

Neubau
Ausbau der Bundesautobahn
Bundesstraße

A 1, Nebenanlage

Von Bau-km 194,090 bis Bau-km 194,840

Ort: Holdorf

Baulänge: _____

Länge der Anschlüsse: _____

Straßenbauverwaltung
des Landes Niedersachsen

Planfeststellung

für

A 1 – Ausbau der Rastanlage „Dammer Berge“
Ostseite

Erläuterungsbericht

Aufgestellt: Osnabrück, den 28.08.2007 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Osnabrück gez. de Buhr im Auftrage.....	

Gliederung des Erläuterungsberichtes

1	Darstellung der Baumaßnahme
2	Notwendigkeit der Baumaßnahme.....
2.1	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen.....
2.2	Raumordnerische Entwicklungsziele.....
2.3	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur / Verkehrsprognose
2.4	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen
3	Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme / Vergleich der Varianten und Wahl der Linie.....
3.1	Trassenbeschreibung der Varianten
3.2	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum
3.3	Beurteilung der einzelnen Varianten
3.4	Aussagen Dritter zur vorliegenden Planung.....
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....
4.1	Trassierung
4.2	Querschnitt.....
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz
4.4	Baugrund / Erdarbeiten
4.5	Entwässerung
4.6	Ingenieurbauwerke.....
4.7	Straßenausstattung.....
4.8	Besondere Anlagen.....
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen.....
4.10	Leitungen
5	Schutz-, Ausgleichs-, Ersatzmaßnahmen
5.1	Lärmschutzmaßnahmen
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft
5.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete
5.5	Luftschadstoffe.....
6	Verfahren zur Erlangung der Baurechte
7	Durchführung der Baumaßnahme

1. Darstellung der Baumaßnahme

Der vorliegende Entwurf umfasst den Ausbau der Rastanlage „Dammer Berge“, Ostseite im Zuge der A 1 Oldenburg (Holstein) – Saarbrücken, im Abschnitt Bremen – Münster. Die Rastanlage befindet sich zwischen den Anschlussstellen „Holdorf“ und „Neuenkirchen-Vörden“ in den gleichnamigen Gemeinden.

Ost- und Westseite der Rastanlage werden durch das Brückenrestaurant in km 194,4 bewirtschaftet. Auf der Ostseite befindet sich ein Motel, welches von der Westseite über Wirtschaftswege und ein Brückenbauwerk im Süden (km 194,8) erreichbar ist. Dieses Motel wird durch den Ausbau der Rastanlage überplant und nördlich der Betriebszufahrt zum Brückenrestaurant neu errichtet. Das geplante Motel ist in den vorliegenden Unterlagen nur nachrichtlich dargestellt. Die konkrete Planung und baurechtliche Genehmigung wird vom Konzessionär betrieben.

Die Westseite soll ebenfalls erweitert werden. Das Planungsrecht hierfür wird über ein gesondertes Verfahren abgesichert. Der vorliegende Entwurf bezieht sich ausschließlich auf die Ostseite.

Im Zuge des Ausbaus wird das Parkraumangebot deutlich erhöht. Der Konzessionär des Brückenrestaurants plant Veränderungen im Vorplatz-/Eingangsbereich zum Brückenrestaurant, welches sich der künftigen Parkraumkonzeption anpassen soll.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Deutschland als Land mit 8 Anrainerstaaten ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe in Europa. Nicht nur durch die Öffnung der osteuropäischen Märkte sondern auch durch die EU-Osterweiterung und die Expansion der deutschen Seehäfen ist die Verkehrsbelastung in den letzten Jahren deutlich angestiegen. Besonders beim Güterfernverkehr sind starke Zuwächse zu verzeichnen.

Besonders betroffen von der Zunahme des Lkw-Fernverkehrs sind die Transitstrecken und die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen. Zu beiden gehört unter anderem auch die BAB A 1.

Der Bau und Ausbau von Autobahnrastanlagen, insbesondere von Park- und Stellplätzen für Lkw auf Bundesautobahnen, hat bereits in der Vergangenheit nicht mit dieser Entwicklung des Verkehrs Schritt gehalten. An den Bundesautobahnen gibt es 429 bewirtschaftete Rastanlagen (Stand 2004) und 1.520 unbewirtschaftete Rastanlagen (Stand 2003) mit insgesamt mehr als 21.000 Stellplätze für Lkw. Bei einem geschätzten Volumen von über 11 Millionen Lkw-Fahrten jeden Tag auf dem Gesamtstraßennetz, von denen ein Großteil über die Bundesautobahnen führt, ist die Anzahl der Park- und Stellplätze für Lkw viel zu gering. Dieses führt dazu, dass Fahrer aufgrund von Überfüllung der Rastplätze gezwungen sind, verbotswidrig auf den Zufahrtsstreifen oder auch außerhalb der Autobahnen – z. B. auf Autohöfen - zu parken. Der ergänzenden

Funktion der Autohöfe wird im Einzelfall bei Zeitpunkt und Dimensionierung des Neu- und Ausbaus von Rastanlagen in angemessener Weise Rechnung getragen. Dabei ergeben sich allerdings zunehmende Probleme im Hinblick auf von den Autohöfen direkt oder indirekt verlangte Parkgebühren, die zu erhöhten Belastungen der gebührenfreien Autobahnrastanlagen führen. Außerdem hat der Bund auf den dauerhaften Bestand der Autohöfe und möglichen Schließungen, einhergehend mit dem Wegfall der Lkw-Stellplatzkapazitäten, keinen Einfluss. Die Rastanlage Dammer Berge wurde vor 30 Jahren gebaut und weist folgendes Parkraumangebot aus:

27 LKW – Parkstände

91 PKW – Parkstände

Um die geänderten Lenk- und Ruhezeiten nach den gesetzlichen Vorschriften einhalten zu können ist es unabdingbar, dass die Park- und Stellplatzkapazitäten an Autobahnen umfangreich erhöht werden. Das Brückenrestaurant Dammer Berge ist außerdem für den Busreiseverkehr und Pkw-Verkehr ein beliebter Rastpunkt. Dieser Nachfrage wird der vorhandene Parkraum bei weitem nicht gerecht. Zeitweise ist zu beobachten, dass LKW in den Fahrgassen, Durchfahrten und Grünflächen „wild parken“, so dass kein geordneter Ablauf auf der Anlage gewährleistet ist. Besonders das Parken außerhalb der befestigten Flächen führt zu einer erheblichen Umweltbeeinträchtigung (Versickerung von Ölverlust usw.).

Die vorhandenen Park-, sowie Rastplätze an der BAB A 1 werden ganztägig stark frequentiert und sind oft so überfüllt, dass es zu chaotischen Zuständen mit vielen verkehrswidrigen Situationen an diesen Standorten kommt. Diese sind:

- Parken von LKW in den Zu- und Abfahrten, sowie in den Durchfahrten und Fahrgassen
- Parken von LKW auf den Grünflächen, wobei die Bordanlagen immer wieder zerstört werden
- Entsorgung von Abfällen auf den Parkflächen, weil wegen der Platznot nicht genügend Müllbehälter aufgestellt werden können, usw.

2.2 Raumordnerische Entwicklungsziele

Der Ausbau der Rastanlage ist mit den raumordnerischen Entwicklungszielen vereinbar.

2.3 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur / Verkehrsprognose

Durch die Rastplatzerweiterung wird das vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft Technologie und Verkehr aufgestellte Netzkonzept für die Anlage von Rastanlagen umgesetzt. Dieses Konzept sieht einerseits die Aufgabe (Rekultivierung) einiger kleiner Rastplatzstandorte an der A 1 in ökologisch hochwertigen Bereichen und andererseits den erheblichen Ausbau vorhandener Rastanlagen in anderen Bereichen vor, so dass insgesamt die Stellplatzzahlen – vor allem für Lkw – erhöht werden. Das erweiterte Parkraumangebot führt zu einer deutlichen Entlastung bei dem vorh. Parkraumangel.

Die Verkehrszahlen auf der BAB 1 stellen sich wie folgt dar:

Zählstelle 0019 in km 198,2

Analyse 2000		Prognose 2015	
DTV-KFZ	DTV-SV %	DTV-KFZ	DTV-SV %
55.129	13,75	64.500	27,8

Im Zuge der Abstimmungen mit dem BMVBW und dem Konzessionär für die bewirtschafteten Anlagen wurde dann festgelegt, die Parkstände für PKW, LKW, Busse und PKWA - soweit wie innerhalb der vom umliegenden Straßennetz umschlossenen Fläche möglich - zu erhöhen.

2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die neue Anlage eines Regenrückhaltebeckens wird das Vorflutgewässer deutlich besser vor Verunreinigung geschützt. Vorgesehen ist ein Sandfang, so dass die Entsorgungsmöglichkeit verunreinigten Schlammes gegeben ist sowie mit Tauchwand zur Rückhaltung wassergefährdender Schwebstoffe (siehe auch Punkt 4.5 und Unterlage 13).

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

3.1 Trassenbeschreibung der Varianten

Die vorliegende Entwurfsplanung weist folgende Anzahl an Parkständen aus:

	geplant	vorhanden
PKW – Parkstände	120	91
PKWA – Parkstände	15	-
Bus – Parkstände	12	-
LKW – Parkstände	82	27
Parkstand für Schwertransporter	l = 100 m	-

Von den 120 PKW-Parkständen werden jeweils 4 Frauen- und 4 Behindertenparkplätze gesondert ausgewiesen und extra beleuchtet.

Die Flächenaufteilung der Rastplatzerweiterung soll nach der einheitlichen Funktionsfolge „Tanken, Parken, Rasten“ erfolgen. Für den Konzessionsnehmer - Tank & Rast AG -, soll für den bewirtschafteten Teil der Rastanlage keine Umbauten im Bereich der Tankanlage und des Raststättengebäudes erfolgen. Lediglich der Vorplatz/Eingangsbereich zum Brückenrestaurant wird, unabhängig von den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen, von der Tank & Rast AG umgestaltet. Die Umgrenzung dieses Vorplatzbereiches erstreckt sich bis etwa

45 m südlich der südlichen Gebäudeseite und östlich bis zum vorhandenen Brückenbauwerk.

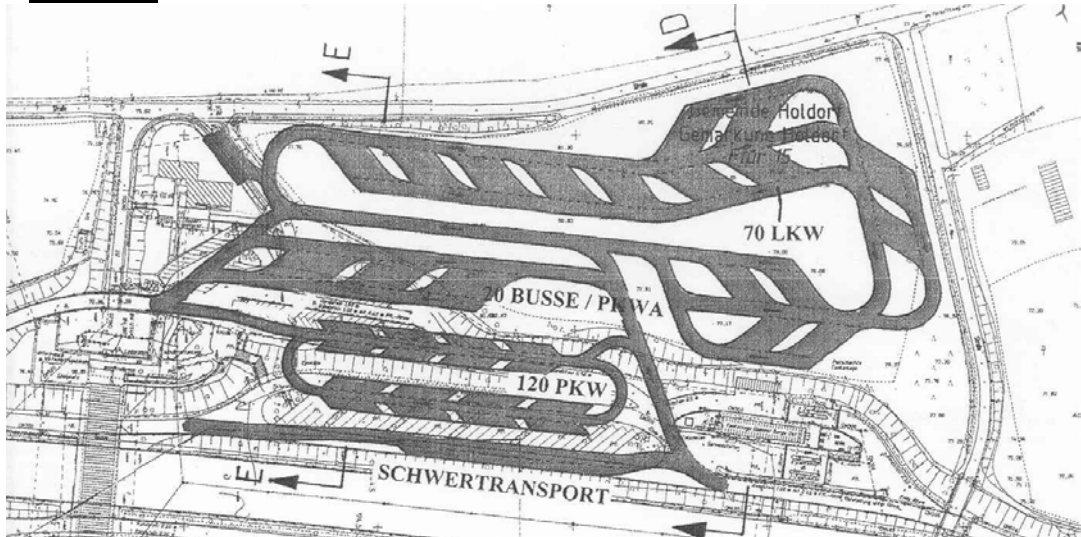
Den Abmessungen und der Parkkonzeption liegen grundsätzlich die „Vorläufigen Hinweise und Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen“ (VHRR) zugrunde. An- und Abfahrt zu/von den jeweiligen Kfz-spezifischen Parkplätzen erfolgt allerdings über einen Kreisverkehrsplatz. Mit diesem System ist ein mehrmaliges Umfahren bis zur gewünschten Stellplatzwahl möglich bei optimaler Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Grundstücksfläche.

Als weitere Kriterien wurden bei der Planung berücksichtigt:

- Möglichst nahe Lage der Bus – Parkstände zum Eingangsbereich des Brückenrestaurants.
- Lage der LKW – Parkstände möglichst abseits der Autobahn, zwecks Erhalt von „Ruhezonen“ für die Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer.
- Verbesserung der sicheren Erreichbarkeit des Brückenrestaurants, indem die vorhandene, auf Niveau des Restauranteingangs liegende PKW-Abfahrt nur noch als Zufahrt zum neuen Motel genutzt wird. Die zukünftige PKW-Abfahrt erfolgt - wie alle Kfz-Abfahrten - über den Kreisel zur Parallelfahrbahn, die das Brückenrestaurant unterquert.

Im Zuge der Konzeptplanung wurden sukzessive insgesamt 20 Varianten erarbeitet. Zum Teil unterscheiden sie sich nur in Nuancen. Die wesentlichen Unterschiede gehen aus den nachfolgend beschriebenen Varianten hervor.

Variante I

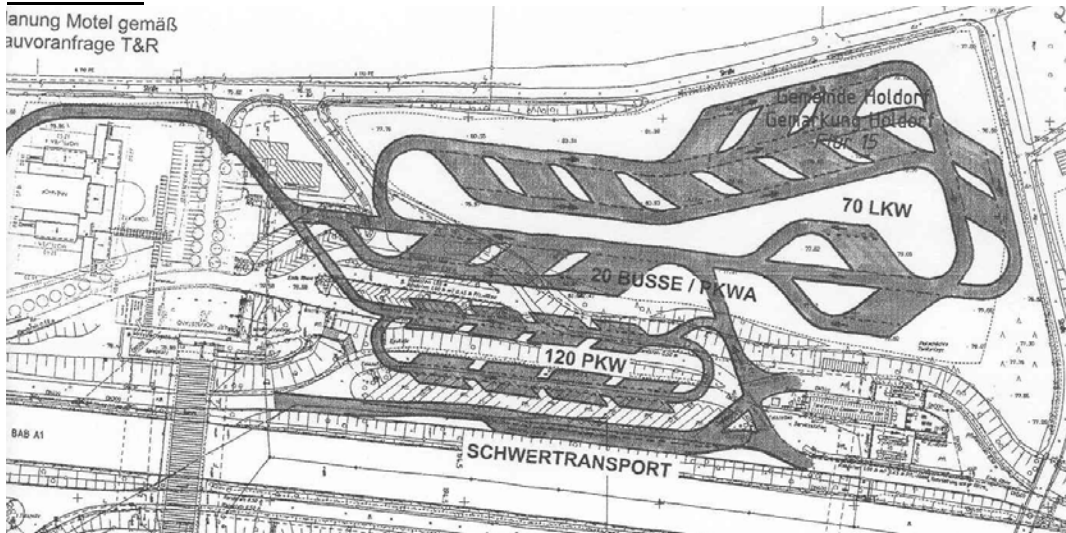


Die Erweiterung der Parkstände ist unter weitgehender Berücksichtigung der Parameter gemäß der „VHRR“ erfüllt.

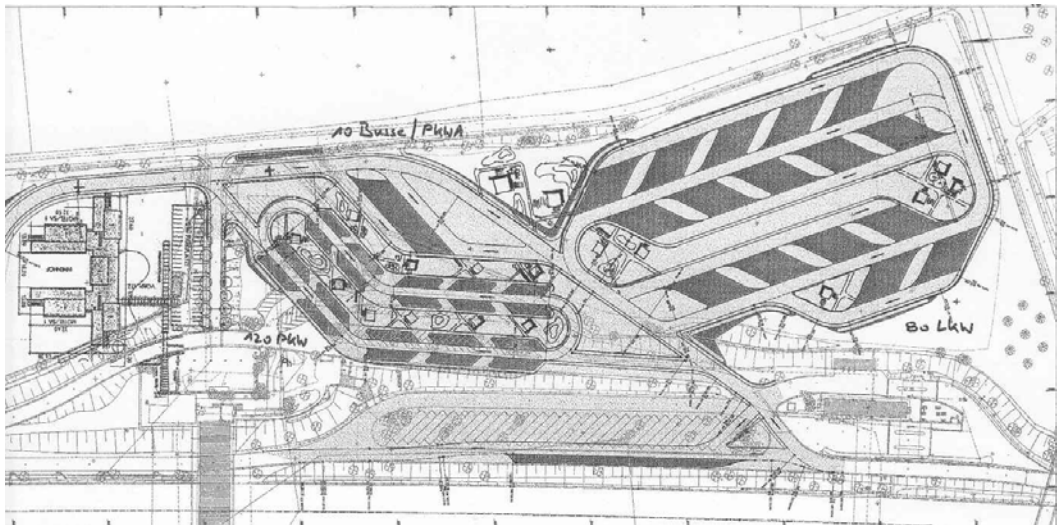
Nachteilig ist, dass sämtlicher, von der Rastanlage abfahrender Verkehr, vor dem Eingangsbereich zum Brückenrestaurant und damit auch in unmittelbarer Nähe zum Motel vorbei geführt wird.

Variante II

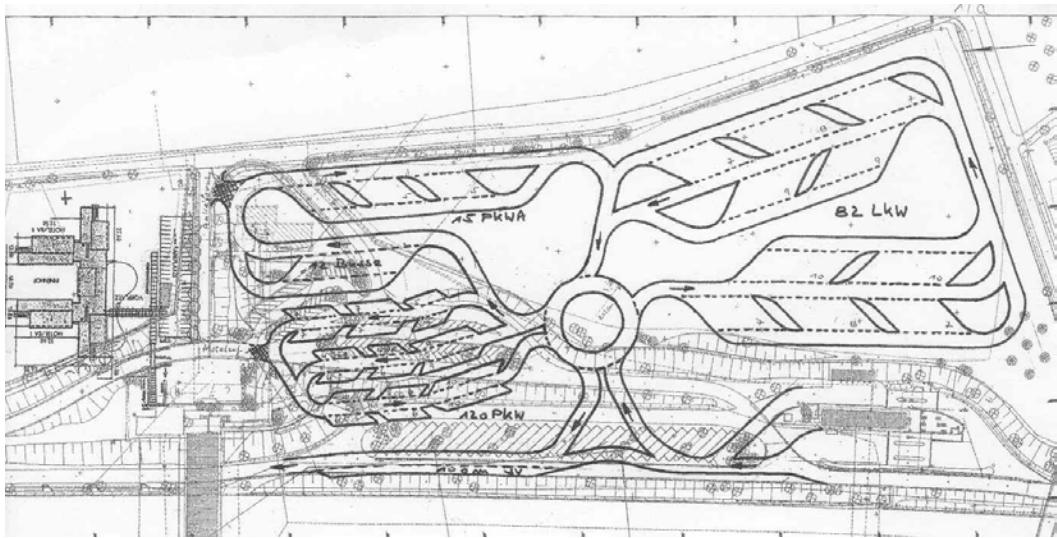
Planung Motel gemäß
Bauvoranfrage T&R



Da mittlerweile konkrete Planüberlegungen und eine Bauvoranfrage der T & R zum Neubau des Motels vorlagen, wurde diese Variante mit Verlagerung der Rastanlagenabfahrt abseits des Eingangsbereichs vom Brückenrestaurant entwickelt. Nachteilig ist, wie auch bei der nachfolgenden Variante, die unübersichtliche Kreuzungssituation mit der Betriebszufahrt zum Brückenrestaurant, auf der z. T. Fahrzeuge rückwärts in westl. Richtung rangieren müssen.

Variante III

Gegenüber Variante II wurde die Anzahl der LKW- und Busse/PKWA-Parkstände zugunsten weiterer LKW-Parkstände verändert. Die PKW-Parkstände wurden näher an das Brückenrestaurant gerückt.

Variante XIa

Zentrale Verteilung über einen Kreisverkehrsplatz. Damit wird eine übersichtliche Wegweisung und ein mehrfaches Durchfahren der Anlage für alle parkplatzsuchende Verkehre möglich. Den Konfliktpunkt mit der Betriebszufahrt gibt es nicht mehr. Diese Variante liegt dem RE-Entwurf zugrunde.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum gehört zur naturräumlichen Haupteinheit 585 "Bersenbrücker Land". Innerhalb der Haupteinheit liegt er in der Untereinheit 585.03 „Dammer Berge“.

Bei der Einheit „Dammer Berge“ handelt es sich um den westlichen Flügel des Bersenbrück-Dammer Endmoränenbogens, der als wallartige, in nord-südlicher Richtung verlaufende Erhebung die Dümmer-Moorniederung und das Artland voneinander trennt. Südlich von Steinfeld handelt es sich um einen breiten Rücken, der durch zahlreiche Täler in eine Vielzahl von Kuppen und Tälern aufgegliedert ist. Auf den sandig kiesigen Böden stehen überwiegend Nadelgehölze an, vereinzelt durchmischt mit Laubbäumen (insbesondere Birken). Ansonsten herrscht als landwirtschaftliche Nutzform der Ackerbau vor.

3.3 Beurteilung der einzelnen Varianten

In der Gegenüberstellung zeigen die unter Punkt 3.1 beschriebenen Varianten folgenden Vergleich:

	Variante I	Variante II	Variante III	Variante XIa
Sicherheit	unübersichtliche Kreuzungssituation zum Brückenrestaurant	unübersichtliche Kreuzungssituation mit Betriebszufahrt und zum Brückenrestaurant	unübersichtliche Kreuzungssituation mit Betriebszufahrt	keine Kreuzungskonfliktpunkte, übersichtliche Wegweisung
	-	--	-	++
Flächenverbrauch	Keine gravierenden Unterschiede: Alle Varianten beschränken sich auf den gleichen Raumausschnitt, der durch die Autobahn im Westen und Straßen im Norden, Osten und Süden begrenzt wird.			
	+/-	+/-	+/-	+/-
Umwelt				
Schutzgebiete und -objekte	Keine Variantenunterschiede: Alle Varianten liegen vollständig im LSG Dammer Berge. Sonstige Schutzgebiete oder -objekte werden nicht tangiert			
	+/-	+/-	+/-	+/-
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	Vorkommen von insbesondere gering bedeutsamen Ackerflächen und von Grünstrukturen (vorhandene Rastanlage) mit sehr geringer bis geringer Bedeutung. Es bestehen starke visuelle, akustische und schadstoffspezifische Vorbelastungen. Keine Betroffenheit besonders bedeutsamer Arten oder Funktionsräume. Es bestehen keine gravierenden Unterschiede, da alle Varianten den gleichen Raumausschnitt beanspruchen.			
	+/-	+/-	+/-	+/-
Boden, Wasser, Klima und Luft	Es kommen keine abiotischen Funktionsbereiche mit besonderer Bedeutung vor. Es bestehen starke Vorbelastungen (Schadstoffe). Alle Varianten liegen vollständig in einer räumlich weit gefassten Trinkwasserschutzzone III b. Es bestehen keine gravierenden Unterschiede, da alle Varianten den gleichen Raumausschnitt beanspruchen.			
	+/-	+/-	+/-	+/-

Landschaft	Landschaftsräume oder –strukturen mit einer besonderen Vielfalt, Eigenart, Schönheit oder Erholungsfunktion sind nicht vorhanden. Es bestehen keine gravierenden Unterschiede, da alle Varianten den gleichen Raumausschnitt beanspruchen.			
	+/-	+/-	+/-	+/-
Kultur- und Sachgüter	Keine Betroffenheit von Kulturgütern oder sonstigen planungsrelevanten Sachgütern.			
	+/-	+/-	+/-	+/-
Wechselwirkungen	Keine Betroffenheit von Funktionsbereichen mit besonderen Wechselwirkungen.			
	+/-	+/-	+/-	+/-
Umwelt gesamt	Gravierende, qualitative Unterschiede in Bezug auf erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen (UVPg) bestehen nicht. Solche Unterschiede würden sich vor allem durch eine andersartige Betroffenheit von Funktionsbereichen mit besonderer Bedeutung ergeben; hierzu zählen bspw. besonders schützenswerte, schutzwürdige, seltene oder naturnahe Strukturen. Solche Strukturen sind von der Planung aber nicht betroffen. Gravierende Differenzen in Bezug auf Eingriffe und den daraus resultierenden Kompensationserfordernissen nach Naturschutzgesetzgebung sind ebenfalls nicht erkennbar, da alle Varianten den gleichen Raumausschnitt beanspruchen.			
	+/-	+/-	+/-	+/-

3.4 Aussagen Dritter zur vorliegenden Planung

Die Variantenkonzepte wurden unter Mitwirkung der T & R erarbeitet.

Die vorliegende Planung entspricht der einvernehmlichen Lösung zwischen Straßenbauverwaltung und Konzessionär der bewirtschafteten Anlagen.

Des weiteren wurde das Entwässerungskonzept am 08. Nov. 2005 mit der UWB, Landkreis Vechta abgestimmt.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

Die Zu- und Abfahrtsbereiche bleiben unverändert. Der Ausbau erfolgt zwischen Tankstelle und Brückenrestaurant.

Der innere Rastplatzbereich ist als Langsamfahrtszone (30 – 50 km/h) zu betrachten. Die Wahl der Trassierungselemente erfolgt nach fahrgeometrischen Gesichtspunkten der jeweiligen Bemessungsfahrzeuge bzw. unter dem Aspekt der Sicht (an Einmündungen).

Gewählte Mindeststradien:

PKW-Bereiche $R_{\min} \geq 8 \text{ m}$ (zulässig gemäß VHRR = 6 m)

LKW-Bereiche $R_{\min} \geq 15 \text{ m}$ (zulässig gemäß VHRR = 15 m)

Ausnahme bilden 2 Stellen im Bereich der Busparkstände und 1 Stelle vom Kreisverkehrsplatz in den 1. LKW-Parkstand. Hier ist jeweils $R = 12 \text{ m}$ gewählt. Gemäß VHRR ist dies im Ausnahmefall zulässig.

Der Mindestradius im PKW-Bereich ergibt sich aus der Geometrie der Rotunde. Bei den LKW-Bereichen wurden z. T. zwecks Kompaktheit und max. Kapazität der zulässige Mindestradius gewählt.

Der Kreisverkehrsplatz wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit um 20 % größer als das übliche Regelmaß für KVP außerhalb bebauter Gebiete gewählt. Der Durchmesser des äußeren Fahrbahnrandes beträgt somit 48 m. Die Kreisbahn ist 7,50 m breit zwischen den Borden. Die Höhenfestlegung erfolgt nicht über eine Fahrbahnrandgradienten, sondern über eine Abwicklung in Form eines flachen Kegelstumpfes, wobei die Mantelfläche die Kreisfahrbahn darstellt und die Grundfläche auf einer 1 % in West-Ost-Richtung geneigten Ebene. In Nord-Süd-Richtung liegt die Grundfläche horizontal.

Die Aufriss-Trassierung für Zu- und Abfahrt, Durchfahrt und Fahrgassen ist abhängig von:

- Anschlussbereich an der Tankstelle
- Anschlussbereich am Vorplatz zum Brückenrestaurant und zum Brückenbauwerk (Brücke über der Betriebszufahrt)
- Anhaltung der Betriebszufahrt zum Brückenrestaurant
- Höhenlage des östl. und süd. Wirtschaftsweges
- Begrenzung der Längsneigung außerhalb der Parkflächen auf 5 %
- Begrenzung der Längsneigung im Bereich der Parkflächen auf 2,5 % zur Gewährleistung einer max. Schrägneigung auf 4 % (bei 3 % Querneigung).
- Minimierung der Erdbewegungen und Füllbodenmassen (unter Einhaltung vorgenannter Punkte).
- Berücksichtigung der Vorflut

4.2 Querschnitt

Unter Beachtung der VHRR 1999 wurden folgende Querschnitte gewählt:

Bezeichnung	Breite	Tiefe	Länge
Fahrgasse mit Parkständen			
- für LKW, Busse u. PKWA	6,50 m		
- für PKW	5,50 m		
Gehwege	1,50 m		
Abmessungen der Parkstände			
PKW schräg (50 gon)	2,50 m	5,50 m	5,25 m
PKW (Behinderte)	3,75 m*	5,50 m	5,25 m
LKW schräg (50 gon)	3,50 m	18,00 m	21,95 m
Busse schräg (50 gon)	4,00 m	14,00 m	15,80 m
Gefahrgut-/Schwerverkehrsparkstand (Längsaufstellung)	4,50 m		100,00 m

* In Anpassung an das Rastermaß von 2,50 m

- Nach maximal jeweils 7 - 10 LKW Parkständen ist eine begrünte Trenninsel in einer Breite von 7,00 m vorgesehen.
- Im Bereich der PKW-Parkstände ist nach jeweils 4 - 10 Parkständen eine 5,00 m Breite Trenninsel vorgesehen.

Die Breite der Trenninseln wurde unter Beachtung des Rastermaßes der jeweils angrenzenden Parkstände gewählt. So sind bei Bedarf entsprechende Erweiterungen unter Aufgabe bzw. Verkleinerungen der Inseln möglich. Entsprechend wurde auch die Breite für die Behindertenstellplätze an das Rastermaß angepasst.

Für die verschiedenen Verkehrsflächen sind folgende Befestigungsarten gemäß der RSTO – 01 vorgesehen:

Zu- und Abfahrten und Fahrgassen mit LKW-Verkehr	Bauklasse III, Tafel 1, Zeile 1
Fahrgassen ausschließlich PKW-Verkehr	Bauklasse IV, Tafel 1, Zeile 1
Parkstände für LKW, Busse und Schwervertransportstellplatz	Bauklasse III, Tafel 3, Zeile 3
PKW-Stellplätze	Bauklasse IV, Tafel 3, Zeile 3
Gehwege	Tafel 7, Zeile 3

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Das untergeordnete Wegenetz wird nicht verändert. Die Anbindung zum Motel von der Westseite bleibt über die außenliegenden Wirtschaftswege und das Brückenbauwerk südlich der Anlage in km 194,8 bestehen. Von der hier vorliegenden Maßnahme „Ostseite“ wird die öffentliche Zufahrt zum Motel von der neuen Rastanlage aus über die Fahrgasse für Busse/PKWA sichergestellt. Die Betriebszufahrt ist von der Fahrgasse für Busse/PKWA erreichbar und im übrigen über das vorhandene Wirtschaftswegenetz.

4.4 Baugrund / Erdarbeiten

Mit Datum 06. Aug. 2002 liegt vom Ingenieurbüro Wode ein Ingenieurgeologisches Gutachten vor. Unter einer im Mittel 30 cm starken Oberbodenschicht stehen weitestgehend nicht frostempfindliche Böden der Frostempfindlichkeitsklasse F 1 in Form von Schmelzwassersanden an. Dies unterstellt der Gutachter auch für den Bereich der befestigten Anlagen, die nicht untersucht wurden. Der anstehende Boden ist zum Massenausgleich geeignet. Der Gutachter zeigt die Möglichkeit der Bodenverfestigung beim Einbau bzw. beim Aufbau auf die Schmelzwassersande unter Verzicht von Frostschutz- und Schottertragschicht-

ten auf. Im Zuge der vorliegenden Entwurfsplanung wird diese Alternative nicht berücksichtigt, da man z.Z. nicht unbedingt davon ausgehen kann, dass alle Auftragsmassen aus Schmelzwassersanden bestehen werden.

Aufgrund der Trassierungszwänge im Aufriss (siehe Punkt 4.1) ist ein Massenausgleich nicht zu erreichen. Es müssen ca. 9.000 m³ Oberboden und 42.000 m³ Boden abgefahren werden. Da auf der Westseite 39.000 m³ Füllboden benötigt werden, ist im Zuge der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen dort eine entsprechend große Fläche zur Bodenzwischenlagerung vorgesehen. Diese Fläche ist im Grunderwerbsplan (Unterlage 14.1, Blatt 2) ausgewiesen und im Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 12.4.1, Blatt 1) als Lagefläche dargestellt.

Bei den 3,00 m bis 5,00 m unter Geländeoberkante tiefen Aufschlüssen wurde kein Grundwasser angetroffen. Grundwasserbedingte Bauschäden sind daher auszuschließen.

4.5 Entwässerung (weitere Einzelheiten siehe Unterlage 13)

Die Parkplatzanlage wird über ein neu herzustellendes Rohrleitungs- und Muldensystem entwässert. Gemäß Wassertechnischer Untersuchung, Unterlage 13 ergeben sich aufgrund der Neuversiegelung zusätzliche Mehrwassermengen, die zu retendieren sind. Die Zuflusswassermenge zum Rückhaltebecken beträgt im Bemessungsfall $Q = 459,1$ l/s, der Drosselabfluss (entsprechend dem Abfluss aus unversiegeltem Einzugsgebiet) beträgt $Q = 10,2$ l/s.

Für die Zwischenspeicherung wird ein Regenrückhaltebecken innerhalb der Anlage, nördlich der Tankstelle, mit einem Stauvolumen von 1.100 m³ erforderlich, in dem ein Absetzbecken mit Tauchwand integriert wird.

Ein kleines Einzugsgebiet im nordöstlichen Planungsbereich (0,46 ha) ist an das vorhandene Entwässerungssystem in nördliche Richtung angeschlossen.

Das Konzept wurde mit der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Vechta) abgestimmt.

Die Vorflut besteht in der vorhandenen Rohrleitung an der Ostseite der Richtungsfahrbahn Bremen mit Anschluss über den zur Autobahn parallel verlaufenden Seitengraben südlich des Brückenbauwerkes in km 194,8 zum Strothmeyer - Graben in km 195,16 südlich der Anlage.

4.6 Ingenieurbauwerke

Neue Ingenieurbauwerke sind nicht vorgesehen. Die Berücksichtigung des Brückenbauwerkes, Überführung Wirtschaftsweg, in km 194,8 war bezüglich Lage und Höhe eine grundsätzliche Vorgabe für die Planung. Das Brückenbauwerk östlich des Brückenrestaurants über die Betriebszufahrt wird abgebrochen.

4.7 Straßenausstattung

Die Fahrgassen der Rastanlage erhalten gemäß dem Regelwerk eine Grundausstattung an Markierung und Leiteinrichtung.

Die wegweisende Beschilderung erfolgt gemäß der „Richtlinie für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen –RWBA 2000–“.

An der Außengrenze der Rastanlage ist die Errichtung eines Wildschutzzaunes vorgesehen.

Die Erholungs- und Ruhezonen werden mit Sitzgruppen und Bänken ausgestattet, deren Flächenbedarf im Lageplan, Unterlage 7/12 schematisch dargestellt ist.

Die Rastanlage erhält eine Ausstattung mit Straßenbeleuchtung gemäß der „Richtlinie für die Beleuchtung der Verkehrsanlagen an den Bundesautobahnen, Ausgabe 1986“. Die Frauenparkplätze sind nahe dem Eingang zum Brückenrestaurant angeordnet und besonders ausgeleuchtet.

Die konkrete Festlegung für die Ruhezonen und die Beleuchtung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Polizei und der Verkehrsbehörde.

4.8 Besondere Anlagen

Im Zuge des Rastplatzaus- und -umbaus sind keine besonderen Anlagen vorgesehen.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

- entfällt -

4.10 Leitungen

Die vorhandenen Regenwasserleitungen werden aufgenommen. Zu berücksichtigen sind die Versorgungsleitungen zur Tankstelle und zum Brückenrestaurant.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Lärmschutzmaßnahmen werden nicht erforderlich. Es gibt in der Nähe keinen geschlossenen Siedlungsbereich. Das nächste Einzelgebäude liegt über 120 m zur Rastanlage entfernt. Im vorliegenden Fall handelt es sich im Sinne der 16. BImSchV und der VLärmSchR-97 um einen „erheblichen baulichen Eingriff“, der allerdings auf die Rastanlage selbst beschränkt ist, da an der A 1 keine bauliche Veränderung stattfindet. Daher ist zunächst zu prüfen, ob durch die Rastanlage eine Überschreitung der gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte erfolgt. Das betroffenen Gebäude liegt im unbeplanten Außenbereich. Die festgelegten Immissionsgrenzwerte von 64 / 54 dB(A) (Tag / Nacht) werden unterschritten. Die Ermittlung der aus der Rastanlage resultierenden Beurteilungspegel gem. RLS-90 ergibt am Tag rd. 45 dB(A), in der Nacht rd. 42 dB(A). Damit besteht kein Anspruch auf Lärmschutz, da bei einer Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte keine Überprüfung mehr erforderlich ist, ob eine wesentliche Erhöhung eintritt.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die Baumaßnahme liegt in der Wasserschutzzone III b. Entsprechende Auflagen gemäß RistWag werden durch den vorgesehenen Straßenaufbau eingehalten.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Durch die Erweiterung der Rastanlage ergibt sich ein (anlagebedingter) Eingriff gemäß § 7 Niedersächsischem Naturschutzgesetz (NNatG). Der Eingriff macht gemäß §§ 10 und 12 NNatG Kompensationsmaßnahmen notwendig.

Die Kompensationsmaßnahmen sind im Lageplan / Maßnahmenplan Unterlage 7/12.4.1 mit dargestellt. Zusätzlich sind noch zwei Ersatzmaßnahmen ca. 2,5 km nördlich der Rastanlage (siehe Übersichtskarte Unterlage 2, Übersichtslageplan Unterlage 3) vorgesehen. Weitere Einzelheiten sind dem Landschaftspflegerischem Begleitplan, Unterlage 12 zu entnehmen.

5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

- entfällt -

5.5 Luftschadstoffe

Ein Anstieg der Luftschadstoffkonzentration wird durch die Erweiterung der Rastanlage nicht ausgelöst.

6. Verfahren zur Erlangung der Baurechte

Zur Erlangung der Baurechte ist ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 17 FStrG vorgesehen.

7. Durchführung der Baumaßnahme

Während der Bauzeit ist die Aufrechterhaltung des Tankbetriebes unproblematisch.

Die neuen LKW-Parkplätze können weitgehend unabhängig von der vorh. Rastanlagenbenutzung gebaut werden.

Während der Bauzeit im nördlichen Bereich (PKW-, PKWA-, Bus-Parkstände) ist dann die neue LKW-Rastanlage vorrübergehend für alle KFZ zu nutzen. Damit kann auch der „Rastbetrieb“ durchgehend aufrechterhalten werden. Die Erreichbarkeit des Brückenrestaurants wird jedoch erschwert – bauabschnittsbedingte längere Wege und Umwege lassen sich nicht vermeiden.

Zum gegebenen Zeitpunkt ist in Abstimmung mit T & R ein Bauzeiten- und Bauabschnittsplan zu erarbeiten. Die Bauzeit ist möglichst auf eine Bausaison zu beschränken.

Bearbeitet:
Wallenhorst, den 13. Juni 2007
INGENIEURPLANUNG



.....
Burrichter

Nach-/Geprüft:
Osnabrück, den Juli 2007
NLStBV - GB OS

gez. Thie

.....
Thie