

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

Vorstellung des Rastanlagenkonzeptes

12.10.2012 in Bad Bevensen



Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung der Beteiligten

TOP 2 Veranlassung / Zielsetzung

TOP 3 Präsentation Rastanlagenkonzept

TOP 4 Methodik

TOP 5 Weiteres Vorgehen



TOP 1

Begrüßung und Vorstellung der Beteiligten



Projektbeteiligte

Herr Möller	Geschäftsbereichsleitung NLStBV – RGB Lüneburg
Herr Mühlnickel	Geschäftsbereichsleitung NLStBV – RGB Wolfenbüttel
Frau Padberg	Projektleitung A 39 NLStBV – RGB Lüneburg
Herr Peuke	Teilprojektleitung A 39 NLStBV – RGB Wolfenbüttel
Herr Brodehl	Teilprojektleitung / Projektkoordination A 39 NLStBV RGB Lüneburg
Herr Schlattmann	Umweltfachliche Untersuchungen NLStBV RGB Lüneburg
Herr Meyer	Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen



TOP 2

Veranlassung / Zielsetzung



Veranlassung / Historie I

- Erarbeitung des Rastanlagenkonzeptes unter Berücksichtigung der vorgegebenen Dimensionierung und der einseitigen Bewirtschaftung sowie den in der Empfehlung für die Anlage von Rastanlagen an Straßen (ERS) aufgeführten Randbedingungen
- Vorstellung der Vorzugsvariante am 14.12.2010 in Bad Bodenteich
- Prüfauftrag des BMVBS: Weiterentwicklung des Standortkonzeptes auf Basis der Vorschläge der Stadt Uelzen/SG Rosche
- Prüfung weiterer Standorte, die in den Arbeitskreissitzungen genannt wurden



Veranlassung / Historie II

- heute: Vorstellung der seit dem 14.12.2010 aufgestellten Varianten und der ermittelten Vorzugsvariante
- Ablauf:
 - Vorzugsvariante 14.12.2010
 - Vorzugsvariante 12.10.2012
 - Untersuchte Varianten seit 2010
 - Methodik der Variantenuntersuchung (bei Bedarf)



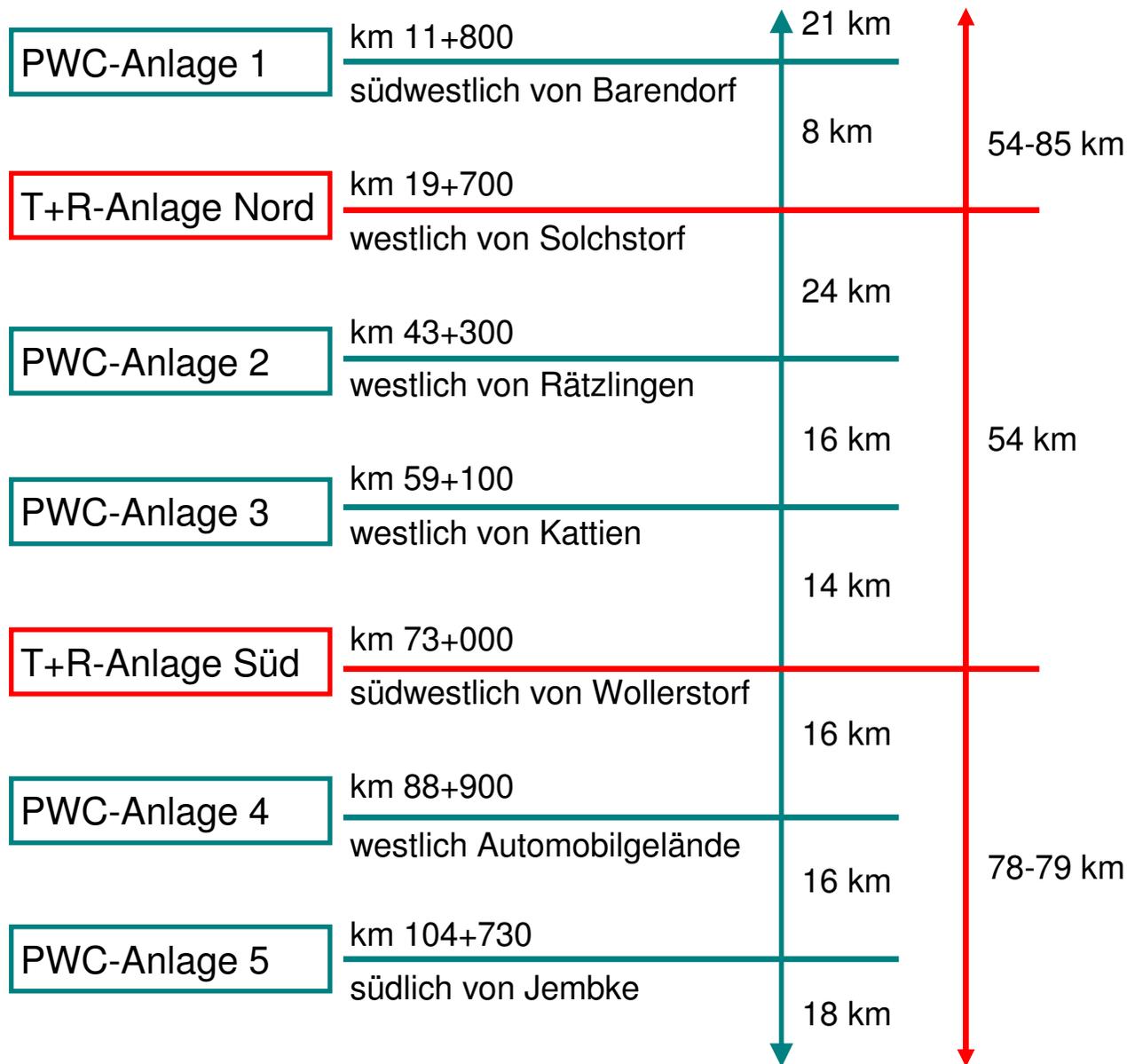
TOP 3

Präsentation Rastanlagenkonzept



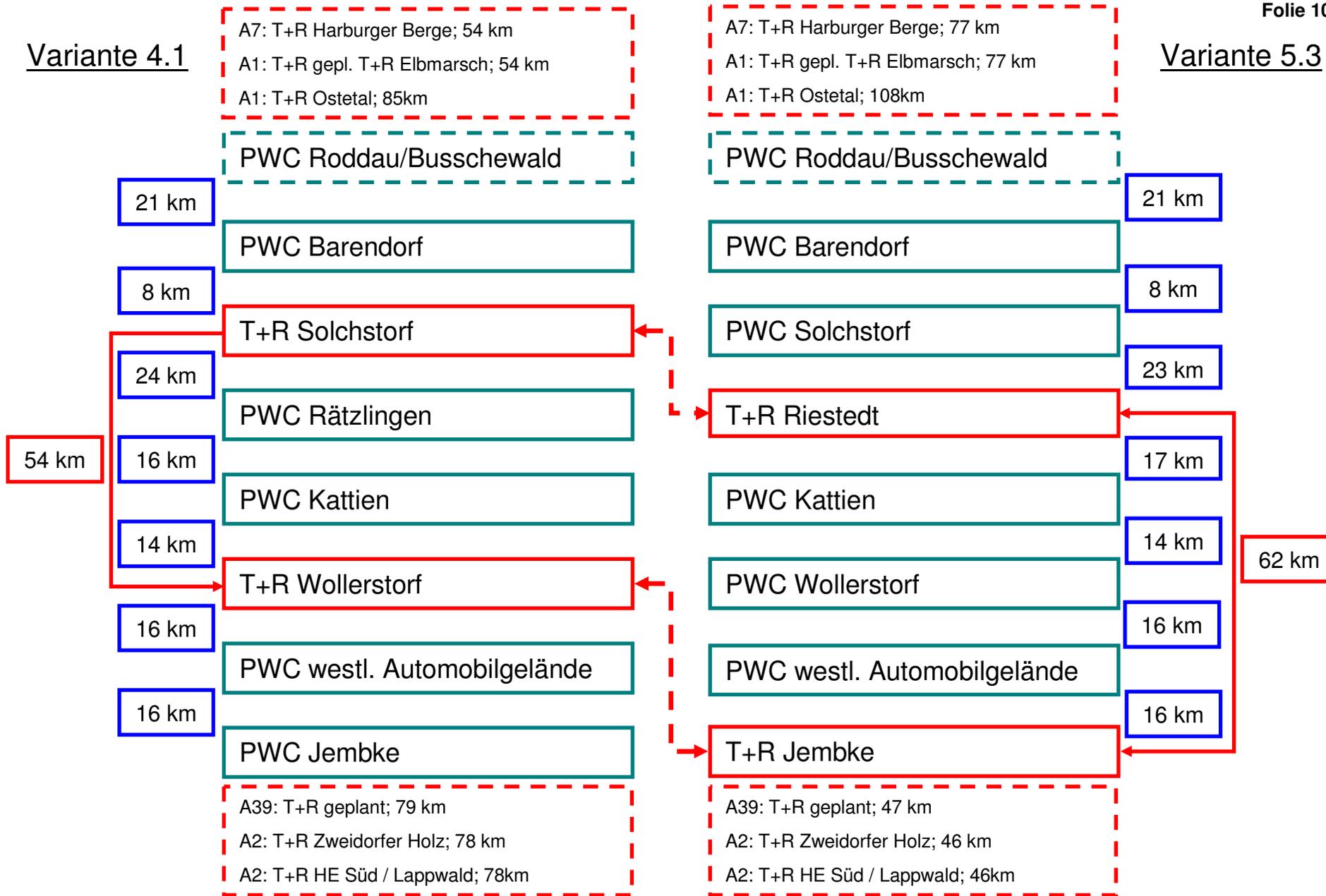
schematische
Gesamtübersicht
Vorzugsvariante 4.1

Stand 14.12.2010



Variante 4.1

Variante 5.3



TR-Anlage Riestedt

(vorläufige Daten auf Basis Konzeptskizze)

Dimensionierung:

bewirtschaftete Seite (Westseite):

245 Lkw-Parkplätze

70 Pkw-Parkplätze

9 Bus/Caravan-Parkplätze

je 1 Tankstellen- und Restaurantgebäude

unbewirtschaftete Seite (Ostseite):

50 Lkw-Parkplätze

15 Pkw-Parkplätze

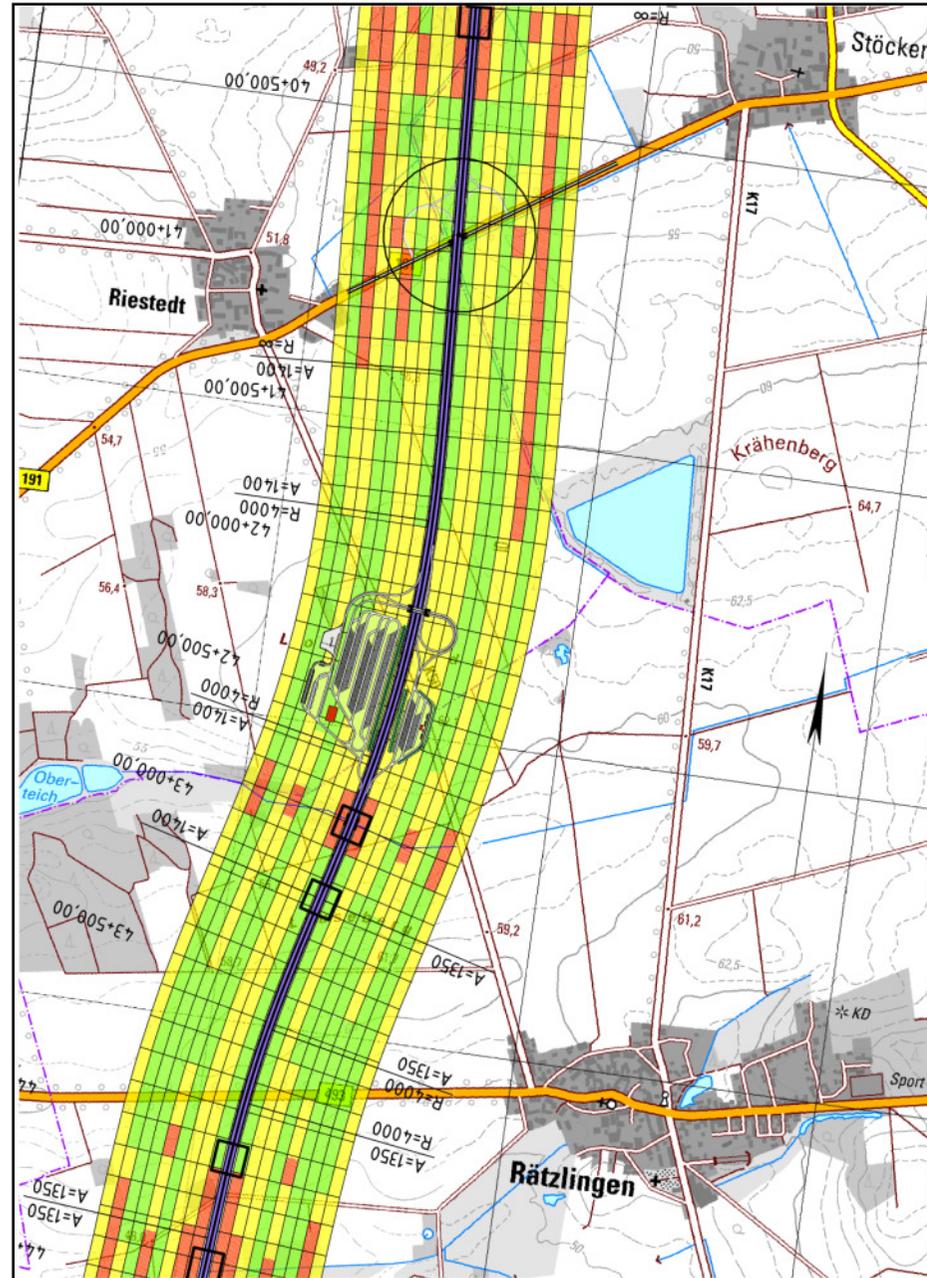
1 WC-Gebäude

Flächenbedarf:

rd. 15 ha + 7 ha



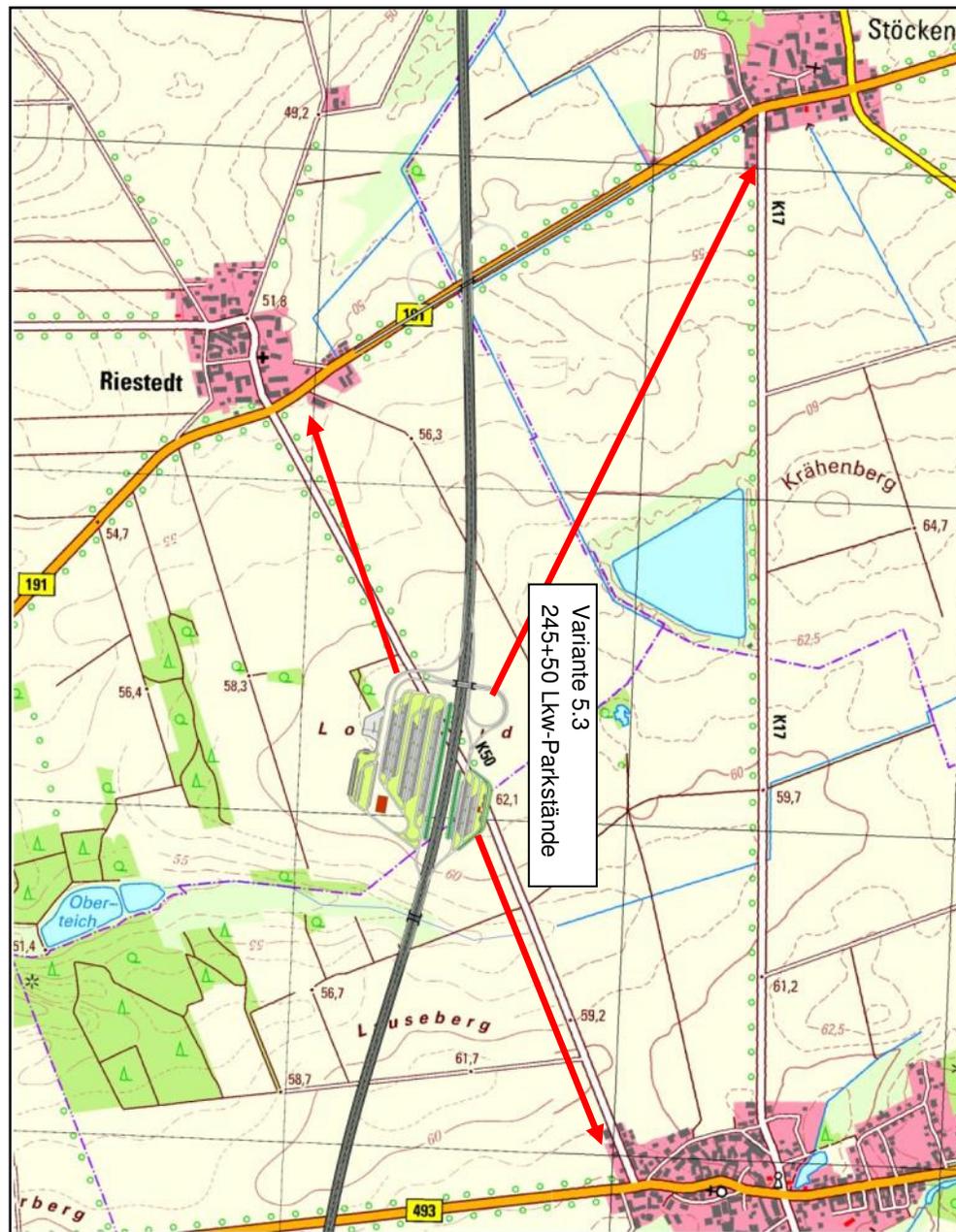
TR-Anlage Riestedt



TR-Anlage Riestedt

Abstände:

Riestedt rd. 820 m
Rätzlingen rd. 950 m
Stöcken rd. 1750 m



TR-Anlage Jembke (mit reduzierter Stellplatzanzahl)

(vorläufige Daten auf Basis Konzeptskizze)

Dimensionierung:

bewirtschaftete Seite (Westseite):

125 Lkw-Parkplätze

70 Pkw-Parkplätze

9 Bus/Caravan-Parkplätze

je 1 Tankstellen- und Restaurantgebäude

unbewirtschaftete Seite (Ostseite):

50 Lkw-Parkplätze

15 Pkw-Parkplätze

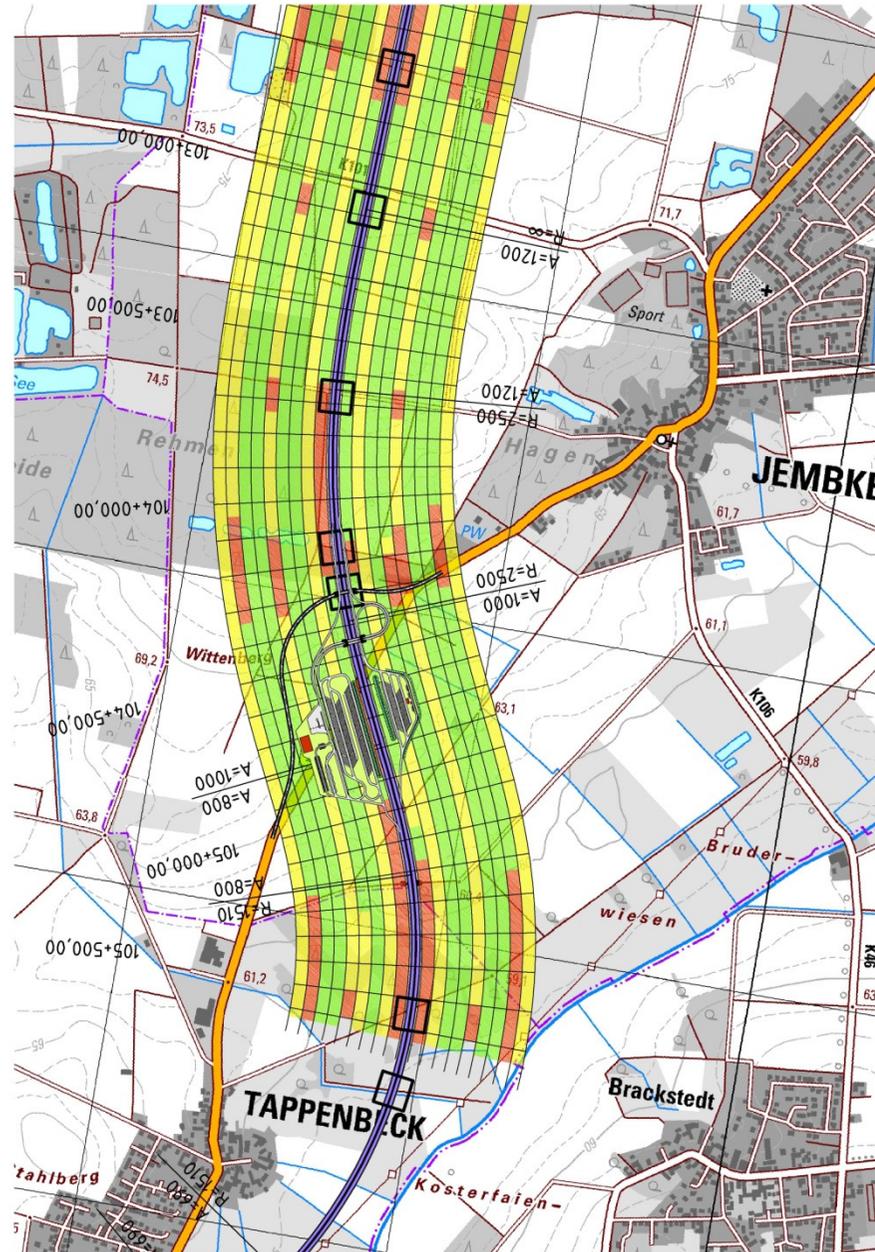
1 WC-Gebäude

Flächenbedarf:

rd. 11 ha + 7 ha



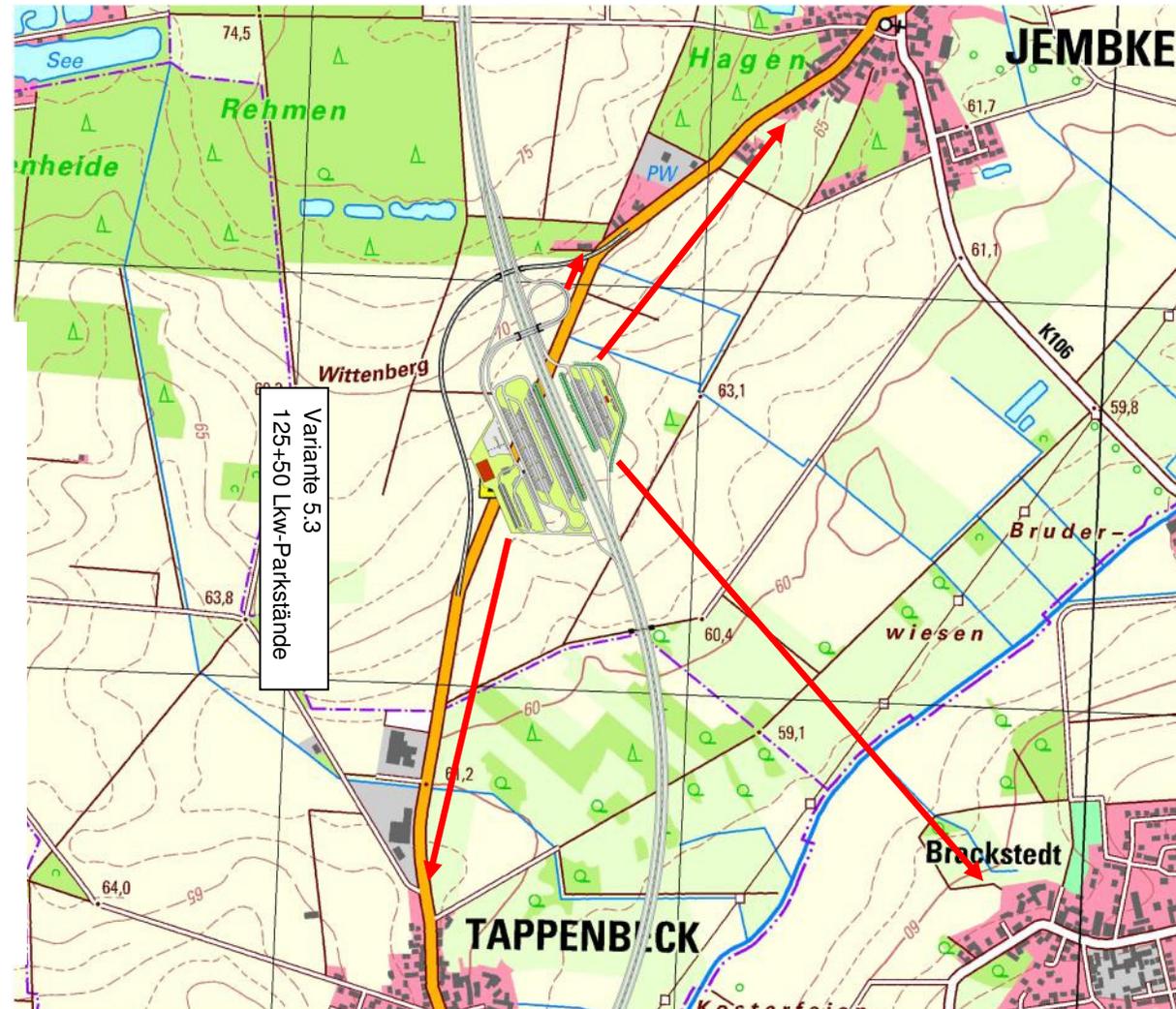
TR-Anlage Jembke



TR-Anlage Jembke

Abstände:

- Ortsrandbebauung Jembke rd. 160 m
- Jembke rd. 700 m
- Tappenbeck rd. 950 m
- Brackstedt rd. 1300 m



Untersuchte Varianten I

Variantschar 4:

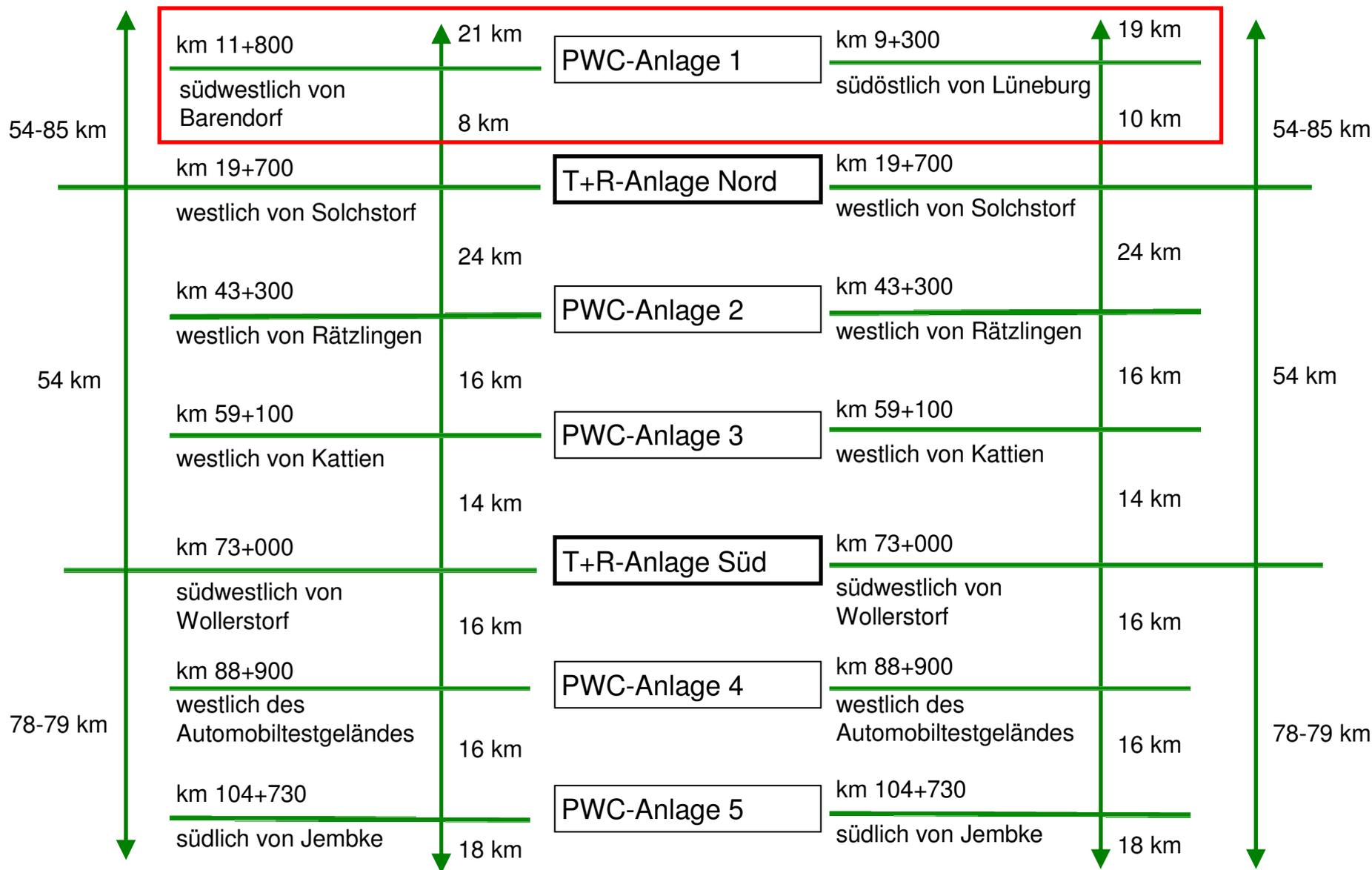
Variante 4.1: Vorzugsvariante des Variantenvergleichs

Variante 4.2: PWC-Standort 1 wurde von östl. ESK auf westl. ESK verlegt, Rest identisch mit Variante 4.1



Variante 4.1

Variante 4.2



Vergleich der Varianten 4

Bei den **Varianten 4.1 und 4.2** liegen keine Ausschlusskriterien vor.

Die **Variante 4.2** ist aufgrund der erforderlichen Kombination einer Anschlussstelle mit einer PWC-Anlage ungünstiger zu bewerten als die Variante 4.1. Die Abstände zu Ortslagen sind bei beiden Varianten nahezu identisch.



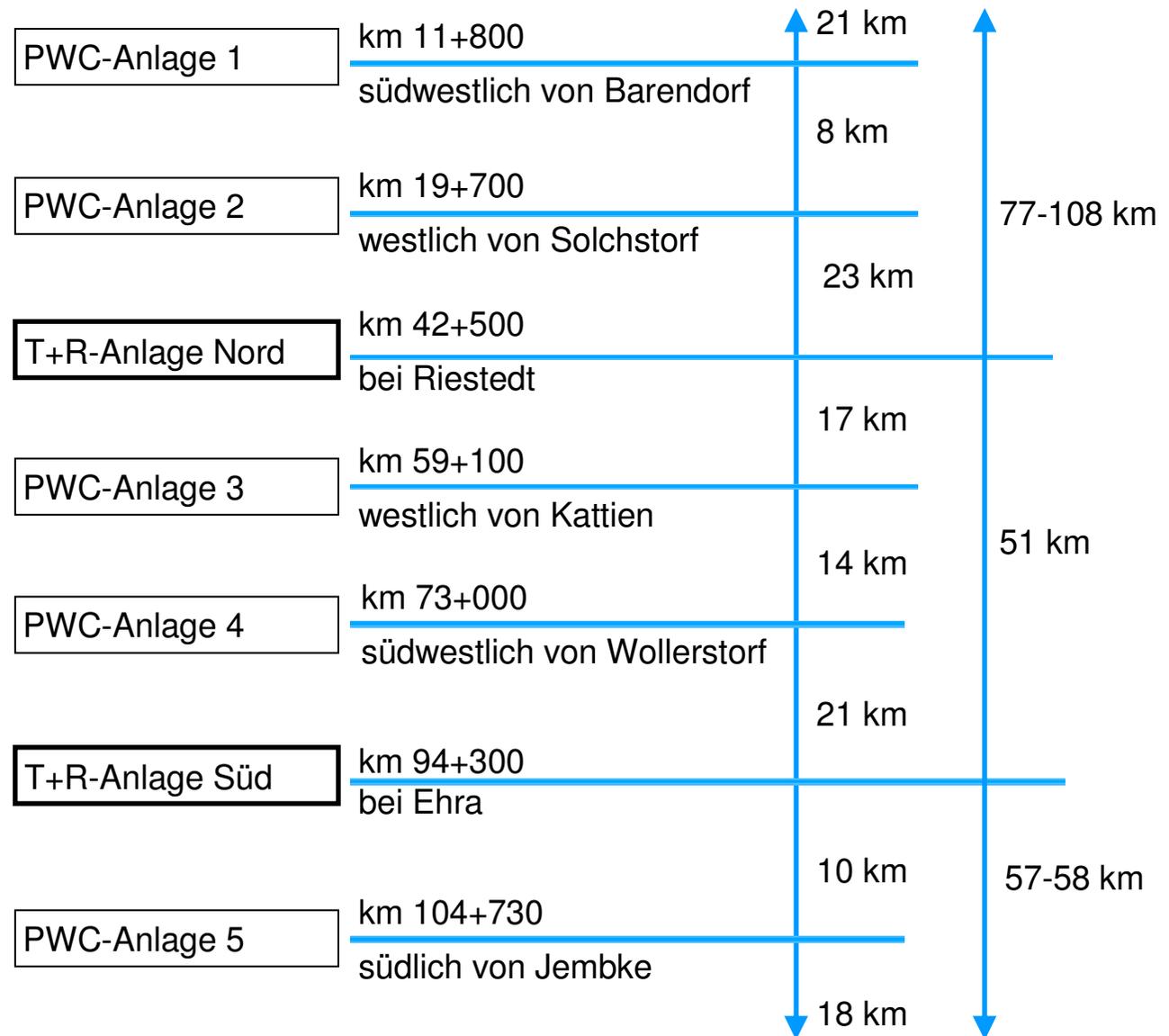
Untersuchte Varianten II

Variantschar 5:

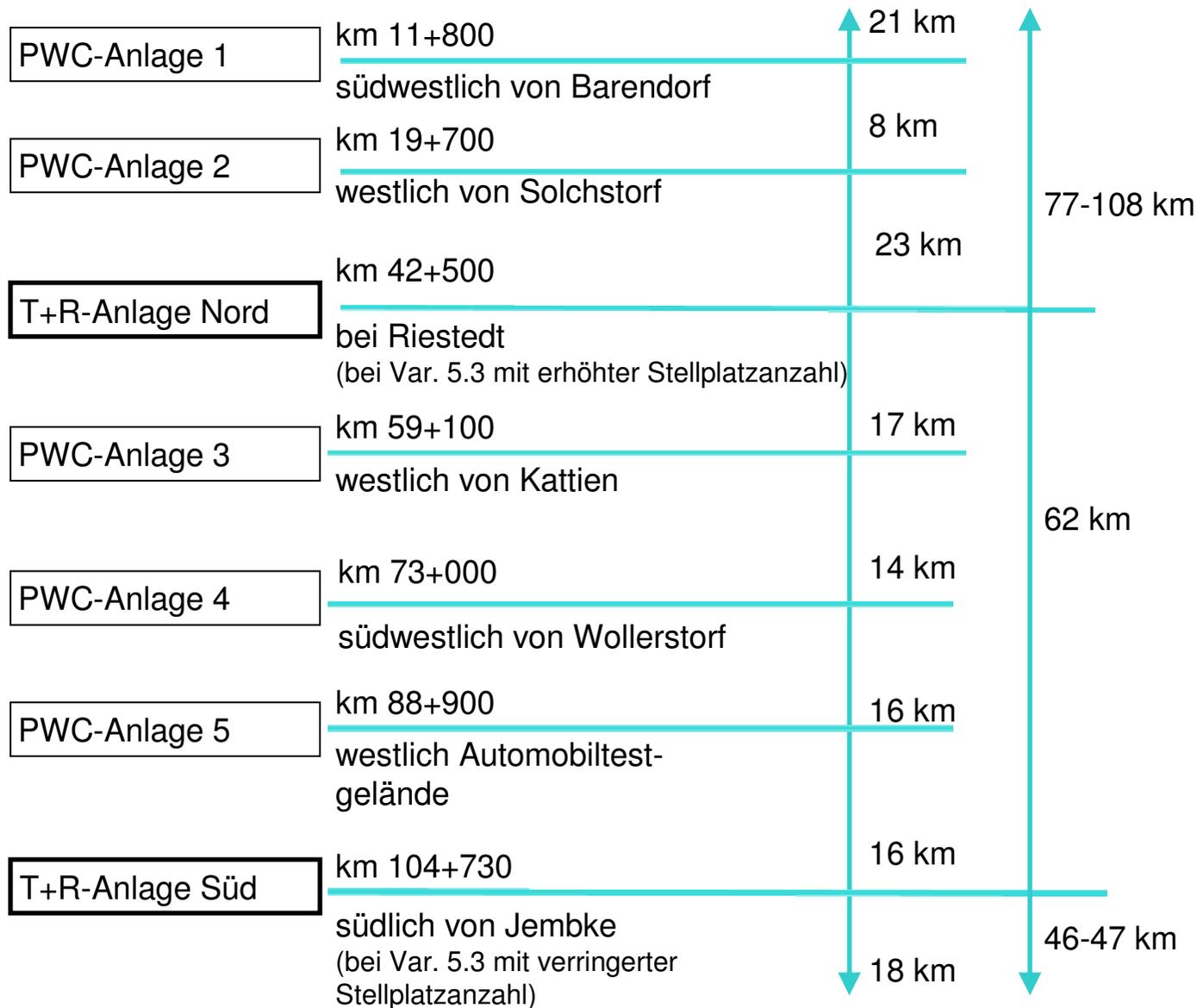
- Varianten 5: mit Standort bei Uelzen und verschiedenen möglichen Standorten einer Tank- und Rastanlage im südlichen Streckenabschnitt:
- Variante 5.1: mit Standort Ehra
- Variante 5.2: mit Standort Jembke mit 200+50 Lkw-Parkständen
- Variante 5.3: mit Standort Jembke mit 125+50 Lkw-Parkständen
- Variante 5.4: mit Standort Jembke mit 125+50 Lkw-Parkständen und einer verschoben PWC-Anlage 2 von Solchstorf nach Secklendorf



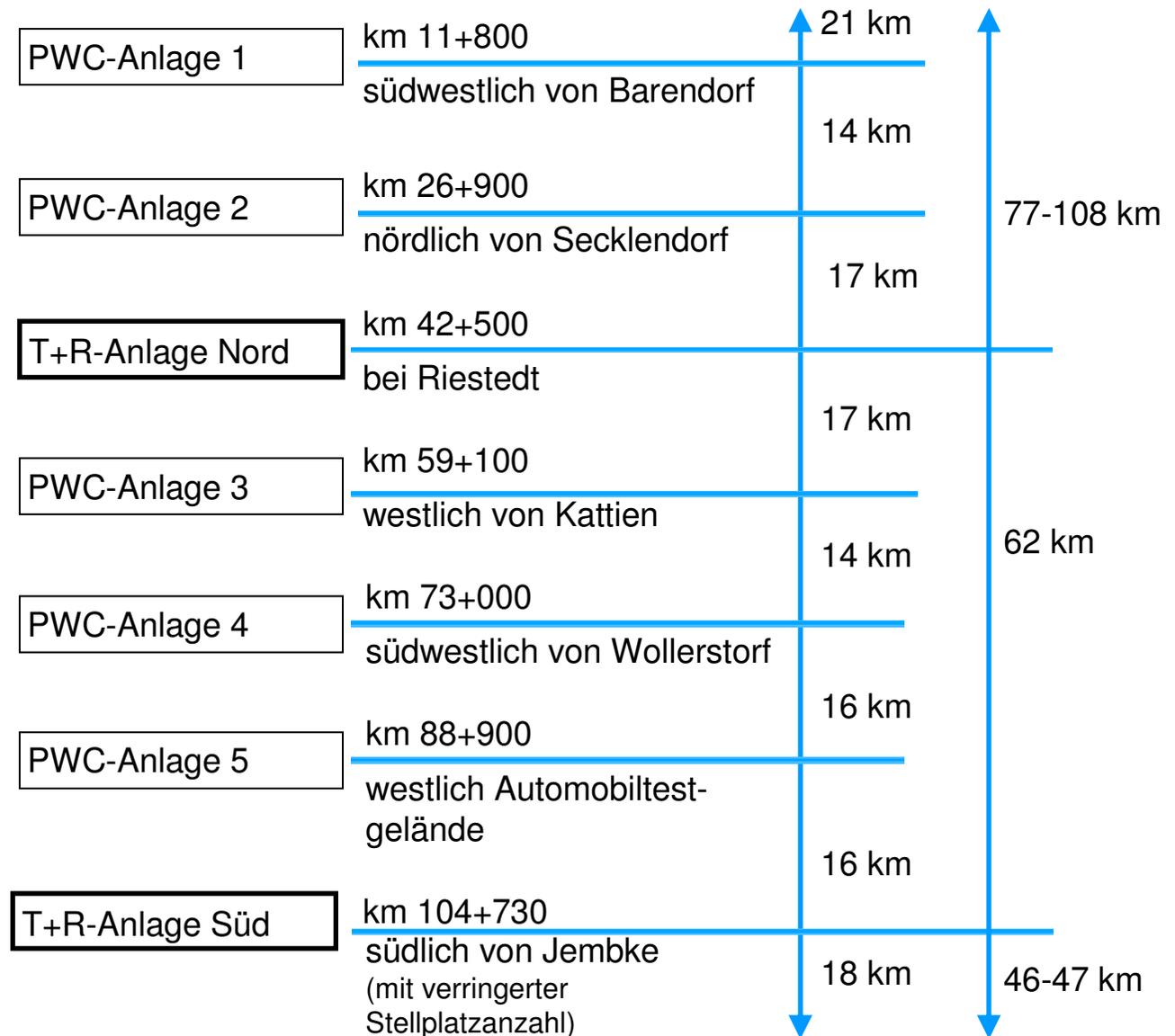
Variante 5.1



Variante 5.2/5.3



Variante 5.4



Vergleich der Varianten 5

Bei **Variante 5.1** wäre eine Kombination Tank- und Rastanlage mit einer Anschlussstelle erforderlich. Hier werden erhebliche Sicherheitsdefizite erwartet. Zusätzlich liegen erhebliche umweltfachliche Beeinträchtigungen am Standort Ehra vor.

Die **Variante 5.2** muss wiederum aufgrund der erheblichen umweltfachlichen Beeinträchtigungen am Standort Jembke ausgeschlossen werden.

Da die weiteren **Varianten 5.3 und 5.4** in Jembke eine reduzierte Parkstandanzahl aufweisen, werden die ausschließenden umweltfachlichen Bereiche hier nicht beeinträchtigt, so dass bei diesen Varianten kein Ausschluss erfolgt.

Die **Variante 5.4** ist aufgrund der bedingt gegeben Flächenverfügbarkeit im Bereich Secklendorf schlechter zu bewerten als die Variante 5.3.



Untersuchte Varianten III

Variantschar 6:

Varianten 6 mit Standort bei Solchstorf und einem möglichen Standort einer Tank- und Rastanlage bei:

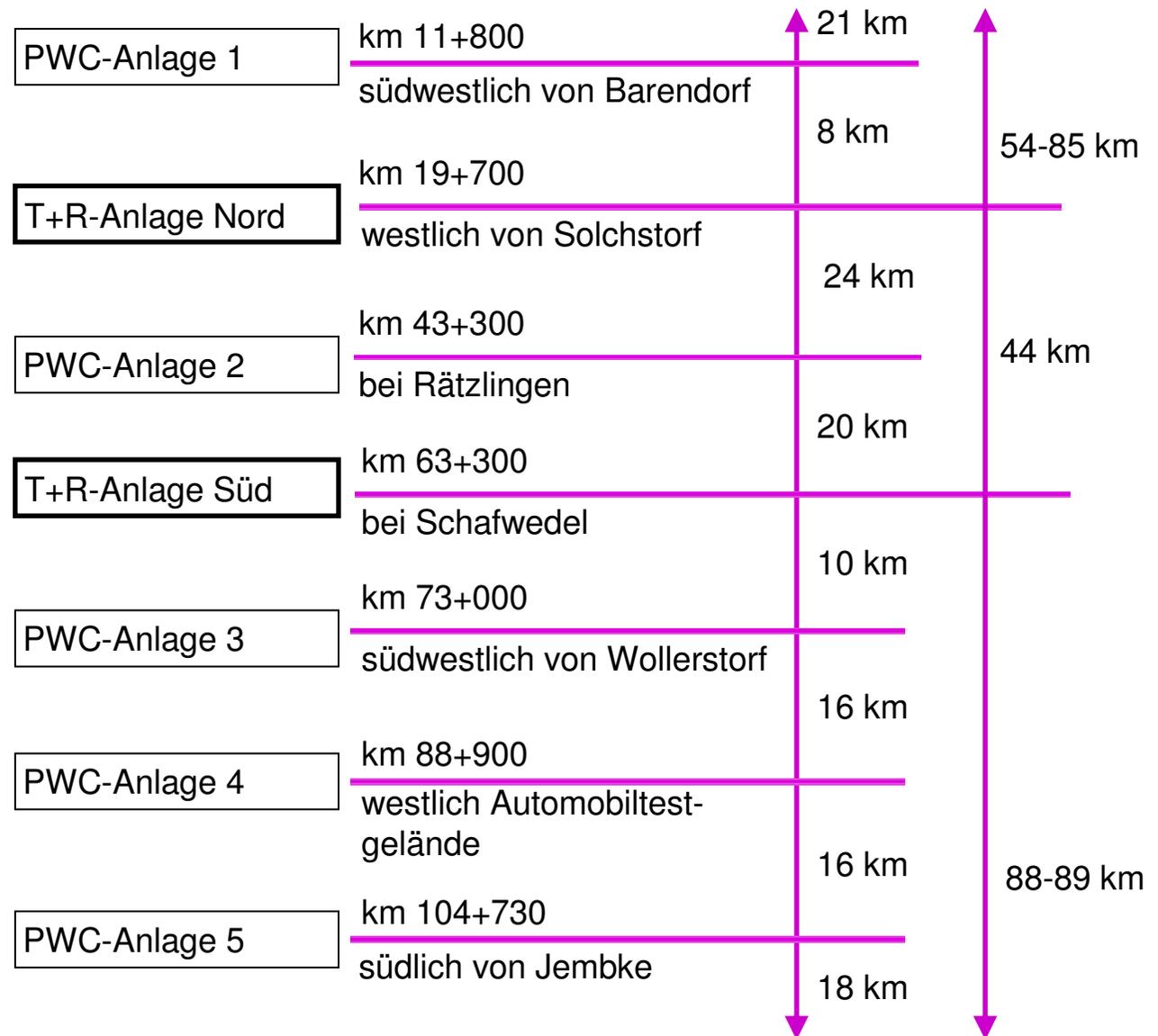
Varianten 6.1: mit Standort bei Schafwedel

Varianten 6.2: mit Standort bei Langenbrügge

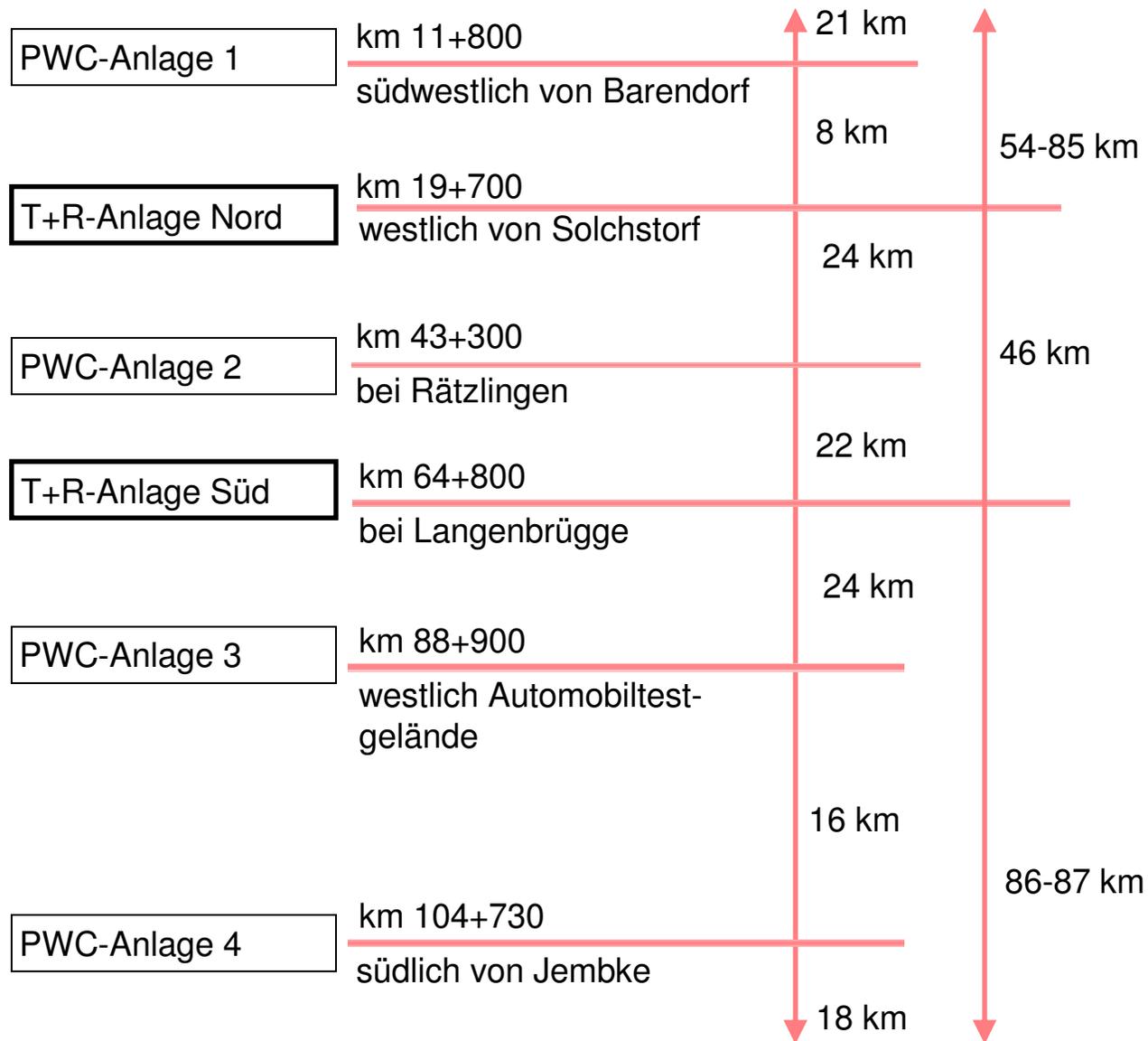
(jeweils Parkstandanzahl 200+50 Lkw-Parkstände)



Variante 6.1



Variante 6.2



Vergleich der Varianten 6

Variante 6.1 ist aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit im Bereich Schafwedel auszuschließen.

Bei **Variante 6.2** wäre eine Kombination Tank- und Rastanlage mit einer Anschlussstelle erforderlich. Hier werden erhebliche Sicherheitsdefizite erwartet, so dass auch hier ein Ausschlusskriterium vorliegt.

Hinzu kommt, dass beide **Varianten 6** aufgrund der Überschreitungen der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen auf einer Verbindung mit Fernverkehrsrelevanz ein zweites Ausschlusskriterium aufweisen, da hier Defizite im Hinblick auf die Verkehrssicherheit (Tankmöglichkeit) zu erkennen sind.



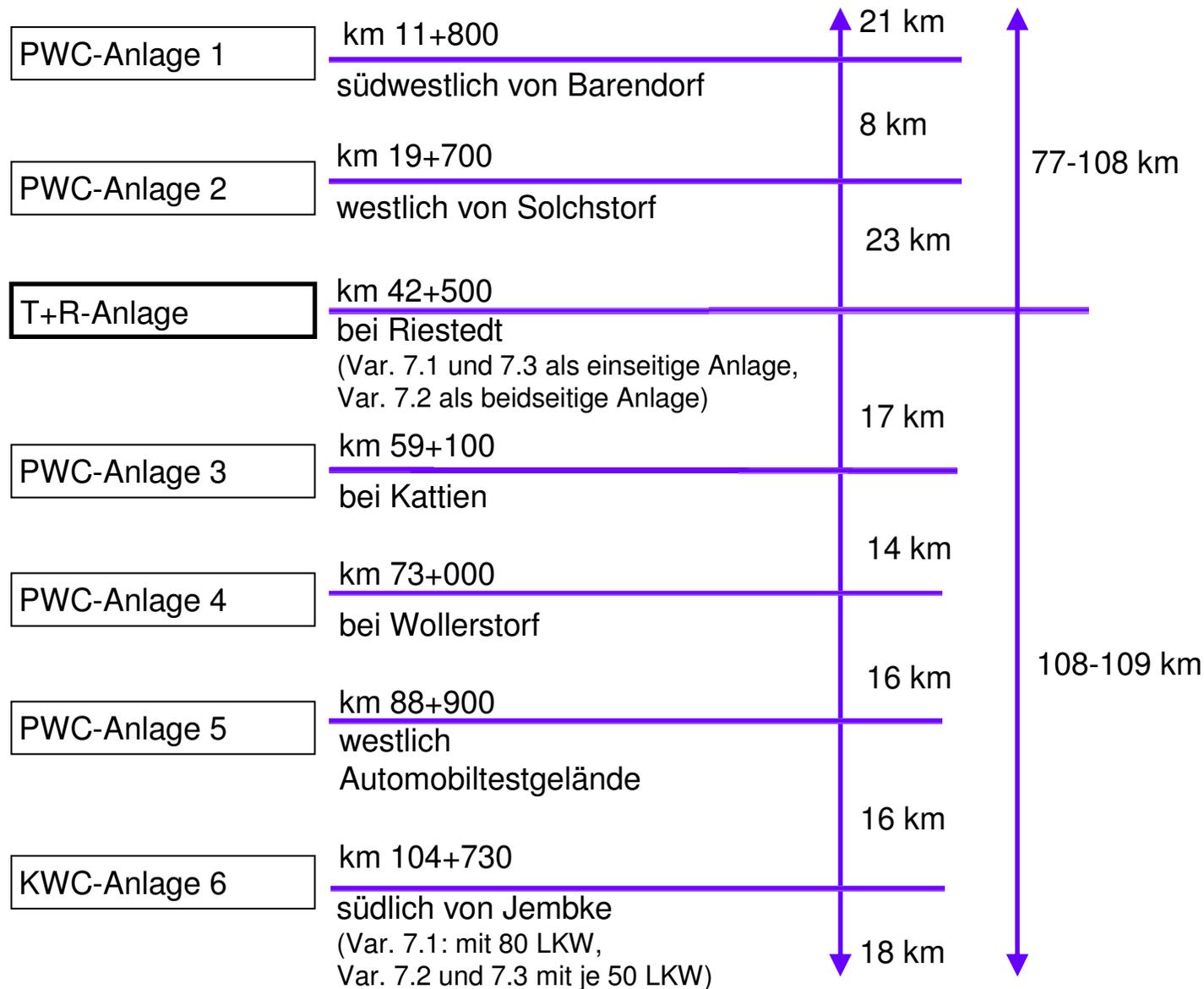
Untersuchte Varianten IV

Variantschar 7:

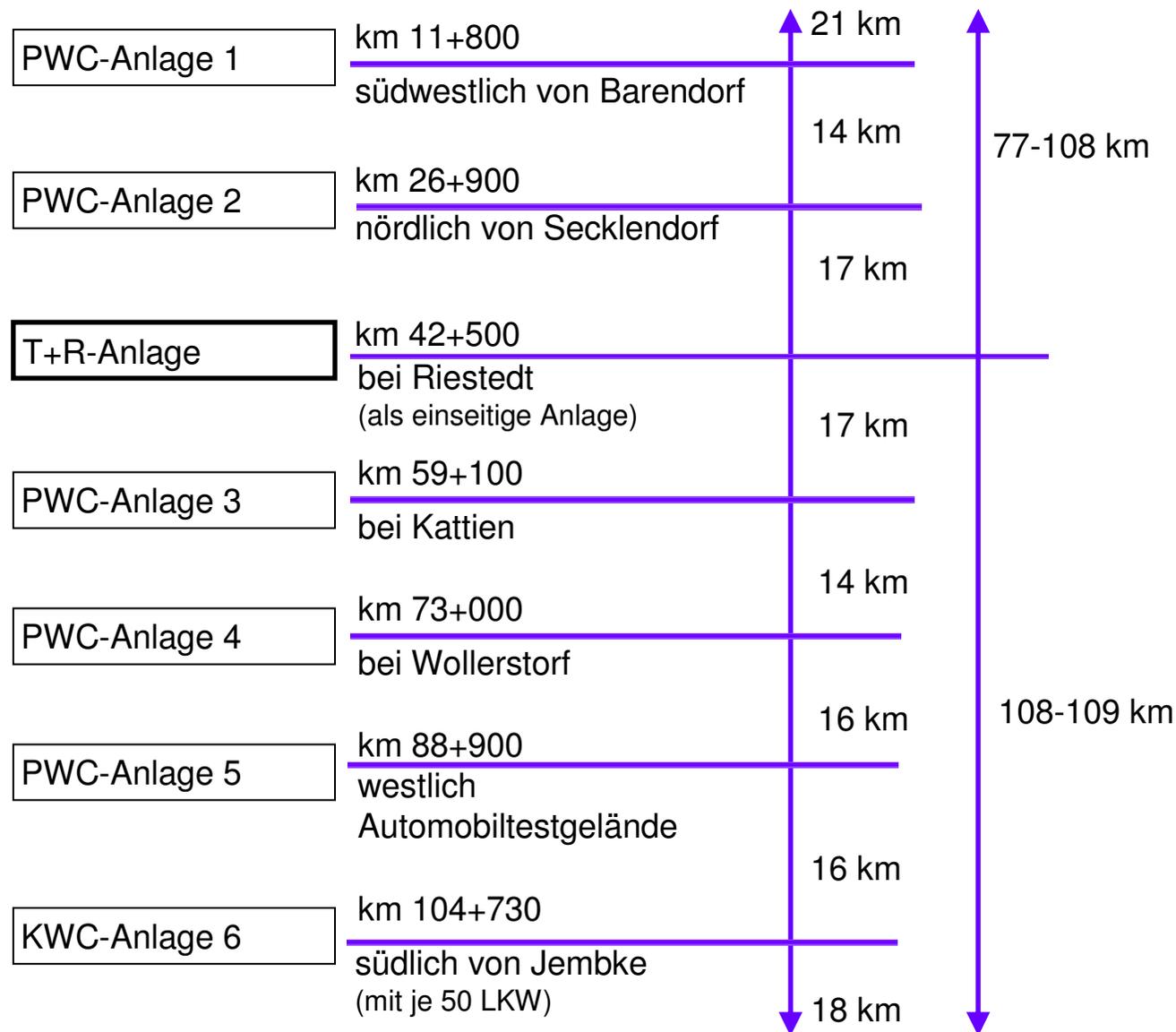
- Varianten 7: nur eine Tank- und Rastanlage in Riestedt in versch. Ausbildungen und in Kombination mit verschiedenen Rastplatzmöglichkeiten im Bereich Jembke.
- Variante 7.1: einseitige T+R-Anlage in Riestedt und beidseitiger KWC-Anlage mit je 80 Lkw-Parkständen in Jembke.
- Variante 7.2: beidseitiger T+R-Anlage in Riestedt und beidseitiger KWC-Anlage mit je 50 Lkw-Parkständen in Jembke.
- Variante 7.3: einseitiger T+R-Anlage in Riestedt und beidseitiger KWC-Anlage mit je 50 Lkw-Parkständen in Jembke.
- Variante 7.4: identisch mit Variante 7.3, nur der PWC-Standort Solchstorf wurde nach Secklendorf verlegt (analog Variante 5.4)



**Variante
7.1 / 7.2 / 7.3**



Variante 7.4



Vergleich der Varianten 7

Die Variantenuntersuchung zeigte, dass die **Varianten 7** aufgrund der nicht zu vertretenden Überschreitungen der Ausnahmeabstände zwischen 2 benachbarten bewirtschafteten Anlagen auszuschließen sind, da hier erhebliche Defizite im Hinblick auf die Verkehrssicherheit (Tankmöglichkeit) zu erkennen sind.



Vergleich der Varianten V

Vergleich der verbliebenen Varianten 4.1 und 5.3

Die Variante 4.1 weist in den Kriterien „Unterschreitung der Regelabstände zwischen zwei benachbarten bewirtschafteten Anlagen“ und „Möglichkeit einer wechselseitigen Anordnung der T+R-Anlagen“ geringe Vorteile auf.

Ebenfalls ist die Variante 4.1 geringfügig positiver in den „umweltfachlichen Beeinträchtigungen“ zu bewerten.

Die Vorteile der Variante 5.3 liegen in den „Abständen zu Ortslagen“. Hier befinden sich keine Ortschaften im Abstand < 500 m (V. 4.1 Wollerstorf 250 m). Die Abstände zur Ortsrandbebauung in Jembke sind bei beiden Varianten < 500 m.



Vergleich der Varianten VI

Fazit

Im Ergebnis der Untersuchung zeigt sich, dass sowohl die bisherige Vorzugsvariante 4.1 als auch die Variante 5.3 mit den Standorten für bewirtschaftete Anlagen bei Riestedt und Jembke Vorteile aufweisen.

Die Varianten 4.2 und 5.4 stehen hinter beiden Varianten 4.1 und 5.3 leicht zurück.

Für die Variante 5.3 spricht, dass ein größerer Abstand zu den Ortslagen eingehalten werden kann als dies bei dem ursprünglich geplanten Standort bei Wollerstorf in der Vorzugsvariante 4.1 möglich gewesen wäre.

Hinzu kommt, dass für den Standort Riestedt die örtliche Unterstützung durch die Stadt Uelzen gegeben ist.

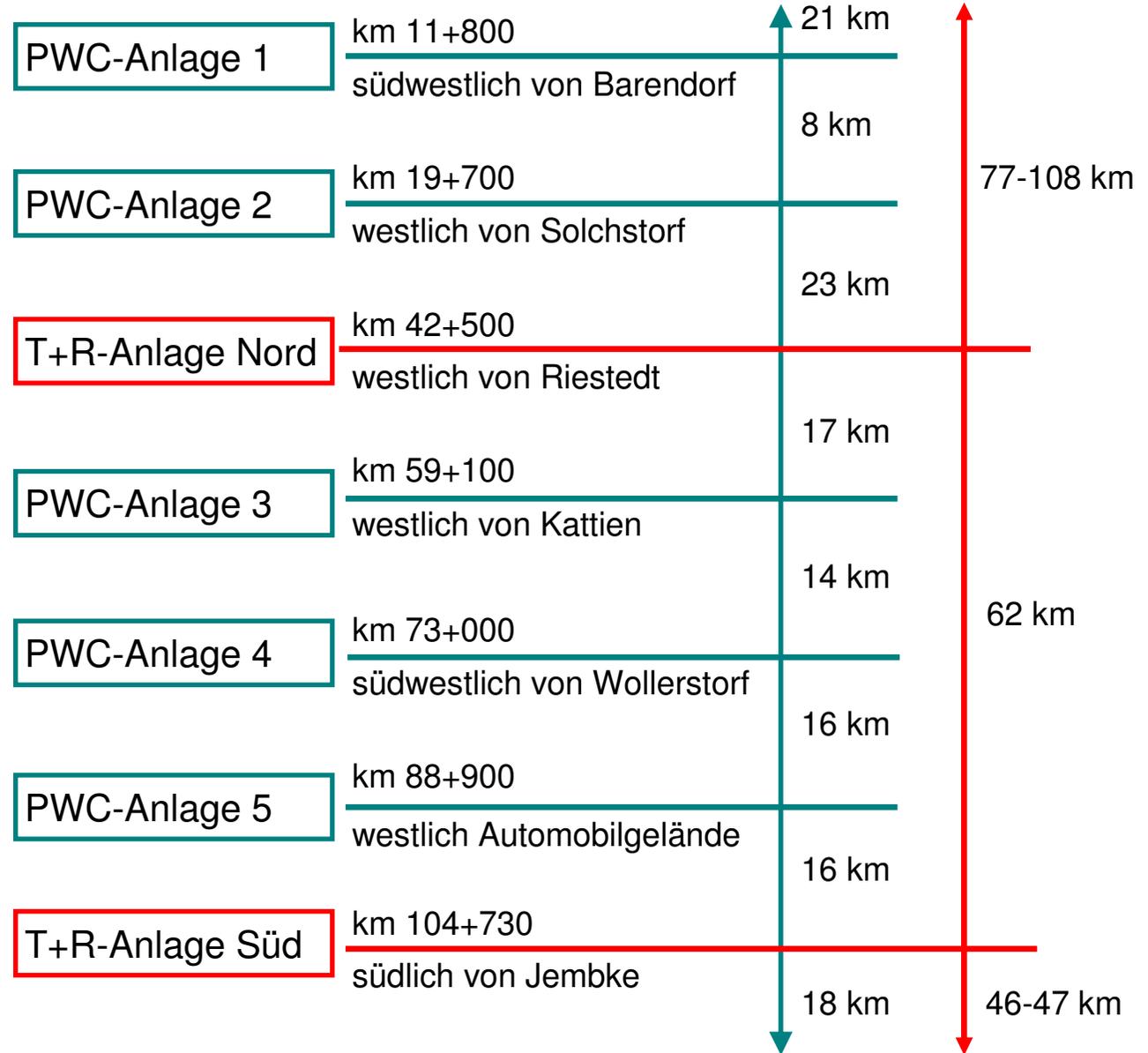
Daher wird die **Variante 5.3** in die weitere Planung **als Vorzugsvariante** aufgenommen.



Ergebnis der Untersuchungen zum Rastanlagenkonzept

schematische Gesamtübersicht Vorzugsvariante 5.3

Stand 12.10.2012



TOP 4

Methodik



Zielsetzung

- Erarbeitung eines abschnittsübergreifenden Rastanlagenkonzepts im Zuge der A 39 Lüneburg – Wolfsburg als Ergebnis eines gesamtplanerischen Abwägungsprozesses



Methodik

- Ermittlung der geeigneten Standorte auf Basis des am 14.12.2010 vorgestellten Rastanlagenkonzeptes sowie der Vorgaben der Richtlinien anhand von Bewertungsbändern mit folgenden Kriterien:
 - Abstand zu benachbarten Rastanlagen
 - Abstand zu Anschlussstellen
 - Trassierung, Bauwerke
 - Umweltfachliche Gesichtspunkte
 - Vernetzungskonzept
 - Landwirtschaftliche Belange (Flächenverfügbarkeit)
 - Abstand zu Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen
 - Ver- und Entsorgung
 - Baugrund/Grundwasser, Altlasten



Methodik

Empfohlenen Rastanlagenabstände nach den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2010)

- Abstand zwischen unbewirtschafteten Rastanlagen oder einer unbewirtschafteten und einer bewirtschafteten Rastanlage:

15 -20 km, Ausnahme: 25 km

- Abstand zwischen bewirtschafteten Rastanlagen

50 – 60 km, Ausnahme: 80 km



Methodik

- Kennzeichnung der linienhaften Bewertungsbänder nach dem Ampelfarbensystem:
 - grün: Standort möglich
 - gelb: Standorte bedingt möglich
 - rot: Standort kritisch (nicht möglich)
- durch Überlagerung der Kriterien konnten die geeigneten Standorte ermittelt werden
- anschließend wurden die geeigneten Standorte zu dem Gesamt-Rastanlagenkonzept zusammengefügt



Methodik - Bewertungskriterien

Kriterium Abstand zu benachbarten Rastanlagen

- Einhaltung der Anlagenabstände nach ERS 2010
ca. 15 – 20 km (Ausnahme: 25 km) bei unbewirtschafteten Anlagen,
ca. 50 – 60 km (Ausnahme: 80 km) bei bewirtschafteten Anlagen

Kriterium Abstand zu Anschlussstellen

- Berücksichtigung der beschilderungstechnisch erforderlichen
Mindestabstände von 600 m zu benachbarten Anschlussstellen



Methodik - Bewertungskriterien

Kriterium Trassierung, Bauwerke

- Bereiche mit engen Kreisbogenradien werden möglichst vermieden
- Bereiche mit Bauwerken werden möglichst vermieden

Kriterium Umweltfachliche Gesichtspunkte

- Beeinträchtigung von Schutzgütern
- Auslösen von Verbotstatbeständen
- Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten



Methodik - Bewertungskriterien

Kriterium Vernetzung

- Berücksichtigung der Anforderungen des übergreifenden faunistischen Vernetzungskonzeptes
- Berücksichtigung von Trassenquerungsmöglichkeiten

Kriterium Flächenverfügbarkeit

- Beeinträchtigung der Bewirtschaftungsverhältnisse



Methodik - Bewertungskriterien

Kriterium Bebauung, Bauleitplanung, Fremdleitungen

- Abstand zu bebauten Gebieten
- Berücksichtigung von geplanten Flächennutzungen
- Berücksichtigung von größeren Fremdleitungen

Kriterium Ver- und Entsorgung

- Möglichkeiten der Ver- und Entsorgung der Rastanlagen



Methodik - Bewertungskriterien

Kriterium Baugrund/Grundwasser, Altlasten

- Berücksichtigung ungünstiger Baugrundsituationen
- Berücksichtigung ungünstiger Grundwasserstände
- Berücksichtigung von Altlastenverdachtsflächen



TOP 5

Weiteres Vorgehen



Weiteres Vorgehen

- Konkretisierung der Rastanlagen in der Entwurfsplanung der Abschnitte
- Hinweise und Anregungen der Träger öffentlicher Belange zu den Rastanlagenstandorten sind im Rahmen der Entwurfsplanung möglich
- Einwendungen/Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sowie privat Betroffenen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens möglich



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

