

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

Vermerk zur Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraph 25, Absatz 3

Verwaltungsverfahrensgesetz Nordrhein-Westfalen (Abkürzung: VwVfG NRW)

Maßnahme

Sechsstreifiger Ausbau der Autobahn 57 (Abkürzung A 57), hier im Abschnitt von der Anschlussstelle Krefeld-Gartenstadt (Betriebskilometer 60+500) bis zur Anschlussstelle Krefeld-Oppum (Betriebskilometer 66+580)

Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 25, Absatz 3 VwVfG NRW

Bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, soll der 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.

Zitat aus dem Paragraph 25, Absatz 3 des VwVfG NRW: „Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.“ (Ende Zitat)

Vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wurde die Öffentlichkeit über Pressemitteilungen zu zwei Informationsveranstaltungen eingeladen, um das Projekt und den Verfahrensstand vorzustellen.

Die beiden Termine wurden vorab ortsüblich bekannt gegeben und fanden in Krefeld am 04.10.2017 in der Weinbrennerei Dujardin sowie am 09.10.2017 in der Gesamtschule Kaiserplatz jeweils um 18.00 Uhr statt.

Zu den Themen „Allgemeines, Verfahrensstand und Ablauf der Planfeststellung“, „Technische Planung“, „Landschaftspflegerische Begleitplanung“ und „Lärmschutz“ wurden Präsentationen vorgetragen sowie einzelne Themeninseln mit entsprechenden Plänen eingerichtet, wo die Anwesenden nach einer Diskussionsrunde weitere detaillierte Fragen stellen konnten.

1.1 Allgemeines

Erläutert wurden die Planungsveranlassung bzw. die Grundlagen für ein Autobahnprojekt, die jeweiligen Planungsphasen einer Autobahn bis zum Bau, der jetzige Planungsstand sowie der festgelegte Ablauf zur Planfeststellung (siehe auch im Internet unter: <https://www.strassen.nrw.de/planung-bau/mit-planung-zum-bau.html>). Weiterhin wurde ein Überblick der Autobahnabschnitte über die gesamte auszubauende Strecke der A 57 vom Autobahnkreuz Kamp-Lintfort bis zum Autobahnkreuz Köln Nord gegeben, wobei auf Krefelder Stadtgebiet der Ausbau in drei Abschnitte unterteilt ist (siehe auch im Internet unter: <https://www.strassen.nrw.de/projekte/a57/ausbau-am-niederrhein/die-abschnitte.html>).

Der geplante zeitliche Ablauf der drei Abschnitte sieht vor, dass die Planfeststellung des Abschnittes vom Autobahnkreuz Moers bis zur Anschlussstelle Krefeld-Gartenstadt in 2019 eingeleitet wird. Der Abschnitt von der Anschlussstelle Krefeld-Oppum bis zum Autobahnkreuz Meerbusch ist planfestgestellt und soll bei Freigabe der Haushaltsmittel ab 2018 gebaut werden. Die Planfeststellung zum Abschnitt von der Anschlussstelle Krefeld-Gartenstadt bis zur Anschlussstelle Krefeld-Oppum wird voraussichtlich ab Herbst 2018 eingeleitet. Mit einer Verfahrensdauer von etwa zwei Jahren könnte dann mit dem Bau ab 2021 gerechnet werden. Bedingt durch die vielen Bauwerke wird der vorliegende Abschnitt nach einer Bauzeit von 4 bis 5 Jahren voraussichtlich 2026 fertiggestellt sein. Die drei Ausbauabschnitte werden hintereinander von Süden nach Norden gebaut.

1.2 Fragen und Erläuterungen zu Allgemeines

- Zu der Frage, ob es eine Planung zu einer möglichen Anschlussstelle für eine Verbindung zum Rheinhafen gibt wird auf die Stadt Krefeld verwiesen, die mit dem Bundesverkehrsministerium über mögliche Anschlussstellen Verhandlungen führt. Die Wahrscheinlichkeit, dass eine weitere Anschlussstelle im Bereich Krefeld genehmigt wird, ist gering, da die Anschlussfolge bereits sehr dicht ist.
- Nicht Gegenstand dieser Öffentlichkeitsbeteiligung sind Fragen zur der Tank- und Rastanlage Geismühle sowie zu Grundstücksflächen im Bereich Oppum.

2.1 Technische Planung und Entwässerung

Vorgestellt wurde der Ausbau des vorliegenden Abschnittes von vier auf sechs Fahrstreifen mit einer Länge von etwa 6,1 km. Die Verbreiterung erfolgt asymmetrisch zur heutigen Fahrbahn, d. h. von der Anschlussstelle Gartenstadt bis zur Anschlussstelle Krefeld-Zentrum wird zur Vermeidung des Eingriffs in private Grundstücksflächen nur nach Westen, von der Anschlussstelle Krefeld-Zentrum bis Anschlussstelle Krefeld-Oppum wird nur nach Osten verbreitert, um in diesem Bereich zum einen den Abstand zur Wohnbebauung zu vergrößern. Zum anderen ist es insbesondere bei der Schönwasserparkbrücke aus statischen, bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen günstiger, diese neu zu bauen, statt die vorhandene Stahlbrücke mit extrem hohem Aufwand für den zukünftigen Verkehr zu ertüchtigen.

Weiterhin werden die Rampen der Anschlussstellen angepasst, wobei an der Anschlussstelle Krefeld-Zentrum die Abfahrtsrampe aus Richtung Köln auf zwei Fahrstreifen verbreitert wird.

Insgesamt werden 13 Brücken abgerissen und neugebaut, welche wegen der Verkehrsführung nicht alle gleichzeitig gebaut werden können. Vorhandenen Stützwände werden abgerissen und mit einer Gesamtlänge von 1,1 km neu gebaut.

Das Niederschlagswasser wird heute in die Kanalisation der Stadt Krefeld eingeleitet. Zukünftig wird das Wasser in drei geplante Versickerungsbecken mit vorgeschalteten Ölabscheider eingeleitet. Ein Becken wird in der Anschlussstelle Krefeld-Gartenstadt und ein Becken wird in der Anschlussstelle Krefeld-Zentrum neu gebaut. Das dritte Becken wird im Zuge des Ausbauabschnitts Krefeld-Oppum gebaut. Die drei Abschnitte sollen hintereinander von Süden nach Norden fertiggestellt werden.

2.2 Fragen und Erläuterungen zur technischen Planung

- Während der Bauphase wird es keine Totalsperrung der Autobahn geben, evtl. wird vorübergehend eine der Abfahrten gesperrt. Die Baustellenfahrzeuge werden vorwiegend über die Autobahn fahren, Betonfahrzeuge können auch über das untergeordnete Netz anliefern. Die Straße Hausbend, welche die Schönwasserparkbrücke unterquert, wird voraussichtlich nur während des Abbruchs für kurze Zeit gesperrt werden.

- Zu der Frage, ob zur Gewinnung einer dritten Fahrspur der Standstreifen nutzbar gemacht werden kann, wird erklärt, dass dies allein aus Tragfähigkeitsgründen der Schönwasserparkbrücke nicht möglich sei.

- Bei der Anschlussstelle Krefeld-Zentrum ist im Einmündungsbereich der Abfahrtsrampe aus Richtung Köln, die zukünftig zweistreifig sein wird, an der B 288 eine Ampelanlage vorgesehen, um den Verkehr besser abfließen zu lassen. Für den gesamten Bereich wird noch eine Untersuchung zur Leistungsfähigkeit durchgeführt werden.

- Im Bereich der Anschlussstelle Krefeld-Zentrum sind keine Park und Ride Parkplätze geplant.

- Zwischen den Autobahnunterführungen Bergstraße und Bremer Straße ist im Zuge einer ehemaligen Betriebsbahn ein Brückenbauwerk geplant, welches auch im Flächennutzungsplan enthalten ist. Die Stadt Krefeld hat hier die Möglichkeit, einen Rad- und Gehweg zu planen. Dies wäre auf Seiten der Stadt im Entwicklungsverfahren abzustimmen.

- Stützwände sind erforderlich um die Böschungsbreite aus Platzgründen zu reduzieren. Auf größerer Länge der Strecke erhält die Böschung ihre volle Breite und wird begrünt.

- Zur Frage, ob das Wasser ungefiltert ins Grundwasser versickert und wo der Brems- und Reifenabrieb bleibt wird erläutert, dass das gefasste Wasser in der geplanten Beckenanlage zunächst eine Absetz- und Abscheideanlage durchläuft, der die Leichtflüssigkeiten an der Oberfläche zurückhält und wo die schweren Stoffe sich absetzen. Das Wasser fließt weiter in das Versickerungsbecken. Hier wird das Wasser mittels einer belebten Bodenzone beim Versickern gefiltert.

- Das vorhandene Rückhaltebecken am Lohbruch wird nicht mehr genutzt und zurückgebaut.

3.1 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Im Zuge des Ausbauvorhabens werden alle Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit; Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt; Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft; Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter und die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern untersucht.

Vorgestellt wurde die Bestandssituation mit den unterschiedlichen Flächennutzungen beidseitig des Ausbauabschnittes. Von der Anschlussstelle Krefeld-Gartenstadt bis zur Anschlussstelle Krefeld-Zentrum befindet sich am westlichen Böschungsfuß ein Grünzug mit einer Rad- und Gehwegverbindung, der nach der Verschiebung der Autobahn wiederhergestellt wird. Bei der Überlagerung der Eingriffsbilanz zum Bestand wird verdeutlicht, dass der Ausbau überwiegend innerhalb des bestehenden Straßenkörpers und in deutlich geringerem Maße an anderen Gehölzflächen und Grünanlagen stattfindet.

Eingriffe müssen durch Kompensationsmaßnahmen unter Berücksichtigung bestimmter Kriterien wie z. B. die ökologische Vernetzung innerhalb der Landschaft; Bewirtschaftungsmaßnahmen und Maßnahmen, die multifunktional wirken, d. h. gleichzeitig nicht nur für Tiere und Pflanzen sondern auch für Boden, Wasser, Klima und Luft, ausgeglichen werden.

Das Kompensationskonzept beinhaltet die Entsiegelung von nicht mehr benötigten Straßenflächen; die Anlage von Feldgehölzen, von gehölzreichen Krautfluren; extensiven Wiesenflächen; von Streuobstwiesen und Baumreihen. Insgesamt werden 180.000 m² kompensiert.

3.2 Fragen und Erläuterungen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung

- Seitens der Anwesenden stellt sich die Frage wie die Gehölzpflanzungen im Bereich von Burg Linn geplant sind. Die vorgesehenen flächigen Gehölzpflanzungen dienen neben ihren ökologischen Funktionen auch der Einbindung der Trasse in die Landschaft. Somit wird die Sicht von den Freiflächen der Burg zur Autobahn durch Gehölzpflanzungen entlang der Trasse sowie durch die Lärmschutzwand unterbunden. Auf Nachfrage, warum die Gehölzpflanzungen nicht direkt im Umfeld der Burg Linn vorgesehen sind, wird erläutert, dass damit die Sichtachsen von der Landschaft auf die Burg und umgekehrt von der Burg in die Landschaft unterbrochen würden. Dies widerspricht den Interessen des Denkmalschutzes.

- Zu den Fragen, was mit den Amphibien im Bereich der Ossumer Straße bei Wegfall des Gehölzstreifens geschieht und ob Tierpopulationen umgesetzt werden müssen, wird erläutert, dass zukünftig östlich der Ossumer Straße eine Amphibienschutzeinrichtung vorgesehen ist, welche die Tiere zukünftig davon abhält, die Ossumer Straße zu queren. Mit Hilfe dieser Maßnahme wird der dort bestehende Konflikt während der Wanderungszeit dauerhaft gelöst. Da der verbleibende Gehölzstreifen von den Amphibien nicht mehr genutzt werden kann, ist als populationsstützende Maßnahme die Anlage von Gehölzbeständen auf der Ostseite der A 57 zum Latumer Bruch hin vorgesehen.

- Die Entsiegelung von Straßenflächen wird im Wesentlichen im Bereich der östlichen Trassenverschiebung durchgeführt.
- Die Gestaltung von Stützwänden sieht keine Bepflanzung direkt an den Wänden vor. Geplant ist eine vorgelagerte Bepflanzung. Die Gestaltungsideen zu den Stützwänden sowie den Lärmschutzwänden und Unterführungen wurde der Öffentlichkeit separat im Nachgang der beiden frühen Öffentlichkeitsbeteiligungen vom 16.10.2017 bis 20.10.2017 vorgestellt.

4.1 Lärmschutz

Die lärmtechnische Untersuchung ist auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. (Abkürzung: BImSchV) durchgeführt worden. Geregelt sind hier auch die einzuhaltenden Grenzwerte. Die Berechnung erfolgt unter Berücksichtigung der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 (Abkürzung: VLärmSchR 97) und den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 1990 (Abkürzung: RLS-90).

Im vorliegenden Ausbauabschnitt werden, um die Lärmvorsorgegrenzwerte einzuhalten, umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Vorgesehen sind insgesamt 15 km Lärmschutzwände sowie der Einbau eines offenporigen Belags, den sogenannten Flüsterasphalt, der eine Lärminderung von 5 dB(A) bewirkt. Die Kosten dafür betragen rund ein Drittel der Gesamtbaukosten von circa 226 Millionen Euro.

Auf der östlichen Seite der A 57 werden beginnend an der Anschlussstelle Krefeld-Gartenstadt in Richtung Süden eine 6 km lange Lärmschutzwand, auf der westlichen Seite beginnend am Bergackerweg eine 7 km lange Lärmschutzwand und im Mittelstreifen beginnend an der Rather Straße eine 1,9 km lange Lärmschutzwand gebaut. Um die Trennwirkung der in weiten Teilen erforderlichen 9 m hohen Wände zu reduzieren, wird diese - mit Ausnahme einiger Auf- und Abfahrtrampen - mit einer Höhe von 7,50 m und gebogen ausgeführt. Alle Wände werden neu gebaut. Wo 7,50 m hohe gerade Wände ausreichen, werden diese nicht zusätzlich gebogen.

Mit diesen umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen kann nicht an allen Immissionsorten die Einhaltung der maßgebenden Grenzwerte sichergestellt werden. Soweit die Grenzwerte nicht durch aktive Maßnahmen sichergestellt werden kann, besteht der Anspruch auf Überprüfung des passiven Lärmschutzes.

4.2 Fragen und Antworten zum Lärmschutz und zu Luftschadstoffen

Im Folgenden werden mehrere Fragestellungen zusammengefasst und erläutert:

- Wie werden die Lärmschutzwände ausgeführt und wie ist das Lärmverhalten bei gebogener bzw. gerader Wand?

Die Lärmschutzwände werden hochabsorbierend ausgeführt. Im oberen Bereich der gebogenen Wände können gegebenenfalls Glaselemente eingebaut werden. Die Gestaltung der Lärmschutzwände wird separat konzipiert.

Die gebogenen Wände erzeugen durch das Heranrücken der Beugungskante an die Schallquelle eine schnellere Minderung des Lärms.

- Mit welcher Lärmemission und wie lange ist während der Bauphase insbesondere beim Abriss der Schönwasserparkbrücke zu rechnen? Wie lange dauert es, bis der Lärmschutz errichtet ist?

Wo keine Brücke gebaut wird, kann der Lärmschutz vor dem Ausbau errichtet werden. An Stellen (hier im Abschnitt sind es 13), wo eine Brücke abgerissen und neu gebaut wird, ist dies nicht möglich. Es wird bei der größten Brücke, der Schönwasserparkbrücke, mit einer Baudauer von bis zu zwei Jahren pro Fahrtrichtung gerechnet.

- Kann von Gartenstadt bis zum Zentrum alternativ ein Tunnel gebaut werden und was kostet der Flüsterasphalt gegenüber eines normalen Asphalt?

Mit dem Bau eines Tunnels als Alternative zu den gebogenen Wänden würden sich die Baukosten verdreifachen. Zusätzlich fallen zukünftige Betriebskosten für die Unterhaltung, u. a. für Beleuchtung, Fluchtwege und Schadstoffableitung an.

Der Flüsterasphalt kostet gegenüber eines normalen Asphalt über die Jahrzehnte gesehen etwa 50 % mehr, da die Nutzungsdauer bei 8 bis 10 Jahren liegt.

- Welche Lärmemissionsverbesserungen sind nach dem Ausbau zu erwarten, wieviel Lärminderung bringt die Lärmschutzwand im Mittelstreifen und wieviel der Flüsterasphalt gegenüber eines normalen Asphalt? Wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h aus Gründen des Lärmschutzes für den Ausbau beibehalten?

Durch die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen inklusive dem Einbau des Flüsterasphalts ist in Teilbereichen gegenüber dem heutigen Zustand eine Lärminderung von bis zu 10 dB(A) zu erwarten. Die Lärmschutzwand im Mittelstreifen bewirkt eine Lärminderung um weitere 2 bis 3 dB(A), der Flüsterasphalt um 5 dB(A), welche stets sichergestellt sein muss. Wenn diese Minderung durch Zusetzungen, etwa nach 8 bis 10 Jahren, nicht mehr gegeben ist, wird er ausgetauscht.

Die heutige Geschwindigkeitsbegrenzung wird für den sechsstreifigen Ausbau aufgehoben. In der Lärmschutzberechnung wird eine Geschwindigkeit von 130 km/h berücksichtigt.

- Werden Grenzwerte in der Örtlichkeit gemessen, welche Verkehrszahlen werden zugrunde gelegt und welche Wohnbebauung wird berücksichtigt und warum ist der Bereich Linn nicht durch eine längere Lärmschutzwand geschützt?

Es werden keine Lärmessungen in der Örtlichkeit durchgeführt. Die Grenzwerte sind bei einem Neu- oder Ausbau gemäß der 16. BImSchV einzuhalten (siehe 4.1) und werden auf Grundlage der Verkehrsprognose, hier für das Jahr 2030 gemäß Verkehrsgutachten mit circa 95.000 Kfz pro 24 Stunden, gerechnet. Bei der bestehenden Autobahn gelten diese Grenzwerte nicht.

Kommt es trotz des geplanten, aktiven Lärmschutzes (Lärmschutzwände und Flüsterasphalt) zu Grenzwertüberschreitungen, wird der Anspruch auf passiven Lärmschutz geprüft, d. h. die Betroffenen werden persönlich informiert und es wird durch einen Sachverständigen festgelegt, ob und welche Maßnahmen am Gebäude durchzuführen sind.

Berücksichtigt werden alle, die mit Datum der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eine Baugenehmigung erhalten haben.

Im Bereich der Wohnbebauung Linn werden die Grenzwerte durch das Aufbringen des Flüsterasphalts und einer 4,50 m hohen Lärmschutzwand, die von Ossumer Straße bis zur Anschlussstelle Krefeld-Gartenstadt vorgesehen ist, deutlich unterschritten. Damit sind die gesetzlichen Vorgaben eingehalten.

- Was ist mit der EU Richtlinie bezüglich Lärmschutz gemeint?

Bei der EU-Umgebungslärmrichtlinie geht es um die sogenannte Lärmaktionsplanung der Kommunen. Die Vorgaben aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind nicht für Bundesfern- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes maßgeblich. Die gesetzlichen Vorgaben für den Autobahnausbau sind unter 4.1 beschrieben. Grundlage der von den Gemeinden aufzustellenden Lärmaktionspläne sind dagegen die Regelungen des Paragraphen 47 a bis f Bundes-Immissionsschutzgesetz. Die lärmtechnischen Berechnungen erfolgen hier nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (Abkürzung: VBUS), welche an die Erfordernisse der Anhänge römisch 1 und 2 der Richtlinie 2002/49/EG angepasst ist. Die angewandte Berechnungsmethodik (VBUS) ist mit deren der Straßenbauverwaltung (RLS-90) nicht vergleichbar.

Über die von der Kommune festgesetzten Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen muss diese selber im Rahmen von Öffentlichkeitsterminen informieren.

- Wie wirken sich die Lärmschutzwände insbesondere die gebogenen auf die Emissionen bezüglich Stickoxyden und Feinstaub aus?

Bei der Abschätzung der Luftschadstoffbelastung haben sich keine Überschreitungen ergeben. Für die Unterlagen der Planfeststellung wird ein externes Luftschadstoffgutachten erstellt, was eine nähere Untersuchung zur Belastung für die Autofahrer und Anwohner enthalten wird. Eine Stauung von Emissionen wie bei engen Häuserschluchten im Stadtbereich ist hier nicht gegeben, da der Autobahnquerschnitt sehr breit ist und die Schadstoffe durch den Verkehrsfluss verwirbelt und somit verdünnt werden.

5. Sonstige Fragen

- Zu der Frage, ob die Strecke insbesondere im Bereich der gebogenen Wände und der Lärmschutzwand im Mittelstreifen mit einem Rettungshubschrauber bedient werden kann wird erläutert, dass es in Bereichen von einer geraden Wand oder wo keine Wand steht gegebenenfalls gelandet werden kann oder außerhalb der Autobahn.

- Vor Baubeginn wird für nahe stehende Gebäude ein Gutachten beauftragt, um eventuelle Risse zu dokumentieren, die vorhanden sind oder während des Baus entstehen.

- Entstehender Staub beim Abriss der Brücken wird mit Benässung des Abbruchmaterials entgegengewirkt.

- Bei den Baugeräten wird darauf geachtet, dass aktuelle genutzt werden und dass nach Möglichkeit im Schatten der neuen Lärmschutzwand gebaut wird.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung keine Änderungen für die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren ergeben haben.

Kontakt:

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Regionalniederlassung Niederrhein, Projektgruppe BAB

Hansastraße 2, 47799 Krefeld

Ansprechpartner: Athanasios Mpasios

Telefon: 02151/819-372

E-Mail: athanasios.mpasios@strassen.nrw.de