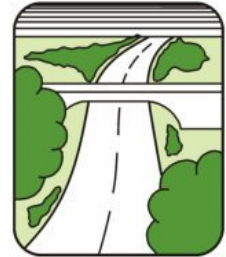


Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg



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

<i>Tabelle 1: Gesamtparkstandkapazität der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg</i>	10
<i>Tabelle 2: Anzahl der Parkstände im Bereich von Tank- und Rastanlagen</i>	11
<i>Tabelle 3: Anzahl der Parkstände im Bereich von PWC-Anlagen</i>	11
<i>Tabelle 4: Übersicht über die Bewertungsstufen</i>	16
<i>Tabelle 5: Zusammenstellung der Bewertungskriterien</i>	26
<i>Tabelle 6: Übersicht über mögliche Standorte</i>	33
<i>Tabelle 7: Zusammenstellung der Bewertungen</i>	134
<i>Tabelle 8: Bewertungen Sortierung nach Gruppen</i>	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 Fahrpersonal 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 $415 \times (8.000 / 3.750) = 885$ 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. Aufgrund 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. Idealisertes 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 Ausnahmereiches.

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 Seckendorf, 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 RAA², der RWBA³ 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 Inselfspitzen 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 Verflechtungsfahstreifen 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 Inselfspitzen 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 Inselfspitzen der Anschlussstellen als kritisch zu bewerten.

Daraus ergeben sich folgende Wertungskriterien:

günstig:	Abstand zwischen den Inselfspitzen über 1.100 m
noch möglich:	Abstand zwischen den Inselfspitzen zwischen 200 m und 1.100 m
kritisch:	Abstand zwischen den Inselfspitzen 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 ($R \geq 3.000 \text{ m}$),
geringe Längsneigungen ($s \leq 2,0 \%$),
geringe Dammhöhen ($\leq 3,0 \text{ m}$) oder Einschnittslagen,
keine Beeinträchtigung von Bauwerksstandorten (Abstand $> 250 \text{ m}$)
- noch möglich:** Kreisbögen mit $R < 3.000 \text{ m}$,
starke Längsneigungen ($s > 2,0 \%$),
große Dammhöhen ($> 3,0 \text{ m}$),
Abstand zu nicht verlegbaren Bauwerken $\leq 250 \text{ m}$
- 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 Betroffenheiten die Ortslagen als am schützenswertesten betrachtet und somit 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 Erdbaufwand 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:	geländenahe 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 Unternehmensflurbereinigungsverfahrens 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 dichter, 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 ($R \geq 3.000\text{m}$); geringe Längsneigungen ($s \leq 2,0\%$); Dammlagen ($\leq 3,0\text{ m}$) und Einschnittslagen; Abstand Bw > 250 m	Kreisbögen ($R < 3.000\text{ m}$); starke Längsneigungen ($s > 2,0\%$); große Dammhöhen ($> 3,0\text{ m}$); Abstand Bw $\leq 250\text{ m}$	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 mög- lich	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 Trinkwasserschutz-zonen, keine Altlastenverdachtsflächen	geländenahes Grundwasser, schwierige Baugrundverhältnisse, Überschwemmungsgebiete, Trinkwas- serschutzzone III, Betroffenheit Altlastenverdachtsflächen mit geringem Schadstoffpotential bzw. mit günstigen Sanierungsmöglichkeiten	Betroffenheit Altlastenverdachtsflächen mit hohem Schadstoffpotential und ho- hem Sanierungsaufwand, Trinkwasserschutzzone II
Landwirtschaft (Flächenverfügbarkeit)	geringe Betroffenheit für Landwirtschaftsbetriebe bei Errich- tung der Rastanlage bzw. Möglichkeit eines Unternehmensflurbereinigungs- verfahrens gegeben	starke Betroffenheit für Landwirtschaftsbetriebe bei Errichtung der Rastanlage möglich	starke Betroffenheit für Landwirtschaftsbetriebe tritt bei Er- richtung der Rastanlage ein

Umwelt	alle sonstige Flächen	<p>Waldbereiche Biotop mit mittlerer Bedeutung Im Rahmen der Kartierungen identifizierte faunistisch bedeutsame Bereiche mit mittlerer Bedeutung Vorbehalts- /Vorsorgegebiete Erholung Vorbehalts- / Vorsorgegebiete Natur und Landschaft</p>	<p>Geschützte Biotop Naturschutzgebiete Biotop 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</p>
Vernetzung	entfällt	alle übrigen Bereiche	<p>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)</p>

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 beschriebenen 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 Ortslagen“ 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 Automobiltestgelände	
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, Jagdhabitats, 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 die 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 Verflechtungsfahrs Spuren) 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 Lehmkette 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 Verflechtungsfahrestreifen 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-

Berhalb 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 Wolferstorf 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 Seckendorf 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 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 Ausnahmereiches 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, Jagdhabitats, 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 struktureicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitats, 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 bewirtschafteten 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:*

Abstände

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 Variantenbeurteilung 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, Jagdhabitats, 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. Verflechtungsfahrestreifen 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 Verflechtungsfahrestreifen 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 Variantenbeurteilung 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 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:*

Abstände

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 bewirtschaftete 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 bewirtschafteten 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 Inselfspitzen 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 Wolkerstorf 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 Ausnahmbereiches 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 Ausnahmbereiches 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 Abwassererregung 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 Annäherung 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 die 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 struktureicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitats, 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 Bewertungsbänder 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*

Abstände

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 Ausnahmehereiches 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 die Anordnung einer PWC-Anlage am Standort bei Wolkerstorf 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 Variantenbeurteilung 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 Verflechtungsfahrestreifen 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 Variantenbeurteilung 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, Jagdhabitats, 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 Begeifbarkeit 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:*

Abstände

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 Variantenbeurteilung 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 struktureicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitats, 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 Variantenbeurteilung 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 struktureicher Halboffenlandschaften; Habitatfunktionen der Fledermausfauna (v.a. Leitlinien, Jagdhabitats, 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 Greifbarkeit 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 Kleinst-Raststätte und erhöhter LKW-Parkstandanzahl

➤ *Beschreibung der Variante 7.1:*

Abstände

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 bewirtschafteten 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, Jagdhabitats, 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 Verkehrsstelematik geführt werden muss, um die optimale Auslastung aller Parkstände sicherstellen 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 Kleinst-Raststätte

➤ *Beschreibung der Variante 7.2:*

Abstände

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 bewirtschafteten 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 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 7.2 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 die 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 Variantenbeurteilung 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, Jagdhabitats, 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 Begeifbarkeit.

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 Kleinaraststätte

➤ 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 bewirtschafteten 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 Ausnahmereiches. 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 Ausnahmereiches 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 die 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, Jagdhabitats, 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 Kleinaraststätte

➤ 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 bewirtschafteten 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 Ausnahmbereiches. 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 Ausnahmbereiches 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 Verflechtungsfahrestreifen 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 die 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 Variantenbeurteilung 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, Jagdhabitats, 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 Bewertungsbänder 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 Kreuzungsbe- reich mit der BAB 39 ist jedoch aus Gründen der Verkehrsführung während der Bauzeit un- abhängig 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 gegen- über der Variante 7.1 (mit dem Standort der PWC-Anlage 2 bei Solchstorf) auf Grund der ungünstigeren Bewertung der Flächenverfügbarkeit sowie der Beeinträchtigung von ver- schiedenen Vogel- und Amphibienarten als nachteilig. Weiterhin nachteilig wirkt sich die er- forderliche 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 Ausnahmeabstän- de und widerspricht den verbindlichen Vorgaben der ERS und führt zum Ausschluss der Va- riante.

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 bewertet. 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 unterscheiden 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 Vorfeld 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 Vorfeld 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 Annäherung 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.

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

	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

Kriterium Unterkriterium	Variante				
	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 eingestufteten 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 letzten 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.