

Neubau
Ausbau

der

Bundesautobahn
Bundesstraße

A 1, Nebenanlage

Von Betr.-km 153,668 bis Betr.-km 152,266

Nächster Ort: Großenkneten

Baulänge: 1,402 km

Länge der Anschlüsse: -

Straßenbauverwaltung
des Landes
Niedersachsen

Feststellungsentwurf

für die

BAB 1

Umbau der unbewirtschafteten Rastanlage
bei km 153,4 (Süd)

Erläuterungsbericht

<p>Aufgestellt: Oldenburg, den 19.01.2015 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Oldenburg</p> <p>im Auftrage gez. Baehr</p>	

INHALTSVERZEICHNIS

1	Darstellung der Baumaßnahme	3
1.1	Planerische Beschreibung.....	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	3
2	Begründung des Vorhabens	4
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.....	4
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	4
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	4
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens.....	4
2.4.1	Ziele der Raumordnung/ Landesplanung und Bauleitplanung	4
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	4
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	6
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	6
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	6
3	Standortwahl und Ausbaukonzept	7
3.1	Standortwahl.....	7
3.2	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	12
3.3	Beschreibung der untersuchten Varianten.....	12
3.4	Beurteilung der Varianten.....	13
3.5	Gewählte Variante.....	13
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	15
4.1	Ausbaustandard.....	15
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	15
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	15
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....	15
4.2	Nutzung/ Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes.....	16
4.3	Linienführung	16
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	16
4.3.2	Zwangspunkte.....	16
4.3.3	Linienführung im Lageplan.....	16
4.3.4	Linienführung im Höhenplan.....	17
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....	17
4.4	Querschnittsgestaltung.....	18
4.4.1	Querschnitselemente und Querschnittsbemessung	18
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	19
4.4.3	Böschungsgestaltung	20
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	20
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	21
4.6	Besondere Anlagen.....	21
4.7	Ingenieurbauwerke.....	21
4.8	Lärmschutzanlagen.....	22

4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	22
4.10	Leitungen	22
4.11	Baugrund/ Erdarbeiten	22
4.12	Entwässerung	23
4.13	Straßenausstattung	24
5	Angaben zu den Umweltauswirkungen	25
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit.....	25
5.2	Biologische Vielfalt	26
5.2.1	Schutzgut Tiere	26
5.2.2	Schutzgut Pflanzen	27
5.2.3	Artenschutz	27
5.2.4	Natura 2000	29
5.2.5	Weitere Schutzgebiete	30
5.3	Schutzgut Boden.....	31
5.4	Schutzgut Wasser	31
5.5	Schutzgut Klima/Luft	32
5.6	Schutzgut Landschaft.....	32
5.7	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	33
5.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	33
6	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	34
6.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	34
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	34
6.3	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten.....	34
6.4	Landschaftspflegerische Maßnahmen	35
6.5	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete.....	36
7	Kosten	37
8	Verfahren.....	37
9	Durchführung der Baumaßnahme	37

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Entwurf umfasst den Ausbau einer unbewirtschafteten Rastanlage im Zuge der A 1 Puttgarden - Saarbrücken im Abschnitt Bremen - Osnabrück.

Die A 1 stellt eine Verbindung zwischen Metropolregionen dar und ist gemäß RIN in die Kategorienstufe AS 0 einzustufen. Im Planungsabschnitt ist sie ein Teil der Europastraße E 37.

In der Stufe „Weiterer Bedarf“ sieht der Bundesverkehrswegeplan den sechsstreifigen Ausbau für diesen Abschnitt der BAB 1 vor.

Die Rastanlage befindet sich auf der Südseite der A 1 bei Betriebskilometer 153,4 zwischen dem Autobahndreieck Stuhr und dem Autobahndreieck Ahlhorner Heide, im Landkreis Oldenburg in der Gemeinde Großenkneten, Gemarkung Großenkneten.

Vorhabensträger ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg. Träger der Straßenbaulast ist die Bundesrepublik Deutschland.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Bei der vorhandenen Rastanlage handelt es sich um eine unbewirtschaftete Rastanlage ohne WC-Gebäude. Zurzeit beträgt die Stellplatzkapazität 4 Lkw und 19 Pkw.

Geplant ist eine Rastanlage mit WC-Gebäude (PWC) nach einer autobahnparallelen Regellösung mit 50 Lkw- und 30 Pkw-Parkständen.

Die geplante PWC-Anlage erstreckt sich zwischen dem Beginn des Ausfädelungstreifens und dem Ende des Einfädelungstreifens über eine Länge von 945 m. Die Aus- und Einfädelungstreifen erhalten neben dem Hauptfahrstreifen der A 1 eine Breite von 3,75 m zuzüglich eines 0,50 m breiten Randstreifens. Die Zu- und Abfahrten sind nach den Gestaltungsgrundsätzen für Rampen planfreier Knotenpunkte gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) ausgebildet. Die Fahrgassen und Parkstände auf der PWC-Anlage sind nach den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011) geplant. Bei der Planung für den Ausbau bzw. die Erweiterung der Rastanlage ist ein möglicher 6-streifiger Ausbau der A 1 berücksichtigt.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Planung für den Ausbau der PWC-Anlage bei Betriebskilometer 153,4 ist Teil eines Gesamtkonzeptes zur Schaffung von Lkw-Parkständen auf den Rastanlagen dieses Abschnittes der Autobahn. Der Bedarf ergibt sich aus dem mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS¹) abgestimmten „Konzept LKW-Parken an Autobahnen in Niedersachsen“.

Auf Grundlage dieses Konzeptes wurde von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg, ein Ausbauvorschlag für die Rastanlage in Ahlhorn erarbeitet. Mit Datum vom 15.02.2011 wurde das Benehmen mit dem BMVBS für diesen Ausbauvorschlag hergestellt (Az.: 31236-A1-153,4).

Auf der Grundlage des Ausbauvorschlages wurde der vorliegende Entwurf entwickelt.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben wurde eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG durchgeführt. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers werden aufgrund der Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens keine nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen. Detailliertere Angaben zu den Umweltwirkungen sind Kap. 5 zu entnehmen.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Der Ausbau der Rastanlage ist nicht Bestandteil des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen. Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag besteht deshalb nicht.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/ Landesplanung und Bauleitplanung

Raumordnerische Ziele sind nicht betroffen, da mit der Erweiterung der Stellplatzkapazität die vorhandene Rastanlage lediglich an die Belange der Verkehrsentwicklung angepasst wird.

Ein Raumordnungsverfahren ist nicht erforderlich.

Die beplanten Flächen sind von der kommunalen Bauleitplanung nicht betroffen.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Bundesautobahn 1 ist eine Hauptverkehrsader für die Anbindung der westlichen Industriegebiete Deutschlands und des benachbarten Auslands an die norddeutschen Seehäfen Bremen, Hamburg und Lübeck. Die tägliche Verkehrsbelastung liegt für den Abschnitt zwischen der AS Wildeshausen-West und dem AD Ahlhorner Heide nach der Straßenverkehrszählung 2010 bei 46.937 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von 27 % (Z.-St. 3115/0009). Für das Jahr 2025 wird eine Steigerung des Verkehrs auf 59.115 Kfz/24h bei einem Lkw-Anteil von 31 % prognostiziert.

¹ heute BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die BAB 1 im Abschnitt zwischen dem AD Ahlhorner Heide und dem AK Bremen (Länge 57,8 km) weist ein beträchtliches Defizit an Lkw-Parkständen auf. Nach den mit dem BMVBS abgestimmten Zahlen aus dem "Konzept Lkw-Parken an Autobahnen in Niedersachsen" gibt es in diesem Abschnitt der A 1 eine Kapazität von 370 Lkw-Parkständen (158 auf Rastanlagen des Bundes und 212 auf privaten Autohöfen). Der Fehlbedarf beträgt 248 Lkw-Parkstände (Stand 2008), der nach der Prognose für 2025 auf 329 Lkw-Parkstände ansteigt, sofern kein zusätzlicher Parkraum geschaffen wird.

Die niedersächsischen Rastanlagen des Streckenabschnittes liegen ausschließlich im Streckenabschnitt zwischen dem AD Stuhr und dem AD Ahlhorn. In diesem 37,6 km langen Streckenabschnitt befinden sich 11 unbewirtschaftete Rastplätze, die Tank- und Rastanlage Wildeshausen und ein der A 1 zugerechneter Autohof mit einer Kapazität von insgesamt 220 Lkw Parkständen. Der Fehlbedarf beträgt hier 169 Lkw-Parkstände (Stand 2008), der nach der Prognose für 2025 auf 218 Lkw-Parkstände ansteigt, sofern kein zusätzlicher Parkraum geschaffen wird.

	2008	2025
Kapazität:	220	220
Bedarf:	389	438
Bilanz:	-169	-218

Tabelle 1: Stellplatzbedarf

Um dieses Defizit zu beseitigen sollen fünf der vorh. elf unbewirtschafteten Rastanlagen und ein Lagerplatz unter Beibehaltung des jeweiligen Standortes vollständig überplant werden. Zusätzlich ist die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Wildeshausen vorgesehen (vergl. Kap. 3).

Um die Abstände untereinander und den Unterhaltungsaufwand zu optimieren, sollen die übrigen Rastanlagen aufgegeben und zurückgebaut werden. Durch die bedarfsgerechte Umsetzung aller geplanten Maßnahmen kann das Stellplatzangebot dieses Autobahnabschnittes für Lkw mehr als verdoppelt werden.

Die vorhandene Kapazität der Rastanlage bei Betriebskilometer 153,4 beträgt für Lkw/Bus oder Pkw mit Anhänger 4 Parkstände und für Pkw/Motorräder 19 Parkstände. Gesonderte Parkmöglichkeiten für mobilitätsgeminderte Personen oder Busse sind nicht ausgewiesen.

Durch die Erweiterung der Anlage erhöht sich das Stellplatzangebot auf:

- 50 Parkstände für Lkw oder Pkw mit Anhänger
- 2 Busparkstände
- 28 Pkw-Parkstände
- 2 barrierefreie Parkstände für mobilitätsgeminderte Personen

Die Notwendigkeit der Anlage eines Sonderparkstreifens für Großraum- und Schwertransporte (GST-Spur) ergab sich aus der Abstimmung mit der Bundesanstalt für Güterverkehr (AS Hannover) und dem Autobahnpolizeikommissariat Ahlhorn.

Dieser wird auch zu Kontrollzwecken benötigt und soll für den Einsatz einer mobilen Radlastwaage geeignet sein. Die Lage des Wiegebereiches wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Aufgrund des in den letzten Jahren ständig gestiegenen Kfz-Verkehrs sind die Park- und Rastanlagen an der A 1 stark überlastet und stellen zeitweise durch Überbelegung ein Verkehrsrisiko dar.

Durch die Schaffung neuer Parkstände und der Neuschaffung der Parkstände für den Schwerlastverkehr werden diese Gefahren mit dem Ausbau der PWC-Anlage minimiert. Durch die nach Umbau der PWC-Anlage getrennten Fahrgassen für den Schwerlastverkehr, den Lkws, den Bussen und den Pkws, wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erhöht. Zudem werden umlaufende Gehwege angeordnet, so dass sich für den Fußgänger die Erreichbarkeit des Sanitärmoduls und der Ruhezeiten von jedem Punkt aus, gesichert zu erreichen ist.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die geplante Baumaßnahme werden keine Wohngebiete beeinträchtigt.

Die PWC-Anlage ist kompakt und flächensparend gestaltet. Allerdings ist im südöstlichen Bereich die Rodung einiger Waldflächen erforderlich.

Die Schall- und Schadstoffimmissionen von der Autobahn werden durch den im Trennstreifen vorgesehenen Lärmschutzwall verringert.

Das anfallende Oberflächenwasser der Rastanlagen wird gesammelt und über Rohrleitungen zum zentralen Sickerbecken auf der Südseite der A 1 geleitet. Durch ein vorgeschaltetes, abgedichtetes Absetzbecken erfolgt eine Vorreinigung des Oberflächenwassers, so dass kein verunreinigtes Wasser der Sickeranlage und somit dem Grundwasser zugeführt wird.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

- entfällt -

3 Standortwahl und Ausbaukonzept

3.1 Standortwahl

Grundsatz:

Die Standortwahl wurde unter Berücksichtigung der vorhandenen Rastanlagen im Streckenabschnitt und den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sowie den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) getroffen.

Im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit sind Rastanlagen in regelmäßigen Abständen vorzusehen.

Aufgrund der Vielzahl der unbewirtschafteten Rastanlagen im Streckenabschnitt werden die in den ERS genannten Regelabstände von 15 bis 20 km erheblich unterschritten. Im Rahmen von Baumaßnahmen ist daher eine Neuordnung der Standorte zweckmäßig.

Um den Eingriff in private Rechte (Grunderwerb) sowie in Natur und Landschaft zu minimieren, wurden keine neuen Standorte untersucht. Auch aus wirtschaftlichen Gründen wurde dem Grundsatz Ausbau vor Neubau gefolgt.

In die Abwägung zur Standortwahl wurden alle im Streckenabschnitt befindlichen Rastanlagen sowie ein ehem. Notlandeplatz aufgenommen, der in Fahrtrichtung Bremen bereits als provisorische Rastanlage, in Fahrtrichtung Osnabrück jedoch als Lagerplatz für die Straßenunterhaltung genutzt wird. Weitere größere bundeseigene Flächen, die für eine Nutzung als Rastanlage in Frage kämen, gibt es im Streckenabschnitt nicht.

Die Abstände der Rastanlagen untereinander dienen dabei als wesentliches Kriterium um ein bedarfsgerechtes, gleichmäßig über die Strecke verteiltes Angebot an Parkraum zu schaffen und die Verkehrssicherheit (infolge der Verringerung von Konfliktpunkten) zu erhöhen.

Art und Anzahl der Rastanlagen:

Es gibt innerhalb des Streckenabschnittes zwischen den Autobahndreiecken Stuhr und Ahlhorner Heide elf unbewirtschaftete Anlagen. Zusätzlich zu den unbewirtschafteten Rastanlagen befindet sich die Tank- und Rastanlage Wildeshausen im betrachteten Abschnitt. Die wesentlichen Merkmale der Rastanlagen sind in Tabelle 2: Merkmale der Rastanlagenstandorte, Seite 10 beschrieben.

Alle Rastanlagen im Abschnitt entsprechen im Wesentlichen dem Ausbaustandard ihrer Inbetriebnahme, bieten aufgrund ihres Zuschnittes nur wenig Parkraum für Lkw und entsprechen insgesamt nicht mehr den heutigen Standards hinsichtlich Verkehrssicherheit und Benutzerfreundlichkeit. Lediglich die beiden Anlagen bei Betr.-km 123,4 und 124,0 verfügen über ein nachgerüstetes WC-Gebäude.

Östlich des AD Stuhr befinden sich auf dem Gebiet der Freien Hansestadt Bremen bei km 112,2 und 111,0 die nächsten unbewirtschafteten Anlagen. Südlich des AD Ahlhorner Heide befinden sich die nächsten einzubeziehenden Rastanlagen bei km 166,1 und 166,4 deren Ausbau bereits planfestgestellt ist (Beschluss vom 27.05.2013). Die beiden Rastplätze bei km 159,5 und 160,8 werden nur noch provisorisch weiterbe-

Erläuterungsbericht

etrieben. Ein Rückbau der Anlagen ist im Zuge des 6-streifigen Ausbaues planfestgestellt worden.

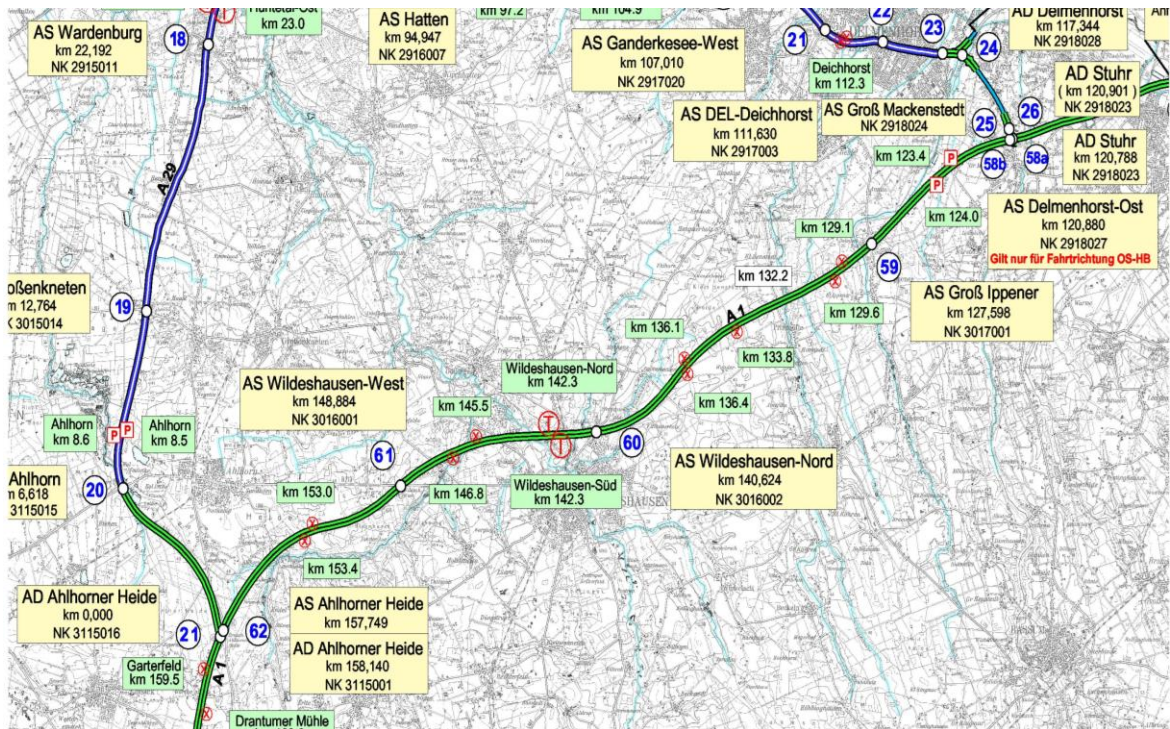


Abbildung 1: Übersicht Rastanlagen BAB 1 im Streckenabschnitt

Ausbau der Tank- und Rastanlage Wildeshausen:

Bei km 142,3 befindet sich die Tank- und Rastanlage Wildeshausen. Nach den ERS sollen die Regelabstände der bewirtschafteten Rastanlagen 50 bis 60 km betragen. Mit der Tank- u. Rastanlage Wildeshausen sowie den Anlagen „Dammer Berge“ (Betr. km 192) und „Grundbergsee“ (Betr. km 90) besteht kein Bedarf an weiteren bewirtschafteten Rastanlagen. Der Standort der Tank- und Rastanlage Wildeshausen bleibt unverändert, da die Abstände zu den benachbarten bewirtschafteten Anlagen mit 50 km bzw. 52 km optimal den nach den ERS geforderten Regelwerten entsprechen.

Für die Tank- und Rastanlage Wildeshausen wurden verschiedene Erweiterungs- und eine Ausbauvariante entwickelt um die Anzahl der Parkstände zu erhöhen. Aufgrund der schwierigen topografischen Gegebenheiten, der vielen Zwangspunkte (Überführungsbauwerk, Schutzgebiete usw.) sowie der insgesamt suboptimalen Verkehrsbeziehungen innerhalb der Erweiterungsvarianten, wurde in Abstimmung mit dem BMVBS die Ausbauvariante gewählt. Diese umfasst die vollständige Überplanung der Anlage einschließlich des Nebenbetriebes. Die Anzahl der Lkw-Parkstände kann durch den Ausbau innerhalb der vorhandenen Flächen auf ca. 100 verdoppelt werden.

Diese Festlegung hat auf die Standortwahl einen wesentlichen Einfluss, da mit den auszubauenden unbewirtschafteten Rastanlagen der verbleibende Bedarf von etwa 338 Lkw-Parkständen gelöst werden muss.

Bewertung der vorhandenen Standorte:

In ersten konzeptionellen Überlegungen wurde ermittelt, wie durch einen Ausbau mit Anordnung von Schrägparkständen die Rastanlagen innerhalb ihrer vorhandenen Flächen optimiert werden könnten. Ergebnis dieser Überlegung ist, dass auch bei einem Ausbau aller Rastanlagen dieses Streckenabschnittes ohne Erweiterungen der Bedarf von 438 Lkw-Parkständen nicht erreicht werden kann. In einem zweiten Schritt wurden unabhängig vom o.g. Abstandskriterium die vorhandenen Standorte auf der Grundlage von Bestandsplänen und Luftbildern hinsichtlich Ihrer Ausbaueignung qualitativ bewertet. Als Kriterien dienten:

- Knotenpunktabstand
- Stellplatzbilanz innerhalb der vorh. Anlage
- Größe und Flächenzuschnitt der vorh. Anlage
- Ver- / Entsorgungseinrichtungen
- Umfeld (angrenzende Bebauung)
- Topografische Zwangspunkte (Bauwerke, Geländeform etc.)
- Erweiterungsmöglichkeit
- geschützte Gebiete
- Eingriff (Naturschutzfachliche Belange / private Rechte)

Die Tank- und Rastanlage Wildeshausen wurde in diese qualitative Bewertung nicht mit einbezogen, weil der Standort hinsichtlich der Abstände optimal ist. Auch die vergleichsweise große Anzahl von Parkständen, die innerhalb der vorh. Anlage realisierbar sind, lassen sich an anderer Stelle nur mit erheblich größeren Eingriffen herstellen.

In der folgenden Tabelle sind die Standorte der Rastanlagen des Streckenabschnittes mit ihren wesentlichen Merkmalen aufgeführt:

Erläuterungsbericht

Betr.-km Typ RFB	Lkw-Parkstände		Wesentliche Merkmale	Bewertung
	vorh.	mögl.*		
123,4 PWC Osnabrück	4	16	Abstände zu Knotenpunkten 2000 / 3600 m. Rastanlage ist klein. Infrastruktur (Ver- u. Entsorgung) ist vorh. Bebauung in 200 bzw. 300m Entfernung. Potentielle Erweiterungsfläche (östlich): Grünland / Wald. Anlage liegt in WSG und LSG.	+
124,0 PWC Bremen	4	8	Abstände zu Knotenpunkten 2700 / 2600 m. Rastanlage ist klein und begrenzt durch WEA. Infrastruktur (Ver- u. Entsorgung) ist vorhanden. Potentielle Erweiterungsfläche (westlich): Grünland. Anlage liegt in WSG und LSG.	+
129,1 P Osnabrück	5	13	Abstände zu Knotenpunkten 560 / 2700 m. Rastanlage ist klein und begrenzt durch hohe Böschungen. Infrastruktur (Ver- u. Entsorgung) ist nicht vorh. Potentielle Erweiterungsfläche (östlich): Wald. Anlage liegt in WSG. Vorsorgegebiet Rohstoffgewinnung angrenzend.	- - -
129,6 P Bremen	5	13	Abstände zu Knotenpunkten 1300 / 3500 m. Rastanlage ist klein und weist größere Höhendifferenzen auf. Infrastruktur (Ver- u. Entsorgung) ist nicht vorh. Potentielle Erweiterungsfläche (westlich) Wald. Anlage liegt in WSG u. LSG. Vorsorgegebiet Rohstoffgewinnung angrenzend.	- - -
132,2 Lager Osnabrück	-	30	Abstände zu Knotenpunkten 2700 / 3300 m. Fläche relativ groß. Keine Infrastruktur vorhanden, Geländeauffüllung notwendig. Flächen bewaldet, wertvolles Gewässer nördlich und östlich. Potentielle Erweiterung (westlich): Fichten Forst. Keine Schutzgebiete.	+++
133,8 P Bremen	3	30	Abstände zu Knotenpunkten 3500 / 1800 m. Fläche relativ groß. Keine Infrastruktur vorhanden. Potentielle Erweiterung (östlich und südlich): Wald/Ackerland. Anlage und mögliche Erweiterungsflächen liegen außerhalb von Schutzgebieten	+++
136,1 P Osnabrück	3	5	Abstände zu Knotenpunkten 3300 / 4000 m. Vorh. Rastanlage ist sehr klein. Keine Infrastruktur vorhanden. Geländeauffüllung notwendig. Potenzielle Erweiterung: Acker- / Grünland. Anlage liegt in WSG.	--
136,4 P Bremen	5	10	Abstände zu Knotenpunkten 1800 / 3200 m. Vorh. Rastanlage ist sehr klein. Keine Infrastruktur vorhanden. Geländeauffüllung notwendig. Potenzielle Erweiterung: Acker- / Grünland. Anlage liegt in WSG.	--
142,3 T+R HB/OS	50	100	Abstände zu Knotenpunkten 700 / 2000 m bzw. 900/3300 m. Vorh. Rastanlage vergleichsweise groß .Infrastruktur vorhanden. Große Höhendifferenzen. Potenzielle Erweiterungsflächen: Acker- / Grünland. Anlage liegt in LSG. Westlich Überschwemmungsgebiet der Hunte.	
145,5 P Osnabrück	5	30	Abstände zu Knotenpunkten 2000 / 2700 m. Anlage ist vergleichsweise groß. Keine Infrastruktur vorhanden. Nordöstlich angrenzend Golfplatz und Bebauung. Potenzielle Erweiterungsflächen (westlich): Wald und Auwiesen (Fließgewässerschutzsystem und LSG).	++
146,8 P Bremen	5	30	Abstände zu Knotenpunkten 3300 / 1500 m. Anlage ist vergleichsweise groß. Keine Infrastruktur vorhanden. Bebauung südlich (Abstand 200 m. Potenzielle Erweiterungsflächen (östlich): Wald. (LSG).	++
153,0 P Osnabrück	5	16	Abstände zu Knotenpunkten 3200 / 4500 m. Anlage ist vergleichsweise groß. Keine Infrastruktur vorhanden. Potenzielle Erweiterungsflächen (östlich): Wald. (LSG).	++
153,4 P Bremen	5	16	Abstände zu Knotenpunkten 3800 / 3500 m. Anlage ist vergleichsweise groß. Keine Infrastruktur vorhanden. Potenzielle Erweiterungsflächen (östlich): Wald. (LSG). Erweiterungsflächen werden durch Wirtschaftswege begrenzt. Kulturdenkmal und FFH-Gebiet in der Nähe.	+++

* mögliche Lkw-Parkstände innerhalb der vorh. Flächen bei vollständiger Überplanung der Anlagen

Tabelle 2: Merkmale der Rastanlagenstandorte

Als Ergebnis dieser qualitativen Bewertung der unbewirtschafteten Rastplätze stellt sich die Ausbauwürdigkeit in der folgenden Rangfolge dar:

1. Rastplätze Betr.-km 153,0 / 153,4
2. Rastplätze Betr.-km 145,5 / 146,8

3. Rast- / Lagerplatz Betr.-km 132,0 / 133,8 (Notlandeplatz)
4. Rastplätze (vorh. PWC) Betr.-km 123,4 / 124,0
5. Rastplätze Betr.-km 136,1 / 136,4
6. Rastplätze Betr.-km 129,1 / 129,6

Auszubauende Standorte:

Aus Gründen des Versorgungsbedarfes beträgt die maximale Kapazität einer unbewirtschafteten Rastanlage nach den ERS 50 Lkw- und 30 Pkw-Parkstände. Aus dieser maximalen Kapazität und dem Bedarf an Parkständen folgt, dass insgesamt sechs Anlagen (drei je Richtungsfahrbahn) neben der Tank- und Rastanlage Wildeshausen benötigt werden.

Mit der Festlegung auf sechs unbewirtschaftete Rastanlagen sowie der bestehenden Tank- und Rastanlage Wildeshausen wird deutlich, dass aufgrund des großen Bedarfes der nach den ERS geforderten Regelabständen von 15 bis 20 km in diesem Streckenabschnitt auch bei einer Neuordnung nicht eingehalten werden kann.

In der Abwägung zwischen Deckung der geforderten Anzahl von Lkw-Parkständen einerseits, und der Forderung nach Einhaltung von Regelabständen gemäß ERS andererseits, wird eine Kompromisslösung zugunsten des Parkraumbedarfs verfolgt.

Um eine möglichst gleichmäßige Verteilung zwischen den benachbarten unbewirtschafteten Rastanlagen in km 112,2 / 111,0 bzw. km 166,1 und 166,4 sowie der Tank- und Rastanlage Wildeshausen zu erhalten, werden die folgenden Standorte für einen Ausbau vorgesehen:

- km 123,4 (RFB OS) km 124,0 (RFB HB) in der Gemeinde Stuhr (vorh. PWC)
- km 132,0 (RFB OS) km 133,8 (RFB HB) in der Gemeinde Harpstedt-Prinzhöfte
- km 142,3 (RFB OS) km 142,3 (RFB HB) Tank- und Rastanlage Wildeshausen
- km 153,0 (RFB OS) km 153,4 (RFB HB) in der Gemeinde Großenkneten-Ahlhorn

Aus diesen Standorten ergeben sich für die auszubauenden Rastanlagen Abstände zwischen 8,2 und 13,4 km. Dies ergibt über den gesamten Streckenabschnitt eine gleichmäßige Verteilung des zukünftigen bedarfsgerechten Angebotes an Parkraum. Diese Kompromisslösung stellt trotz Unterschreitung der Regelabstände im Streckenabschnitt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit hinsichtlich der Verringerung von Konfliktpunkten dar.

Diese Festlegung aufgrund des Abstandskriteriums deckt sich im Wesentlichen auch mit dem Ergebnis der qualitativen Bewertung der Ausbauwürdigkeit. Lediglich die Standorte bei km 145,5 und 146,0 verfügen über eine relativ hohe Ausbauwürdigkeit, finden jedoch aufgrund der unmittelbaren Nähe (Abstand 3,5 bzw. 4,8 km) zur bewirtschafteten Rastanlage Wildeshausen keine Berücksichtigung.

Die vorhandenen Standorte zwischen den auszubauenden Anlagen sind, aufgrund ihres nicht mehr zeitgemäßen Standards, hinsichtlich Verkehrssicherheit und Benutzerfreundlichkeit zu schließen. Die Anlagen werden zurückgebaut und für Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

3.2 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die BAB 1 einschl. des vorhandenen Rastplatzgeländes befindet sich im zu betrachtenden Bereich in Dammlage bzw. Geländegleichlage. Unmittelbar östlich der Anlage liegt die Unterführung eines Wirtschaftsweges, der als Radfernweg („Meerweg“) ausgewiesen ist.

Die Rastanlage befindet sich auf der Südseite der A 1 in Fahrtrichtung Bremen bei Str.-km 153,4 im Landkreis Oldenburg. Der Bereich ist durch die Immissionen der stark befahrenen Bundesautobahn A 1 stark vorbelastet.

Auf der Rastanlage stehen in den Erholungsbereichen zwischen den Fahrgassen und als Randbepflanzung Laub- und Nadelgehölze. Im Trennstreifen sowie den Böschungsbereichen sind zusätzlich Sträucher und Heckenstrukturen vorhanden.

Die angrenzenden Flächen sind bewaldet und werden forstwirtschaftlich genutzt. Dabei dominiert ein Fichtenforst, der junges bis mittleres Baumholz aufweist. Westlich und südwestlich des Rastplatzes finden sich unterschiedlich ausgeprägte Baumbestände aus Fichte, Kiefer, Eiche, Birke und Lärche.

Die Rastanlage liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Auetal, Holzhauser Heide, Steinhorst, Ahlhorner Heide“. Südlich der BAB, in einer Entfernung von ca. 0,45 km, liegt das FFH Gebiet „Bäken der Endeler und Holzhauser Heide“. Naturräumlich ist der Bereich dem nördlichen Ausläufer der Region Ems-Hunte-Geest und Dümmer-Geestniederung (NLWKN 2010) zuzuordnen. Die Geländehöhen erreichen zwischen 40 und 44m üNN.

3.3 Beschreibung der untersuchten Varianten

Im Gegensatz zu Neubauvorhaben, bei denen in der Regel eine Abwägung zwischen mehreren, nach unterschiedlichen Kriterien entwickelten Standort- und Ausbauvarianten erforderlich wird, ist bei einer Ausbaumaßnahme – wie im vorliegenden Fall – die generelle Lage bereits vorgegeben.

Um den Eingriff zu minimieren, ist die vorhandene Rastanlagenfläche möglichst vollständig auszunutzen. Im östlichen Bereich der Rastanlage stellt das Unterführungsbauwerk einer Gemeindestraße einen Zwangspunkt dar von dem aus alle möglichen Varianten zu entwickeln sind.

Für unbewirtschaftete Rastanlagen sind standardisierte Planungskonzepte zweckmäßig. Als Standortkonzept ist ein für die örtlichen Randbedingungen geeigneter Musterplan der Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) auszuwählen und ggf. an örtliche Besonderheiten anzupassen.

Musterplan A 1: Regellösung für kleine unbewirtschaftete Rastanlagen. Einzeilige Anordnung der Lkw-Parkstände. Pkw-Parkstände in Fahrtrichtung rechts neben dem Lkw-Bereich.

Musterplan A 2: Regellösung für große unbewirtschaftete Rastanlagen. Zweizeilige Anordnung der Lkw-Parkstände. Pkw-Parkstände in Fahrtrichtung rechts neben dem Lkw-Bereich.

Musterplan A 3: Regellösung für unbewirtschaftete Rastanlagen bei beschränkter Entwicklungsmöglichkeit in der Tiefe. Einzeilige Anordnung der Lkw-Parkstände. Pkw-Parkstände in Fahrtrichtung vor dem Lkw-Bereich.

Musterplan A 4: Regellösung für unbewirtschaftete Rastanlagen bei beschränkter Entwicklungsmöglichkeit in der Länge oder engem Abstand zu benachbarten Knotenpunkten.

Andere sich aufdrängende Varianten als nach den Regellösungen der ERS gibt es aufgrund der im Plangebiet bestehenden topografischen Gegebenheiten nicht.

3.4 Beurteilung der Varianten

Nach den ERS sollen Lösungen nach dem Musterplan A 1 nur für kleine unbewirtschaftete Anlagen angewendet werden. Varianten mit einer einzeiligen Parkstandsfläche für Lkw in Anlehnung an den Musterplan A 1 können an der Rastanlage in km 153,4 nicht zur Anwendung kommen, da bei einem Bedarf von 50 Lkw und 30 Pkw Parkständen die Abstände und Wege innerhalb der Anlage zu groß werden. Der Flächenverbrauch einer solchen Lösung ist vergleichsweise groß.

Mit einer Lösung nach Musterplan A 2 kann die vorhandene Fläche der Rastanlage optimal ausgenutzt werden. Der Eingriff in angrenzende Flächen ist aufgrund des, im Vergleich zu anderen Musterlösungen, kleineren Verkehrsflächenanteils und der besseren Ausnutzung der vorhandenen Rastanlagenfläche geringer. Trotz der relativ großen Tiefe der Variante kann der Eingriff in das im südlichen Bereich angrenzende Waldgebiet gering gehalten werden.

Eine Lösung nach Musterplan A 3 wurde nicht untersucht, weil die Längenentwicklung der Rastanlage bei einer geforderten Kapazität von 50 Lkw- und 30 Pkw-Parkständen sehr lange Wege zu dem WC-Gebäude bedeuten würde und möglicherweise ein zweites Gebäude notwendig machen würde.

Die Regellösung nach Musterplan A 4 wurde ausgeschlossen, da mit ihr der Flächenverbrauch im Vergleich zu allen anderen Lösungen am größten ist. Bei Anwendung dieser Lösung wäre ein Eingriff in die angrenzenden Waldbereiche unverhältnismäßig groß und die Ausnutzung der vorhandenen Rastanlage wäre gegenüber allen anderen Regellösungen am geringsten.

3.5 Gewählte Variante

Um die geforderte Anzahl von Parkständen unter Beachtung der gegebenen Zwangspunkte zu erhalten, ist die in der Tiefe entwickelte Lösung am vorh. Standort am zweckmäßigsten. Um eine Maximierung der Parkstände zu erreichen, ist die Lösung nach Musterplan A 2 der ERS mit zwei Parkflächen für Lkw die optimale Lösung. Um den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten, orientiert sich der Entwurf in Bezug auf die Trassierungsparameter und die Größe der Freiflächen an den Mindestanforderungen, die an große unbewirtschaftete Rastanlagen gestellt werden

Die Planung der Rastanlage wird vom vorhandenen Unterführungsbauwerk der Gemeindestraße aus entwickelt, welches den östlichsten Zwangspunkt darstellt. Als Erwei-

Erläuterungsbericht

terungsfläche wird ein südlich der Rastanlage gelegenes Flurstück überplant. Vom östlichen Bauwerk ausgehend, ist die Geometrie der Rastanlage mit den erforderlichen Parametern und Abständen zu Lärmschutzanlagen, Parkständen, Gehwegen und WC-Gebäude, gemäß Musterplan 2 der ERS 2011, konstruiert worden.

Um den Lärmschutz für die Rastanlage zu ermöglichen ist im Trennstreifen zur Autobahn die Anlage eines Lärmschutzwalles mit einer aufgesetzten Wand vorgesehen.

Insgesamt ist durch die sich an den Mindestanforderungen orientierte Planung nach einer Regellösung der ERS, die an die örtlichen Gegebenheiten angepasst wurde, eine optimale Lösung hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität sowie Minimierung des Eingriffes in private Rechte und den Belangen von Natur und Landschaft gefunden worden.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die Elemente der Ein- und Ausfahrten werden nach den RAA mit der Entwurfsklasse 1 geplant. Die Ein- und Ausfahrten werden als Übergangsstrecken von und zur Hauptfahrbahn der Autobahn nach fahrdynamischen Grundsätzen bemessen.

Die Anordnung der einzelnen Funktionen wie Parken und Rasten werden entsprechend dem Musterplan für eine große unbewirtschaftete Anlage planerisch entwickelt und an örtliche Besonderheiten angepasst. Zusätzlich werden noch zwei Busparkstände sowie ein Parkstreifen für Großraum- und Schwertransporte innerhalb der Lkw-Parkstände angeordnet.

Die Fahrgassenbreiten der PWC-Anlage werden entsprechend der Regelfahrgassenbreiten für einen Aufstellwinkel von 50 gon konzipiert. Die gewählten Abmessungen der Parkstände entsprechen den in den ERS genannten Regelabmessungen. Die Fahrgassen-Ein- und Ausfahrten werden mit einem Winkel von 50 -70 gon ausgebildet.

Das Sanitärmodul wird in zentraler Lage angeordnet, so dass es auf kurzen Wegen von den Parkständen aus erreichbar ist. Alle Gebäudeseiten sind einsehbar. Zu den Erholungsflächen ist ein angemessener Abstand eingehalten.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die vorgesehene Geometrie (50 gon Schrägaufstellung) der Parkflächen ermöglicht ein zügiges Ein- und Ausparken, und gewährleistet so auch in Spitzenzeiten einen reibungslosen und sicheren Verkehrsablauf.

Die Parkflächen, das Sanitärmodul und die Erholungsflächen sind durch umlaufende Gehwegbeziehungen untereinander verbunden und sichern so die sichere und schnelle Erreichbarkeit des Sanitärmoduls und der Aufenthaltsflächen.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Alle Knotenpunkte (Verknüpfungen der Fahrgassen) innerhalb der PWC-Anlage sind nach den allgemeinen Grundsätzen des Knotenpunktentwurfes erkennbar, übersichtlich, begreifbar und befahrbar. Der Einrichtungsverkehr wird durch die bauliche Gestaltung unterstützt, so dass falschen Abbiegevorgängen so weit wie möglich entgegengewirkt wird.

Die Seitenräume der Zufahrt werden von Sichthindernissen freigehalten und gewährleisten so eine hohe Übersichtlichkeit in der Rastanlagenzufahrt. Die Fahrgassenbereiche werden gerade ausgebildet, damit keine Sichtbehinderungen beim Ausparken entstehen.

Die Parkflächen, das Sanitärmodul und die Erholungsflächen sind untereinander durch Gehwege verbunden und durchgehend barrierefrei ausgebildet, so dass für Fußgänger

die sichere Erreichbarkeit der Parkflächen, des Sanitärmoduls und der Aufenthaltsflächen untereinander gegeben ist.

4.2 Nutzung/ Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Das umliegende Straßen- und Wegenetz wird von dem geplanten Umbau der PWC-Anlage nicht berührt, so dass hier keine Verlegung von Straßen und Wegen und daraus resultierende Umstufungen erforderlich sind.

Der derzeitige Standort der PWC-Anlage wird überplant.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Der Beginn des Ausfädelungsstreifens wird um ca. 60 m in Richtung Westen verschoben. Mit einem $R= 180$ erfolgt dann die Zufahrt zur PWC-Anlage. Der Verlauf der Fahrgassen und die Anordnung der einzelnen Parkstände ist gemäß den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011) nach dem Musterplan A 2 für eine große unbewirtschaftete Rastanlage planerisch entwickelt und an örtliche Besonderheiten angepasst worden. Die Einfahrt in die A 1 erfolgt mit einem $R= 90$ als Übergang in den Einfädelungsstreifen und wird um ca. 260 m in Richtung BW 1115 verschoben. Die Fahrgassen für Großraum- und Schwertransporte, für Lkw und für Pkw verlaufen weitestgehend parallel zur A 1

4.3.2 Zwangspunkte

Die für den Entwurf maßgebenden Zwangspunkte sind der Fahrbahnrand der A 1 und der östlich angrenzende Wirtschaftsweg mit dem Unterführungsbauwerk BW 1115.

Die Höhenlage der PWC-Anlage wird durch folgende Zwangspunkte bestimmt:

- Anschlusshöhen der vorhandenen Fahrbahn am Baubeginn und am Bauende
- Vorhandene Geländehöhen
- Entwässerungsmöglichkeiten

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die Zu- und Abfahrten der PWC-Anlage sind als Übergangsstrecken von und zur Hauptfahrbahn der A 1 nach den fahrdynamischen Grundsätzen nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) gestaltet. Gemäß der Einstufung in die Rampengruppe II, direkte Führung sind die Mindestradien $\min R= 80$ m für eine Rampengeschwindigkeit von 50 km/h eingehalten.

Die Fahrgassen der PWC-Anlage sind nach fahrgeometrischen Grundsätzen der Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011) bemessen. Ihre Mindestradien betragen:

Erläuterungsbericht

- $R_{\min} = 17,50$ m für Fahrgassen, die von Lkw, Bus bzw. Pkw mit Anhängern befahren werden, im Ausnahmefall bei besonders beengten Verhältnissen bis zu $R_{\min}=15,00$ m
- $R_{\min} = 7,50$ m für Fahrgassen, die nur von Pkw befahren werden, bei beengten Verhältnissen bis $R_{\min} = 6,00$ m wenn keine Hochborde vorhanden sind.

Die vorgegebenen Grenz- und Richtwerte der Trassierung sind an allen Stellen eingehalten.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die minimale Längsneigung beträgt 0,26 %, für die Eingangsneigung der Rampe in die A 1, ansonsten 0,5 %. Die maximale Längsneigung beträgt 2,5 %. Für die Kuppen- und Wannenausrundungen werden als kleinste Halbmesser für $H_K = 500$ m und für $H_W = 1.000$ m gewählt.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Eine Betrachtung der räumlichen Linienführung ist bei der geplanten kompakten Bauweise der Rastanlage nicht notwendig.

Die notwendigen minimalen Sichtfelder der Einfahrtsichtweite im Bereich der Zu- und Abfahrten gemäß Bild 63 RAA werden eingehalten und sind in Unterlage 5 „Lageplan“ dargestellt.

Die erforderlichen Sichtfelder an Einfahrten innerhalb der Anlagen mit Schenkellängen von 15 m gemäß den Musterplänen im Anhang der ERS werden eingehalten. Auch diese Sichtfelder sind in der Unterlage 5 „Lageplan“ dargestellt.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Für den Entwurf der Rastanlage wird die Querschnittsaufteilung unter Beachtung der Empfehlungen für Rastanlagen (ERS) mit folgenden Breiten und Abmessungen gewählt:

Fahrgassen	Breite
Aus- und Einfahrten	5,50 m
ohne Parkstände	
- für Lkw, Busse u. Pkw+Anhänger	5,50 m
- für Pkw	4,50 m
mit Parkständen (schräg / längs)	
- für Lkw, Busse u. Pkw+Anhänger	6,50 m
- für PKW	4,50 m
Gehwege	1,80 m
Gehweg an Schrägparkständen	2,50 m
Gehweg an GST-Spur	1,00 m

Abmessungen der Parkstände	Breite	Tiefe	Länge
Pkw schräg (50 gon)	2,50 m	5,50 m	5,28 m
PKW (barrierefrei) schräg	3,50 m	5,50 m	5,25 m
Lkw/Bus u. Pkw+Anhänger schräg (50 gon)	3,50 m	18,00 m	21,96 m
Bus (Sägezahn)	3,00/5,50 m		17,00 m
Großraum- / Schwerverkehrsstell- platz längs	4,50 m		170,00 m

In den Parkbereichen für Lkw ist gemäß ERS nach maximal acht Parkständen eine Trenninsel mit einer Breite von 4,0 m vorgesehen.

Entlang der hinteren Lkw-Fahrgasse werden abweichend von der Regellösung der ERS zwei Busparkstände in Sägezahnaufstellung angelegt.

Gesonderte Parkmöglichkeiten für Pkw mit Anhänger werden nicht ausgewiesen, diese erhalten die Möglichkeit die Lkw-Parkstände zu nutzen. Da die Gesamtanzahl der Lkw-Parkstände i.d.R. zu den Ruhezeiten der Fahrer, also hauptsächlich nachts genutzt werden, stehen diese Plätze tagsüber in ausreichender Anzahl zur Verfügung.

Im Nahbereich der WC-Anlage ist die Anlage von zwei barrierefreien Parkständen vorgesehen.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die Festlegung des Deckenaufbaues erfolgt nach den Richtlinien für die Standardisierung von Verkehrsflächen (RStO 2012). Für die unterschiedlichen Verkehrsflächen sind folgende Deckenaufbauten beispielhaft aufgeführt:

Fahrgassen mit Schwerlastverkehr/ Lkw-Verkehr und Busse erhalten gemäß RStO 12 einen Deckenaufbau nach Belastungsklasse 10, z.B. Tafel 1, Zeile 1 mit:

4 cm	Asphaltdeckschicht
8 cm	Asphaltbinderschicht
14 cm	Asphalttragschicht
20 cm	Frostschuttschicht aus gebrochenem Material 0/32
24 cm	Schicht aus frostunempfindlichem Material

Fahrgassen mit Pkw-Verkehr erhalten gemäß RStO 12 einen Deckenaufbau nach Belastungsklasse 1,8, z.B. Tafel 1, Zeile 1 mit:

4 cm	Asphaltdeckschicht
16 cm	Asphalttragschicht
20 cm	Frostschuttschicht aus gebrochenem Material 0/32
25 cm	Schicht aus frostunempfindlichem Material

Parkstände für Schwerlasttransporte/ Lkw und Busse erhalten gemäß RStO 12 einen Deckenaufbau nach Belastungsklasse 10, z.B. Tafel 2, Zeile 3.1 mit:

27 cm	Betondecke
30 cm	Schottertragschicht
13 cm	Schicht aus frostunempfindlichem Material

Parkstände für Pkw erhalten gemäß RStO 12 einen Deckenaufbau nach Belastungsklasse 1,8, z.B. Tafel 3, Zeile 3 mit:

10 cm	Betonsteinpflaster
3 cm	Bettung
30 cm	Schottertragschicht
16 cm	Schicht aus frostunempfindlichem Material

Gehwege erhalten gemäß RStO 12 einen Deckenaufbau für Pflasterdeckennach z.B. Tafel 6, Zeile 2 mit:

8 cm	Betonsteinpflaster
3 cm	Bettung
28 cm	Schottertragschicht

Die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus sollte 60 cm nicht unterschreiten. Der geplante Deckenaufbau von 60 cm bis 70 cm für Fahrgassen und Parkstände unterschreiten diese Dicke nicht.

Beispiele für die geplanten Aufbauten der Verkehrsflächen sind in der Unterlage 14 „Straßenquerschnitte“ dargestellt.

Um Beschädigungen der Borde durch Überrollen zu vermeiden, werden die Bordanlagen im Bereich der Lkw-Parkstände mit Flachbordsteinen und anschließendem Schrammbord auf Unterbeton hergestellt.

Bordanlagen werden im Bereich von Querungsstellen für Fußgänger abgesenkt. Im Bereich der barrierefreien Parkstände werden die Bordanlagen zur Schaffung barrierefreier Zugänge mit Absenkung auf Nullniveau durch eine zusätzliche Reihe Betonsteine 16/16/14 cm ersetzt.

Der vorhandene Seitenstreifen der A 1 wird im Bereich des Ein- und Ausfädelungsstreifens nicht mitgeführt. Aus diesem Grund wird das Bankett soweit verbreitert, dass mindestens 2,00 m, auch vor erforderlichen Schutzeinrichtungen, für liegen gebliebene Fahrzeuge zur Verfügung stehen, ohne dass diese den Verkehr sicherheitsrelevant behindern. Die Bankette werden standsicher mit einer Vegetationstragdeckschicht ausgebildet.

Die übrigen Bankette erhalten eine Breite von 1,50 m und werden ebenfalls standfest ausgebildet.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die Ausbildung der Damm- und Einschnittsböschungen erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). Der Lärmschutzwall zwischen der A 1 und der Rastanlage erhält eine Höhe von 3,0 m über der Fahrbahn der A 1 und eine Kronenbreite von 2,0 m. Die Böschungen werden mit einer Neigung von 1: 1,5 hergestellt und mit 20 cm Oberboden angedeckt.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Im Bereich der PWC-Anlage sind keine aufgehenden Bauteile angeordnet. Die Lichtmasten für die Beleuchtung werden so platziert, dass Beschädigungen durch Kraftfahrzeuge, insbesondere Lkw, vermieden werden. Die Lichtmasten werden auf die Zwischeninseln der jeweiligen Parkstände gesetzt.

Zur Absicherung der Notrufsäule neben dem Standstreifen der A 1 sowie auf dem Unterführungsbauwerk BW 1115 werden Schutzeinrichtungen nach den Anforderungen der Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme (RPS 2009) erforderlich. Die erforderlichen Vor- und Nachlaufängen sind in den Lageplänen dargestellt und in der Querschnittsaufteilung berücksichtigt. Die endgültige Wahl des einzusetzenden Fahrzeugrückhaltesystems wird im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Durch den Umbau der PWC-Anlage ist an der Richtungsfahrbahn der Ein- und Ausfädelungstreifen an der A 1 neu anzulegen. Die Ein- und Ausfahrten sind gem. den RAA als Typen A1 bzw. E1 geplant. Diese sehen eine Gesamtlänge von $l_{E;A}=250,0$ m vor, mit einer Verziehungslänge von $l_z=60,0$ m.

Die Ausbildung der Knotenpunkte (Aus- und Einfahrten) innerhalb der Rastanlage erfolgt nach den ERS. Alle Knotenpunkte sind so gestaltet, dass

- sie erkennbar, übersichtlich, begreifbar und befahrbar sind,
- kreuzender Verkehr vermieden wird,
- der Einrichtungsverkehr durch die bauliche Gestaltung unterstützt und
- falschen Abbiegevorgängen soweit wie möglich entgegengewirkt werden kann.

Dies wird u.a. durch den Einmündungswinkel von 70 gon der Einfahrten in die Fahrgassen und die Trassierung von Entscheidungspunkten an den Zufahrten zu den Parkbereichen erreicht. Zwischen den Trenninselspitzen an der durchgehenden Strecke und dem ersten Entscheidungspunkt bzw. der letzten Einfahrt liegen mehr als 70 m um die Erkennbarkeit der Verzweigung bzw. der Einfahrt in die Autobahn zu gewährleisten.

Die erforderlichen Sichtfelder sind von Bepflanzung und Einbauten freizuhalten.

Eine Anbindung der Rastanlage an das untergeordnete Straßen- bzw. Wegenetz ist nicht vorgesehen.

Private Zufahrten werden von der Ausbauplanung nicht berührt. Wege in den anschließenden Waldgebieten, die durch die Rastanlage überplant werden, können, sofern sie erforderlich sind, in Abstimmung mit dem jeweiligen Eigentümer an anderer Stelle wieder hergestellt werden.

4.6 Besondere Anlagen

Zwischen der Lkw/Bus-Fahrgasse und der Fahrgasse für Pkw ist der Neubau eines WC-Gebäudes in der niedersächsischen Standardmodulbauweise (Typ Linear) geplant.

4.7 Ingenieurbauwerke

Im Zuge der A 1 befindet sich das Bauwerk Nr. 1115, Unterführung eines Wirtschaftsweges bei Betr.-km 152,959 an der Ostseite der PWC-Anlage. Über dieses Bauwerk wird der Einfädelungstreifen geführt. Zur Aufnahme der Einfädelungsspur ist eine Mehrbreite von 0,70 m erforderlich. Nach RPS ist auf dem Bauwerk ein Schutzsystem mit den Anforderungen H2-W4 notwendig. Damit ist eine Kappenbreite von 2,05 m erforderlich. Insgesamt ist das Teilbauwerk der Richtungsfahrbahn Bremen (Fahrbahn+Kappe) um 1,00 m zu verbreitern.

Die Erweiterung des Bauwerks ist mit einer 2-streifigen Verkehrsführung (2n+2) ohne Überleitung auf die Gegenfahrbahn möglich.

Bei einem 6-streifigen Ausbau der A 1 ist ggf. ein Ersatzneubau notwendig.

4.8 Lärmschutzanlagen

Im Trennstreifen zwischen der Richtungsfahrbahn und der Rastanlage wird auf der gesamten Länge ein 3,00 m hoher Lärmschutzwall mit einer aufgesetzten 2,00 m hohen Lärmschutzwand vorgesehen. Die Böschungsneigung des Walls beträgt 1:1,5. Eine Lärmschutzanlage, lediglich bestehend aus einem Wall, hätte Aufgrund der erforderlichen Höhe einen wesentlichen Eingriff in die Geometrie der PWC-Anlage und die dahinter liegenden Waldflächen bedeutet.

Die Wall-/ Wandkombination kann sowohl von der Autobahnseite aus als auch von der Seite der Rastanlage unterhalten werden.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen sind von der Umbaumaßnahme der PWC-Anlage nicht betroffen.

4.10 Leitungen

Vorhandene Leitungen werden, sofern sie von der Baumaßnahme betroffen sind, nach den bestehenden Verträgen oder den gesetzlichen Regelungen verlegt oder gesichert.

Folgende Leitungen sind im Plangebiet vorhanden:

Leitungsart	Betreiber	Betr.-km	Lage
Stromkabel (Mittelspannung)	EWE Netz GmbH	152,96	kreuzt die A 1 am BW 1115
Fernmeldekabel	EWE Netz GmbH	152,96	kreuzt die A 1 am BW 1115
Erdgastransportleitung DN 750, Ltg. Nr. 40 Dötlingen - Visbeck	Gasunie Deutschland Services GmbH		parallel nördl. zur A 1
AUSA-Kabel	Straßenbauverwaltung		parallel nördl. zur A 1
Lichtwellenleiter	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH		parallel südl. zur A 1

Tabelle 3: Leitungen

4.11 Baugrund/ Erdarbeiten

Für den Ausbau der Rastanlage wurde durch die Straßenbau Prüfstelle GmbH (StraPs) eine Baugrunduntersuchung erstellt.

In den Rammkernsondierungen wurde eine homogene Abfolge von Ablagerungen fluvialer und glazifluvialer Sedimente erschlossen. Im oberen Bereich des Bodenprofils wurden grobkörnige, locker bis mitteldicht gelagerte Decksande erbohrt. Diese gröberen Sande und Kiese lagern einem dichten bis sehr dichten Feinsand auf. Überlagert wird dieses Schichtenpaket von einem humosen und sehr locker gelagerten Oberboden aus mittelsandigen Feinsanden (Waldboden) von bis zu 0,9 m Mächtigkeit.

Die Sieblinien zeigen für den Grob- wie auch für den Feinsand einen enggestuften Sand (Bodengruppe SE). Mit zunehmender Tiefe vergrößert sich die Lagerungsdichte in den

abgelagerten Sedimenten. Die Durchlässigkeitsbeiwerte nehmen dagegen mit zunehmender Tiefe ab, zeigen aber mit $1,317 \times 10^{-4}$ m/s noch eine gute Durchlässigkeit.

Die ermittelten k_f -Werte liegen für die Grob- und Feinsande zwischen $1,317 \times 10^{-4}$ m/s und $8,905 \times 10^{-4}$ m/s und sind gemäß DIN 18130 als durchlässig zu bewerten.

Grundwasser wurde bei den Feldarbeiten am 23.06.2011 bis zur Sondierentiefe von 5,0 m u. GOK nicht erbohrt.

Massenbilanz

Der Oberboden auf allen überplanten Flächen wird vor Beginn der Baumaßnahme abgeschoben. Teile des Oberbodens werden seitlich gelagert und nach Abschluss der Bautätigkeiten zur Andeckung in den Grünflächen genutzt. Die neue Höhenlage der Rastanlage macht es erforderlich, dass teilweise Boden abgetragen und an anderer Stelle als Aufhöhung wiederverwendet wird. Aufgrund des Geländeverlaufes entsteht ein Bodendefizit, das auch durch eine andere Höhenlage der Rastanlage nicht ausgeglichen werden kann.

Oberboden Abtrag	9.400 m ³
Oberboden Auftrag	4.300 m ³
Boden Abtrag	10.400 m ³
Boden Auftrag	25.600 m ³

Tabelle 4: Massenbilanz

Es ergeben sich somit ein Oberbodenüberschuss von 5.100 m³ und ein Bedarf an Füllboden von 15.200 m³.

4.12 Entwässerung

Es ist geplant, das anfallende Oberflächenwasser der Rastanlage zu sammeln und in einer zentralen Sickeranlage versickern zu lassen. Die Sammlung erfolgt über Rinnen und Straßenabläufe, die an Regenkanäle angeschlossen sind. Die Regenkanäle leiten das anfallende Oberflächenwasser über Freispiegelkanäle zum zentralen Sickerbecken auf der Südseite der A 1. Im Sickerbecken mit integriertem, abgedichtetem Absetzbecken werden die Abflüsse retendiert und nach Durchsickern einer Oberbodenpassage und dem anstehendem Boden dem Grundwasser „gedrosselt“ zugeleitet. Grünflächen / Wälle versickern im Grünstreifen bzw. über parallel geführte Sickermulden. Die Oberflächenabflüsse der Autobahn versickern in Teilbereichen nach Abfluss über einen Grünstreifen in Sickermulden. Diese sind über einen Notüberlauf an die Entwässerungsgräben entlang der A 1 angeschlossen.

Das Sickerbecken befindet sich auf der Südseite der A 1, da gemäß Baugrunduntersuchung hier die Werte für eine Versickerung günstiger sind als auf einer entsprechenden

Fläche auf der Nordseite. Hinzu kommt, dass bei der geplanten Erweiterung der nördlich der A 1 gelegenen PWC-Anlage auch diese auf der vorgesehenen Fläche das Oberflächenwasser versickern lassen kann. Dadurch entsteht für beide PWC-Anlagen nur ein Absetz- und Versickerungsbecken, was wiederum die Unterhaltungs- und Investitionskosten minimiert. Die Dimensionierung der Anlage erfolgt somit für beide PWC-Anlagen gemeinsam.

Das Sickerbecken, mit einem Stauvolumen von rd. 1.000 m³, wird als offenes Erdbecken mit Böschungsneigungen von 1:2 errichtet. Das vorgeschaltete Absetzbecken wird ebenfalls als Erdbecken hergestellt, erhält allerdings eine abgedichtete Sohle und Böschungen. Das Volumen des Absetzbeckens beträgt 56 m³.

Die wassertechnische Untersuchung ist abschließend im Juli 2014 mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt worden.

Weitere Einzelheiten zur Entwässerung sind der wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 18) zu entnehmen.

4.13 Straßenausstattung

Die PWC-Anlage erhält die Grundausrüstung mit Markierung, Leiteinrichtungen, Beleuchtungen und Beschilderung gemäß den einschlägigen Richtlinien. Die wegweisende Beschilderung erfolgt gemäß den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA 2000). Die Ausstattung erfolgt in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde.

Schutzplanken sind im Planungsbereich der A 1 entsprechend den Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS 2009) erforderlich.

Die PWC-Anlage wird mit Erholungs- und Ruhezonon geplant, die mit Sitzgruppen und Bänken ausgestattet werden. Die genaue Lage der geplanten Ruhezonon sowie die Festlegung der Lichtpunktmasten, der Leiteinrichtungen etc. erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. An der Außengrenze der Rastanlage ist die Errichtung eines Wildschutzzaunes vorgesehen.

Um die Akzeptanz bei den Nutzern auch in den Nachtstunden zu gewährleisten, erhält die Rastanlage eine Beleuchtung in den Fahrgassen, Parkflächen und Gehwegen. Für die Bemessung der Beleuchtung gilt die DIN EN 13204. Die Bemessung der Beleuchtungsanlagen erfolgt nach gesondertem Gutachten im Rahmen der Ausführungsplanung.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

Die zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen werden im Untersuchungsgebiet bezogen auf **zwei Bezugsräume** beschrieben und bewertet:

- **Bezugsraum 1** umfasst die unbewirtschaftete Rastanlage und die vorbelasteten Nebenflächen der A 1.
- **Bezugsraum 2** umfasst die, an die unbewirtschaftete Rastanlage angrenzende, weniger vorbelastete, walddreiche, kleinräumig gegliederte Kulturlandschaft.

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

Das Schutzgut „Menschen“ wird auf die Teilschutzgüter „Wohn- und Wohnumfeldfunktion“ und „Erholungsnutzung“ bezogen untersucht.

Teilschutzgut Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Untersuchungsrahmen: Wohn- und Siedlungsflächen im Trassenkorridor oder im Nahbereich des Trassenkorridors; Flächen mit Erholungseignung im Wohnumfeld

Im Untersuchungsraum selbst und in der umgebenden walddreichen Kulturlandschaft besteht keine Wohnbebauung.

Die schalltechnische Untersuchung im Zuge der Rastanlagenerweiterung ergab, dass eine „wesentliche Änderung“ im schalltechnischen Sinne an keinem Gebäude nachgewiesen wurde. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. Bundesimmissionschutzverordnung besteht deshalb nicht (Pkt. 6.1).

Umweltauswirkungen

- Beeinträchtigungen durch Lärm
Eine Überschreitung der Grenzwerte an Wohnbebauung ist nicht zu erwarten (Pkt. 6.1).
- Beeinträchtigungen des Wohnumfelds durch Überbauung
Durch den Neubau der Rastanlage gehen Gehölze mit Sichtschutzfunktion verloren und die technische Überprägung nimmt v.a. durch die zusätzliche Flächenversiegelung zu. Aufgrund der Entfernungen des Vorhabens zur Wohnbebauung sind Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes nicht zu erwarten.
- Funktionale Beeinträchtigungen
Wegeverbindungen werden durch die Erweiterung nicht berührt.
Die Rastanlage wird eingezäunt, daher sind im Umfeld der Rastanlage keine zusätzlichen Störungen zu erwarten.

Teilschutzgut Erholungsnutzung

Untersuchungsrahmen: Vorranggebiet und/oder Vorsorgegebiet für Erholung, Wald mit besonderen Erholungsfunktionen, Erholungswald, erholungsrelevante Infrastruktureinrichtungen

Die Rastanlage liegt im Naturpark Wildeshäuser Geest, innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Auetal, Holzhauser Heide, Steinhorst, Ahlhorner Heide“.

Das Untersuchungsgebiet ist von der stark befahrenen BAB A 1 geprägt. Die Landschaft und die räumlich-funktionalen Beziehungen sind seit langem durch den Trassenbau zerschnitten.

Zielpunkte für Freizeit und Erholung sind nicht vorhanden. Unmittelbar westlich der Anlage liegt die Unterführung eines Wirtschaftsweges, der als Radfernweg („Meerweg“) ausgewiesen ist.

Umweltauswirkungen

- Beeinträchtigungen durch Lärm und Überbauung

Für landschaftsbezogene Erholungsformen wie Spaziergehen, Naturbeobachten oder Radfahren ist der stark verlärmte Bereich von nachrangiger Bedeutung. Durch Inanspruchnahme von Gehölzen und Waldbereichen als landschaftsbildprägende Elemente mit Sichtschutzfunktion verliert der Raum weiter an Attraktivität für die Erholungsnutzung.

- Funktionale Beeinträchtigungen

Der Wirtschaftsweg bzw. überregionale Rad- und Wanderwege sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen.

5.2 Biologische Vielfalt

Die biologische Vielfalt ist durch Lärm- und Zerschneidungseffekte der BAB A 1 sowie intensive Nutzung der Rastanlage bereits erheblich eingeschränkt.

5.2.1 Schutzgut Tiere

Untersuchungsrahmen: s. Unterlage 19.1: Pkt. 1.2.3, 2.1 und Unterlage 19.2: Pkt. 1.4

Im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Oldenburg wurden die Artengruppen Brutvögel und Fledermäuse untersucht und das Vorkommen bewertet.

- Fledermäuse gem. Anhang IV der FFH-Richtlinie (FFH-RL): Die Gehölze im Untersuchungsraum weisen keine Eignung als Quartierstätten für einheimische, Baum bewohnende Fledermausarten auf.

- Europäische Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie (VS-RL):

Bezugsraum 1 ist von Lärm, Fahrzeugverkehr und Besuchern stark gestört. Es wurden ausschließlich weit verbreitete, wenig anspruchsvolle Arten nachgewiesen.

In **Bezugsraum 2** werden die Störeffekte mit zunehmendem Abstand von der A 1 und der intensiv genutzten Rastanlage geringer. Hier wurde im Untersuchungsraum neben weit verbreiteten Arten, wie Fitis oder Buchfink, der Waldlaubsänger festgestellt, der auf der Vorwarnliste geführt wird.

Im autobahnnahen Bereich wurden keine Verbundkorridore, ausgeprägten Austausch- oder Wechselbeziehungen von Tierarten oder Arten gem. Anhang II der FFH-RL festgestellt.

Umweltauswirkungen

Durch bau- und anlagebedingte Gehölzverluste und Waldanschnitt gehen potenzielle Lebensräume bzw. Brutstandorte von Vogelarten gem. Art. 1 der VS-RL verloren.

Zum Schutz naturschutzfachlich wertvoller Bereiche vor Beeinträchtigungen ist ein Zaun als Baufeldbegrenzung vorgesehen. Durch einen Lärmschutzwall (h=3,00 m) kombiniert mit einer Lärmschutzwand (h=2,00 m) werden auf der Rastanlage Immissionen und optische Störungen von der BAB A 1 herabgesetzt.

5.2.2 Schutzgut Pflanzen

Untersuchungsrahmen: s. Unterlage 19.1: Pkt. 1.2.3, 2.1

Bezugsraum 1 ist durch intensive Nutzung und Fahrzeugverkehr vorbelastet. Es dominieren aus Pflanzungen hervorgegangene Gehölzbestände (HPS/OV), artenreicher Scherrasen (GRR/OV) und halbruderale Gras- und Staudenfluren mittlerer Standorte (UHM/OV). Im vorbelasteten Bereich entlang der BAB A 1 hat sich ein Saum aus Kiefern- und Eichenbewuchs (WZK/WQT/OV) entwickelt.

Bezugsraum 2 umfasst im Plangebiet: vor allem Fichten- und Lärchenforst (WZK, WZL) geringer Bedeutung. Biotoptypen mittlerer Bedeutung nehmen nur geringe Flächenanteile ein:

- Mischbestände aus Kiefern und Eichen (WZK/WQT) sowie
- Kiefernforst (WZK).

Umweltauswirkungen

Erhebliche Beeinträchtigungen der Biotopfunktionen sind v.a. durch die bau- und anlagebedingten (Teil-) Verluste von Gehölz- und Waldbereichen zu erwarten.

Zum Schutz naturschutzfachlich wertvoller Bereiche ist ein Zaun zur Baufeldbegrenzung vorgesehen. Ein mit einer Wand kombinierter Lärmschutzwall schützt die Rastanlage vor Schadstoffeinträgen von der A 1.

5.2.3 Artenschutz

Untersuchungsrahmen: s. Unterlage 19.1: Pkt. 1.2.3, 2.1, Unterlage 19.2

Für gemeinschaftsrechtlich streng geschützte Arten der Gruppen Fledermäuse und Europäische Vogelarten ist der erforderliche Lebensraum bzw. Standort im Untersuchungsgebiet potenziell vorhanden. Diese wurden im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Oldenburg² im Jahr 2011 erfasst. Als Ergebnis ist festzuhalten:

- Fledermäuse gem. Anhang IV der FFH-Richtlinie (FFH-RL): Die Gehölze im Untersuchungsraum weisen keine Eignung als Quartierstätten für einheimische, Baum bewohnende Fledermausarten auf.

² Schriftl. Mitt. LK Oldenburg, 08.11.2010

- Europäische Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie (VS-RL): Die Mehrzahl der insgesamt 18 nachgewiesenen Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet gilt als häufig und verbreitet, wie z. B. die Amsel. Nur im angrenzenden Waldbereich wurde der Waldlaubsänger als Art der Vorwarnliste nachgewiesen.
 Die nachgewiesenen Arten gelten alle nach § 7 Abs. 2 BNatSchG als „besonders geschützt“. „Streng geschützte“ oder nach Anh. I der VS-RL in hohem Maße schutzbedürftige Arten wurden nicht festgestellt.

Da keine Quartierstätten für Fledermäuse festgestellt wurden, werden nur die Europäische Vogelarten gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG vertieft untersucht.

Prüfung der nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Absatz 5 BNatSchG untersuchungsrelevanten Europäischen Vogelarten

Im Zuge des geplanten Bauvorhabens sind Verluste von Brutstandorten weit verbreiteter Arten zu erwarten, jedoch keine Verluste von Brutstandorten gefährdeter Arten, in hohem Maße schutzwürdiger Arten nach Anh. I der VS-RL oder von Arten mit Priorität für Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen (NLWKN 2010).

Zur Vermeidung von unbeabsichtigter, direkter Tötung von Individuen (Eier, Nestlinge) finden die erforderlichen Baumfällarbeiten außerhalb der Brutzeit (**1 V_{CEF}**)³ statt (Tabelle 5). Eine Beeinträchtigung von Brutpaaren, die in angrenzenden Bereichen brüten, wird durch einen Zaun zur Baufeldbegrenzung und den Ausschluss des Baubeginns während der Brutzeit (**2 V_{CEF}**) vermieden

Darüber hinaus werden durch den mit einer Lärmschutzwand kombinierten Wall Immis-sionen auf der Rastanlage verringert (Abschirmeffekte).

Vorsorglich werden im gleichen Naturraum für Baum- und Gebüschbrüter neue Habitate geschaffen, durch Gründung und Entwicklung von naturnahem Laubwald/ Waldrand auf zwei nicht mehr benötigten Rastanlagen an der A 1, bei km 146,5 (Nord) und km 129,6 (Süd), siehe Unterlage 9.2, Blatt 4, Unterlage 19.1, Pkt. 5, Unterlage 9.3: Maßnahmenkartei: Ausgleichsmaßnahmen **12 A** und **13 A**.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes lokaler Populationen von Brutvogelarten ist nicht zu erwarten, da geeignete Ausweichhabitate bestehen und vorsorglich neue Habitate geschaffen werden.

Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (CEF)	Beschreibung
Europäische Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie	
Vermeidungsmaßnahme 1 V_{CEF} ⁴	- <u>Bauzeitenregelung</u> : Ausschluss von Fällarbeiten während der Brutzeiten; vom 1. März bis 30. September gem. § 39 Abs. 5 BNatSchG
Vermeidungsmaßnahme 2 V_{CEF}	- <u>Schutzzaun</u> zur Begrenzung des Baufeldes sowie Vermeiden des Baubeginns während der Brutzeit (01.04. bis 30.06.)

Tabelle 5: LBP: Artenschutzrechtlich begründete Vermeidungsmaßnahmen (CEF)

³ V_{CEF} Funktionserhaltende Vermeidungsmaßnahme

⁴ V_{CEF} Funktionserhaltende Vermeidungsmaßnahme

5.2.4 Natura 2000

Untersuchungsrahmen: s. Unterlage 19.3

Auf der Rastanlage stehen in den Erholungsbereichen zwischen den Fahrgassen und als Randbepflanzung Laub- und Nadelgehölze. Im Trennstreifen sowie den Böschungsbereichen sind zusätzlich Sträucher und Heckenstrukturen vorhanden.

Die angrenzenden Flächen sind bewaldet und werden forstwirtschaftlich genutzt.

Mehr als 450 m vom Eingriffsort der Rastanlage Wittenböörden Süd entfernt, liegt das FFH-Schutzgebiet Nr. 49 „Bäken der Endeler und Holzhauser Heide“, das auch als Naturschutzgebiet festgesetzt ist.

Arten nach Anhängen der FFH-Richtlinie im FFH-Schutzgebiet

Im Plangebiet wurden die Arten nach Anhängen der FFH-Richtlinie, hier:

- Cottus gobio [Groppe],
- Lampetra planeri [Bachneunauge],
- Salmo salar [Lachs] und
- Juncus subnodulosus [Stumpfbblütige Binse],

nicht festgestellt (gem. FFH-049_Gebietsdaten-03-2009.htm).

Lebensraumtypen des FFH-Schutzgebietes

Im Plangebiet wurden die Lebensraumtypen gem. Anhang I der FFH-Richtlinie, hier:

- Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitricho-Batrachion (Code FFH 3260),
- Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe (Code FFH 6430),
- Übergangs- und Schwingrasenmoore (Code FFH 7140),
- Atlantischer, saurer Buchenwald mit Unterholz aus Stechpalme und gelegentlich Eibe (Quercion robori-petraeae oder Ilici-Fagenion) (Code FFH 9120),
- Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit Quercus robur (Code FFH 9190),
- Moorwälder (Code FFH 91D0) und
- Auenwälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) (Code FFH 91E0),

nicht festgestellt (gem. FFH-049_Gebietsdaten-03-2009.htm).

Im Plangebiet wurden keine Arten oder Lebensraumtypen nach Anhängen der FFH-Richtlinie festgestellt.

Potenzielle Auswirkungen

- **Baubedingt:** Im FFH-Gebiet werden keine Flächen vorübergehend in Anspruch genommen.

Erhebliche Beeinträchtigungen durch baubedingte Immissionen und Stoffeinträge sind im FFH-Gebiet nicht zu erwarten, da der Eingriffsort mehr als 450 m entfernt liegt und der dazwischen liegende Nadelforst schadstofffilternde Funktionen erfüllt.

Das Oberflächenwasser der Rastanlagen Süd wird versickert oder zur Rückhaltung in die Sickeranlage mit Absetzbecken östlich der Rastanlage geleitet und dort durch ein vorgeschaltetes Absetzbecken gereinigt. Ein naturfern ausgebauter Grabenzug führt von dort das gereinigte Wasser den ca. 450 m entfernt liegenden „Bäken der Endeler und Holzhauser Heide“ zu

Erhebliche Beeinträchtigungen des Gewässersystems durch potenzielle Stoffeinträge in die „Bäken der Endeler und Holzhauser Heide“ werden vermieden.

- **Anlagebedingt:** Im FFH-Gebiet werden keine Flächen überbaut oder in Anspruch genommen.
- **Betriebsbedingt:** Das Verkehrsaufkommen auf der BAB A 1 wird durch die Erweiterung der Rastanlagen nicht zunehmen. Ein Lärmschutzwall kombiniert mit einer Lärmschutzwand wird den Bereich künftig vor Immissionen von der BAB A 1, schützen. Der Nadelforst zwischen Rastanlage und FFH-Gebiet erfüllt schadstofffilternde Funktionen. Erhebliche Beeinträchtigungen des mehr als 450 m entfernt liegenden Natura 2000-Gebietes durch Schadstoffeinträge sind nicht zu erwarten.

Bau-, Anlage oder betriebsbedingte Auswirkungen auf den günstigen Erhaltungszustand

- von Arten nach Anhängen der FFH-Richtlinie oder
 - von Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie
- im mehr als 450 m vom Eingriffsort entfernt liegenden Schutzgebiet Nr. 49 „Bäken der Endeler und Holzhauser Heide“ sind nicht zu erwarten.**

5.2.5 Weitere Schutzgebiete

Die Rastanlage Wittenbörden Süd liegt im Naturpark Wildeshauser Geest und im Landschaftsschutzgebiet „Auetal – Holzhauser Heide – Steinhorst – Ahlhorner Heide – Stadt Wildeshausen und Gemeinde Großenkneten (LSG WE OL 34)“. Naturdenkmäler, Geschützte Landschaftsbestandteile oder Gesetzlich geschützte Biotopie sind nicht bekannt.

Betroffenheit des Landschaftsschutzgebietes

Da sowohl die BAB 1 als auch sämtliche Flächen der bestehenden Rastanlage innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Auetal - Holzhauser Heide - Steinhorst - Ahlhorner Heide - Stadt Wildeshausen und Gemeinde Großenkneten“ liegen, ist dieses durch das Vorhaben mit den oben aufgeführten Konflikten betroffen.

Es ist nicht auszuschließen, dass während des Baus der Rastanlage Handlungen im Landschaftsschutzgebiet erfolgen, die geeignet sind, vorübergehend „die Landschaft zu verunstalten, die Natur zu schädigen oder den Naturgenuss zu beeinträchtigen.“ (§ 2 Abs. 1 Verordnung des Landkreises Oldenburg).

Mit den vorgesehenen Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, sind Maßnahmen, die der Abwendung und dem Ausgleich der in Absatz 1 genannten Verunstaltungen, Schädigungen oder Beeinträchtigungen dienen, sichergestellt. Da die Aus-

baumaßnahme der Rastanlage im öffentlichen Interesse durchgeführt wird, geht die Straßenbauverwaltung davon aus, dass die erforderliche Zulässigkeitsklärung durch die untere Naturschutzbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erteilt wird.

5.3 Schutzgut Boden

Untersuchungsrahmen: u. a. NIBIS® KARTENSERVEN (<http://www.nibis.lbeg.de>), Unterlage 20: Baugrunduntersuchung

Im **Bezugsraum 1** sind die Bodenflächen zum großen Teil bereits versiegelt. Die unversiegelten Böden unterliegen, v. a. entlang der Autobahn, permanenten Schadstoffeinträgen.

Im **Bezugsraum 2** dominieren forstlich genutzte Böden. Als Bodentyp allgemeiner Bedeutung ist Podsol-Braunerde verbreitet. Die Böden der Waldbereiche konnten sich, anders als die landwirtschaftlich genutzten Böden, weitgehend ungestört entwickeln, d.h. sie sind durch den Menschen weniger stark beeinflusst.

Böden mit hoher Bodenfruchtbarkeit, kulturgeschichtlicher Bedeutung, seltene Böden, naturnahe Böden, Geotope, aber auch Altlasten liegen nach LBEG (2012) nicht im Untersuchungsgebiet vor.

Umweltauswirkungen

Die Bodenfunktionen werden anlagebedingt, v. a. durch Versiegelung, erheblich beeinträchtigt. Negativ wirkt sich auch die Veränderung des Profilaufbaus gewachsenen Bodens aus. Böden von besonderer Bedeutung sind jedoch nicht betroffen.

Durch schonenden Umgang mit Boden und Rekultivierung gem. einschlägiger Vorgaben, wie DIN 18320 oder RAS LP2, werden erhebliche Beeinträchtigungen vermieden.

5.4 Schutzgut Wasser

Untersuchungsrahmen: u. a. NIBIS® KARTENSERVEN (<http://www.nibis.lbeg.de>), Unterlage 20: Baugrunduntersuchung

Das Schutzgut „Wasser“ wird auf die Teilschutzgüter „Grundwasser“ und „Oberflächengewässer“ bezogen untersucht.

Grundwasser

Im **Bezugsraum 1** ist die natürliche Versickerung durch Versiegelung bereits eingeschränkt.

Im **Bezugsraum 2**, im Plangebiet, ist die natürliche Versickerung kaum eingeschränkt. Die Zuzückung von Grundwasser liegt bei 151 - 200 mm/a.

Die Bezugsräume 1 und 2 gelten nicht als grundwassernahe Standorte. Bereiche besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag liegen nicht vor. Trinkwasserschutzgebiete bzw. Vorranggebiete für die Trinkwassergewinnung sind nicht festgesetzt, Maßnahmenprogramme oder Bewirtschaftungspläne gem. §§ 82 und 83 WHG liegen nicht vor. Die Schutzzone IIIA des Wasserschutzgebietes Großenkneten liegt mehr als 800 m entfernt nördlich der BAB A 1. Die Grundwasserströmung ist in südlicher Richtung anzunehmen.

Oberflächengewässer

In den **Bezugsräumen 1 und 2** bestehen keine natürlichen Oberflächengewässer, lediglich Seitengräben zur Aufnahme von Niederschlagswasser.

Für das Untersuchungsgebiet liegen keine Angaben über Gewässer- und Strukturgüte oder den ökologischen und chemischen Zustand der Gewässer vor. Maßnahmenprogramme und Bewirtschaftungspläne gem. § 82 und 83 WHG wurden nicht erstellt.

Umweltauswirkungen

Die dauerhafte Einschränkung der natürlichen Versickerung von Wasser durch die zusätzliche Bodenversiegelung stellt kleinräumig eine Unterbrechung des natürlichen Kreislaufes im Wirkgefüge Wasser - Boden dar. Das anfallende Oberflächenwasser kann über die direkt angrenzenden Seitenflächen versickern.

Oberflächengewässer sind v.a. baubedingt einem erhöhten Risiko durch Schadstoffeintrag bzw. Verschmutzung ausgesetzt. Durch die Sickeranlage mit Absetzbecken südlich der BAB A1 wird das anfallende Oberflächenwasser vor Einleitung in die Vorflut gereinigt und potenzielle Schadstoffeinträge werden vermieden.

Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht zu erwarten.

5.5 Schutzgut Klima/Luft

Untersuchungsrahmen: Feststellung relevanter Funktionen anhand von Biotoptypenkartierung und topographischen Verhältnissen (MOISMANN et al. 1999)

Die Bedeutung der Gehölze in **Bezugsraum 1** ist bezüglich Schadstofffilterung, Frischluftbildung sowie klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsfunktion gering.

In **Bezugsraum 2** kommt nach Angaben des NIEDERSÄCHSISCHEN FORSTPLANUNGSAMTES (2003) dem nordöstlich des Eingriffsortes gelegenen Waldbereich eine Schutzfunktion für Lärm zu (Gewichtsstufe 2).

Es bestehen keine Kaltluftleitbahnen, Kaltluftentstehungs- und -sammelgebiete oder Schutzgebiete nach § 49 BImSchG.

Umweltauswirkungen

Anders als in Räumen mit dichter Bebauung besteht in der waldreichen Kulturlandschaft im Bereich der Rastanlage kein klimatischer Ausgleichsbedarf für einen Lastraum durch Frisch- oder Kaltluftzufuhr. Die Gehölzverluste werden bei großräumiger Betrachtung zu keinen wesentlichen Veränderungen führen. Die Empfindlichkeit des Schutzgutes Klima/Luft ist hinsichtlich des geplanten Vorhabens als vergleichsweise gering einzustufen.

5.6 Schutzgut Landschaft

Untersuchungsrahmen: U. a. Landschaftsrahmenplan (LANDKREIS OLDENBURG 1995), Biotoptypenkartierung

Die Bezugsräume im Plangebiet sind Teil des Naturparks Wildeshäuser Geest. und des Landschaftsschutzgebietes „Auetal – Holzhauser Heide – Steinhorst – Ahlhorner Heide – Stadt Wildeshausen und Gemeinde Großenkneten (LSG WE OL 34).

Bezugsraum 1, der die von Gehölzen geprägte Rastanlage und die Nebenflächen der BAB A 1 umfasst, hat seine ursprüngliche Eigenart zum großen Teil durch intensive Nutzung und technische Überprägung, z.B. Versiegelung, weitgehend verloren. Die Rastanlage ist eingezäunt.

Bezugsraum 2 umfasst die angrenzende, von ausgedehnten Wäldern, Acker- und Grünlandflächen kleinräumig strukturierte Kulturlandschaft. Ein Wegenetz erschließt den Waldbereich. Unmittelbar westlich der Anlage liegt die Unterführung des Wirtschaftsweges, der als Radfernweg ausgewiesen ist und die Räume nördlich und südlich der BAB A 1 verbindet.

Für die regionale oder überregionale Erholung besitzt das an der BAB A 1 gelegene Untersuchungsgebiet keine Bedeutung. Im Untersuchungsgebiet liegen keine:

- Unzerschnittenen verkehrsarmen Räume,
- Erholungswald oder
- hervorzuhobende Merkmale, Sichtbeziehungen, Raumgrenzen und Randeefekte.

Umweltauswirkungen

Durch das geplante Bauvorhaben werden landschaftsbildprägende Strukturen, v. a. Gehölze und Waldbereiche im Naturpark Wildeshauser Geest in Anspruch genommen und beeinträchtigt. Die Landschaft wird durch den Neubau der Rastanlage in ihrem Erscheinungsbild verändert, der Technisierungsgrad nimmt weiter zu. Der Radfernweg westlich der Rastanlage ist nicht von der Baumaßnahme betroffen.

5.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Unter dem Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter werden Objekte von kultureller Bedeutung sowie kunsthistorisch bedeutsame Gegenstände, etwa historische Gebäude, Denkmäler oder Grundflächen, analysiert.

Umweltauswirkungen

Boden- und Baudenkmale „scheint es“ nach Auskunft der Denkmalschutzbehörde des LK Oldenburg „an der Rastanlage direkt nicht zu geben, allerdings in der näheren Umgebung“ (Effenberg, schriftl. Mitt., 17.08.2012). Umweltauswirkungen sind aufgrund der Begrenzung des Baufeldes nicht zu erwarten.

5.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die Beschreibungs- und Bewertungspflicht für die geplante Erweiterung der Rastanlage umfasst alle potenziellen, nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter und die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

Generell sind die Schutzgüter in einem komplexen Wirkungsgefüge miteinander verbunden, ihre Funktionen bauen aufeinander auf und sind häufig auch voneinander abhängig (z.B. Vegetationsentwicklung in Abhängigkeit von abiotischen Standortverhältnissen, Zusammenhänge zwischen Grund- und Oberflächenwasser und Bodenstrukturen, faunistische und floristische Abhängigkeitsverhältnisse).

Bei der Erarbeitung der vorliegenden umweltfachlichen Untersuchungen sind Wechselwirkungen bei der Beurteilung der einzelnen Schutzgüter so weit wie möglich eingeflossen.

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Für die Erweiterung der PWC-Anlage wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Das Ergebnis zeigt, dass eine „wesentliche Änderung“ im schalltechnischen Sinne an keinem Gebäude nachgewiesen werden kann. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung besteht deshalb nicht.

Die berechneten Beurteilungspegel an den Lkw-Parkständen liegen jedoch, ohne Lärmschutz, nachts oberhalb von 65 dB(A). Aus diesem Grund wird im Trennstreifen zwischen der Richtungsfahrbahn und der Rastanlage auf der gesamten Länge ein 3,00 m hoher Lärmschutzwall mit einer aufgesetzten 2,00 m hohen Lärmschutzwand vorgesehen, damit im Bereich der Lkw-Parkstände der nächtliche Grenzwert von 65 dB(A) eingehalten wird. Einzelheiten können der Unterlage 17, Immissionstechnische Untersuchungen, entnommen werden.

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Zur Abschätzung der lufthygienischen Belastungssituation nach Inbetriebnahme der Erweiterung der Rastanlage wurde eine Untersuchung der Luftschadstoffe durchgeführt.

Die zugrunde gelegte Vorbelastung wurde mit der Zentralen Unterstützungsstelle Luftreinhaltung, Lärm und Gefahrstoffe – (ZUS LLG) des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim als zuständiger Aufsichtsbehörde abgestimmt.

Im Ergebnis der Abschätzungen bleibt festzuhalten, dass einschließlich der Berücksichtigung der Emissionen der durchgehenden Strecke der A 1 die Grenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes – Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) eingehalten werden. Kraftfahrzeugbedingte kritische Schadstoffbelastungen sind durch die Maßnahme im betrachteten Planungsraum somit nicht zu erwarten.

Weitere Einzelheiten zum Immissionsschutz sind der Immissionstechnischen Untersuchung (Unterlage 17) zu entnehmen.

6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die geplante Baumaßnahme befindet sich nicht im Wasserschutzgebiet. Daher sind keine Maßnahmen entsprechend den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag 2002) vorzusehen.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen sind folgende **Vermeidungsmaßnahmen (V)** vorgesehen:

- 1 **V_{CEF}⁵** - Zeitraum zur Fällung von (Alt-)Gehölzen: Ausschluss von Fällarbeiten vom 1. März bis 30. September gem. § 39 Abs. 5 BNatSchG; zum vorsorglichen Schutz von Fledermäusen, Durchführung möglichst Oktober bis März
- 2 **V_{CEF}** - Schutzzaun zur Begrenzung des Baufeldes / Bauzeitenregelung
- 3 **V** - Lärmschutzwall mit kombinierter Lärmschutzwand zur Reduzierung von Immissionen
- 4 **V** - Schonender Umgang mit Boden / Rekultivierung
- 5 **V** - Sickeranlage mit abgedichteter Absetzzone zur Klärung von Oberflächenwasser

Nach Ausschöpfung der Vermeidungsmöglichkeiten sind **nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen** gem. § 13 BNatSchG „durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren.“ Die maßgeblichen zu erwartenden Konflikte und der Kompensationsbedarf durch die Rastanlagenerweiterung sind, auf die Bezugsräume 1 und 2 bezogen, *Tabelle 6* zu entnehmen.

Maßgebliche Konflikte	Kompensationsbedarf [ca.]
<u>Bezugsraum 1</u> <u>Verlust von Biotopen allgemeiner bis geringer Bedeutung</u> mit einer Entwicklungsdauer von > 25 Jahren (K: 1 : 1), ohne Nachweis gefährdeter Arten, nicht als Wald nach NWaldLG einzustufen - standortgerechte Gehölzpflanzungen (HPS/OV: ca. 0,8 ha) - Kiefernwald mit Eiche und Birke (WZK/WQT/OV: ca. 0,28 ha)	1,08 ha
<u>Inanspruchnahme von Strukturen allgemeiner bis geringer Bedeutung</u> auf der intensiv genutzten Rastanlage und im BAB benachbarten, stark vorbelastetem Bereich im Naturpark „Wildeshäuser Geest“ und im LSG „Auetal - Holzhauser Heide - Steinhorst - Ahlhorner Heide - Stadt Wildeshausen und Gemeinde Großenkneten“	n.q.
<u>Bezugsraum 2</u> <u>Inanspruchnahme landschaftsbildprägender Biotopstrukturen</u> mittlerer Bedeutung im Naturpark „Wildeshäuser Geest“ und im LSG „Auetal - Holzhauser Heide - Steinhorst - Ahlhorner Heide - Stadt Wildeshausen und Gemeinde Großenkneten“ <u>Verlust von Wald allgemeiner bis geringer Bedeutung</u> - Fichtenforst (WZF: ca. 2,06 ha, K: 1 : 1) - Kiefernwald mit Eiche und Birke (WZK/WQT/OV: ca. 0,05 ha) - standortgerechte Gehölzpflanzungen (HPS/OV: ca. 0,04 ha)	n.q. 2,15 ha (davon 2,11 ha gem. NWaldLG)
<u>Randliche Beeinträchtigung</u> der angrenzenden Waldbereiche (ca. 154 lfm und ca. 10 m Tiefe) <u>Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Wald mit Schutzfunktion Lärm</u>	154 lfm und ca. 10 m Tiefe n.q.
<u>Bezugsraum 1 und 2</u> <u>Versiegelung</u> von Böden allgemeiner Bedeutung (ca. 1,14 ha, K: 1 : 0,5)	0,57 ha

Tabelle 6: Kompensationsbedarf für Eingriffe gem. § 13ff BNatSchG bzw. Waldumwandlung gem. § 8 NWaldLG

⁵ Funktionserhaltende Vermeidungsmaßnahme

Legende

K = Verhältnis Eingriffsumfang-Kompensationsbedarf
n.q. nicht quantifizierbar

Zur Kompensation des Eingriffs und zur Gestaltung der Rastanlage sind **Ausgleichs-(A)** und **Gestaltungsnahmen (G)** auf der Rastanlage sowie auf externen Flächen, hier den verlassenen Rastanlagen an der BAB A 1 bei km 146,5 (Süd) und km 129,6 (Süd), vorgesehen. Art, Umfang und Lage der Maßnahmen sind den Unterlagen 9.1: Maßnahmenübersicht, 9.2: Maßnahmenplan, 9.3: Maßnahmenkartei sowie 9.4: Gegenüberstellung zu entnehmen.

Maßnahmen auf der Rastanlage (Unterlage 9.2, Blatt 1-3)

- 6 G - Ansaat von Landschaftsrasen
- 7 A - Flächige Gehölzpflanzung
- 8 A - Punktuelle Gehölzpflanzungen (Hochstämme, Strauchgruppen)
- 9 G - Sukzession
- 10 A - Rekultivierung des Arbeitsstreifens und Entwicklung von Waldrändern / Wiederherstellung von Waldflächen

Externe Kompensationsmaßnahmen auf verlassenen Rastanlagen an der BAB A 1

bei km 146,5 (Süd) und km 129,6 (Süd) (Unterlage 9.2, Blatt 4):

- 11 A - Rückbau von Fahrbahnflächen
- 12 A - Gründung von naturnahem Laubwald / Waldrand auf verlassenen Rastanlagen mit funktionsfähigen Habitaten für Brutvögel
- 13 A - Entwicklung von naturnahen Waldflächen / Waldrand mit funktionsfähigen Habitaten für Brutvögel, Entfernen landschaftsfremder Gehölze

Die oben dargestellten erheblichen Beeinträchtigungen können mit Hilfe der geplanten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen dem gesetzlich geforderten Umfang entsprechend auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Da die Erweiterung der Rastanlage im außerörtlichen Bereich liegt, ergibt sich keine Notwendigkeit zur Einpassung der Straßenbaumaßnahme in bebaute Gebiete.

7 Kosten

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland. Die erforderliche Sicherung bzw. Anpassung von Anlagen der Ver- und Entsorgung richtet sich nach den gesetzlichen Regelungen und bestehenden Verträgen.

Eine Kostenbeteiligung Dritter entfällt.

8 Verfahren

Zur Erlangung der Baurechte ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach den §§ 17 bis 17e des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in Verbindung mit den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVerfG) erforderlich.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Für den Umbau der unbewirtschafteten Rastanlage ist eine Bauzeit von 12 Monaten vorgesehen.

Die Erweiterung der Rastanlage wird unter Vollsperrung der Anlage realisiert. Eine Offenhaltung von Teilflächen zur Nutzung während der Nachtstunden ist nicht vorgesehen. Mit der Polizei ist bzgl. der Abwicklung der Großraum- und Schwertransporte Rücksprache zu halten.

Der Verkehr von und zur Baustelle kann über die A 1 abgewickelt werden. Eine rückwärtige Anbindung der Rastanlage über das nachgeordnete Wegenetz ist nicht vorhanden.

Während der Bauzeit ist die zweistreifige Verkehrsführung auf der Richtungsfahrbahn Bremen zu gewährleisten.

Die geplante PWC-Anlage erhält im Endzustand ausreichend Freiflächen für Erholung und Bewegung, die während der Baudurchführung als Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen genutzt werden können. Somit kann auf zusätzliche Arbeitsstreifen im herkömmlichen Sinne verzichtet werden. Lediglich für die Errichtung des Wildschutzzaunes und der Böschungen ist ein 3,0 m breiter Streifen entlang der Anlage vorgesehen.

Altlasten im Baufeld sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt.

Für das Baufeld der Rastanlage wurde eine Luftbildauswertung der zentralen Polizeidirektion Hannover -Dezernat 55 - (Schreiben vom 03.12.2010, Az.: 31236-A1-153,0/153,4) bezüglich Kampfmittel durchgeführt. In Teilbereichen ist aus den zur Verfügung stehenden Luftbildern keine Bombardierung erkennbar. Für weitere Bereiche sind aufgrund von Bewaldung keine Aussagen möglich.

Tecklenburg, 25.11.2014

eberhardt - die ingenieure gbr

Bearbeiter:

gez. Eberhardt

gez. Fehr

Thomas Eberhardt

Dirk Fehr

Nachgeprüft:

Oldenburg, 19.12 2014

NLStBV – GB Oldenburg

i.A. gez. Springwald

Nachgeprüft:

Oldenburg, 19.12 2014

NLStBV – GB Oldenburg

i.A. gez. Hoste
