

Vorlageart:	Beschlussvorlage
Federführung:	Mobilität
Verantwortung:	Fr. Mauksch, Hr. Dr. Palotz, Hr. Schranz

Anregung gemäß § 24 Gemeindeordnung (GO) NRW: „Bündnis für den Erhalt des Sterkrader Waldes“

Beratungsfolge

24.06.2024	Haupt- und Finanzausschuss	Beschlussfassung
------------	----------------------------	------------------

Beschlussvorschlag

1. Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt die nach § 24 GO NRW i. V. m § 14 der Hauptsatzung als Anlage beigefügte Anregung zur Kenntnis.
2. Er stellt weiterhin fest, dass die in der Anregung angeführten Belange in der Stellungnahme der Stadt Oberhausen zum Planfeststellungsverfahren hinreichend thematisiert und abgewogen wurden. Die weitergehende Berücksichtigung der Anregung obliegt nicht der Stadt Oberhausen, sondern der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin.

Bezug

B/17/0087-01 in Verbindung mit A/17/0211-01 ---

ergänzend dazu B/17/0419-01

Konsequenzen

Drucksache hat keine finanziellen Konsequenzen

Drucksache hat keine klimatischen Konsequenzen

Sachverhalt

Zu den Planungen zum Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen wurde durch das „Bündnis für den Erhalt des Sterkrader Waldes“ eine Anregung in Form eines Beschlussvorschlags an den Rat der Stadt Oberhausen eingereicht.

Bereits Anfang 2021 wurde vom Bündnis „Unser Sterkrader Wald darf nicht sterben!“ eine Anregung gemäß §24 der Gemeindeordnung NRW beim Oberbürgermeister eingereicht, die in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 15.03.2021 behandelt wurde.

Der Haupt- und Finanzausschuss hat in Bezug auf die Eingabe zum Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen festgestellt, „...dass die in der Anregung angeführten Belange in der Stellungnahme der Stadt Oberhausen zum Planfeststellungsverfahren hinreichend thematisiert und abgewogen wurden.“

Es wurde zudem darauf hingewiesen, dass „...die weitergehende Berücksichtigung der Anregung ... nicht der Stadt Oberhausen, sondern der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin (obliegt).“

Der nun eingereichte Beschlussvorschlag hat folgenden Wortlaut:

Anregung gem. §24 GO NRW/Bürgerantrag

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Schranz,

das Bündnis für den Erhalt des Sterkrader Waldes setzt sich seit seiner Gründung im Oktober 2020 für den Erhalt des LSG/NSG „Sterkrader Wald“ in seiner bestehenden Form und damit gegen den geplanten Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen ein. Fast 59.000 Menschen haben unsere compact-Petition für den Erhalt des Sterkrader Waldes und für eine Verkehrswende schon unterzeichnet und die Anzahl wächst.

Wir sind überzeugt, dass es heute wesentlich mehr und vor allem neue gravierende Gründe für eine Neubewertung der aktuellen Planung gibt als zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2020.

Deshalb legen wir Ihnen diesen Bürgerantrag vor. Wir bitten Sie, dem Rat der Stadt folgenden Beschlussvorschlag, in Form einer Resolution, zur Abstimmung vorzustellen.

Der Rat der Stadt Oberhausen beschließt:

Das Bundesverkehrsministerium, die Autobahn GmbH des Bundes und die Bezirksregierung Köln als Planfeststellungsbehörde werden aufgefordert, das laufende Planfeststellungsverfahren „Ausbau Autobahnkreuz Oberhausen“ auszusetzen, um eine neue Analyse der Verkehrssituation im Autobahnkreuz Oberhausen vornehmen zu können. Ziel dieser Überprüfung soll eine Gestaltung des Autobahnkreuzes sein, die dem Klimaschutz und der dringend erforderlichen Mobilitätswende gerecht wird, sowie Schaden von unserer Stadt durch Naturzerstörung im Sterkrader Wald und in den angrenzenden Grünflächen im Norden unserer Stadt abwendet. Dabei sollte die Kostenentwicklung, die Entwicklung der Künstlichen Intelligenz (KI) und der Lärmschutz Beachtung finden.

Begründung:

1. Nicht mehr aktuelle Verkehrsprognosen und Verkehrsentwicklung

Den gegenwärtigen Planungsunterlagen in der Ausfertigung vom 20. Februar 2020 liegt im Bereich der Verkehrsuntersuchung ein Ergebnisbericht der Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG mit Stand vom 25. April 2019 zugrunde, der sich in seinen Untersuchungen des Ist-Zustandes und den Verkehrsprognosen auf eigene 2017 durchgeführte Verkehrszählungen sowie die amtliche Straßenverkehrszählung 2015 stützen. Diese Ausführungen erwarten vage ausgeführt einen Mobilitätszuwachs, ohne diesen genauer zu erläutern oder zu begründen. Selbst bei einem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens 2024 und Baubeginn 2025 waren die zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen in keiner Weise mehr aktuell, inzwischen ist die „Verkehrsprognose 2030“ des Bundesverkehrsministeriums durch die „Verkehrsprognose 2051“ abgelöst, die zwar ebenfalls einen Mobilitätszuwachs gerade im gewerblichen LKW-Verkehr erwartet, zeitgleich aber bei einem prognostizierten, sich verschärfenden Fachkräftemangel, keine Marktdurchdringung autonom fahrender LKW bis 2040 annimmt. Inwiefern ob dieser Faktoren also ein Verkehrszuwachs in der prognostizierten Höhe bei weniger Erwerbstätigen bei gleichbleibender Bevölkerungszahl möglich sein kann, bleibt ungewiss.

Neue Aspekte, die in den Planungsunterlagen nicht erwähnt werden, sind die absehbare Fertigstellung der Betuwe-Line, die Straßenbahnplanung der Linie 105, die Planung des Pendlerzuges RRX, die stärkere Nutzung von E-Bikes, E-Rollern und in vielen Betrieben die Umstellung auf (zeitweise) Homeoffice.

Hinzu kommen weitere Baustellen auf der A 42 (Brückensanierung) und Ausbau Autobahnkreuz Duisburg/Kaiserberg, die Verkehrsumleitungen und Staus zur Folge haben. Schon jetzt ist die Verkehrssituation auf den Autobahnen A2, A3, A 42 und A 59, bedingt durch Baustellen, zeitweise katastrophal. Zeitliche Planung und Baustellenmanagement werden in den Unterlagen der Planfeststellung nicht erwähnt. Will man den Verkehrskollaps vermeiden, müsste hier dringend nachgebessert werden.

2. Klimaschutz und Artenschutz

Bereits 2021 hat das Bundesverfassungsgericht ein bahnbrechendes Urteil in Sachen Klimawandel, Freiheit und Menschenrechte gesprochen. Der Gesetzgeber muss den Weg zu Nullemissionen – die das Gericht als verfassungsrechtliches und völkerrechtliches Erfordernis betrachtet – so vorausschauend und freiheitsfreundlich wie möglich organisieren. Dabei muss jede Generation einen angemessenen Beitrag leisten, wenn der Komplettumstieg auf nicht fossile Energieträger – in Bereichen wie Stromerzeugung, Gebäudewesen, Verkehr, Zementherstellung, Kunststoffe und Landwirtschaft - und die massive Reduktion der Viehhaltung rechtzeitig gelingen sollen.

Nun hat das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg Ende 2023 mit seinem Urteil auf die vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und der Deutschen Umwelthilfe /DUH) eingereichte Klage hin die Bundesregierung erneut zu mehr Klimaschutz aufgefordert. Die Bundesregierung ist dazu verpflichtet worden, beim Klimaschutz nachzulegen. Gebäude- und Verkehrssektor brauchen ein Klimaschutz-Update. Nachweislich ungenügende Maßnahmen reichen nicht. Es müssen konkrete Sofortprogramme her, die wirksam auf die Klimaziele einzahlen. Mit dem Gerichtsurteil wurde der Weg für ein zukünftiges Tempolimit auf deutschen Autobahnen geebnet, so Jürgen Resch, Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe. Genau solche Maßnahmen wie Tempolimit, Standstreifennutzung und Verkehrslenkung würden auch den teuren Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen überflüssig machen und gleichzeitig den CO₂-Ausstoßs vermindern. Das Artenschutzgutachten, das den aktuellen Planungen zugrunde liegt, ist nicht mehr auf dem aktuellen Stand. Die Feuersalamanderpopulation, die erfreulicherweise noch frei vom tödlichen Bsal-Hautpilz ist, hat sich in den Jahren seit 2020 erheblich vermehrt. Auch andere Amphibienarten sind im Bestand angewachsen und ihre Verbreitung erstreckt sich über das gesamte Waldgebiet (NSG und LSG).

3. Entwicklung Künstlicher Intelligenz im Verkehrssektor

Ebenfalls unberücksichtigt bleibt im Planfeststellungsverfahren mit Stand 2020 die fortschreitende Entwicklung künstlicher Intelligenz im Verkehrssektor. Schwache künstliche Intelligenz in Form herkömmlicher Navigationsgeräte wird sukzessive durch starke künstliche Intelligenz in Form intelligenter und prognostizierender Navigationsgeräte mit höheren Rechenleistungen und breiterer Vernetzung aller Verkehrsdaten abgelöst.

Bereits jetzt arbeiten Projektgruppen im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr an der „digitalisierten Autobahn der Zukunft“; Systemen, die auf Basis von Verkehrsflussoptimierung und Predictive Analytics den Verkehr vollständig digitalisieren können.

Bereits jetzt arbeiten Projektgruppen im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr an der Kostenentwicklung.

Die Verkehrsflussoptimierung mittels künstlicher Intelligenz (KI) basiert auf der kontinuierlichen Analyse von Echtzeitverkehrsdaten. Sensoren, Kameras und andere Quellen liefern ständig Informationen über den Verkehrsfluss auf Straßen. Die KI kann diese Daten in Echtzeit verarbeiten

und Muster erkennen, um den aktuellen Zustand des Verkehrsnetzes zu verstehen.

Wenn Engpässe oder Staus erkannt werden, kann die KI automatisch alternative Verkehrssteuerungsstrategien vorschlagen. Dies konnte die Anpassung von Ampelschaltungen, die Umleitung von Verkehr oder die Koordination von Fahrzeugströmen umfassen. Durch kontinuierliches Lernen kann die KI ihre Modelle verbessern und präzisere Empfehlungen für die Verkehrsflussoptimierung generieren.

Predictive Analytics in der Verkehrsplanung mithilfe von KI bezieht sich auf die Nutzung von Algorithmen, um zukünftige Verkehrsbedingungen vorherzusagen. Hierbei werden historische Verkehrsdaten, Wetterinformationen, Veranstaltungskalender und andere relevante Faktoren einbezogen. Die KI analysiert diese Daten, um Muster und Trends zu identifizieren, die auf zukünftige Engpässe oder Staus hinweisen konnten.

Durch diese Vorhersagen können Verkehrsbehörden proaktiv Maßnahmen ergreifen, um den Verkehrsfluss zu optimieren. Dies konnte beispielsweise die rechtzeitige Anpassung von Verkehrslichtzyklen oder die Bereitstellung von alternativen Routen für Fahrer umfassen. Die kontinuierliche Aktualisierung der Vorhersagemodelle ermöglicht es der KI, sich an sich ändernde

Verkehrsbedingungen anzupassen und präzisere Prognosen zu liefern.

Insofern wird es in naher Zukunft möglich sein, die Entstehung von Staus durch den Einsatz künstlicher Intelligenz mithilfe einer intelligenten Verkehrs(zeiten)planung bereits im Vorfeld zu vermeiden.

4. Kostenentwicklung

Der geplante Ausbau des Autobahnkreuzes wird kontinuierlich teurer veranschlagt und damit zu einer erheblichen Mehrbelastung des Steuerzahlers. Im „Investitionsrahmenplan 2019-2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)“, 2020 herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, wird für das Projekt „AK Oberhausen - Ausbau eines Knotenpunktes“ ein Bedarf an Bundesmitteln in Höhe von 85,2 Millionen Euro veranschlagt (vgl. S. 68). Im „Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) 2021 bis 2025 für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung“ legt die Autobahn GmbH des Bundes für selbiges Projekt einen Finanzbedarf von 274 Millionen Euro vor. Letztere Zahl befindet sich ebenfalls auf Stand 2020 und lässt inzwischen stattgefundene Mindest- und Tarifloohnerhöhungen, bei denen ein weiterer Anstieg durch Fachkräftemangel zu erwarten ist, ebenso unberücksichtigt, wie die weiterhin unkalkulierbaren Materialpreisteigerungen in der Baubranche. Durch beide Faktoren lässt sich bereits jetzt eine Abweichung von der ursprünglichen Planung zwischen Q. 15 - 20 % nach oben erwarten. Hinzu kommen die

noch nicht abschließend feststellbaren vordringlichen Baumaßnahmen im Bereich der Erhaltung bzw. Neubau maroder Brückenbauwerke, um überhaupt Verkehrsfluss aufrecht erhalten zu können. Durch die hierdurch notwendigen Umleitungen abseits der Autobahnen über Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen wird auf diesen durch übermäßigen Verschleiß ebenfalls Sanierungsbedarf, den es zu befriedigen gilt, ehe hier ebenfalls Sanierungsstau aufgebaut wird. Abzuwarten bleibt auch die Entwicklung im Bereich des Bundeshaushalts nach der Nichtigerklärung des Nachtragshaushalts 2021 durch das Bundesverfassungsgericht. Im aktuellen Entwurf zum Bundeshaushalt 2024 - Einzelplan 12 Bundesministerium für Digitales und Verkehr findet sich zum Kapitel Bundesfernstraßen 1201 die Vorbemerkung: „[...] Die Investitionen in die Straßenverkehrsinfrastruktur des Bundes konzentrieren sich vorrangig auf die Substanzerhaltung des Bestandsnetzes einschließlich der Brückenmodernisierung.“

5. Lärmschutz

Lärm macht krank und schädigt die Natur. Deshalb fordert das Bündnis für den Erhalt des Sterkrader Waldes die Stadt Oberhausen auf, sich für Lärmschutzmaßnahmen am Autobahnkreuz

Oberhausen einzusetzen - ohne dessen Ausbau.

Lärmreduzierende Tempolimits sowie telemetrische Verkehrslenkungsmaßnahmen konnten sofort - und ohne große Kosten - umgesetzt werden.

Auch Lärmschutzwände konnten schon in naher Zukunft gebaut werden. Es braucht dazu nicht zwingend einen Ausbau des Autobahnkreuzes, sondern den politischen Willen der Entscheidungsträger. Im Koalitionsvertrag der Landesregierung ist formuliert, dass Lärmschutz an Autobahnen als politisches Ziel angestrebt wird und entsprechende Forderungen gegenüber der Bundesregierung gestellt werden sollen.

Fazit

Vor dem Hintergrund der genannten Punkte bedarf es einer grundsätzlichen Neubewertung des Planfeststellungsverfahrens, das auf inzwischen veralteten Untersuchungen und Prognosen bei gleichzeitig bei Beginn des Verfahrens nicht absehbarer politischer, technischer und wirtschaftlicher Entwicklungen basiert.

Mit der Zustimmung zu diesem Bürgerantrag gem. § 24 GO NRW tagt der Rat der Stadt Oberhausen dieser Entwicklung Rechnung und bittet die Verantwortlichen um Umsetzung des zu Beginn genannten Beschlussvorschlags.

Mit freundlichen Grüßen,

Anja Gaßmann und Cornelia Schiemanowski (Sprecherinnenteam)

- eingereicht am 30. April 2024

Zu den Forderungen der Anregung nimmt die Verwaltung im Einzelnen wie folgt Stellung:

Zu 1. Nicht mehr aktuelle Verkehrsprognosen und Verkehrsentwicklung

Die allgemeinen Verkehrsprognosen stellen fest, dass die Güterverkehrsentwicklung in Deutschland und Europa und damit einhergehend die dafür notwendige Verkehrsleistung seit geraumer Zeit durch dynamisches Wachstum charakterisiert sind. Ein großer Teil dieser Verkehrsleistung wird über das Straßen- und Schienennetz abgewickelt.

Diese positive Entwicklung im Warenaustausch wird dabei wesentlich vom Straßengüterverkehr getragen.

Für die Zukunft werden im PKW, vor allem aber auch im Güterverkehr weiterhin steigende Verkehrszahlen erwartet, die einen Ausbau der bestehenden Infrastruktur erfordern.

Der Verkehrssektor ist ein wichtiger Teil der Volkswirtschaft, somit gibt es eine enge Korrelation zwischen der Verkehrsnachfrage und der wirtschaftlichen Entwicklung.

So steigt in der Regel in wirtschaftlichen Wachstumsphasen die Güterverkehrsnachfrage und partiell auch die Personenverkehrsleistung.

Die Entwicklung künftiger Mobilität wird dabei von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst.

So sind neben den wirtschaftlichen Trends auch die sozioökonomischen Daten in der Verkehrsentwicklung zu beachten.

Inwieweit die Erweiterung des Prognosehorizonts und eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung im laufenden Verfahren notwendig und erheblich sind, ist durch die zuständige Anhörungsbehörde, bzw. die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden.

Die Zulassungszahlen der letzten Jahre in Oberhausen zeigen zudem, dass die Zulassungen von Fahrzeugen weiter steigen und auch in den nächsten Jahren eher mit einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen ist.

Zulassungszahlen der letzten Jahre (2019 – 2023)

31.12.2023: 132.256 Fahrzeuge

31.12.2022: 131.235 Fahrzeuge

31.12.2021: 130.322 Fahrzeuge

31.12.2020: 129.363 Fahrzeuge

31.12.2019: 127.644 Fahrzeuge

Quelle: Krafftahrt-Bundesamt Flensburg

Zu 2. Klimaschutz und Artenschutz

Klimaschutz:

Die genannten Maßnahmen wie Tempolimit, Standstreifennutzung und Verkehrslenkung sind aus klimatischer Sicht positiv zu bewerten, allerdings ist hier die Bundesregierung und nicht die Stadt Oberhausen zuständig.

Artenschutz:

Die Populationsgröße des Feuersalamanders wird in dem Gutachten – auf beiden Seiten der A3 – auf jeweils 100-1.000 Tiere geschätzt. Leider ist nicht dargelegt, mit welcher Methodik die Schätzung erfolgt ist. In dem Schreiben des Bündnisses wird aufgeführt, dass sich die Feuersalamanderpopulation seit 2020 erheblich vermehrt habe. Ob dies zutrifft kann aufgrund der vorliegenden Unterlagen/Daten nicht beurteilt werden. Selbiges gilt für die Aussage zu den anderen Amphibienarten. Es ist aber davon auszugehen, dass die Populationsgrößen keinen Einfluss auf die vorzusehenden Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen haben werden (wie z. B. eine Baufeldsicherung durch angepasste Bauzeitenablaufplanung und temporäre Rücklaufsperrern).

Zu 3. Entwicklung künstlicher Intelligenz im Verkehrssektor

Die Digitalisierung und Automatisierung im Verkehrssektor werden mit Blick auf die wachsende Verkehrsnachfrage zu mehr Vernetzung und damit zu Fortschritten bei der Sicherheit, Effizienz und Umweltfreundlichkeit im Straßenverkehr führen.

272
273 Dabei spielen die möglichst effiziente Nutzung des vorhandenen Verkehrsraumes
274 durch Maßnahmen der Verkehrsorganisation und des Verkehrsmanagements und die
275 Nutzung von Möglichkeiten moderner Steuerungsverfahren und Telematiktechnolo-
276 gien (Wechselverkehrszeichen, Navigation, Zuflussregelung, Stauumfahrung) eine
277 entscheidende Rolle.

278
279 Es bleibt jedoch zu berücksichtigen, dass die technischen Maßnahmen keinen Ein-
280 fluss auf die Gesamtverkehrsentwicklung haben sondern helfen, den zunehmenden
281 Verkehr gleichmäßiger zu verteilen und zeitabhängig zu steuern.

282
283 Mit dem Ausbau des Autobahnkreuzes wird hingegen der Gesamtverkehrsentwick-
284 lung Rechnung getragen und der überlastete Verkehrsträger Straße entlastet. Der
285 leistungsfähige Ausbau des Autobahnkreuzes wird zudem vermeiden helfen, dass
286 das innerörtliche Straßennetz von Stauumfahrungen entlastet wird.
287

Zu 4. Kostenentwicklung

Die Anmerkungen betreffen die Haushaltsplanung des Bundes. Die Kritik entzieht sich der Kompetenz der Verwaltung und ist an die zuständige Stelle bei der Finanzplanung des Bundes zu richten.

Zu 5. Lärmschutz

Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nur beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen. Die gesetzlichen Regelungen schreiben vor, dass die nach Gebietsnutzungen gestaffelten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten sind. Für reine und allgemeine Wohngebiete gelten beispielsweise Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht.

Eine weitere Möglichkeit für die Errichtung von Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, die nicht neu gebaut oder wesentlich geändert werden, besteht über die freiwillige Leistung der Lärmsanierung, die jedes Jahr auf der Grundlage von haushaltsrechtlichen Regelungen des Bundes festgelegt und durchgeführt wird. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung sind auch hier nach den Gebietsnutzungen gestaffelt und wurden in den letzten Jahren immer weiter an die Immissionsschutzgrenzwerte der 16. BImSchV angepasst. Für reine und allgemeine Wohngebiete gelten beispielsweise Auslösewerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht.

Der Unterschied von 5 dB(A) zwischen den Immissionsgrenzwerten und den Auslösewerten führt zu einer deutlich geringeren Anzahl an Betroffenen und in der Folge zu geringeren Schallschutzmaßnahmen.

In den meisten Fällen stehen die Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzwände) außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, sodass im Rahmen der Lärmsanierung häufig nur passive Maßnahmen (z. B. Schallschutzfenster, Lüfter) umgesetzt werden. Die notwendigen Aufwendungen werden den lärmbeeinträchtigten Eigentümer und Eigentümerinnen vom Bund auch nur zu 75 % erstattet, während im Rahmen der Lärmvorsorge die vollen Kosten übernommen werden.

Eine weitere Möglichkeit zur Reduzierung der Lärmbelastungen an bestehenden Straßen ist die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Grundlage der Straßenverkehrsverordnung (StVO) über die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Die Lärmschutz-Richtlinien-StV dient den Straßenverkehrsbehörden als Orientierungshilfe für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen. Die Richtwerte sind auch hier nach den Gebietsnutzungen gestaffelt. Für reine und allgemeine Wohngebiete gelten Richtwerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht. Sie liegen im Vergleich zur Lärmvorsorge folglich 11 dB(A) höher. Zusätzlich müssen angeordnete Maßnahmen eine Mindestwirkung von 3 dB(A) erreichen, die aufgerundet bereits ab einer Reduzierung von 2,1 dB(A) gilt. Da bei Lkw-Anteilen auf Autobahnen von über 10 % an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) der Mittelungspegel zunehmend von den Lkw bestimmt wird, ist die notwendige Mindestwirkung durch Geschwindigkeitsbeschränkungen, die nur den Pkw-Verkehr betreffen (da die Lkw auch vorher nicht schneller als 80 km/h fahren), nicht zu erreichen. Aus diesem Grund wurden von der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Straßenverkehrsbehörde in der Vergangenheit Forderungen der Stadt Oberhausen zu Geschwindigkeitsreduzierungen auf den Autobahnen regelmäßig abgelehnt.

Mit dem Ausbau wird der dringend erforderliche Lärmschutz für die Anwohnerinnen und An-

346 wohner entlang der betroffenen Autobahnstrecken möglich.

347
348 Das vorgesehene Lärmschutzkonzept führt zu einer deutlichen Verbesserung der Be-
349 lastungssituation für den gesamten Oberhausener Norden,

350
351 Abschließend bleibt jedoch noch einmal festzuhalten, dass die Stadt Oberhausen für die mit
352 der vorliegenden Anregung verbundenen Forderungen nicht die richtige Adressatin ist. Die
353 Grundlage für die Planungen zum Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen ist
354 der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetzes –
355 FStrAbG in der Fassung vom 03.08.2016), in dem die Maßnahme als „vordringlicher Bedarf“
356 eingestuft wurde und entsprechend nun umgesetzt werden soll.

357
358 Die Stadt Oberhausen ist – verfahrensrechtlich einwandfrei – als Träger öffentlicher Belange
359 angehört worden. Dabei wird auf die abgegebene Gesamtstellungnahme (s. Vorlage -
360 A/17/0211-01) verwiesen.

361
Anlage/n

1 - Anregung gemäß § 24 Gemeindeordnung (GO) NRW Bündnis für den Erhalt des Sterk-
rader Waldes