

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 – Um- und Ausbau Autobahnkreuz Oberhausen (A3/A516)

Maßnahme

Der Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes (Abkürzung: AK) Oberhausen (A2/A3/A516) ist im geltenden und im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit vordringlichem Bedarf eingestuft. Vorrangiges Ziel ist eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der A3 (Verbindung Köln – Arnheim) und der A2 (Oberhausen – Hannover) innerhalb des AK und bis zu den Anschlussstellen Dinslaken-Süd (A3) und Oberhausen-Königshardt (A2).

Aktuell befindet sich die Maßnahme in der Phase des Vorentwurfes, die mit der Genehmigung durch die Verkehrsministerien bei Bund und Land abschließt. Anschließend erfolgt das Planfeststellungsverfahren, mit der die Rechtskraft herbeigeführt wird, bevor die Maßnahme in Bau gehen kann.

Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 25, Abs. 3 VwVfG NRW

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 05.07.2016 im Rahmen einer Informationsveranstaltung im LITO-Palast in Oberhausen vorgestellt. Der Termin wurde vorab auf der Internetseite des Landesbetriebes Straßenbau NRW und in der örtlichen Presse sowie im Amtsblatt der Stadt Dinslaken 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 Betroffenen an drei Infoständen zu den Themengebieten „Technik/Allgemein“, „Immissionen“ sowie „Umwelt“ informieren und die eigene Betroffenheiten mit Fachplanern erörtern. An den Infoständen bestand außerdem die Möglichkeit zur schriftlichen Äußerung.

Die insgesamt behandelten Fragen und Antworten werden im Folgenden zusammengefasst aufgeführt:

Baumaßnahme – Begründung

Straßen.NRW erläutert, dass sich der Planungsauftrag für eine Maßnahme an Bundesfernstraßen grundsätzlich aus dem geltenden Bundesverkehrswegeplan und der dort getroffenen Einstufung ableitet. Der Um- und Ausbau des AK Oberhausen ist mit vordringlichem Bedarf eingestuft. Anhand von Verkehrsuntersuchungen wurden die kritischen Stellen im und um das AK identifiziert und entsprechende Lösungen erarbeitet.

Baumaßnahme – Planung, Dauer und Auswirkungen

Das Planfeststellungsverfahren ist für die Jahre 2017 bis 2019 vorgesehen. Die Baumaßnahme wird nicht vor 2020 beginnen. Die reine Bauzeit beträgt voraussichtlich vier Jahre. Einige Bürger äußern Bedenken hinsichtlich der Bauphase und fürchten Beeinträchtigungen für den Individualverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr. Außerdem wird gefordert, den Eingriff in das Umfeld während der Bauzeit so gering wie möglich zu gestalten. Straßen.NRW versichert im Vorfeld der Maßnahme eine Bauablaufplanung zu erstellen, in der diese Belange Berücksichtigung finden.

Baumaßnahme – Lärmschutz

Zur Verringerung der lärmtechnischen Auswirkungen sind umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen geplant. So wird neben den Lärmschutzanlagen bis 9 Meter Höhe über Gradienten (Höhenverlauf der Autobahn) lärmindernder Fahrbahnbelag vorgesehen.

Hierzu wird kritisch angemerkt, dass dieser Belag auf Dauer seine Wirksamkeit verliert und eine wesentlich kürzere Haltbarkeit als ein normaler Fahrbahnbelag aufweist. Straßen.NRW erläutert, dass der Fahrbahnbelag zu Beginn eine deutlich höhere lärmindernde Wirkung als gefordert erzielt, wobei auf Dauer eine Minderung von mindestens 5 dB(A) nachgewiesen werden kann. Ein Verzicht auf lärmindernden Belag würde dazu führen, dass deutlich höhere Lärmschutzwände installiert werden müssten, was wiederum neben der Schwierigkeit bei der technischen Ausführung auch negative visuelle Auswirkungen zur Folge hätte. Da der Fahrbahnbelag durchgängig auf der A2 und der A3 bis zum Ausbau eingesetzt wird, profitieren auch Gebäude außerhalb von Lärmschutzanlagen von dem lärmindernden Effekt.

Generell verbessert sich die Lärmsituation durch den Bau der vorgesehenen Maßnahmen im Vergleich zum jetzigen Zustand deutlich. Dennoch ist eine Überschreitung der nächtlichen Grenzwerte bei 301 Gebäuden (von insgesamt 1659 Gebäuden im Untersuchungsgebiet) unvermeidbar, wobei die Überschreitungen überwiegend im Bereich von 1 dB(A) liegen. Für diese Gebäude besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Die Überprüfung der vorhandenen Schalldämmmaße und der Vergleich mit den erforderlichen Schalldämmmaßen erfolgt im Anschluss an die Planfeststellung.

Gegenwärtig sind weit mehr als 300 Gebäude von einer Überschreitung der Grenzwerte betroffen. Die im Zuge der Um- und Ausbaumaßnahme durchzuführenden Lärmschutzmaßnahmen führen zu einer Pegelminderung an allen Gebäuden und somit zu einer weitreichenden Entlastung der Anlieger. Wenn die Maßnahme nicht umgesetzt würde, gelten hinsichtlich des Lärmschutzes andere Gesetzesgrundlagen. In diesem Fall käme lediglich eine Lärmsanierung in Betracht, die zum einen eine freiwillige Leistung des Bundes ist und zum anderen deutlich höhere Grenzwerte betrachtet.

Die vorgesehenen Lärmschutzwände tragen zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung bei.

Es können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen über die Ausführung der Wände getätigt werden. Grundsätzlich bestehen z.B. aufgrund unmittelbar angrenzender Gartengrundstücke gestalterische Spielräume (teilweise transparente Ausbildung gegen Verschattung usw.).

Es wird angeregt, die geplanten Lärmschutzmaßnahmen mit den Maßnahmen im Zuge des Ausbaus der Betuwe-Linie abzustimmen.

Am Themenstand „Immissionen“ konnten zur Klärung der Betroffenheit die Lärmpegel anhand einer Tabelle eingesehen werden. Leider können die Unterlagen entgegen der Zusage während der Veranstaltung nicht auf der Internetseite von Straßen.NRW veröffentlicht werden. Sie können jedoch jederzeit nach Terminabsprache eingesehen oder per e-mail (Kontakt: siehe unten) angefordert werden.

Baumaßnahme – Streckenführung der Rampe Köln – Arnheim

Die neu geplante Rampe Köln – Arnheim unterquert zunächst mit einem neuen Bauwerk die Hiesfelder Straße. Anschließend wird die Rampe Köln – Oberhausen und die A3 (West-Ost) mit einem neuen Bauwerk („Überflieger“) überquert, bevor die Rampe dann die A3 (Nord-Süd) und die Rampe Hannover – Arnheim unterfährt. Fragen zur Höhe der Bauwerke wurden dahingehend beantwortet, dass diese grundsätzlich auf ein Minimum beschränkt werden und diese generell durch die erforderliche Durchfahrtshöhe von mindestens 4,50 m definiert sind.

Bezüglich der Streckenführung wurde die Frage gestellt, warum die Rampe zunächst so weit ausschwenkt und dadurch der Eingriff in den Wald groß und die Nähe zu den Wohngebäuden gering wird. Die Begründung liegt in den Entwurfsparametern wie maximale Steigungen, Mindestkurvenradien und erforderliche Haltesichtweiten, die bei der Trassierung von Straßen berücksichtigt werden müssen. Problematisch erweist sich an dieser Stelle vor allem die Höhenentwicklung, da die Rampe Köln – Arnheim zunächst an Höhe gewinnen muss, um über die Rampe Köln – Oberhausen sowie die A3 (West-Ost) geführt werden zu können. Ein Heranrücken der Rampe an die A3 hätte durch die Verkürzung der Entwicklungslängen die maximal mögliche Steigung überschritten bzw. auch die erforderliche Haltesichtweite nicht mehr gewährleistet. Des Weiteren hätte sich der Kreuzungswinkel des Überführungsbauwerkes nochmals deutlich verschlechtert, was zu erschwerten Bauverhältnissen und höheren Kosten geführt hätte. Ein weiteres Argument bildet der Kurvenradius, der bereits an der unteren Grenze liegt und der durch eine längere Parallelführung der Rampe zur A3 noch enger hätte gestaltet werden müssen.

Von einem Bürger wird die Frage aufgeworfen, ob über eine Schließung der Hiesfelder Straße nachgedacht worden ist. Dies ist nicht vorgesehen, ggf. wird dieser Hinweis in der nachfolgenden Planungsphase der Planfeststellung in Hinblick auf die parallel durchgeführte Planung der Deutschen Bahn AG zur „Betuwe-Linie“ und der dort vorgesehenen Änderungen im Wegenetz (unter anderem Sackgassenbildung Weseler Straße) Berücksichtigung finden.

Baumaßnahme – Varianten

Für den Um- und Ausbau des AK Oberhausen wurden verschiedene Varianten für den Neubau der Rampe Köln-Hannover untersucht. In die Gesamtabwägung zur Festlegung der Vorzugsvariante sind umweltfachliche, verkehrliche, entwurfs- und sicherheitstechnische sowie wirtschaftliche Belange eingeflossen.

Die gewählte Variante ist in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit nicht die beste Variante, weist jedoch unter anderem bei den Baukosten, den Bauzeiten und bei dem Aspekt des Verkehrsflusses und damit der Sicherheit deutliche Vorteile auf. So ist sie z.B. 30 % günstiger als die umweltverträglichste Variante.

Baumaßnahme – Propylenleitung

Mehrere Bürgerinnen und Bürger verweisen auf die vorhandene Propylenleitung im Planungsbereich. Unter anderem wird erläutert, dass gegenwärtig an drei Stellen Schäden an der Pipeline behoben werden müssen.

Straßen.NRW weist darauf hin, dass die Propylenleitung in der Planung Berücksichtigung findet. Konkretere Aussagen können erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gemacht werden.

Baumaßnahme – Verkehrsfluss

Es wird bemängelt, dass die A2 lediglich zwischen dem AK Oberhausen und der Anschlussstelle Oberhausen-Königshardt in Fahrtrichtung Hannover, nicht aber in entgegengesetzter Fahrtrichtung 4-streifig ausgebaut wird.

Aus Sicht eines Bürgers ist der geplante Ausbau auf der A3 in Fahrtrichtung Arnheim schädlich, solange an der Anschlussstelle Dinslaken-Süd kein besserer Verkehrsabfluss garantiert werden kann.

Straßen.NRW erläutert, dass die Um- und Ausbauplanung die Erkenntnisse aus der durchgeführten Verkehrsuntersuchung berücksichtigt. Generell ist anzumerken, dass diese Maßnahme als Bestandteil mehrerer Vorhaben zu sehen ist, die in ihrer Gesamtwirkung die erforderlichen verkehrlichen Entlastungen und Entflechtungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeiten und Verringerung der Staugefahr beitragen werden. So ist im neuen Bundesverkehrswegeplan sowohl westlich als auch nördlich des Autobahnkreuzes der Ausbau der A3 auf 8 bzw. 6 Fahrstreifen mit vordringlichem Bedarf gekennzeichnet.

Umwelt – Eingriffsregelung und Ersatzmaßnahmen

Es wird nachgefragt, warum die Kompensation nicht eingriffsnah und vor allem nicht vollumfänglich in Oberhausen erfolgen kann.

Im Zuge des geplanten Bauvorhabens werden vornehmlich an die heutigen Straßenkörper unmittelbar angrenzende Waldflächen sowie auf den Straßenböschungen befindliche Gehölzbestände in Anspruch genommen. Durch die Bepflanzung der neu angelegten Böschungsflächen und rückzubauender Straßen- und Straßennebenflächen sowie bauzeitlich in Anspruch genommener Flächen kann ein Teilausgleich für die Wald- und Gehölzverluste vor Ort erbracht werden.

Darüber hinaus stehen jedoch in Eingriffsnähe keine weiteren geeigneten Ausgleichsflächen zur Verfügung. Die nördlich des AK Oberhausen an die A3 angrenzenden Freiflächen sind als Kernzonen der Landwirtschaft ausgewiesen und als solche einer landwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten. Maßnahmen, mit denen ein Ausgleich für die Wald- und Gehölzverluste erzielt werden könnte, sind in diesen Bereichen nicht umsetzbar.

Zur Deckung des weiteren Kompensationsbedarfes sind daher Ersatzmaßnahmen im näheren und weiteren Umfeld des Eingriffsortes vorgesehen. In Rücksprache mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Oberhausen konnten Ersatzflächen im Bereich der nördlich der A3 gelegenen Hühnerheide

sowie im Bereich des Hiesfelder Waldes zur Anlage von Wald/Waldmantelstrukturen eingeplant werden. Als weitere, jedoch deutlich weiter vom Eingriffsort entfernt, aber noch auf dem Stadtgebiet Oberhausen liegende Ersatzfläche wurde eine im Bezirk Osterfeld, südlich der A42 an der Breilstraße gelegene Fläche herangezogen.

All diese Maßnahmen auf Oberhausener Stadtgebiet zusammen genommen reichen jedoch nicht zur Deckung des Kompensationsbedarfs aus. Da aber weder von Seiten der Unteren Landschaftsbehörde weitere geeignete Maßnahmen bzw. Maßnahmenflächen innerhalb von Oberhausen benannt werden konnten, noch die eigene sehr intensiv betriebene Flächensuche (unter anderem Flächenanfragen bei weiteren öffentlichen Trägern und Ökokonten- oder Flächenpoolinhabern, Zeitungsanzeige) innerhalb des Oberhausener Stadtgebietes weiter half, musste der Suchraum für Kompensationsflächen auch über das Stadtgebiet hinaus erweitert werden. Im Ergebnis konnte somit durch die Hinzuziehung geeigneter Ersatzflächen in Dinslaken, Hünxe-Bruckhausen, Voerde und schließlich Kamp-Lintfort, die alle im Kreis Wesel liegen, der erforderliche Kompensationsbedarf gedeckt werden.

Es wurde die Frage gestellt, welcher Flächenverbrauch für die Um- und Ausbaumaßnahme erforderlich ist. Insgesamt werden für den Straßenkörper und zugehörige Nebenanlagen 24,8 Hektar dauerhaft in Anspruch genommen. Die Neuversiegelung bislang unversiegelter Flächen beträgt 5,4 Hektar. Ihr steht ein Rückbau (Entsiegelung und Rekultivierung) von nicht mehr benötigten Straßen- und Straßennebenflächen in einer Größenordnung von 1,4 Hektar gegenüber.

Umwelt – Regenrückhaltung und Entwässerung

Vor dem Hintergrund der intensiven Regenereignisse im Juni 2016 gab es Bedenken hinsichtlich der Aufnahmefähigkeit der Bäche, die das Wasser aus den Regenrückhaltebecken aufnehmen sollen, unter anderem wird auf die Sensibilität des Nassenkampgrabens hingewiesen. Hierzu kann gesagt werden, dass dies in den hydraulischen Berechnungen berücksichtigt wurde. So wird als Abfluss in den Nassenkampgraben lediglich 5 l/s angesetzt. Das Regenrückhaltebecken ist für Regenereignisse bemessen worden, die nach den Daten des Deutschen Wetterdienstes nur alle 5 Jahre auftreten. Zudem sind zusätzliche Rückhaltereserven vorhanden, um den Nassenkampgraben auch bei noch stärkeren Regenereignissen nicht gleich zu belasten. Des Weiteren wurde neben dem Nassenkampgraben auch für den Laubgraben, Tüsselbeck und Alsbach der Nachweis geführt, dass der vorhandene Grabenquerschnitt unterhalb der neuen Becken die erforderlichen Abmessungen aufweist um eine Überschwemmungsfreiheit sicherzustellen.

Zusätzlich werden im Umfeld der Baumaßnahmen Ertüchtigungen in den bestehenden Fließquerschnitten zur Gewährleistung der hydraulischen Leistungsfähigkeiten vorgesehen. Dies betrifft neben dem Nassenkampgraben auch den Handbach, bei dem die Aufnahmefähigkeit des bestehenden Regenrückhaltebeckens hinterfragt wurde.

Sonstiges

Mit Ausnahme der Überführungsbauwerke an der A2 östlich des AK erhalten alle ausgebauten Bereiche einen Seitenstreifen.

Im Bereich der Um- und Ausbaumaßnahme sind keine Geschwindigkeitsreduzierungen geplant. Grundsätzlich wird für den Entwurf die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen zugrunde gelegt. Auf verkehrsregelnde Maßnahmen hat Straßen.NRW keinen Einfluss.

Die Präsentation der Veranstaltung wird auf der Internetseite gemeinsam mit dem vorliegenden Protokoll veröffentlicht (Hinweis: Die Präsentation ist nicht barrierefrei.).

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