



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Allgemeines zur BAB A 1

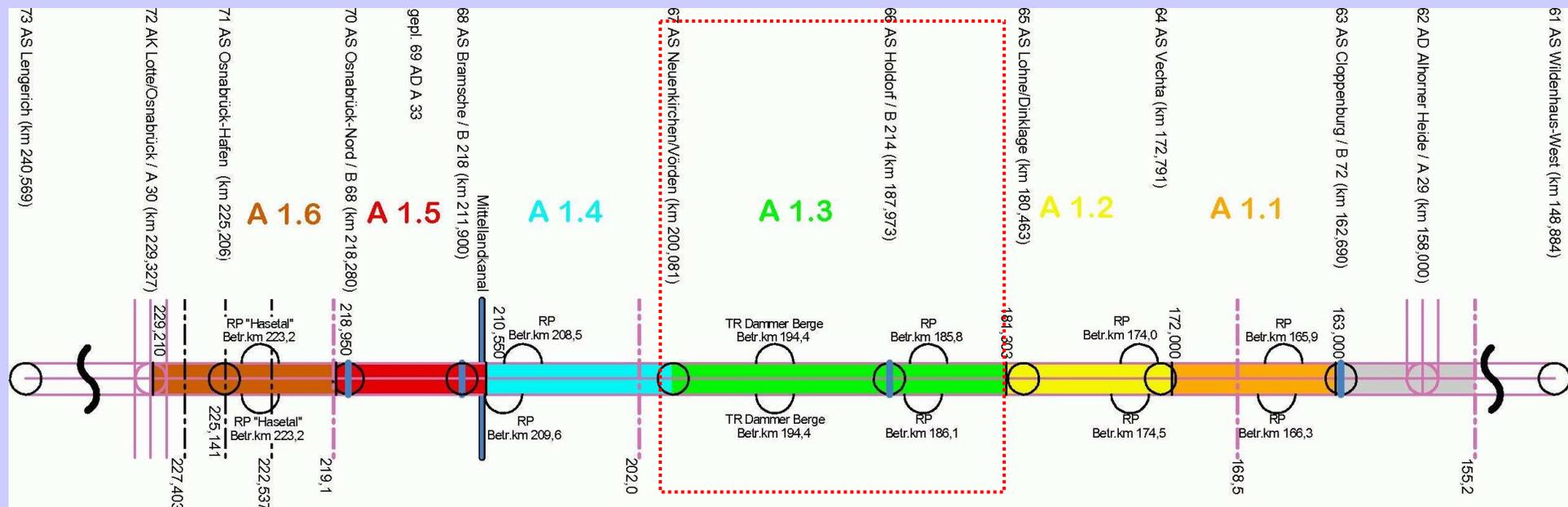
- A 1 „Hansalinie“ Oldenburg/Holstein – Saarbrücken verbindet das Ruhrgebiet mit den deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee
- A 1 hat große Bedeutung für den touristischen Verkehr von und zur Küste
- A 1 hat wichtige Funktion im innereuropäischen Fernstraßennetz für die Verbindung der westeuropäischen Wirtschaftsräume mit Skandinavien
- Seit Anfang der 90er Jahre bestehen Planungen zum sechsstreifigen Ausbau zwischen AD Ahlhorner Heide und AK Lotte/Osnabrück
- Ausbau ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Allgemeines zur BAB A 1

- Aufteilung der Gesamtmaßnahme zum sechsstreifigen Ausbau zwischen AD Ahlhorner Heide und AK Lotte/Osnabrück in sechs Bauabschnitte in der Zuständigkeit des rGB Osnabrück





Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Angaben zur Baustrecke A 1.3

- Beginn der Baustrecke südlich AS Lohne/Dinklage; Ende der Baustrecke südlich AS Neuenkirchen-Vörden
- Bau-km 181+357 – Bau-km 200+650; Länge der Baustrecke rd. 19,3 km
- Baustrecke liegt im Bereich der Städte Dinklage und Lohne sowie der Gemeinden Holdorf und Neuenkirchen-Vörden
- Innerhalb der Baustrecke liegen
 - die Anschlussstellen Holdorf und Neuenkirchen-Vörden
 - 15 Überführungs- und 10 Unterführungsbauwerke sowie mehrere Rahmendurchlässe
 - die Tank- und Rastanlage „Dammer Berge“
 - die Rastplätze südlich der K 268 (RF Bremen), nördlich der L 849, südlich der L 852 und nördlich der K 277



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Angaben zur Baustrecke A 1.3

- Verkehrsbelastung rd. 68.000 Kfz/24h
- LKW-Anteil tagsüber 19 – 20 %; nachts 48 – 50 %

Beschreibung des vorhandenen Zustandes

- Vierstreifiger Querschnitt mit rd. 30 m Kronenbreite einschließlich Bankette und Mittelstreifen
- Zusätzlich Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen im Bereich der Anschlussstellen sowie Ein- und Ausfahrten Rastplätze und T+R-Anlage „Dammer Berge“
- Beide Richtungsfahrbahnen mit Asphalt befestigt
- Höhenlage der BAB
 - Von Norden kommend bis westlich Holdorf Dammlage bzw. annähernd geländegleiche Lage; Dammhöhe bis rd. 3 m



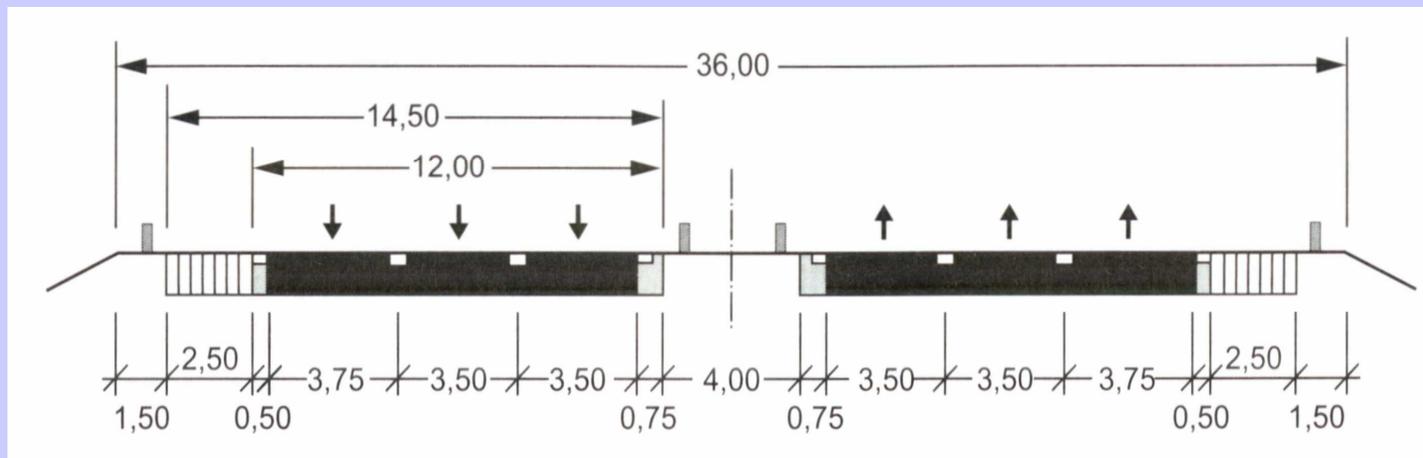
Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

- Westlich Holdorf zwischen Scharbrink und Heideseesee leichte Einschnittlage bzw. annähernd geländegleiche Lage; Einschnitttiefe bis rd. 2 m
- Anschließend bis ca. Bau-km 193+500 (nördlich T+R-Anlage „Dammer Berge“) Damm- bzw. geländegleiche Lage; Dammhöhe bis rd. 7,5 m im Bereich Unterführung DB-Strecke
- Im weiteren Verlauf bis rd. Bau-km 198+700 (südlich K 277) aufgrund der bewegten Topographie wechselnde Damm- und Einschnittlage; Dammhöhen bis rd. 14 m (bei Bau-km 197+200 östlich Grapperhausen); Einschnitttiefe bis rd. 8 m (Bereiche Überführung K 276 und Überführung Grapperhauser Mark)
- Ab Bau-km 198+700 bis Ende Baustrecke Damm- bzw. geländegleiche Lage; Dammhöhe bis rd. 4 m

Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Planungskonzept für den sechsstreifigen Ausbau

- Sechsstreifiger Ausbau gemäß Regelquerschnitt RQ 36 RAA „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ Ausgabe 2008
- Je Richtungsfahrbahn drei Fahrstreifen zuzüglich Seitenstreifen (Standstreifen)



- Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen im Bereich der Anschlussstellen sowie Ein- und Ausfahrten PWC-Anlagen und T+R-Anlage „Dammer Berge“



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

- Symmetrische beidseitige Verbreiterung unter Beibehaltung der vorhandenen BAB-Achse
- Verbreiterung je Seite um rd. 3,00 m
- Angleichen der Damm- und Einschnittböschungen
- Anpassung der Entwässerungseinrichtungen in erforderlichem Umfang; Neuerstellung ergänzender Entwässerungseinrichtungen (z.B. Rückhalteeinrichtungen, Regenwasserkanäle, Sickerrohrleitungen)
- Herstellung eines für die hohe Verkehrsbelastung ausgelegten Fahrbahnaufbaus entsprechend Bauklasse SV gemäß RStO 01

Im Bereich der Anschlussstellen Holdorf und Neuenkirchen-Vörden:

- Beibehaltung der vorhandenen AS-Rampen
- Lediglich Angleichen der Rampen an die verbreiterten Richtungsfahrbahnen



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Vorhandene kreuzende Straßen, Wege und Bahnstrecken

- Bau-km 181+412 Unterführung Weg
- Bau-km 182+731 Überführung K 268 Steinfelder Straße
- Bau-km 183+137 Überführung K 269 Langweger Straße
- Bau-km 186+602 Überführung L 849 Holdorfer Straße
- Bau-km 187+973 Überführung B 214 Umgehungsstraße (AS Holdorf)
- Bau-km 188+350 Überführung Badberger Straße
- Bau-km 188+959 Überführung Scharbrink
- Bau-km 189+769 Überführung L 852 Neuenkirchener Straße
- Bau-km 190+322 Überführung Fladderlohhausen
- Bau-km 192+043 Unterführung DB-Strecke 1560 Delmenhorst – Hesepe
- Bau-km 192+412 Unterführung Lissystraße
- Bau-km 193+007 Unterführung Grandorf
- Bau-km 193+484 Unterführung Weg
- Bau-km 194+792 Überführung Wahlder Straße



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

- Bau-km 195+438 Überführung K 276 Grapperhausen
- Bau-km 196+724 Überführung Grapperhauser Mark
- Bau-km 197+135 Unterführung Weg
- Bau-km 198+326 Überführung K 277 Narberhausener Straße
- Bau-km 199+134 Überführung Severinhauser Straße
- Bau-km 200+081 Überführung L 76 (AS Neuenkirchen-Vörden)
- Bau-km 200+492 Überführung Schulweg

Planungskonzept für kreuzende Straßen, Wege und Bahnstrecken

- Unterführungen werden beidseitig verbreitert; ein vollständiger Abbruch und Neubau ist nicht geplant
- Überführungen BW 1218 Scharbrink und BW 1220 Fladderlohhausen werden voraussichtlich abgebrochen und vollständig erneuert; die Notwendigkeit einer Neutrassierung der Rampen wird im Zuge der Entwurfsbearbeitung abgestimmt



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

- Alle sonstigen Überführungen werden nach Erfordernis saniert; Abbruch und Neubau sind nicht vorgesehen
- Böschungskegel der Überführungsrampen werden nach Erfordernis mit Stützwänden abgefangen



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Vorhandene Rastplätze, Tank- und Rastanlage „Dammer Berge“

- Bau-km 182+900 Rastplatz südlich K 268 (nur Richtungsfahrbahn Bremen)
- Bau-km 185+800/186+000 Rastplatz nördlich L 849 (beidseitig)
- Bau-km 190+150/190+500 Rastplatz südlich L 852 Heideseesee (beidseitig)
- Bau-km 194+400 Tank- und Rastanlage „Dammer Berge“ (beidseitig) einschließlich Rasthaus als Brücke über A 1
- Bau-km 197+900/198+100 Rastplatz nördlich K 277 (beidseitig)

Planungskonzept für Rastplätze, Tank- und Rastanlage „Dammer Berge“

Im Rahmen dieser Maßnahme:

- Aufhebung und Rückbau der Rastplätze südlich K 268, südlich L 852 Heideseesee und nördlich K 277



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Im Rahmen gesonderter Maßnahmen:

- Ausbau und Erweiterung des Rastplatzes nördlich L 849 (beidseitig) zu einer PWC-Anlage (Rastplatz mit WC)
- Ausbau und Erweiterung der Tank- und Rastanlage „Dammer Berge“ (beidseitig)

Die gesonderten Maßnahmen sind nicht Bestandteil dieser Entwurfsplanung und der Genehmigungsverfahren für die hier beschriebene Maßnahme.

Für beide Vorhaben werden eigenständige Entwürfe aufgestellt und Genehmigungsverfahren durchgeführt.



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Vorhandene kreuzende Gewässer

- Bau-km 181+574 Unterführung Trenkampsbach
- Bau-km 184+061 Unterführung Dinklager Mühlenbach
- Bau-km 188+196 Unterführung Handorfer Mühlenbach
- Bau-km 195+154 Unterführung Strothmeyer-Graben

Sonstige Oberflächengewässer

- Westlich Holdorf Teich zwischen A 1, L 852 und Fladderweg
- Südwestlich Holdorf Heidesee

Hauptvorfluter sind ...

- die im Zuge von Bauwerken unterführten Gewässer und Gräben
- die im Zuge von Rahmendurchlässen unterführten Kronlager Mühlenbach und Krebsbach
- unmittelbar südlich der Baustrecke die Vördener Aue



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Planungskonzept für kreuzende Gewässer und sonstige Oberflächengewässer

- Vorhandene Unterführungsbauwerke im Zuge der A 1 werden beidseitig nach Erfordernis verbreitert; Änderungen an den Gewässer-/Grabenprofilen sind nicht vorgesehen
- Beim überschütteten BW 1213 Unterführung Dinklager Mühlenbach voraussichtlich keine Verbreiterung notwendig; keine Veränderung des Gewässerprofils
- Vorhandene Rahmen- und Rohrdurchlässe werden bei Bedarf verlängert; Kopfbauwerke an geänderte Böschungen angepasst
- Straßenseitengräben entlang der BAB werden nach Erfordernis verlegt oder angeglichen
- Eingriffe in sonstige Oberflächengewässer (Teich westlich Holdorf, Heidensee) sind nicht geplant
- Herstellung neuer und Änderung vorhandener Einleitungsstellen und Einleitungsmengen werden im Zuge der weiteren Verfahrensschritte mit den Wasserbehörden abgestimmt
- Bauliche Maßnahmen im Zuge von Gräben und Gewässern werden mit den Fachbehörden, den Eigentümern und Unterhaltspflichtigen abgestimmt



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Vorhandene Wasserschutzgebiete, Quellen

- Die A 1 durchquert südwestlich von Holdorf auf rd. 2,6 km Länge ein Wasserschutzgebiet Zone III
- Eine angrenzende Schutzzone II wird auf rd. 0,4 km Länge tangiert; geringster Abstand zwischen BAB-Achse und Brunnen rd. 150 m
- Südlich des WSG durchquert die A 1 auf rd. 2,5 km Länge ein Wasservorranggebiet
- In Höhe Bau-km 196+700 (Einschnitt im Bereich Überführung Grapperhauser Mark) vorhandene Wasserquellen

Planungskonzept für Wasserschutzgebiete, Quellen

- Innerhalb des Wasserschutzgebietes bautechnische Maßnahmen nach RiStWag „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

- Trotz Verbreiterung der BAB im Bereich der angrenzenden Schutzzone II voraussichtlich keine Verschiebung des Straßenseitengrabens am Böschungsfuß erforderlich; lediglich Anpassung der Dammböschungen notwendig
- Bautechnische Maßnahmen im Bereich des Wasserschutzgebietes werden mit den Fachbehörden und dem Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverband (OOWV) abgestimmt
- Im Bereich der Wasserquellen werden bautechnische Maßnahmen zur Sicherstellung eines frostsicheren Fahrbahnoberbaus durchgeführt (z.B. Flächensickerschichten, Drainagen)



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen

- Anlagen des aktiven Lärmschutzes (Lärmschutzwände oder -wälle) sind nicht vorhanden

Planungskonzept für Lärmschutzmaßnahmen

- Der sechsstreifige Ausbau berücksichtigt nach Erfordernis Vorkehrungen für den aktiven Lärmschutz zugunsten der Wohnbebauung
- Rechtliche Grundlagen:
 - § 41 und § 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 26.09.2002 (BImSchG)
Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen infolge Verkehrsräusche durch aktiven Lärmschutz; Kosten müssen im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen

Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten Aufwendung (passiver Lärmschutz)



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 16.07.1990

Immissionsgrenzwerte:

an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts

in Reihen- und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts

in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten
64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts

in Gewerbegebieten
69dB(A) tags und 59 dB(A) nachts

Art der Anlagengebiete aus Festsetzungen in den Bebauungsplänen,
ansonsten Beurteilung entsprechend der Schutzbedürftigkeit

Beurteilungspegel sind zu berechnen

- Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)

Festlegung des Berechnungsverfahrens

.



Beschreibung der Baustrecke und des Planungskonzeptes

Berechnung der Schallemission aus LKW-Verkehrsstärke, zulässiger Höchstgeschwindigkeit, Art der Straßenoberfläche, Lage der Gradiente u. a

Berechnung getrennt für Tag (06:00 – 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 – 06:00 Uhr)

- Eine Bestandsaufnahme der Gebäude und Einzelgehöfte in Trassennähe wurde durchgeführt (sog. „Schalltechnischer Feldvergleich“)
- Anhand vorgegebener Rechenverfahren wird die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte überprüft
- Bei Überschreiten der Grenzwerte besteht Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz
- Die Kosten für aktiven Lärmschutz müssen im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen