autofahrer, die zum Tanken oder Rasten anhalten, immer auf die Autofahrer achten müssen, die zügig durch die Anlage fahren, um auf die Autobahn und von der Autobahn zu fahren. Dieses betrifft insbesondere die Durchfahrtsgassen in den Stellplatzbereichen. Außerdem führt der Durchgangsverkehr zu verstärkten Lärmbelastigungen bei den rastenden Verkehrsteilnehmern.

Zur Bestimmung der verkehrsgünstigsten Lösung ist eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt worden (Masuch + Olbrisch vom 24. August 2010/ 1. Ergänzung 04. März 2011/ 2. Ergänzung 30. Januar 2019). In dieser Untersuchung sind für den Neubau der Anschlussstelle und den Umbau der T+R Anlage Prognosebelastungen ermittelt worden.

Verkehrsbelastung Gesamtprognose DTV (~~2025~~) (2030)

	DTV (2025) (2030)	SV-Anteil
-BAB Ausfahrt aus Richtung Hamburg	5.100 5.560 Kfz/24h	50,0 45,9 %
-BAB Zufahrt in Richtung Hannover	5.260 5.730 Kfz/24h	48,5 44,7 %
-westliche Ausfahrtsrampe zur L180	860 930 Kfz/24h	11,6 6,5 %
-westliche Zufahrtsrampe von der L180	1.020 1.100 Kfz/24h	9,8 6,4 %
-Ausfahrt in die T+R Allertal (West)	4.240 4.630 Kfz/24h	57,8 53,8 %
-BAB Ausfahrt aus Richtung Hannover	6.850 7.310 Kfz/24h	46,7 45,4 %
-Ausfahrt in die T+R Allertal (Ost)	5.890 6.260 Kfz/24h	53,0 52,4 %
-östliche Ausfahrtsrampe zur L180	960 1.050 Kfz/24h	8,3 3,8 %
-östliche Zufahrtsrampe von der L180	940 1.060 Kfz/24h	13,8 6,6 %
-BAB Zufahrt in Richtung Hamburg	6.830 7.320 Kfz/24h	47,6 45,8 %
-L180 (West)	3.040 2.930 Kfz/24h	10,5 6,5 %
-L180 (Ost)	2.610 2.730 Kfz/24h	13,4 8,4 %

Die BAB 7 hat im Bereich der T+R Anlage gem. dem Verkehrsmodell 2025 2030 Niedersachsen eine prognostizierte Belastung von 97.644 107.769 Kfz/24h (DTV_{2025 2030}) mit einem Schwerverkehrsanteil von 24 16,9 %.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme / Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung der Varianten

3.1.1 Varianten der T+R-Anlage

Im Rahmen der Vorprüfung zu der standortgebundenen Erweiterung der Tank- und Rastanlage Allertal Ost- und Westseite wurden durch die NLStBV – Geschäftsbereich Verden verschiedene Varianten für die Erweiterung und die Umgestaltung der vorhandenen Tank- und Rastanlagen untersucht.

Erweiterung der Tank- und Rastanlage Westseite

Aufgrund der Lage der vorh. Rastanlage nördlich der L 180 in Verbindung mit der geplanten Entflechtung der Rastanlage und Anschlussstelle sowie dem geplanten Verlauf der „Y-Trasse“ Neubaustrecke (NBS) / Ausbaustreckenabschnitt (ABS)

~~Hamburg /Bremen-Hannover der Deutschen Bahn AG (DB AG), die als Ziel im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2008 verankert und damit planerisch mit ihrem Verlauf, westlich der vorh. Rastanlage zu berücksichtigen ist, stand nur eine nördliche Erweiterung parallel zur BAB 7 zur Disposition. Auch nach Entfall der Y-Trasse hat die erneute Prüfung hinsichtlich möglicher anderer Planungsvarianten ergeben, dass bereits aus technischer Sicht - unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit - keine weiterzuverfolgenden Alternativen bestehen. Bei einer westlichen Erweiterung hätte die Y-Trasse die Rastanlage in zwei Teile geteilt. Die Erreichbarkeit der eigentlichen Rastanlage mit Tank- und Raststättengebäude wäre in diesem Fall nur durch zusätzliche Querungsbauwerke möglich.~~

Erweiterung der Tank- und Rastanlage Ostseite

Für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Ostseite wurden drei Varianten untersucht.

Die Variante A ist eine Erweiterung der T+R Anlage mit LKW- und Bus-Parkständen direkt nördlich der L180 sowie östlich der vorh. Tankstelle. Die Bus-Parkstände werden dabei direkt vor dem vorhandenen Rasthaus angelegt. Die Fahrgassen zwischen den LKW-Parkständen werden parallel zur BAB 7 und den Fahrgassen der Bus-Parkstände parallel zum Rasthaus südseite angelegt. Die Anbindung aller Parkstände erfolgt über eine Parallelfahrbahn zur BAB 7 und einen Kreisverkehrsplatz zwischen der vorh. Tankanlage und den neu gestalteten PKW-Parkständen vor dem vorh. Raststättengebäude. Zur vorh. Bebauung an der L 180 wird ein Lärmschutzwall vorgesehen.

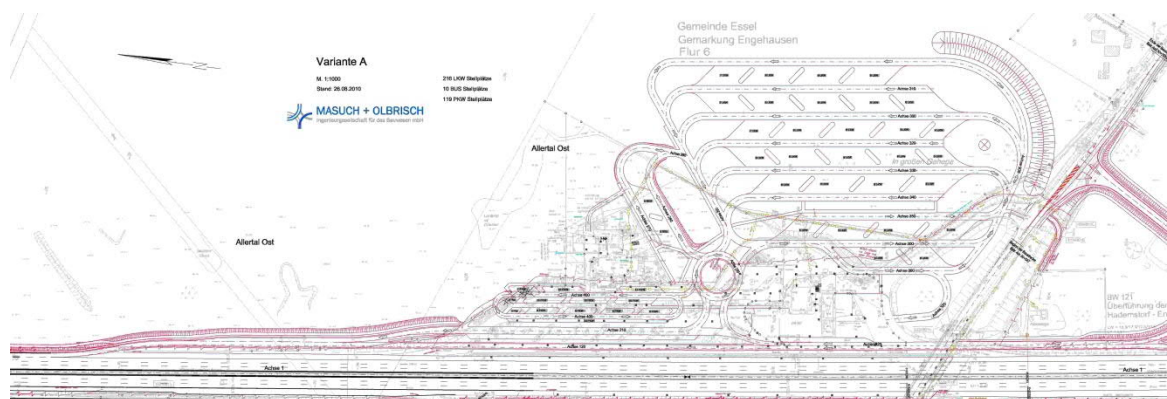


Abbildung 1: Variante A (T+R Anlage Ostseite)

Variante B ist wie Variante A eine östliche Erweiterung der T+R Anlage mit LKW- und Bus-Parkständen wobei die zugehörigen Fahrgassen parallel zur Südseite des vorhandenen Raststättengebäudes verlaufen. Zur L 180 sowie zur vorh. Bebauung wurde jedoch ein großer Abstand vorgesehen. Die Anbindung erfolgt wie bei Variante A zwischen der vorh. Tankanlage und den auch hier neu gestalteten

PKW-Parkständen vor dem vorh. Raststättengebäude. Auf einen Kreisverkehr wurde jedoch verzichtet.



Abbildung 2: Variante B (T+R Anlage Ostseite)

Variante C ist eine nördliche Erweiterung der T+R Anlage mit LKW- und Bus-Parkständen. Die geplanten Fahrgassen zwischen den LKW-Parkständen sind dabei überwiegend parallel zur BAB 7 und die Fahrgassen der Bus-Parkstände sowie einiger LKW-Parkstände parallel zur vorh. Rasthausnordseite mit direktem Anschluss angelegt. Die Anbindung der auch hier vor dem vorh. Raststättengebäude neu angelegten PKW-Parkständen erfolgt über eine Parallelfahrbahn zur BAB 7 nördlich der vorh. Tankanlage. Die LKW- und Bus-Parkstände werden ebenfalls über die Parallelfahrbahn angebunden, jedoch nördlich der geplanten PKW-Parkstände.

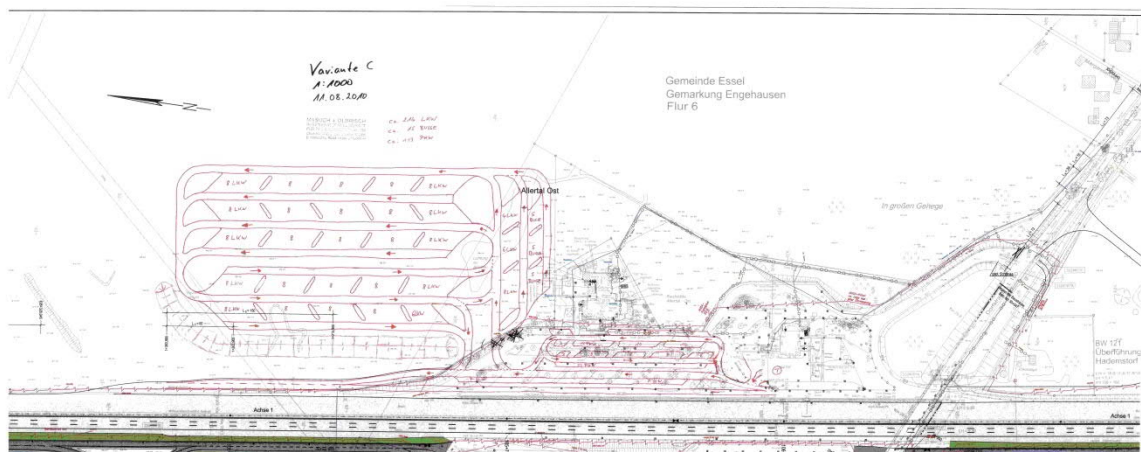


Abbildung 3: Variante C (T+R Anlage Ostseite)

3.1.2 Varianten der Anschlussstelle

Anschlussstelle Allertal West

Variante 1

Die Ausfahrt beginnt mit einem 250 m langen Ausfädelungstreifen nördlich der erweiterten Rastanlage. Der Ausfädelungstreifen mündet in eine Parallelfahrbahn an der wiederum ein 150 m langer Verteilerstreifen, noch nördlich der erweiterten Rastanlage, Richtung L 180 beginnt. Die daran anschließende Ausfahrtsrampe verläuft dann westlich der vorhandenen Rastanlage in ca. 15 m Abstand zur Anlage. Der Abstand vom Beginn der Ausfahrt bis zum Überführungsbauwerk mit der L 180 beträgt ca. 1.300 m.

Die Auffahrt beginnt ca. 110 m westlich des Überführungsbauwerkes der L 180 über die BAB 7. Von hier verläuft eine Zufahrtsrampe Richtung Autobahn die sich an der nördlichen Grenze des vorh. FFH - Gebietes südlich der L 180 orientiert und mittels 5 % Gefälle den nicht unerheblichen Höhenunterschied überwindet. Anschließend erfolgt die Anbindung an die Autobahn mittels eines Einfädelungstreifens neben dem vorh. Einfädelungstreifen der vorh. Rastanlage an die A7.

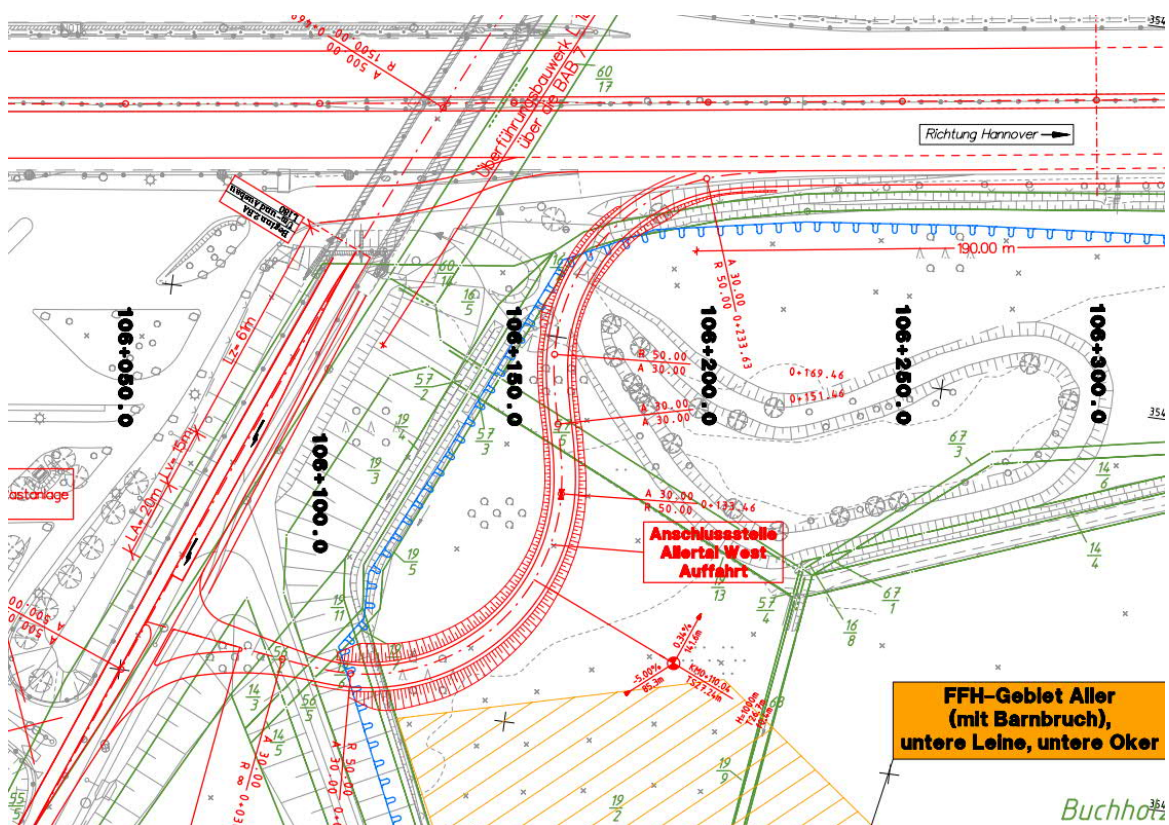


Abbildung 4: Variante 1 (AS Allertal West)

Variante 2

In dieser Variante wurde die Anschlussstelle durch die bestehende Tank- und Rastanlage parallel zur Autobahn gelegt und bis kurz hinter die L 180 geführt. Nach dem Überführungsbauwerk schwenkt die Rampe mit einem Radius von 50 m Richtung Westen. Der Anschluss der Ausfahrtsrampe an die L 180 erfolgt ca. 110 m westlich des Überführungsbauwerkes der L180 über die BAB 7. Im Verlauf werden dabei diverse vorh. Entwässerungseinrichtungen der vorh. Rastanlage überplant.

Die Auffahrtsrampe beginnt an der gleichen Station der L 180 und verläuft von hier Richtung Autobahn. Der Anschluss an die Autobahn erfolgt wie in Variante 1.

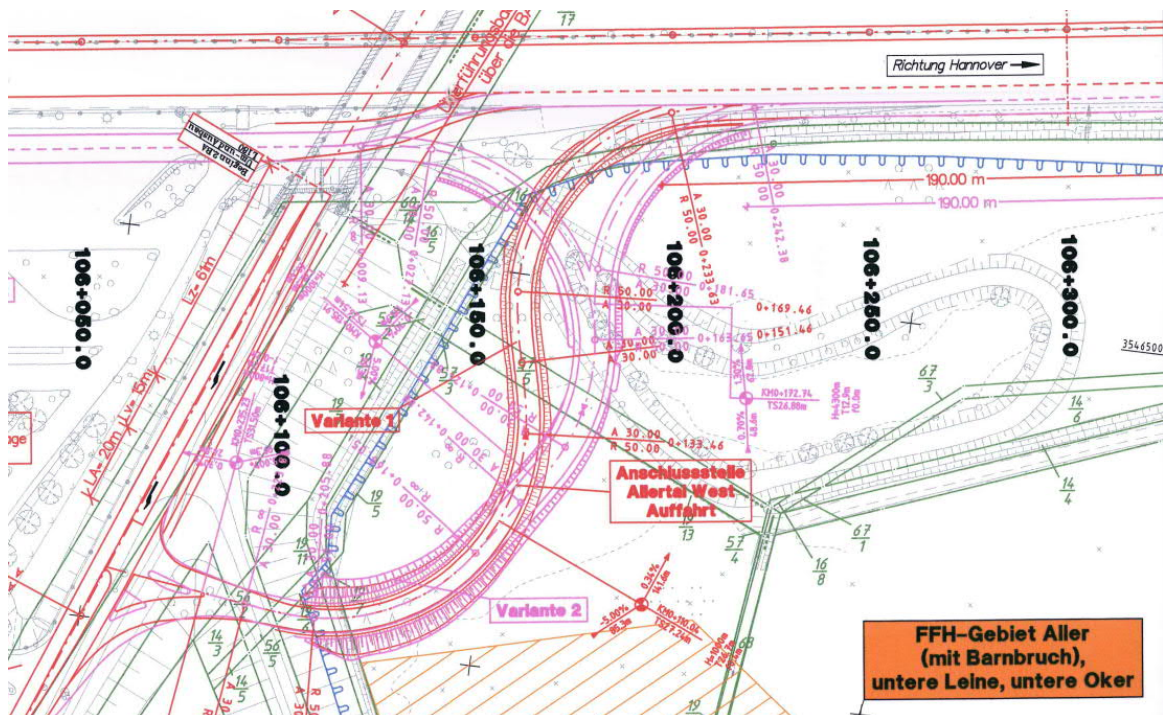


Abbildung 5: Variante 2 (lila) (AS Allertal West)

Anschlussstelle Allertal Ost:

Für die Anschlussstelle Allertal Ost gab es wegen der vorh. Tankanlage nur die Möglichkeit eines Anschlusses südlich der L 180. Aufgrund der dichten Lage der Allerbrücke wurden hier nur die Form der Anbindung an die A7 mit gleichzeitiger Anbindung der Tank- und Rastanlage untersucht.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Das Planungsgebiet gehört zur naturräumlichen Haupteinheit „Aller-

Talsandebene“. Innerhalb dieser Haupteinheit liegt es in der Untereinheit „Eickeloh-Winsener Dünenstreifen“. Kennzeichen dieses Landschaftsraumes sind zahlreiche langgestreckte Dünenzüge, die sich als Wall am Nordrand des Allertales entlang ziehen. Auf den sandigen Böden befinden sich ausgedehnte Kiefernforste, vereinzelt durchmischt mit Laubgehölzen (u.a. Birke und Eiche).

Unmittelbar südlich der vorhandenen Tank- und Rastanlagen fällt das Gelände deutlich sichtbar zur Allertalniederung ab. Die Grenze zur Allertalniederung wird im Westen der BAB durch den Verlauf der L 180 markiert, im Osten der BAB beginnt der Niederungsbereich etwa 150 m südlich der L 180. Neben intensiv genutzten Acker- und Grünlandflächen und neu geschaffenen Biotopstrukturen (Laubgehölzanpflanzungen, Feuchtbrachen, Stillgewässer mit Rückhaltefunktion) finden sich naturraumtypische Biotope mit hoher bis sehr hoher Bedeutung (Feuchtgrünland, Weidengebüsche, Altarmstrukturen mit naturnahen Stillgewässern).

Teile der Niederungsbereiche gehören zum FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ und gleichzeitig zum EU-Vogelschutzgebiet „Untere Allertalniederung“. Die nicht europarechtlich geschützten Flächen sind allerdings Flächen „mit landesweiter Bedeutung für Brutvögel und Gastvögel“.

3.3 Beurteilung der Varianten

3.3.1 T+R-Anlage

T+R Allertal West

Bei der geplanten Norderweiterung als einzige mögliche Erweiterung liegen die neuen Anlagen im Bereich der Aller-Talsandebene. Es werden vorwiegend geringwertige Kiefernwaldflächen mit Laubbeimischung in Anspruch genommen.

T+R Allertal Ost

Bei der Variantenuntersuchung für die Tank- und Rastanlage Allertal / Ost war es das Ziel aus technischer, funktionaler, lärmtechnischer, wirtschaftlicher als auch umweltfachlicher Sicht Varianten zu entwickeln zu vergleichen und zu bewerten. In die Bewertung wurden aus verkehrlicher Sicht vor allem die Funktionsfähigkeit, Lärm, Aspekte der Sicherheit sowie die zu erwartenden Kosten einbezogen. Gegenstand der Bewertung aus umweltfachlicher Sicht waren die Schutzgüter des UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung).

Die Bewertung verkehrsgutachterlicher Sicht ist aus den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

Einzelbewertung Variante A:

Bewertungskriterien		Bus	LKW	PKW
Funktion				
Tanken	Übersichtlichkeit	+	+	+
	Rückholmöglichkeit	+	+	-
Rasten	Übersichtlichkeit Komfort	+	+	+
	Erreichbarkeit Zufahrten zu den Parkständen	über Kreisverkehr +	über Kreisverkehr +	über Kreisverkehr +
	Nutzerfreundlichkeit Anbindung / Rückfahrt zur Autobahn	weite Wege -	weite Wege -	kurze Wege +
Erholen	Rasten / Erholen	rasthausnah +	weite Wege -	rasthausnah +
	<i>Summe je Kfz-Art</i>	(1x)-/(5x)+ +	(2x)-/(4x)+ +	(1x)-/(5x)+ +
	Bewertung Funktion	(4x)-/(14x)+ +		
Verkehr				
Kapazität	Kapazität gem. Bemessung	+	+	+
	Erweiterungsmöglichkeiten im Parkmodul	ja +	ja +	ja +
Sicherheit	Anbindung zur BAB Einsehbarkeit, Konfliktpunkte	gut einsehbar +	gut einsehbar +	gut einsehbar +
	Konfliktpunkte der Kfz- Arten Kreuzungen Fahrgassen	keine +	keine +	keine +
	Fußgängerführungen Wegelängen, Querungen	kurze Wege +	weite Wege -	kurze Wege +
	Übersichtlichkeit	+	+	+
	<i>Summe je Kfz-Art</i>	(0x)-/(6x)+ +	(1x)-/(5x)+ +	(0x)-/(6x)+ +
	Bewertung Verkehr	(1x)-/(17x)+ +		

Einzelbewertung Variante B:

Bewertungskriterien		Bus	LKW	PKW
Funktion				
Tanken	Übersichtlichkeit	+	+	+
	Rückholmöglichkeit	+	+	-
Rasten	Übersichtlichkeit Komfort	+	+	+
	Erreichbarkeit Zufahrten zu den Parkständen	+	+	+
	Nutzerfreundlichkeit Anbindung / Rückfahrt zur Autobahn	weite Wege -	weite Wege -	kurze Wege +
Erholen	Rasten / Erholen	rasthausnah +	weite Wege -	rasthausnah +
	<i>Summe je Kfz-Art</i>	(1x)-/(5x)+ +	(2x)-/(4x)+ 0	(1x)-/(5x)+ +
	Bewertung Funktion	(4x)-/(14x)+ +		
Verkehr				
Kapazität	Kapazität gem. Bemessung	+	+	+
	Erweiterungsmöglichkeiten im Parkmodul	ja +	ja +	ja +
Sicherheit	Anbindung zur BAB Einsehbarkeit, Konfliktpunkte	gut einsehbar +	gut einsehbar +	gut einsehbar +
	Konfliktpunkte der Kfz-Arten Kreuzungen Fahrgassen	ja -	ja -	Keine +
	Fußgängerführungen Wegelängen, Querungen	kurze Wege +	weite Wege -	kurze Wege +
	Übersichtlichkeit	+	+	+
	<i>Summe je Kfz-Art</i>	(1x)-/(5x)+ +	(2x)-/(4x)+ 0	(0x)-/(6x)+ +
	Bewertung Verkehr	(3x)-/(15x)+ +		

Einzelbewertung Variante C:

Bewertungskriterien		Bus	LKW	PKW
Funktion				
Tanken	Übersichtlichkeit	+	+	+
	Rückholmöglichkeit	-	-	-
Rasten	Übersichtlichkeit Komfort	+	+	+
	Erreichbarkeit Zufahrten zu den Parkständen	+	+	+
	Nutzerfreundlichkeit Anbindung / Rückfahrt zur Autobahn	kurze Wege +	kurze Wege +	kurze Wege +
Erholen	Rasten / Erholen	rasthausnah +	weite Wege -	rasthausnah +
	<i>Summe je Kfz-Art</i>	(1x)-/(5x)+ +	(2x)-/(4x)+ 0	(1x)-/(5x)+ +
	Bewertung Funktion	(4x)-/(14x)+ +		
Verkehr				
Kapazität	Kapazität gem. Bemessung	+	+	+
	Erweiterungsmöglichkeiten im Parkmodul	ja +	ja +	ja +
Sicherheit	Anbindung zur BAB Einsehbarkeit, Konfliktpunkte	gut einsehbar +	gut einsehbar +	gut einsehbar +
	Konfliktpunkte der Kfz-Arten Kreuzungen Fahrgassen	keine +	keine +	keine +
	Fußgängerführungen Wegelängen, Querungen	kurze Wege +	weite Wege -	kurze Wege +
	Übersichtlichkeit	+	+	+
	<i>Summe je Kfz-Art</i>	(0x)-/(6x)+ +	(1x)-/(5x)+ +	(0x)-/(6x)+ +
	Bewertung Verkehr	(1x)-/(17x)+ +		

Gesamtbetrachtung Lärm:

Lärm			
	Variante A	Variante B	Variante C
Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung	-	0	+
Lärmschutzwall zum Schutz der Bebauung erforderlich	ja -	Freiwilliger Lärm- und Sichtschutzwall 0	Nein +
Lärmabschirmung zur Autobahn	+	+	mit Wall 0
Bewertung Lärm	-	0	+

Gesamtbetrachtung Wirtschaftlichkeit:

Wirtschaftlichkeit			
	Variante A	Variante B	Variante C
Baukosten (brutto) Rastanlage Allertal Ost	7,281 Mio.€	6,787 Mio.€	6,715 Mio.€
Gesamtsumme (brutto gerundet)	7,28 Mio.€	6,79 Mio.€	6,72 Mio.€

Gesamtbewertung aus verkehrsgutachterlicher Sicht			
Bewertungskriterium	Variante A	Variante B	Variante C
Funktion	+	+	+
Verkehr	+	+	+
Lärm	-	0	+
Wirtschaftlichkeit	-	0	+
Gesamtbewertung	-	0	+

- = schlecht
- 0 = durchschnittlich
- + = gut

Die Bewertungen der Varianten aus umweltfachlicher Sicht werden in der nachfolgenden zusammengefasst. Die Varianten wurden dabei relativ zueinander verglichen.

Bewertung aus umweltfachlicher Sicht			
Umweltschutzgüter	Variante A	Variante B	Variante C
Mensch / Wohnen	-		+
Mensch / Erholen	keine Variantenunterschiede		
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt			
▪ Verlust von Biotopen	-		+
▪ Zerschneidung von Biotopen		-	+
▪ Erhalt der biologischen Vielfalt	-	-	+
▪ Betroffenheit gefährdeter und /oder europarechtlich geschützter Arten		-	+
▪ Schutzgebiete und +objekte	keine Variantenunterschiede		
Boden		-	+
Wasser / Grundwasser	keine Variantenunterschiede		
Wasser / Oberflächengewässer	keine Variantenunterschiede		
Klima und Luft	keine Variantenunterschiede		
Landschaft	keine Variantenunterschiede		
Kultur- und sonstige Sachgüter	keine Variantenunterschiede		
Gesamtbewertung		-	+

- + = relativ günstige Variante
- = relativ ungünstige Variante

Gesamtbewertung aus verkehrsgutachterlicher und umweltfachlicher Sicht			
Bewertungskriterien	Variante A	Variante B	Variante C
Funktion, Verkehr, Lärm, Wirtschaftlichkeit	-	0	+
Mensch, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima Luft, Landschaft, Kultur- und Sonstige Sachgüter	0	-	+

- = schlecht / relativ ungünstige Variante
- 0 = durchschnittlich
- + = gut / relativ günstige Variante

Aus technischer, funktionaler, wirtschaftlicher wie auch umweltfachlicher Sicht wurde Variante C als die beste Variante herausgearbeitet. Der große Abstand zur vorh. Bebauung an der L 180, die gute Funktionalität sowie die geringere Zerschneidung / Verlust von Biotopen waren dabei maßgebend.

Wie bei der Erweiterung der T+R Anlage West liegen die neuen Anlagen im Bereich der Aller-Talsandebene und es werden auch hier vorwiegend geringwertige Kiefernwaldflächen mit Laubbeimischung in Anspruch genommen.

3.3.2 Anschlussstelle

Anschlussstelle Allertal West:

Die Vorteile der Variante 1

- mit keinem Eingriff in die bestehende Tank- und Rastanlage und damit kein Wegfall von bestehenden Parkständen
- ausreichender Platz zwischen der T+R Anlage und der Ausfahrtsrampe (15 m zur Bepflanzung)
- keine Eingriffe in Zwangspunkte (FFH – Gebiet / wasserwirtschaftliche Anlage)

überwiegen die Vorteile der Variante 2 mit

- gemeinsame Linienführung der Aus- und Auffahrtsrampe
- geringe Flächeninanspruchnahme.

Auch die Nachteile der Variante 1 mit

- Eingriff in das Waldgebiet
- großer Flächeninanspruchnahme
- separater Führung der Aus- und der Auffahrt

unterliegen den Nachteilen der Variante 2

- mit großen Eingriffen in die bestehende T+R Anlage
- Wegfall von 37 Parkständen

Die geplante Anschlussstelle Allertal (Westseite Ausfahrt) liegt im Bereich der Aller-Talsandebene und damit außerhalb der Allertalniederung.

Zur Reduzierung von Waldverlusten wird die Abfahrt möglichst nahe an die erweiterte Tank- und Rastanlage Allertal-West gelegt.

Die Auffahrt der Anschlussstelle Allertal (Westseite) überwindet die Geländekante zwischen der Aller-Talsandebene und der Allertalniederung. Rampe und Auffahrtsbereich liegen überwiegend in der Flussniederung. Auch hier wird durch möglichst enge Radien die Inanspruchnahme von Flächen des FFH- / bzw. EU-Vogelschutzgebietes in der Allertalniederung und der Verlust von Retentionsraum minimiert.

Anschlussstelle Allertal Ost:

Die Anschlussstelle Allertal (Ostseite) liegt im Übergangsbereich zwischen Allertalniederung und Allertalebene. Während sich die Ausfahrt in der Allertalniederung befindet, liegen Rampe und Einfahrt weitgehend außerhalb der Niederungsbereiche.

Durch die möglichst weite Verschiebung der Anschlussstelle nach Norden und die Ausbildung enger Radien wird die Inanspruchnahme von Flächen der Allertalniederung und der Verlust an Retentionsraum minimiert.

4. Technische Gestaltung der Straßenbaumaßnahme

4.1 Trassierung

Die Trassierung der Anschlussstelle erfolgt nach der RAA (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen) Ausgabe 2008 und die Gestaltung der T+R Rastanlagen Erweiterung nach der ERS (Stand 2011).

Die Trassierung der Einmündungen an der L180 erfolgt gem. RAS-K-1 (Ausgabe 1988).

Gem. RAA Ausgabe 2008 gelten für die Rampen und Parallelfahrbahnen folgende Entwurfselemente:

Tabelle 21: Parametergrenzwerte für Rampenentwurfselemente

Rampengeschwindigkeit	V [km/h]	30	40	50	60	70	80
Scheitelradius der Rampe	min R [m]	30	50	80	125	180	250
Kuppenmindesthalbmesser	min H _K [m]	1000	1500	2000	2800	3000	3500
Wannenmindesthalbmesser	min H _W [m]	500	750	1000	1400	2000	2600
Haltesichtweite*	S _h [m]	30	40	55	75	100	115
Grenzwerte der Längsneigung	max s [%] (Steigung)	+ 6,0					
	min s [%] (Gefälle)	- 7,0					
Mindestquerneigung außerhalb von Verwindungsbereichen	min q [%]	2,5					
Höchstquerneigung	max q [%]	6,0					
Anrampungsmindestneigung	min Δs [%]	0,1 × a a [m]: Abstand Drehachse – Fahrbahnrand					
Höchstschrägneigung	max p [%]	9,0					

* gerundete Werte nach dem Anhang 7

Gem. ERS (Stand 2011) liegen der Linienführung folgende Trassierungselemente zugrunde:

- Der Kurvenmindestradius für LKW-Fahrgassen beträgt $R_{\min} = 17,50$ m
- Der Kurvenmindestradius für PKW-Fahrgassen beträgt $R_{\min} = 7,50$ m
- Maximale Längsneigung in Fahrgassen soll 5 % nicht überschreiten
- Regelquerneigung in Fahrgassen beträgt 2,5 %
- Die Tangentenlängen in Fahrgassen sollen 5,00 m nicht unterschreiten

Für die Einfahrts- und Ausfahrtsrampen wurden Rampengeschwindigkeiten von 40 km/h gewählt. Lediglich die Ausfahrtrampe aus Richtung Hamburg wurde mit einer Rampengeschwindigkeit von 50 km/h trassiert. Die Parallelfahrbahnen wurden mit 80 km/h trassiert.

Im Bereich der östlichen Allerbrücke BW 123 und Unterführung des Marschweges BW 122 erfolgt eine Reduzierung der Breiten des mittleren und linken Fahrstreifen von 3,75 m auf 3,50 m sowie mittleren Randstreifen von 1,00 m auf 0,50 m zur Aufnahme der Ausfädelungs- bzw. Einfädelungsstreifen durch Fahrbahnummarkierungen. Die Verziehungen erfolgen jeweils auf bis zu maximal 500 m Länge.

Die einzelnen Maßnahmen und Änderungen am Straßennetz sowie die einzelnen Trassierungselemente sind dem Lageplan (siehe Unterlage 7) zu entnehmen.

Zwangspunkte für die Trassierung

Für die Linienführung im Grundriss und Aufriss waren folgende Planungsvorgaben maßgebend:

Grundriss:

- Anschluss der neuen Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen an die vorhanden 6-streifige BAB 7
- Vermeidung des Umbaus der Allerbrücke
- Trennung der Parkmodule für die einzelnen Fahrzeugtypen
- Rückholmöglichkeiten im Falle von Falschfahrten oder Vorbeifahrt an freien Parkständen
- Anordnung der Parkstände im Winkel von 50^{gon}
- Anordnung der Parkständen für Busse und PKW nahe beim Rasthaus
- Anordnung von Kurzzeitparkständen nahe beim Tankshop
- Fahrgeometrische Bemessung aller Fahrgassen
- Minimierung des zusätzlichen Flächenbedarfs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Minimierung der Beeinträchtigungen im vorhanden Wegenetz

Aufriss:

- Halten der vorhandenen Höhe in den Anschlusspunkten der A7
- Berücksichtigung der lichten Höhe der vorhanden L 180-Überführung

Bei dem Neubau der Anschlussstelle sowie der Erweiterung der Tank- und Rastanlagen erfolgt die Eingliederung in die Landschaft so, dass sie sich für den Naturschutz und das Landschaftsbild nicht belastender und störender auswirkt, als dieses in verantwortlicher Abwägung aller Belange unvermeidbar ist.

Bei der Trassierung der Anschlussstellenrampen südlich der L 180 ist deren Verlauf durch topographische Gegebenheiten und durch Zwangspunkte weitgehend festgelegt.

Zur Gewährleistung der Einfahrtsichtweiten werden die minimalen Sichtfelder mit 100 m Schenkellängen nach RAA, Ziffer 6.4.4.2 Bild 63 von Einbauten freigehalten.

Die erforderlichen Sichtweiten sind auf der gesamten Strecke unter Berücksichtigung der jeweiligen zulässigen Geschwindigkeiten berücksichtigt worden.

4.2 Querschnitt

Die Querschnittsbemessung erfolgte unter Beachtung der straßenbautechnischen Richtlinien.

Für die BAB Ein- und Ausfahrtsrampen sowie die Parallelfahrbahnen wurden gem. RAA Ausgabe 2008 der Querschnitt Q1 mit 4,5 m Fahrbahn zuzüglich 2 x 0,75 m Randstreifen sowie der Querschnitt Q2 mit 2 x 3,50 m Fahrstreifen und 2 x 0,25 m Randstreifen gewählt.

Für die Tank- und Rastanlage wurden gemäß der ERS (Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen) Ausgabe 2011 folgende Querschnitte gewählt:

Fahrgassen

- LKW-Fahrgassen $b = 5,50 \text{ m}$ (neben Parkständen 6,50m)
- Bus-Fahrgassen $b = 6,50 \text{ m}$
- PKW-Fahrgasse $b = 4,50 \text{ m}$

Parkstände

- LKW (Schrägaufstellung mit 50^{gon}) $b = 3,50 \text{ m}$ $T = 18,00 \text{ m}$
- Bus (Schrägaufstellung mit 50^{gon}) $b = 4,00 \text{ m}$ $T = 14,00 \text{ m}$
- PKW (Schrägaufstellung mit 50^{gon}) $b = 2,50 \text{ m}^*$ $T = 5,50 \text{ m}$
- Schwerlastverkehr (Längsaufstellung) $b = 4,50 \text{ m}$

Sonstige Abmessungen

- Gehwege $b \geq 1,80 \text{ m}$

*) 3,50m für mobilitätsbehinderte Personen

Die Einzelheiten sind den Straßenquerschnitten (siehe Unterlage 6) und den Bemessungen auf den Lageplänen (siehe Unterlage 7) zu entnehmen.

Die Befestigung der Fahrbahnen ist nach RStO 12 bemessen worden (siehe Unterlage 6.1).

Den Querschnitten ist die durch den Höhenunterschied zwischen Trasse und Gelände bedingte Böschungsfläche (Böschungsneigung 1:1,5 bzw. 1:2 und flacher) hinzuzurechnen.

Die Befestigung aller Verkehrswege ist so gewählt, dass sie mit einem nach der StVO zulässigen Fahrzeug im Rahmen ihrer Widmungen bzw. Zweckbestimmungen befahren werden können.

Wasserschutzgebiete

Die Maßnahme liegt außerhalb von Wasserschutz- und Wassergewinnungsgebieten.

4.3 Kreuzungen, Straßeneinmündungen und Änderungen im Wegenetz

Das untergeordnete Wegenetz wird bis auf den Rückbau des Wirtschaftsweges im Bereich der Anschlussstelle Allertal (Westseite) nicht wesentlich verändert.

Durch den Rückbau der Rampe auf der Westseite wird auch der Wirtschaftsweg auf der Rampe gekappt. Die Erreichbarkeit der Flächen ist durch die Zufahrt ca. 400 m westlich auf der L 180 gewährleistet.

Alle Einzelheiten sind den Lageplänen der Unterlage 7 zu entnehmen.

4.4 Baugrund, Erdarbeiten und kontaminierte Böden

Im gesamten Planungsgebiet stehen unter einer im Mittel ca. 40 cm dicken Humusschicht Fein- bis Grobsande an. In Teilbereichen sind Flugsande vorhanden. Es muss mit fluvialen Ablagerungen und Niedermooren gerechnet werden.

Hydrologie

Bei den im April 2010 durchgeführten Aufschlussbohrungen wurden Wasserstände von im Mittel ca. 2,1 m unter Gelände angetroffen. Der Boden ist zur Oberflächenversickerung geeignet.

Im Bereich der geplanten drei neuen Rückhaltebecken wurden im April 2014 nochmals die Grundwasserstände und Versickerungsfähigkeit überprüft. Hierbei wurden die Werte aus dem Jahr 2010 bestätigt.

Einzelheiten sind dem Bodengutachten vom 03.08.2010 und 30.04.2014 der GTU Ingenieurgesellschaft zu entnehmen.

4.5 Entwässerung

Der Hauptvorfluter im Planungsgebiet ist die Aller mit Ihren Zuflüssen in ca. 750 m Entfernung. Die vorhandene Verbindung zur Vorflut besteht in Form eines offenen Rückhaltebeckens und einer Rohrleitung DN 600.

Zur Minimierung der zentralen Ableitung wird eine möglichst umfangreiche freie Entwässerung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlagen sowie der Anschlussstelle über die Bankette vorgesehen. Auf Flächen, die nicht frei entwässert werden können, erfolgt die Sammlung des Oberflächenwassers über Gräben, Mulden bzw. Rinnen, Ablaufschächte, Sickerrohr- und Rohrleitungen. Die Ableitung erfolgt in neu anzulegende Versickerungsbecken mit vorgeschalteten Absetzbecken. Die rückwärtigen Flächen hinter der Tankstelle der östlichen Raststätte werden zurückgebaut und zur Entlastung des vorhandenen Entwässerungssystems entsiegelt. Die freiwerdende Kapazität im System wird durch den erforderlichen An-

schluss der Trennstreifenentwässerungen südlich der Überführung der L 180 wieder belegt.

Die westlich der BAB 7 verlaufende Vorflutleitung des vorhandenen Systems wird durch die neue Zufahrt zur A7 in Richtung Hannover überbaut und muss deshalb aus dem überbauten Bereich herausverlegt werden. Die bisher genehmigte Einleitmenge wird beibehalten. Die ebenfalls überbauten Kopfstücke der vorhandenen Autobahndurchlässe BW 121a und BW 121b werden entsprechend verlegt.

Auf der Westseite der BAB werden nordwestlich der vorhandenen T+R Anlage und nördlich der neuen Ausfahrt aus Richtung Hamburg zwei neue Becken geplant. Für die Entwässerung der neuen LKW-Rastanlage auf der Ostseite wird ebenfalls ein Versickerungsbecken geplant. Das vorhandene Becken auf der Westseite der BAB und südlich der L 180 wird an die neue Zufahrtrampe angepasst.

Zuständige Wasserbehörde ist die Untere Wasserbehörde des Landkreises Heidekreis.

Die geplanten Autobahnanschlüsse südlich der L 180 liegen innerhalb der Überflutungsgrenze der Aller. Der durch die neuen Anschlüsse und deren Dammböschungen verdrängte Hochwasser-Überflutungsraum ist bis zur Höhe des amtlichen 100-jährigen Hochwasserstandes auszugleichen. Als Ausgleichsfläche für das verdrängte Retentionsvolumen ist der Rückbau der Wirtschaftswegrampe auf der Westseite der Achse 800 südlich der L 180 vorgesehen.

Die Maßnahme liegt nicht im Bereich von Wasserschutzgebieten.

Detaillierte wassertechnische Berechnungen und konstruktive Darstellungen sind der wassertechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 13) zu entnehmen.

Die konstruktive Durchbildung der Straßenlängsentwässerung ist in den Lage- und Höhenplänen der Entwurfsunterlagen (siehe Unterlage 13 und 8) dargestellt.

4.6 Ingenieurbauwerke

Zur Aufnahme des Ausfädelungstreifen und der Parallelfahrbahn muss die vorh. Lärmschutzwand an der RIFA Hamburg der A7 in Teilbereichen zurück- bzw. umgebaut oder durch eine neue Lärmschutzwand ersetzt werden. Einzelheiten sind dem Lageplan Unterlage 7 Blatt 2 zu entnehmen.

4.7 Straßenausstattung

Die Ausstattung der Tank- und Rastanlage sowie Anschlussstelle mit Markierung, Beschilderung, Schutz- und Leiteinrichtungen erfolgt nach den gültigen Vorschriften und Richtlinien. Die Tankstelle erhält eine Zufahrtsbeschilderung nach Fahrzeugarten (LKW, Bus, PKW und PKW mit Anhänger). Von den Richtlinien abweichende Maßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

4.8 Besondere Anlagen

Die bestehenden Tankstellen mit Tankshops und die vorhandenen Rasthäuser mit Selbstbedienungsrestaurants und Rastshops werden nicht geändert.

Die Außenanlagen der Raststätte Allertal-Ost mit den Funktionen Erholung und Aufenthalt werden an die neu gestaltete Anlage angepasst. Im Bereich der LKW-Parkstände werden zusätzlich WC-Anlagen vorgesehen, da sonst die Wege von den LKW-Parkständen zur Raststätte mitunter sehr lang sind und keine Akzeptanz erfahren. Außerdem sind die vorhandenen WC-Anlagen durch die abgesetzte Lage der neuen LKW-Parkstände und ihr Zusammenspiel mit der Topografie und dem Bewuchs nicht gut erkennbar. Um den bei anderen größeren Rastanlagen gemachten schlechten Erfahrungen vorzubeugen, wird die Anlage zusätzlicher WC-Häuser als notwendig angesehen.

Die Rastanlagen werden beleuchtet.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Bereich der geplanten Anschlussstelle Allertal und den erweiterten Tank- und Rastanlagen Allertal-Ost und -West sind keine Nahverkehrseinrichtungen vorhanden.

~~Die geplante „Y-Trasse“ der Deutschen Bahn AG (DB AG) liegt nach jetziger Planung nahe an der Rastplatzerweiterung Allertal-West.~~ Die Planung der Rastanlagenerweiterung ist mit der DB AG bereits im Vorfeld abgestimmt worden.

Mit der am 14. Juli 2017 in Kraft getretenen Änderung der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP-VO) ist die Y-Trasse der Deutschen Bahn AG (DB AG) nicht mehr Ziel der Landesplanung. Die bisher im LROP verankerte Vorrangssicherung für die Neubau-/Ausbaustrecke im Schienenverkehr zwischen Hannover und Hamburg/Bremen als Y-Trasse wurde aus dem LROP herausgenommen.

4.10 Leitungen

Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung sowie Fernmeldeleitungen werden soweit nötig den neuen Erfordernissen angepasst oder während der Bauphase gesichert.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sind nach §§ 41-43 Bundesimmissionsschutzgesetz¹ dem Träger der Straßenbaulast die Errichtung und Unterhaltung der Lärmschutzanlagen aufzuerlegen, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendig sind.

Für die Feststellung der Zumutbarkeitsschwelle ist gem. § 43 Abs. 1 BImSchG die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes² maßgebend.

Die Beurteilungspegel wurden nach Anlage 1 der Verordnung berechnet, die bezüglich der Einzelheiten der Berechnung auf die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90“ verweist.

Die Ergebnisse sind in den Anlagen 7, 8, und 11 dargestellt.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die Maßnahme liegt außerhalb von Wasserschutz- und Wassergewinnungsgebieten.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Der Bau von Straßen stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 5 NAGB-NatSchG und 14 BNatSchG dar. Die Eingriffe sind entsprechend der einzelnen Regelungen gem. § 15 BNatSchG auszugleichen.

Detaillierte Informationen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan und den Kompensationsmaßnahmen sind der Unterlage 12 zu entnehmen.

5.4 Maßnahmen zur Einpassung in Baugebiete

entfällt

¹ Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG, Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge, in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das am 21. Juli 2011 durch Artikel 2 des Gesetzes zur Anpassung der Rechtsgrundlagen für die Fortentwicklung des Emissionshandels (BGBl. I Nr. 38 vom 27.07.2011 S. 1475) geändert worden ist.

² 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung, Sechszehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 12. Juni 1990 (BGBl. I S.1036), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I 2006 S. 2146).

6. Erläuterung zur Kostenberechnung

6.1 Kosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme verteilen sich gemäß Kostenberechnung wie folgt:

Baukosten:	19,707 Mio. €
Grunderwerbskosten:	<u>1,005 Mio. €</u>
<u>Gesamtbaukosten:</u>	<u>20,712 Mio. €</u>

6.2 Kostenträger

Kostenträger dieser Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenbauverwaltung und für die Anschlussstelle anteilig das Land Niedersachsen.

6.3 Beteiligung Dritter

Eine Beteiligung Dritter wird nicht ausgelöst.

7. Verfahren

Für die rechtliche Absicherung des Bauvorhabens wird ein Planfeststellungsverfahren gem. § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 durchgeführt.

8. Durchführung der Baumaßnahme

Der Neubau der Anschlussstelle Allertal einschließlich Erweiterung der T+R Anlagen Allertal-Ost und -West erfolgt in mehreren Bauabschnitten. In jedem Fall wird der Betrieb der Tank- und Raststätten Anlage, wenn auch mit zeitweisen Einschränkungen, gewährleistet sein.

Bearbeitet:

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Ingenieurgesellschaft Masuch + Olbrisch
Gruppe Freiraumplanung Landschaftsarchitekten

Nachgeprüft:

Abkürzungsverzeichnis

BGBI	Bundesgesetzblatt	
BAB 7	Bundesautobahn 7	
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	
BVWP	Bundesverkehrswegeplan	
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden	
FFH-Gebiet	Flora Fauna Habitat	
FStrG	Bundesfernstraßengesetz	
K 149	Kreisstraße K 149	
L 180	Landesstraße L 180	
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz	
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz	
LSG	Landschaftsschutzgebiet	
min R	Kurvenmindestradius	gemäß Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008
min A	Klothoiden Mindestparameter	
min H _w	Wannen Mindesthalbmesser	
min H _k	Kuppen Mindesthalbmesser	
NP	Naturpark	
NSG	Naturschutzgebiet	
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr	
RAS-EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung	
RiStWag	Richtlinien für die bautechnischen Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten	
RQ 10,50	Regelquerschnitt mit einem Maß von 10,50 m zwischen den Außenkanten der Bankette gemäß Richtlinien für die Anlage	

	von Straßen, Teil Querschnitte (RAS-Q), Ausgabe 1996
RIFA	Richtungsfahrbahn
StB	Straßenbau
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfung
VEDA	Vereinigung Deutscher Autohöfe