



Öffentlichkeitstermin am 05.07.2016 in Oberhausen



A3 – Um- und Ausbau AK Oberhausen (A2 / A516)

Gliederung:

- 1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?
- 2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase
- 3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse
- 4.) Variantenuntersuchung
- 5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs
- 6.) Ingenieurbauwerke
- 7.) Anlagen der Entwässerung
- 8.) Umweltfachliche Begleitplanung
- 9.) Immissionen – Lärm
- 10.) Immissionen – Schadstoffe

Gliederung:

- 1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?
- 2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase
- 3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse
- 4.) Variantenuntersuchung
- 5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs
- 6.) Ingenieurbauwerke
- 7.) Anlagen der Entwässerung
- 8.) Umweltfachliche Begleitplanung
- 9.) Immissionen – Lärm
- 10.) Immissionen – Schadstoffe

1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?

Die Regelungen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden vom Bundesgesetzgeber als Reaktion auf die Proteste gegen das Bahnprojekt „Stuttgart 21“ eingeführt.

Die Öffentlichkeit soll zu einem Zeitpunkt in die Planung von Großprojekten einbezogen werden, an dem noch Gestaltungsspielräume bei der Planung offen sind.

Durch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung sollen:

- die Transparenz von Entscheidungsprozessen verbessert sowie
- Konflikte vermieden werden.

1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?

Grundlage ist das Bundesverwaltungsverfahrensgesetz bzw. das
Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (BVwVfG bzw. VwVfG NRW), §25, Abs. 3:

*„Die (Planfeststellungs-)Behörde wirkt darauf hin, dass der Träger bei der Planung von Vorhaben...die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die **Ziele des Vorhabens**, die **Mittel**, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen **Auswirkungen des Vorhabens** unterrichtet (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung).*

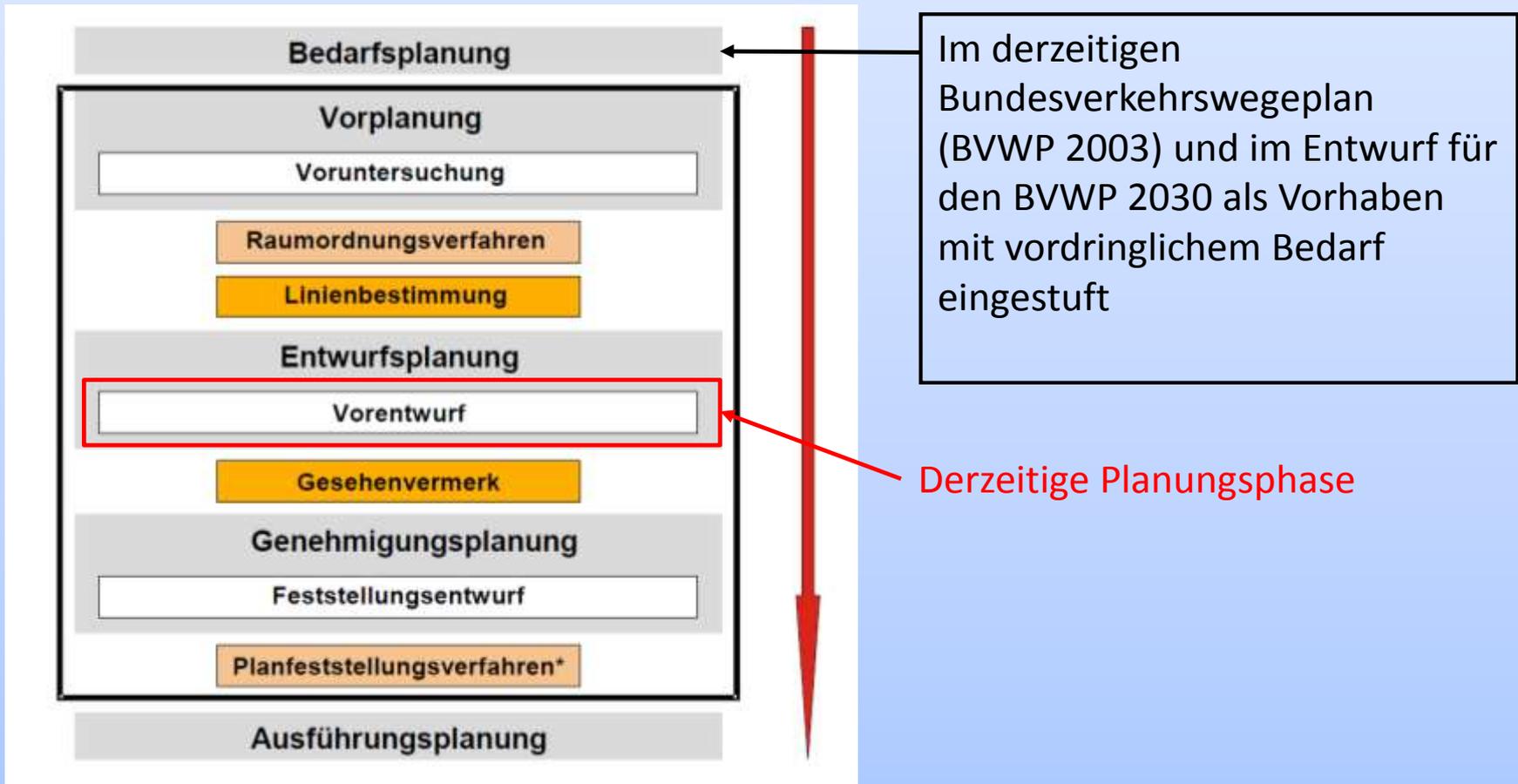
*Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll möglichst bereits **vor Stellung eines (Planfeststellungs-)Antrags** stattfinden. Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur **Äußerung** und zur **Erörterung** gegeben werden. Das **Ergebnis ...** soll der betroffenen Öffentlichkeit ... **unverzüglich mitgeteilt werden. ...**“*

- Öffentlichkeitstermin mit Protokollierung (Veröffentlichung im Internet)

Gliederung:

- 1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?
- 2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase
- 3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse
- 4.) Variantenuntersuchung
- 5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs
- 6.) Ingenieurbauwerke
- 7.) Anlagen der Entwässerung
- 8.) Umweltfachliche Begleitplanung
- 9.) Immissionen – Lärm
- 10.) Immissionen – Schadstoffe

2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase



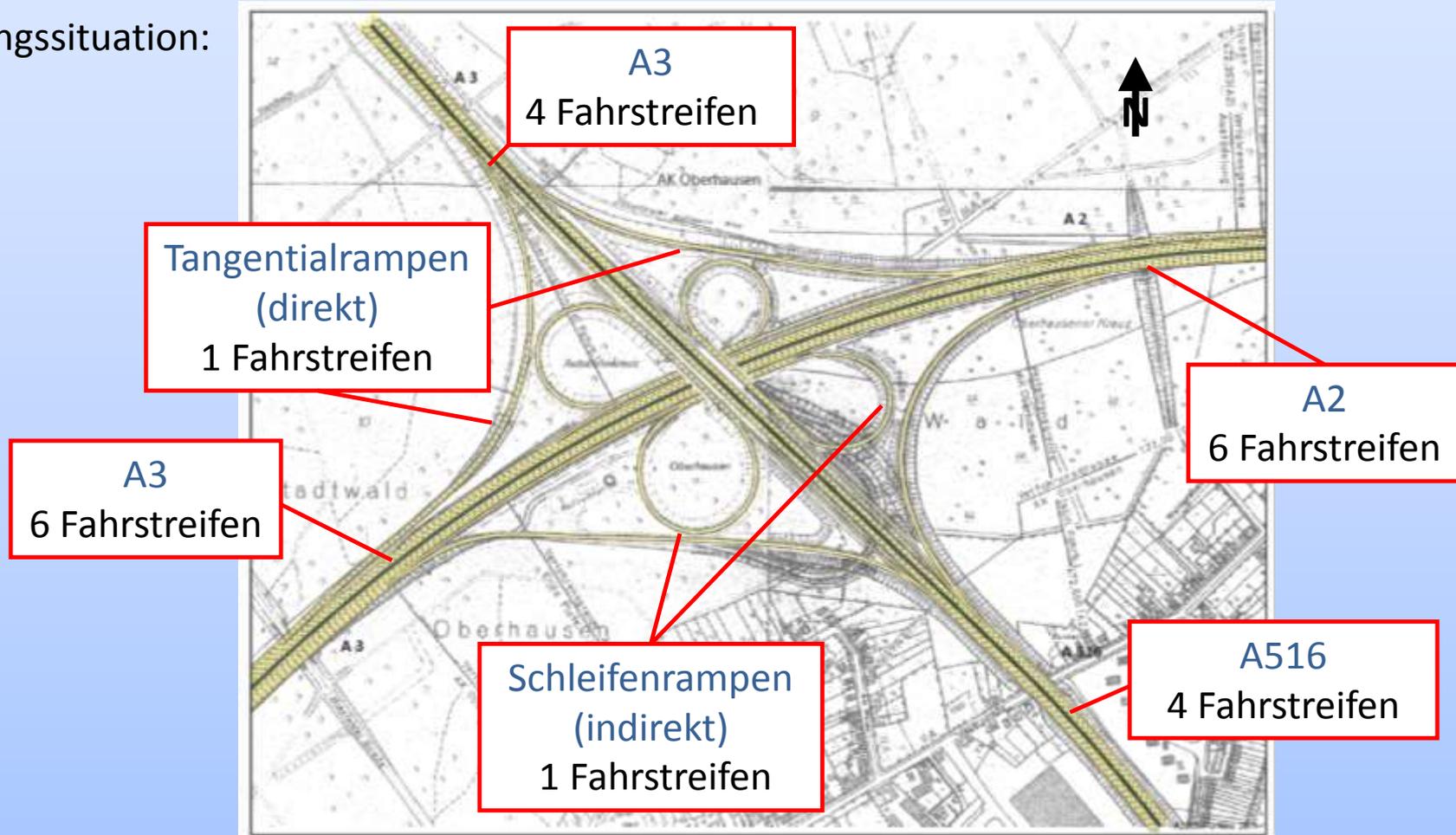
Quelle: RE 2012 – Übersicht Planungsprozess: Planungsstufen mit Ergebnissen und Verfahrensschritte

Gliederung:

- 1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?
- 2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase
- 3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse
- 4.) Variantenuntersuchung
- 5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs
- 6.) Ingenieurbauwerke
- 7.) Anlagen der Entwässerung
- 8.) Umweltfachliche Begleitplanung
- 9.) Immissionen – Lärm
- 10.) Immissionen – Schadstoffe

3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse

Ausgangssituation:

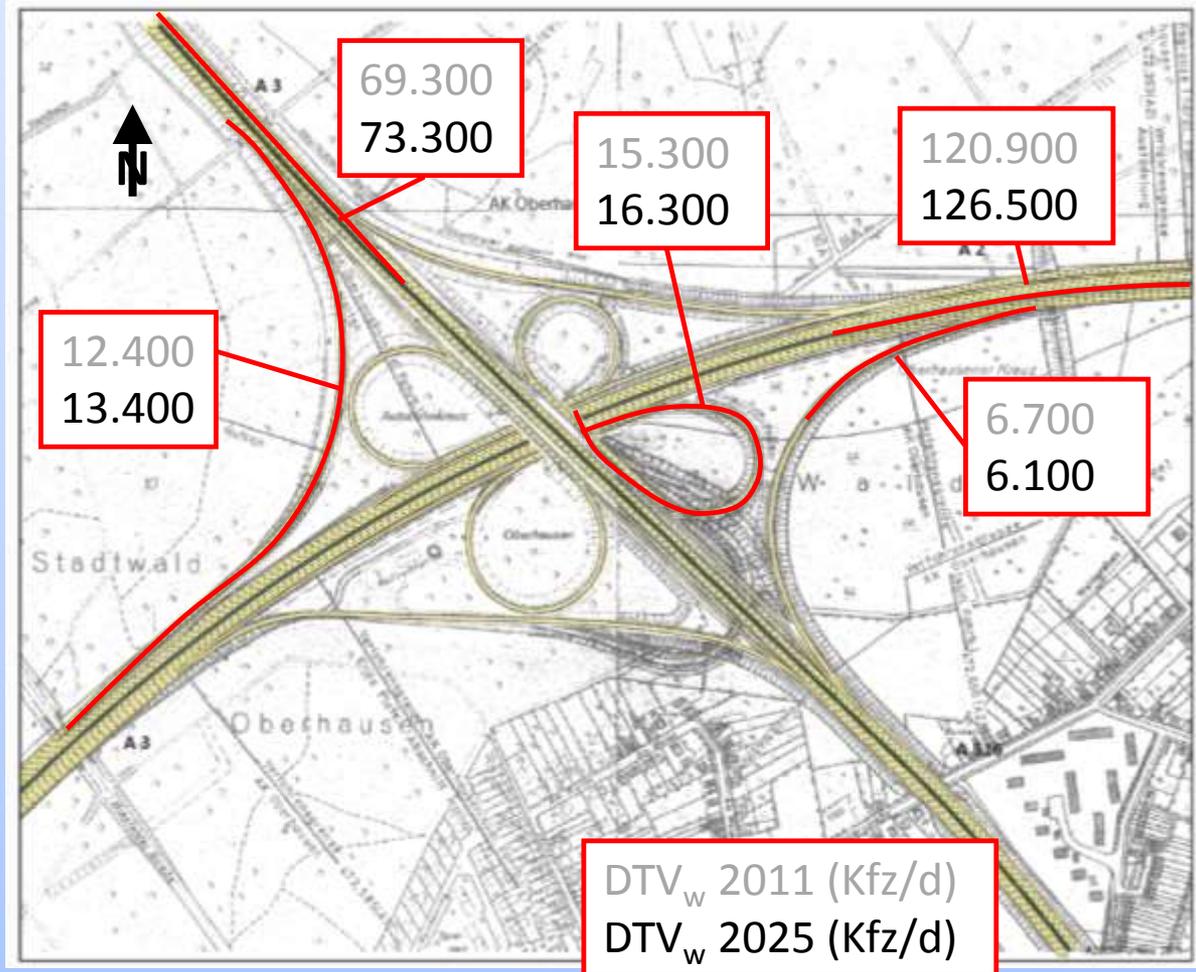


3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse

Defizitanalyse:

(Aufgrund der bestehenden Verkehrsbelastung)

- Die Schleifenrampe der FR West-Nord
- Die Tangentialrampe der FR Nord-West
- Die Einfahrt der Tangentialrampe Süd-Ost
- Der Fahrbahnquerschnitt der A3 (AK Oberhausen - AS Dinslaken-Süd)
- Der Fahrbahnquerschnitt der A2 (AK Oberhausen - AS OB-Königshardt, FR Ost)



3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse

Aus der Defizitanalyse ergibt sich als nachfolgende Planungsaufgabe:

- Schaffung einer leistungsfähigen halbdirekten Verbindung für die stark befahrene West-Nord-Beziehung (=> Variantenuntersuchung)
- Schaffung einer leistungsfähigen direkten Verbindung für die stark befahrene Nord-West-Beziehung
- Ausbau des Fahrbahnquerschnittes der A3 zwischen dem AK Oberhausen und der AS Dinslaken-Süd
- Ausbildung leistungsfähiger Ein-/Ausfahrten in die durchgehende Fahrbahn und Anlegen eines vierten Fahrstreifens (Verflechtungsstreifen) an der A2 zwischen dem AK Oberhausen und der AS OB-Königshardt

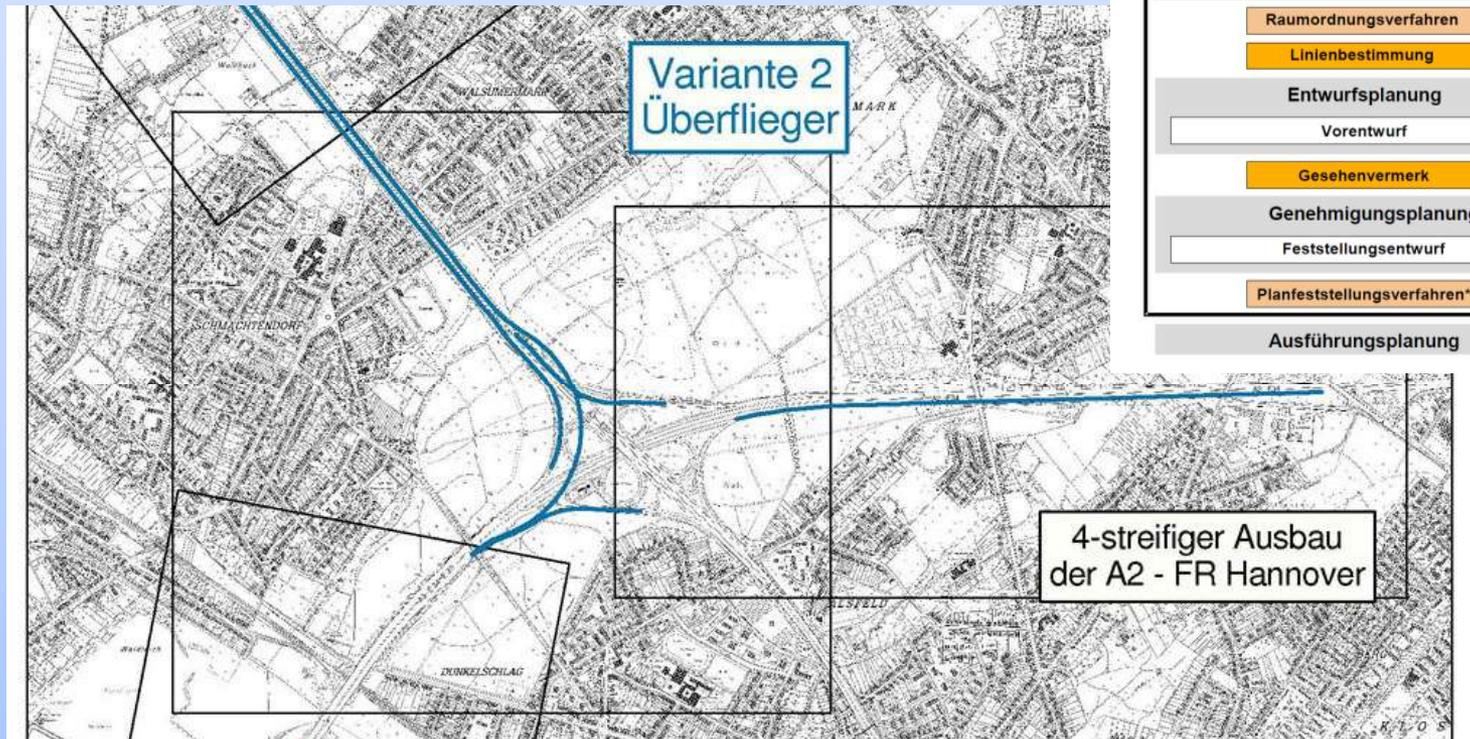
Gliederung:

- 1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?
- 2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase
- 3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse
- 4.) Variantenuntersuchung
- 5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs
- 6.) Ingenieurbauwerke
- 7.) Anlagen der Entwässerung
- 8.) Umweltfachliche Begleitplanung
- 9.) Immissionen – Lärm
- 10.) Immissionen – Schadstoffe

4.) Varianteuntersuchung

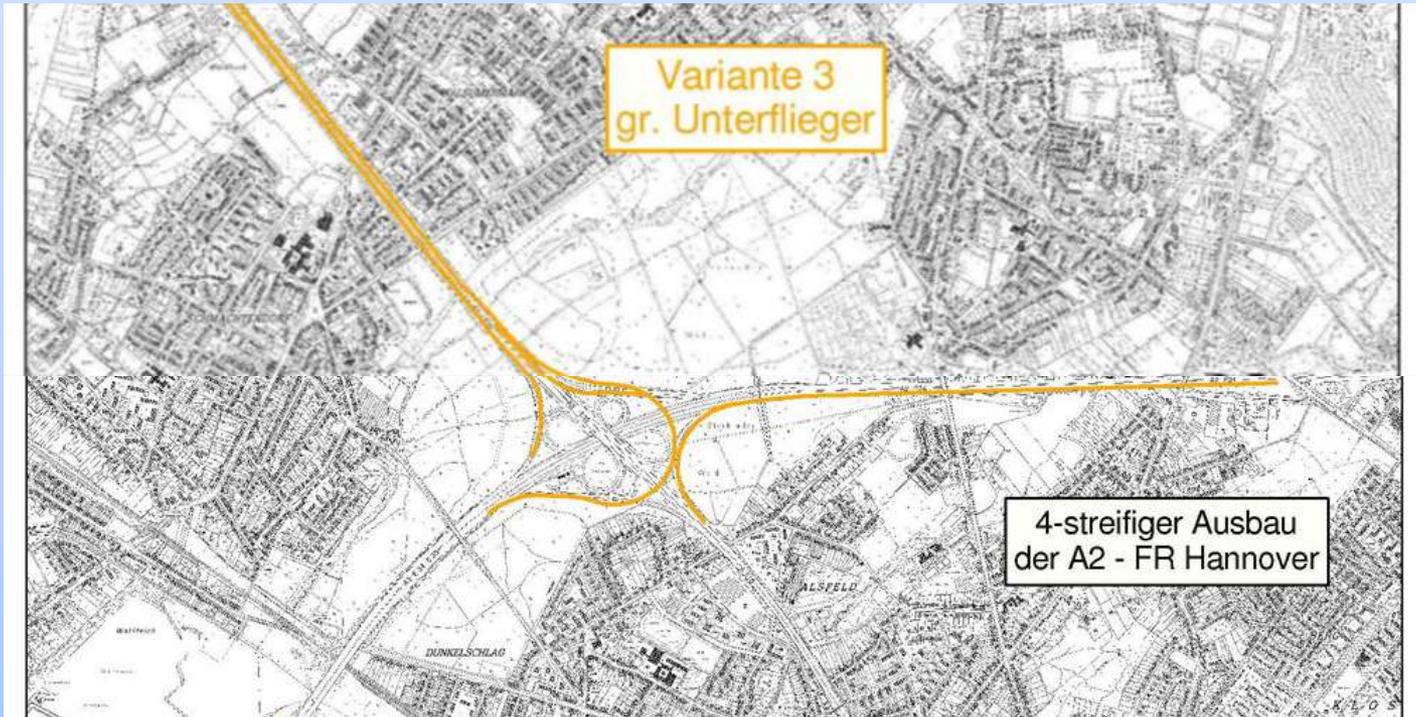
In der Vorplanung wurden 4 Varianten für die Fahrbeziehung West ⇔ Nord vertiefend untersucht:

VARIANTE 2 (Variante 1 entfällt)



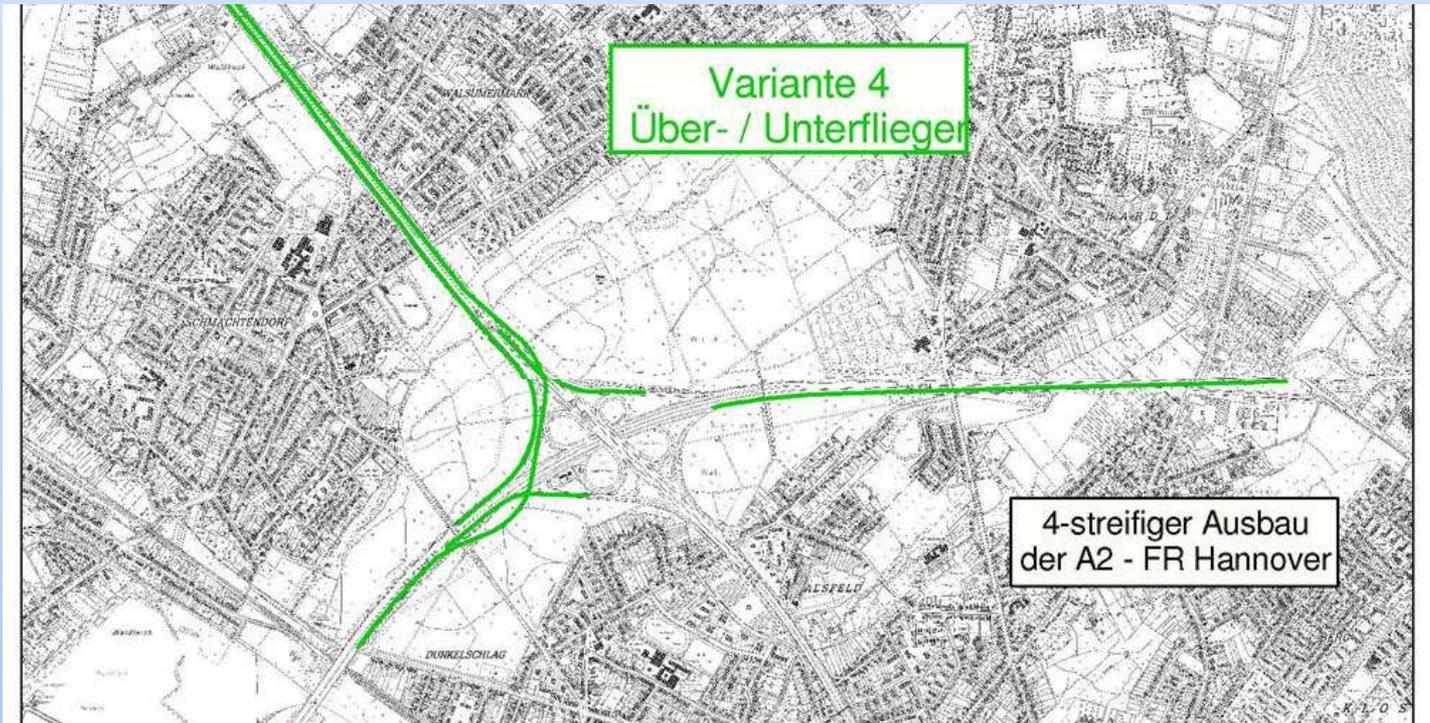
4.) Variantenuntersuchung

VARIANTE 3



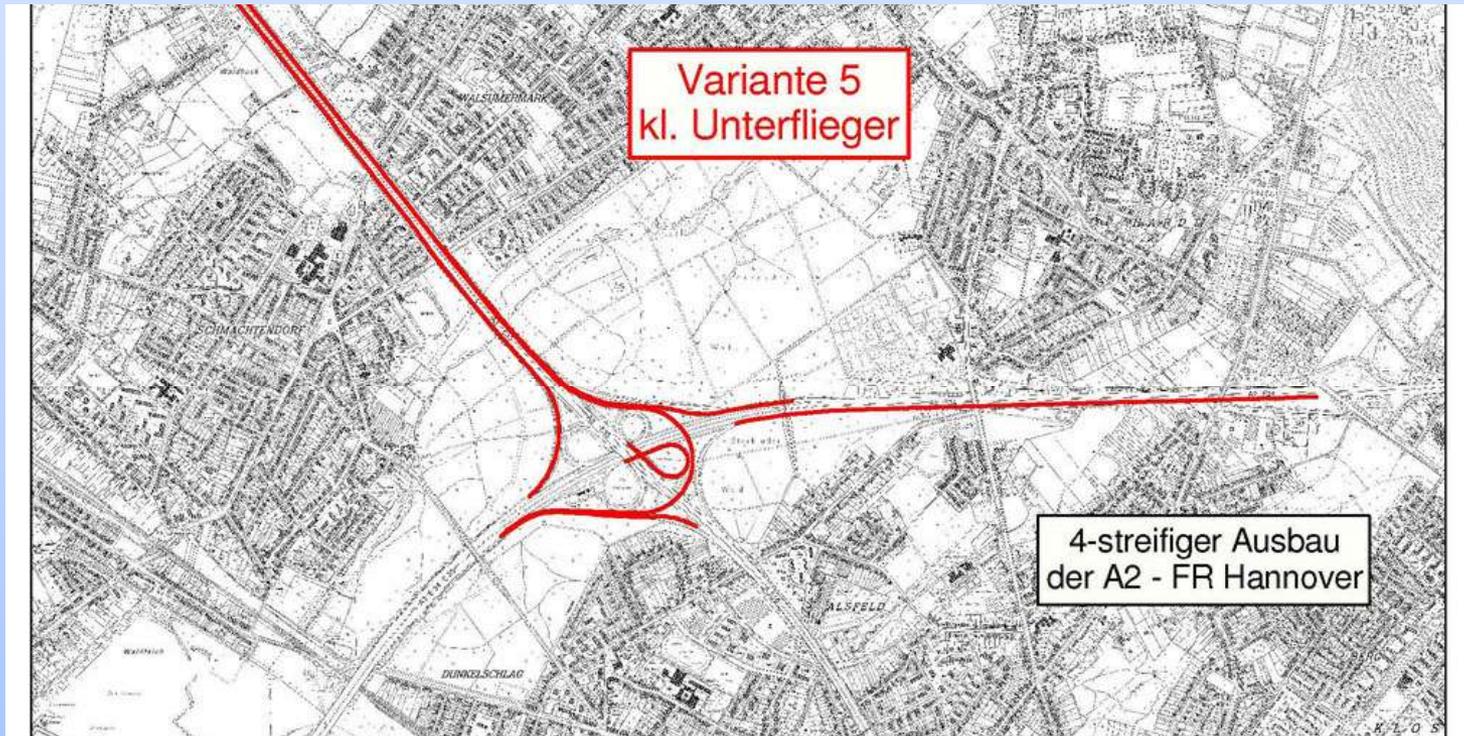
4.) Variantenuntersuchung

VARIANTE 4



4.) Variantenuntersuchung

VARIANTE 5



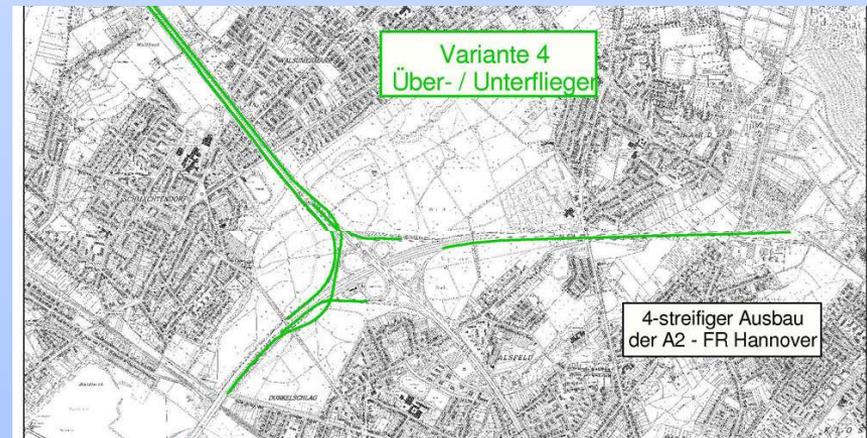
4.) Variantenuntersuchung

In die Gesamtabwägung sind

- umweltfachliche,
- verkehrliche,
- entwurfs- und sicherheitstechnische sowie
- wirtschaftliche Belange

eingeflossen.

Als Vorzugsvariante wurde in Abstimmung mit den Verkehrsministerien des Bundes- bzw. des Landes die **Variante 4** festgelegt.

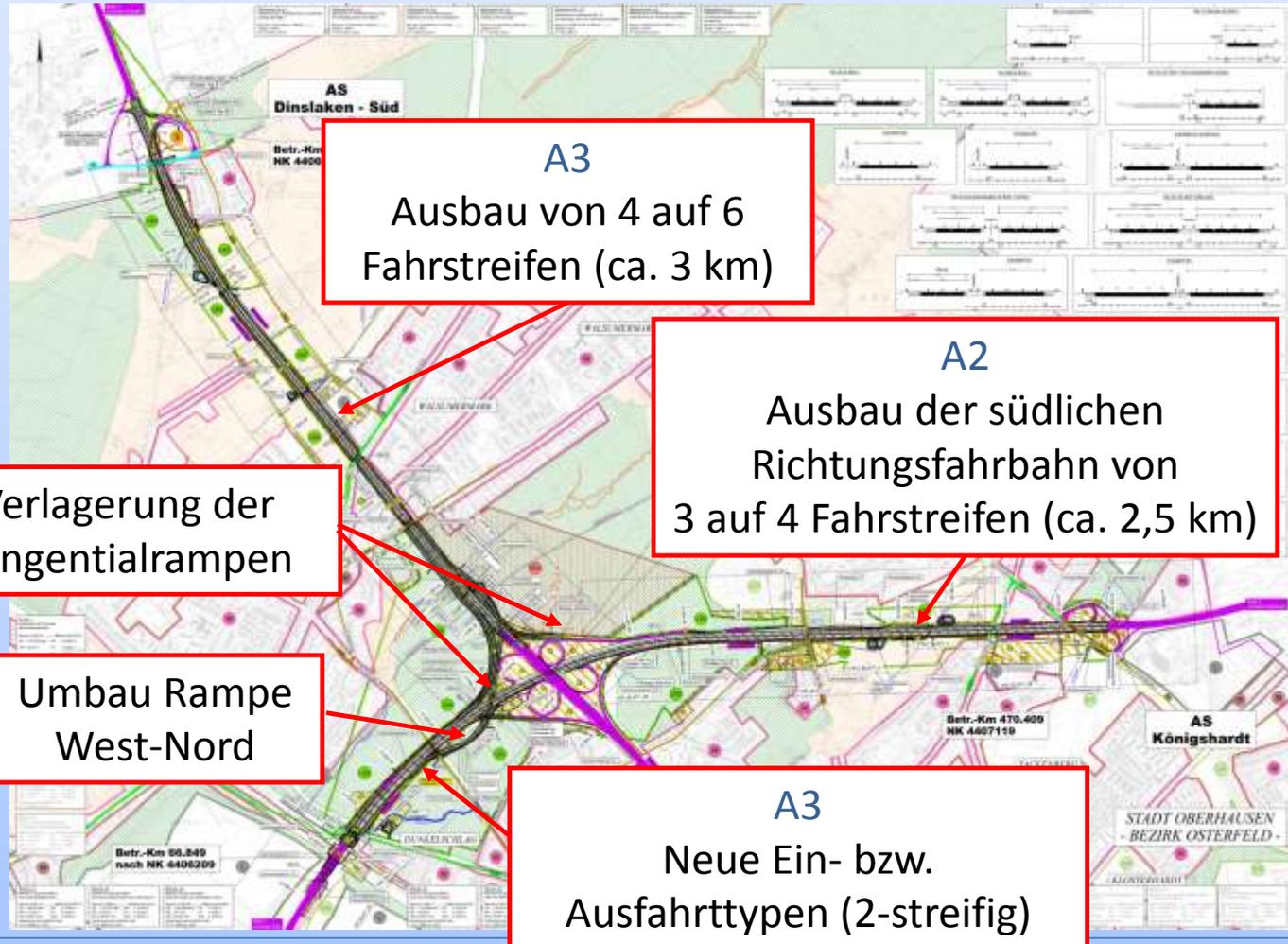


Gliederung:

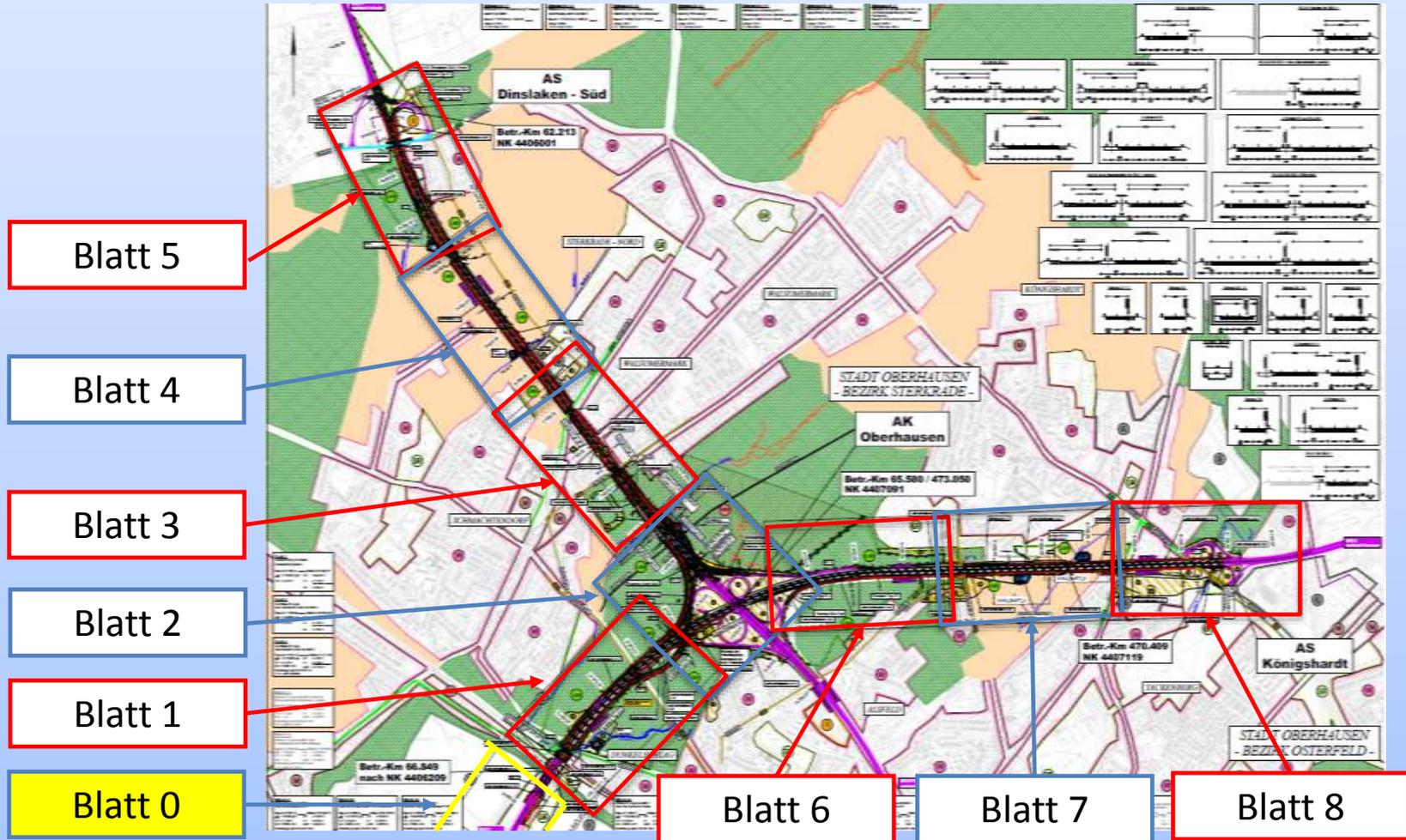
- 1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?
- 2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase
- 3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse
- 4.) Variantenuntersuchung
- 5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs
- 6.) Ingenieurbauwerke
- 7.) Anlagen der Entwässerung
- 8.) Umweltfachliche Begleitplanung
- 9.) Immissionen – Lärm
- 10.) Immissionen – Schadstoffe

5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

Im Rahmen des vorliegenden Vorentwurfes ergibt sich nachfolgendes Planungsvolumen:

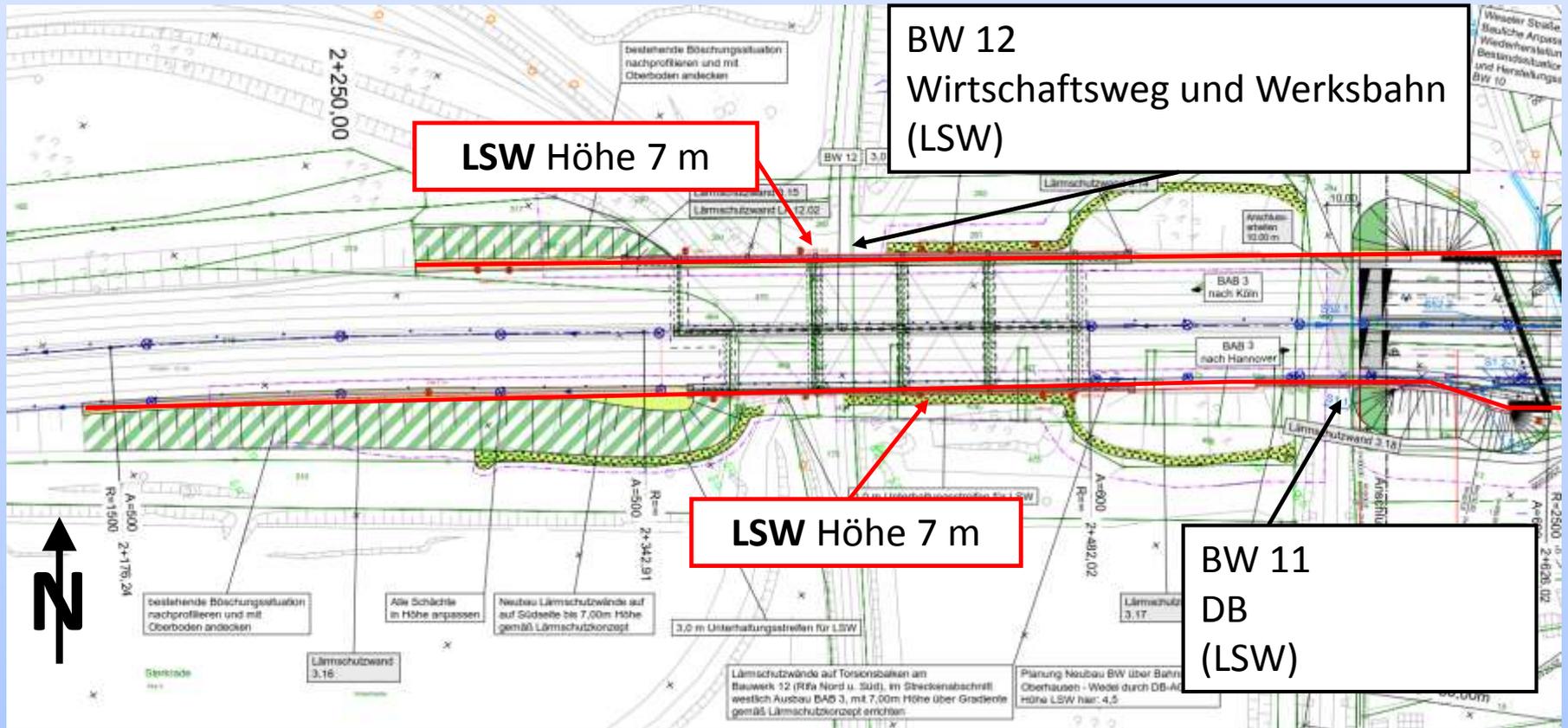


5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

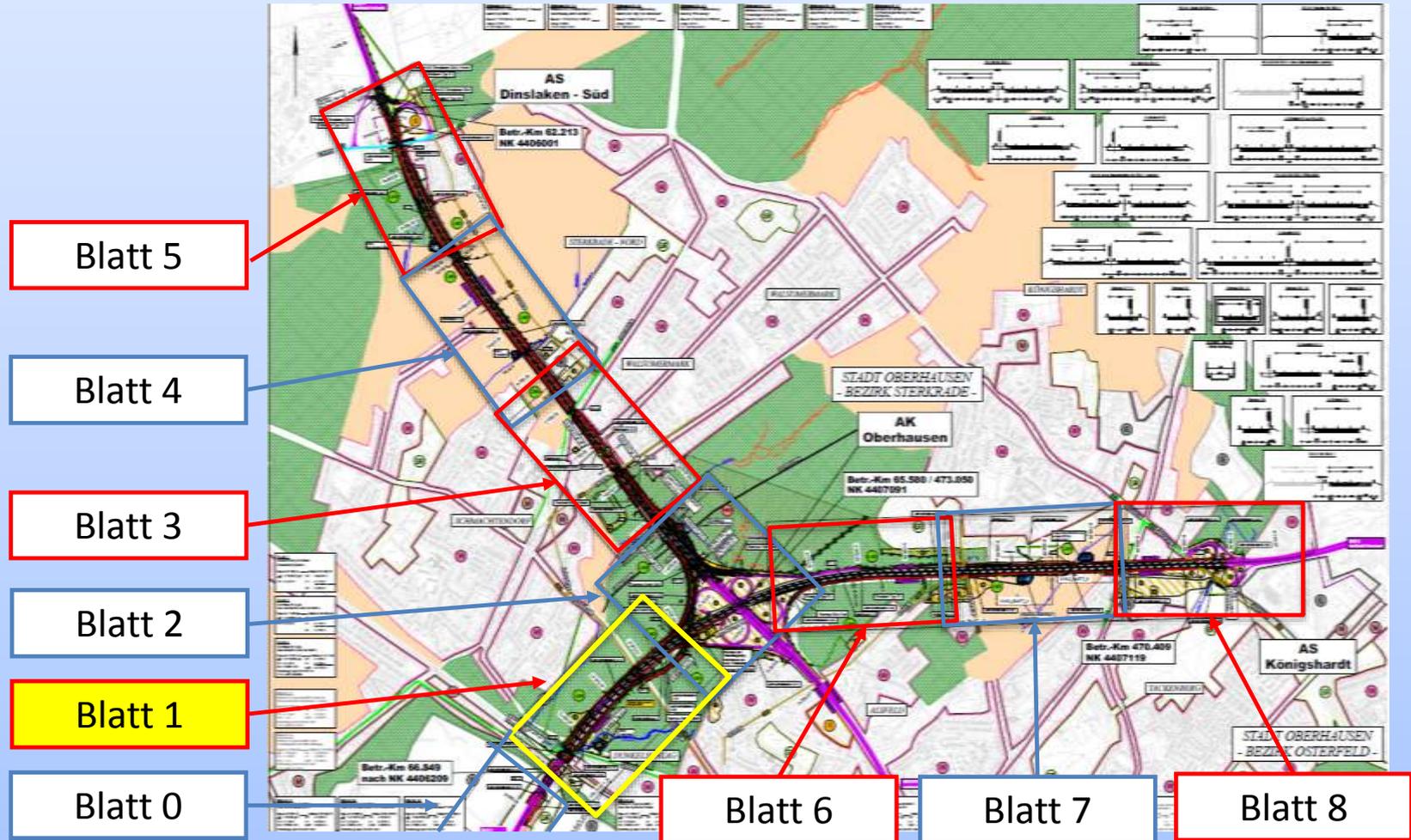


5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

Lageplan 1:1.000, Blatt 0

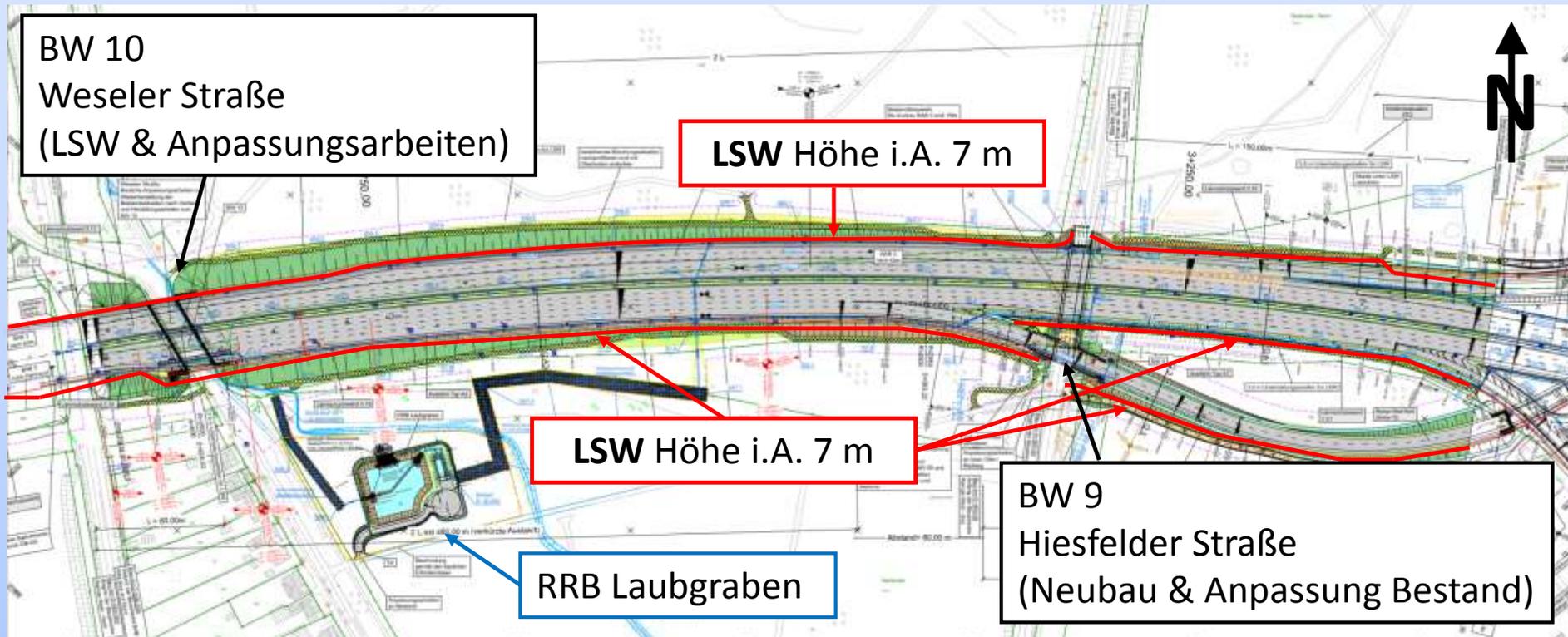


5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

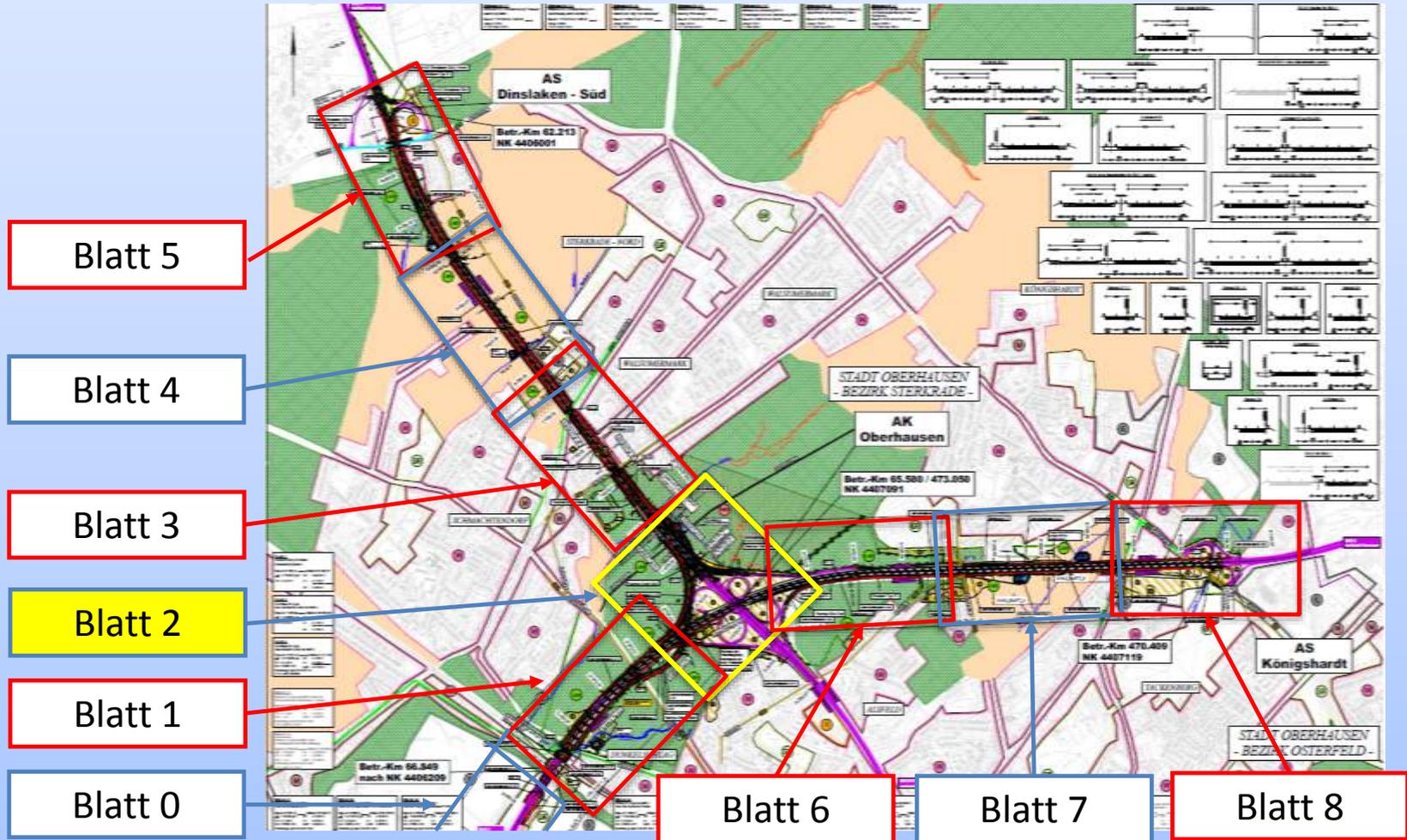


5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

Lageplan 1:1.000, Blatt 1

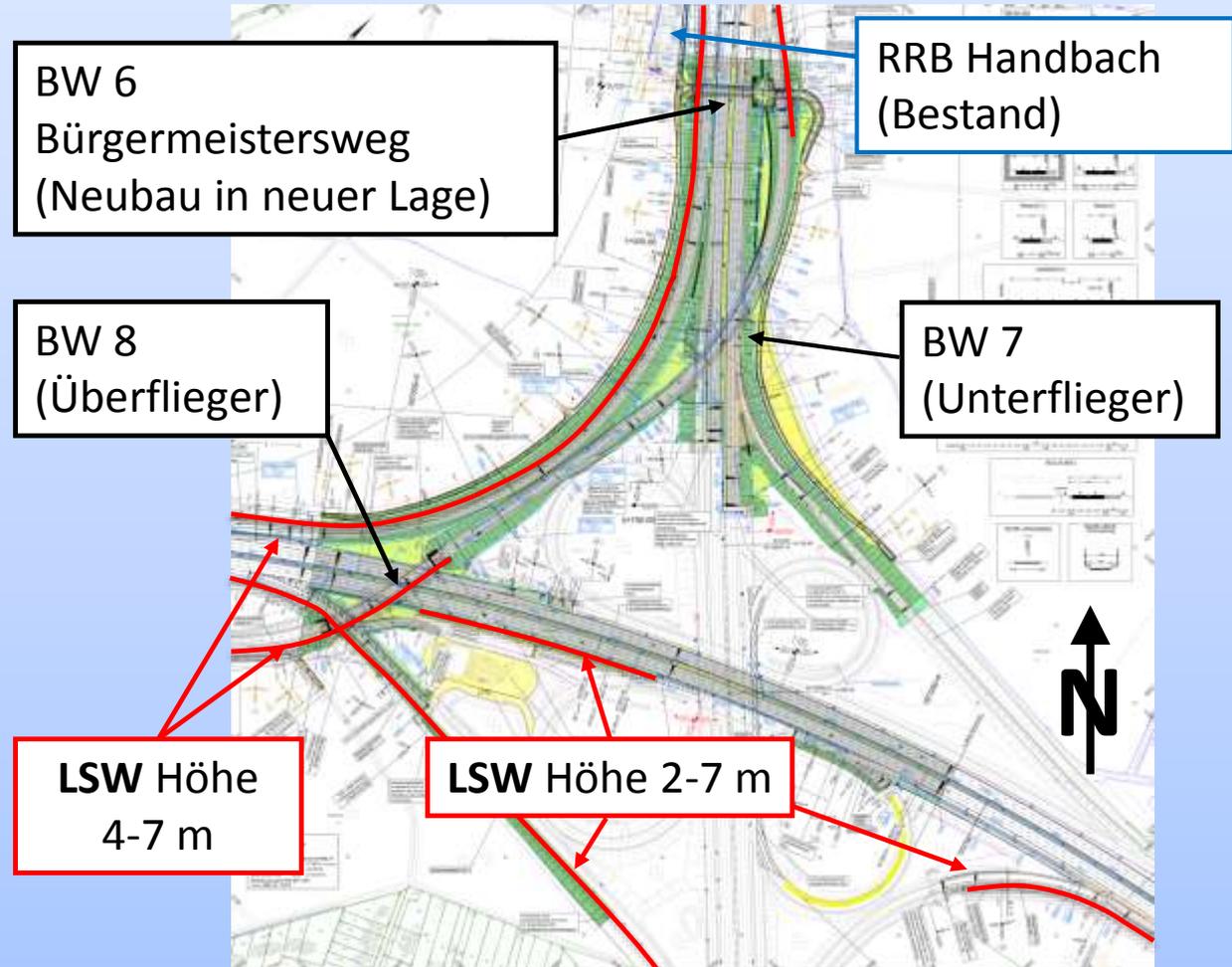


5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

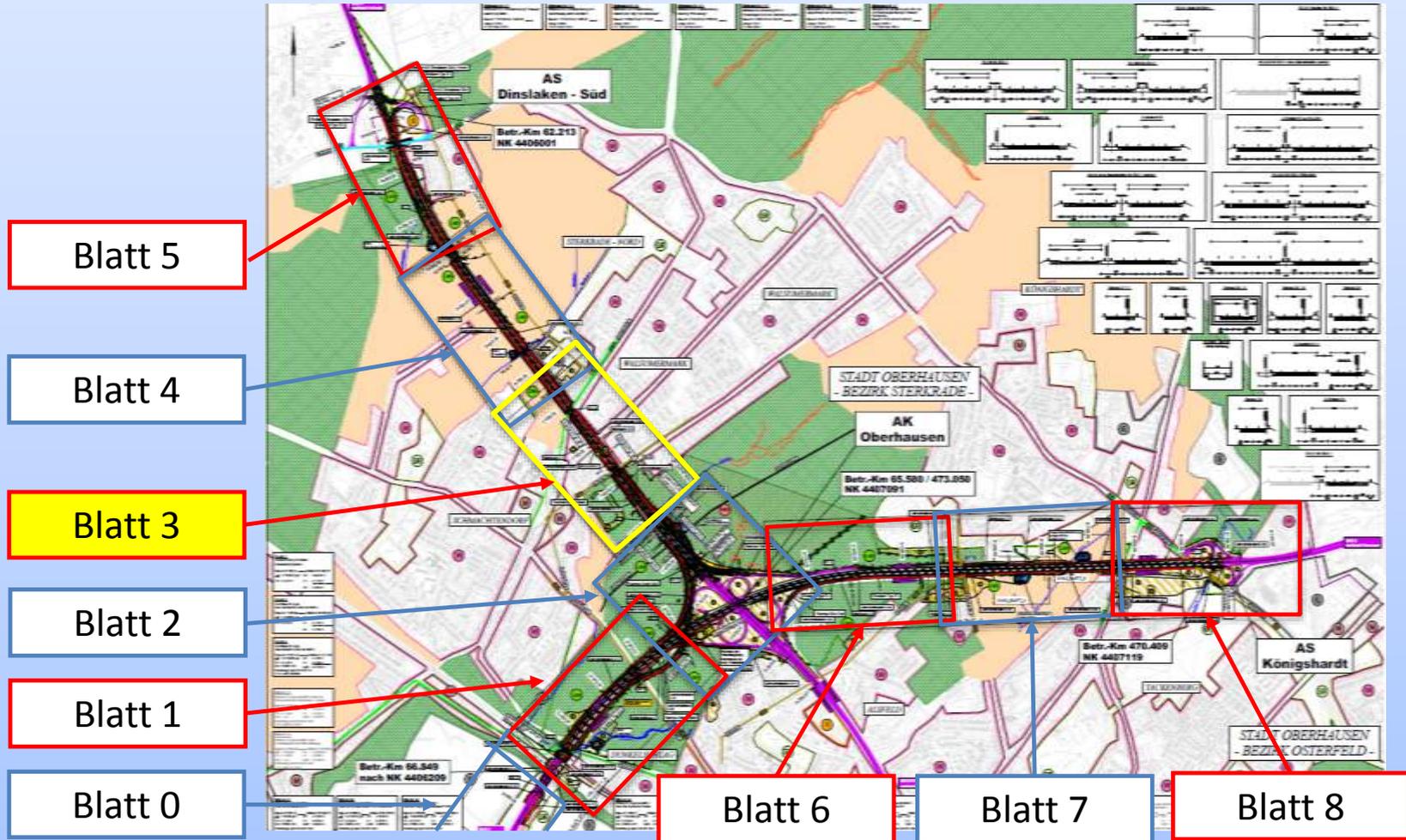


5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

Lageplan 1:1.000, Blatt 2



5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs



5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

Lageplan 1:1.000, Blatt 3

BW 5
Buchenweg
(Ersatzneubau)

Stützwand Kiesweg
Länge 370 m,
Höhe 6,75-7,55 m

BW 4
Neukölner Straße
(Ersatzneubau)

LSW Höhe i.A. 7 m

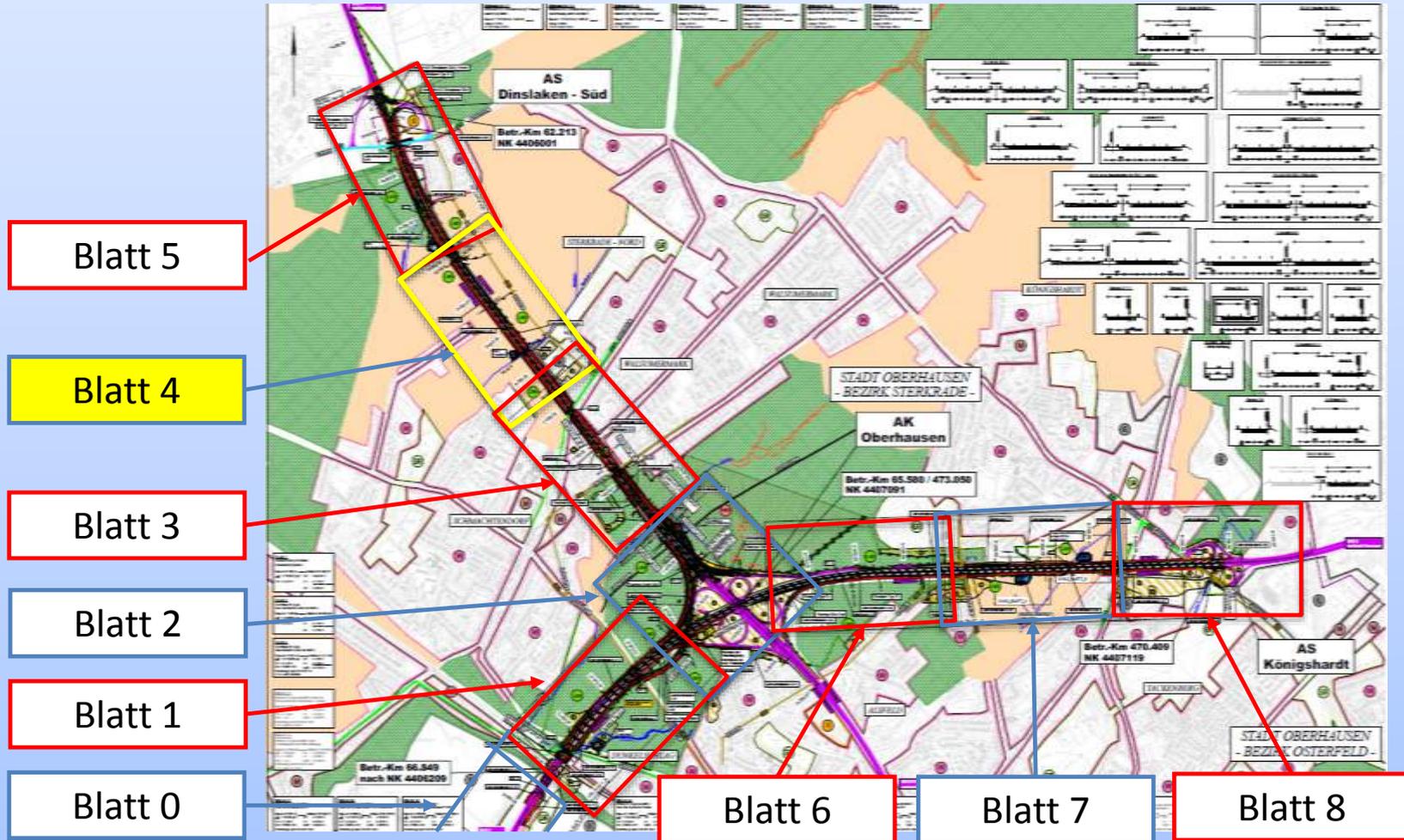
Stauraumkanal

LSW Höhe i.A. 7 m

Stützwand Geh-/Radweg
Länge 380 m,
Höhe 6,15-7,35 m

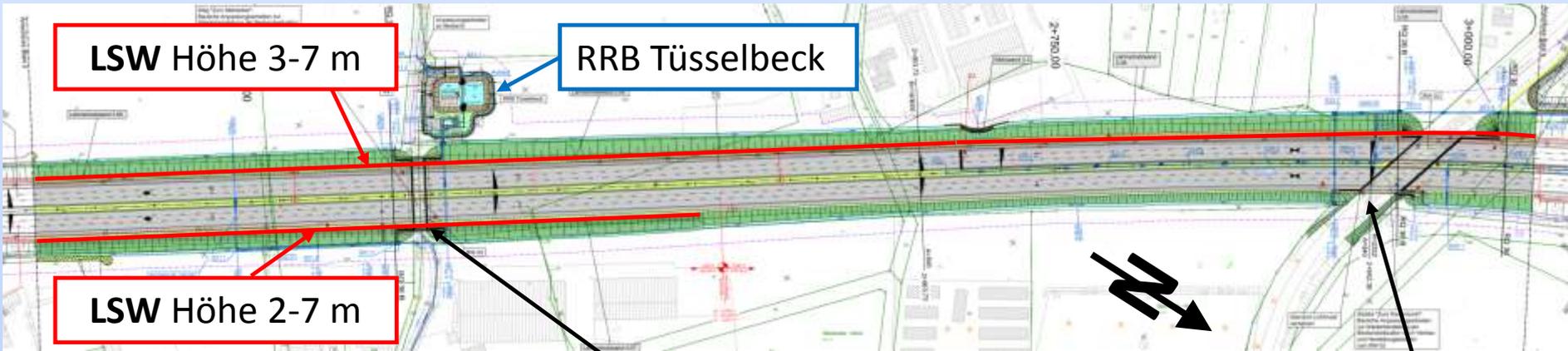


5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs



5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

Lageplan 1:1.000, Blatt 4

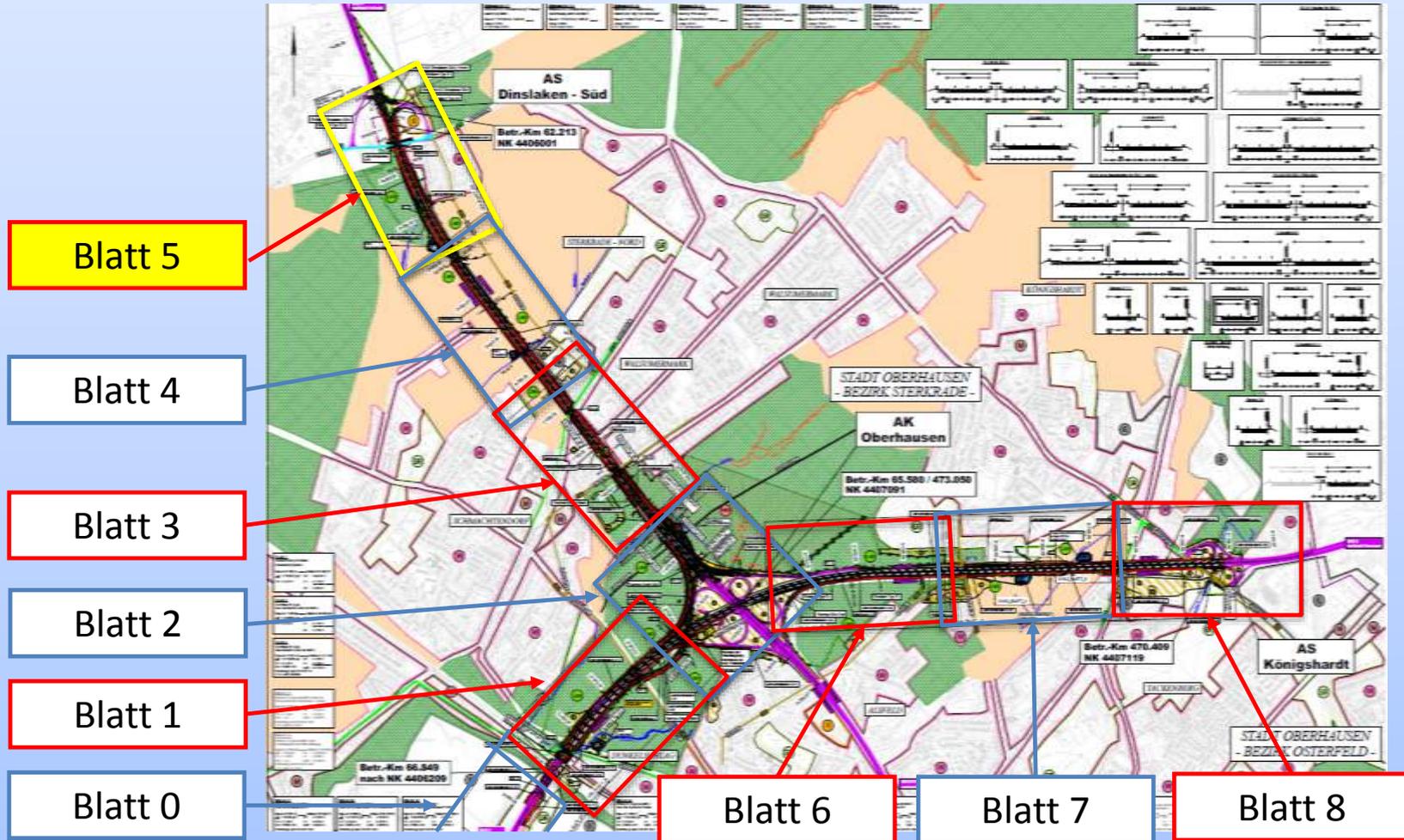


BW 3
Steinacker Weg
/ Tüsselbeck
(Ersatzneubau)



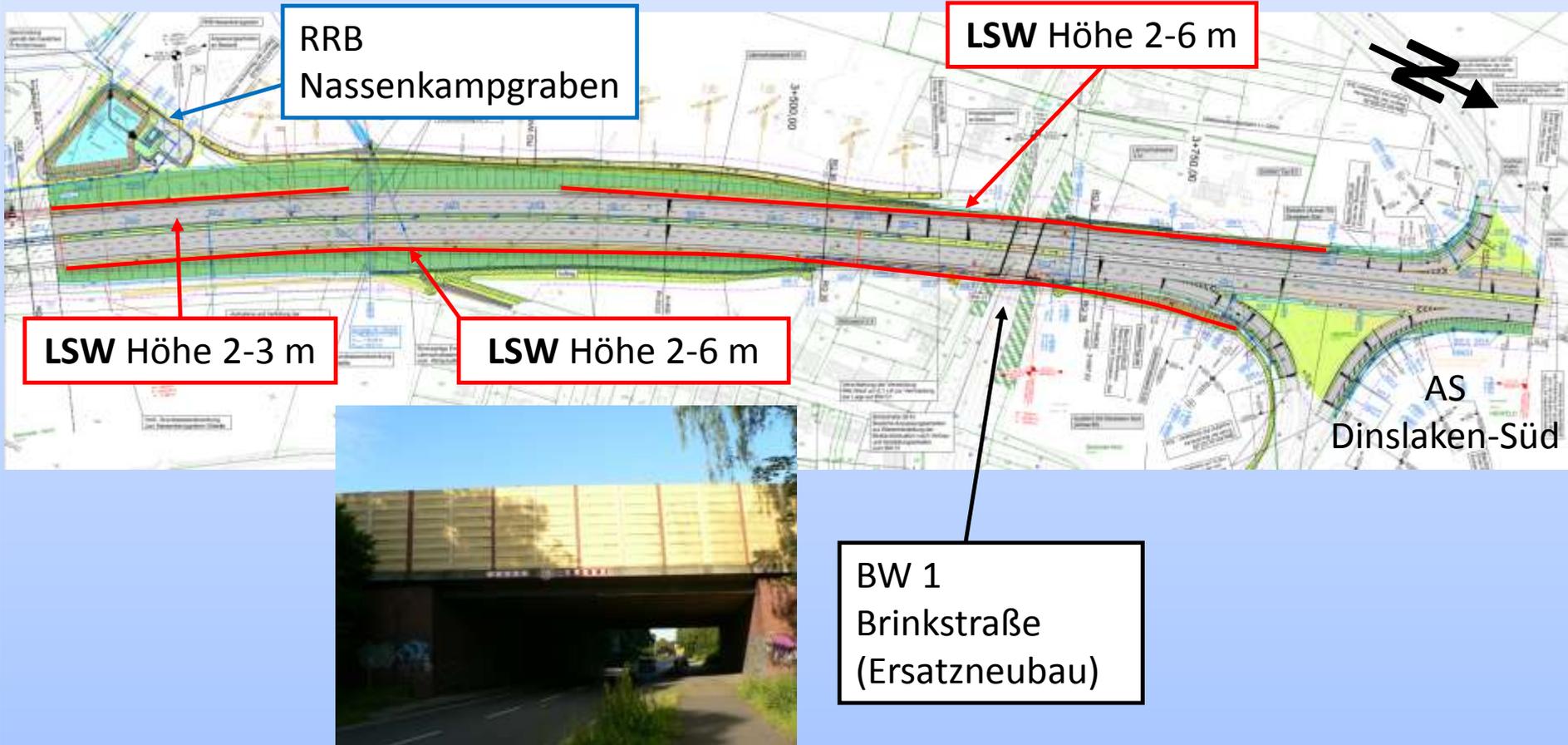
BW 2
Zum Ravenhorst
(Ersatzneubau)

5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

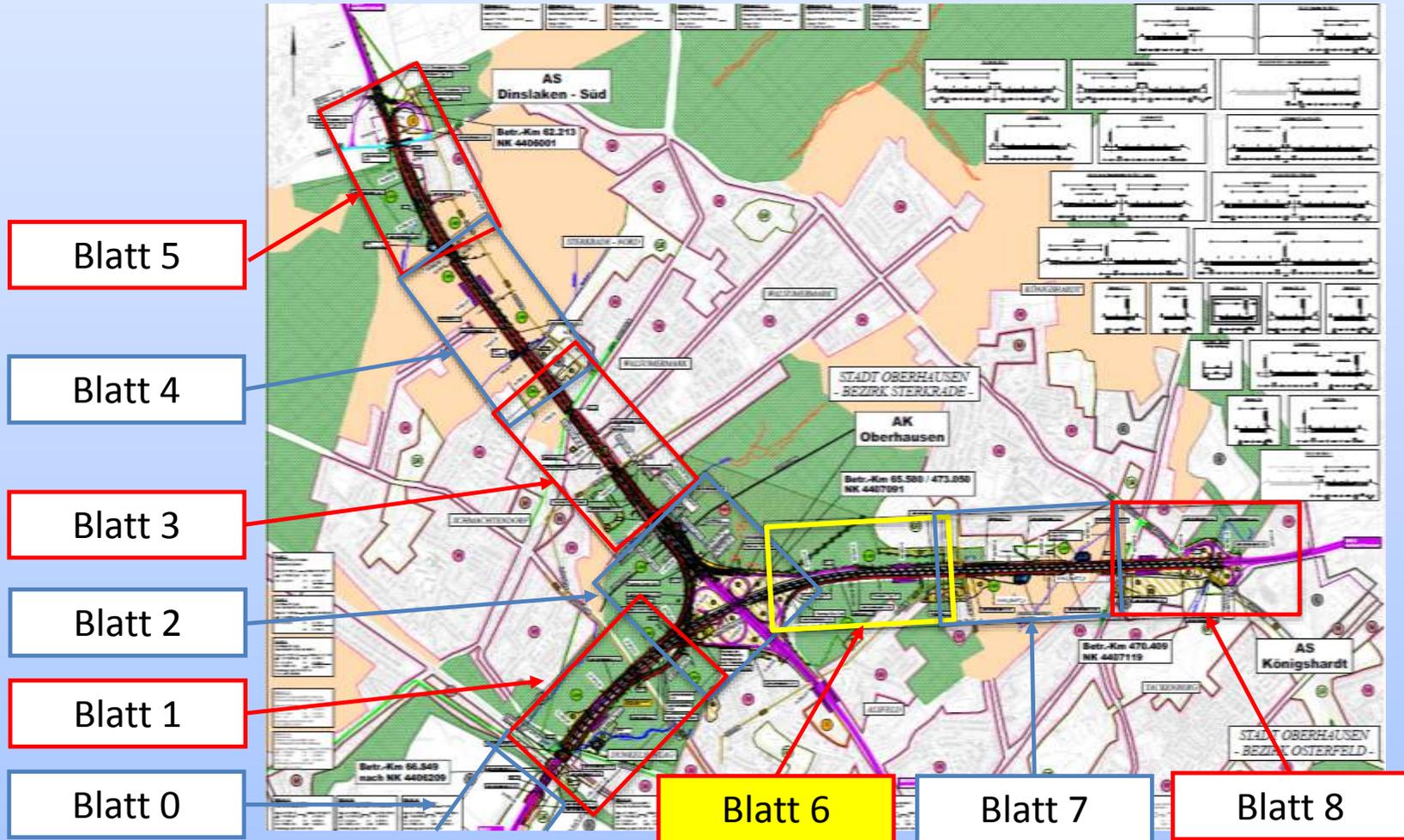


5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

Lageplan 1:1.000, Blatt 5

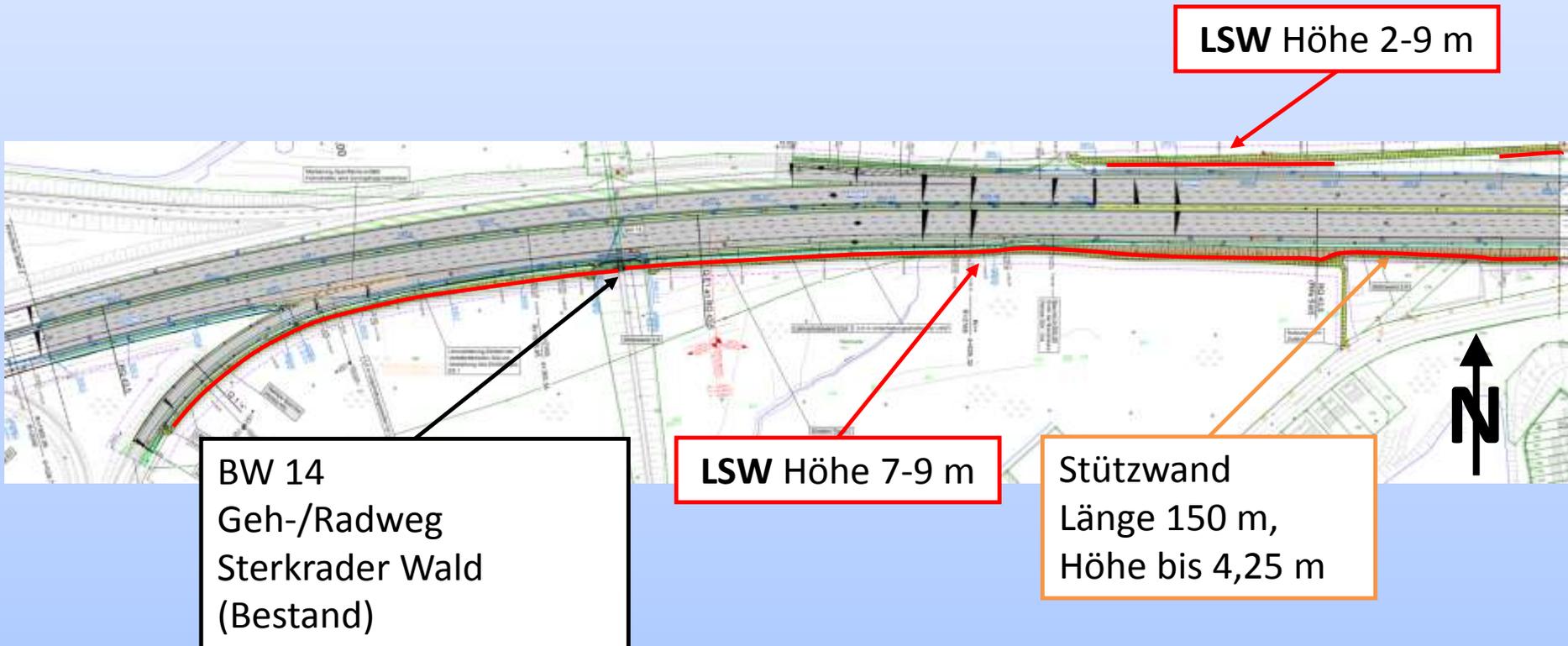


5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

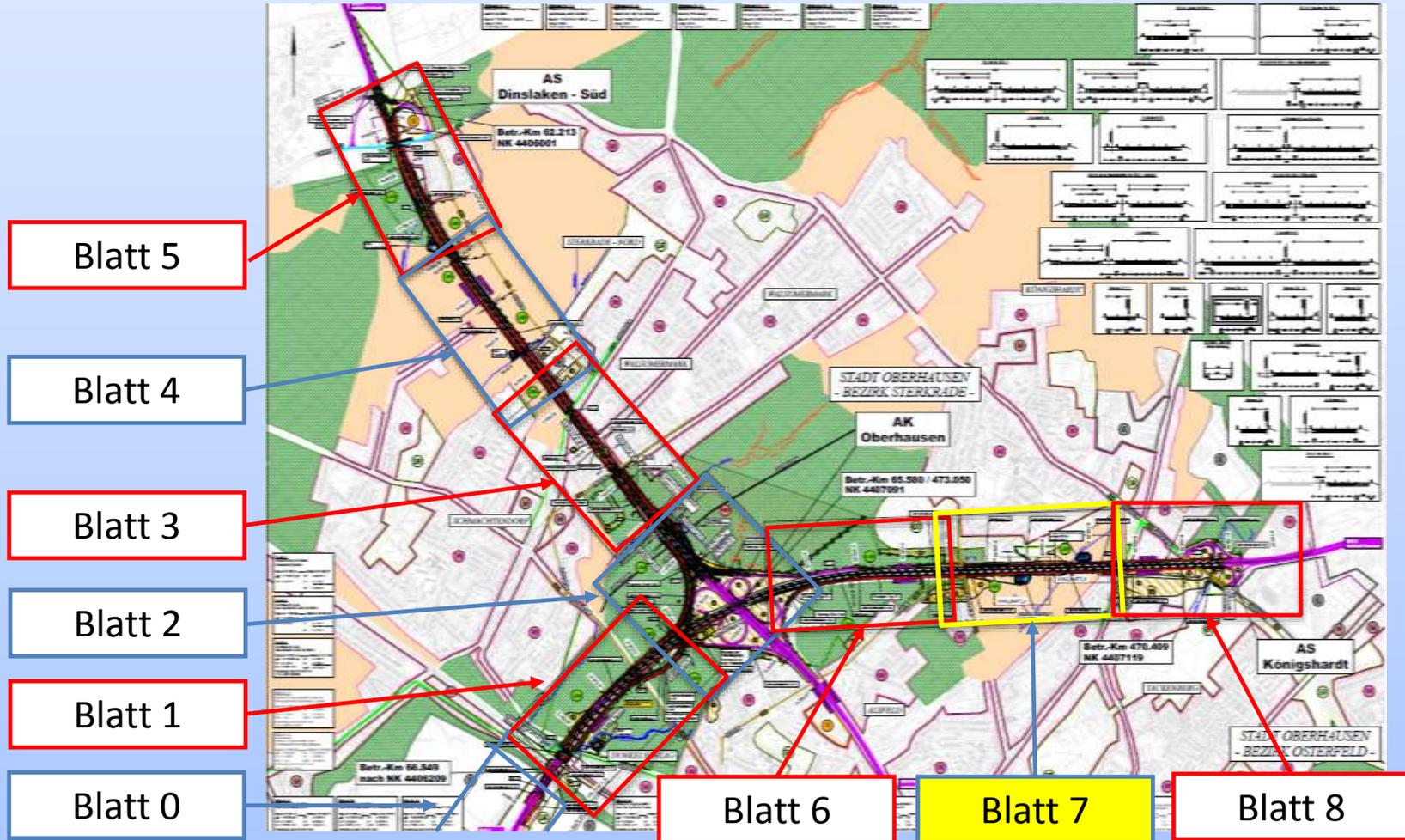


5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

Lageplan 1:1.000, Blatt 6



5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs



5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

Lageplan 1:1.000, Blatt 7

BW 15
Erzbergerstraße
(Bestand)

Stützwand mit LSW
Länge 356 m
Höhe 1,5 – 2,5 m

RWBA Alsbach Nord
(Sanierung)

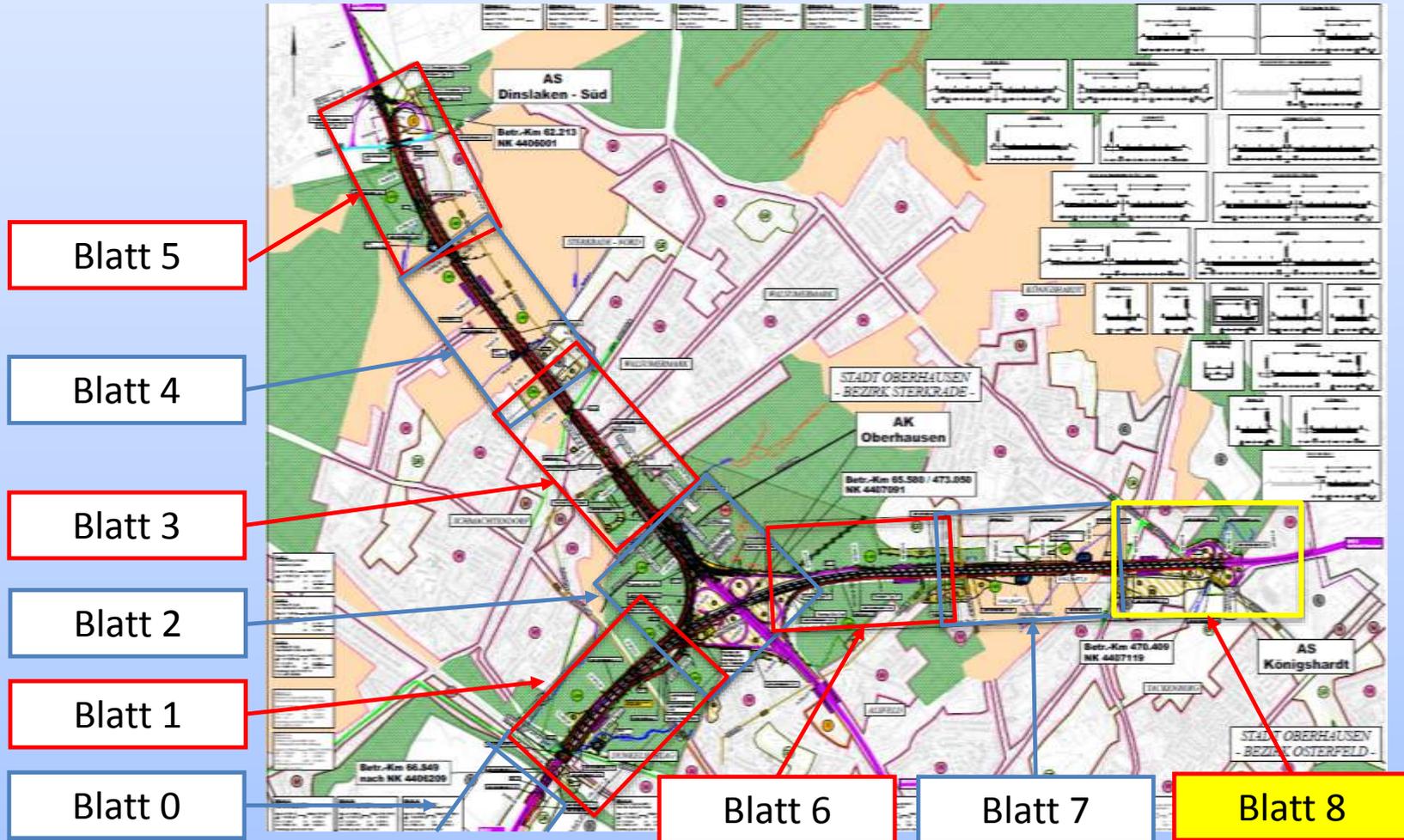
LSW Höhe 6-7 m

RWBA Alsbach Süd
(Sanierung)

LSW Höhe 7-9 m

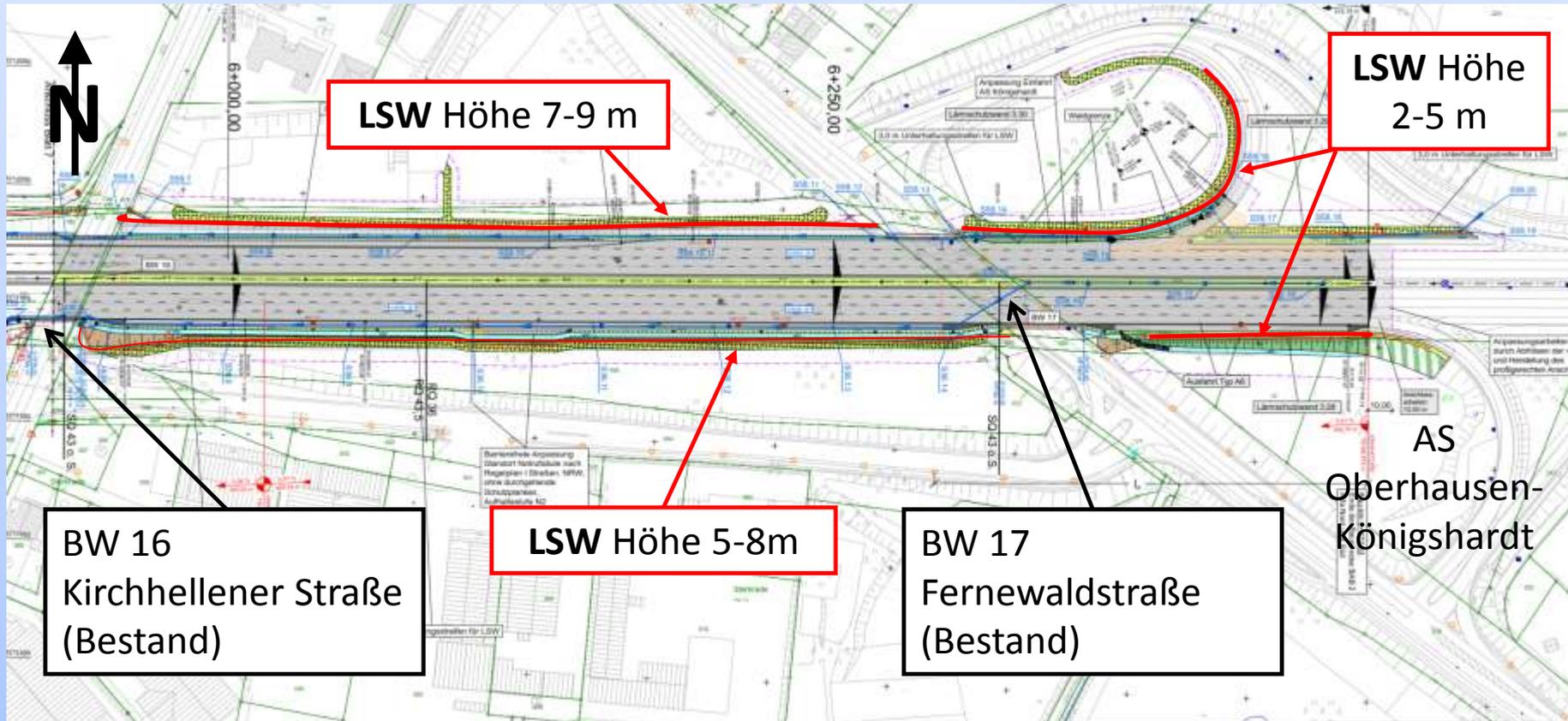


5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs



5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs

Lageplan 1:1.000, Blatt 8



Gliederung:

- 1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?
- 2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase
- 3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse
- 4.) Variantenuntersuchung
- 5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs
- 6.) Ingenieurbauwerke
- 7.) Anlagen der Entwässerung
- 8.) Umweltfachliche Begleitplanung
- 9.) Immissionen – Lärm
- 10.) Immissionen – Schadstoffe

6.) Ingenieurbauwerke

Neben den zu erhaltenden Brückenbauwerken Nr. 14 - 17 (östlich des AK) werden nachfolgende Neu- bzw. Umbauten an Ingenieurbauwerken erforderlich:

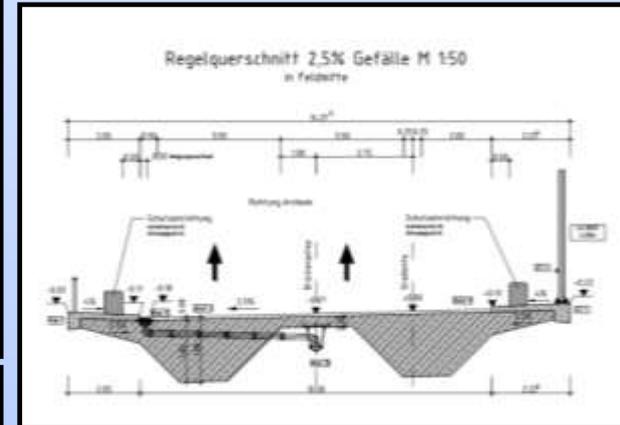
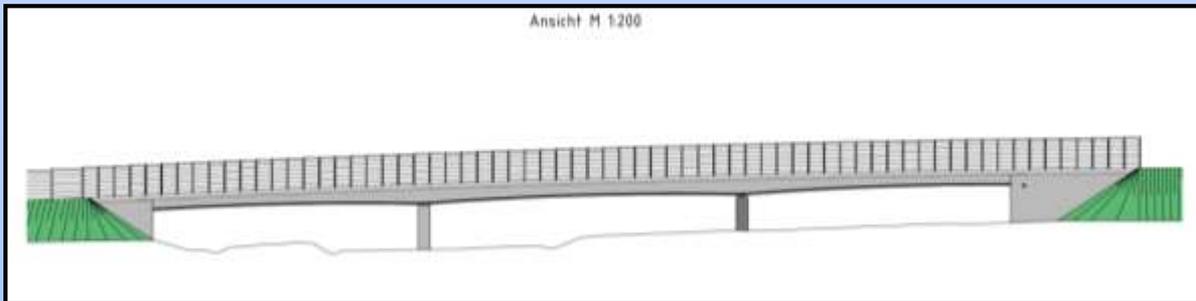
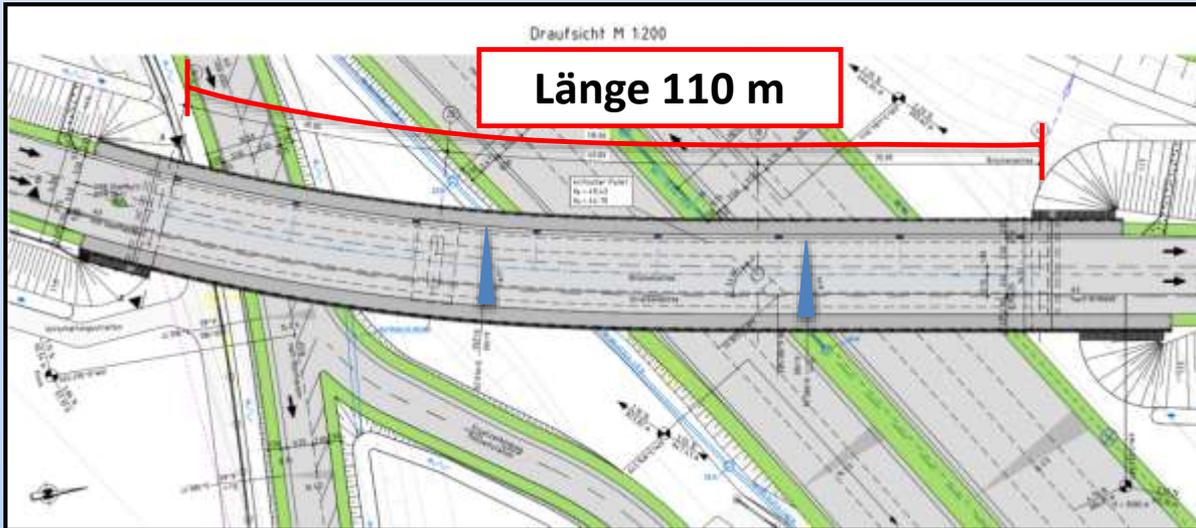
- 5 Ersatzneubauten (nördl. AK)
- 5 Neubauten (AK-Bereich)
- 1 Verbreiterung (BW 10, west. AK)

- 7 Stützwände (ca. 1,4 km)
- 35 Lärmschutzwände (ca. 12 km)

- 3 Durchlässe
(Nassenkampgraben, Handbach, Alsbach)

6.) Ingenieurbauwerke

Neubau BW 8 - Überflieger Rampe West => Nord

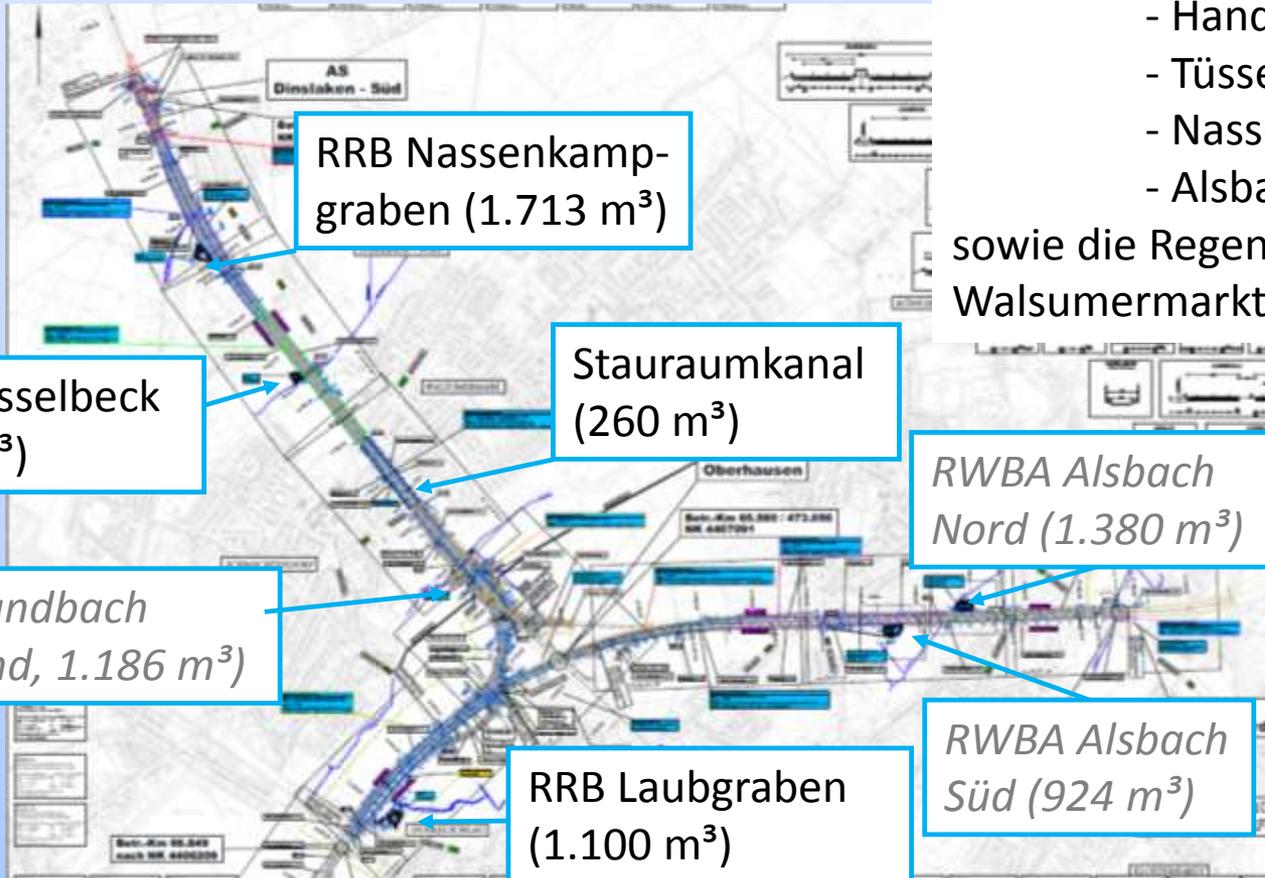


Gliederung:

- 1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?
- 2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase
- 3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse
- 4.) Variantenuntersuchung
- 5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs
- 6.) Ingenieurbauwerke
- 7.) Anlagen der Entwässerung
- 8.) Umweltfachliche Begleitplanung
- 9.) Immissionen – Lärm
- 10.) Immissionen – Schadstoffe

7.) Anlagen der Entwässerung

Entwässerungskonzept:



Einleitung in die Bäche

- Laubgraben
- Handbach
- Tüsselbeck
- Nassenkampgraben
- Alsbach

sowie die Regenwasserkanalisation
Walsumermarktstraße

Gliederung:

- 1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?
- 2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase
- 3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse
- 4.) Variantenuntersuchung
- 5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs
- 6.) Ingenieurbauwerke
- 7.) Anlagen der Entwässerung
- 8.) Umweltfachliche Begleitplanung**
- 9.) Immissionen – Lärm
- 10.) Immissionen – Schadstoffe

8.) Umweltfachliche Begleitplanung

Die Errichtung oder wesentliche Änderung von Straßen stellt nach § 4 (1) Landschaftsgesetz NRW bzw. § 14 Bundesnaturschutzgesetz einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Als Bestandteil der Vorentwurfsunterlage wurde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erarbeitet.

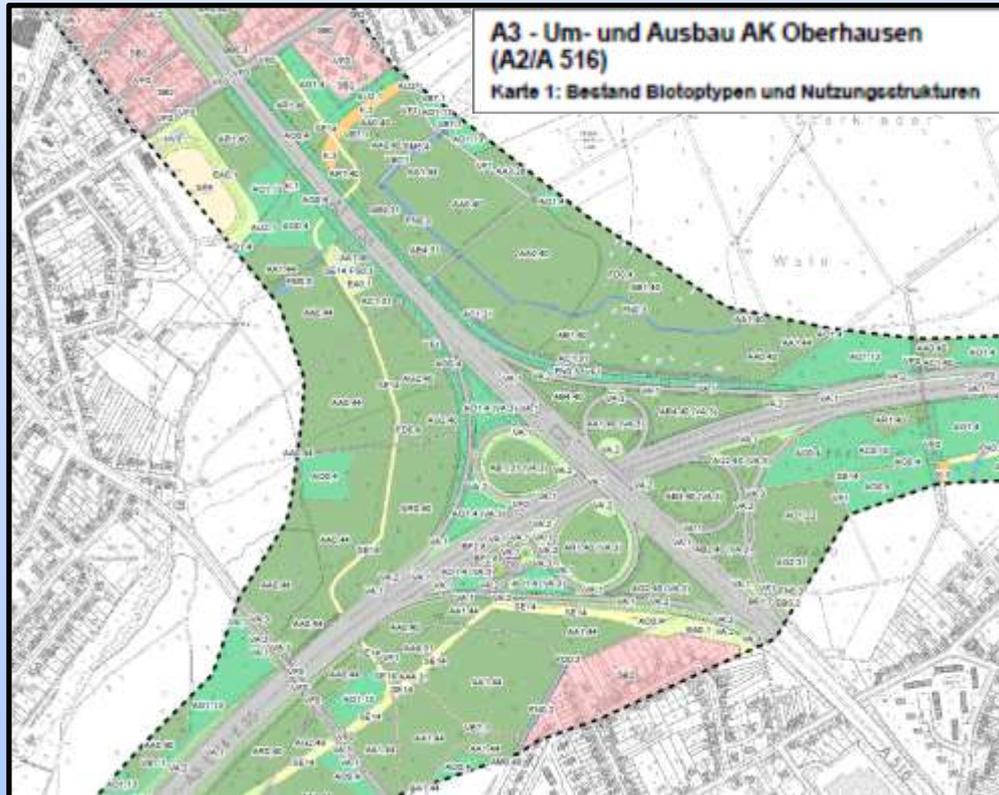
- Im LBP werden die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft ermittelt und bewertet sowie notwendige Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft aufgezeigt.
- Zur Berücksichtigung der Belange des besonderen Artenschutzes wurde ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erarbeitet. Die im Fachbeitrag vorgesehenen Maßnahmen sind in den LBP integriert worden.

Inhalte Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

1. Darstellung und Bewertung der ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten
 - Biotypen- und Nutzungskartierung
 - Faunistische Kartierungen
 - Auswertung vorhandener Daten / thematischer Karten
2. Ermitteln und Bewerten der mit dem Straßenbauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft nach Art, Umfang und zeitlichem Ablauf
3. Entwicklung von Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen
4. Erarbeitung von notwendigen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege zur Kompensation der verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen

Bestandserfassung

Waldgebiet im Bereich des Autobahnkreuzes



- **Ca. 210 ha großer Waldkomplex** (Sterkrader Wald / Stadtwald Oberhausen)
- Überwiegend naturnahe **Buchen-Eichenwälder**
- im Nordosten **NSG „Sterkrader Wald“**

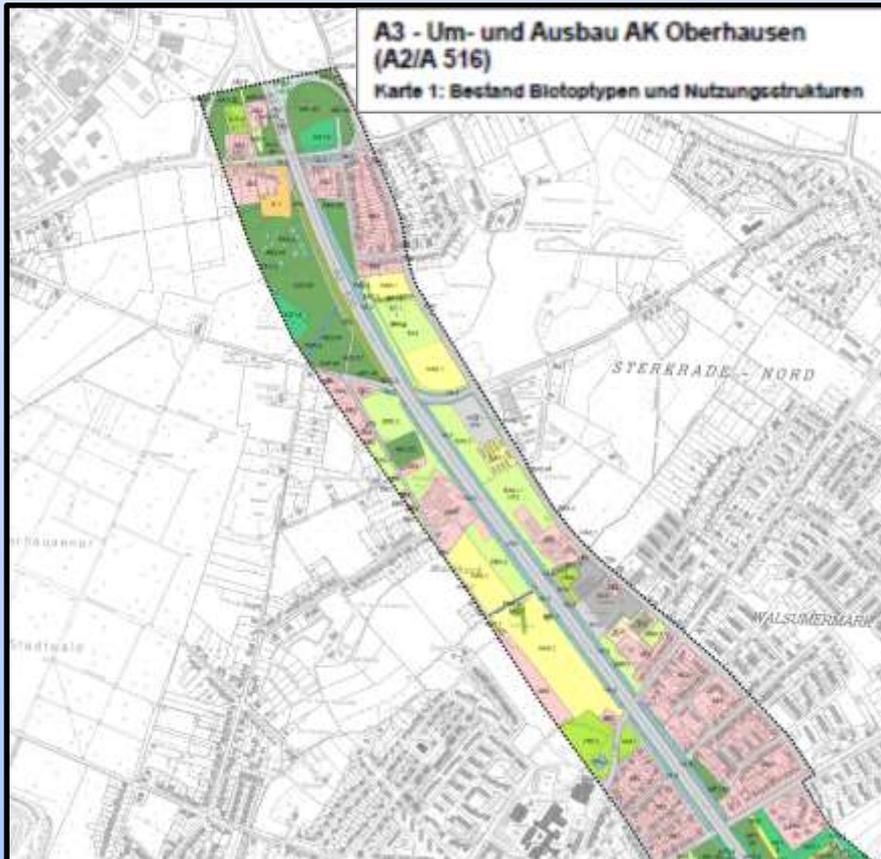
=> **Intensive Erholungsnutzung**

Vorbelastung:

- Zerschneidungswirkung
- hohe Lärm- und Schadstoffbelastung in den autobahnnahen Bereichen

Bestandserfassung

Freiraumbereiche und Siedlungsflächen beidseitig der A2 und A3



- **Grünland, Acker, Wald**
- **Böschung der Autobahnen** durchgehend mit Gehölzen überstanden
- **Siedlungsflächen** grenzen tlw. an die Autobahnen an, überwiegend Wohnbebauung

=> **Siedlungsnaher Erholungsnutzung**

Vorbelastung:

- Zerschneidungswirkung
- hohe Lärm- und Schadstoffbelastung in den autobahnnahen Bereichen

Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Direkte Projektwirkungen (bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen)

- vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch den Baubetrieb (Baustelleneinrichtung, Arbeitsstreifen etc.)
- dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch die Bauwerke (Fahrbahn, Böschungen, Entwässerungsanlagen, Lärm- und Stützwände, erforderliche Wege)

Indirekte Projektwirkungen (bau- und betriebsbedingte Auswirkungen) durch u.a.

- Lärm, Staub und Abgase
- Störung der Fauna durch visuelle und akustische Störreize
- Allgemeine Zerschneidungs- und Barrierewirkungen, Kollisionsrisiko

Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Beeinträchtigungen

Bei der straßentechnischen Planung wurden alle Optimierungsmöglichkeiten zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen ausgeschöpft:

- Reduzierung des Abstands zwischen den neuen Rampenverbindungen Nord-West und West-Nord im AK und damit Minimierung des Eingriffs in den Stadtwald Oberhausen
- Verschiebung der Unterführung „Bürgermeistersweg“ nach Norden und damit Minimierung des Eingriffs in den Sterkrader Wald
- Einplanung hinreichend groß dimensionierter Gewässerdurchlässe (Nassenkampgraben, Handbach und Alsbach)
- Einbau von lärm minderndem Fahrbahnbelag (-5 dB(A)) sowie Erhöhung und Erweiterung der Lärmschutzanlagen => Reduzierung der bestehenden Lärm- und Schadstoffimmissionen auch in den Freiraumbereichen
- Errichtung von Stützwänden zum Erhalt von Wegeverbindungen (Walsumermark)
- Reduzierung der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme auf das Minimum

Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege

Maßnahmenkonzept

Zur Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft wurde ein **Maßnahmenkonzept** entwickelt bestehend aus

- Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen
 - Gestaltungsmaßnahmen
 - Ausgleichsmaßnahmen
 - Ersatzmaßnahmen
- } entlang der Strecke
- } außerhalb der Strecke

Maßnahmen entlang der Ausbaustrecke (1/2)

Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen

u.a.

- Errichtung von Schutzzäunen während der Bauphase
- Errichtung von Amphibienschutzzäunen
- Zeitliche Vorgaben für die Baufeldfreimachung und Rodung der Gehölzbestände zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Fauna (Vögel / Fledermäuse)

Gestaltungsmaßnahmen

- Umfangreiche Begrünung / Bepflanzung der Böschungs- und sonstigen Nebenflächen
- Abschnittsweise Begrünung der Stütz- bzw. Lärmschutzwände mit Rank- und Kletterpflanzen
 - Einbindung des Straßenkörpers in den Landschaftsraum

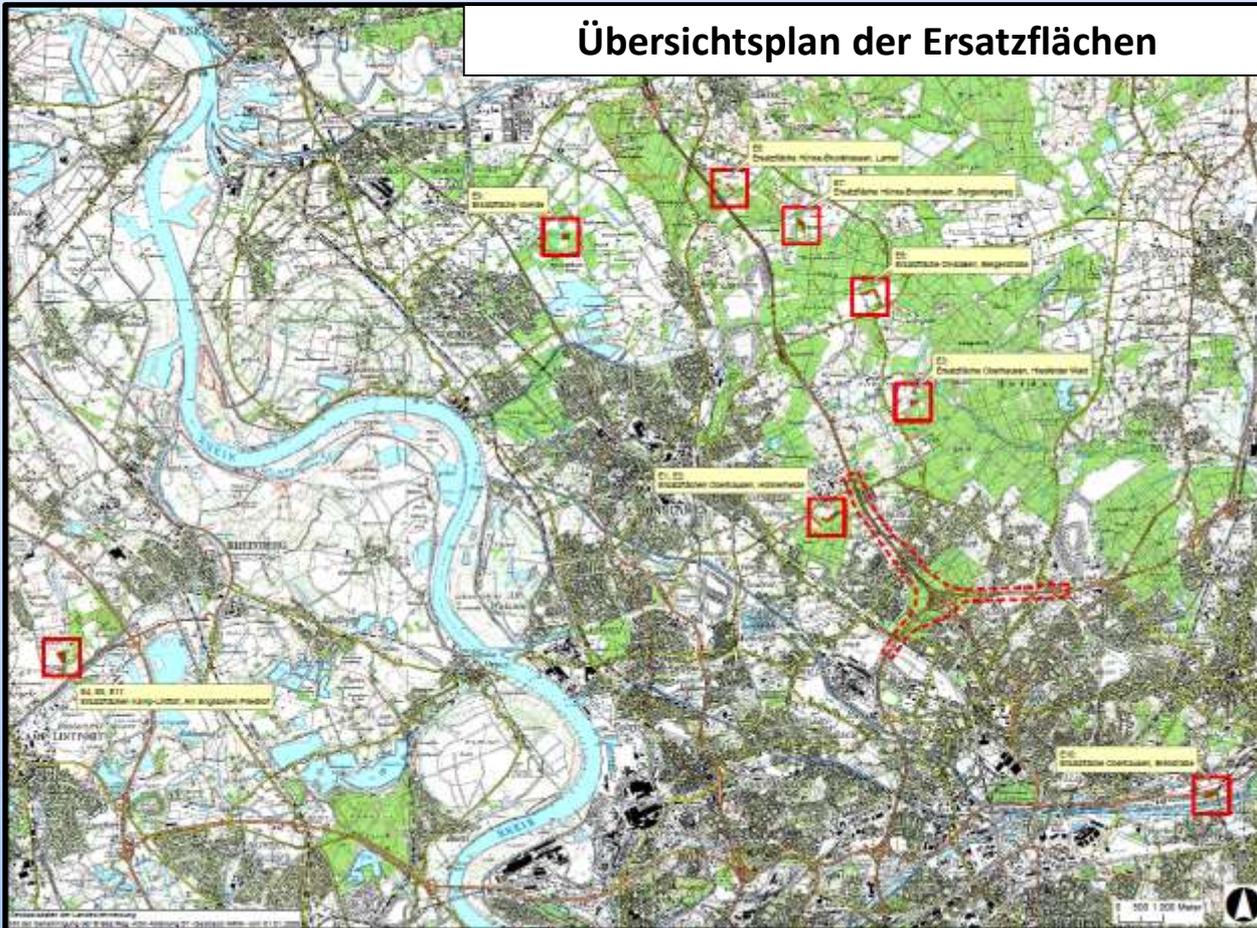
Maßnahmen entlang der Ausbaustrecke (2/2)

Ausgleichsmaßnahmen

- Entsiegelung und Rekultivierung von befestigten Flächen (u.a. Polizeistation, Salzlager an der A2)
- Offenlegung von verrohrten Abschnitten des Handbachs
- Wiederherstellung/Neuanlage von Wald und Waldmantel (auf bauzeitlich genutzten und z.T. entsiegelten Flächen)
- Anlage von Hecken, Gebüsch, krautigen Säumen und eines Feldgehölzes

Maßnahmen außerhalb der Ausbaustrecke (1/3)

Übersichtsplan der Ersatzflächen



Ersatzmaßnahmen

- Anlage Wald / Waldmantel

in Oberhausen und im Kreis Wesel (Dinslaken, Hünxe, Voerde und Kamp-Lintfort)

Maßnahmen außerhalb der Ausbaustrecke (2/3)

Ersatzflächen auf Oberhausener Stadtgebiet



Breilstraße (2,0 ha)

Hiesfelder Wald (1,25 ha)

Hühnerheide (3,82 ha)

Entsiegelung / Rekultivierung von Flächen eines ehem. Garten- und Landschaftsbaubetriebes, Neubegründung von Wald

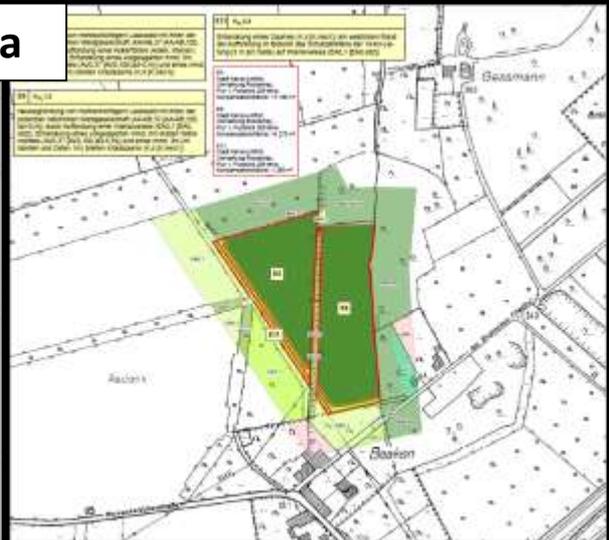
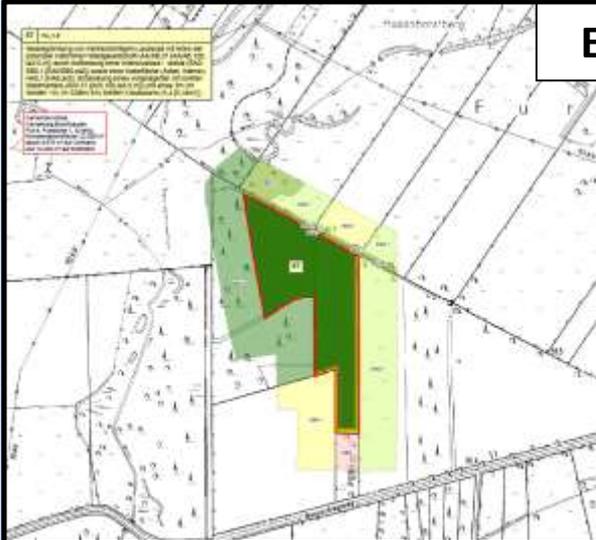
Neubegründung von Wald

Neubegründung von Wald (3,14 ha), Anlage eines Waldmantels (0,68 ha)

Neubegründung Wald / Waldmantel im Umfang von 7,07 ha

Maßnahmen außerhalb der Ausbaustrecke (3/3)

Ersatzflächen im Kreis Wesel u.a



Hünxe-Bruckhausen (2,2 ha)

Voerde (1,5 ha)

Kamp-Lintfort (3,27 ha)

Neubegründung von Wald

Neubegründung von Wald

Neubegründung von Wald (3,14 ha), Anlage eines krautigen Saums (0,13 ha)

Neubegründung Wald / Waldmantel im Umfang von 9,36 ha

Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation

Unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen		Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege				
Betroffene Biotoptypen	Umfang	Maßnahmentyp	Lage			Insgesamt
			Ausbau- strecke	Stadtgebiet Oberhausen	Kreis Wesel	
Wald	14,78 ha	Anlage von Wald / Waldmantel, Anlage eines Feldgehölzes	5,69 ha	7,07 ha	9,36 ha	22,12 ha
Baumgruppen, Gehölzstreifen, Ufergehölze, Gebüsche	0,32 ha	Anlage von Hecken, Gebüschen, Gehölzstreifen	0,43 ha	-	-	0,43 ha
Grünland, Säume, Brachen	1,02 ha	Anlage von krautigen Säumen	0,39 ha	-	0,13 ha	0,52 ha
Gewässer	0,05 ha	Aufhebung von Gewässerverrohrungen am Hand- bach	0,03 ha	-	-	0,03 ha
Straßenbegleitgrün mit Gehölzbestand	8,37 ha	Anlage von Straßenbegleitgrün mit Gehölzbestand (z.T. auf entsiegelten und rekultivierten Flächen)	7,24 ha	-	-	7,24 ha
Kulturpflanzenbestände (Acker) / Gärten	0,18 ha	Anlage Straßenbegleitgrün ohne Gehölz (z.T. auf entsiegelten/rekultivierten Flächen)	15,98 ha	-	-	15,98 ha
Straßenbegleitgrün ohne Gehölz / Teilversiegelte Flächen	6,55 ha	Begrünung LS (G 4)	753 m	-	-	753 m

Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation

Nach Durchführung aller im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege

verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

Gliederung:

- 1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?
- 2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase
- 3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse
- 4.) Variantenuntersuchung
- 5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs
- 6.) Ingenieurbauwerke
- 7.) Anlagen der Entwässerung
- 8.) Umweltfachliche Begleitplanung
- 9.) Immissionen – Lärm
- 10.) Immissionen – Schadstoffe

9.) Immissionen – Lärm

Isophonenplan (Nacht)



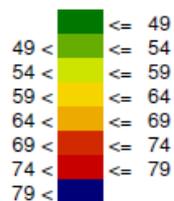
Prognose-Null-Fall 2025



Prognose-Plan-Fall 2025 für Variante 4

Pegelwerte
2m über Gelände

LrN
in dB(A)
(22:00 - 06:00 Uhr)



9.) Immissionen – Lärm

Rechtliche Grundlage: § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

„Beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden...“

- Ermittlung und Beurteilung der zu erwartenden Schallwirkungen nach den Kriterien der Lärmvorsorge
- Prüfung Art und Umfang von Schutzmaßnahmen (Variantenuntersuchung mit Kosten-Nutzen-Analyse)

9.) Immissionen – Lärm

1.659 Gebäude im Untersuchungsraum

=> 1.001 Gebäude mit Überschreitungen am Tag

=> 1.587 Gebäude mit Überschreitungen in der Nacht

Ziel des Lärmschutzkonzeptes:

- Generierung eines möglichst einheitlichen Schutzniveaus ($\geq 90\%$)

Gewähltes Lärmschutzkonzept:

- Umfangreiche Lärmschutzanlagen (ca. 12 km, Höhe bis 9 m über Gradierte)
- Einbau lärmindernder Belag (-5 dBA)

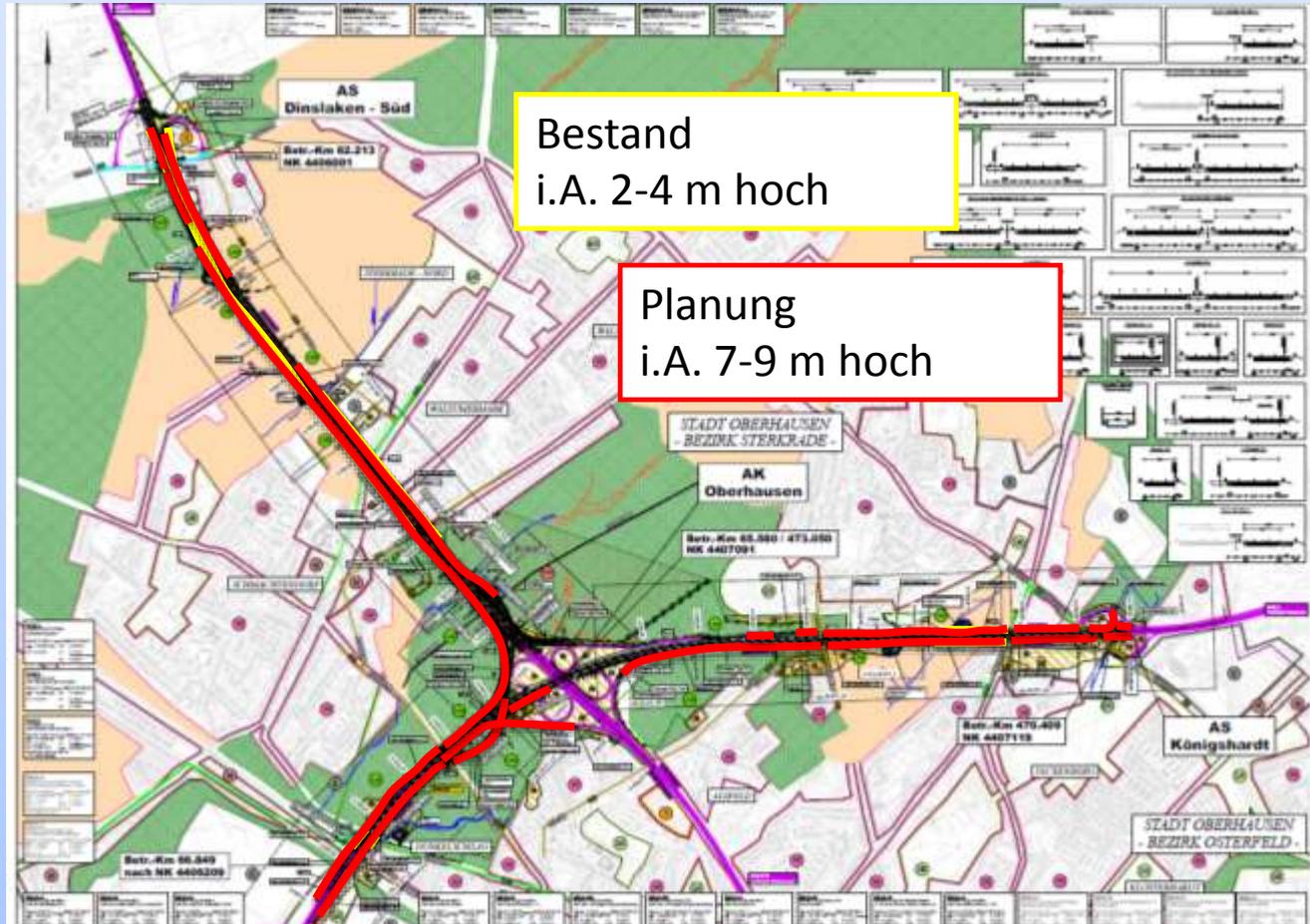
Insgesamt verbleiben

- 9 Gebäude mit Überschreitungen am Tag
- 301 Gebäude mit Überschreitungen in der Nacht

Gebäude, an denen Überschreitungen der Grenzwerte verbleiben, haben einen Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

9.) Immissionen – Lärm

Vergleich
Bestand ⇔ Planung





Gliederung:

- 1.) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – Was ist das?
- 2.) Allgemeines Planungsprocedere – Derzeitige Planungsphase
- 3.) Ausgangssituation und Defizitanalyse
- 4.) Variantenuntersuchung
- 5.) Bestandteile und Umfang des straßenbaufachlichen Entwurfs
- 6.) Ingenieurbauwerke
- 7.) Anlagen der Entwässerung
- 8.) Umweltfachliche Begleitplanung
- 9.) Immissionen – Lärm
- 10.) Immissionen – Schadstoffe



9.) Immissionen - Schadstoffe

Grundlagen:

- Für die Beurteilung der Immissionen aus dem Kfz-Verkehr relevant ist v.a. die 39. BImSchV und die darin enthaltenen Grenzwerte für NO₂ und Feinstaub PM10 bzw. PM2.5.

Schadstoff	Beurteilungswert	Zahlenwert in µg/m ³	
		Jahresmittel	Kurzzeit
NO ₂	Grenzwert seit 2010	40	200 (Stundenwert, maximal 18 Überschreitungen/Jahr)
PM10	Grenzwert seit 2005	40	50 (Tagesmittelwert, maximal 35 Überschreitungen/Jahr)
PM2.5	Grenzwert seit 2015	25	
PM2.5	Richtgrenzwert ab 2020	20	

Tab. 3.1: Beurteilungsmaßstäbe für Luftschadstoffimmissionen nach 39. BImSchV (2010)

- Im lufthygienischen Gutachten wird geprüft, ob die Planungen die Luftkonzentration verkehrsbedingter Schadstoffe (Immissionen) unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastungen in gesetzlich unzulässigem Maße erhöhen.



9.) Immissionen – Schadstoffe

Ablauf:

- Ableitung der **Hintergrundbelastung** aus Messwerten umliegender Messstationen
- Ermittlung der **verkehrsbedingten Zusatzbelastung** für den Prognosenullfall und den Planfall
 - Bestimmung der **verkehrsbedingten Emissionen** (NO₂, PM₁₀ bzw. PM_{2.5}) – auf Grundlage der Verkehrsmengen und unter Berücksichtigung des großräumigen Straßennetzes bis >1 km Entfernung)
 - Durchführung von **Ausbreitungsberechnungen** u.a. unter Berücksichtigung der
 - meteorologischen Windverhältnisse im Untersuchungsgebiet
 - bestehenden und geplanten Lärmschutzbauten
 - Brücken- und Dammlagen

Ermittelte Zusatzbelastung wird der großräumigen Hintergrundbelastung überlagert

- Beurteilung der Ergebnisse anhand der geltenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit (39.BImSchV) – Fokus auf Wohnbebauung



9.) Immissionen – Schadstoffe

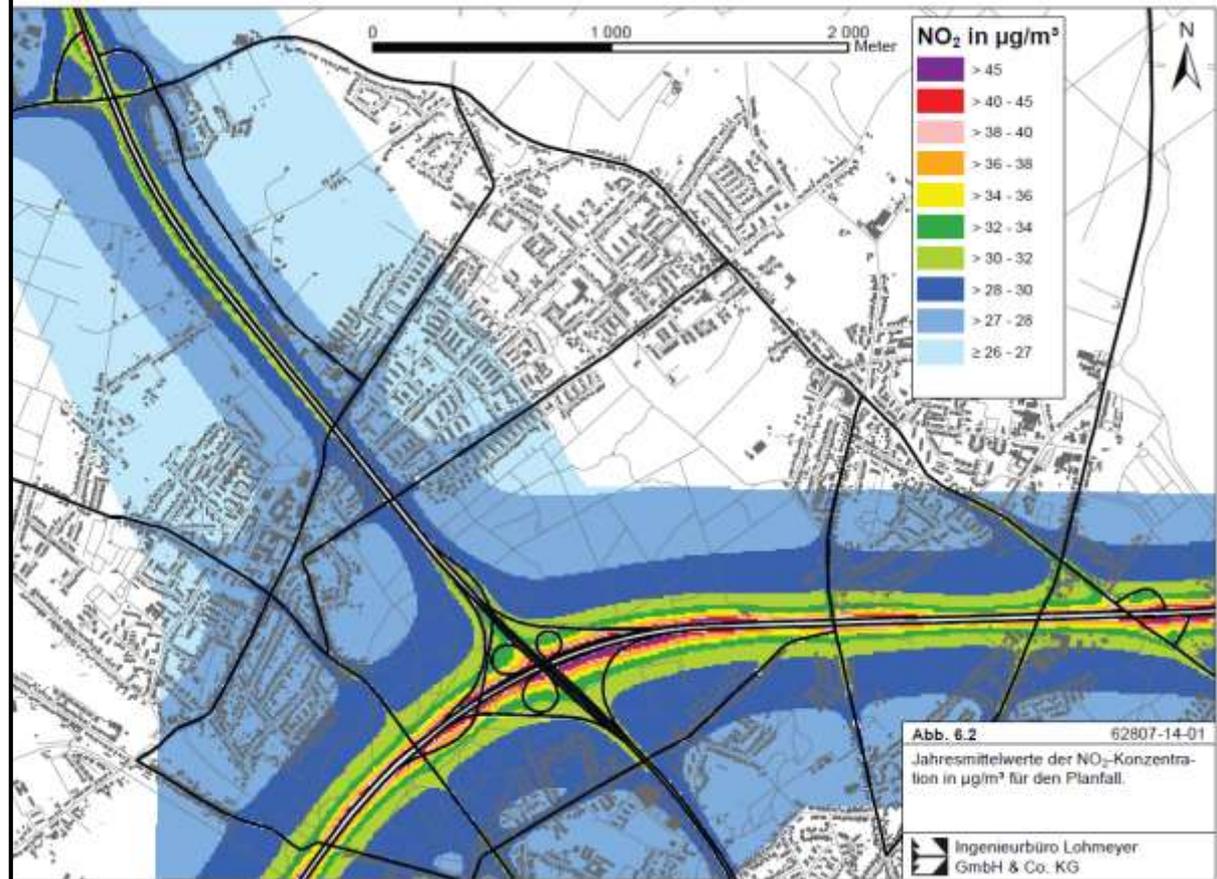
Ergebnis:

Im Planfall sind im Vergleich zum Prognosenullfall **Abnahmen der Schadstoffbelastungen** an der zu den Autobahnen nächstgelegenen Wohnbebauung aufgrund von

- verbessertem Verkehrsfluss auf den Rampen des AK Oberhausen
- geplanten Lärmschutzwänden

prognostiziert.

Alle ermittelten Schadstoffbelastungen liegen im **Planfall** unterhalb der geltenden Grenzwerte.



Fragen zum Projekt



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!