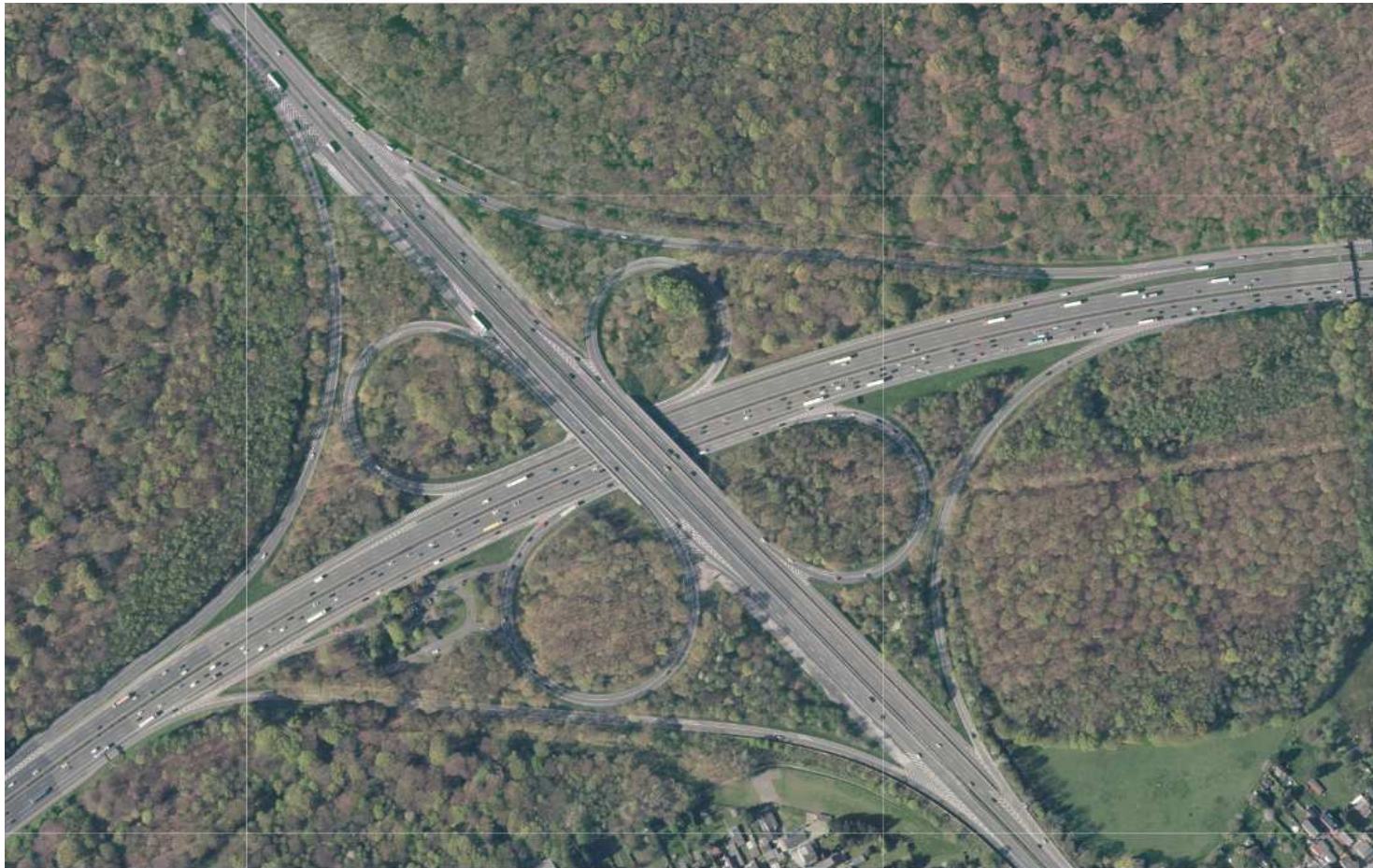




Dezernat 4 / Umwelt, Gesundheit,
ökologische Stadtentwicklung und -planung

Um- und Ausbau des AK Oberhausen (A 2 / A 3 / A 516)





Dezernat 4 / Umwelt, Gesundheit,
ökologische Stadtentwicklung und -planung

Um- und Ausbau des AK Oberhausen (A 2 / A 3 / A 516)

Umweltausschuss 01.12.2016

Dipl.- Ing Sabine Jancas

Stellvertretende Leiterin des Bereiches Tiefbau

Stadt Oberhausen

Auszüge der Präsentation stammen aus der vorzeitigen Bürgerbeteiligung/
Informationen und Vorstellung im Landschaftsbeirat; Quelle: Straßen NRW

11. Januar 2017



Gliederung

1. Warum ist der Ausbau des AK` s notwendig?
 - Defizitanalyse
 - Planungsvolumen
2. Variantenentwicklung
 - Historie
 - Vorstellung der Varianten 2 bis 5
 - Vergleich der Varianten 4 und 5
3. Variante 4 in Luftbild mit 5 m Streifen Baufeld und Ingenieurbauwerke
4. Waldverlust am Gesamtwald und Ausgleichsmaßnahmen
5. Forderungen der Stadt Oberhausen
6. Zeitplanung



1. Warum ist der Um- und Ausbau des AK` s OB notwendig?

» Situation:

- » Leistungsfähigkeitsdefizite
- » Umweltbeeinträchtigungen durch Staus und Langsamverkehre
- » Prognostizierte Erhöhung der Verkehrsbelastung (Unfallgefahr)

» Ziel:

- » Erhöhung der Verkehrssicherheit
- » Entlastung der Verteilerfahrbahnen

**Aufnahme der Maßnahme im geltenden und zukünftigen
Bundesverkehrswegeplans als vordringlicher Bedarf**

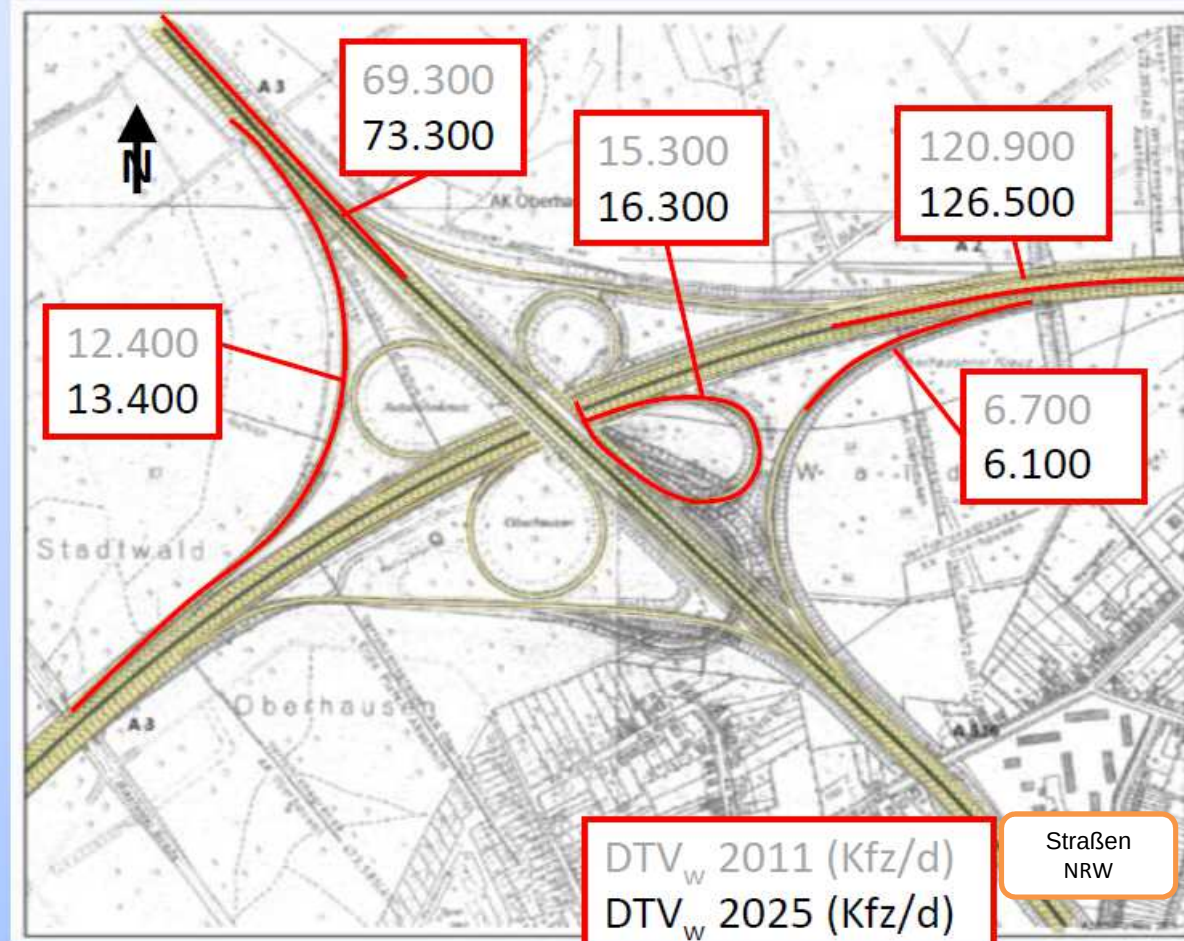


1/ Defizitanalyse

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)





1/ Planungsvolumen

Im Rahmen
des vorliegenden
Vorentwurfes
ergibt sich
nachfolgendes
Planungsvolumen:

Verlagerung der
Tangentialrampen

Umbau Rampe
West-Nord

A3
Ausbau von 4 auf 6
Fahrstreifen (ca. 3 km)

A2
Ausbau der südlichen
Richtungsfahrbahn von
3 auf 4 Fahrstreifen (ca. 2,5 km)

A3
Neue Ein- bzw.
Ausfahrttypen (2-streifig)

Straßen
NRW



2. Variantenentwicklung/ Historie

» - Entwicklung der Varianten 1-3

- Wegfall Variante 1, da nicht RAA- konform
- Vorstellung der Varianten 1-3 bei der Stadt Oberhausen und in den politischen Gremien; Planungsausschuss 23.06.2009
- Favorisierung der Variante 3 durch die Stadt Oberhausen
- Entwicklung der Varianten 4 und 5
- Vorstellung bei der Stadt Oberhausen am 22.06.2010
- Favorisierung der Variante 5 durch die Stadt Oberhausen
- Vorlage Endfassung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung Oktober 2013
- Wegfall Varianten 3 und 5



Dezernat 4 / Umwelt, Gesundheit,
ökologische Stadtentwicklung und -planung

Variante 2

**Großer Überflieger über die A3 (westlicher Abschnitt) und über die A3
(nördlicher Abschnitt)**

Kosten: ca. 45,4 Mio. €





Variante 3

Kosten: ca. 44,3 Mio. €





Variante 4

Über- / Unterflieger über die A3 (westlicher Abschnitt) und unter der A3
(nördlicher Abschnitt)

Kosten: ca. 30,7 Mio. €





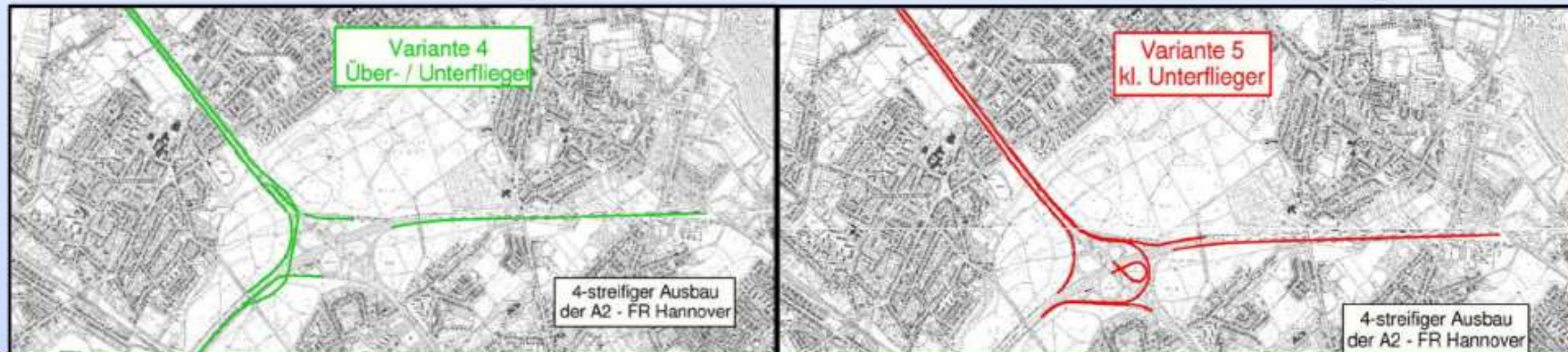
Variante 5

Kleiner Unterflieger unter der A516 und unter der A2 (östlich des AK)

Kosten: ca. 41,6 Mio. €

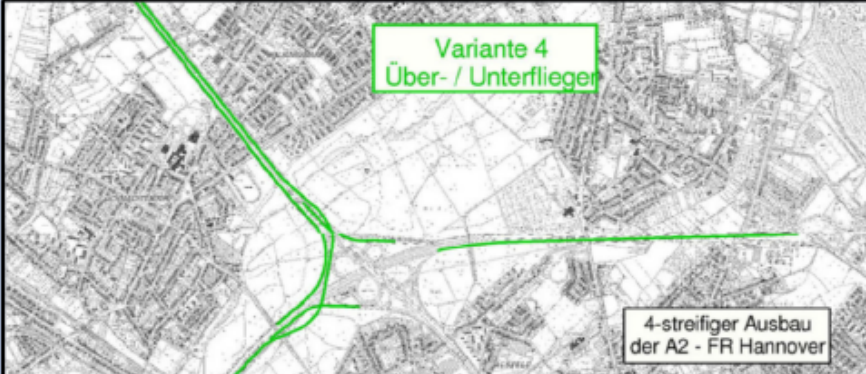
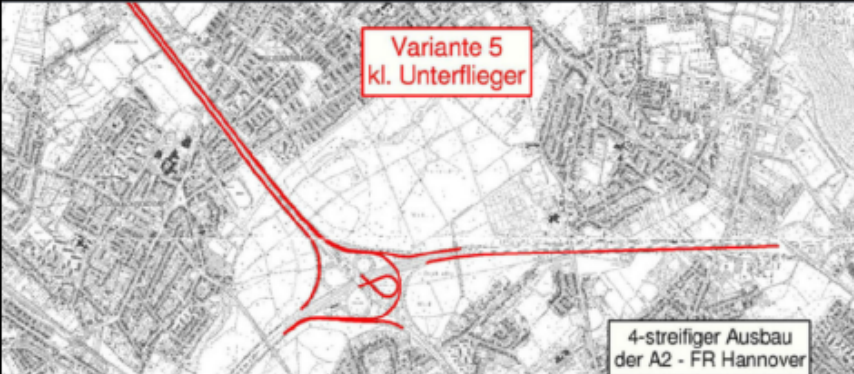


Variantenvergleich – Verkehrliche Beurteilung



Variante 4	Variante 5
Beide Varianten sind vom Grundsatz her als gleichwertig anzusehen.	
Entflechtung der Verkehre in Richtung Oberhausen (A516) und Arnheim (A3) durch gestaffelte Ausfahrt Und Entflechtung der Verkehre in Richtung Arnheim (A3) durch gestaffelte Einfahrt → Erhöhung der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit	Keine Entflechtung
Rampengeschwindigkeit $v = 80 \text{ km/h}$ (Radius = 250 m) → Erhöhung der Verkehrsqualität	Rampengeschwindigkeit $v = 70 \text{ km/h}$ (Radius = 186 m)

Variantenvergleich – Baubarkeit

 Variante 4 Über- / Unterflieger 4-streifiger Ausbau der A2 - FR Hannover	 Variante 5 kl. Unterflieger 4-streifiger Ausbau der A2 - FR Hannover
Variante 4	Variante 5
Über- und Unterführung der A3 (Tiefpunkte der Gradiente bis maximal 2 m unter Gelände) → Kürzere Bauzeit und damit geringere Beeinträchtigungen des Verkehrs	Unterführung der A 516, A 2 sowie der vorhandenen Ost-Nord-Rampe (Tiefpunkte der Gradiente 7-8 m unter Gelände), massives und im Erdreich verankertes Trogbauwerk (330 m lang) erforderlich → Schwieriges Bauen aufgrund der GW-Verhältnisse (Stau- und Schichtwasser) → Längere Bauzeit (ca. 1 Jahr) und damit umfangreichere Beeinträchtigung des Verkehrs und der angrenzenden Siedlungs- u. Freiraumbereiche → Beengte Platzverhältnisse, bauzeitliche Verschiebung der Tangentialrampe Süd-Ost nach außen und damit zusätzliche Waldeingriffe



Vorteile Variante 4 gegenüber Variante 5, (Quelle: Straßen NRW)

- » 30% geringere Baukosten
- » Bauzeitverkürzung um ca. 1 Jahr
- » Geringe Auswirkungen auf den fließenden Verkehr während der Bauphase
- » Keine signifikanten Unterschiede bezüglich Lärm und Luftschadstoffe
- » Keine signifikanten Unterschiede bzgl. Auswirkungen auf Schutzgüter
- » Keine gravierenden Zerschneidungseffekte im Vergleich zum Gesamtbestand Wald (204 ha); V4 2,3% V5 1,3%
- » Festgesetzte Schutzziele für Naturschutzgebiet „Sterkrader Wald“ werden nicht substantiell in Frage gestellt.
- » Erhalt der Erholungsfunktion
- » Bau in Ebene +1 und 0; kein Tangieren des Grundwasserleiters
- » Unterhaltungsaufwand gering (kein Pumpwerk)



Variantenvergleich

	Variante 4	Variante 5
RAA-Konformität	+	+
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	+	+

+	positiv
o	neutral
	negativ



Variantenvergleich

Schutzgutbetrachtung	Variante 4	Variante 5
Mensch – Wohnen	+	+
Mensch – Freizeit	o	+
Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt	o	+
Boden	o	+
Wasser	+	o*
Luft und Klima	o	o
Landschaft (-sbild)	o	+
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	o	+

* Auswirkungen nicht absehbar, weitere Untersuchungen erforderlich

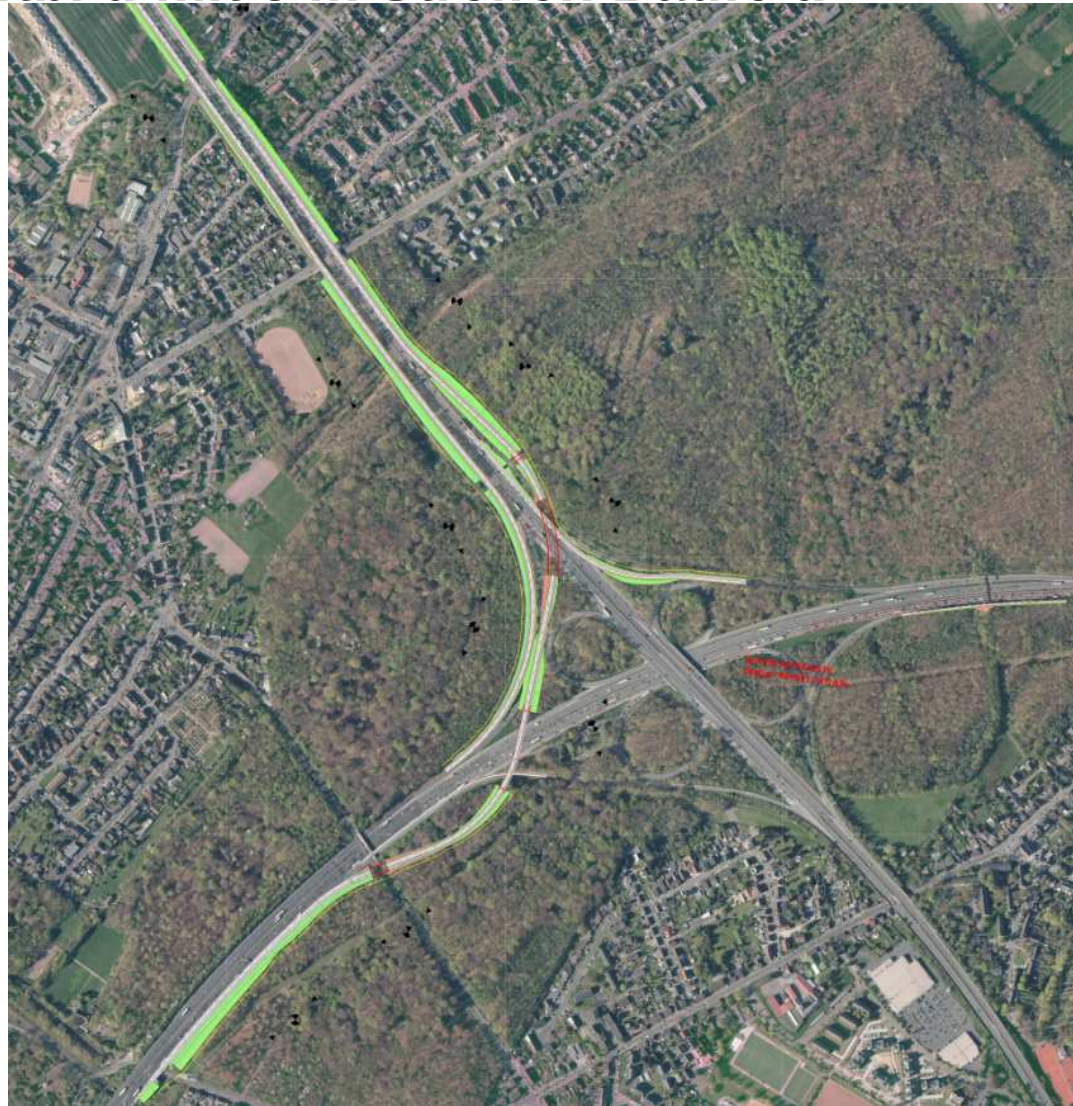
+	positiv
o	neutral
-	negativ

Bund-Land-Besprechung am 14.05.2014 legt die Variante 4 fest



Dezernat 4 / Umwelt, Gesundheit,
ökologische Stadtentwicklung und -planung

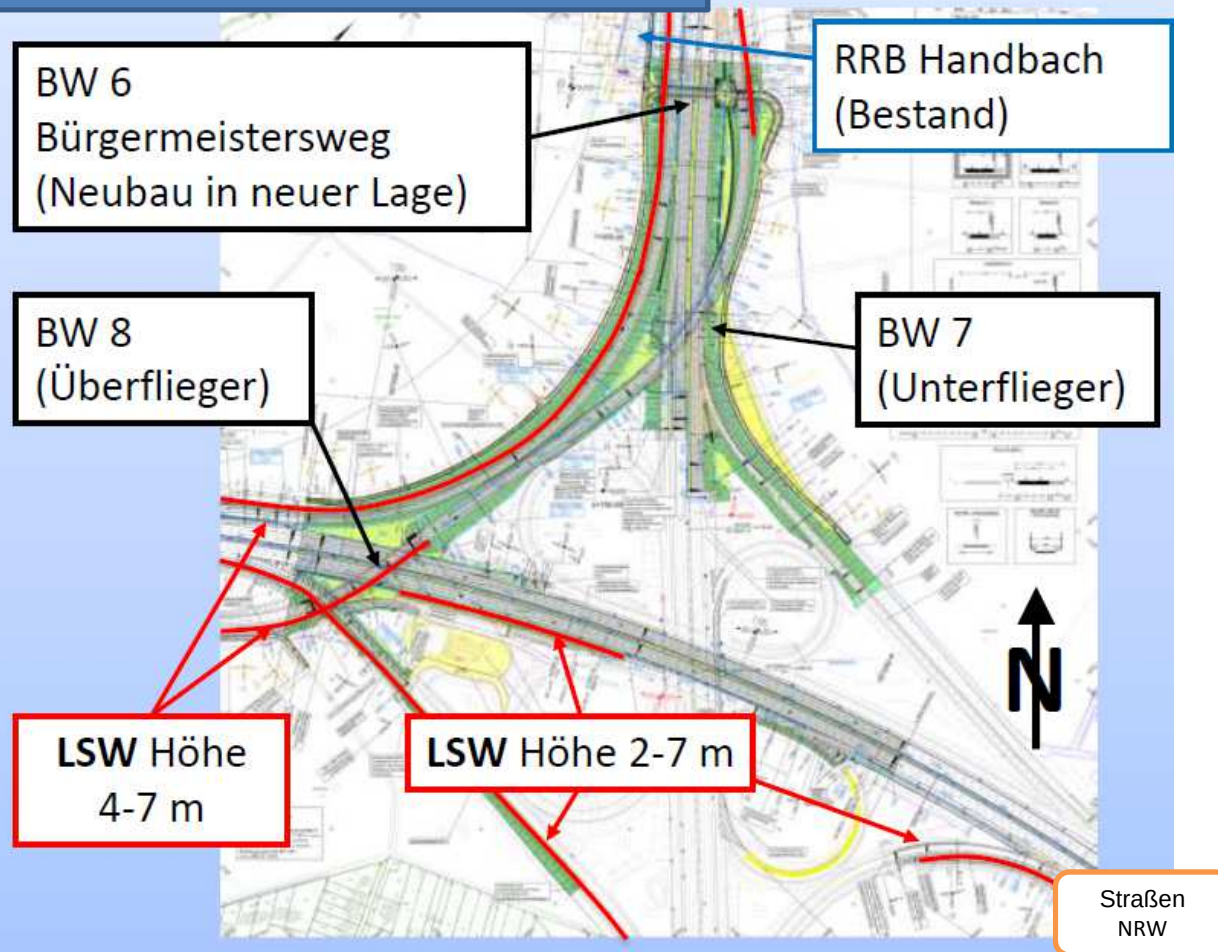
3/ Variante 4 in Luftbild mit 5 m Streifen Baufeld





3/ Ingenieurbauwerke

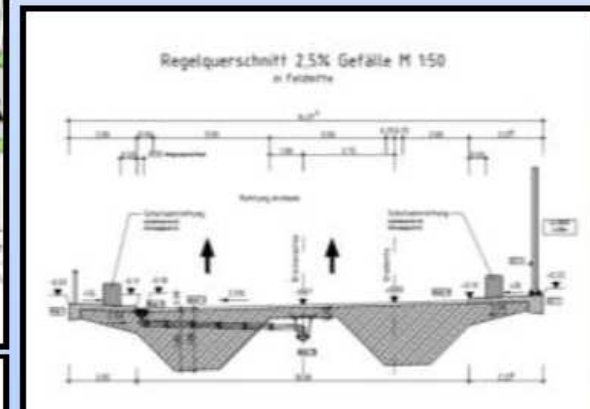
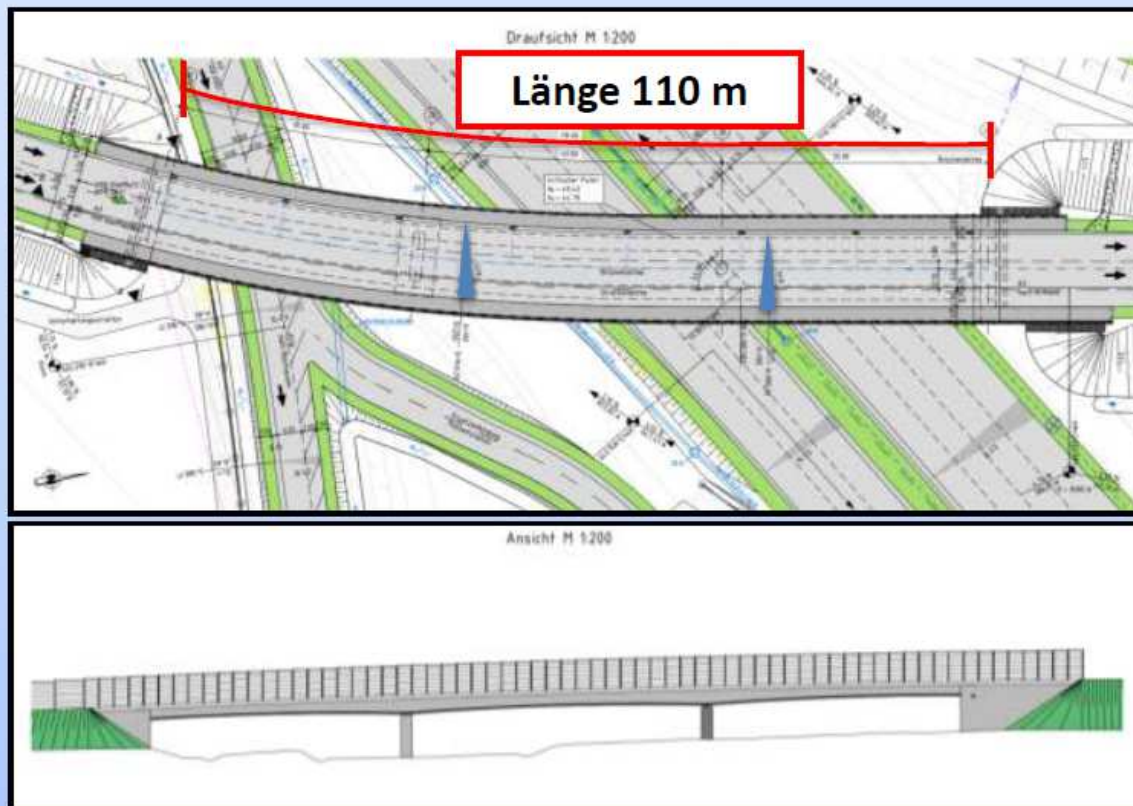
Lageplan 1:1.000, Blatt 2





3/ Ingenieurbauwerke

Neubau BW 8 - Überflieger Rampe West => Nord

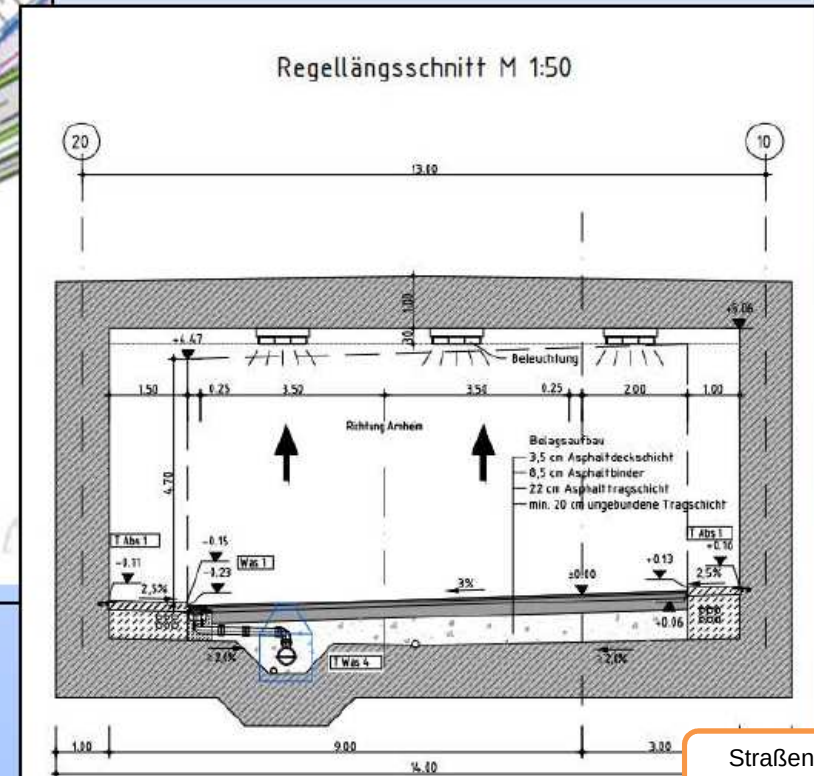
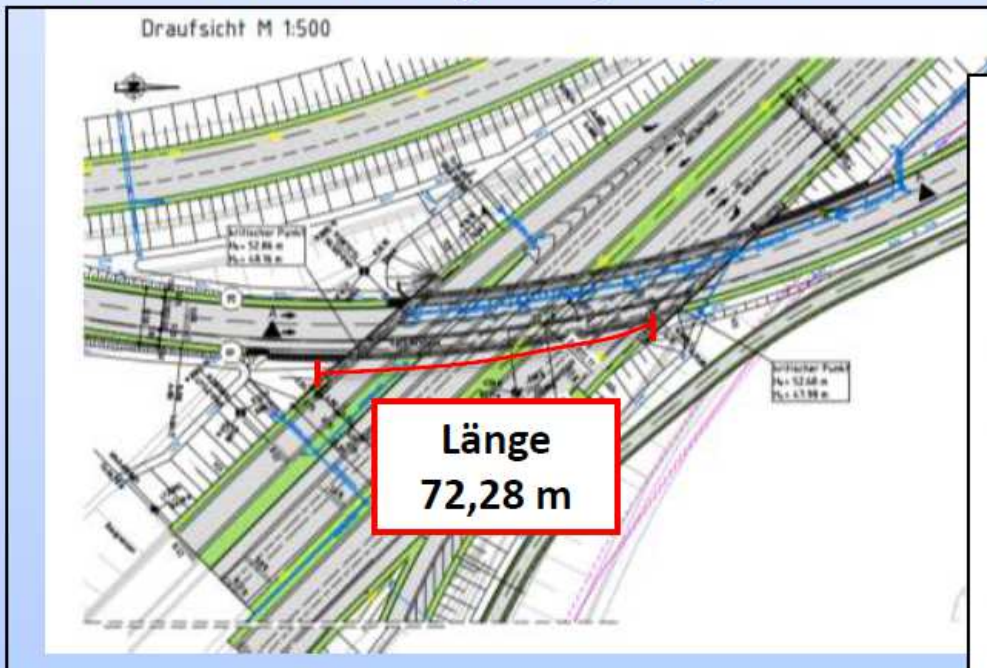


Straßen
NRW



3/ Ingenieurbauwerke

Neubau BW 7 – Unterführung Rampe West => Nord





4/ Waldverlust am Gesamtwald (Quelle: Straßen NRW)

» Erholungswald (nach Waldfunktionskarte)

- Naturschutzgebiet „Sterkrader Wald“
- Landschaftsschutzgebiete „Dunkelschlag/ Sterkrader Wald“

» Bau- und anlagenbedingt (vorübergehend und dauerhaft)

- Keine gravierenden neuen Zerschneidungseffekte
- Keine gravierenden Waldverluste (nur 1% mehr)



4/ Ausgleichsmaßnahmen

- » Entsiegelung und Rekultivierung von „alten Fahrbahnen“ und sonstigen Nebenflächen
- » Offenlegung verrohrte Abschnitte des Handbachs
- » Anlage Feldgehölze, Hecken und Büsche
- » Wiederherstellung und Neuanlage von Wald und Waldmantel (auf bauzeitlich genutzten und z.T. entsiegelten Flächen)
- » Anlage von krautigen Säumen
- » Wiederherstellung von Biotopen u.a.
- » Ersatzmaßnahmen auf Oberhausener Stadtgebiet (7,07 ha)
- » Ersatzmaßnahmen Kreis Wesel (9,36 ha)
- » 35 Lärmschutzwände (ca. 12 km)



5/ Forderungen der Stadt Oberhausen als TÖB

- » Wald weitestgehend erhalten
- » Flora und Fauna schützen
- » Vorhandene Wegebeziehungen erhalten
 - Bei Verlegung kurze Umwege berücksichtigen
- » Kompensationsmaßnahmen sind auf Oberhausener Stadtgebiet durch zu führen
- » Keine weitere Beanspruchung von Natur und Landschaft bei der Bauausführung
- » Erhalt der Erholungsfunktion des Waldes
- » Darstellung der Umweltauswirkungen durch Beeinflussung des Grundwasserspiegels bei Variante 5



5/ Forderungen der Stadt Oberhausen als TÖB

- » Höchsten und durchgängigen Lärmschutz (Abwägungsprozess)
- » Berechnung Prognose Nullfall
 - Gestaltungskonzept
 - Relativ ruhiges Gebiet (Nord-/ Ostquadrant) ist zu schützen
- » Schutz der Oberhausener Bevölkerung vor Lärm- und Luftverschmutzung
- » Aktualisierung der Pläne (Anpassung auf Grundlage aktueller Planung, z.B. Wegfall der Polizei)
- » Anpassung der Wegweisung
- » Prüfung der von der Bürgerinitiative eingereichten Entwürfe
 - Modifizierte Variante 4
 - Vergleich zu Kreuz Köln- West
- » **Neue Abwägung, nach erfolgten Prüfaufträgen**



6/ Zeitplanung

» Stadt Oberhausen

- Aufforderung an Straßen NRW richten

Anpassung / Überplanung der aktuellen favorisierten Planung aufgrund Wegfall Autobahnpolizei

» Straßen NRW

- Vorlage des Entwurfes beim Verkehrsministerium des Landes und Bundes zur Genehmigung
- Rückgabeerlass voraussichtlich 1. Quartal 2017

» Anfang 2018 Eröffnung Planfeststellungsverfahren

» Baubeginn, abhängig vom Planfeststellungsverfahren (2020)

» Bauzeit ca. 4 Jahre



Dezernat 4 / Umwelt, Gesundheit,
ökologische Stadtentwicklung und -planung

Danke für Ihre Aufmerksamkeit