

Planung und Entwurf

Allgemeines

Die Planung der jetzt zwischen den Niederlanden und Bad Oeynhausen fertiggestellten Autobahn hat eine lange wechselhafte Vorgeschichte. Schon vor 1933 wurde in einer Vereinbarung mit dem Königreich der Niederlande die Trassenführung einer internationalen Autostraße über Oldenzaal, Bentheim, Schüttorf und Rheine festgelegt, die lange Zeit in den Ortsplanungen berücksichtigt wurde. Die Autobahn-Netzpläne der Jahre 1938 bis 1940 enthielten eine RAB-Strecke, die nördlich an Rheine und südlich an Osnabrück vorbeiführen und im Raum Herford/Bielefeld auf die Autobahn Ruhrgebiet-Berlin treffen sollte.

In den Niederlanden hatte man schon früh erkannt, daß die vielen schmalen Ortsdurchfahrten im Zuge der Holland-Twenteroute dem zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr nicht mehr genügte. Bereits 1942 ist eine Untersuchung über eine Schnellverkehrsstraße Amsterdam-Twente erschienen, die nach 1948 vertieft und auf die Anbindung von Den Haag/Rotterdam ausgeweitet wurde.

Die auch internationale Bedeutung der Holland-Twenteroute wird auch dadurch deutlich, daß ihr 1951 in Genf die Europastraßennummer E8 zuerkannt wurde. Später wurde diese Nummer in E30 geändert.

Nach mancherlei planerischen und rechtlichen Schwierigkeiten konnte in den Niederlanden der erste Abschnitt der Autobahn A1 bereits in den frühen 60er Jahren, der letzte erst 1978 festgelegt werden. Mit den ersten Bauarbeiten wurde 1965 bei Amersfoort-Hoewelaken begonnen. Sie sollen 1992 bei Oldenzaal abgeschlossen werden.

Beim Bau dieser Straße sind bemerkenswerte Bauleistungen erbracht worden: Allein auf dem Abschnitt Zutphen-Apel-doorn mußten bei der Durchquerung des Veluwe-Massifs in einem Einschnitt von 12-15 m Tiefe 4,5 Mio. m³ Sand bewegt werden. Zwischen Apeldoorn und Deventer entstand nach einer Ausbaggerung von rd. 5 Mio. m³ Sand, die für Dammschüttungen erforderlich wurden, ein Seengebiet mit einer Fläche von ca. 90 ha, das heute als Erholungsgebiet genutzt wird. Die rd. 35 m breite Betonbrücke über die IJssel bei Deventer ist im Freivorbau errichtet worden. Sie weist bei einer Gesamtlänge von 1100 m eine Hauptspannweite von 150 m aus. Dem Natur- und Landschaftsschutz ist ein besonderes Augenmerk zugewendet worden: so mußte z. B. die Autobahn östlich Deventer von der ursprünglichen Trasse abweichen, weil dort seltene Pilze vorhanden sind. Hierdurch sind Mehrkosten von rd. 2 Mio. Gulden sowie eine Verzögerung der Bauarbeiten von einem halben Jahr entstanden.

In Deutschland lebte schon bald nach dem 2. Weltkrieg die Idee einer länderübergreifenden Ost-West-Verbindung wieder auf, obgleich an den Bau einer Autobahn vorläufig nicht zu denken war. Im Frühjahr 1948 fanden erste Besprechungen zwischen nordrhein-westfälischen und niedersächsischen Dienststellen der Landesplanung und Straßenbauverwaltung statt, in denen für den Abschnitt zwischen den Niederlanden und Osnabrück allgemein eine weitgehende Anlehnung an die heutige B 65 vertreten wurde, während zwischen Osnabrück und dem Raum Minden/Bad Oeynhausen wegen der vielen unzulänglichen Ortsdurchfahrten lange Neubaustrecken unumgänglich erschienen.

Im Anschluß an den niederländischen Abschnitt bei Oldenzaal wurden in Deutschland verschiedene Straßenzüge zwischen der Grenze, Osnabrück und Bad Oeynhausen (BAB A2) als Europastraße E30 (früher E8) ausgewählt und festgelegt. Diese Aufgabe übernimmt jetzt auf voller Länge die BAB A30.

In Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen sind insbesondere wegen der zeitlich bedingten unterschiedlichen Entwicklung der Planung 4 Abschnitte zu unterscheiden:

1. Niederlande bis Rheine-Nord

Bei der Planung der A30 zwischen den Niederlanden und der Landesgrenze Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen bei Rheine ging man ursprünglich davon aus, zunächst die B65 zu einer den überschaubaren Verkehrserfordernissen angepaßten Straßenverbindung einbahnig auszubauen.

Die enge und winklige Ortsdurchfahrt Schüttorf sollte dabei durch eine südliche, parallel zur Eisenbahnlinie verlaufende Ortsumgehung vorrangig ausgeschaltet werden, für die schon vor dem Kriege erhebliche Vorleistungen erbracht worden waren.

Die Ortsplanungen der betroffenen Städte und Gemeinden sowie anlaufende Flurbereinigungsverfahren zwangen jedoch zu einer Änderung der bisherigen Planungskonzeption. Im April 1961 fiel die Entscheidung, auf ganzer Länge eine neue Trasse für den autobahnähnlichen Ausbau mit dem Regelquerschnitt RQ 28,5 zu entwickeln und freizuhalten.

Nachdem eine anfänglich geplante Linie, die zwischen Schüttorf und Bentheim mit der B65 verknüpft werden und den Bentheimer Wald in seinen südlichen Randbereichen queren sollte, aufgrund von Einwendungen der Forstwirtschaft und des Landschaftsschutzes verworfen werden mußte, entstand 1966 der Entwurf einer Trasse, die den Bentheimer Wald und Schüttorf nördlich umgeht.

Obwohl die neue Linie mit nicht unerheblichen Eingriffen in landwirtschaftliche Strukturen verbunden war, konnte letztlich ein Interessenausgleich zwischen den Belangen der Landwirtschaft und des Landschaftsschutzes das Raumordnungsverfahren 1968 abschließen. Die Planungsänderung kam der auf niederländischer Seite betriebenen Autobahnplanung entgegen, die aus Gründen des Naturschutzes nun ebenfalls einen Grenzübergang nördlich von Springbiel anstrebte. Die Linienbestimmung nach § 16 (1) FStrG erfolgte für den Abschnitt von der niederländischen Grenze bis Rheine im Juli 1970.

Die Ortsentwicklung von Schüttorf Ende der 70er Jahre erforderte mit der Ausweisung größerer Flächen für Wohnbebauung und Gewerbebetriebe eine weitere Verschiebung der Autobahntrasse nach Norden, ebenso wie eine Änderung der Planungskonzeption der A30 in den Niederlanden Auswirkungen auf die Linienführung im Grenzbereich hatte. Der Grenzübergang mußte um rund 1000 m nach Süden verlegt werden. 1979 hat der Bundesminister für Verkehr diese neue Linie nach FStrG förmlich bestimmt.

Aufgrund der baulichen Entwicklung im Süden der Gemeinde Salzbergen und aufgrund einer nochmaligen Abwägung der Belange des Landschaftsschutzes und der Naherholung (Forst Stovern) ergaben sich 1977 für diesen Raum neue Planungsüberlegungen, die letztlich von der Südumgehung Abstand nahmen und — nach Prüfung mehrerer Varianten — einer Nordumgehung von Salzbergen den Vorzug gaben. Im Januar 1981 wurde diese Linie bestimmt.

Die Entwurfsbearbeitung der A30 begann 1971 nach Abschluß des Raumordnungsverfahrens und der förmlichen Linienbestimmung und endete für den ganzen Abschnitt im Jahre 1975. Der Bentheimer Wald und die Stadt Schüttorf wurden in großem Bogen nördlich umfahren.

Die Überarbeitung des Entwurfs aufgrund der neuen Festlegung des Grenzüberganges auf niederländischer Seite und die Aufstellung der entsprechenden Planfeststellungsunterlagen erfolgte von 1977 bis 1979, wobei die Grenzabfertigungsanlagen und der Rastplatz Bentheimer Wald einbezogen waren. Für die 28 km lange Strecke zwischen der niederländischen Grenze und der Landesgrenze bei Rheine wurden sieben Planfeststellungsverfahren durchgeführt; ein weiteres für die nachträglich geplante Anschlußstelle an der K 327 (Napoleondamm) nördlich von Salzbergen ist bisher noch nicht abgeschlossen worden. Nach einem Zeitablauf von 10 Jahren für die Planfeststellung wurden die beiden letzten Verfahren für die Nordumgehung Salzbergen 1987 abgeschlossen.

Bei der Trassierung konnten unter Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse und der vorgegebenen Zwangspunkte relativ großzügige Entwurfs-elemente verwendet werden, was folgende Tabelle zeigt:

Regelquerschnitt	RQ 29
Entwurfsgeschwindigkeit	$V_e = 140 \text{ km/h}$
größte Längsneigung	$s_{\max} = 1,43 \%$
kleinster Kurvenradius	$R_{\min} = 2500 \text{ m}$
kleinster Kuppenhalbmesser	$H_{K\min} = 35000 \text{ m}$
kleinster Wannenthalbmesser	$H_{W\min} = 30000 \text{ m}$

2. Rheine-Nord bis Hasbergen/Gaste

Auch hier gingen die ersten planerischen Überlegungen davon aus, daß der Ausbau der B65 mit einem RQ 14 dem Verkehrsbedürfnis der A30 gerecht werden könne. Nur Rheine sollte eine Umgehung erhalten, da der Ausbau der Ortsdurchfahrt der B65 nicht möglich war. Ab 1961 wurde für die gesamte Strecke eine neue Linienführung geplant, 1966 bestimmte der Bundesminister für Verkehr die Linie für eine 4streifige, planfreie Kraftwagenstraße (RQ 28,5, $V_e = 100 \text{ km/h}$).

Die Entwurfsbearbeitung erfolgte in vier Abschnitten.

Zeitlich vordringlich war der 4,8 km lange Streckenabschnitt von Lotte bis Hasbergen/Gaste, der wegen der Verknüpfung mit der A1 gemeinsam mit der A1 gebaut werden sollte. Der Entwurf aus dem Jahre 1963 sah den Knoten A1/A30 in Form eines Kleeblattes vor. Die weitere Entwurfsbearbeitung erfolgte abschnittsweise von Osten nach Westen:

Lotte bis Ibbenbüren, Länge 13 km, Entwurfsgenehmigung 1969

Ibbenbüren bis Rheine-Kanalhafen, Länge 11,5 + 0,9 km, Entwurfsgenehmigung 1980

Rheine-Kanalhafen bis Rheine-Nord, Länge 8,5 km, Entwurfsgenehmigung 1980

Infolge der kommunalen Neugliederung forderte die Stadterweiterung von Rheine eine Verschiebung der 1966 bestimmten Linie auf die Nordseite des Dortmund-Ems-Kanals und verzögerte die Planung und den Entwurf. Die geänderte Linie wurde 1979 bestimmt. Weitere Verzögerungen ergaben sich durch die Trassenänderung bei Salzbergen, so daß der Planfeststellungsbeschluß für den Abschnitt vom Dortmund-Ems-Kanal bis Rheine-Nord erst 1984 ergehen konnte.

Der Verlauf der Trasse in der Ems-Niederung von Rheine bis Hörstel wurde vorgegeben durch die Baugebiete und die Entwicklungsabsichten der Städte Rheine und Hörstel durch eine militärische Anlage und durch den Verlauf des Dortmund-Ems-Kanals. Wegen der kreuzenden Verkehrswege war eine durchgehende Dammlage erforderlich. Östlich von Hörstel verläuft die A30 am Nordrand des Teutoburger Waldes. Hier waren die Topographie und die städtebaulichen Vorgaben von Ibbenbüren und Lotte sowie die Einpassung des Autobahnkreuzes Lotte/Osnabrück in die Goldbachniederung maßgebend für die Lage der Autobahn. Wegen des bewegten Geländes ergaben sich Damfstrecken bis 12 m Höhe und Einschnittsstrecken bis 18 m Tiefe.

Die wesentlichen Entwurfselemente dieses Abschnitts sind:

Regelquerschnitt	RQ 29 (Lotte bis Hasbergen RQ 28,5)
Entwurfsgeschwindigkeit	$V_e = 120 \text{ km/h}$

größte Längsneigung	$s_{\max} = 2,2 \%$
kleinster Kurvenradius	$R_{\min} = 2500 \text{ m}$
kleinster Kuppenhalbmesser	$H_{K\min} = 24000 \text{ m}$
kleinster Wannenthalbmesser	$H_{W\min} = 35000 \text{ m}$

3. Hasbergen/Gaste bis Rödinghausen/Bruchmühlen

Schon 1950 haben die nordrhein-westfälische und die niedersächsische Straßenbauverwaltung erste Pläne für eine zweistreifige Entlastungsstraße zwischen Osnabrück und Bad Oeynhausen erarbeitet, wenn auch die Verwirklichung mangels Finanzierungsmöglichkeiten noch nicht abzusehen war. Die Prüfung und Abwägung der unterschiedlichsten Linienvorschläge ergab letztlich, die A30 zwischen Osnabrück und Melle weitgehend der damaligen L91 in Niedersachsen und zwischen Rödinghausen und Bad Oeynhausen der L546 (früher L777) in Nordrhein-Westfalen folgen zu lassen.

Die zwischen Melle und Bruchmühlen noch vorhandene Lücke im Landesstraßenzug konnte nur durch eine Neubaustrecke im Anschluß an die geplante Südumgehung Melle verkehrsgünstig geschlossen werden. Von 1955 bis 1958 wurde hier eine rd. 7 km lange Straße mit einer Fahrbahnbreite von 7 m und einer Kronenbreite von 17 m, die den späteren Ausbau auf 4 Fahrstreifen ermöglichen sollte, gebaut und aus dem Landesstraßenhaushalt finanziert. Sie war nur für den Kraftfahrzeugverkehr zugelassen, wies aber höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen auf.

Das Gesetz über den Ausbauplan für die Bundesfernstraßen von Juni 1957 hatte eine Änderung der bisherigen Planung der A30 zur Folge. Nun wurde von Osnabrück bis Bad Oeynhausen eine autobahnähnliche Bundesstraße auf neuer Trasse mit einem Querschnitt von 28,5 m und planfreien Kreuzungen vorgesehen.

Nach Abschluß der landesplanerischen Begutachtung bestimmte der Bundesminister für Verkehr die Linie nach § 16 (1) FStrG für den Abschnitt von Gaste bis Bissendorf im Mai 1964 und für die Strecke zwischen Bissendorf und Melle im September 1965.

Die 38 km lange Strecke der A30 ist in neun Entwurfsabschnitte unterteilt und von 1960 bis 1970 bearbeitet worden, wobei auch Luftbildaufnahmen mit photogrammetrischen Auswertungen verwendet worden sind. Da die Entwürfe schon den endgültigen Ausbau vorgesehen haben, hat die Ausführung der einbahnigen Baustufe gesonderte Planunterlagen erfordert. Im Raum Osnabrück hat mit dem Inkrafttreten des Zweiten Ausbauplanes 1971 die Planung der A33 (Osnabrück-Paderborn) zusätzliche Entwurfsänderungen am Verknüpfungspunkt mit der A 30 hervorgerufen.

Die Funktion der A 30 als Entlastungsstraße der B65 und als Südumgehung von Osnabrück spiegelt sich in diesem Raum in der dichten Folge der Anschlußstellen wider: Hellern, Sutthausen, Nahne und Natbergen sind innerhalb von nur 10 km an die A30 angeschlossen.

Zwischen Osnabrück und Bissendorf hat das hügelige Gelände der Ausläufer des Teutoburger Waldes die Trassierung der A30 erschwert. In ihrem weiteren Verlauf nach Westen folgt die A30 nach der südlichen Umgehung von Bissendorf weitgehend der ehemaligen L91, umfährt anschließend Gesmold im Norden, Melle im Süden und schließt sich bis Bruchmühlen der Linienführung der früheren L702 an.

Die Entwicklung von einer Bundesstraße zu einer Autobahn spiegelt sich in den unterschiedlichen Querschnitten und Ausbaustadien in den Räumen Hasbergen/Gaste und Melle wieder:

	Bauzeit	Querschnitt
Ausbaustufe 1	1966/68	RQ 11,5
Ausbaustufe 2	1969/76	RQ 28,5

Die Trassierungselemente für den RQ 28,5 stellen sich wie folgt dar:

	Osnabrücker Bergland	Gesmold/Melle
Entwurfsgeschwindigkeit V_e [km/h]	120	120
größte Längsneigung s_{max} [%]	4,0	2,6
kleinster Kurvenradius R_{min} [m]	1200	1600
kleinster Kuppenhalbmesser H_{Kmin} [m]	9000	20000
kleinster Wannenthalbmesser h_{Wmin} [m]	8000	16000

4. Rödinghausen/Bruchmühlen bis Bad Oeynhausen

In diesem Bereich überlagerten sich die drei Straßenplanungen L777n, „Umgehung Bad Oeynhausen“ und E8.

Seit den 50er Jahren liefen Untersuchungen zur Verlegung der L777, die als Ortsdurchfahrt die Gemeinden Kirchlengern, Bünde, Löhne und Bad Oeynhausen durchquerte. Sie mußte seinerzeit neben dem innerörtlichen und regionalen Verkehr auch den gesamten überregionalen Verkehr aus dem Raum Osnabrück in Richtung Hannover aufnehmen. Außerdem diente sie als Zubringer zur A2. Da sie diesem Verkehrsbedarf nicht gewachsen war, wurden zunächst einzelne Ortsumgehungen geplant, aus denen sich schließlich ein neuer Straßenzug zwischen Bruchmühlen und Bad Oeynhausen entwickelte. Dieser sollte südlich von Bünde und Kirchlengern sowie nördlich von Hiddenhausen und Löhne verlaufen und an die damalige Ortsdurchfahrt der B61 in Bad Oeynhausen anbinden.

Für den Kurbetrieb in Bad Oeynhausen stellte die Ortsdurchfahrt der B61 eine starke Beeinträchtigung dar. Es bestanden daher schon frühzeitige Bestrebungen, die B61 aus dem Ort zu verlegen. Aufgrund der planerischen Abstimmungen entwickelte sich eine Neuführung der B61, die südöstlich von Löhne-Gohfeld beginnend Bad Oeynhausen westlich und nördlich weit umgehen und im Ortsteil Dehme wieder an die vorhandene B61 (Richtung Minden) angebunden werden sollte.

Etwa zur gleichen Zeit liefen die Vorplanungen zur E8 an. Diese sollte aus Niedersachsen kommend bis östlich von Bruchmühlen den gleichen Verlauf wie die L777n aufweisen, dann aber nach Norden abzweigen und die Gemeinden Bünde, Kirchlengern und Löhne weit nördlich umgehen, bereichsweise eine Gemeinschaftsstrecke mit dem nördlichen Teil der Umgehungsstraße von Bad Oeynhausen bilden, anschließend nach Süden abschnellen und östlich von Bad Oeynhausen in die Autobahn Oberhausen-Hannover (A2) einmünden.

Verkehrsuntersuchungen in den Jahren 1964/1965 schlossen mit dem Ergebnis ab, daß die Funktion der E8 durch eine leistungsfähige neue L777 übernommen werden könnte. In der Folgezeit entfiel die gesonderte Führung der E30 westlich der Umgehung von Bad Oeynhausen.

Die Linienführung für die neue L777 wurde in den Jahren 1963 und 1964 nach §37 des Landesstraßengesetzes von Nordrhein-Westfalen bestimmt. Die Bauarbeiten für die vierstreifige, kreuzungsfreie Landesstraße liefen 1966 an. Die Finanzierung erfolgte zunächst als Schwerpunktmaßnahme des Landes Nordrhein-Westfalen. Nach der Entscheidung des Bundesministers für Verkehr im Jahre 1967 sollte die bisherigen Planungen als Bundesautobahn weiter behandelt werden. Zum 1.1.1969 wurde die Finanzierung der im Bau befindlichen L777n auf Bundesmittel umgestellt.

Die Entwurfsbearbeitung erfolgte in folgenden Schritten:

Anschlußstelle Löhne bis Dreieck Löhne, Länge 3,7 km, Entwurfsgenehmigung in Verbindung mit der Verlegung der B61 südwestlich von Bad Oeynhausen

Bruchmühlen/Rödinghausen bis Löhne, Länge 19,1 km, Genehmigung der 6 Entwürfe 1964 bis 1965

Dreieck Löhne bis Autobahnkreuz Bad Oeynhausen, Länge rd. 8,3 km, Genehmigung der 3 Entwürfe 1980, 1972 und 1973

Im Bereich der Stadt Bad Oeynhausen konnte bisher nur ein Teilstück der A30 von der Anschlußstelle Rehme bis zum Autobahnkreuz Bad Oeynhausen, Länge 2,5 km, gebaut werden.

Für die Abschnitte der Umgehung vom Dreieck Löhne bis zur L772 (Ortsteil Eidinghausen) wurde der Entwurf 1973 und 1980 genehmigt, von der L772 bis zur L546 (Anschlußstelle Rehme) wurde auf der Grundlage des genehmigten Entwurfes von 1973 im Jahre 1978 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Städte Bad Oeynhausen und Löhne haben im Verfahren Einspruch eingelegt und als Entscheidungshilfe für weitere Beratungen Variantenuntersuchungen für eine Führung der A30 im Zuge der vorhandenen Ortsdurchfahrt der B61 (Troglage) gefordert. Eine Machbarkeitsstudie über diese Variante liegt seit 1987 vor. Z. Z. wird für die Varianten Nordumgehung und Troglösung im Zuge der Ortsdurchfahrt eine Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet. Das Planfeststellungsverfahren ruht zunächst. Über das weitere Vorgehen kann erst nach Vorliegen der Umweltverträglichkeitsstudie entschieden werden. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den 4,9 km langen Abschnitt Dreieck Löhne bis L772 wurde aus dem gleichen Grunde zurückgestellt.

Die Trassierung des fertigen Abschnittes Rödinghausen/Bruchmühlen bis Dreieck Löhne richtete sich überwiegend nach städtebaulichen Vorgaben. Die Ursprungsplanung der Aneinanderreihung von Ortsumgehungen ist aus der ortsnahen Lage der A30, der engen Anschlußstellenfolge und den un stetigen Entwurfselementen zu erkennen. Wegen der zahlreichen Kreuzungen mit Verkehrswegen und Gewässern verläuft die A30 überwiegend in Dammlage. Es wurden folgende Entwurfselemente angewandt:

Regelquerschnitt	RQ 28,5
Entwurfsgeschwindigkeit	$V_e = 120 \text{ km/h}$
größte Längsneigung	$s_{\max} = 2,2 \%$
kleinster Kurvenradius	$R_{\min} = 1000 \text{ m}$
kleinster Kuppenhalbmesser	$H_{K\min} = 22000 \text{ m}$
kleinster Wannenthalbmesser	$H_{W\min} = 19000 \text{ m}$

Die Lage des Abschnittes Rehme bis Autobahnkreuz Bad Oeynhausen wurde vorgegeben durch die

Bebauung von Rehme und den nötigen Abstand des Kleeblattes A2/A30 vom Überschwemmungsgebiet der Weser. Die A30 verläuft überwiegend in Geländehöhe oder im Einschnitt, da die kreuzenden Verkehrswege überführt wurden konnten. Die Entwurfselemente betragen:

Regelquerschnitt	RQ 29
Entwurfsgeschwindigkeit	$V_e = 120 \text{ km/h}$
größte Längsneigung	$s_{\max} = 1,32 \%$
kleinster Kurvenradius	$R_{\min} = 1400 \text{ m}$
kleinster Kuppenhalbmesser	$H_{K\min} = 33000 \text{ m}$
kleinster Wannenthalbmesser	$H_{W\min} = 32000 \text{ m}$