

Der Text ist, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, zum Vorlesen optimiert!

## Vermerk zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraph 25, Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (Abkürzung: VwVfG NRW)

### A2 – Umbau Autobahndreieck Bottrop (A31)

#### Maßnahme

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ruhr, Haus Essen plant den Umbau des Autobahndreiecks (Abkürzung: AD) Bottrop. Um die Leistungsdefizite zu beheben, werden sämtliche Ein- und Ausfahrten auf zwei Fahrstreifen verbreitert. Zudem werden die Verbindungsrampen innerhalb des AD Bottrop zweistreifig ausgebaut und für eine günstigere Trassierung näher an das AD gelegt.

Im Bereich der Fahrbahnverbreiterungen müssen vorhandene Brückenbauwerke angepasst bzw. erneuert werden. Dazu zählen auf der A2 das Überführungsbauwerk „Herzogstraße“ sowie die Überquerung des Boyebach und auf der A31 die beiden Überführungen über den Schienhörsterweg („Vöingholz“) und den Spechtsbach. Die Brücke „Herzogstraße“ wird hierbei erneuert, die anderen Bauwerke können erweitert werden, da es sich um Durchlässe handelt. Das Brückenbauwerk des Rabenbrokweges („Reitweg“) über die A2 muss ebenfalls der Verbreiterung weichen, wird aber nicht ersetzt. Die Verkehre (Fußgänger, Radfahrer, Reiter) werden über die benachbarten Bauwerke „Bernhard-Jäger-Weg“ und „Herzogstraße“ umgeleitet.

Für die Verbindung Oberhausen – Emden wird ein neues Überführungsbauwerk über die Kreisfahrbahn Emden - Hannover erstellt, um die zweistreifige Rampe leistungsfähig und verkehrssicher gestalten zu können. Dies ist mit der vorhandenen Kreisfahrbahn wegen des sehr geringen Kurvenradius nicht möglich.

Im Zuge der Maßnahme werden Lärmschutzwände versetzt und dabei in ihrer Höhe an die lärmschutz-technischen Anforderungen angepasst.

Der Umbau beinhaltet zudem die Erneuerung der vorhandenen Entwässerung. Es werden neben neuen Kanälen zwei Regenrückhalte- bzw. klärbecken gebaut, die das anfallende Niederschlagswasser gereinigt und gedrosselt in den Vorthbach bzw. die Boye leiten.

#### Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei Vorhaben, die wesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, sollen die Träger die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig, das heißt möglichst vor Stellung eines Antrages auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, über die Ziele des Vorhabens, die Mittel es zu verwirklichen und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten.

Die Inhalte des Vorentwurfes für die Maßnahme wurden dementsprechend am 08.09.2016 im Rahmen einer Informationsveranstaltung in der Mensa der Willy-Brandt-Gesamtschule in Bottrop vorgestellt. Der Termin wurde vorab auf der Internetseite des Landesbetriebes Straßenbau NRW und in der örtlichen Presse sowie im Amtsblatt der Stadt Gladbeck angekündigt, um interessierte Bürgerinnen und Bürger

sowie weitere Planbetroffene auf die Veranstaltung aufmerksam zu machen. Die Träger öffentlicher Belange, Verbände und Vereine wurden schriftlich eingeladen.

Bei der Veranstaltung wurde zunächst die Planung vorgestellt sowie der weitere Planungsablauf aufgezeigt. In der anschließenden Diskussionsrunde wurden weitere Details erläutert. Im Anschluss an die allgemeine Diskussion konnten sich die interessierten Bürger und Bürgerinnen an vier Infoständen zu den Themengebieten „Allgemein/Technik“, „Immissionen“, „Umwelt“ sowie „Entwässerung“ informieren und die eigenen Betroffenheiten mit Fachplanern erörtern. An den Infoständen bestand außerdem die Möglichkeit zur schriftlichen Äußerung.

In nachfolgendem Dokument sind die Fragen, Antworten und Ergebnisse der Infoveranstaltung zusammenfassend dargestellt.

### Brückenbauwerke und Trassierung

#### Brücke am Rabenbrokweg („Reitweg“)

Die Brücke „Reitweg“ stellt neben den Überführungsbauwerken am Bernhard-Jäger-Weg und der Herzogstraße eine Quermöglichkeit der A2 westlich des AD dar. Aus wirtschaftlichen Gründen ist nach derzeitigem Stand geplant wegen der vorhandenen Alternativen in einem Abstand von 200 Meter (Bernhard-Jäger-Weg) bzw. 300 Meter (Herzogstraße) auf eine Wiederherstellung zu verzichten. Von Seiten des Publikums wird darauf hingewiesen, dass die Brücke eine wichtige Funktion im kommunalen Wegenetz hat und neben der Nutzung als Reitweg Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern vermeidet, da Fußgänger im Allgemeinen über den Bernhard-Jäger-Weg gehen und Radfahrer diese Brücke nutzen. Bereits während des sechsstreifigen Ausbaus der A2 haben sich die Anwohner intensiv für den Erhalt der Brücke eingesetzt.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis und wird in den nächsten Planungsphasen einen möglichen Erhalt prüfen. Bei einem Neubau der Brücke werden die Anforderungen bezüglich regelkonformer Rampenneigungen Berücksichtigung finden.

#### Brücke an der Herzogstraße

Das Brückenbauwerk „Herzogstraße“ wird in der Bestandslage erneuert und um circa 8 Meter verlängert um den erweiterten Einfahrbereich an der A2 unter dem Bauwerk ausführen zu können. Die Höhenlage verändert sich nicht.

#### Trassierung der Rampe Emden – Hannover

Die Rampe von Emden nach Hannover bleibt auf der derzeitigen Ebene. Sie wird zukünftig südlich nach der Unterquerung der A2 durch das Rampenbauwerk Oberhausen – Emden überquert.

#### Trassierung der A2 im Bereich Stenkhoffbad

Nach derzeitigem Planungsstand werden der zusätzliche Einfahrstreifen sowie die geplante Lärmschutzwand und der dazugehörige Wartungsweg auf den Böschungflächen liegen. Diese Flächen werden im Bereich des Stenkhoffbades von den Besuchern des Freibades, dessen Erhalt in den letzten Jahren durch die Initiative von Bürgern gesichert wurde, genutzt.

In der weiteren Planung wird dieser Umstand Berücksichtigung finden und der Eingriff wird durch den Verzicht auf den Wartungsweg auf ein Minimum reduziert.

## Immissionen

### Lärmbelastung / Lärmuntersuchung

Der Umbau des AD Bottrop stellt gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie (Abkürzung: VLärmSchR 97) eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Abkürzung: BImSchV) dar. Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind in den entsprechenden Teilabschnitten Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. In einer Variantenuntersuchung wurden verschiedene Konzepte – unter anderem die Verwendung von offenporigem Asphalt (Abkürzung: OPA) – gegenübergestellt und in Hinblick auf Kosten und Nutzen abgewogen. Im Ergebnis werden in den Streckenabschnitten der A2, in denen die vorhandenen Lärmschutzwände aufgrund der Verbreiterung der Autobahn nicht aufrecht erhalten werden können, diese erneuert und erhöht.

Im Rahmen der Lärmschutzuntersuchung wurden alle erforderlichen Bereiche im Umfeld betrachtet. Das Lärmschutzkonzept entspricht den geltenden Vorschriften und Richtlinien.

Grundsätzlich besteht bei den anwesenden Anwohnern eine große Unzufriedenheit bezüglich der vorhandenen Lärmsituation (unter anderem Reflektion durch die Wände, schlechter Zustand) und der gewählten Lärmschutzmaßnahmen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW nimmt die vorgebrachte Kritik zur Kenntnis und wird, soweit sich im weiteren Planungsprozess Spielräume ergeben, diese zur Verbesserung der Lärmsituation nutzen.

Im folgenden Planfeststellungsverfahren kann im Übrigen jede von der Maßnahme betroffene Person Einwendungen und ggf. Klage gegen das Projekt vorbringen.

### Geschwindigkeitsbegrenzung zur Lärmreduzierung

Betroffene Anwohner fordern eine Geschwindigkeitsreduzierung auf diesem Abschnitt der A2 um die Lärmbelastung zu reduzieren. Dies wurde bereits bei der Bezirksregierung beantragt und abgelehnt. Es besteht die Befürchtung, dass die zusätzlichen Fahrstreifen in den Ein- und Ausfahrbereichen Potenzial für eine zusätzliche Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeit darstellen.

Eine derartige verkehrsregulierende Maßnahme erfolgt nicht im Rahmen der Straßenplanung, sondern wird – nach Anhörung der Straßenbauverwaltung – durch die zuständige Bezirksregierung unter Berücksichtigung bestimmter Kriterien veranlasst. Da eine Geschwindigkeitsbegrenzung dem Sinn einer übergeordneten, weiträumigen Straßenverbindung wie einer Autobahn widerspricht, nimmt der Landesbetrieb hierbei im Allgemeinen eine ablehnende Haltung ein.

### Steigerung des Verkehrslärms

Von Seiten der anwesenden Betroffenen wird die Befürchtung geäußert, dass sich die bereits in den vergangenen Jahren angestiegene Lärmbelastung weiter durch die geplante Um- und Ausbaumaßnahme verschärft.

Für geplante Baumaßnahmen an Autobahnen werden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, für die Prognosen auf Basis vorhandener Verkehrsbelastungen erstellt werden. Diese dienen als Basis für die Lärmuntersuchung und haben in diesem Fall gezeigt, dass der Verkehr zwar für den Prognosezeitpunkt zunimmt, allerdings durch den Umbau kein zusätzlicher Verkehr erzeugt wird. Die Verkehrszahlen für 2025 mit Umbau sind identisch mit den Verkehrszahlen ohne Umbau.

### Ermittlung der Lärmbelastung

Nicht nur Grenzwerte und Ansprüche in Hinblick auf Lärm und Schadstoffe sind gesetzlich festgelegt, sondern auch die Art der Ermittlung. In der 16. BImSchV ist eindeutig festgeschrieben, wie die Vergleichswerte zu ermitteln sind. Diese werden, getrennt nach Tag und Nacht, grundsätzlich rechnerisch

auf Basis der prognostizierten Verkehrszahlen außen am Gebäude ermittelt. Zusätzlich werden die sogenannten Außenwohnbereiche wie Terrassen oder Balkone betrachtet.

Falls Überschreitungen der Grenzwerte vorliegen, wie im vorliegenden Fall, wird im Rahmen der Planfeststellung per Beschluss dem Grunde nach der Anspruch auf passiven Lärmschutz festgestellt. Ob tatsächlich spezielle Fenster oder Lüfter erforderlich sind, um die Grenzwerte im Innenbereich zu schützen, wird anschließend im konkreten Fall ermittelt.

### Schadstoffuntersuchung

Die Luftqualität in den Ruhrgebietsstädten wird im Wesentlichen durch Feinstaub und Stickstoffdioxid erheblich belastet. Gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz und der 39. Verordnung ist die Höhe der Schadstoffbelastung durch Messungen und / oder Modellrechnungen zu ermitteln und zu beurteilen. Entsprechende Messungen und Modellrechnungen werden von dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (Abkürzung: LANUV) in Zusammenarbeit mit den Städten seit vielen Jahren durchgeführt.

Für die Luftreinhaltung sind die Bezirksregierungen, im Falle der Städte Bottrop und Gladbeck die Bezirksregierung Münster, zuständig. In Gebieten, in denen die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden, erstellt die Bezirksregierung Luftreinhaltepläne, in denen Maßnahmen festgelegt werden, die weitere Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte verhindern sollen (zum Beispiel Errichtung von Umweltzonen).

Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Vorhabenträger die Auswirkungen der Planung auf die Luftschadstoffbelastung darzulegen. Bei der Beurteilung der Schadstoffsituation künftiger Vorhaben ist die Durchführung von Messungen faktisch ausgeschlossen. Die zu erwartenden Schadstoffimmissionen werden mit Hilfe einer Prognose ermittelt. In dem zum Vorentwurf erstellten lufthygienischen Gutachten wurde daher zur realistischen Abbildung der zukünftigen Schadstoffsituation im Untersuchungsraum ein anerkanntes und nachvollziehbares Berechnungsverfahren eingesetzt.

Auf der Grundlage der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsmengen wurden die von den Kraftfahrzeugen emittierten Schadstoffmengen und -immissionen ermittelt (Zusatzbelastung). Diese Zusatzbelastung wurde mit der großräumig vorhandenen Hintergrundbelastung überlagert.

Die Hintergrundbelastung besteht aus Immissionen der Industrie, Hausbrand, nicht detailliert betrachtetem Nebenstraßenverkehr und weiter entfernt fließendem Verkehr sowie überregionalem Ferntransport von Schadstoffen. Sie wird auf der Grundlage von Messwerten an nahe gelegenen Messstandorten des LANUV NRW abgeschätzt.

Für das erstellte lufthygienische Gutachten wurden die Messwerte der Stationen Bottrop-Wellheim, Essen-Vogelheim und Mühlheim-Styrum herangezogen und unter Berücksichtigung der zeitlichen Entwicklung der Messwerte die Hintergrundbelastung im Untersuchungsgebiet am Siedlungsrand abgeleitet.

### Ergebnisse der Lärm- und Schadstoffuntersuchung

Für die Lärm- und Schadstoffuntersuchung liegen Ergebnisse für den Prognosehorizont 2025 vor. Diese werden – nach Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf 2030 – entsprechend aktualisiert und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens veröffentlicht.

## Umweltschutz

### Waldflächen

Der aufzustellende Landschaftspflegerische Begleitplan, in dem die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft ermittelt und bewertet sowie die zur Kompensation erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgelegt werden, ist noch in Bearbeitung.

Nach derzeitigem Stand wird durch die geplante Um- und Ausbaumaßnahme rund 2,65 Hektar Wald in Anspruch genommen. Es handelt sich vornehmlich um Waldflächen des Vöingholzes und des Köllnischen Waldes, die beidseitig an die A31 bzw. die A2 angrenzen. Betroffen sind ausschließlich randliche Waldflächen, die durch den Verkehr auf den Autobahnen bereits erheblich vorbelastet sind. Von den 2,65 Hektar werden rund 1,7 Hektar nur temporär während der Bauzeit in Anspruch genommen. Die Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder aufgeforstet.

### Straßenbegleitgrün

Die Anpflanzung von Straßenbegleitgrün hat eine gestalterische Funktion. Hiermit soll die Straße unter anderem in das Landschaftsbild eingepasst werden. Im Rahmen von Pflegemaßnahmen werden ältere, überdichte und instabile Gehölzbestände „auf den Stock gesetzt“, womit eine Verjüngung und Stabilisierung des Gehölzbestandes erzielt werden soll.

### Entwässerung der Autobahn

Die derzeit unregelmäßige Einleitung des Oberflächenwassers von der Autobahn wird im Zuge des Umbaus durch den Bau zweier Regenrückhalte- bzw. Regenklärbecken verbessert. Das anfallende Wasser wird dort gereinigt und anschließend gedrosselt in den Vorthbach bzw. die Boye geleitet. Somit besteht keine Gefährdung der geplanten Renaturierung durch die EmscherGenossenschaft, die bei der Entwässerungsplanung beteiligt worden ist.

### Verkehrszahlen

Der Planung dieser Umbaumaßnahme liegt eine Verkehrsuntersuchung zugrunde, die den Verkehr auf Basis der vorhandenen Ergebnisse offizieller Zählungen für das Jahr 2025 prognostiziert. Dies entspricht den geltenden Vorgaben. Die ermittelten Verkehrszahlen dienen als Grundlage bei der Trassierung und der Lärm- bzw. Schadstoffberechnung.

Eine Erweiterung des Prognosezeitpunktes auf 2030 ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da das erforderliche Netzmodell, welches die geplanten weiteren Maßnahmen an Bundesstraßen berücksichtigt, erst nach Inkrafttreten des neuen Bundesverkehrswegeplanes (Abkürzung: BVWP) vorliegt. Anschließend erfolgen die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung sowie die Anpassung der Lärm- und Schadstoffuntersuchung.

Die prognostizierten Verkehrszahlen, die dem Entwurf des BVWP für 2030 zugrunde liegen, sind nicht mit Ergebnissen aus Verkehrsuntersuchungen für konkrete Planungsmaßnahmen vergleichbar, da hierbei das betrachtete Netz viel kleinräumiger und somit detaillierter ist.

### Kontakt:

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
Regionalniederlassung Ruhr – Haus Essen  
Hatzper Straße 34, 45149 Essen

Ansprechpartnerin: Eva Fehren-Schmitz  
eva.fehren-schmitz@strassen.nrw.de  
Telefon: 0201 / 7298-270