

Besprechungsprotokoll

<p>Teilnehmer: <u>Straßen.NRW, RNL Ruhr, Haus Essen</u> Herr Neumann, Abteilungsleitung Planung Frau Fehren-Schmitz, Projektleitung Planung Herr Heiker, Projektbearbeitung Planung</p> <p><u>Bürgerinitiative Oberhausen Sterkrader Wald Süd West (BI Dunkelschlag)</u> Herr Lutz, Vorsitzender Herr Vermaßen Frau Wehmeyer-Schloutz Herr Ziegler</p>	<p>Verteiler: Teilnehmer Herr Eikens</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------

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

Besprechung vom: 04.10.2016
in der Zeit von: 15:00-16:30
Besprechungsort: RNL Ruhr - Haus Essen
Protokoll: Frau Fehren-Schmitz u. Teilnehmer

Tagesordnung:

1. Einleitung
2. Ziele der BI Dunkelschlag
3. Planungsstand / Ablauf des Planfeststellungsverfahrens
4. Diskussion offener Fragen
5. Variantendiskussion
6. Beantwortung der im Nachgang eingereichten Fragen

Anlage: Skizzen der Alternativvarianten der BI Dunkelschlag



Lfd . Nr.	Kateg.	Sachverhalt
1		Einleitung Herr Neumann begrüßt die Teilnehmer /-innen. Es folgt eine kurze Vorstellung der Anwesenden. Herr Ziegler stellt die Agenda (TOP 2-7) vor. Straßen.NRW sieht den Termin als Fortsetzung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Von Seiten der BI wird ein regelmäßiger Austausch gewünscht. Dies kann aus Kapazitätsgründen nicht zugesagt werden. Straßen.NRW wird sich mit den Vorschlägen der BI aber konstruktiv auseinander setzen.
2		Ziele der BI Dunkelschlag Die Vertreter/-innen der BI betonen, dass sie das Projekt nicht verhindern wollen, jedoch die gewählte Variante für die Rampe West-Nord kritisch sehen. Sie setzen sich insofern für eine alternative Trassenführung ein, die den Wald im Südwestquadranten schont und weniger Eingriff verursacht. Nach Meinung der BI zerstört die für den Vorentwurf gewählte Variante 4 große Teile des Sterkrader Waldes und stellt bezüglich ihrer Auswirkungen auf Umwelt und Natur, die mit Abstand schlechteste Lösung dar.
3		Planungsstand / Ablauf des Planfeststellungsverfahrens <u>Planungsstand</u> Der Vorentwurf wurde aufgestellt und zur Genehmigung bei den Verkehrsministerien des Bundes und des Landes vorgelegt. Als möglicher Zeitpunkt des Rückgabeerlasses wird Februar 2017 genannt. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u> Nach der Genehmigung wird das Planfeststellungsverfahren vorbereitet, welches der Entscheidung über die Zulassung eines Straßenbauvorhabens dient und bei dem die vielfältigen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, berücksichtigt sowie gegen- und miteinander abgewogen werden. Für den Um- und Ausbau des AK Oberhausen wird die Bezirksregierung Düsseldorf zuständig sein. Im Einzelnen wird hier nach der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen durch Straßen.NRW durch die Bezirksregierung das Verfahren eingeleitet. Anschließend erfolgt die Offenlegung der Planunterlagen in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt für die Dauer von einem Monat. Die Ankündigung erfolgt durch ortsübliche Bekanntmachung (z.B. Amtsblatt, Presse) durch die Gemeinden. Außerdem fordert die Anhörungsbehörde die beteiligten Behörden und Stellen (Träger öffentlicher Belange) zur Stellungnahme auf. Einwendungen und Anregungen können innerhalb der Einwendungsfrist (2 Wochen zusätzlich zur Offenlage von 4 Wochen) schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde abgegeben werden. Die Anhörungsbehörde



Lfd. Nr.	Kateg.	Sachverhalt
		<p>übersendet die eingehenden Einwendungen, Anregungen und Stellungnahmen der Straßenbaubehörde zur Gegenäußerung.</p> <p>Es folgt der Erörterungstermin, der u.a. den Zweck hat, rechtzeitig erhobene Einwendungen und Stellungnahmen, mit den Beteiligten sowie mit den Betroffenen zu besprechen, diese über die vorgesehenen Maßnahmen näher zu unterrichten und nach Möglichkeit eine Einigung zu erzielen.</p> <p>Im Anschluss verfasst die Bezirksregierung den Planfeststellungsbeschluss, durch den eine Maßnahme Rechtskraft erhält.</p> <p>Der Beschluss wird in den Gemeinden 2 Wochen lang ausgelegt. Bis 1 Monat nach Offenlage kann der Beschluss beklagt werden.</p>
4		Diskussion offener Fragen
		<p>Da der für den Termin vorgesehene Zeitrahmen begrenzt ist, wird vereinbart, dass die BI Dunkelschlag die noch offenen Fragen schriftlich einreicht und diese zeitnah von Straßen NRW beantwortet werden (s. TOP 8).</p>
4.1		<p><u>Stand zum Zeitpunkt der Streckenplanung schon fest, dass die Autobahnpolizeiwache zurückgebaut wird?</u></p> <p>Zum Zeitpunkt der Variantenuntersuchung stand noch nicht abschließend fest, dass die Wache der Autobahnpolizei zurückgebaut werden sollte. Dies hatte jedoch keinen Einfluss auf die Entwicklung der Varianten.</p>
4.2		<p><u>Wie hoch wird der Überflieger Variante 4 gemäß aktueller Planung ausgeführt?</u></p> <p>Das Brückenbauwerk wird die erforderliche Höhe haben, um das erforderliche Lichtraumprofil auf der A3 bzw. der Rampe West – Süd von 4,70 m (4,50m +0,20 m Reserve) zu gewährleisten. Hierbei ist die Konstruktionshöhe des Überbaus von ca. 2 m hinzuzurechnen.</p>
4.3		<p><u>Wird sichergestellt, dass bei den Fahrbahnübergängen keine Geräusche auftreten?</u></p> <p>Es werden lärmindernde Fahrbahnübergänge eingebaut, so dass das typische „Klack-Geräusch“ nicht auftritt. Als Beispiel wird die Sanierung der Mintarder Ruhrtalbrücke auf der A52 genannt.</p>
4.4		<p><u>Wie sind die Zuständigkeiten bei Straßenbauvorhaben u.a. bei der Variantenwahl?</u></p> <p>Straßen.NRW ist als Teil der Landesverwaltung für die Planung, den Bau und die Unterhaltung von u.a. Autobahnen zuständig. Dementsprechend hat Straßen.NRW zunächst beim AK Oberhausen verschiedenen Varianten für die Rampe West – Nord aufgestellt und in Hinblick auf umweltfachliche, verkehrliche, entwurfs- und sicherheitstechnische sowie wirtschaftliche Kriterien miteinander verglichen.</p> <p>Die Variante wurde dem Landes- und Bundesverkehrsministerium vorgestellt, die abschließende Entscheidung lag beim Bund.</p>
4.5		<p><u>Die BI stellt die Vermutung an, dass durch die Baumaßnahme sowie durch die erforderlichen Baustraßen die Bäume bis zur Pipeline komplett gerodet werden. Hier stellt sich die Frage, wie damit umgegangen wird.</u></p>



Lfd. - Nr.	Kategorie	Sachverhalt
	4.6	<p>Diese Vermutung ist nicht zutreffend. Zwischen Rampe und der vorhandenen Leitungstrasse verbleibt ein zwischen ca. 20 - 50m breiter Streifen mit Buchen- und Roteichenbestand.</p> <p>Grundsätzlich wird jeder Eingriff in den Naturhaushalt gemäß Landschaftspflegerischen Begleitplan ausgeglichen.</p> <p><u>Wie wurden die Verkehrsuntersuchungen durchgeführt?</u></p> <p>Für das AK Oberhausen wurde eine Verkehrsuntersuchung aufgestellt, die anhand von Verkehrsprognosen die Defizite bei der Leistungsfähigkeit aufzeigt.</p> <p>Als Grundlage dienen hier neben den Zählergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 die Ergebnisse der automatischen Dauerzählungen auf der A2 und der A3 und die Ergebnisse aus der RDS-Verkehrserfassung.</p> <p>Die BI bittet um Übermittlung der Zählungssystematik und der Zahlen pro Fahrstreifen.</p> <p>Es werden zeitnah Auszüge aus der Verkehrsuntersuchung über die Internetseite von Straßen.NRW zur Verfügung gestellt.</p> <p>Aus Sicht der BI bildet sich der Rückstau nicht auf der Rampe West-Nord sondern auf der A3/A2. Das Verkehrsgutachten bestätigt dies jedoch nicht.</p>
	4.7	<p><u>Was heißt im Zusammenhang mit Lärm „Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach“?</u></p> <p>Zunächst muss bei diesem Thema zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung unterschieden werden. Die Lärmvorsorge ist geregelt im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und u.a. in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Demnach muss der Straßenbaulastträger (also in diesem Fall die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Straßen.NRW) beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen den notwendigen Lärmschutz sicherstellen. Lärmschutz an bestehenden Straßen, also Lärmsanierung wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Hier ist die Lärmvorsorge maßgebend.</p> <p>Bei der Lärmsanierung gelten die sogenannten „Auslösewerte“, die u.a. für allgemeine Wohngebiete bei 67dB(A) tags bzw. 57dB(A) nachts liegen. Im Vergleich dazu gibt es bei der Lärmvorsorge Grenzwerte und keine Orientierungswerte. Diese liegen z.B. bei allgemeinen Wohngebieten bei 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts.</p> <p>Grundsätzlich gilt gemäß BImSchG sowohl für die Lärmvorsorge als auch für die Lärmsanierung, dass aktiver Lärmschutz (in Form von Lärmschutzwänden, -wällen oder lärminderndem Fahrbahnbelag) Vorrang vor passivem Lärmschutz (wie Schallschutzfenstern oder Lüftern) hat. Aktiver Lärmschutz kann unterbleiben, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen an der Straße außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.</p> <p>Sollte der aktive Lärmschutz (Schallschutzwände, Wälle, Fahrbahnbeläge etc.) nicht ausreichen, muss passiver Lärmschutz gewährt werden. Dieser Rechtsanspruch von den betroffenen Bürgern „dem Grunde nach“ wird im Planfeststellungsbeschluss dokumentiert.</p> <p>Anschließend erfolgt eine Begehung der betroffenen Gebäude durch einen Gutachter, der den Schallpegel innerhalb der Gebäude bestimmt – die Betrachtung im Rahmen</p>

Lfd - Nr.	Kategorie	Sachverhalt
	4.8 4.9	<p>der Lärmvorsorge- bzw. Lärmsanierungsuntersuchungen erfolgt immer außerhalb an der Außenfassade.</p> <p>Sollten Grenzwerte im Inneren der Gebäude (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer) überschritten werden, besteht ein Anspruch auf finanzielle Unterstützung.</p> <p>Die BI Dunkelschlag bittet um Übermittlung der Straßen und Gebäude, bei denen die Beurteilungspegel über den Grenzwerten liegen (vor und nach Durchführung der Maßnahme (Tag/ Nacht)).</p> <p>Dies erfolgt im Rahmen der Offenlage. Einzelfragen können natürlich bereits im Vorfeld beantwortet werden.</p> <p><u>Wie gestaltet sich der Bau der Lärmschutzwände? Besteht die Möglichkeit, am Zubringer zur A516 Richtung Oberhausen, komplett von der Autobahn aus zu bauen?</u></p> <p>Die Vertreter/-innen der BI weisen darauf hin, dass der Bau der neuen Lärmschutzwände von der Autobahnseite erfolgen sollte, so dass nicht noch weitere Bäume wegfallen müssen.</p> <p>Straßen NRW nimmt diesen Hinweis auf und prüft, ob sich diese Maßnahme tatsächlich von der Autobahn aus realisieren lässt. Straßen.NRW erläutert, dass zum jetzigen frühen Zeitpunkt der Planung jedoch noch keine detaillierte Bauablaufplanung aufgestellt wird. Dies erfolgt in den weiteren Planungsphasen. Dennoch gibt es ein Konzept im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), das die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen durch den Bau berücksichtigt und einen entsprechenden Ausgleich vorsieht.</p> <p><u>Wird der Überflieger ebenfalls mit Lärmschutzwänden ausgestattet?</u></p> <p>Der Überflieger wird mit ca. 4m hohen Lärmschutzwänden versehen. Die Bauweise bzw. das Material (z.B. durchsichtig und/oder mit entsprechendem Grafittschutz) wird zu einem späteren Zeitpunkt von Straßen.NRW festgelegt.</p>
5		Variantendiskussion
		<p>Straßen.NRW sichert zu, dass die eingereichten Änderungsvorschläge im Rahmen der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen geprüft werden.</p> <p>Neben der von der BI favorisierten Variante 5, werden folgende Alternativen von der BI Dunkelschlag vorgestellt und erläutert, sowie Zeichnungen/ Skizzen und Erläuterungen dazu übergeben (siehe Anlage).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modifizierte Variante 4 (Geringere Ausschwenkung des Überfliegers, s. AK Kaiserberg) - Modifizierte Variante 2 (Wiederaufnahme der Überlegung durch Wegfall der Autobahnpolizei), ggf. auch als Tunnel - Bypassvariante (analog zum AK Köln-West) <p>Zur Höhenlage des Überführungsbauwerkes der Variante 2 können keine genauen Angaben gemacht werden, jedoch wurde erläutert, dass sie nicht „über die Baumkronen herausgeragt hätte“.</p>



Lfd. - Nr.	Ka- teg.	Sachverhalt
		<p>Im Zusammenhang mit der modifizierten Variante 2 weist die BI auf einen getrockneten eingetragenen „Löschsee“ hin, der sich im Bereich der Autobahnpolizei befinden soll. Dieser muss gegebenenfalls dann verlegt werden.</p> <p>Die Bypassvariante wird in der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) als „abgewandeltes Kleeblatt mit halbdirekter Führung eines Linksübereckstroms“ beschrieben und ist u.a. beim Umbau des AK Köln-West zur Anwendung gekommen.</p> <p>Die BI Dunkelschlag hat um Einsicht in die Kosten-Nutzen-Analyse aller Varianten gebeten. Die Abwägung der einzelnen Varianten ist Antwort 6.2 zu entnehmen. Eine reine Kosten-Nutzen-Analyse wurde nicht zur Findung der Vorzugsvariante erstellt.</p>
6		Beantwortung der im Nachgang eingereichten Fragen
	6.1	<p><u>Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) wurden die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft ermittelt und bewertet, sowie notwendige Maßnahmen zur Vermeidung aufgezeigt. Warum wurde nicht die umweltverträglichste Planung gewählt?</u></p> <p>Nach Wegfall der ursprünglichen Variante 1 (nicht RAA-konform) wurden die Varianten 2 bis 5 entwickelt. Diese wurden hinsichtlich der umweltfachlichen, verkehrlichen, entwerfs- und sicherheitstechnischen sowie wirtschaftlichen Belange gegenübergestellt.</p> <p>Dementsprechend sind in der Gesamtabwägung neben den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) auch andere, ebenfalls z.T. umweltrelevante Kriterien betrachtet worden.</p> <p>Aufgrund der Baubarkeit und Wirtschaftlichkeit und unter Berücksichtigung der Nähe zum Grundwasser bei der in Troglage geführten Varianten wurde die Variante 4 als Vorzugsvariante festgelegt.</p>
	6.2	<p><u>Welche Vorteile bzw. Nachteile ergeben sich aus den verschiedenen Variantenuntersuchungen?</u></p> <p>Die Variante 2 (Überflieger) scheidet vor allem wegen der hohen Baukosten aus. Die Variante 3 zeigt gegenüber der Variante 5 u.a. in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit keine Vorzüge, so dass im Folgenden nur der Vergleich zwischen Variante 4 und 5 folgt. Die entscheidenden Vorteile der Vorzugsvariante 4 gegenüber der Variante 5 sind:</p> <ul style="list-style-type: none">• Sie hat im Vergleich zur Variante 5 über 30% geringere Baukosten und eine deutlich kürzere Bauzeit (>1 Jahr) mit geringeren Auswirkungen auf den Verkehr während der Bauzeit.• Bezogen auf die Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Schadstoffen lassen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen dem Prognosenullfall und allen untersuchten Varianten feststellen.• Der in der UVU durchgeführte schutzgutbezogene Vergleich der Varianten zeigt, dass die Auswirkungen auf die Schutzgüter teilweise nur geringe oder auch nicht signifikante Unterschiede aufweisen.



Lfd. Nr.	Kategorie	Sachverhalt																																																																		
		<ul style="list-style-type: none"> Bei Variante 4 kommt es zu keiner wesentlichen Minderung der Erholungsfunktion des durch Verkehrslärm deutlich vorbelasteten Erholungswaldes (Sterkrader Wald/Stadtwald Oberhausen). Es kommt weder zu gravierenden neuen Zerschneidungseffekten noch zu Waldverlusten, die im Vergleich zur bestehenden Gesamtfläche des Waldgebietes (204 ha) als substantiell einzustufen wären. Bei der Variante 5 werden 1,3 % des Waldes, bei Variante 4 mit 2,3 % nur geringfügig mehr Fläche des Waldes in Anspruch genommen. Das Tangieren des NSG „Sterkrader Wald“ wird nicht zu umwelterheblichen Folgen führen, da die für das NSG festgesetzten Schutzziele nicht substantiell in Frage gestellt werden. Die Variante 4 bewegt sich in der Null- und (+1)-Ebene, so dass die Bauwerke nicht als Trogbauwerke ausgebildet werden müssen und nicht in die Nähe des Grundwasserleiters geraten. Die Variante 4 weist einen geringeren Unterhaltungsaufwand auf, da keine Trogbauwerke mit technischer Ausrüstung bzw. betrieblichen Anlagen (u.a. Pumpwerke) erforderlich sind. <p>Zusammenfassende Bewertung:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="background-color: yellow;">Variante 4</th> <th style="background-color: yellow;">Variante 5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Verkehrssicherheit</td><td>o</td><td>o</td></tr> <tr><td>Leistungsfähigkeit (QSV)</td><td>B</td><td>C</td></tr> <tr><td>Baubarkeit / Bauzeit</td><td>+</td><td>o</td></tr> <tr><td>Kosten (ca. Mio. €)</td><td>30,7</td><td style="background-color: red;">41,6</td></tr> <tr><td>Flächenbedarf (ha)</td><td>11,04</td><td>9,31</td></tr> <tr><td>Versiegelte Fläche (ha)</td><td>3,69</td><td>3,2</td></tr> <tr><td>Begreifbarkeit / Beschilderung</td><td>+</td><td>+</td></tr> <tr><td>Lärm</td><td>+</td><td>+</td></tr> <tr><td>Bauwerke neu</td><td>+</td><td>o</td></tr> <tr><td>Bauwerke Bestand</td><td>o</td><td>+</td></tr> <tr><td>Schutzgutbetrachtung</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Mensch - Wohnen</td><td>+</td><td>+</td></tr> <tr><td>Mensch - Freizeit</td><td>o</td><td>+</td></tr> <tr><td>Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt</td><td>o</td><td>+</td></tr> <tr><td>Boden</td><td>o</td><td>+</td></tr> <tr><td>Wasser</td><td>+</td><td>o*</td></tr> <tr><td>Luft und Klima</td><td>o</td><td>o</td></tr> <tr><td>Landschaft (-sbild)</td><td>o</td><td>+</td></tr> <tr><td>Kulturgüter u. sonst. Sachgüter</td><td>o</td><td>+</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">* Auswirkungen nicht absehbar</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto; border-collapse: collapse; text-align: center; font-size: x-small;"> <tr><td style="background-color: green; color: white;">+</td><td>positiv</td></tr> <tr><td style="background-color: yellow;">o</td><td>neutral</td></tr> <tr><td style="background-color: red; color: white;">-</td><td>negativ</td></tr> </table>		Variante 4	Variante 5	Verkehrssicherheit	o	o	Leistungsfähigkeit (QSV)	B	C	Baubarkeit / Bauzeit	+	o	Kosten (ca. Mio. €)	30,7	41,6	Flächenbedarf (ha)	11,04	9,31	Versiegelte Fläche (ha)	3,69	3,2	Begreifbarkeit / Beschilderung	+	+	Lärm	+	+	Bauwerke neu	+	o	Bauwerke Bestand	o	+	Schutzgutbetrachtung			Mensch - Wohnen	+	+	Mensch - Freizeit	o	+	Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt	o	+	Boden	o	+	Wasser	+	o*	Luft und Klima	o	o	Landschaft (-sbild)	o	+	Kulturgüter u. sonst. Sachgüter	o	+	+	positiv	o	neutral	-	negativ
	Variante 4	Variante 5																																																																		
Verkehrssicherheit	o	o																																																																		
Leistungsfähigkeit (QSV)	B	C																																																																		
Baubarkeit / Bauzeit	+	o																																																																		
Kosten (ca. Mio. €)	30,7	41,6																																																																		
Flächenbedarf (ha)	11,04	9,31																																																																		
Versiegelte Fläche (ha)	3,69	3,2																																																																		
Begreifbarkeit / Beschilderung	+	+																																																																		
Lärm	+	+																																																																		
Bauwerke neu	+	o																																																																		
Bauwerke Bestand	o	+																																																																		
Schutzgutbetrachtung																																																																				
Mensch - Wohnen	+	+																																																																		
Mensch - Freizeit	o	+																																																																		
Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt	o	+																																																																		
Boden	o	+																																																																		
Wasser	+	o*																																																																		
Luft und Klima	o	o																																																																		
Landschaft (-sbild)	o	+																																																																		
Kulturgüter u. sonst. Sachgüter	o	+																																																																		
+	positiv																																																																			
o	neutral																																																																			
-	negativ																																																																			



Lfd. Nr.	Kateg.	Sachverhalt
6.3		<p><u>Wann wurde die Vorzugsvariante 4, in Abstimmung mit den Verkehrsministerien des Bundes- bzw. des Landes festgelegt? Was waren hierfür die Kriterien?</u></p> <p>Die Variante 4 wurde am 14.05.2014 von dem Verkehrsministerium des Bundes (BMVI) aufgrund der unter 6.2 aufgeführten Kriterien als Vorzugsvariante bestimmt.</p>
6.4		<p><u>Wo werden die Baustelleneinrichtungen und Arbeitsstreifen im Einzelnen geplant? Hierfür sollte keine weitere Rodung der Bäume vorgenommen werden.</u></p> <p>s. 4.8</p>
6.5		<p><u>Wie erfolgt die Verbringung der Materialien zu den einzelnen Bauvorhaben? Es sollte sichergestellt werden, dass keine Verbringung durch die Wohngebiete z.B. Laubstrasse erfolgt.</u></p> <p>Straßen.NRW nimmt diesen Hinweis auf. Eine detaillierte Bauablaufplanung wird erst zu einem späteren Planungszeitpunkt erstellt (s. 4.8).</p>
6.6		<p><u>Wann wurde der Vorentwurf beim Land zur Genehmigung eingereicht?</u></p> <p>Die Vorlage des Vorentwurfes erfolgte am 29.08.2016.</p>
6.7		<p><u>In welchen zeitlichen Abständen muss der lärmindernde Fahrbahnbelag (-5 dB (A)) neu bzw. ausgebessert werden? Wie findet hierzu die Überprüfung statt?</u></p> <p>Generell geht man nach heutigem Stand der Technik von einer Mindestlebensdauer von 8 Jahren aus, nach denen der Belag seine Wirksamkeit (Lärminderung um mindestens -5 dB(A)) noch aufweist. Der Belag wird bereits grundsätzlich in regelmäßigen Abständen bautechnisch auf seinen Zustand überprüft und ggf. erneuert.</p>
6.8		<p><u>Wie geht man mit der Geräuschkulisse außerhalb der Gebäude (Garten) um? Welche Maßnahmen sind hierfür vorgesehen?</u></p> <p>Außenwohnbereiche werden analog zu den Gebäuden bei der lärmtechnischen Untersuchung mit betrachtet. Können die Immissionsgrenzwerte durch aktiven Schallschutz nicht eingehalten werden ist eine Entschädigung gem. VLärmSchR 97 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes) vorgesehen.</p>
6.9		<p><u>Was passiert mit dem RRB Laubgraben? Wird hier auf Höhe der Laubstraße Wasser von der Autobahn eingeleitet?</u></p> <p>Das Wasser von der A3 wird nach der Behandlung und Rückhaltung in dem RRB Laubgraben kurz vor der Querung der A3 an der Weseler Straße in den Laubgraben eingeleitet.</p>
6.10		<p><u>Präsentation Straßen NRW Seite 62: Die Ermittlung und Beurteilung der zu erwartenden Schallwirkungen, nach Kriterien der Lärmvorsorge ist von Straßen NRW durchgeführt worden. Bitte übermitteln Sie uns Ihre Methode, sowie die Ergebnisse der verschiedenen Varianten (1,2,3 und 5).</u></p> <p>Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgte gemäß Anlage 1 zu § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90 für das sogenannte Teilstückverfahren. Hierzu wurde das elektronische Rechenprogramm "SoundPLAN" Braunstein + Berndt GmbH genutzt.</p>



Lfd . Nr.	Kateg.	Sachverhalt
6.11		<p><u>Ist der Propylenleitungsverlauf und der Mineralölleitungsverlauf bei Ihrer Planung mit berücksichtigt worden? Ist damit zu rechnen, dass die Leitungen nochmals verlegt werden müssen?</u></p> <p>Im Rahmen des Vorentwurfes sind Abfragen bei allen Leitungsbetreibern durchgeführt worden, so dass die entsprechenden Leitungen bei der Planung Berücksichtigung finden.</p> <p>Die von Ihnen genannte Leitung läuft im Bereich des Süd-Ost-Quadranten parallel zur A3 und wird nicht durch unsere Maßnahme tangiert, so dass keine Verlegung erforderlich ist.</p>
6.12		<p><u>Wer legt fest, ob die von uns vorgestellten Varianten neu durchgeplant werden?</u></p> <p>Zunächst findet eine Überprüfung der Varianten in Hinblick auf ihre technische Machbarkeit bei Straßen.NRW statt. Die Ergebnisse werden Ihnen bzw. der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Prüfung der technischen Machbarkeit gehört auch eine Aussage, inwieweit ggf. eine Umsetzung möglich ist.</p> <p>Generell gilt, dass die Untersuchung der Varianten wie beschrieben sachgerecht erfolgt ist.</p> <p>Die Anregungen der BI werden wie zugesagt geprüft und falls möglich umgesetzt.</p> <p>Im Zuge der Vorplanung sind alle sich aufdrängenden Varianten untersucht worden. Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung sind dem Bund (BMVI) vorgelegt worden, aufgrund dessen eine Entscheidung für eine Vorzugsvariante getroffen wurde.</p>
6.13		<p><u>Unsere Variante 4 mit Unterführung der Hiesfelder Straße unter der Autobahn. Denkbar ist auch unsere modifizierte Variante 2. Hier muss das Trassenbauwerk vorab über das Polizeigelände geführt werden, ein Einschnitt in unseren süd-westlichen Wald ist nicht notwendig. Oder die Bypass Variante innerhalb des AK ,unter der Brücke A3, Zubringer Köln-Arnheim. Hier ist ebenfalls kein Eingriff in unseren süd-westlichen Wald notwendig. Bitte nennen Sie uns die Einrichtung oder Personen, denen die Entscheidung obliegt, dass das Verfahren komplett überarbeitet werden muss.</u></p> <p>s.o.</p>
6.14		<p><u>Welche Bedingungen müssen erfüllt werden, dass doch die Variante 5 gebaut wird? Wer genau kann diese Entscheidung treffen? Uns reicht nicht aus, wenn Sie lediglich schreiben, der Bund oder das Land. Wir bitten um genauere Ausführung.</u></p> <p>s.o.</p>

Bürgerinitiative Oberhausen

Sterkrader Wald Süd West (Bi-Dunkelschlag)

FÜR den Erhalt des Sterkrader Waldes

Modifizierte Variante 4 (Geringere Ausschwenkung des Überfliegers, s. AK Kaiserberg)



Dokumentation zur modifizierten Variante 4 Bi-Dunkelschlag

Änderung der Streckenführung Überflieger Variante 4

>Unser Radius ist noch größer, somit werden die Haltesichtweiten sogar noch verbessert.

>ein weitaus harmonischerer Kurvenverlauf lässt sich aus unserer Variante bilden. Eine Gerade zwischen Überflieger und Unterführung ist nicht mehr notwendig, somit wird die RAA2008 in diesem Fahrbahnstück nicht verletzt.

>Um die Steigung der Fahrbahn zu gewährleisten, muss die querende Hiesfelderstraße unter der Autobahn durchgeführt werden, *detaillierte Planungsunterlagen sollten Ihnen schon vorliegen, Skizze vom 5.7.16 Litopalast.*

Bürgerinitiative Oberhausen

Sterkrader Wald Süd West (Bi-Dunkelschlag)

FÜR den Erhalt des Sterkrader Waldes

Somit kann mit der Steigung des Zubringers viel früher begonnen werden.

>Wenn das Bauwerk schon frühzeitig als Trasse geführt werden würde, wäre der bautechnische Kreuzungswinkel nicht mehr so relevant.

Vorteil ist auch, dass ein geschlossener Schallschutz neben der Autobahn geführt werden kann.

!!!Das Tunnelbauwerk muss an der gleichen Stelle entstehen, wo derzeit die Brücke ist!!!

>Des Weiteren möchten wir, dass neben der Autobahn begrünte Brücken zur Querung der Hiesfelderstraße errichtet werden, da im Bereich der Untertunnelung ja die Straße abgesenkt werden müsste, hier kann dann in Zukunft auch ungehindert der Wildwechsel stattfinden.

Zu den Höhenverhältnissen des Überführungsbauwerkes West Nord:

>Wenn die erforderlichen Höhen nicht eingehalten werden können, ist ein Absenken der darunterliegenden Fahrbahn evt. notwendig.

Der Zubringer A3 A516 muss ggf. etwas versetzt werden, um Stützen des Überfliegers zu errichten.

>Evt. muss das komplett zerstörte Regenrückhaltebecken auf dem ehemaligen Polizeigelände versetzt werden. Wir haben den derzeitigen Zustand des Beckens bereits fotografisch dokumentiert.

Regenrückhaltebecken (Feuerlöschbecken) auf dem Gelände der Autobahnpolizei



Bürgerinitiative Oberhausen

Sterkrader Wald Süd West (Bi-Dunkelschlag)

FÜR den Erhalt des Sterkrader Waldes

Modifizierte Variante 2 (Wiederaufnahme der Überlegung durch Wegfall der Autobahnpolizei)



Bürgerinitiative Oberhausen

Sterkrader Wald Süd West (Bi-Dunkelschlag)

FÜR den Erhalt des Sterkrader Waldes

Bypassvariante (analog zum AK Köln-West)

