

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

Straße: E 233 / B 72

Station: 800+060 bis 812+510

E 233 (B 402/B 213/B 72)

von der AS Meppen (A 31) bis zur AS Cloppenburg (A 1)

PA 8: AS Cloppenburg-Bethen (B 213) – AS Cloppenburg (A 1)

PROJIS-Nr.: 0310244300

Feststellungsentwurf

Planungsabschnitt 8

AS Cloppenburg-Bethen (B 213) – AS Cloppenburg (A 1)

Unterlage 21.5.1

- Bauablauf Beschreibung –

Projektbearbeitung:

Landkreis



Nachgeprüft:

Cloppenburg, den 02.12.2020

Landkreis Cloppenburg

im Auftrage: gez. Ribinski

Aufgestellt

Lingen, den 02.12.2020

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
- Geschäftsbereich Lingen –

im Auftrage: gez. Haberland

Kurzzusammenstellung zur Baudurchführung / zu dem in den Planunterlagen dargestellten Baufeld

Inhalt

1.	Veranlassung	1
2.	Durchführung der Baumaßnahme - allgemeines	1
3.	Durchführung der Baumaßnahme - Fahrbahnverbreiterung E 233	3
4.	Zeitliche Abwicklung.....	3
4.1	Baufeldfreimachung/Baufeldvorbereitung	3
4.2	Verlegung von Verbandsgewässern, Herstellung von Ersatzgewässern, Anpassung der landwirtschaftlichen Dränage	4
4.3	Verlegung der Straßen im nachgeordneten Wegenetz, Herstellung der Wirtschaftswege	4
4.4	Erdbau und ungebundene Tragschichten E 233.....	5
4.5	Umbau der Anschlussstellen.....	5
4.6	Herstellung der Brückenbauwerke	6
4.7	Errichtung von Schallschutzwällen und -wänden	7
4.8	Herstellung gebundene Tragschichten E 233.....	8
4.9	Herstellung der Entwässerungsanlagen E 233.....	8
4.10	Ausstattung und Restarbeiten E 233.....	9
4.11	Herstellung der PWC-Anlagen	9
5.	Bauabschnitte	10
6.	Regelbreiten – Arbeitsstreifen - Baustelleneinrichtungsflächen	21
7.	Annahmen zur Teil- oder Vollsperrungen / Herstellung unter Betrieb.....	22

1. Veranlassung

Der vorliegende Bericht fasst die bisherigen Annahmen und Überlegungen zur Baudurchführung bzw. zum Bauverlauf, die der Erstellung der RE-Entwurfsunterlage zu Grunde liegen, zusammen und dient als Grundlage für entsprechende weitere Abstimmungen.

2. Durchführung der Baumaßnahme - allgemeines

Wesentlicher Zwangspunkt beim Ausbau der E 233 ist die Notwendigkeit zur grundsätzlichen Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit im Zuge der Bundesfernstraße und der Bundesstraßen 213, 72 und 402. Dies gilt für die gesamte Strecke, da eine akzeptable Umleitungsmöglichkeit nicht besteht. Dem Plan zur Durchführung der Baumaßnahme kommt daher eine wesentliche Bedeutung zu.

In den Lageplänen wurde das zur Herstellung der Maßnahme bzw. Gewährleistung der Baufreiheit vorgesehene Baufeld eingetragen. Dabei wurden erforderliche Bautabuflächen entsprechend den Ergebnissen der Umweltplanung berücksichtigt. Grundsätzlich ist beidseitig der Trassen ein zehn Meter breiter Arbeitsstreifen vorgesehen, der in Bereichen besonderer ökologischer Anforderungen entsprechend reduziert wurde.

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über das öffentliche Straßennetz. Darüber hinaus ist in den Arbeitsstreifen ein Längstransport innerhalb der Baustelle vorgesehen. Dies gilt insbesondere für Massentransporte.

Die Errichtung geplanter Schallschutzwälle und -wände sind – insbesondere im Bereich der Ortslage Bühren – im Bauablauf möglichst vorzuziehen, um die Anwohner vor den bereits hohen Schallemissionen und zusätzlichem Baulärm zu schützen.

Hinsichtlich der Kampfmittelfreiheit wurde festgestellt, dass weite Strecken des Trassenbereiches im PA 8 kampfmittelfrei sind. In einigen Bereichen können jedoch Bombenblindgänger vorhanden sein, von denen eine Gefährdung ausgehen kann.

Der ÖPNV auf der E 233 bzw. auf den querenden Straßen kann genauso wie der Motorisierte Individualverkehr während der gesamten Baumaßnahme aufrecht erhalten werden.

Für das Vorhaben gilt für den gesamten Bauabschnitt die Vorgabe, die Baufeldfreiräumung, insbesondere die Rodung von Gehölzen auf die Zeit vom 1. Oktober – 28./29. Februar zu begrenzen. Einzige Ausnahme ist der Bereich des potenziellen Kammmolchlebensraums, wo die Baufeldfreiräumung in der Zeit von Anfang August bis Ende September erfolgen soll, um Tötungsrisiken für den Kammmolch zu minimieren. Hier sind begleitend besonders sorgfältige Baumkontrollen auf Fledermäuse vor der Fällung erforderlich.

Die Bauleitung zur Realisierung der CEF u. FCS Maßnahmen sowie die Kontrolle ihrer Wirksamkeit sollte durch eine Umweltbaubegleitung bzw. eine entsprechend qualifizierte Bauleitung erfolgen.

3. Durchführung der Baumaßnahme - Fahrbahnverbreiterung E 233

Grundsätzlich kann der PA 8 in einzelne Bauabschnitte weiter unterteilt werden. Dabei ist das Grundprinzip

- Neubau einer Richtungsfahrbahn; Verkehr auf der vorhandenen E 233,
- Umlegung des Verkehrs auf die neue Richtungsfahrbahn,
- Ausbau der zweiten Richtungsfahrbahn

für den gesamten Ausbauabschnitt bestimmend. Die neue Richtungsfahrbahn wurde so angeordnet, dass die vorhandenen Bauwerke während des Baus der ersten Richtungsfahrbahn für den Verkehr weiter genutzt werden können. Zur Überleitung bei unterschiedlichen Seiten der Verbreiterung sind im PA diverse Mittelstreifenüberfahrten vorgesehen.

Eine Möglichkeit für die Einteilung von Bauabschnitten ist unter Punkt 4 aufgeführt.

4. Zeitliche Abwicklung

Zur Durchführung der Baumaßnahme ist eine Unterteilung der Gesamtmaßnahme in Teilmaßnahmen notwendig. Grundsätzlich sind die Teilmaßnahmen so zu legen und zeitlich aufeinander abzustimmen, dass eine Aufrechterhaltung des Verkehrsablaufes über den gesamten Ausführungszeitraum möglich ist. Dies gilt sowohl für den Straßen- als auch für den Schienenverkehr (nur ein Kreuzungspunkt). Die nachfolgend aufgeführten (groben) Maßnahmenpunkte stellen zusammenhängende Maßnahmenpakete dar, die sich in ihrer zeitlichen Herstellung überschneiden können.

4.1 Baufeldfreimachung/Baufeldvorbereitung

Voraussichtlicher Ausführungszeitraum/Dauer: 3 Monate

Im Rahmen der Baufeldfreimachung/Baufeldvorbereitung müssen verschiedene Vorbereitungsarbeiten erfolgen, die für die anschließenden Arbeitsschritte Voraussetzung sind. Im ersten Schritt ist der Bereich innerhalb der Arbeitsstreifen von Bewuchs und sonstigen Hindernissen wie Zäune, Straßenausstattung, Leitungen etc. zu entfernen. Es wird vorgesehen, dass die Baustraßen in den Arbeitsstreifen längs der Trasse verlaufen. Diese Baustraßen werden mit ungebundenen Tragschichten hergestellt. Soweit es möglich ist, soll der Baufahrzeugverkehr über die Trasse bzw. die vorhandene E233 das Baufeld erschließen.

Baustelleneinrichtungsflächen können ohne besondere Maßnahmen in den Bereichen der Retentionsbodenfilter, PWC-Anlagen sowie der Anschlussstellen eingerichtet werden. Weite-

re Baustelleneinrichtungsflächen entlang der Trasse, z.B. für Brückenbaumaßnahmen, sind im Zuge der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Hierfür eignen sich verbleibende „Reststücke“ zerschnittener Flurstücke entlang der E 233-Trasse.

Erforderliche Leitungsverlegungen werden im Rahmen der Baufeldfreimachung vorgesehen.

4.2 Verlegung von Verbandsgewässern, Herstellung von Ersatzgewässern, Anpassung der landwirtschaftlichen Dränage

Voraussichtlicher Ausführungszeitraum/Dauer: 6 Monate

Um die Entwässerung im Planungsraum aufrecht zu halten, muss die Verlegung der Verbandsgewässer bzw. von Ersatzgewässern als eine der ersten Baumaßnahmen erfolgen. Gleiches gilt für die Anpassung der landwirtschaftlichen Dränagen bzw. sonstiger Entwässerung der landwirtschaftlichen Nutzflächen. Bei Bedarf sind provisorische Gewässer bzw. Gewässerdurchlässe herzustellen.

- Verlegung von Betherfeld Schloot (Verbandsgewässer 6-030)
- Bereichsweise Anpassung des Verbandsgewässers Em-104 (G 4.1)
- Anpassung Höltinghauser Eschgraben (Verbandsgewässer 6-02)
- Anpassung Soeste (Verbandsgewässer 6-00)
- Wiederherstellung der Emsteker Brake (Gew. 6-01 II, G 5.2)
- Wiederherstellung des Gewässers Em-21 (G 6.1)
- Verlegung des Gewässers 11-8 (G8.3)
- Verlegung des Calhorer Mühlenbachs (Gewässer 11/0)
- Wiederherstellung des Gewässers 14-15 (G10.3)
- Verlegung des Schierenbachs (Gewässer 14/0)

4.3 Verlegung der Straßen im nachgeordneten Wegenetz, Herstellung der Wirtschaftswege

Voraussichtlicher Ausführungszeitraum/Dauer: 15 Monate

Um die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Nutzflächen zu gewährleisten, muss die Verlegung der trassenparallelen Wirtschaftswege als eine der ersten Baumaßnahmen erfolgen. Die Anpassung der Grundstückszufahrten sowie die Verlegung der Flurstückzufahrten sind Bestandteil dieser Maßnahme. Die vollständige Verlegung der Straßen im nachgeordneten Netz kann zu großen Teilen erst nach der Herstellung der zugehörigen Brückenbauwerke erfolgen.

Folgende Abhängigkeiten werden zwischen Straßen im nachgeordneten Netz und Bauwerken festgelegt:

- Verlegung Niedriger Weg nach Herstellung BW 08.04
- Verlegung Am Wegholt nach Herstellung BW 08.06
- Verlegung Herzog – Erich – Weg nach Herstellung BW 08.08
- Verlegung Eichenallee nach Herstellung 08.09
- Verlegung Zum Goricht nach Herstellung 08.10

Die Bauausführung der Straßen im nachgeordneten Netz kann grundsätzlich zeitlich parallel zum Erdbau der E 233 erfolgen.

4.4 Erdbau und ungebundene Tragschichten E 233

Voraussichtlicher Ausführungszeitraum/Dauer: 24 Monate

Geotechnische Maßnahmen zur Baugrundverbesserung in Form von Vorbelastungsdämmen oder aufgeständerten Gründungspolstern sind für die Trasse der E233 nicht vorgesehen. Einzig für die Lärmschutzwälle im Bereich Bühren, die losgelöst vom Trassenbau hergestellt werden können, sind Vorbelastungen vorgesehen. Die erforderlichen erdbautechnischen Maßnahmen bedeuten daher keine besonderen Anforderungen an den Bauablauf. Der in Teilbereichen oberflächige Bodenaustausch kann innerhalb der ausgewiesenen Baufeldgrenzen erfolgen. Der Erdbau und die Herstellung der ungebundenen Tragschichten erfolgt richtungsfahrbahnbezogen.

4.5 Umbau der Anschlussstellen

Voraussichtlicher Ausführungszeitraum/Dauer: 9 Monate je AS, 18 Monate für AS Cloppenburg

Die Umgestaltung der Anschlussstellen Cloppenburg-Ost und Emstek-West erfolgt nach derzeitigem Planungsstand unter zeitweiser halbseitiger Vollsperrung der entsprechenden Anschlussstelle. Die Anschlussstelle K 359 existiert bisher nicht und wird neu geplant. Für die Anschlussstellen Emstek – Ost und Cloppenburg wurden gesonderte Konzepte zur Verkehrsführung erstellt. (Siehe hierzu Kapitel 5 „Bauabschnitte“, Bauabschnitt 6 und 7 sowie Bauablaufpläne zum Bauabschnitt 6 und 7)

4.6 Herstellung der Brückenbauwerke

Voraussichtlicher Ausführungszeitraum/Dauer: 36 Monate

Die Errichtung der Brückenbauwerke hat aufgrund der langen Bauzeiträume als eine der ersten Baumaßnahmen zu erfolgen. Hinsichtlich des Bauablaufs sind die Überführungs- sowie Unterführungsbauwerke im Zuge der E 233 zu unterscheiden. Die Herstellung der acht Unterführungsbauwerke im Zuge der E 233 erfolgt im Zusammenhang mit der Herstellung der jeweiligen Richtungsfahrbahn. Dabei sind folgende Unterführungsbauwerke zu erstellen:

- BW 08.01 (08.01-1 und 08.01-2 Herstellung)
- BW 08.02 (08.02-1 und 08.02-2 Herstellung)
- BW 08.03 Herstellung
- BW 08.04 (08.04-1 und 08.04-2 Herstellung)
- BW 08.05 (08.05-1 und 08.05-2 Herstellung)
- BW 08.06 (08.06-1 und 08.06-2 Herstellung)
- BW 08.07 Herstellung
- BW 08.12 Herstellung

Für die Bauwerke 08.02-1 und 08.02-2 (K168 Industriebühnen) ist für den Bereich der Eisenbahntrasse unter dem Bauwerk eine Sperrzeit zu berücksichtigen. Bei den verbleibenden Bauwerken ist eine temporäre Sperrung des nachgeordneten Netzes mit einer Umleitung möglich.

Bei den vier Brückenbauwerken (Überführungen), sowie der Überführung für die Fledermäuse (Bereich Dr.-Niemann-Straße) kann die Herstellung zeitlich parallel zu den übrigen Baumaßnahmen (Erdbau, Wegeverlegung, AS-Bau) laufen. Dabei sind folgende Bauwerke zu erstellen:

- BW 08.08 Herstellung
- BW 08.09 Herstellung
- BW 08.09a Herstellung (Überführung Fledermäuse)
- BW 08.10 Herstellung
- BW 08.11 Herstellung

Aus der Baumaßnahme der E 233 resultieren Anpassungen der A 1 im Bereich von Bau-km 630+534 bis 633+003. Folgende Brückenbauwerke können zeitlich parallel zu den übrigen Baumaßnahmen (Erdbau, Wegeverlegung, AS-Bau) hergestellt werden:

- BW 08.12 Herstellung (siehe oben)
- BW 08.13 Herstellung
- BW 08.14-1 und 08.14-2 Herstellung

- BW 08.15 Herstellung

4.7 Errichtung von Schallschutzwällen und -wänden

Voraussichtlicher Ausführungszeitraum/Dauer: 18 Monate

Die Errichtung geplanter Schallschutzwälle und -wände sind – insbesondere im Bereich der Ortslage Bühren – im Bauablauf möglichst vorzuziehen, um die Anwohner vor den bereits hohen Schallemissionen und zusätzlichem Baulärm zu schützen. Die Gesamtlänge der zu erstellenden Schallschutzwälle für die E 233 beträgt ca. 3,8 km.

In folgenden Bereichen ist der Einsatz von Schallschutzwällen geplant:

Südlich:

- Bau-km 800+549 bis 800+850
- Bau-km 803+151 bis 803+400
- Bau-km 803+494 bis 803+767
- Bau-km 806+007 bis 806+475
- Bau-km 806+150 bis 806+475
- Bau-km 806+745 bis 806+850
- Bau-km 810+250 bis 810+380
- Bau-km 810+615 bis 810+865
- Bau-km 811+122 bis 811+357
- Bau-km 812+136 bis 812+280

Nördlich:

- Bau-km 806+350 bis 807+250
- Bau-km 807+631 bis 808+007
- Bau-km 808+471 bis 808+684
- Bau-km 810+000 bis 810+453
- Bau-km 810+494 bis 810+586
- Bau-km 810+710 bis 811+800

Schallschutzwände sind wie folgt vorgesehen:

Südlich:

- Bau-km 806+700 bis 806+745
- Bau-km 806+007 bis 806+150
- Bau-km 812+300 bis 812+880

Nördlich:

- Bau-km 800+800 bis 801+300
- Bau-km 806+688 bis 806+715
- Bau-km 809+325 bis 809+750
- Bau-km 810+600 bis 810+710

Die Gesamtlänge der zu erstellenden Schallschutzwände für die E 233 beträgt ca. 2,0 km.

Die Gesamtlänge der zu erstellenden Schallschutzwälle für die A 1 beträgt ca. 2,8 km. In folgenden Bereichen ist der Einsatz von Schallschutzwällen auf der A 1 geplant:

Östlich:

- Bau-km 626+540 bis 627+060
- Bau-km 627+354 bis 627+470
- Bau-km 627+792 bis 625+632 (A 1) + Bau-km 670+081 bis 670+414 (Rampe)

Westlich:

- Bau-km 624+842 bis 625+400
- Bau-km 626+530 bis 626+970

Die Gesamtlänge der zu erstellenden Schallschutzwände beträgt ca. 1,3 km. In folgenden Bereichen der A 1 sind Lärmschutzwände geplant:

Östlich:

- Bau-km 627+354 bis 627+470
- Bau-km 627+792 bis 625+632 (A 1) + Bau-km 670+081 bis 670+414 (Rampe)

4.8 Herstellung gebundene Tragschichten E 233

Voraussichtlicher Ausführungszeitraum/Dauer: 12 Monate

Die Herstellung der gebundenen Tragschichten erfolgt Richtungsfahrbahnbezogen. In Kapitel 5 erfolgt die Einteilung in Bauabschnitte. In diesen ist die Reihenfolge der Ausführung beschrieben.

4.9 Herstellung der Entwässerungsanlagen E 233

Voraussichtlicher Ausführungszeitraum/Dauer: 10 Monate

Die Herstellung der Straßenentwässerungsanlagen innerhalb des Dammkörpers erfolgt im Zusammenhang mit dem Dammaufbau bzw. der Herstellung der ungebundenen Tragschich-

ten. Im Umfang der Baumaßnahme der Erweiterung der E 233 werden die straßenparallelen Gräben G5.1 - G5.3, G8.1 - G8.5, G9.1, G9.2, G10.1 - G10.3 sowie G11.1 verlegt.

Die Flächen der Retentionsbodenfilter können ebenfalls als Baustelleneinrichtungsflächen dienen und sind in dem Fall erst zum Ende der Bauzeit herzustellen.

4.10 Ausstattung und Restarbeiten E 233

Voraussichtlicher Ausführungszeitraum/Dauer: 6 Monate

Nach Abschluss der Straßenoberbaumaßnahmen und vor Inbetriebnahme werden die Ausstattung bzw. die Restarbeiten (Leitpfosten, Zäune, Schutzplanke, Beschilderung, Markierung und Beschilderung etc.) durchgeführt. Diese sind vor Inbetriebnahme für die jeweilige Richtungsfahrbahn vorzunehmen.

4.11 Herstellung der PWC-Anlagen

Voraussichtlicher Ausführungszeitraum/Dauer: 12 Monate je PWC-Anlage

Die Bereiche der PWC-Anlagen (PWC-Anlagen 8.1 w und 8.1 o) können als Baustelleneinrichtungsflächen dienen und sind dann erst zum Abschluss der Baumaßnahme herzustellen.

5. Bauabschnitte

In der beiliegenden Übersichtskarte Bauablauf ist eine mögliche Einteilung des Planungsabschnittes 8 in räumliche Bauabschnitte dargestellt. Die räumliche Gliederung ergibt sich dabei insbesondere aus der Lage der neuen Verkehrsflächen in Bezug auf den Bestand.

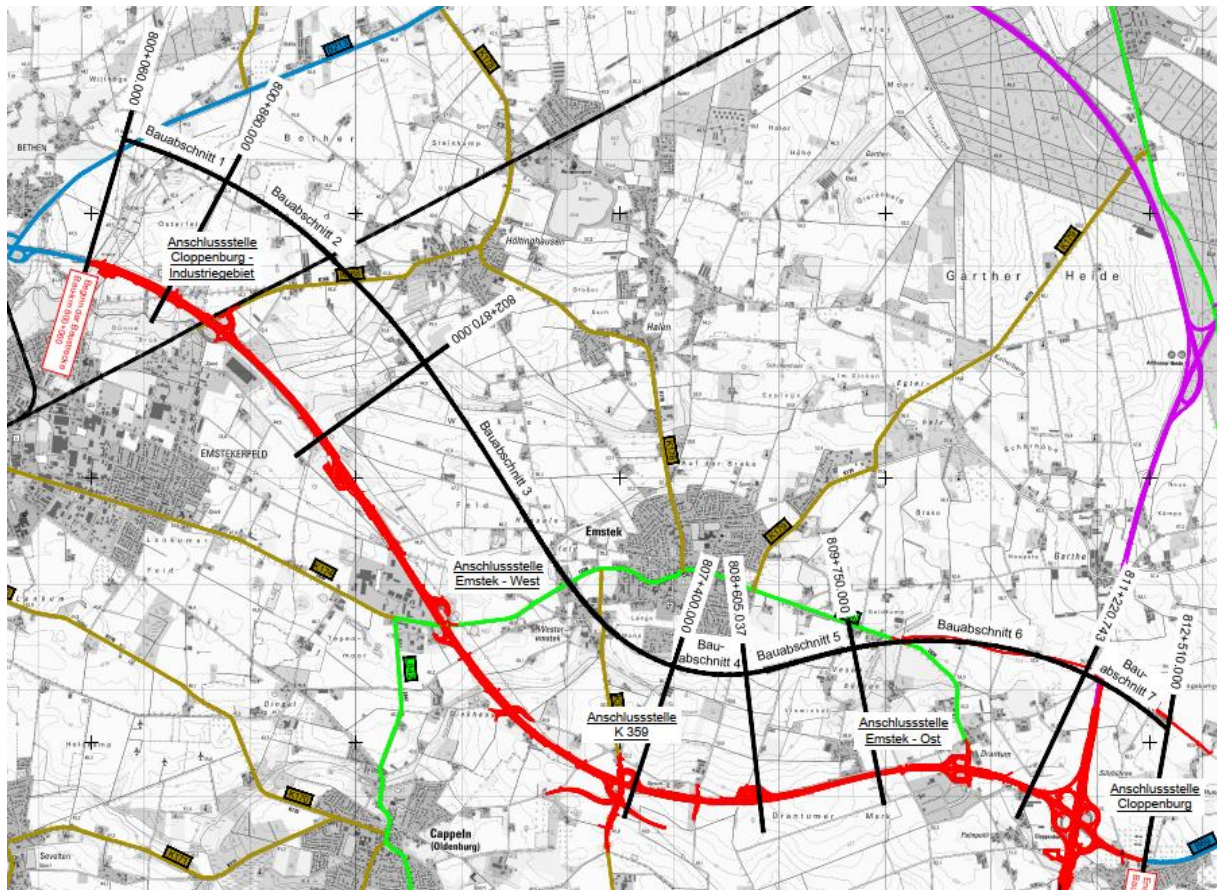


Abbildung 1: mögliche Einteilung in räumliche Bauabschnitte

Das derzeit vorliegende Bauablaufkonzept ist als eine Möglichkeit für die räumliche Unterteilung des PA 8 in mehrere Bauabschnitte zu sehen. Eine vor Ausführung der Maßnahme bzw. Baubeginns endgültige Festlegung der Anzahl und Abschnitte erfolgte.

Grundsätzlich ist beim Baubablaufkonzept zum Ausbau der E 233 davon ausgegangen worden, dass die Verkehrsführung während der Bauzeit im Baustellenbereich auf der E233 mit einem Fahrstreifen je Richtung vorgesehen ist.

Bauabschnitt 1 (Bau-km 800+060 bis 800+860)

Im Bauabschnitt 1 muss, wie auch in den anderen Abschnitten, die Baustraße in den Arbeitsstreifen errichtet werden. Die Fläche, auf welcher sich der Retentionsbodenfilter 1 befindet, kann während der Bauzeit als Baustelleneinrichtungsfläche dienen. Das Oberflächenwasser wird wie im Bestand über einen Straßenseitengraben abgefangen und abgeleitet. Nach Herstellung der Wirtschaftswege nördlich und südlich der Fahrbahn E 233 unter teil-

weiser Vollsperrung, erfolgt die Fahrbahnerweiterung auf der Südseite, damit die nördliche Richtungsfahrbahn hergestellt werden kann (siehe Bauablaufplan Bauabschnitt 1). Im Bauabschnitt 1 liegt die geplante Fahrbahn teilweise in Lage der Bestandsfahrbahn. Die neuen und bestehenden Fahrstreifen kreuzen sich dabei in schleifendem Schnitt.

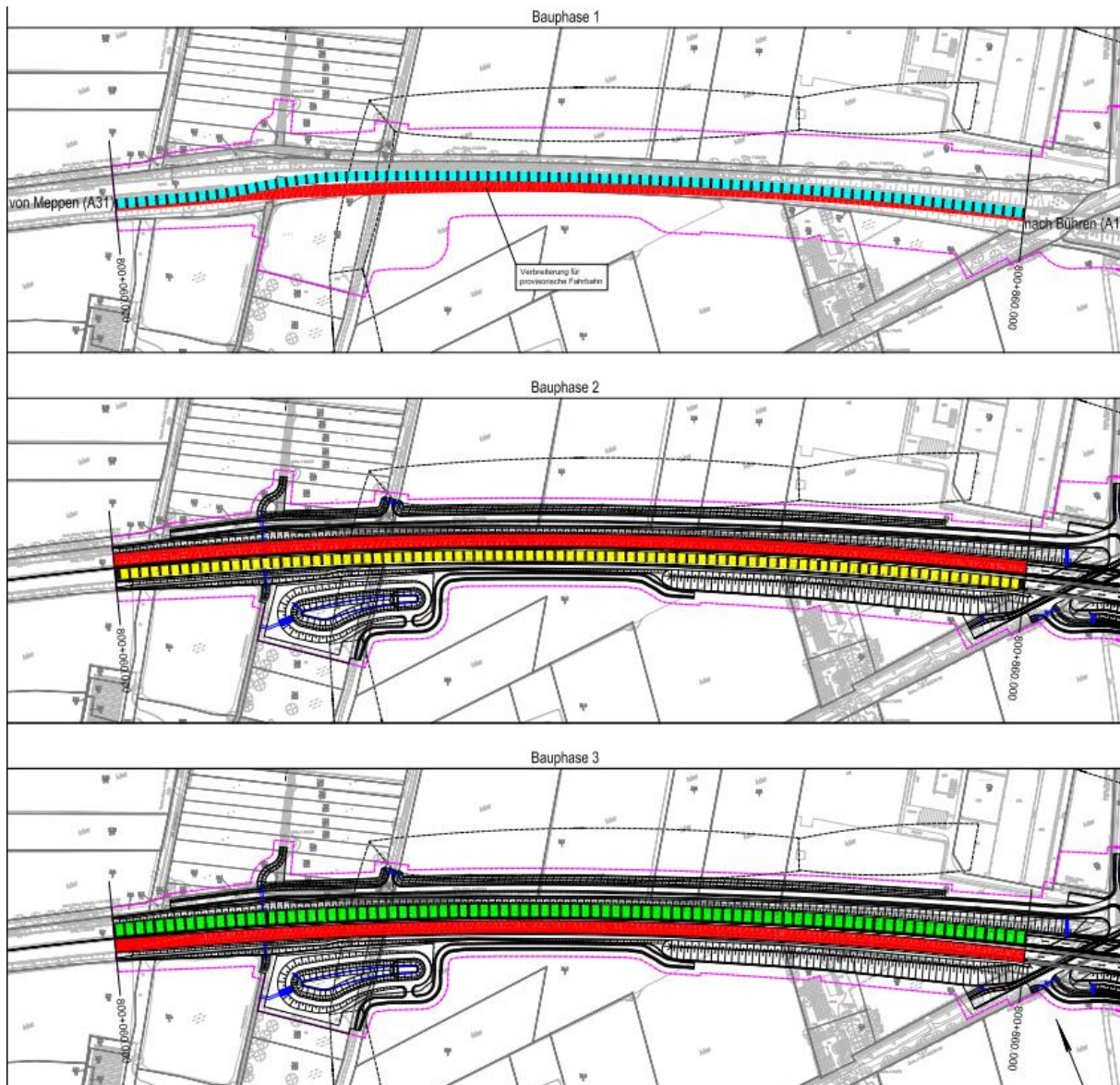


Abbildung 2: Bauablaufplan Bauabschnitt 1

Nach vorliegender Planung ist eine Einteilung des ersten Bauabschnitts für die Erweiterung E 233 vom Beginn der Baustrecke bei Bau-km 800+060 bis westlich Bauwerk 8.01 (Bau-km 800+860) in 3 Bauphasen sinnvoll; zu den drei Bauphasen wurde ein Bauablaufplan (siehe Bauablaufplan Bauabschnitt 1) angefertigt.

Bauphase 1: Während über die vorhandene Fahrbahn der E 233 der Verkehr fließt, wird auf der Südseite eine provisorische Fahrbahn (Bestandserweiterung) hergestellt. Eine sofortige endgültige Herstellung der Richtungs-

fahrbahn Süd (A 1) ist aufgrund des schleifenden Schnitts mit dem Bestand nicht möglich.

Bauphase 2: Der Verkehr fließt auf der gesamten Bauabschnittslänge über die südlich provisorisch verbreiterte Fahrbahn.

Die nördliche Richtungsfahrbahn (Fahrtrichtung A 31) wird fertiggestellt.

Bauphase 3: Der Verkehr wird über die bereits fertiggestellte Richtungsfahrbahn Meppen geleitet. Das südliche Provisorium wird nach Bedarf zurückgebaut und die südliche Richtungsfahrbahn (Fahrtrichtung A 1) hergestellt. Durch den mehrfachen Wechsel der Verkehrsführung ist auf die Verkehrssicherheit zu achten.

Bauabschnitt 2 (Bau-km 800+860 bis 802+870)

Der Bauabschnitt 2 beginnt auf Höhe des Bauwerks 8.01 im Bereich des Ausfädelungsstreifens der PWC-Anlage 8.1 w (Fahrtrichtung A 1, 802+870). In diesem Bereich befinden sich zwei Brückenbauwerke (BW 8.01 und BW 8.02) über untergeordnete Straßen. Bei Bau-km 802+606 wird die E 233 über die Soeste geführt.

Die geplante Richtungsfahrbahn A 31 liegt komplett nördlich bzw. östlich der vorhandenen Fahrstreifen der E 233. Für den Ausbau werden folgende Bauphasen festgelegt:

Bauphase 1: Die neue südliche Richtungsfahrbahn wird nahezu lageidentisch zu der vorhandenen E 233 hergestellt. Daher kann in der ersten Bauphase die nördliche Richtungsfahrbahn (A 31) neu hergestellt werden, während auf der vorhandenen E 233 der Verkehr weiter fließen kann. Die Bauwerke 8.01-2 und 8.02-2 werden im Zuge der nördlichen Richtungsfahrbahn erstellt. Eine temporäre Sperrung der Höltinghausener Straße ist vertretbar. Für den Neubau des Bauwerks 8.02-2 sind die Sperrzeiten der Bahn zu berücksichtigen. Das Bauwerk 08.03 überführt die E 233 über die Soeste. Da aufgrund hydraulischer Zwänge der Erhalt der Unterbauten ausgeschlossen wird, muss dieses Bauwerk abgerissen und neugebaut werden.

Bauphase 2: Nach Fertigstellung der nördlichen Richtungsfahrbahn wird der Verkehr auf die neu hergestellte Richtungsfahrbahn geleitet, die vorhandene E 233 einschließlich der beiden Brückenbauwerke (8.01-1 und 08.02-1) zurückgebaut und die südliche Richtungsfahrbahn (A 1) neu herge-

stellt. Für den Neubau des Bauwerks 8.02-1 sind wie beim Bauwerk 8.02-2 die Sperrzeiten der Bahn zu berücksichtigen.

Durch die festgelegten Bauphasen wird die Anschlussstelle Cloppenburg-Ost/ Industriegebiet temporär halbseitig gesperrt. Die freien Bereiche der Anschlussstelle können als BE-Flächen genutzt werden. Die Anpassung der Fahrbahn der K 168 (Industriezubringer), welche aus der Erweiterung resultieren, können unter Betrieb und je nach Erfordernis unter LSA-Sicherung erfolgen.

Bauabschnitt 3 (Bau-km 802+870 bis 807+400)

Von Bau-km 802+870 (PWC-Anlage 8.1 w) bis 807+400 (Höhe Anschlussstelle K 359) befindet sich der Bauabschnitt 3. In diesem Abschnitt befinden sich zahlreiche Unterföhrungsbauwerke, die in der Ablaufplanung integriert werden müssen. Nördlich der E 233 (etwa bei Bau-km 803+600) ist die Umverlegung eines Wirtschaftswegs mit Wiederherstellung der Wende- und Parkanlage geplant. Diese muss vor der eigentlichen Baumaßnahme erfolgen, damit die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Nutzflächen gewährleistet ist. Eine provisorische Umfahrung nördlich des Bauwerks 08.04 ist vorgesehen.

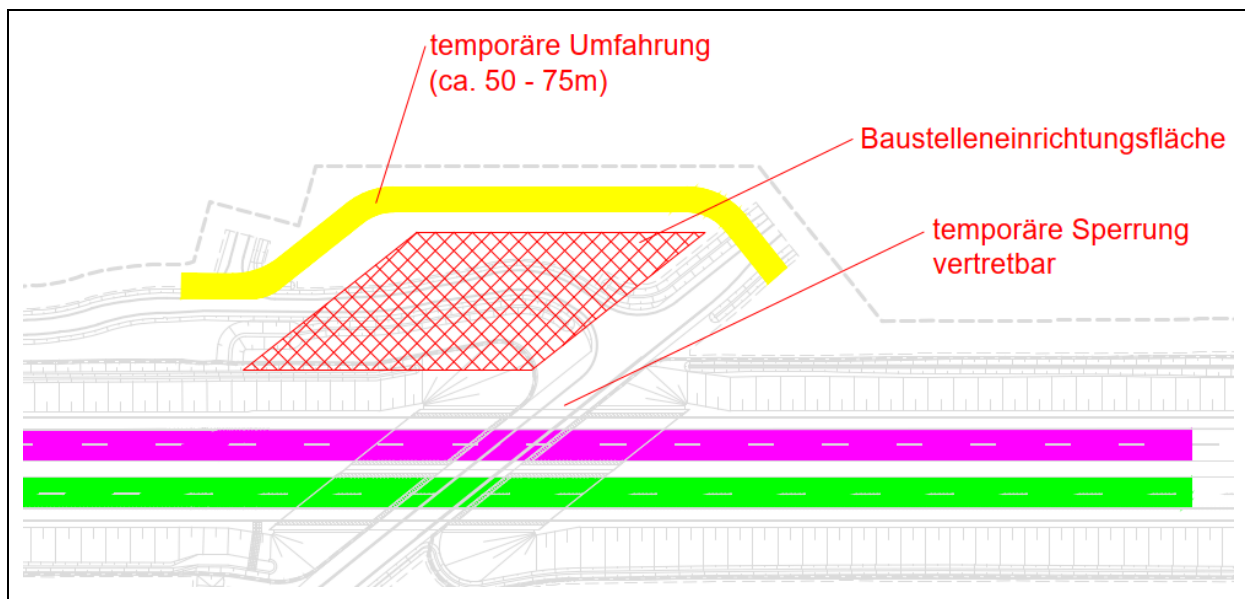


Abbildung 3: provisorische Umfahrung Bauwerk 08.04

Die Anpassung des Niedrigen Weges erfolgt unter temporärer Sperrung. Die geplante Richtungsfahrbahn A 31 liegt komplett nördlich bzw. östlich der vorhandenen Fahrstreifen.

Die Durchführung der Baumaßnahme in diesem Abschnitt erfolgt analog zu dem Bauabschnitt 2. In Zuge der Herstellung der nördlichen Richtungsfahrbahn werden die Überföhrungsbauwerke 08.04-2, 08.05-2 und 08.06-2 neugebaut. Nach Fertigstellung wird der Verkehr auf die neu hergestellte Richtungsfahrbahn geleitet und die südliche Richtungsfahrbahn

(A 1) neu hergestellt. In diesem Zusammenhang werden die Bauwerke 08.04 (Niedriger Weg), 08.05 (L836) und 08.06 (Am Wegholt) abgerissen und die Teilbauwerke 08.04-01, 08.05-01 und 08.06-01 neugebaut. Eine temporäre Sperrung der nachgeordneten Straßen Niedriger Weg, Am Wegholt und der L 836 (alte Bundesstraße) sind vertretbar und vorgesehen.

Die Anschlussstelle Emstek-West wird temporär halbseitig gesperrt. Bei Bau-km 805+740 wird der Calhoner Mühlenbach unter die E 233 geführt. Um die Funktion des Gewässers während des Bauzustandes sicherzustellen muss während der Bauwerksherstellung eine temporäre Verlegung nördlich oder südlich des Verbandsgewässers erfolgen. Anschließend kann das Bauwerk mit der Herstellung der jeweiligen Richtungsfahrbahn erstellt werden. Das Überführungsbauwerk 08.08 muss aufgrund seiner ursprünglichen Dimensionen abgerissen und neugebaut werden. Für den Abriss ist eine Vollsperrung des Herzog-Erich-Weges nicht zu umgehen. Eine temporäre Vollsperrung der E 233 für den Abriss der Brückenfläche ist ebenfalls erforderlich. Alternative Umleitungsstrecken stehen zur Verfügung. Die Herstellung der Widerlager und des Oberbaus können isoliert betrachtet und parallel zum Straßenbau ausgeführt werden.

Derzeit wird die E 233 bei Bau-km 807+274 von der Eichenallee mit dem Bauwerk 08.09 überführt. An dieser Stelle wird die neue Anschlussstelle K 359 geplant. Unter Beibehaltung des Verkehrs auf der vorhandenen Eichenallee wird das neue Überführungsbauwerk östlich der bestehenden Überführung einschließlich der Zuführungsbereiche hergestellt. Anschließend wird das vorhandene Brückenbauwerk unter temporärer Vollsperrung der E 233 abgerissen und der Verkehr der Eichenallee über das neue Bauwerk geführt. Die Ausführung erfolgt zu Beginn parallel zum Ausbau der E 233. Im Zuge des nordseitigen Ausbaus der E 233 werden ebenfalls die Auf- und Abfahrten hergestellt. Während der Baumaßnahmen an der Eichenallee ist parallel das Überführungsbauwerk der Dr. Niemann-Straße zurück zu bauen, damit anschließend die Überführung für die Fledermäuse hergestellt werden kann.

Bei Bau-km 803+100 bis 803+400 sind der Neubau einer PWC Anlage 8.1 w sowie der Retentionsbodenfilter 2 vorgesehen. Diese Elemente werden nach der Herstellung der ungebundenen Tragschichten gebaut. Bis zu diesem Zeitpunkt können die Flächen als BE-Flächen genutzt werden. Weitere Baustelleneinrichtungsflächen sind nördlich des Bauwerks 08.04, in den Bereichen der Anschlussstelle Emstek-West und K 359 sowie nördlich der E 233 auf Höhe des Überführungsbauwerks 08.08 vorgesehen.

Bauabschnitt 4 (Bau-km 807+400 bis 808+605.037)

Der Bauabschnitt 4 beginnt im Bereich der Anschlussstelle K 359 (Bau-km 807+400) und endet an der PWC-Anlage 8.1 o (Bau-km 808+605.037). Bei Bau-km 808+014 wird die E 233 von dem Bauwerk 08.10 überführt. Im diesem Abschnitt liegt die geplante Fahrbahn ebenso wie in Bauabschnitt 1 teilweise in Lage der Bestandsfahrbahn. Die neuen und bestehenden Fahrstreifen kreuzen sich dabei in schleifendem Schnitt. Auf der nördlichen Seite der Fahrbahn ist ein Lärmschutzwall vorgesehen. Dieser wird bereits am Anfang ausgeführt, um die Anwohner vor den bereits hohen Schallemissionen und zusätzlichem Baulärm zu schützen.

Das Brückenbauwerk 08.10 wird aufgrund von nicht ausreichender Dimensionen abgerissen und neu gebaut. Für den Abriss ist eine temporäre Vollsperrung der E 233 notwendig. Nach Herstellung der Widerlager des Brückenbauwerks östlich des vorherigen Bauwerks werden die Dammkörper sowie der Straßenbau erneuert, sodass sich die Lage des Weges Zum Gogericht ändert. Die Ausführung erfolgt zu Beginn des Neubaus und wird zeitgleich zum Ausbau der Autobahn 1 durchgeführt. Im Norden wird der neue Weg an den Herzog-Erich-Weg angeschlossen. Bis zur Fertigstellung der Anschlussbereiche ist eine temporäre Sperrung des Weges Zum Gogericht vorgesehen.

Die Fahrbahnerweiterung dieses Bauabschnitts ist sinnvoll in 4 Bauphasen abzuwickeln; zu den vier Bauphasen wurde ein Bauablaufplan (siehe Bauablaufplan Bauabschnitt 4) angefertigt.

Bauphase 1: Während über die vorhandene Fahrbahn der E 233 der Verkehr fließt, wird auf der Nordseite eine provisorische Fahrbahn (Bestandserweiterung) hergestellt. Eine sofortige endgültige Herstellung der Richtungsfahrbahn Nord (A 31) ist aufgrund des schleifenden Schnitts mit dem Bestand nicht möglich.

Bauphase 2: Der Verkehr wird über die provisorisch hergestellte Fahrbahn geführt. Von Bau-km 807+736.044 bis Abschnittsende bei 808+605.037 wird die südliche Fahrbahn neu hergestellt.

Bauphase 3: Während der Bauphase 3 wird der Verkehr über die (provisorische) Fahrbahn auf der Südseite (807+400 bis 807+736.044) und die neu hergestellte Fahrbahn im weiteren Verlauf geleitet.

Die nördliche Richtungsfahrbahn (A 31) wird im gesamten Bauabschnitt neu hergestellt.

Bauphase 4: In der vierten und letzten Bauphase fließt der Verkehr über die fertiggestellte nördliche Richtungsfahrbahn. Auf der Südseite werden das

verbliebene Stück der Bestandsfahrbahn (ab 807+400) und die provisorische Fahrbahn (807+520 bis 807+736.044) zurückgebaut und die neue Fahrbahn der E 233 hergestellt.

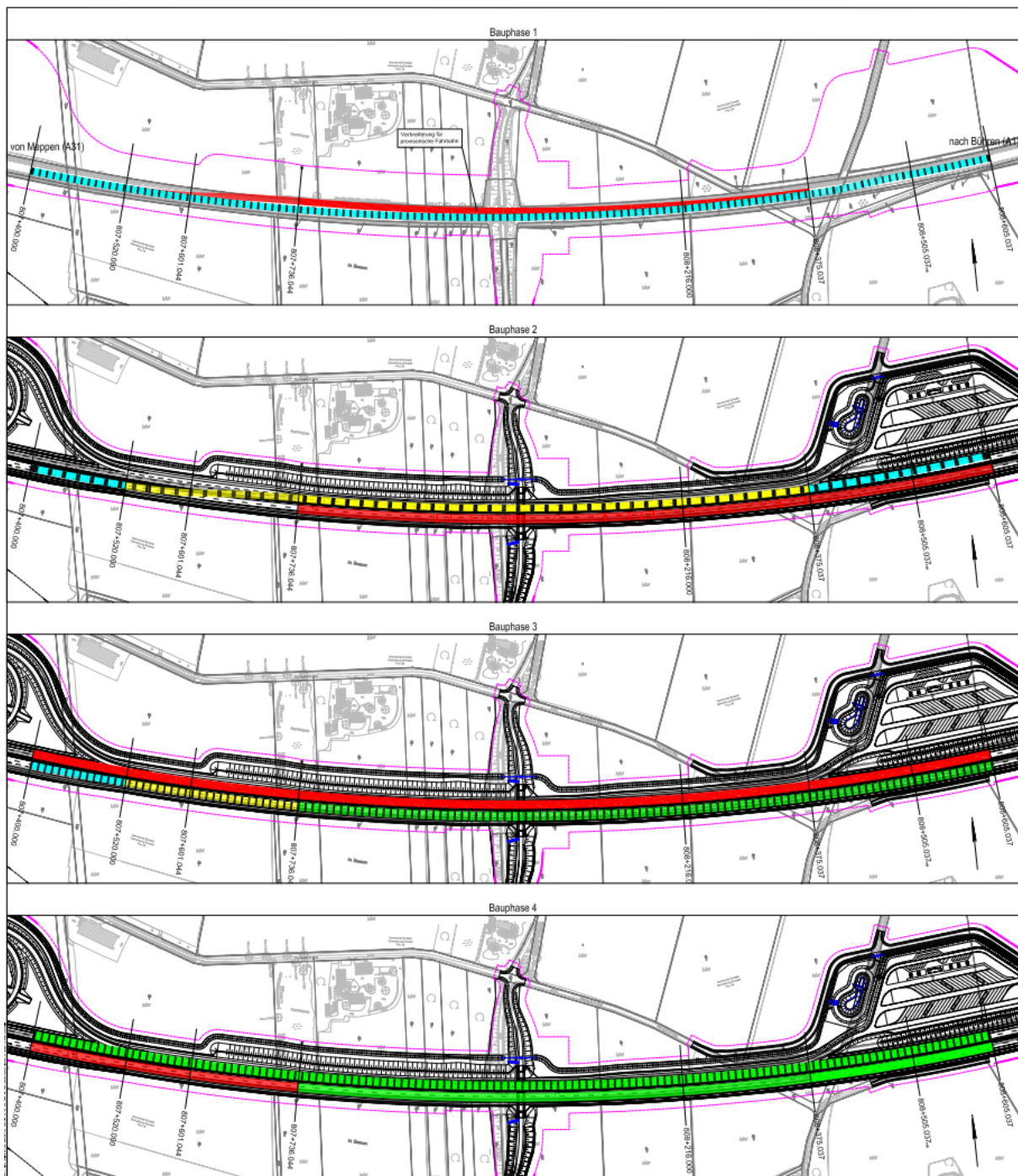


Abbildung 4: Bauablaufplan Bauabschnitt 4

Bei Bau-km 808+400 bis 808+700 sind der Neubau einer PWC Anlage 8.1 o sowie der Retentionsbodenfilter 3 vorgesehen. Diese Elemente werden nach der Herstellung der ungebundenen Tragschichten gebaut. Bis zu diesem Zeitpunkt können die Flächen als BE-

Flächen genutzt werden. Die freien Flächen östlich des Bauwerks 08.10 stehen während der Bauphase ebenfalls als BE-Flächen zur Verfügung.

Bauabschnitt 5 (Bau-km 808+605.037 bis 809+750)

Von Bau-km 808+605.037 (PWC-Anlage 8.1 o) bis 809+750 liegt die vorhandene Fahrbahn der E 233 in etwa im Bereich der neuen nördlichen Fahrbahn. Die geplante Richtungsfahrbahn A 1 liegt komplett südlich der vorhandenen Fahrstreifen der E 233.

Die Durchführung der Baumaßnahme kann analog zu dem Bauabschnitt 2 erfolgen. Der Unterschied liegt lediglich darin, dass in der ersten Bauphase die südliche Richtungsfahrbahn (A 1) hergestellt wird und in der zweiten Bauphase dann die nördliche (A 31).

Bauabschnitt 6 (Bau-km 809+750 bis 811+220.743)

Von Bau-km 809+750 bis 811+220.743 befindet sich der Bauabschnitt 6. Die geplante Richtungsfahrbahn A 1 liegt komplett südlich der vorhandenen Fahrstreifen der E 233. Die Durchführung der Baumaßnahme in diesem Abschnitt erfolgt analog zu dem Bauabschnitt 5. In diesem Bauabschnitt wird die E 233 derzeit von zwei Brückenbauwerken überführt. Durch den Ausbau der Anschlussstelle Emstek-Ost wird die Überführung des Taubenwegs nicht mehr benötigt und daher nach Fertigstellung der Anschlussstelle rückgebaut. Die Anschlussstelle Emstek-Ost stellt die Verbindung zwischen der nördlichen Siedlung Drantum und dem Gewerbestandort Ecopark dar. Aus diesem Grund ist von einer längeren Sperrung der Anschlussstelle abzusehen. Die Anpassung der Anschlussstelle einschließlich des Überführungsbauwerkes 08.11 ist sinnvoll in vier Bauphasen abzuwickeln; zu den vier Bauphasen wurde ein Bauablaufplan (siehe Skizzen Bauabschnitt 6) angefertigt.

Bauphase 1: Vor der tatsächlichen Anpassung der Anschlussstelle wird eine provisorische Umleitung hergestellt. Sie soll den von Norden und Osten kommenden Verkehr während des nordseitigen Straßenbaus auf die E 233 führen. Die Umleitung verläuft zunächst entlang des Herzog-Erich-Weges und wird dann an die Bestandfahrbahn Richtungsfahrbahn A 31 angeschlossen. Der Anschluss wird als plangleicher Knotenpunkt ausgeführt und über eine LSA gesteuert.

Bauphase 2: Während der zweiten Bauphase wird der Verkehr über die vorhandene nördliche Richtungsfahrbahn (A 31) der E 233 geführt. Dabei wird ein provisorischer Anschluss an die südlichen Aus- und Abfahrtsrampen erstellt. Währenddessen wird die südliche Richtungsfahrbahn (A 1) zurückgebaut und neu hergestellt. Zeitgleich wird das vorhandene Brückenbauwerk 08.11 unter temporärer Vollsperrung der E 233 abgeris-

sen und neugebaut. Des Weiteren wird nördlich die überführte Straße sowie Teile der Rampen nördlich angepasst.

Bauphase 3: Nach Fertigstellung der südlichen Fahrbahn (A 1) wird in der dritten Bauphase der Verkehr auf die neu hergestellte Richtungsfahrbahn geleitet und die nördliche Richtungsfahrbahn (A 31) zurückgebaut und anschließend neu hergestellt. Der provisorische plangleiche Knotenpunkt wird in diesem Zuge an die südliche Richtungsfahrbahn (A 1) angeschlossen. Zudem wird die provisorische Umfahrung umgebaut und an den teilplangleichen Knotenpunkt nördlicher der E 233 angeschlossen. Damit kann sichergestellt werden, dass der Verkehr sowohl vom Norden und Osten kommen als auch der Verkehr der überführten Straße abgeführt werden kann. In dieser Bauphase werden Teile der Rampen nördlich sowie die Rampen südlich der E 233 hergestellt. Der südliche Teil der überführten Straße wird dabei unter laufendem Verkehr errichtet, damit die Nord/West-Anbindung gegeben ist.

Bauphase 4: In Bauphase 4 wird die provisorische Umfahrung zurückgebaut. Unter kurzzeitiger Vollsperrung werden auf der nördlichen Seite die Fahrbahnen der Rampen zusammengeschlossen.

Bauabschnitt 7 (Bau-km 811+220.743 bis 812+510 und Verteilerfahrbahn A 1)

Der Bauabschnitt 7 umfasst die Anschlussstelle Cloppenburg einschließlich der Verteilerbahnen der A 1 und den Anschluss am Knotenpunkt Bühren an die B69. Die neue nördliche Richtungsfahrbahn (A 31) liegt im Bereich der Anschlussstelle nördlich der vorhandenen Fahrstreifen der E 233. Zwischen der Anschlussstelle und dem Knotenpunkt Bühren liegt die Fahrbahn dann nahezu auf der Bestandsfahrbahn.

Zu den vier vorgeschlagenen Bauphasen wurde jeweils ein Bauablaufplan (siehe Bauablaufpläne Bauabschnitt 7) angefertigt.

Bauphase 1: Während der ersten Bauphase wird der Verkehr über die vorhandenen Richtungsfahrbahnen der E 233 sowie die bestehenden Rampen der Anschlussstelle geführt. Gebaut wird während dessen eine provisorische Fahrbahn südlich der vorhandenen vom westlichen Bauabschnittsbeginn bis zum westlichen plangleichen Knotenpunkt der E 233. Zusätzlich wird die östliche Verteilerfahrbahn vom Baubeginn (Bau-km 625+000) bis zum Überführungsbauwerk der A 1 (BW 08.12) bei ca. Bau-km 625+915 hergestellt. In diesem Zuge werden auch die

südöstliche Tangentialrampe und die südöstliche indirekte Rampe hergestellt.

Im Bereich des Knotenpunktes Bühren wird im Abschnitt des späteren Landschaftswalls eine provisorische Fahrbahn hergestellt und die Dorfstraße unter Vollsperrung umgebaut.

Bauphase 2: In der zweiten Bauphase wird der Verkehr auf der E 233 über die südliche, teilweise provisorische Fahrbahn und das vorhandene Brückenbauwerk über die A 1 geführt. Der verkehrliche Anschluss an die A 1 erfolgt über LSA-gesteuerte plangleiche Knotenpunkte und die vorhandene südwestliche Rampe bzw. die bereits neu hergestellten Rampen im Südosten. Zwischen der Anschlussstelle Cloppenburg und dem Knotenpunkt Bühren wird der Verkehr über die provisorische Fahrbahn und im weiteren Verlauf auf der bestehenden Fahrbahn der B69 geleitet. Die Dorfstraße Bühren ist bereits im Endzustand hergestellt und kann wieder befahren werden.

Im Zuge der Bauphase 2 wird der komplette Bereich nördlich der E 233 (beide Verteilerfahrbahnen (West und Ost) bis unter das Überführungsbauwerk, die beiden nördlichen Tangentialrampen und die beiden nördlichen indirekten Rampen) einschließlich der nördlichen Richtungsfahrbahn der E 233 (A 31) und dem Anschluss an den Knotenpunkt Bühren hergestellt. Um unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Platzbedarfs nur die nördliche Richtungsfahrbahn (A 31) des neuen Bauwerks über die A 1 herstellen zu können, müssen die Widerlager zunächst nur zur Hälfte (nördliche Hälfte) hergestellt werden. Die südliche Hälfte des Widerlagers wird nach Abriss des Bestandsbauwerkes in der Bauphase 3 hergestellt.

Bauphase 3: Der Verkehr wird in der Bauphase 3 über die fertiggestellten nordwestlichen und die südöstlichen Rampen der Anschlussstelle von der E 233 bzw. auf die E 233 geführt. Für die Anbindung an die E 233 werden provisorische plangleiche Knotenpunkte mit einer LSA-Steuerung aufgestellt. Der Knotenpunkt Dorfstraße Bühren einschließlich der Anschlüsse an die B 69 im Osten und an den Autohof im Norden wird unter einseitiger Verkehrsführung mit LSA-Steuerung unter laufendem Verkehr umgebaut.

Des Weiteren wird in der Bauphase 3 die südliche Richtungsfahrbahn (Fahrtrichtung A 1) der E 233, die Anschlüsse der südöstlichen Ram-

pen an die E 233, sowie die Tangentialrampe Südwest und die indirekte Rampe Südwest hergestellt. Das verbliebene Teilstück der Verteilerfahrbahn West vom Überführungsbauwerk in Richtung Süden wird in diesem Zuge ebenfalls gebaut. Wie in der Bauphase 2 beschrieben, wird nun nach dem Abriss des vorhandenen Bauwerks über die A 1 auch das südliche neue Bauwerk mit dem südlichen Teil des Widerlagers hergestellt.

Bauphase 4: In der vierten und letzten Bauphase ist die Anschlussstelle Cloppenburg bereits weitestgehend fertiggestellt. Die Verteilerfahrbahnen und Rampen sind ebenso wie der Knotenpunkt Dorfstraße/Bühren unter Betrieb und nur der westliche Anschlussbereich der nördlichen Richtungsfahrbahn (Bau-km 810+986 bis 811+121, A 31) muss noch neu hergestellt werden.

Bauabschnitt 8 - A 1 (Bau-km 625+000 bis 627+035)

Aus der Baumaßnahme der E 233 resultieren Anpassungen der A 1 im Bereich von Bau-km 625+000 bis 627+035. Diese sind in dem Bauabschnitt 8 - A 1. Auf der östlichen sowie westlichen Seite der Fahrbahn sind Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände vorgesehen. Diese werden am Anfang ausgeführt, um die Anwohner vor den bereits hohen Schallemissionen und zusätzlichem Baulärm zu schützen. Für die Lärmschutzwälle ist eine Vorbelastung aufgrund der setzungsempfindlichen Böden vorzusehen.

Nördlich der E 233 wird die A 1 von dem Bauwerk 08.13 überführt. Das Brückenbauwerk wird aufgrund von nicht ausreichender Dimensionen abgerissen und neu gebaut. Für den Abriss ist eine temporäre Vollsperrung der A 1 notwendig. Nach Herstellung der Widerlager des Brückenbauwerks werden die Dammkörper sowie der Straßenbau erneuert. An der Anschlussstelle Cloppenburg wird das Bauwerk 08.12 hergestellt. Eine detaillierte Beschreibung zu der Herstellung dieses Bauwerks ist im Bauabschnitt 7 erläutert.

Südlich der E 233 wird die A 1 von zwei Brückenbauwerken überführt. Das Bauwerk 08.14 bleibt erhalten und wird von den Bestandteilen 08.14-1 und 08.14-2 ergänzt. Weiter südlich bei Bau-km 630+687 wird das Brückenbauwerk 08.15 aufgrund von nicht ausreichender Dimensionen abgerissen und neu gebaut. Für den Abriss ist eine temporäre Vollsperrung der A 1 notwendig. Nach Herstellung der Widerlager des Brückenbauwerks südlich des vorherigen Bauwerks werden die Dammkörper sowie der Straßenbau erneuert, sodass sich die Lage der Straße Casper-Schmitz-Straße ändert.

Bei Bau-km 631+100 ist der Neubau des Retentionsbodenfilters 4 vorgesehen. Dieses Element wird nach der Herstellung der ungebundenen Tragschichten gebaut. Bis zu diesem Zeitpunkt kann die Fläche als BE-Flächen genutzt werden.

6. Regelbreiten – Arbeitsstreifen - Baustelleneinrichtungsflächen

Folgende Regelbreiten für das Baufeld wurden (bislang) getroffen:

- 0,5 m Grunderwerbsstreifen
- 5,0 m Unterhaltungstreifen im Einzelfall (inkl. GE-Streifen, z. B. bei trassenparallelen Gräben oder zur Erschließung von hochgesetzten Mulden, Drosselschächten und Widerlagern)
- 10 m Arbeitsstreifenbreite im Regelfall (inkl. GE-Streifen und Unterhaltungstreifen)
- 20 m Arbeitsstreifenbreite im Ausnahmefall sofern hier Ersatzfahrbahn im Bauzeitraum verläuft (inkl. GE-Streifen und Unterhaltungstreifen)
- 6 m Arbeitsstreifenbreite im Ausnahmefall bei höherwertigen Biotopen (siehe Datei der Umwelt), eingeschränkter Flächenverfügbarkeit oder im nachgeordneten Netz (inkl. GE-Streifen)
- 30 m x 30 m Grundfläche neben Brückenbauwerken, nach Möglichkeit in „Rampenhöhlen“ (inkl. Arbeitsstreifen und GE-Streifen)

Folgende größere Baustelleneinrichtungsflächen stehen bei späterer Realisierung entsprechender Bauteile zur Verfügung:

Flächen der Retentionsbodenfilter:

- Retentionsbodenfilter 1: Bau-km 800+246
- Retentionsbodenfilter 2: Bau-km 803+104
- Retentionsbodenfilter 3: Bau-km 808+437

Bereiche an den Anschlussstellen:

- AS Cloppenburg-Ost (~Bau-km 801+400)
- AS Emstek-West (~Bau-km 804+900)
- AS K 359 (~Bau-km 807+300)

PWC-Anlagen:

- PWC Anlage 8.1 w Bau-km 803+100 bis 803+400
- PWC Anlage 8.1 o Bau-km 808+400 bis 808+700

Sonstiges:

- Ehemaliger Anschluss des Verbindungsweges nördlich des Bauwerks 08.04 (~Bau-km 804+150)
- Freie Fläche nördlich des Bauwerks 08.08 (~Bau-km 806+100)
- Freie Fläche südlicher der E 233 und westlich des Kreisverkehrs (~Bau-km 807+200)
- Nord-/ und Südöstlich des Bauwerks 08.10 (~Bau-km 808+050)

7. Annahmen zur Teil- oder Vollsperrungen / Herstellung unter Betrieb

Insbesondere zur Herstellung der nachgeordneten Straßen und der Knotenpunkte sind zeitweise Teil- oder Vollsperrungen erforderlich, da die Trassenführung nahezu in Bestandslage verbleibt. Diese sind nach Bauabschnitten zusammengefasst:

Bauabschnitt 1:

- bestehender Wirtschaftsweg nördlich der E 233 (Unterlage 5, Blatt 1) mit zeitweiser Vollsperrung - d.h. es wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen)

Bauabschnitt 2:

- Verbreiterung / Umbau Radweg Höltinghauser Straße (Unterlage 5, Blatt 2): zeitweise Teilspernung bzw. Fahrbahneinengung
- Erweiterung K 168 (Industriezubringer) (Unterlage 5, Blatt 2) unter Betrieb, ggf. mit zeitweiser Teilspernung
- AS Cloppenburg-Industriegebiet (Unterlage 5, Blatt 2): zeitweise halbseitige Vollsperrung - d.h. es wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen)

Bauabschnitt 3:

- Umbau Niedriger Weg (Unterlage 5, Blatt 5): zeitweise Vollsperrung - d.h. es wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen)
- bestehender Wirtschaftsweg nördlich der E 233 (Unterlage 5, Blatt 5): es wurde eine provisorische Umfahrung nördlich des BW 08.04 berücksichtigt (Verbindung zum bestehenden Wirtschaftsweg Zum Bruch)
- AS Emstek - West (Unterlage 5, Blatt 6): zeitweise Vollsperrung - d.h. es wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen)
- Weg Am Wegholt (Unterlage 5, Blatt 6): zeitweise Vollsperrung - d.h. es wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen)
- Herzog-Erich-Weg (Unterlage 5, Blatt 8): zeitweise Vollsperrung - d.h. es wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen)

- Eichenallee (Unterlage 5, Blatt 8): zeitweise Vollsperrung - d.h. es wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen), jedoch Umleitung über Doktor-Niemann-Straße möglich
- Kurzzeitige Vollsperrung der E 233 bei Abbruch der Brückenbauwerke 08.08 und 08.09

Bauabschnitt 4:

- Kurzzeitige Vollsperrung der E 233 bei Abbruch des Brückenbauwerkes 08.10
- Weg Zum Gogericht (Unterlage 5, Blatt 10): zeitweise Vollsperrung - d.h. es wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen)

Bauabschnitt 6:

- Kurzeitige Sperrung der Auffahrt der nördlichen Richtungsfahrbahn (A 31), während der Herstellung der provisorischen Umleitung
- L 836 (Emstecker Straße) (Unterlage 5, Blatt 13) und AS Emstek-Ost: zeitweise Vollsperrung – bei Herstellung der nördlichen Rampen erfolgt eine provisorische Umleitung über den Herzog-Erich-Weg und eine provisorische Umleitungsfahrbahn, ansonsten wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen)
- L 836 (Emstecker Straße) (Unterlage 5, Blatt 13): Die Anpassung der südlichen Fahrbahn der Überführung wird unter laufendem Verkehr hergestellt, sodass keine Umfahrung oder Vollsperrung vorgesehen ist
- Kurzzeitige Vollsperrung der E 233 bei Abbruch der Brückenbauwerke Taubenweg und 08.11
- Kurzeitige Sperrung der nördlichen Rampen, während der Fahrbahnherstellung

Bauabschnitt 7:

- Anschlussstelle Cloppenburg (Unterlage 5, Blatt 15) – siehe gesonderte Ausführungen / Skizze zur Anschlussstelle
- Dorfstraße Bühren (Unterlage 5, Blatt 16): zeitweise Vollsperrung - d.h. es wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen)

Sonstiges:

- Palmpohler Straße und Caspar-Schmitz-Straße (Unterlage 5, Blatt 19): zeitweise Vollsperrung - d.h. es wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen)
- Hoher Weg (Unterlage 5, Blatt 17): zeitweise Vollsperrung - d.h. es wurden keine provisorischen Umleitungsfahrbahnen vorgesehen)

Für die zuvor benannten Vollsperrungen bestehen mit dem weiteren Straßennetz im Normalfall ausreichende Umleitungs- und Ausweichmöglichkeiten. Allerdings ist bei der späteren Ausplanung des Bauablaufs auf eventuelle Überschneidungen zu achten.

Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen kann zeitweise eingeschränkt sein. Die Planung des Bauablaufs sollte daher so erfolgen, dass dieses außerhalb der Bewirtschaftungszeiträume der Fall ist.

Aufgestellt:
Hamburg, den 31.03.2020
Obermeyer Planen + Beraten GmbH

i. A. Dipl.-Ing. Martin Reinke