



BAB A 1, sechsstreifiger Ausbau zwischen AS Lohne/Dinklage und AS Neuenkirchen-Vörden von Bau-km 181+357 bis 200+650

Vermerk zur 2. Arbeitskreissitzung

- Vermerk Nr. 10 -

Termin: 08. Juli 2009
Ort: Kreisverwaltung Landkreis Vechta in 49377 Vechta
Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste am Ende dieses Vermerkes

Thema: 2. Arbeitskreissitzung; Abstimmung des Vorentwurfes mit den Trägern öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 04.06.2009 hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Osnabrück (im Folgenden „NLStBV-GB OS“) für die Maßnahme „BAB A 1, sechsstreifiger Ausbau zwischen AS Lohne/Dinklage und AS Neuenkirchen-Vörden von Bau-km 191+357 bis 200+650“ zur 2. Arbeitskreissitzung eingeladen.

In der Arbeitskreissitzung werden den Trägern öffentlicher Belange die Grundzüge des Vorentwurfes vorgestellt und Stellungnahmen und Anregungen zur Planung entgegen genommen.

A) Vorstellung Straßenplanung, Entwässerung, Lärmschutz und Landschaftspflegerische Begleitplanung

Nach Begrüßung, Vorstellung der anwesenden Vertreter der NLStBV-GB OS und der beteiligten Planungsbüros sowie einleitenden Worten durch Herrn Dr. Engelmann, NLStBV-GB OS, erläutert Herr Berentelg, Dipl.-Ing. Dieter Linz GmbH & Co. KG, die Planungen zum Streckenabschnitt sowie Grundlagen zur Entwässerung und zum Lärmschutz.

Nach einer kurzen Vorstellung der Baustrecke werden die Grundzüge der geplanten Straßenbaumaßnahme erläutert. Anschließend werden Details der Planung anhand der Vorentwurfslagepläne im Maßstab 1:1.000 Blatt 1 – 23 vorgestellt.

Baustrecke / Entwurfsgrundlagen

Die rd. 19,3 km lange Baustrecke im Bereich der Städte Dinklage und Lohne sowie der Gemeinden Holdorf und Neuenkirchen-Vörden beginnt südlich der Anschlussstelle Lohne/Dinklage im direkten Anschluss an den in Bau befindlichen Abschnitt A 1.2 und endet südlich der AS Neuenkirchen-Vörden mit Anschluss an den ebenfalls in der Planung befindlichen Abschnitt A 1.4.

Innerhalb der Baustrecke liegen die beiden vorab genannten Anschlussstellen, 15 Überführungs- und 10 Unterführungsbauwerke, diverse Rahmendurchlässe, die Tank- und Rastanlage „Dammer Berge“ sowie mehrere Rastplätze.

Vorgesehen ist ein sechsstreifiger Ausbau gemäß Regelquerschnitt RQ 36 RAA „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ Ausgabe 2008 mit drei Fahrstreifen je Richtung zuzüglich Seitenstreifen (Standstreifen). Die Autobahn wird symmetrisch beidseitig um 3 m verbreitert, Damm- und Einschnittböschungen werden angepasst. In den Einschnitten sind abschnittsweise Betonschutzwände vorgesehen, die neben der Funktion als Fahrzeug-Rückhaltesystem auch eine Stützfunktion für die angrenzenden Böschungen übernehmen. Die Fahrbahnen erhalten eine auf die hohe Verkehrsbelastung ausgelegte Befestigung entsprechend Bauklasse SV gemäß RStO 01. Im Bereich der Anschlussstellen bleibt die Trassierung der Rampen unverändert, diese werden lediglich an die verbreiterten Richtungsfahrbahnen der BAB angeglichen.



Die Autobahn wird von zahlreichen Straßen, Wegen und der Bahnstrecke 1560 Delmenhorst – Bramsche im Zuge von Über- und Unterführungen gekreuzt. Die Unterführungen werden nach Erfordernis verbreitert, ein Abbruch und Neubau von Unterführungen ist nach derzeitigem Stand nicht geplant.

Die Überführungen BW 1218 Scharbrink und BW 1220 Fladderlohhausen werden im Zuge gesonderter Sanierungsmaßnahmen bereits vor dem sechsstreifigen Ausbau abgebrochen und erneuert, alle sonstigen Überführungen werden nach Bedarf saniert.

Die vorhandenen Rastplätze werden mit Ausnahme des beidseitigen Rastplatzes nördlich Holdorf aufgehoben und zurückgebaut. Als Ersatz wird außerhalb dieser Maßnahme im Rahmen eines eigenständigen Planungs- und Genehmigungsverfahrens der Rastplatz nördlich der L 849 zu einer deutlich vergrößerten PWC-Anlage (Rastplatz mit WC) erweitert und ausgebaut (zurzeit im Planfeststellungsverfahren). Zugleich ist – ebenfalls im Rahmen einer eigenständigen Maßnahme – die Erweiterung und der Ausbau der Tank- und Rastanlage „Dammer Berge“ vorgesehen (Planfeststellungsbeschluss liegt vor; Ausführungsplanung in Bearbeitung). Die Planungen für den sechsstreifigen Ausbau der A 1 und der Aus- und Umbauplanungen für den Rastplatz nördlich von Holdorf sowie die Tank- und Rastanlage „Dammer Berge“ werden aufeinander abgestimmt.

In Höhe Bau-km 184+640 sind im Bereich eines ehemaligen Notlandeplatzes an beiden Richtungsfahrbahnen pflasterbefestigte Zufahrten an der Autobahn einschließlich Tore in den Wildschutzzäunen vorhanden. Im Rahmen des heutigen Termins ist die Notwendigkeit einer Beibehaltung der Zufahrten zu klären.

Entwässerung / Wasserschutzgebiet

Bei der Vorstellung der Planung wird auf die kreuzenden Gewässer, die Grundzüge der Entwässerung und die Ergebnisse der 1. AK-Sitzung Wasserwirtschaft am 29.04.2009 eingegangen.

Vorhandene Bauwerke und Durchlässe im Zuge kreuzender Gewässer und Gräben werden nach Erfordernis verbreitert und Straßenseitengräben sowie Mulden verlegt oder angepasst. Nach Erfordernis werden neue Gräben, Mulden, Regenwasserkanäle und Sickerrohrleitungen einschließlich Schächte hergestellt. Für die Rückhaltung anfallender Abflüsse von den Fahrbahnen sind drei Regenrückhaltebecken vorgesehen. Die Becken im Bereich der Anschlussstelle Holdorf Ostseite, des zurückzubauenden Rastplatzes an der Richtungsfahrbahn Osnabrück westlich von Holdorf und südlich der Tank- und Rastanlage „Dammer Berge“ an der Richtungsfahrbahn Bremen (nördlich des Strothmeyer-Grabens innerhalb des Wasservorranggebietes) werden als Trockenbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken und Tauchwand angelegt. Die Becken erhalten zudem neben einem Auslaufbauwerk mit Drossel einen Notüberlauf in angrenzende Gräben und Vorfluter. Das RRB 1 im Bereich der AS Holdorf ist nur notwendig, wenn die Lärmschutzeinrichtungen im Bereich Holdorf wie geplant realisiert werden können. Das RRB 2 dient der Drosselung der aus dem Wasserschutzgebiet über Bordrinnen, Straßenabläufe und Regenwasserkanäle zufließenden Fahrbahnabflüsse. Im RRB 3 werden Abflüsse von Verkehrsflächen der BAB und der Tank- und Rastanlage „Dammer Berge“ Ostseite eingeleitet und gedrosselt in angrenzende Vorfluter abgeschlagen. Eine im Vorfeld mit den Fachbehörden und dem Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverband OOWV abgestimmte Lösung einer vergrößerten Rückhaltung in den geplanten Rückhaltebecken der Tank- und Rastanlage „Dammer Berge“ bei gleichzeitigem Verzicht auf ein zusätzliches RRB lässt sich aus bautechnischen Gründen nicht realisieren.

Im Bereich von rd. Bau-km 190+100 bis Bau-km 192+700 südwestlich von Holdorf verläuft die BAB auf ca. 2,6 km innerhalb des Wasserschutzgebietes Holdorf Schutzzone III. Des Weiteren wird auf rd. 400 m Länge eine Schutzzone II tangiert, durch die Baumaßnahme jedoch nicht berührt. Südlich des WSG führt die Trasse durch ein Wasservorranggebiet.



Dieser Abschnitt ist rd. 2,5 km lang, die Gradienten der BAB wechseln mehrfach zwischen Damm- und Einschnittlage.

Innerhalb des Wasserschutzgebietes sind teilweise bautechnische Maßnahmen nach RiStWag „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ vorgesehen. Die Maßnahmen wurden am 14.05.09 mit den Fachbehörden und dem Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverband OOWV abgestimmt. Neben der Herstellung von Fahrzeug-Rückhaltesystemen gemäß RPS und RiStWag entlang der im Wasserschutzgebiet bzw. Vorranggebiet liegenden Autobahn sind im Bereich des Wasserschutzgebietes Zone III nördlich der Bahnunterführung bauliche Maßnahmen (Bordrinnen, Regenwasserkanäle) geplant. Die Fahrbahnabflüsse werden in das RRB 2 eingeleitet und vor Ableitung in die Vorfluter gedrosselt. Das in den Böschungsbereichen anfallende Wasser wird wie bisher über Mulden und Gräben abgeleitet. Südlich des Abschnittes mit beidseitigen Bordrinnen erfolgt die Fahrbahntwässerung wie bisher ungebündelt über Bankette und Böschungen in die vorhandenen oder geplanten Gräben und Mulden. Die natürliche Reinigungswirkung des Bodens wird dabei soweit wie möglich genutzt.

Die Baumaßnahme berührt auch Verbandsgewässer II. und III. Ordnung. Neben notwendigen Anpassungen im Bereich zu verbreitender Kreuzungsbauwerke wird der Grandorfer Bach (II. O.) südöstlich der AS Holdorf verlegt und teilweise naturnah gestaltet. Südlich des kreuzenden Kronlager Mühlenbaches wird eine vorhandene rd. 170 m lange Verrohrung des Grabens 8.13 (III. O.) beseitigt und durch ein offenes Grabenprofil ersetzt. Nördlich der Anschlussstelle Neuenkirchen-Vörden wird ein BAB-Seitengraben auf der Ostseite der Autobahn zu einem Verbandsgewässer (Uhlenschlaggraben; III. O.) aufgestuft und entsprechend ausgebaut. Bereits derzeit verläuft der Uhlenschlaggraben aufgrund einer fehlenden Querung im Zuge der A 1 durch diesen BAB-Seitengraben.

Bei Verlegungen von Verbandsgewässern werden die Querschnitte mit den zuständigen Unterhaltungsverbänden abgestimmt. Beim Grandorfer Bach ist ein Gewässerrandstreifen in 10 m Breite berücksichtigt, bei den beiden Verbandsgewässern III. Ordnung sind 5 m breite Gewässerrandstreifen zur Unterhaltung vorgesehen.

Der wasserrechtlichen Untersuchung liegen die Richtlinien RAS-Ew 2005 und RiStWag sowie die ATV-Arbeitsblätter zugrunde. Die Vorflutsituation wird weitgehend unverändert beibehalten. Auch die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen bleiben soweit wie möglich erhalten. Nach Erfordernis findet eine Anpassung vorhandener bzw. die Herstellung neuer Entwässerungseinrichtungen statt. Eine zusätzliche Belastung des Gesamtentwässerungssystems soll durch die teilweise Rückhaltung zusätzlicher Straßenabflüsse in den geplanten Regenrückhaltebecken vermieden werden.

Als Berechnungsgrundlage wird die Bemessungsregenspende gemäß DWD-KOSTRA für Neuenkirchen mit $r_{15(n=1)} = 113,9 \text{ l/(s}\cdot\text{ha)}$ angesetzt. Der jährliche Niederschlag wird mit 800 mm festgelegt. Die Regenhäufigkeit wird für Mulden, Gräben und Rohrleitungen mit $n = 1$ und für Regenrückhaltebecken mit $n = 0,2$ angesetzt. Die Spitzenabflussbeiwerte Ψ_s betragen bei der Fahrbahn $\Psi_s = 0,9$ und bei unbefestigten Flächen $\Psi_s = 0,1$. Unter Berücksichtigung der Versickerraten werden die Abflüsse von den Damm- und Einschnittböschungen sowie den Banketten zu Null gesetzt. Eine zusätzliche Versickerung von Fahrbahnabflüssen in den Böschungs- und Bankettbereichen wird dann jedoch nicht berücksichtigt. Die Rasenmulden und Gräben ohne Sohlbefestigung werden mit einer Versickerrate von 150 $\text{l}/(\text{s}\cdot\text{ha})$ gerechnet. Sich rechnerisch ergebende Negativ-Abflüsse werden zu Null gesetzt. Die Berechnung des Gesamtabflusses erfolgt weitgehend nur für den Straßenraum ohne großflächige, geländeseitige und natürliche Einzugsgebiete und wird abschnittsweise für Gräben und Mulden sowie die Einleitungsstellen in die Vorfluter ermittelt. Darüber hinaus wird der zusätzliche Abfluss berechnet, der durch die Verbreiterung der Fahrbahn entsteht. Die konstruktiven Festlegungen entsprechen den Vorgaben der RAS-Ew. Die Sohle der Rohrdurchlässe wird um mindestens $0,1 \times \text{DN}$ und bei Rahmendurchlässen um 20 cm gegenüber der durchgehenden Grabensohle abgesenkt.



Lärmschutz

Zurzeit sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorhanden. Der sechsstreifige Ausbau der A 1 berücksichtigt nach Erfordernis Vorkehrungen für den aktiven Lärmschutz zugunsten der Wohnbebauung. Unter Berücksichtigung der rechtlichen Grundlagen (Bundes-Immissionsschutzgesetz, Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV, Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90) werden schalltechnische Berechnungen durchgeführt und die Einhaltung vorgegebener, auf die Gebietsnutzung abgestimmter Immissionsgrenzwerte überprüft. Bei Überschreiten der Grenzwerte besteht Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz, wobei die Kosten für aktiven Lärmschutz im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen müssen.

Neben den Grenzwerten der 16. BImSchV werden bei der Festlegung aktiver Lärmschutzmaßnahmen auch Grenzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts berücksichtigt, deren Überschreitung nach gültiger Rechtsprechung zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen kann.

Die vorgestellte Planung sieht in einigen Bereichen die Herstellung von Lärmschutzwällen und bei beengten Verhältnissen die Errichtung von Lärmschutzwänden in unterschiedlichen Höhen vor. Bei allen Lärmschutzmaßnahmen wurde bisher noch nicht geprüft, ob die Kosten für den aktiven Lärmschutz im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Diese Prüfung muss noch in jedem Einzelfall erfolgen. Die geplanten Wälle dienen neben der Lärminderung außerhalb des Wasserschutzgebietes bzw. Wasservorranggebietes auch der Ablagerung belasteter Böden aus Mittelstreifen und Banketten. Es handelt sich hierbei um den vorhandenen Oberboden im Mittelstreifen, den Banketten und den angrenzenden Böschungflächen, in dem sich im Laufe der Jahre durch den Verkehr Schadstoffe eingelagert haben. Der Einbau der belasteten Böden erfolgt im Kern der Wälle mit Abdichtung und Überdeckung durch unbelasteten Boden/Oberboden. Abhängig von der Einzelfallprüfung Kosten-Nutzen und der Menge der innerhalb der Baustelle anfallenden belasteten Böden sind Änderungen an den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen möglich, d.h. geplante Wälle oder Wände können komplett oder teilweise entfallen oder in den Abmessungen geändert werden.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Herr Jork, Daber+Kriege GmbH, stellt den Bestand der landschaftsplanerisch relevanten Elemente im Untersuchungsgebiet vor, gibt einen Überblick über den derzeitigen Stand der Bilanz und des daraus abzuleitenden Kompensationsumfangs und führt Maßnahmen an, die nach dem derzeitigen Stand für den Ausgleich und Ersatz im Rahmen des Eingriffes vorgesehen sind.

Für die geplanten Bepflanzungen entlang der ausgebauten Trasse sind wechselseitig angeordnete Gebüschformationen geplant. Es soll aber ein insgesamt eher offener Charakter der Landschaft beibehalten und zusätzlich betont werden.

Trassenfern wurden insgesamt fünf Maßnahmenkonzepte vorgestellt:

- Aufforstung bei Grimmerort
- Waldumbau im ehemaligen Munitionslager Damme
- Entwicklung von Magerrasen, Umwandlung von Pappelbeständen, Rückbau von alten Start- und Landebahnen sowie Neuanlage von Blänken auf dem ehem. Flugplatz Vörden-Wittenfelde
- Entwicklung eines Laubwaldes, Waldumbau und Entsiegelungsmaßnahmen auf dem ehem. Flugplatz Hesepe
- Entwicklung von Grünland und Feldgehölzen sowie Neuanlage von Kleingewässern auf dem Gelände Hof zur Horst



B) Diskussion und Stellungnahmen

Aus dem Kreis der Anwesenden werden während der Vorträge bzw. im Anschluss Fragen gestellt bzw. Stellungnahmen abgegeben, die im Folgenden zusammengefasst werden.

Autobahnpolizei Ahlhorn, Herr Johannes:

Die Zu- und Abfahrtsmöglichkeit bei Bau-km 184+640 (ehemaliger Luftlandeplatz) ist bisher als Wechselmöglichkeit für Polizeifahrzeuge bei Kontrollen durch die Polizei genutzt worden. Die Polizei sieht aufgrund geänderter Kontrollverfahren keinen Bedarf mehr hierfür. Daher kann diese Zufahrtsmöglichkeit entfallen.

Stellungnahme NLStBV-GB OS / Planungsbüros:

Die Zufahrten werden voraussichtlich entfallen.

Polizeidirektion Oldenburg, Herr Schindler:

Die Polizeidirektion Oldenburg erkundigt sich nach detaillierten Planungen zu den PWC-Anlagen. Es besteht für diese Anlagen ein Bedarf der Information/Abstimmung zwecks Lkw-Abstellflächen und Kontrollmöglichkeiten.

Stellungnahme NLStBV-GB OS / Planungsbüros:

Die PWC-Anlage befindet sich im Planfeststellungsverfahren, an dem auch die Polizeidirektion beteiligt wird. Der Ausbau der PWC-Anlage ist nicht Bestandteil der hier vorgestellten Planung.

Stadt Dinklage, Herr Moormann:

Die Stadt Dinklage weist auf Forderungen nach einer zusätzlichen Brücke für landwirtschaftliche Wege im Bereich des ehemaligen Notlandeplatzes (in Höhe der o.g. Zufahrten) hin. Eine dortige Querungsmöglichkeit wurde beim Bau der BAB mit einer Begründung durch den Notlandeplatz seinerzeit abgelehnt. Eine neue Querungsmöglichkeit wäre ein großer Vorteil für die dort ansässigen Landwirte.

Herr Moormann fragt, ob der Mittelstreifen befestigt oder als Grünstreifen mit Bepflanzung hergestellt werden soll.

Im Zuge des geplanten Einbaus belasteter Böden in die Lärmschutzwälle ergibt sich die Frage, um welche Böden es sich handelt und wie belastet das Material ist.

Die Stadt Dinklage bittet zudem um Auskunft, ob die Baustellenbeleuchtung im Bereich der derzeitigen ausgeführten Bauabschnitte dauerhaft erhalten bleibt.

Stellungnahme NLStBV-GB OS / Planungsbüros:

Ein neues Brückenbauwerk an dieser Stelle ist voraussichtlich nicht zu realisieren. Bei der Prüfung des Vorentwurfes durch den Bundesminister für Verkehr (BMVBS) als Baulastträger wird eine zusätzliche Brücke aus der Planung gestrichen werden, da es seit dem Bau der BAB auch ohne diese Brücke geht. Die für den Bund planenden Straßenbauverwaltungen sind angehalten, selbst die Notwendigkeit bestehender Bauwerke zu prüfen.

Der Mittelstreifen der Autobahn wird unbefestigt hergestellt, vorhandene Befestigungen z.B. im Bereich des ehemaligen Notlandeplatzes werden soweit noch vorhanden beseitigt. Eine Bepflanzung des Mittelstreifens ist nicht vorgesehen. Dadurch soll verhindert werden, dass sich dort Kleintiere ansiedeln, die als Nahrung für Raubvögel dienen, was wiederum zu einem erhöhten Kollisionsrisiko mit dem Kraftfahrzeugverkehr führt.

Der für den Einbau in die Lärmschutzwälle vorgesehene Boden stammt direkt aus der Baumaßnahme. Es handelt sich um den vorhandenen Oberboden im Mittelstreifen, den Banketten und den angrenzenden Böschungsbereichen, in dem im Laufe der Zeit Schad-



stoffe aus dem Verkehr eingelagert wurden. Dieser Oberboden ist als belasteter Boden entsprechend der Zuordnung $\geq Z2$ (gem. LAGA) einzustufen. Soweit möglich muss dieser Boden in der Baumaßnahme wieder verwendet werden, darf aber nicht als Oberbodenan- deckung eingebaut werden. Wieviel Boden genau anfallen wird, wird derzeit ermittelt. Der belastete Boden wird während der Baumaßnahme aufgenommen, mit Abdichtung zwischengelagert und abgedichtet in die Lärmschutzwälle eingebracht. Oberhalb der Abdichtung werden die Wälle mit unbelastetem Boden hergestellt.

Die derzeit vorhandene Beleuchtung ist ausschließlich für die Bauphase errichtet. Sie dient der Beschleunigung der Bauarbeiten, so dass auch nachts gearbeitet werden kann. Zudem erhöht die Ausleuchtung der Verkehrsführung im Baustellenbereich die Verkehrssicherheit.

Autobahn Tank & Rast, Herr Estevao:

Herr Estevan erkundigt sich nach dem Zeitplan und der voraussichtlichen Dauer des Planfeststellungsverfahrens. Er bittet um Angaben, wann mit dem Bau begonnen werden kann und wie lange die Bauarbeiten dauern werden.

Stellungnahme NLStBV-GB OS / Planungsbüros:

Zurzeit wird der Vorentwurf aufgestellt und noch in 2009 beim Bundesminister für Verkehr BMVBS zur Genehmigung eingereicht. Derzeit ist vorgesehen, die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in 2010 zu beantragen. Es ist von einer Verfahrensdauer von mindestens einem Jahr oder länger auszugehen. Zudem können Einsprüche den Planfeststellungsbeschluss verzögern. Es besteht aber eine hohe Dringlichkeit für den sechsstreifigen Ausbau. Wenn keine unvorhergesehenen Probleme auftreten und die Finanzierung gesichert ist, könnte eventuell in 2013 mit dem Ausbau begonnen werden.

RWE Osnabrück, Herr Pollach:

Es wird südlich der Anschlussstelle Neuenkirchen-Vörden eine Hochspannungsfreileitung (110 kV) gekreuzt. Da in diesem Bereich nach derzeitigem Stand auch ein Lärmschutzwall vorgesehen ist, wird der notwendige Abstand zwischen Leitung und Wall eventuell unterschritten. Daher bittet die RWE um Zusendung von Höhenplänen, um eine entsprechende Prüfung durchführen zu können.

Stellungnahme NLStBV-GB OS / Planungsbüros:

Die Errichtung der Lärmschutzwälle muss noch im Einzelnen geprüft werden. Daher ist es zurzeit noch nicht sicher, ob dort ein Lärmschutzwall entstehen wird. Die Planung wird im Rahmen der Vorentwurfsprüfung zunächst mit dem Baulastträger Bund abgestimmt. Anschließend erfolgt eine Beteiligung der Leitungsträger im Zuge des Planfeststellungsverfahrens, in dem auch konkret die erforderlichen Maßnahmen an vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen abgestimmt werden.

Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband OOWV, Herr Penning:

Herr Penning merkt an, dass von den geplanten Regenrückhaltebecken unter Umständen eine Gefährdung des Grundwassers ausgehen könnte und fragt an, ob eine Abdichtung der Becken vorgesehen ist.

Stellungnahme NLStBV-GB OS / Planungsbüros:

Beim RRB 1 zwischen Handorfer Mühlenbach, verlegtem Grandorfer Bach und BAB ist derzeit noch nicht sicher, ob es überhaupt gebaut wird. Dieses hängt von der Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Holdorf ab. Bei allen Becken ist nur die Abdichtung des Absetzbeckens mit Dauerstau und Tauchwand geplant. Schadstoffe und Sedimente lagern sich in den Absetzbecken ab, die einer entsprechenden Unterhaltung unterliegen. Die eigentlichen Rückhaltebecken sollen nach derzeitigem Planungsstand nicht abgedichtet werden. Bei den Becken RRB 2 nördlich des Wasserschutzgebietes und dem Becken



RRB 3 innerhalb des Wasservorranggebietes (an der südlichen Grenze) ist zudem von einer mittleren bis großen Schutzwirkung des anstehenden Bodens auszugehen.

Neuenkirchener Wasseracht, Herr Knefelkamp:

Im Unterlauf des Krebsbaches kommt es bei extremen Regenereignissen zu Problemen in der Ortslage Neuenkirchen. Eine zusätzliche Belastung des Krebsbaches durch Fahrbahnabflüsse sollte daher vermieden werden. Es wird vorgeschlagen, entsprechende Rückhalteeinrichtungen an der BAB vorzusehen, oder, falls dieses nicht möglich ist, im Bereich der bestehenden Rückhalteeinrichtungen in der Ortslage Neuenkirchen entsprechende Maßnahmen zur Rückhaltung zu berücksichtigen.

Stellungnahme NLStBV-GB OS / Planungsbüros:

Zusätzliche Rückhalteeinrichtungen im Bereich der Autobahn sind aufgrund der Topographie und der Einleitung an mehreren Punkten kaum realisierbar. Zunächst wird ermittelt, wie hoch der zusätzliche Abfluss aus den neu befestigten Flächen ist. Entstehen nennenswerte zusätzliche Abflüsse, wird die Straßenbauverwaltung prüfen, welche Maßnahmen für eine Rückhaltung getroffen werden können. In Abstimmung mit der Neuenkirchener Wasseracht und ggf. der Gemeinde werden auch Lösungen im Bereich bestehender Anlagen in die Überlegungen einbezogen.

Neuenkirchener Wasseracht, Herr Knefelkamp:

In Abschnitt km 195+800 wird ein Verbandsgewässer ostseitig und eines westseitig angefasst. Auf der Ostseite soll die Grabenverrohrung durch einen offenen Graben ersetzt werden. Es wird vorgeschlagen, diese Gewässer naturnah auszubauen.

Stellungnahme NLStBV-GB OS / Planungsbüros:

Auf der Ostseite ist derzeit eine Grabenverrohrung DN 1000 des Verbandsgewässers 8.13 (III. O.) vorhanden. Da die Verrohrung auf einer Teilstrecke durch den Ausbau der Autobahn verdrängt wird, ist eine Beseitigung der Grabenverrohrung und Herstellung eines offenen Grabens mit Trapezprofil geplant. Ein naturnaher Ausbau erscheint aufgrund der Geländetopographie (geländeseitig stark ansteigend) und der damit verbundenen erheblichen Bodenbewegungen wenig sinnvoll. Da das Gewässer trassenbegleitend zur A 1 geöffnet wird, ist zudem eine naturnahe Gestaltung unmittelbar an der Autobahn zu vermeiden, um ein Heranziehen von geschützten und gefährdeten Arten an die Trasse zu vermeiden.

Die Straßenbauverwaltung wird einen möglichen naturnahen Ausbau prüfen und mit der Neuenkirchener Wasseracht abstimmen. Das Verbandsgewässer 8.12 (III. O.) auf der Westseite der BAB wird durch die geplante Maßnahme nicht berührt.

Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Herr Fritz:

Herr Fritz hält Waldumbaumaßnahmen und Aufforstungen für nicht sinnvoll. Die für den Umbau gewählten Waldbereiche liegen seiner Ansicht nach zu weit von der Trasse entfernt. Es sollten die vom Ausbau betroffenen Wälder näher an der Autobahn dafür gewählt werden. Weiterhin stellen er eine Realisierbarkeit der Laubholzbepflanzungen in den Waldparzellen des Munitionslagers Damme in Frage.

Stellungnahme NLStBV-GB OS / Planungsbüros:

Herr Jork legt dar, dass sich für Waldumbaumaßnahmen und Aufforstungen größere geschlossene Bereiche am besten eignen. Weiterhin ist die Durchführung solcher Maßnahmen zu nah an der Autobahn nicht wünschenswert, da somit z. B. Schalenwild und Greifvogelarten zum Queren der Autobahn verleitet werden. Dies könnte zu erhöhtem Kollisionsrisiko führen.

Herr Schult, NLStBV-GB OS, betont, dass der Bundesforst die Waldflächen kartiert hat und an der Vorauswahl beteiligt war. Somit wird die Entscheidung vom Bundesforst mitgetragen und die Flächen sind geeignet sowie die Maßnahmen realisierbar.



UNB Landkreis Vechta, Herr Höppner

Herr Höppner sieht die Aufforstung von Grünland bei Grimmerort nicht als geeignete Maßnahme an, da es sich seiner Meinung nach nicht um Intensivgrünland handeln könnte. Stattdessen schlägt er Flächen im Bachtal bei Neuenkirchen-Vörden vor. Diese sind im Besitz von Herrn Dr. Klaus Zöller aus Osnabrück und es handelt sich um ca. 13 ha Fläche mit überwiegend Acker- und Grünland. Weiterhin stellt er die Frage, warum Waldumbaumaßnahmen vorgeschlagen werden, obwohl diese doch ohnehin von den Forstwirten langfristig umzusetzen sind. Dafür gibt es gesetzliche Festlegungen. In Bezug auf die versiegelten Flächen beim Flugplatz Wittenfelde erwähnt er eine hohe Bedeutung für die Fauna und insbesondere das Vorkommen von Biotopen des § 28 a und b NNatSchG. Hier könnten bei einer Entsiegelungsmaßnahme unerwünschte Beeinträchtigungen entstehen. Herr Höppner erklärt sich bereit Daten über die gesetzlich geschützten Biotope zur Verfügung zu stellen.

Stellungnahme NLStBV-GB OS / Planungsbüros:

Herr Jork legt dar, dass die Landebahnen nicht mehr genutzt werden und eine Prüfung über die Gefahr der Beeinträchtigung von Biotopen des § 28 a und b NNatSchG definitiv vorgenommen wird. Zudem begründet er die Einschätzung der Grünlandflächen bei Grimmerort als Intensivgrünland. Herr Jork bittet Herrn Höppner die Daten zu den gesetzlich geschützten Biotopen zur Verfügung zu stellen.

Frau Schliemer, NLStBV-GB OS, stellt klar, dass die Maßnahmen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht verbindlich sind und auch über die Wahl der Aufforstungsflächen noch gesprochen werden kann. Hier ist eine Zusammenarbeit wünschenswert.

Bearbeitet:

Dipl.-Ing. Dieter Linz GmbH & Co. KG

Wunstorf, den 16.07.2009

Im Auftrag:

gez. Rainer Berentelg

Darber & Kriege GmbH

Mahlow, den 16.07.2009

im Auftrag:

gez. Helge Gork

Anlagen:

Anwesenheitsliste