

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/17/0087-01	Termin 23.11.2020	Haupt- und Finanzausschuss		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
26.11.2020	Bezirksvertretung Sterkrade	A			
30.11.2020	Umweltausschuss	V			
09.12.2020	Planungsausschuss	V			
14.12.2020	Haupt- und Finanzausschuss	B			

Beratungsgegenstand

Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes (AK) Oberhausen (A2/A3/A516) von Bau-km 2+566,554 - 6+472,830 (A3 (West)/ A2) und Bau-km 0+639,971 - 3+971,000 (A3 (Nord))

Beschlussvorschlag

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt auf der Grundlage einer Delegation gemäß § 60 Absatz 2 Satz 1 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen anstelle des Rates der Stadt positiv zur Kenntnis, dass durch die Ausbauplanung für das Autobahnkreuz Oberhausen die Verkehrsstörungen in den betroffenen Autobahnabschnitten sowie die dadurch resultierenden negativen Auswirkungen durch Verkehrsverlagerungen ins städtische Verkehrsnetz behoben werden und der dringend erforderliche Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der betroffenen Autobahnstrecken möglich wird.

Gleichzeitig stellt er aber auch fest, dass die vorgelegte Ausbauplanung mit erheblichen Eingriffen in den Naturhaushalt, insbesondere in bedeutende Waldbestände verbunden ist und fordert eine weitere Minimierung des Flächenverbrauchs.

Er beauftragt die Verwaltung, die Gesamtstellungnahme der Stadt Oberhausen bei der Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung Köln) einzureichen.

Bereichsleiterin Bereich 5-6	Bereich 2-2/ Umwelt	Dezernat /	Kämmerer	Oberbürgermeister
Mauksch 29.10.2020	Werntgen-Orman 04.11.2020	Motschull 06.11.20	Tsalastras 10.11.2020	Schranz Datum 13.11.2020
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)		* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)		Beschlusskontrolle: Ja oder nein
				Beteiligung: Personalrat ☐ Gleichstellungsstelle ☐

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/17/0087-01	Termin 23.11.2020	Haupt- und Finanzausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	-----------------------------------

Bezug

Ratsvorlage - A/16/2368-01 vom 13.02.2017

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☐

ja ☒

b) Sonstige

Begründung

Der Rat hat im Anschluss an die Sitzungen im Umweltausschuss am 01.12.2016 und 26.1.2017 und den öffentlich geführten Diskussionen zum Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen in seiner Sitzung am 13.02.2017 einen interfraktionellen Beschluss gefasst (s.o.).

Die Entwurfspläne wurden nach der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (05.07.2016) in Bezug auf die Anliegen von Stadt und Bürgerinitiative noch einmal gründlich überarbeitet und im Anschluss mit den Verkehrsministerien abgestimmt.

Im Juni 2020 wurde folglich das Planfeststellungsverfahren für die Baumaßnahme eingeleitet.

Die Stadt Oberhausen hat nach Aufforderung durch die Bezirksregierung Köln als zuständige Anhörungsbehörde im Planfeststellungsverfahren als Gemeinde, in der sich das Vorhaben auswirkt, parallel zur „Online-Offenlage“ nach § 3 PlanSiG die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen nach § 73 VwVfG durchgeführt.

Die Offenlage der Planunterlagen erfolgte in der Zeit vom 22.06.2020 bis einschließlich 21.07.2020 im Technischen Rathaus Oberhausen sowie digital auf der Internetseite der Bezirksregierung Köln.

Gemäß § 73 VwVfG konnte jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis spätestens einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben.

Von der Möglichkeit der Einsichtnahme im Rathaus haben 9 Personen Gebrauch gemacht. Darüber hinaus wurden private Stellungnahmen, die im Rathaus abgegeben wurden, an die zuständige Bezirksregierung Köln weitergeleitet.

Die Stadt Oberhausen ist an diesem Verfahren aufgrund der durch den Vorhabenträger geplanten Eingriffe in städtische Grundstücke als betroffene Kommune und als Träger öffentlicher Belange (TöB) beteiligt.

Die privat Betroffenen sowie die Träger öffentlicher Belange haben ihre Stellungnahme innerhalb einer von der Anhörungsbehörde zu setzenden Frist abzugeben (s. § 73 VwVfG nach Absatz 2).

Aufgrund der internen Abstimmungserfordernisse und Gremientermine wurde der Stadt Oberhausen eine Fristverlängerung zur Abgabe der Gesamtstellungnahme (als TöB) bis zum 23.12.2020 gewährt.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. B/17/0087-01	Termin 23.11.2020	Haupt- und Finanzausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	-----------------------------------

Nach Ablauf der Einwendungsfrist wird die Bezirksregierung den Vorhabenträger auffordern, zu den Bedenken und Anregungen Stellung zu nehmen.

In der vorliegenden Stellungnahme stellt die Stadtverwaltung dar, wo sie sich in ihren Rechten betroffen sieht und gibt Anregungen zu Änderungen oder Verbesserungen hinsichtlich der durch die Maßnahme ausgelösten Betroffenheiten.

Überdies dient die Stellungnahme, bzw. das Einwendungsschreiben der Wahrung ihrer Rechte im Hinblick auf das Einlegen von Rechtsmitteln.

In der Gesamtstellungnahme sind die Einwendungen aller betroffenen Bereiche der Stadtverwaltung zusammengefasst.

Ein Eingriff in die bestehenden Flächen des Sterkrader Waldes ist aufgrund der geplanten halbdirekten Rampenführung West-Nord und der Anpassung der bestehenden Verkehrsbeziehungen (Anordnung von 2-streifigen Ein-/Ausfahrttypen) sowie des Ausbaus der Fahrbahnquerschnitte der A 3 (von AK Oberhausen bis AS Dinslaken Süd) und der A 2 (von AK Oberhausen bis AS Oberhausen Königshardt) unvermeidlich. Die Planung der durch den Bund bevorzugten Variante („Über- / Unterflieger“) wurde deshalb hinsichtlich des Flächenverbrauchs und der Eingriffe in Natur und Landschaft modifiziert.

Zusätzlich zu den Maßnahmen im Autobahnkreuz sind der Ausbau der A 3 zwischen Autobahnkreuz Oberhausen und der Anschlussstelle Dinslaken von 4 auf 6 Fahrstreifen geplant sowie die Verbreiterung der A 2 zwischen Autobahnkreuz Oberhausen und der Anschlussstelle Oberhausen Königshardt von 6 auf 8 Fahrstreifen.

Auch wenn dem Umbau des Autobahnkreuzes grundsätzlich zugestimmt werden kann, sieht die Stadtverwaltung bei bestimmten Themenbereichen noch Überarbeitungsbedarf.

So ist weiterhin in der Ausführungsplanung und schließlich bei der Bauausführung darauf zu achten, dass der Umfang der Inanspruchnahme der Waldflächen so gering wie möglich gehalten wird.

Am Ende des Anhörungsverfahrens lädt die Bezirksregierung die Träger öffentlicher Belange sowie die Privateinwender zu einem Erörterungstermin ein und fertigt einen Abschlussbericht mit den Ergebnissen aus dem Anhörungsverfahren für die Planfeststellungsbehörde.

Schließlich stellt die Planfeststellungsbehörde nach § 74 VwVfG nach Absatz 1 den Plan fest (Planfeststellungsbeschluss).

Der Naturschutzbeirat hat in seiner Sitzung am 13.08.2020 eine eigene Stellungnahme beschlossen, die dieser Vorlage ebenfalls als Anlage beigelegt ist.

Anlagen

- Gesamtstellungnahme der Stadt Oberhausen zum Um-/Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen (nur online als PDF in Allris)
- Stellungnahme des Naturschutzbeirats (nur online als PDF in Allris)

Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i. V. m. dem Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) für den Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes (AK) Oberhausen (A2/A3/A516) von Bau-km 2+566,554 - 6+472,830 (A3 (West)/ A2) und Bau-km 0+639,971 - 3+971,000 (A3 (Nord))

Stellungnahme und Einwendungen der Stadtverwaltung

Oberhausen

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Kernforderungen	4
1.1	Allgemeines	4
1.2	Kernforderungen der Stadt Oberhausen	4
2	Städtische Infrastruktur / verkehrliche Belange	5
2.1	Straßenverkehrliche Belange	5
2.2	Baustellen- und Baustraßenkonzept	8
2.3	Nahmobilität	8
2.4	Städtische Kanalisation	9
2.5	Brückenbauwerke / Anmerkungen zum Regelungsverzeichnis	12
2.5.1	Widersprüche zwischen Erläuterungsbericht und Regelungsverzeichnis	12
2.5.2	„Leit- und Sperreinrichtungen“ im Sterkrader Wald	13
2.5.3	Unterführung Bürgermeisterweg	13
2.5.4	Ersatzmaßnahme E 3 / Aufforstung an der Breilstraße	13
3	Städtebauliche Belange	13
4	Belange von Natur und Landschaft	14
4.1	Naturschutzfachliche Vorbemerkung	14
4.2	Waldinanspruchnahme	15
4.3	Biotopverbund/Biotopvernetzung	16
4.4	Bewertung der Wirkzonen bei der Eingriffsermittlung	17
4.5	Nebenbestimmungen	17
5	Belange des Klimaschutzes	20
5.1	Vorbemerkung / Fehlende Aussagen in den Planunterlagen	20
5.2	Wald bzw. Boden als CO ₂ -Senke	21
5.3	Auswirkungen des Ausbaus des AK Oberhausen auf den Wald als CO ₂ -Speicher	22
6	Stadtklima und Klimaanpassung	23
6.1	Datengrundlage	23
6.2	Auswirkungen auf die Klimafunktionen	23
6.3	Anfälligkeit gegenüber dem Klimawandel	23
7	Belange der Luftreinhaltung	24
7.1	Auswirkungen der Planungen auf Immissionsschutzfunktionen	24
7.2	Auswirkungen der Planungen auf die Luftschadstoffbelastungen	25
7.3	Wegweisende Beschilderung im Zusammenhang mit dem Um- und Ausbau des Autobahnkreuz Oberhausen	26
8	Belange des Lärmschutzes	26
8.1	Vorbemerkung	26
8.2	Grundlegende Forderungen zum Schallschutz	28

8.2.1	Aktuelle Gebäudedatei.....	28
8.2.2	Offenporiger Asphalt auf Brückenbauwerken	28
8.2.3	Lärmarme Brückenübergänge	28
8.3	Forderungen zu den einzelnen Untersuchungsabschnitten.....	29
8.3.1	UA 1 Königshardt.....	29
8.3.2	UA 2 Walsumermark 1	29
8.3.3	UA 3 Walsumermark 2.....	30
8.3.4	UA 4 Schmachtendorf 1	30
8.3.5	UA 5 Schmachtendorf 2.....	31
8.3.6	UA 6 Schmachtendorf 3.....	31
8.3.7	UA 7 Dunkelschlag	32
8.3.8	UA 8 Alsfeld	32
8.4	Fazit.....	33
9	Belange des Bodenschutzes	33
9.1	Boden / schützenswerte Böden.....	33
9.2	Altlasten/Einbau von Bodenmaterialien	34
9.3	Nebenbestimmungen	34
10	Belange des Wasserrechts	38
10.1	Einleitungen Oberflächengewässer.....	38
10.1.1	Laubgraben	38
10.1.2	Durchlässe Alsbach, Handbach, Nassenkampgraben.....	39
10.1.3	Huckepackleitungen	39
10.1.4	Wasserqualitätssicherung.....	39
10.1.5	Fachbericht Wasserrahmen-Richtlinie (WRRL)	40
10.1.6	Wasserrechtliche Erlaubnis vom 12.03.2012.....	40
10.2	Versickerung	40
10.3	Stellungnahme WBO GmbH	41
11	Stellungnahme der Stadt Oberhausen als Grundstückseigentümerin ...	41

Die Stadt Oberhausen nimmt zu den vorgelegten Planunterlagen zum Planfeststellungsverfahren für den Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen (s.o.) im Rahmen der Anhörung als Träger öffentlicher Belange, als betroffene Grundstückseigentümerin und im Rahmen ihres kommunalen Selbstverwaltungsrechtes wie folgt Stellung und erhebt die nachfolgenden Einwendungen:

1 Einleitung und Kernforderungen

1.1 Allgemeines

Die Stadt Oberhausen befürwortet grundsätzlich, aber auch kritisch, den Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen, da durch sie die Beseitigung der Verkehrsstörungen in den betroffenen Autobahnabschnitten mit den daraus resultierenden negativen Auswirkungen durch Verkehrsverlagerungen ins städtische Verkehrsnetz sowie der dringend erforderliche Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der betroffenen Autobahnstrecken möglich wird.

Das vorgesehene Lärmschutzkonzept führt zu einer deutlichen Verbesserung der Belastungssituation für den gesamten Oberhausener Norden, was ausdrücklich begrüßt wird. Dennoch ist es notwendig und vor dem Hintergrund der Bedeutung und des Investitionsvolumens dieser Ausbaumaßnahme auch vertretbar, den Lärmschutz weiter zu optimieren. Daher werden weitere Lärmschutzmaßnahmen, wie die Verwendung von offenporigem Asphalt auch auf Brückenbauwerken, lärmarme Brückenübergänge und für einzelne Untersuchungsabschnitte die Erhöhung der Lärmschutzwände benannt und gefordert.

Das Vorhaben ist in der beantragten Form jedoch auch mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, insbesondere in Waldbestände verbunden. Es gehen insgesamt ca. 11 ha städtischer Waldflächen verloren. Die dafür erforderlichen und geplanten Ersatzflächen liegen nur zu einem Drittel im Oberhausener Stadtgebiet und zu zwei Dritteln im Kreis Wesel. Die betroffenen Waldbereiche haben hinsichtlich ihres Biotopwertes, ihrer Erholungsfunktion, als CO₂-Speicher sowie in ihrer Funktion für den Boden, den Wasserhaushalt, den Immissions- und Klimaschutz eine hohe Bedeutung für die Umwelt und die Bevölkerung in Oberhausen. Dieser Verlust betrifft zudem fast vollumfänglich städtischen Kommunalwald, der insbesondere den Oberhausener Bürgern zur naturnahen Erholung dient. Die Flächenreduktion von naturnahen Waldbeständen in Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten ist aus umweltfachlicher Sicht problematisch und der Eingriff deshalb weiter, gegenüber dem ersten Entwurf aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, zu minimieren.

So sind mit Blick auf eine nachhaltige und zukunftsorientierte Planung, die auch die Belange der Umwelt und die straßenverkehrlichen Belange berücksichtigt, die nachfolgenden Hinweise und Anregungen zu beachten und umzusetzen.

1.2 Kernforderungen der Stadt Oberhausen

Gefordert wird die Minimierung des Eingriffs in die bestehenden Waldflächen.

Der Buchenweg unter der A 3-Brücke ist zudem auf mind. 17 m aufzuweiten.

Die Knotenpunkte der L 21 (Ferne Waldstraße) an der Anschlussstelle Oberhausen-Königshardt sind zu signalisieren.

Der Unterhaltungsweg für die neuen Lärmschutz-Brücken entlang der A 3 ist zu einer Radwegeverbindung auszubauen.

Die Verkehrsprobleme (Überstauung des Kreisverkehrs) zwischen der Anschlussstelle Dinslaken Süd und dem Kreisverkehr mit der L21 und der K12 sind nachhaltig zu lösen.

Der Lärmschutz ist durch den Einbau eines offenporigen Asphalts auf den einzelnen Brückenbauwerken und der abschnittsweisen Erhöhung der Lärmschutzwände zu verbessern.

2 Städtische Infrastruktur / verkehrliche Belange

Mit den Planungen zum „Umbau des Autobahnkreuzes Oberhausen“ wird das Ziel verfolgt, die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss in den überlasteten Autobahnabschnitten zu verbessern.

Für das städtische Verkehrsnetz sind ebenfalls positive Auswirkungen durch weniger Verlagerungen von Fernverkehr ins städtische Verkehrsnetz zu erwarten.

Geplant ist die halbdirekte Rampenführung West-Nord und die Anpassung der bestehenden Verkehrsbeziehungen (Anordnung von 2-streifigen Ein-/Ausfahrttypen) sowie des Ausbaus der Fahrbahnquerschnitte der A 3 auf 6 Fahrstreifen (von Autobahnkreuz Oberhausen bis Anschlussstelle Dinslaken Süd) und der A 2 auf 8 Fahrstreifen (von Autobahnkreuz Oberhausen bis Anschlussstelle Oberhausen Königshardt). Die Planung der durch den Bund bevorzugten Variante („Über- / Unterflieger“) wurde für den vorliegenden Planfeststellungsentwurf hinsichtlich des Flächenverbrauchs und der Eingriffe in Natur und Landschaft bereits modifiziert.

Allerdings sind zwingend die vorgenannten und nachfolgenden Hinweise zu beachten, bzw. Fragestellungen zu klären.

2.1 Straßenverkehrliche Belange

Das Bauwerk über die Hünenbergstraße (B8) wird in gleicher Lage durch breitere Brückenquerschnitte dem neuen Autobahn-Regelquerschnitt angepasst. Die Fahrbahnbreite der B 8 sowie die lichte Weite zwischen den Widerlagern wird entsprechend dem Bestandsbauwerk geplant.

Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

Das Bauwerk über die Straße „Zum Ravenhorst“ wird ebenfalls in gleicher Lage durch breitere Brückenquerschnitte dem neuen Autobahn-Regelquerschnitt angepasst. Die Fahrbahnbreite sowie die lichte Weite zwischen den Widerlagern wird entsprechend dem Bestandsbauwerk geplant.

Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

Das Bauwerk über den Wirtschaftsweg „Zum Steinacker“ wird in gleicher Lage durch breitere Brückenquerschnitte dem neuen Autobahn-Regelquerschnitt angepasst. Die lichte Weite wird auf 5,00 m angehoben.

Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

Das Bauwerk über die Neukölner Straße (L 397) wird in gleicher Lage durch breitere Brückenquerschnitte dem neuen Autobahn-Regelquerschnitt angepasst. Die Fahrbahnbreite sowie die lichte Weite zwischen den Widerlagern wird entsprechend dem Bestandsbauwerk geplant.

Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

Das Bauwerk über den Buchenweg (K11) wird in gleicher Lage durch breitere Brückenquerschnitte dem neuen Autobahn-Regelquerschnitt angepasst. Die Stadt Oberhausen geht davon aus, dass mit der Vergrößerung der lichten Weite zwischen den Widerlagern von 11 m auf mind. 17 m zukünftig die im Bestand nicht ausreichend breiten Nebenanlagen (Geh- und Radwege) regelkonform hergestellt werden können.

Das Bauwerk über den Bürgermeistersweg wird durch Verlegung des Bürgermeisterswegs ca. 70 m weiter nördlich neu gebaut. Zusätzlich wird ein Bauwerk über den Bürgermeistersweg im Bereich der Rampe West-Nord neu errichtet. Die Stadt Oberhausen geht davon aus, dass jeweils die lichten Weiten der Unterführungen gem. Regelungsverzeichnis 7,50 m betragen.

Die bestehende Überführung der Hiesfelder Straße (K 16) bleibt unverändert. Für die Überführung der neuen Rampe West-Nord ist ein neues Brückenbauwerk geplant.

Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

Das Bauwerk über die Weseler Straße (L 155) wird in gleicher Lage durch breitere Brückenquerschnitte dem neuen Autobahn-Regelquerschnitt angepasst. Die Fahrbahnbreite sowie die lichte Weite zwischen den Widerlagern wird entsprechend dem Bestandsbauwerk geplant.

Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

Die weiter westlich gelegenen Brückenbauwerke über die Landesstraße L 155 Weseler Straße sowie über Industriegleise und Wirtschaftswege bleiben unverändert. Hier sind aufgrund der erforderlichen Lärmschutzwände Bauwerksergänzungen (Torsionsbalken) geplant.

Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

Die Geh-/Radwegüberführung im Sterkrader Wald über die A2 bleibt unverändert erhalten.

Die bestehenden Überführungen der Erzberger Straße (K 2), Kirchhellener Straße (L 621) und Fernewaldstraße (K 1) bleiben unverändert erhalten.

Alle Bauwerke werden mit einer lichten Durchfahrtshöhe von 4,50 m geplant.

Die Knotenpunkte der Anschlussstelle Oberhausen-Königshardt im Bereich der Fernewaldstraße (L21) sind heute als nichtlichtsignalgeregelte Knotenpunkte ausgeführt und heute weder in der Vormittags- noch in der Nachmittagsspitzenstunde ausreichend leistungsfähig.

Aus dem Grund wird aus Kapazitäts- und aus Sicherheitsgründen in der Verkehrsuntersuchung eine Signalisierung der Verknüpfungen der Ein- und Ausfahrten mit der L21 (Fernewaldstraße) empfohlen. Zusätzliche bauliche Maßnahmen sind nicht geplant.

Aus Sicht der Stadt Oberhausen ist die Signalisierung des Knotenpunkts notwendig und in den Plan und im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Bzgl. der Beurteilung der Anschlussstelle Dinslaken Süd widerspricht sich das Verkehrsgutachten. Auf Seite 22 wird ausgesagt: *„Ein Rückstau in den Kreisverkehr an der östlichen Anschlussstelle ist jedoch auch in der Nachmittagsspitzenstunde nicht zu erwarten. Der Kreisverkehr ist sowohl vormittags als auch nachmittags mit sehr guter bzw. befriedigender Verkehrsqualität ausgestattet.“*

Auf Seite 39 f. wird dagegen ausgeführt: *„An der westlichen Anschlussstelle wird zukünftig sowohl am Vormittag als auch am Nachmittag eine nur ungenügende Verkehrsqualität festgestellt. Ein Rückstau in den Kreisverkehr an der östlichen Anschlussstelle ist zu erwarten. Die sehr gute bzw. befriedigende Verkehrsqualität nach HBS des Kreisverkehrs ist nur unter ruckstaufreien Bedingungen zu erzielen. Um die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs und auch der Lichtsignalanlage sicherzustellen, ist zu prüfen, ob die Signalzeiten für die Signalgruppe K2 (Fahrbeziehung Geradeaus von Ost nach West) in Verbindung mit der koordinierten LSA am nächsten Knotenpunkt angepasst werden können. Die Anlage von 2 Geradeausfahrstreifen (1 Geradeaus/Rechts, 1 Geradeaus), die nach dem Knotenpunkt wieder verzogen werden, konnte eine Lösung darstellen. Wird durch entsprechende Maßnahmen der Rückstau in den bestehenden Kreisverkehr verhindert, kann dieser mit einer sehr guten bzw. befriedigenden Verkehrsqualität in den Spitzenstunden betrieben werden.“*

Die Ein- und Ausfahrten an der A3 werden zukünftig mindestens eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen.“

Seit mehreren Jahren ringt die Stadt gemeinsam mit Bürgern und Straßen NRW um eine Lösung in dieser Sache. So ist auch Straßen NRW bekannt, dass am westlichen Knotenpunkt der Anschlussstelle Dinslaken-Süd auf Dinslakener Stadtgebiet die Leistungsfähigkeit in der Vor- und Nachmittagsspitzenstunde ungenügend ist mit der Folge von Rückstauerscheinungen bis in den Kreisverkehr am östlichen Knotenpunkt der Anschlussstelle auf Oberhausener Stadtgebiet.

Seitens Straßen NRW wurde zugesagt, im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A3 eine Lösung zu erarbeiten.

Der Plan lässt das Problem leider unberücksichtigt. Um- und Ausbaumaßnahmen wurden nicht untersucht und geplant. Die Stadt Oberhausen fordert, vorab zu prüfen,

inwieweit ein Ausbau der B8 zur Herstellung einer ausreichenden Verkehrsqualität erforderlich ist. Die Maßnahmen sind in den Plan aufzunehmen und entsprechend im Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen.

2.2 Baustellen- und Baustraßenkonzept

Die Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich größtenteils nicht im Besitz des Bundes. Hier werden u. a. private und städtische Grundstücke vereinnahmt. Insbesondere fehlen der Stadt Angaben zur Erschließung der Baustelleneinrichtungsflächen und dem zu erwartenden Baustellenverkehr. Es kann zu diesem Zeitpunkt, ohne Angaben der zu erwartenden Verkehrsbelastungen, keine konkrete Aussage zu den Flächen gemacht werden. Es ist darauf zu achten, dass in erster Linie das Hauptverkehrsstraßennetz - zum Schutz der Bevölkerung vor Staub und Lärm - genutzt wird. Die Reifen der Baustellenfahrzeuge sind vor Benutzung der öffentlichen Straßen entsprechend zu reinigen (Reifenwaschanlage).

Im Bereich des Sterkrader Walds ist darauf zu achten, dass öffentliche Wege auch weiterhin für die Bevölkerung zugänglich bleiben.

Die Erschließung der Baustelleneinrichtungsflächen und die Führung des Baustellenverkehrs ist aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs im Stadtgebiet grundsätzlich mit der Stadt Oberhausen abzustimmen.

Für jede Baustelle sind die Auswirkungen und die zu treffenden Maßnahmen (Beschilderungen, Absperrungen, provisorische Umbaumaßnahmen, Reifenwaschanlagen, signaltechnische Änderungen) individuell mit der Stadt abzustimmen.

Um gleichzeitige Sperrungen wichtiger kommunaler Verkehrsstraßen zu vermeiden, sind die Baumaßnahmen von Straßen NRW mit Rücksicht auf andere große und zeitlich parallel geplante Maßnahmen (BETUWE, Fernwärme, WSA) zeitlich zu koordinieren und der Vorhabenträger hat rechtzeitig und einvernehmlich mit der Stadt ein Verkehrskonzept für die Dauer der Baumaßnahmen abzustimmen.

2.3 Nahmobilität

Westlich des Ausbauabschnitts des Autobahnkreuzes Oberhausen befinden sich die Bauwerke 11 „Brücke im Zuge der A3 über die Bahnstrecke Oberhausen – Holten (Betuwe-Linie)“ und 12 „Brücke im Zuge der BAB3 über Industriegleise und Wirtschaftswege“ (s. Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Tab. 32, S. 91/92). In diesem Bereich sind beidseitig Lärmschutzwände von 7 m Höhe erforderlich. Das Brückenbauwerk 11 wird lt. Erläuterungsbericht von der DB neu erstellt bzw. umgebaut und mit Lärmschutzwänden ausgerüstet (im Zuge des 3-gleisigen Ausbaus der Strecke „ABS 46/2 – Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen“). Das Brückenbauwerk 12 (s. Unterlage 11.1, Regelungsverzeichnis, lfd.-Nr. 03) wird im Zuge der Ausbauplanung für das Autobahnkreuz Oberhausen mit gesonderten Lärmschutzwandbrücken ausgestattet. „Die Lärmschutzwandbrücken werden auf massiven Scheiben in den Lagerachsen der Brücke aufgelagert. Die Scheiben werden neben der Bestandsbrücke tiefgegründet und tragen ihre Lasten unabhängig vom Bestand in den Baugrund ab. Zur Anordnung der Lärmschutzwände werden Stahlhohlkästen beidseitig längs der Brücke geführt (Torsionsbalken). Die Breite der Hohlkästen lässt die zusätzliche Anordnung eines Unterhaltungsganges zu.“ (Erläuterungsbericht, S. 91/92)

Deshalb fordert die Stadt Oberhausen auf der Südseite im Bereich der Lärmschutzwand 3.17 (s. Unterlage 11.1, Regelungsverzeichnis, lfd.-Nr. 05 sowie Unterlage 05.0, Lageplan 0) die Lärmschutzwandbrücken so auszugestalten, dass der vorgesehene Unterhaltungsweg entlang der gesamten Lärmschutzwand 3.17 als Fuß-/Radweg geführt werden kann.

Durch diesen angehängten Fuß-/Radweg wird eine neue Wegebeziehung ermöglicht, die eine Verbindung zwischen dem Sterkrader Wald und dem Neuen Emschertal schaffen kann. Dieses Ziel wurde bereits vor Jahren mit dem regional abgestimmten Projekt zur Freiraumvernetzung zwischen dem Sterkrader Wald und dem Regionalen Grünzug A in das Handlungsprogramm Emscher Landschaftspark aufgenommen, konnte aber aufgrund der Barrierewirkung der Bahnstrecke an dieser Stelle bisher nicht weiter verfolgt werden. Die Ausgestaltung der Lärmschutzbrücken in der vorgeschlagenen Form bietet hier die Möglichkeit, das Projekt zu realisieren.

Auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG zum 3-gleisigen Ausbau der Strecke „ABS 46/2 – Grenze D/NL-Emmerich-Oberhausen“, Planfeststellungsabschnitt 1.2 wurde seitens der Stadt Oberhausen bereits 2014 gefordert, im Bereich der BAB-Brücke über die Schienenstrecke eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für eine Rad- und Fußwegeverbindung einzuplanen. Trotz der Ablehnung der DB Projektbau GmbH wurde die Forderung auch im weiteren Verfahren seitens der Stadt Oberhausen aufrechterhalten, da nur im Rahmen von Genehmigungsverfahren solcher Infrastrukturprojekte die Möglichkeit gegeben ist, die Querung der zukünftigen Bahntrasse für das seit Jahren geplante und politisch beschlossene Projekt „Grünvernetzung Sterkrader Wald / Neues Emschertal“ planerisch zu verankern. Daher wurde eine entsprechende Überarbeitung der Planung und Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW gefordert.

Über die Forderungen der Stadt Oberhausen ist bisher nicht entschieden worden, die Planfeststellung nach § 18 AEG für den Planfeststellungsabschnitt 1.2 der ABS 46/2 steht noch aus.

2.4 Städtische Kanalisation

Eigentumsverhältnisse

Als Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger für alle städtischen Kanäle in Oberhausen ist die Stadt Oberhausen und nicht die WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO GmbH) einzutragen. Die WBO GmbH betreibt die öffentlichen Kanäle im Auftrag der Stadt Oberhausen.

Die WBO GmbH betreibt keine Elektroleitungen in dem angegebenen Bereich.

Kanaldurchmesser

(Unterlage 11.2: Bau-km 5+030) (U5.1 /0)

Der Kanaldurchmesser bei Bau-Km 5+030 beträgt 1200 und nicht 200 mm. In dem Lageplan U5.1/0 ist der Abwasserkanal mit ON 1000 dargestellt. Parallel zur Autobahn liegt ein Kanal mit den Durchmessern 1600 bzw. 1400 mm.

Bemessungsgrundlage

(Unterlage 18, Seite 4, Abschnitt 2.1.1)

Die Entwässerungsanlagen wurden nach Kostra 2000 dimensioniert. Die Bemessungen sind nach Kostra 2010 im Rahmen der Ausführungsplanung zu aktualisieren.

Hochwasserabfluss (H01)

(Unterlage 18, Tabelle 3)

In der Tabelle wird der einjährige Hochwasserabfluss H01 mit 74,92 l/s angegeben. Dabei stützt sich der Antragsteller auf Messungen der WBO GmbH. Diese statistische Auswertung kann nicht nachvollzogen werden.

Überflutungsnachweis

(Unterlage 18, Abschnitt 2.2. 1, Tabelle 1)

Für die Regenrückhaltebecken „RRB Handbach“, „RRB Tüsselbeck“ und „RRB Nassenkampgraben“, ist sicherzustellen, dass bei einem zwanzigjährigen Überstauereignis keine Überflutungsschäden zu erwarten sind.

Einleitungsstelle 3

(Unterlage 18, Bau-km 1 + 755)

Die Gestaltung der Einleitungsstelle ist mit der WBO GmbH rechtzeitig, vor der Ausführung, abzustimmen.

Die Genehmigung für die Einleitung ist auf 20 Jahre zu begrenzen. Für die weitere Benutzung des städtischen Kanals ist kurz vor Ablauf der Genehmigung ein Antrag bei der Unteren Wasserbehörde der Stadt Oberhausen zu stellen. Somit wird es einfacher, bei geänderter Rechtslage oder modifizierten technischen Bestimmungen, den Antragsteller zu einer Anpassung der Einleitung zu bewegen. Das Oberflächenwasser des Nassenkampgrabens, der Tüsselbeck und des Handbaches sind an die städtischen Kanäle angeschlossen. Der Erlaubnis, Oberflächenwasser in die Gewässer für eine unbegrenzte Zeit einzuleiten, stimmt die Stadt Oberhausen aus den oben genannten Gründen auch nicht zu. Die Erlaubnis ist für einen begrenzten Zeitraum zu erteilen.

Jegliche Einleitung in das städtische Kanalnetz bedarf der Zustimmung der Stadt Oberhausen.

Havariefall

Alle Regenbecken sind am Auslaufbauwerk mit einem verschließbaren Schieber zu versehen, um im Falle eines Ölunfalls zu verhindern, dass die Gewässer oder die städtischen Kanäle in Mitleidenschaft gezogen werden.

Der Antragsteller hat eine verantwortliche Person und seinen Vertreter der WBO GmbH zu benennen, die im Havariefall über Mobiltelefone und Email-Adressen kontaktiert werden können.

Anschlussstelle Dinslaken-Süd

(Unterlage 5/5)

Die Entwässerung der Anschlussstelle an der Achse Nr. 76 Dinslaken Süd/ Einfahrt-Ost wird neu geordnet. Zusätzliche Flächen in der Einfahrt werden in das städtische Regenwassernetz der Hünenbergstraße übernommen. Der Antragsteller stellt der WBO GmbH Unterlagen zur Verfügung, aus denen zu erkennen ist, welche Flächen

der Zu- und Einfahrt in das städtische Entwässerungssystem übernommen werden. Es ist sicherzustellen, dass das städtische Kanalnetz nicht zu stark belastet wird.

Durchpressung (Durchlass1: Nassenkampgraben)

(Unterlage 18, Seite 21)

Die WBO GmbH betreibt parallel zur Autobahn einen Schmutzwasserkanal DN 300. Um mögliche Schäden im Kanal während der Baumaßnahmen zu vermeiden, ist die Ausführung des Rohrvortriebs frühzeitig mit der WBO GmbH abzustimmen.

RWBA Laubgraben

(Unterlage 18, RWBA Laubgraben, Anlage 1)

In der Tabelle für den hydraulischen Nachweis der Kanalrohre stehen andere Kanaldurchmesser im Vergleich zu den Darstellungen im Langeplan U5/1.

Es ist zu prüfen, ob der Drosselabfluss von 200 l/s wie in U5/1 dargestellt, von Rohr ON 300 aufgenommen werden kann.

Der Drosselabfluss des Regenrückhaltebeckens wird in den durch Sohlschalen befestigten Bachlauf des Laubgrabens geführt. Es ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass das eingeleitete Wasser im Kurvenbereich nicht das Gerinne verlässt und eine Gefahrenstelle für den Verkehr in der Weseler Straße durch Überflutung darstellt.

Autobahntwässerung Zum Ravenhorst

(US.1/5)

In der Straße „Zum Ravenhorst“ liegen bereits Entwässerungskanäle des Antragstellers, die nicht im Lageplan dargestellt sind. Diese müssen in Abstimmung mit der Stadt Oberhausen und der WBO GmbH zurückgebaut werden.

L215n

(Unterlage S/0)

Die L215n unterquert das BW 12 (Brücke im Zuge der BAB 3), welches westlich des Baufeldes der BAB 3 in Fahrtrichtung Köln liegt.

Es sind in diesem Bereich im Zuge der BAB 3 Lärmschutzwände auf Torsionsbalken am BW 12 (beide Richtungsfahrbahnen) geplant. Diese Lärmschutzwände werden mittels gesonderter Lärmschutzwandbrücken bereitgestellt. Das Brückenbauwerk bleibt von dieser Maßnahme weitestgehend unbeeinflusst (siehe Unterlage 1 / E-Bericht / Tab.32 / S.91, 92 und Unterlage 11 /Regelungsverzeichnis/ lfd.-Nr. 1 -3).

Die Lärmschutzwandbrücken werden auf massiven Scheiben in den Lagerachsen der Brücke aufgelagert. Die Scheiben werden neben der Bestandsbrücke tiefgegründet und tragen ihre Lasten unabhängig vom Bestand in den Baugrund ab.

Es ist aus den bisher vorliegenden Beschreibungen/Lageplänen zu den Maßnahmen am BW 12 nicht eindeutig abzulesen, ob die Unterquerung der L215n davon beeinflusst wird.

Es ist sicherzustellen, dass sich die Baumaßnahmen am BW 12 und der L215n zeitlich nicht überschneiden. Darüber hinaus ist die Lage der geplanten tiefgegründeten, massiven Scheiben mit der Lage der L215n, nach Vorlage einer detaillierteren Pla-

nung seitens Straßen NRW, übereinanderzulegen, um eventuelle Konfliktpunkte frühzeitig zu erkennen und ggf. auszuräumen (s. Anlage).

Ausführungspläne/ Bestandspläne

Die Ausführungspläne und die Bestandspläne sind der WBO GmbH rechtzeitig digital (DXF-Format) zur Verfügung zu stellen.

Abstimmungen mit Straßen NRW, Stadt Oberhausen und WBO GmbH

Der Bauablauf ist in enger Abstimmung mit der Stadt Oberhausen und der WBO GmbH zu koordinieren.

2.5 Brückenbauwerke / Anmerkungen zum Regelungsverzeichnis

2.5.1 Widersprüche zwischen Erläuterungsbericht und Regelungsverzeichnis

Im Erläuterungsbericht (Unterlage 01) steht auf Seite 36 zum Bauwerk 05 im Zuge der A3 über den Buchenweg (K11): *„Die Fahrbahnbreite sowie die lichte Weite unter dem Brückenbauwerk bleiben gegenüber dem Bestand unverändert.“*

Im Regelungsverzeichnis (U 11.1) dagegen steht zum gleichen Bauwerk: *„Die lichte Weite zwischen den Widerlagern wird gegenüber dem Bestandsbauwerk vergrößert. Das Bauwerk erhält folgende Abmessungen:*

*lichte Weite: $\geq 18\text{ m}$
lichte Höhe: $\geq 4,70\text{ m}$
Nutzbreite $\geq 43,00\text{ m}$.“*

Um die Verkehrsbedürfnisse der Fußgänger und Radfahrer gemäß der technischen Regelwerke zu berücksichtigen, ist die lichte Bauwerksbreite auf $\geq 17\text{ m}$ festzulegen.

Das Bauwerk über den Wirtschaftsweg „Zum Steinacker“ (=Bauwerk 03) wird in gleicher Lage durch breitere Brückenquerschnitte dem neuen Regelquerschnitt angepasst. Die Fahrbahnbreite sowie die lichte Weite zwischen den Widerlagern wird entsprechend dem Regelungsverzeichnis mit $\geq 5\text{ m}$ geplant. Lt. Erläuterungsbericht soll die lichte Weite auf 7,50 m angehoben werden(s. Erläuterungsbericht, Seite 36). Die Angaben aus dem Erläuterungsbericht sind auf $\geq 5\text{ m}$ zu korrigieren.

Bei den Brücken über den Bürgermeistersweg (=Bauwerk 06) enthält der Erläuterungsbericht auf Seite 36 folgenden Regelungsvorschlag: *„Einsatz der neuen Überführungsbauwerke BW 06a und 06b (Überführung A3 und Rampe West-Nord) unter entsprechender Anpassung des Bürgermeistersweges. Lichte Weite i. Z. des Bürgermeistersweges 7,50m. Kronenbreite Verlegung Bürgermeistersweg: 4,00m.“*

Im Regelungsverzeichnis (Seite 11) ist folgende Regelung vorgesehen: *„Der Neubau wird mit einer lichten Weite entsprechend RLW (Richtlinien für den ländlichen Wegebau) von $\geq 5,00\text{ m}$ geplant.“*

Auch hier ist eine Korrektur des Regelungsverzeichnisses ($\geq 7,50\text{ m}$) erforderlich.

Für die Überführung der Hiesfelder Straße über die neue Rampe West-Nord mit einem neuen Brückenbauwerk fehlen Querschnittsangaben zur Hiesfelder Straße. Der

Querschnitt ist entsprechend dem Bestandsbauwerk mit dem bestehenden einseitigen Geh- und Radweg zu planen und herzustellen. Die Unterlagen sind entsprechend zu ergänzen.

2.5.2 „Leit- und Sperreinrichtungen“ im Sterkrader Wald

Die artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme VA4 - Anlage dauerhafter Leit- und Sperreinrichtungen soll als geschlossene Lärmschutzwand auf geschlossenem Sockel von ca. 4 m Höhe, möglichst nah an den äußeren Fahrbahnrandern von Westnordtangente und Ostnordtangente errichtet werden. Im Regelungsverzeichnis (S. 37) wird in Bezug auf den Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme ausgeführt, dass dies zum Abschluss der Straßenbauarbeiten vorgesehen ist.

Hiergegen bestehen Bedenken. Die Wände sollten in einem Zuge mit der Errichtung der zu beiden Seiten angrenzenden Lärmschutzwände, d.h. vor Abschluss der Straßenbauarbeiten erstellt werden, um erneute Eingriffe zu vermeiden (s.u.).

2.5.3 Unterführung Bürgermeisterweg

Es ist geplant, den Bürgermeisterweg nach Norden zu verlegen. Dafür soll ein neues Brückenbauwerk errichtet und die bestehende Unterführung vollständig zurückgebaut werden (s. Unterlage 11.1, Regelungsverzeichnis, lfd.-Nr.27).

Hier wird seitens der Stadt Oberhausen gefordert, die bestehende Unterführung zu erhalten und im Sinne einer „Grünunterführung“ für die Biotopvernetzung und den Artenschutz zu nutzen (s.u.).

2.5.4 Ersatzmaßnahme E 3 / Aufforstung an der Breilstraße

Bei der im Regelungsverzeichnis auf S. 49/50 aufgeführten Ersatzmaßnahme handelt es sich um eine Maßnahme aus dem städtischen Ökokonto. Die Maßnahme wurde bereits umgesetzt. Die in der Spalte „vorgesehene Regelung“ enthaltenen Angaben sind entsprechend zu korrigieren (s.u.).

3 Städtebauliche Belange

Der Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen folgt den raumordnerischen Vorgaben des Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) der Städteregion Ruhr. Der RFNP legt in Ziel 34 allgemein die Vorhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes fest und konkretisiert in Ziel 36 diese Vorgabe u.a. durch den Umbau des Autobahnkreuzes Oberhausen.

Die mit den Ausbaumaßnahmen verbundenen Aufweitungen, insbesondere für die zusätzlichen Rampenbauwerke in Richtung Norden, liegen mit einer Größenordnung von bis zu 50m noch unterhalb der Darstellbarkeit der Plankarte des RFNP. Die Ausbauplanung kann somit als mit dem RFNP übereinstimmend angesehen werden.

Im Bereich zwischen Buchenweg und Neuköllner Straße werden die rechtswirksamen Bebauungspläne Nr. 36 und Nr. 41 unmittelbar tangiert. Der Bebauungsplan Nr. 221 ist mittelbar betroffen. Diese Bebauungspläne setzen zum Teil Reine Wohnge-

biote (WR) bzw. Allgemeine Wohngebiete (WA) fest. Die planerischen Vorgaben sind u.a. hinsichtlich des Lärmschutzes zu beachten.

4 Belange von Natur und Landschaft

4.1 Naturschutzfachliche Vorbemerkung

Das Autobahnkreuz Oberhausen liegt in einem aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege sehr bedeutenden Landschaftsraum. Die beiden größten, zusammenhängenden städtischen Waldgebiete, die Hühnerheide und der Sterkrader Wald mit dem Dunkelschlag, grenzen unmittelbar an die Ausbauabschnitte. Der Sterkrader Wald ist auf einer Fläche von ca. 80 ha eines von drei Naturschutzgebieten in Oberhausen. Die Hühnerheide und die restlichen Teilbereiche des Sterkrader Waldes sowie der Dunkelschlag sind als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen. Neben den Waldgebieten sind fast alle weiteren angrenzenden Offenland-/ Halboffenlandflächen als Landschaftsschutzgebiete festgesetzt. Den naturschutzfachlichen Planunterlagen ist darüber hinaus zu entnehmen, dass zahlreiche gesetzlich geschützte Biotope und Arten des Waldes, des Offen- und Halboffenlandes in diesem Gebiet vorzufinden sind. Der gesamte Freiraum im Plangebiet ist fast vollumfänglich als Biotopkataster- bzw. Biotopverbundfläche durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) kartiert und definiert.

Negative (flächige) Auswirkungen durch die Ausbauplanungen sind insbesondere in wertvollen Waldgebieten (Altbuchenbestand) des Landschaftsschutzgebiets 1.2.4 „Sterkrader Wald/ Dunkelschlag“ südlich der A3 zwischen Hiesfelderstraße und Autobahnkreuz sowie innerhalb des Naturschutzgebiets 1.1.3 „Sterkrader Wald“ zwischen dem Autobahnkreuz und dem Bürgermeisterweg zu erwarten. Außerdem werden auf der gesamten Ausbaulänge z.T. wertvolle Gehölz- und Baumbestände auf den Autobahnböschungen gerodet.

Zudem werden ca. 11 ha städtische Waldflächen (108.522 m²) dauerhaft den Ausbauplanungen weichen müssen. Dem gegenüber stehen lediglich ca. 6 ha Erstaufforstung in Oberhausen. Dabei handelt es sich zum einen um Waldmantelergänzungen im Bereich der Hühnerheide auf zwei bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen (3,14 ha und 0,68 ha), zum anderen um die Aufforstung einer Gewerbebrache an der Breilstraße südlich der BAB 42 (1,89 ha). Als weitere forstliche Ersatzmaßnahme ist in Oberhausen im Hiesfelder Wald der Umbau von bestehendem Kiefernwald in standortgerechten Buchenwald vorgesehen (0,75 ha).

Die Stadt Oberhausen wird gemäß Landesentwicklungsplan (LEP NRW) als waldarme Kommune geführt (Gemeinden mit weniger als 20 % Waldanteil / vgl. Abb. 5 des LEP). Auf Grund dessen fordert das zuständige Regionalforstamt Ruhrgebiet eine Waldkompensation von 1:2. Die Planungen sehen trotz „Waldarmut“ vor, den Menschen in Oberhausen nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen ca. 5 ha „Erholungswald“ weniger zur Verfügung zu stellen. Dieser Verlust betrifft zudem fast vollumfänglich städtischen Kommunalwald, der insbesondere den Oberhausener Bürgern zur naturnahen Erholung dient.

Der Flächenreduktion von naturnahen Waldbeständen in Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten um ca. 5 ha kann daher naturschutzfachlich nicht zugestimmt werden.

4.2 Waldinanspruchnahme

Der Landesentwicklungsplan (in der Fassung von Juli 2019) enthält das Ziel 7.3-1 „Walderhaltung und Waldinanspruchnahme“, wonach Wald zu erhalten ist und in der Regel nicht in Anspruch genommen werden darf. „Ausnahmsweise dürfen Waldbereiche für entgegenstehende Planungen und Maßnahmen nur dann in Anspruch genommen werden, wenn für die angestrebten Nutzungen ein Bedarf nachgewiesen ist, dieser nicht außerhalb von Waldbereichen realisierbar ist und die Waldumwandlung auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt wird.“ (LEP NRW, Ziel 7.3-1, Satz 3). Die Festlegungen des Landesentwicklungsplans sind in den nachfolgenden Fachplanungen zu beachten bzw. zu berücksichtigen. In der hier vorliegenden Fachplanung für den Ausbau des Autobahnkreuz Oberhausen wird dieses Ziel der Raumordnung und Landesplanung im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 19.1) zwar erwähnt (S. 30), die Anwendbarkeit der genannten Ausnahmeregelung wird aber nicht begründet.

Die von der Ausbauplanung betroffenen Waldflächen sind sowohl im rechtswirksamen Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) als auch im Entwurf des Regionalplans Ruhr als Waldbereiche festgelegt, so dass die o.g. Vorgabe des Landesentwicklungsplans hier greift. In den Erläuterungen zum Ziel 7.3-1 wird im Landesentwicklungsplan dazu ausgeführt:

„Eine angestrebte Nutzung darf nicht innerhalb eines regionalplanerisch festgelegten Waldbereichs realisiert werden, wenn für den mit der Planung oder der Maßnahme verfolgten Zweck außerhalb von Waldbereichen eine zumutbare Alternative besteht. Der Begriff der zumutbaren Alternative setzt voraus, dass der Mehraufwand in einem vertretbaren Verhältnis zur konkreten Beeinträchtigung des Waldes steht. Das Vorhandensein einer zumutbaren Alternative schließt die Inanspruchnahme von Waldbereichen aus. Unter dem Gesichtspunkt der Zumutbarkeit kommen auch solche alternativen Planungen und Maßnahmen in Betracht, die den damit angestrebten Zweck in zeitlicher, räumlicher und funktionell-sachlicher Hinsicht nur mit Abstrichen am Zweckerfüllungsgrad erfüllen. Eine Alternative außerhalb von Waldbereichen kann deshalb auch zumutbar sein, wenn sie mit höheren Kosten, z. B. für den Grunderwerb und für die Erschließung, oder einem höheren Aufwand aufgrund geänderter Betriebsabläufe verbunden ist.“

Die UVU kam zu dem Ergebnis, dass die Variante 5 „Kleiner Unterflieger“ innerhalb der Flächen des bestehenden Autobahnkreuzes und damit außerhalb von Waldbereichen realisierbar ist. Demgegenüber stellt der Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf S. 26 fest: „Die größte Betroffenheit von Wald ist mit der Variante 4 verbunden.“, d.h. es wurde mit der Vorzugsvariante 4 die Variante gewählt, die in Bezug auf den zu schützenden Wald und das Ziel 7.3-1 des LEP die schlechteste ist.

Ausschlaggebend für die Entscheidung waren „insbesondere die Vorteile innerhalb der straßenbaufachlichen Bewertungskriterien bei einem gleichzeitig gerechtfertigten Kosten-Nutzen-Verhältnis.“ (Unterlage 19.5, UVP-Bericht, S. 17) Der umweltverträglichsten Variante 5 wird entgegeng gehalten, dass die mögliche Rampengeschwindigkeit

keit mit 70 km/h um 10 km/h niedriger ausfällt als bei der Vorzugsvariante, und dass aufgrund der vorliegenden Grundwasserverhältnisse ein Trogbauwerk mit Auftriebs-sicherung gebaut werden müsste. Weitere Kriterien dieser Entscheidung waren demnach die bei Variante 4 „kürzere Bauzeit, geringere Auswirkungen auf den Ver-kehr während der Bauzeit und eine höhere Verkehrssicherheit“. (Unterlage 1, Erläu-terungsbericht, S. 27).

Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde ist daher zu begründen, warum die Vari-ante 5 als umweltverträglichste Variante keine „zumutbare Alternative“ im Sinne des Ziels 7.3-1 des LEP NRW darstellt, obwohl sie „mit höheren Kosten oder einem hö-heren Aufwand aufgrund geänderter Betriebsabläufe verbunden ist“ (LEP NRW, Er-läuterungen zu Ziel 7.3-1, Definition der Zumutbarkeit).

Durch die Inanspruchnahme des Sterkrader Waldes und dessen Wohlfahrtswirkun-gen und der Tatsache, dass Oberhausen eine waldarme Gemeinde ist, bestehen gegen die Vorzugsvariante 4 erhebliche Bedenken aus naturschutzfachlicher Sicht.

4.3 Biotopverbund/Biotopvernetzung

Den Planungen ist zu entnehmen (siehe z.B. landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 19.1, LBP, S. 72), dass außer den Überflughilfen, den Verbreiterungen der bereits vorhandenen Gewässerdurchlässe sowie dem Anbringen von Fledermaus-kästen und der Anlage von Totholzpyramiden für den Hirschkäfer keine Maßnahmen zur Verbesserung des Biotopverbunds oder der Biotopvernetzung vorgesehen sind. Es ist jedoch zu erwarten, dass durch die Verbreiterung der Autobahn eine stärkere Zerschneidungswirkung eintritt.

In der fachlichen Betrachtung zum Biotopverbund ist die lineare Vernetzungsfunktion der hochwertigen Baum und Gehölz bestandenen Böschungen entlang der Autobahn nicht berücksichtigt. In Teilbereichen werden durch den Autobahnausbau Trittsteine, Verbunds- und Vernetzungsfläche entlang der Autobahn flächenmäßig deutlich redu-ziert, z.B. die baumbestandene Böschungsfläche zwischen der A3 und dem Kies-weg.

Maßnahmen zur Vernetzung bzw. zur Stärkung des Biotopverbunds zwischen den vier durch die Autobahn getrennten Landschaftsräumen basierend auf einem Ver-bunds-/ Vernetzungskonzepts sind den vorliegenden Unterlagen nicht zu entnehmen.

Folgende Biotopverbunds- und Vernetzungsmaßnahmen sollten aus fachlicher Sicht im Rahmen des Autobahnausbaus geprüft und in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet werden:

- Realisierung einer Grünbrücke bzw. Grünunterführung, z.B. durch das Offenhal-ten der alten Unterführung des Bürgermeisterwegs;
- Stärkung der Biotopvernetzung entlang der Autobahn durch Schaffung von Tritt-steinbiotopen;
- (weitere) Verbreiterung der (zu erneuernden) Durchlässe der Gewässer (Hand-bach, Nassenkampgraben, Alsbach, Tüsselbeck) und
- Neuanlage von Amphibien bzw. Kleintierdurchlässen entlang des gesamten Ausbauabschnittes.

4.4 Bewertung der Wirkzonen bei der Eingriffsermittlung

Die Annahme, dass im Bereich der Ausbaustrecken der A2 und A3 bereits ein vierstreifiger Querschnitt besteht und aufgrund der Vorbelastung keine Belastungszonen zur Anwendung kommen (siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan S. 187), kann nur bedingt nachvollzogen werden. Auf Grund des künftig erhöhten Verkehrsaufkommens ist sicherlich mit den allgemein im landschaftspflegerischen Begleitplan formulierten indirekten Projektwirkungen (siehe landschaftspflegerischer Begleitplan S. 186), z.B. betriebsbedingtem Schadstoffeintrag über den Luft- und Wasserpfad, allgemeine Störung der Fauna durch visuelle und akustische Störreize, Gelände-/kleinklimatische Veränderungen, zu rechnen.

Die Abgrenzung von weiteren Bereichen ohne Belastungszone auf Grund bereits hoher Vorbelastung kann als Pauschalaussage ebenfalls nicht nachvollzogen werden. Eine detaillierte Aussage für alle Bereiche mit zu hoher Vorbelastung ist in den Planungen darzulegen. Der Landschaftspflegerische Begleitplan ist dahingehend ebenfalls anzupassen.

4.5 Nebenbestimmungen

Vorbehaltlich der oben genannten Einwände und der geforderten Änderung der Planung sowie Überarbeitung der Planunterlagen sind aus Sicht der Stadt Oberhausen folgende Nebenbestimmungen erforderlich:

a) Alle Schutz-, Vermeidungs-, Gestaltungs-, Wiederherstellungs- und Kompensationsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind als Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Hierzu zählen insbesondere:

- S1: Ausweisung von naturschutzfachlichen Tabuflächen
- S2: Anlage temporärer Schutzzäune entlang der Arbeitsstreifen

- V1: Ausbringen von selbstreinigenden Fledermauskästen
- V2: Anlage von Totholzpyramiden/Mulmmeilern für den Hirschkäfer

- G1: Anlage von Bankett/ Mittelstreifen
- G2: Anlage von Straßenbegleitgrün ohne Gehölze
- G3: Anlage von Straßenbegleitgrün mit Gehölzen
- G4: Begrünung der Lärmschutz-/Stützwände

- W1: Wiederherstellung der Bodenfunktion
- W2: Wiederherstellung/ Neugestaltung von Offenlandbiotopen
- W3: Wiederherstellung/ Neugestaltung von Gehölzpflanzungen
- W4: Wiederherstellung von Gewässern
- W5: Wiederherstellung von teilversiegelten Flächen

- A1: Anlage von Laubwald
- A2: Waldrandentwicklung
- A3: Entsiegelung und Anlage von Straßenbegleitgrün
- A4: Anlage eines Feldgehölzes mit Saum

- A5: Anlage von Hecken mit Saum
 - A6: Anlage von Gehölzstreifen und Ufergehölz
 - A7: Anlage krautiger Säume
 - A8: Anlage einer Hochstaudenflur
 - A9: Offenlegung von verrohrten Abschnitten des Handbaches
 - A10: Renaturierung eins naturfernen Abschnittes des Nassenkampgrabens
-
- E1: Neubegründung von naturnahem Laubwald (Oberhausen, Hühnerheide)
 - E2: Neubegründung von naturnahem Laubwald (Oberhausen, Hühnerheide)
 - E3: Neubegründung von naturnahem Laubwald (Oberhausen, Breilstraße)
 - E4: Neubegründung von naturnahem Laubwald (Dinslaken, Oberlohberg)
 - E5: Neubegründung von naturnahem Laubwald (Dinslaken, Grafschaft)
 - E6: Neubegründung von naturnahem Laubwald (Hünxe-Bruckhausen)
 - E7: Neubegründung von naturnahem Laubwald (Hünxe-Bruckhausen, Lanter)
 - E8: Neubegründung von naturnahem Laubwald (Dinslaken, Berger Straße)
 - E9: Waldumbau (Oberhausen, Hiesfelder Wald)

Hinweis:

Bei der Maßnahme E3 „Neubegründung von naturnahem Laubwald (Oberhausen, Breilstraße)“ handelt es sich um eine Maßnahme des städtischen Ökokontos, die bereits umgesetzt wurde. Die Inanspruchnahme dieser anerkannten vorgezogenen Kompensationsmaßnahme für das Vorhaben Ausbau Autobahnkreuz Oberhausen ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Hier ist in den Nebenbestimmungen sicherzustellen, dass die Inanspruchnahme und Refinanzierung der Maßnahme gem. § 6 Abs. 4 und Abs. 5 der Verordnung über die Führung eines Ökokontos nach § 32 des Landesnaturschutzgesetzes (Ökokonto VO) durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW zu veranlassen und mit der Unteren Naturschutzbehörde zu regeln ist.

b) Alle artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind als Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, hierzu zählen insbesondere:

- VA1: Abstimmung der Fäll- und Rodungsarbeiten und Baufeldräumung auf die Brut- und Aufzuchtzeiten von Fledermäusen und Vögeln
- VA2: Abstimmung der Abbruch-/Umbauarbeiten an Bauwerken auf die Brut- und Aufzuchtzeiten von Fledermäusen und Vögeln (Salzlager)
- VA3: Abstimmung der Abbruch-/Umbauarbeiten an Bauwerken auf die Brut- und Aufzuchtzeiten von Fledermäusen und Vögeln (Unterführungen)
- VA4: Anlage dauerhafter Leit- und Sperreinrichtungen zur Vermeidung von Tierkollisionen
- VA5: Verzicht von Beleuchtung an den Bauwerken Ravenhorst und neue Unterführung Bürgermeisterweg und Heranführung von Leitstrukturen zur Aufrechterhaltung der Querungsmöglichkeiten und Quartierpotentiale
- VA6: Baufeldsicherung vor Amphibienrückwanderung
- VA7: Sicherung des Horstbaumes im Autobahnkreuz Oberhausen
- VA8: Sicherung der Wirksamkeit der Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sowie sonstiger Kompensationsmaßnahmen für Tiere durch eine artenschutzrechtliche Baubegleitung

- VCEF1: Installation von Fledermauskästen (Ersatzquartiere im Umfang von 5:1)
- VCEF2: Erhöhung des Angebots an Fortpflanzungsstätten für Nischen- und Baumhöhlenbrüter wie den Star durch künstliche Nisthilfen im Waldgebiet Ravenhorst (pro betroffenem Paar mind. 5 artspezifische Nistkästen)

Hinweis:

Die Maßnahme VA4 sollte entgegen der Ausführungen im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11.1, S. 37) nicht erst nach Abschluss der Straßenbauarbeiten durchgeführt werden, sondern zeitgleich mit der Errichtung der angrenzenden Lärmschutzwände.

- c) Im Rahmen der Bauausführung ist eine Ökologische Baubegleitung (ÖBB) einzurichten. Die Kontaktdaten der ÖBB sind vor Maßnahmenbeginn der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde mitzuteilen. Die ÖBB hat vor Ort sicherzustellen, dass alle naturschutzfachlichen Auflagen eingehalten werden. Bei Unklarheiten ist unverzüglich die zuständige Naturschutzbehörde zu informieren und das weitere Vorgehen abzustimmen.
- d) Ein Protokoll der ökologischen Baubegleitung ist der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde auf Verlangen vorzulegen.
- e) Die Ausführungsplanungen sind vorab mit der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde abstimmen.
- f) Regelmäßige Bau- und Behördenbesprechungen sind während der Bauphase durchzuführen, zu denen Vertreter der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde einzuladen sind.
- g) Das zu verwendende Pflanz- und Saatgut muss die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetz (§ 40 Abs. 1 Nr. 4) erfüllen. Es dürfen nur Gehölze und Saatgut Verwendung finden, die aus dem Vorkommensgebiet 1, Norddeutsches Tiefland stammen. Die entsprechenden Herkunftsnachweise sind der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde vor Pflanzung und Einsaat zur Prüfung vorzulegen.
- h) Die Ausbreitung und das Einbringen von Neophyten (z.B. *Fallopia japonica* oder *Heracleum giganteum*) sind durch geeignete Maßnahmen im Rahmen der Bauausführung zu unterbinden. Hierzu zählt insbesondere:
 - die fachgerechte Entsorgung oder Behandlung von betroffenen Oberböden;
 - die getrennte Lagerung betroffener Böden;
 - die sachgerechte Reinigung der zu verwendenden Maschinen und Arbeitsmaterialien vor und nach der Nutzung auf der Baustelle und
 - das Sicherstellen von neophyten-freiem Bodensubstrat bei Neueinbau.

Um den fachgerechten Umgang mit Neophyten sicherstellen zu können, ist ein entsprechendes Neophytenkonzept für die Bauphase zu erarbeiten und der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen. Die Ökologische Baubegleitung hat sicherzustellen, dass das Konzept und die Maßnahmen über die gesamte Bauphase eingehalten werden.

i) Hinweise zu insektenfreundlichem Bauen

- Verwendung von insektenfreundlichen Leuchtmitteln (warm-weiße LEDs, weiße LEDs)
- Reduktion der Lichtmenge (sparsame Anzahl, geringere Leuchtstärke, Zeitschaltuhren, Dämmerungsschalter)
- Zielgerichtete Beleuchtung (geringe Leuchthöhe & Reduktion von Streulicht)
- Vollständig abgeschlossene Lampengehäuse, um Eindringen von Insekten zu verhindern

Ergänzend wird auf die Stellungnahme des Naturschutzbeirats bei der Stadt Oberhausen vom 26.08.2020 hingewiesen. Die Stellungnahme ist als Anlage beigefügt.

4.7 Fazit

Aus naturschutzfachlicher Sicht sind die Ausbauplanungen zum Autobahnkreuz Oberhausen auf Grund der hohen Bedeutung des Landschaftsraums für Natur und Landschaft sehr problematisch. Die Haltung bezieht sich insbesondere auf die dauerhafte Inanspruchnahme von rund 11 ha städtischen Waldflächen und den Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen innerhalb des Naturschutzgebietes 1.1.3 „Sterkrader Wald“.

Sollte keine fachliche Überarbeitung der Unterlagen erfolgen, sind die unter Punkt 4.5 angeführten Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

5 Belange des Klimaschutzes

5.1 Vorbemerkung / Fehlende Aussagen in den Planunterlagen

Das Klima ist gem. § 2 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ein zu betrachtendes Schutzgut, und Umweltprüfungen umfassen laut § 3 Satz 1 UVPG „die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens oder eines Plans oder Programms auf die Schutzgüter.“ Sowohl die UVU als auch der UVP-Bericht thematisieren lediglich die Auswirkungen des Vorhabens auf klimaökologisch wirksame Funktionsbereiche, die mit dem Vorhaben verbundenen und für den Klimaschutz wichtigen CO₂-Emissionen werden nicht betrachtet. Insofern wird die Umweltprüfung nicht dem Anspruch des § 3 Satz 2 UVPG gerecht, wonach sie „einer wirksamen Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze“ dienen soll.

Die Planunterlagen sind hinsichtlich des Klimaschutzes unvollständig und daher zu überarbeiten. Der Aspekt des Klimaschutzes muss in die Entscheidung über die Planfeststellung Eingang finden.

Da die Planunterlagen nicht auf den Klimaschutz eingehen, werden im Folgenden unter Verwendung wissenschaftlicher Quellen die Auswirkungen des Vorhabens auf die CO₂-Emissionen und damit auf die Erreichung der Klimaschutzziele dargelegt.

5.2 Wald bzw. Boden als CO₂-Senke

Waldflächen binden CO₂ in der lebenden Biomasse, im Totholz, in der Streu und im Boden. Das derart gebundene CO₂ kann gem. Artikel 3.4 Kyoto-Protokoll auf die Treibhausgasentwicklung im jährlich zu erbringenden National Inventory Report angerechnet werden. Waldflächen leisten so einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen.

Die heutige Fläche des Sterkrader Waldes ist bewaldet, soweit urkundliche Zeugnisse zurückreichen (vgl. Seipp 1974: 102f). Der heutige Wald setzt sich aus Buchenmischwald mit teilweise über 150-jährigem Baumbestand sowie Torfmoos-Erlenbruchwald zusammen. Wald kann pro ha im Durchschnitt rd. 395 t CO₂ in der lebenden Biomasse binden, bei Buchenwald beträgt dieser Wert sogar über 500 t (vgl. Thünen-Institut 2017).

Zusätzlich fungiert auch der Boden als CO₂-Senke (vgl. Schmidt et al. 2011). Abgestorbene Vegetationsteile, wie Blätter, Äste oder Wurzeln, tragen Kohlenstoff in den Boden ein. Die Vegetationsteile, die nicht von Mikroorganismen abgebaut werden, binden im Boden als Humus dauerhaft Kohlenstoff aus der Atmosphäre. Waldboden kann ca. 140 t Kohlenstoff pro ha binden (vgl. Solomon et al. 2007, Hagedorn 2010). Bei einer Freisetzung entspricht dies einer Menge von etwa 520 t CO₂ pro ha (vgl. Tabelle 1). Während der Prozess der Bindung von CO₂ im Boden nur langsam vorstättengeht (vgl. Freibauer, Schrumpf 2005), wird bei Störungen des Bodens schnell viel CO₂ freigesetzt, weil „[e]hemals geschützter Humus [...] durch die Umwälzung des Bodens für die Mikroorganismen zugänglich [wird]. Die angeregte Aktivität der Mikroorganismen führt[...] dann zu einem starken Abbau des Humus. Übertragen auf die Natur lässt sich daraus folgern, dass Störungen, wie Windwurf, Rodungen oder Straßenbau, Böden schnell in CO₂-Quellen verwandeln“ (Hagedorn 2003: 95). Einmal gestörte Böden können ihre Funktion als CO₂-Senke selbst nach Jahrhunderten nur noch eingeschränkt erfüllen (vgl. Douglas et al. 2018).

Deshalb stellt „[d]ie Sicherung bestehender Speicher [...] nicht alleine eine Maßnahme zur Vermeidung von Emissionen dar (z.B. durch Kalamitäten), sondern vielmehr ein Primat und eine Voraussetzung für den Erhalt und Fortbestand der Speicher und Senkenleistung im Wald“ (Krug 2011: 13).

C + O ₂ → CO ₂	
$m(C) = 140 \text{ t} = 1,4 \cdot 10^8 \text{ g}$ $M(C) = 12 \text{ g/Mol}$ $M(O) = 16 \text{ g/Mol}$ $M(CO_2) = 44 \text{ g/Mol}$	$n(CO_2) = \frac{m(C)}{M(C)} = \frac{1,4 \cdot 10^8 \text{ g}}{12 \frac{\text{g}}{\text{Mol}}} = 1,17 \cdot 10^7 \text{ Mol}$
$m(CO_2) = n(CO_2) * M(CO_2) = 1,17 \cdot 10^7 \text{ Mol} * 44 \frac{\text{g}}{\text{Mol}} = 5,13 \cdot 10^8 \text{ g} \approx 513 \text{ t}$	

Tabelle 1: Berechnung der Masse m von Kohlendioxid, das durch die Umwandlung von im Waldboden gebundenem Kohlenstoff entsteht

Literatur

Douglas, P.M.J.; Pagani, M.; Eglinton, T.I. et al. 2018: A long-term decrease in the persistence of soil carbon caused by ancient Maya land use. *Nature Geosci* 11, 645–649
 Freibauer, Annette; Schrumpf, Marion 2005: Ergebnisse aus dem EU-Projekt CarboEurope zu Fragen der standortgerechten Bodennutzung und des Klimaschutzes
 Hagedorn, Frank 2003: Böden – grosse Speicher, kleine Senken für CO₂. Informationsblatt Forschungsbereich Wald 15, 94f

Hagedorn, Frank; Moeri, Ana; Walthert, Lorenz; Zimmermann, Stephan 2010: Kohlenstoff in Schweizer Waldböden – bei Klimaerwärmung eine potenzielle CO₂-Quelle. Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen 161, Nr. 12. 530-535

Krug, Joachim et al. 2011: Potenziale zur Vermeidung von Emissionen sowie der zusätzlichen Sequestrierung im Wald und daraus resultierenden Fördermaßnahmen, Arbeitsbericht, Nr. 2011/3, Johann Heinrich von Thünen-Institut (vTI). Hamburg: Institut für Weltforstwirtschaft

Schmidt, M. W. I.; Torn, M. S.; Abiven, S.; Dittmar T.; Guggenberger G.; Janssens, I. A.; Kleber, M.; Kögel-Knabner, I.; Lehmann, J.; Manning, D. A. C.; Nannipieri, P.; Rasse, D. P.; Weiner, S.; Trumbore, S. E. 2011: Persistence of soil organic matter as an ecosystem property. Nature 478, 49-56

Seipp, Wilhelm 1964: Oberhausener Heimatbuch. Stadt Oberhausen.

Thünen-Institut 2017: Treibhausgasinventar – Ergebnisdatenbank, <https://bwi.info>, Aufruf am: 21.07.2020, Auftragskürzel: 77Z1JI_L668of_2017_bi, Archivierungsdatum: 2019-2-14 8:9:56.480, Überschrift: absorbiertes Kohlendioxid [kg/ha] nach Baumartengruppe und Baumgröße / Brusthöhendurchmesser (rechnerischer Reinbestand)

5.3 Auswirkungen des Ausbaus des AK Oberhausen auf den Wald als CO₂-Speicher

Für den Ausbau des AK Oberhausen (exkl. Baustelleneinrichtungsflächen) werden rd. 14 ha Waldfläche in Anspruch genommen (vgl. Unterlage 9.4: Vergleichende Gegenüberstellung Naturhaushalt). Auf diesen Flächen geht die Funktion als Treibhausgasspeicher bzw. -senke dauerhaft verloren. Der Verlust der Speicherfunktion kann auch langfristig nicht ersetzt werden. Darüber hinaus wird in der Fläche gebundener Kohlenstoff freigesetzt. Falls das zu schlagende Holz genutzt wird, kann mit einer bis zu 60 Jahren andauernden Bindung eines Teils des gebundenen Kohlenstoffs gerechnet werden (vgl. Bellmann 2013: 6). Der im Boden gebundene Kohlenstoff wird nahezu vollständig freigesetzt. Alleine durch die Flächenkonversion werden nur aus der lebenden Biomasse rd. 6.600 t CO₂ freigesetzt (vgl. Tabelle 2). Im Boden sind weitere 7.300 t CO₂ gebunden ($520 \frac{t}{ha} * 14 ha = 7.280 t$). Durch den Eingriff werden also langfristig rd. 14.000 t CO₂ emittiert.

Baumarten	Stärke Baumholz	Speicherpotenzial CO ₂ (kg/ha)				Fläche (ha)	gebundenes CO ₂ (t)
		1. Baum-art	2. Baum-art	3. Baum-art	gesamt		
Buche, Eiche	stark	670.174	618.634		654.712	0,54	355
Buche, Eiche	gering bis mittel	519.393	451.039		498.887	2,18	1087
Buche, Nadel	gering bis mittel	519.393	420.195		489.634	0,01	6
Eiche, Laub	gering bis mittel	451.039	430.213		444.791	5,79	2574
Eiche, Buche, Laub	gering bis mittel	451.039	519.393	430.213	469.463	0,63	294
Ahorn, Laub	gering bis mittel	478.774	430.213		464.206	2,39	1108
alle Baumarten	gering bis mittel	423.941			423.941	0,11	48
Buche	Stangenholz	127.650			127.650	0,02	3
Birke, Laub	gering bis mittel	246.313	430.213		301.483	0,03	8
Fichte	gering bis mittel	485.163			485.163	0,42	202
Eiche	gering bis mittel	451.039			451.039	2,07	933
alle Baumarten	Stangenholz	93.986			93.986	0,01	1
gesamt						14,19	6.619

Tabelle 2: Betroffene Waldfläche und gebundenes CO₂, Datenbasis: Unterlage 9.4 –Vergleichende Gegenüberstellung Naturhaushalt, BWI (77Z1JI_L668of_2017_bi / 2019-2-14 8:9:56.48), eigene Berechnung

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen können aufgrund der o. g. Störungsanfälligkeit insb. der Böden den durch den Ausbau des AK Oberhausen verursachten Verlust der Waldfläche funktional nicht ausgleichen. Da die Ausgleichsflächen die für den Ausbau beanspruchten Flächen um rund 40 Prozent übersteigen, wird ein zu-

mindest funktionsäquivalenter Ausgleich annähernd hergestellt. Dabei wird davon ausgegangen, dass geschlagenes Holz tatsächlich langfristig genutzt wird, sodass Nachpflanzungen vor der Freisetzung des in der Biomasse gebundenen CO₂ entsprechende Mengen binden können. Es wird weiterhin angenommen, dass der Verlust der Speicherfunktion des Bodens durch den Überhang an Neupflanzungen aufgefangen wird.

Literatur

Bellmann, Klaus 2013: Langlebige Gebrauchsgüter: ökologische Optimierung der Nutzungsdauer. Springer-Verlag.
Thünen-Institut 2017: Treibhausgasinventar – Ergebnisdatenbank, <https://bwi.info>, Aufruf am: 21.07.2020, Auftragskürzel: 77Z1JL_L668of_2017_bi, Archivierungsdatum: 2019-2-14 8:9:56.480, Überschrift: absorbiertes Kohlendioxid [kg/ha] nach Baumartengruppe und Baumgröße / Brusthöhendurchmesser (rechnerischer Reinbestand)

6 Stadtklima und Klimaanpassung

6.1 Datengrundlage

Die UVU (Unterlage 19.4) datiert vom 26.04.2013 hat die Klimaanalyse Oberhausen von 2007 ausgewertet. Diese wurde im Jahr 2017 durch den Regionalverband Ruhr (RVR) aktualisiert und überarbeitet. Der UVP-Bericht (Unterlage 19.5) vom 21.01.2020 berücksichtigt die aktuelle Stadtklimaanalyse Oberhausen 2017 allerdings nicht.

Die Aussagen zum Stadtklima beruhen insofern auf einer veralteten Datengrundlage. Es ist die für die Stadt Oberhausen aktuelle Klimaanalyse von 2017, erstellt durch den RVR zu verwenden, und die Aussagen und Karten sind entsprechend zu überarbeiten.

6.2 Auswirkungen auf die Klimafunktionen

Der UVP-Bericht stellt fest, dass Freilandklimatope mit besonderer Bedeutung für die Kalt- und Frischluftproduktion nur kleinflächig versiegelt werden, und dass die Vergrößerung der Flächen mit Aufheizungseffekten um 3,8 ha, die sich belastend auf das örtliche Kleinklima auswirken könnten, durch die geplanten Begrünungsmaßnahmen in ihrer Wirkung abgemildert wird, so dass eine erhebliche Beeinträchtigung auszuschließen sei (UVP-Bericht, S. 87/88).

Das bisherige Fazit, dass die Klimafunktionen durch die Planung nicht beeinträchtigt werden, ist nicht ausreichend begründet. Auch die Beseitigung randlicher Waldstrukturen hat klimatische Auswirkungen. In der neuen Waldfunktionskarte NRW von Oktober 2019 wird der gesamte Wald im Plangebiet einschließlich der Gehölzbestände entlang der BAB 3 Nord als Klimaschutzwald dargestellt (<https://www.waldinfo.nrw.de/waldinfo.html>).

Die Auswirkungen auf das lokale Klima sind durch ein klimatisches Gutachten nachzuweisen.

6.3 Anfälligkeit gegenüber dem Klimawandel

Die Aussage, dass der geplante Ausbau keiner erhöhten Anfälligkeit gegenüber den durch den Klimawandel bedingten schädigenden Ereignissen unterliegt, ist nicht be-

gründet (UVP-Bericht, Kapitel 5.9.8., S. 101: „Ein Anstieg der Anfälligkeit gegenüber schädigenden Ereignissen, die durch den Klimawandel bedingt sind (z. B. extreme Wetterereignisse), wird nicht angenommen.“ UVP-Bericht S. 101).

Nach Erkenntnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) können sich die zunehmenden Starkregenereignisse und Hitzetage sehr wohl auf die Verkehrsinfrastruktur auswirken. Bei Starkregenereignissen kann z.B. die Wasserfilmdicke, insbesondere in Kurvenbereichen und bei Querneigungswechseln „kritische Werte überschreiten“ (https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Strassenbau/Fachthemen/s1-klimawandel.html).

In der vorliegenden Planung besteht zudem die besondere Gefahr der Überflutung des Straßenabschnitts, der in Troglage liegen wird (Unterflieger unter der BAB 3). Zusätzlich besteht hier wie auch bei den Brückenrampen für die Böschungen eine erhöhte Gefahr von Hangrutschung in der Folge von Starkregenereignissen.

Die vermehrt auftretende sommerliche Hitze wirkt sich auch auf die Oberfläche der Fahrbahnen aus. Asphalt zeigt ein stark temperaturabhängiges Verhalten, dadurch kommt es immer öfter zu Versagen der Straßenkonstruktion, wie zum Beispiel durch das plötzliche Aufwölben von Beton-Fahrbahnen („blow up“) und verstärkte Spurrinnenbildung (siehe o.g. Homepage der BASt, oder auch: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimafolgen-anpassung/werkzeuge-der-anpassung/projektkatalog/advis-adaptation-der-strassenverkehrsinfrastruktur>).

Für die vorliegende Planung ist die Auswirkung des Klimawandels auf das Vorhaben zu prüfen. Anhand einer Klimaprognose und eines Gelände-/Höhenmodells sind die Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur zu ermitteln.

7 Belange der Luftreinhaltung

Bei der Beurteilung der Auswirkungen ist zwischen den bau- und anlagebedingten Wirkungen des Straßenkörpers und den verkehrsbedingten Wirkungen auf das Schutzgut Luft zu unterscheiden. Hierzu wurden einerseits die auf das Schutzgut Luft bezogenen Aussagen des Erläuterungsberichts (S. 131f), der UVU und des UVP-Berichts sowie das Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co. KG (Januar 2020) geprüft.

7.1 Auswirkungen der Planungen auf Immissionsschutzfunktionen

Laut UVP-Bericht ergeben sich durch die bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Waldflächen mit Immissionsschutzfunktion im Bereich des Autobahnkreuzes Oberhausen sowie in geringerem Umfang entlang der A 3 Nord erhebliche Beeinträchtigungen (Unterlage 19.5, S. 87). „Wald mit Immissionsschutzfunktion mindert schädliche oder belastende Einwirkungen, besonders durch Stäube, Aerosole und Gase. Er schützt damit Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereiche, land- und forstwirtschaftliche Flächen sowie andere schutzbedürftige Objekte vor nachteiligen Wirkungen dieser Immissionen“ (Landesbetrieb Wald und Holz, Broschüre Waldfunktionen Nordrhein-Westfalen, 2019). Die nur während der Bauzeit beanspruchten Waldflä-

chen sollen wiederhergestellt werden und können insofern nach etlichen Jahren wieder eine Immissionsschutzfunktion erfüllen. Anlagebedingt werden aber ca. 6 ha Waldflächen mit Immissionsschutzfunktion dauerhaft verlorengehen. Im UVP-Bericht wird zwar die Bewertung vorgenommen, dass aufgrund der Größe der verbleibenden Waldbestände „die Minderung der lufthygienischen Leistungsfähigkeit der Bestände [...] nicht zu einer Verschlechterung der lufthygienischen Situation in den angrenzenden (schutzbedürftigen) Siedlungsbereichen [führt]“ (S. 87). Dennoch ist es notwendig, durch eine weitere Verringerung des Eingriffs die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

7.2 Auswirkungen der Planungen auf die Luftschadstoffbelastungen

Im Rahmen der bisherigen Luftreinhalteplanung konnten in Oberhausen in der Vergangenheit für nahezu alle luftverunreinigenden Stoffe, insbesondere für Feinstaub, Erfolge erzielt und die Grenzwerte eingehalten werden. Die in den letzten Jahren in den Fokus gerückte Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) wurde durch die Umsetzung verschiedenster Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 – Teilplan West ebenfalls abgesenkt. Dies reicht in Teilen bis heute jedoch noch nicht aus, um den festgelegten Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel an der Mülheimer Straße einzuhalten. Inzwischen wurde der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 Teilplan West - Planergänzung Stadt Oberhausen 2020 aufgestellt (Inkrafttreten 31.10.2020), der die Einhaltung des NO₂-Grenzwertes schnellstmöglich sicherstellen soll. Entsprechend wird in dieser Stellungnahme ein besonderer Fokus auf die NO₂-Wertentwicklung durch den Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen gelegt.

Im vorliegenden Gutachten wurden die vor allem vom Straßenverkehr erzeugten Luftschadstoffe NO₂ und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2.5}) bezogen auf den Planfall und den Prognosenullfall ohne bauliche Änderungen betrachtet. Entscheidend für die abschließende Bewertung ist, ob sich die Konzentration der Luftschadstoffe durch die geplante Baumaßnahme unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung (2019: NO₂: 26 µg/m³, PM₁₀: 22 µg/m³, PM_{2.5}: 16 µg/m³) an beurteilungsrelevanten Gebäuden, z. B. Wohnbebauung in einem gesetzlich unzulässigen Maße erhöht. Die zum Autobahnkreuz nächstgelegene Bebauung reicht südlich bis auf ca. 50 m, nördlich bis auf ca. 30 m, südwestlich auf ca. 70 m und östlich auf ca. 40 m an die Autobahnen heran.

Die Beurteilung erfolgte nach der 39. BlmschV. Für die Emissionsberechnung wurde das Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) zu Grunde gelegt. Zur Ermittlung der Immissionen konnten mit Hilfe des Straßennetzmodells PROKAS die Emissionen des Verkehrs (motorbedingt und nicht motorbedingt, bspw. Reifenabrieb) auf den berücksichtigten Straßen berechnet werden. Die mittleren spezifischen Emissionen der Fahrzeuge einer Fahrzeugkategorie wurden mithilfe des vom Umweltbundesamt herausgegebenen HBEFA (Version 4.1) für das Bezugsjahr 2025, dem Jahr der geplanten Verkehrsfreigabe bestimmt.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen, bestehend aus der Überlagerung der Hintergrundbelastung und der verkehrsbedingten Zusatzbelastung, zeigen zwar, dass sich die berechneten NO₂-Werte im Prognosenullfall an einigen direkt an die Autobahn grenzenden unbebauten Stellen über 40 µg/m³ bewegen, allerdings betrifft das nicht die entscheidenden Bereiche an beurteilungsrelevanten Gebäuden. Im Planfall reduzieren sich die Werte durch die vorgesehenen Lärmschutzwände zu-

sätzlich um mindestens 2 µg/m³, so dass der seit 2010 geltende Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel in beiden betrachteten Fällen an den beurteilungsrelevanten Gebäuden nicht überschritten wird (max. 38 µg/m³). In Bezug auf PM₁₀ und PM_{2.5} sind die berechneten Unterschiede zwischen dem Prognosenullfall und dem Planfall zwar nicht ganz so groß (0 bis 2 µg/m³ Verbesserung), da die Feinstaubwerte, wie oben beschrieben, aber schon seit längerer Zeit deutlich unter den geltenden Grenzwerten (Jahresmittelwert und Kurzzeitbelastung) liegen, ist der Schutz der Bevölkerung in diesem Bereich gewährleistet.

Entsprechend kann abschließend festgehalten werden, dass sich der Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen durch das damit verbundene Aufstellen der Lärmschutzwände eher positiv auf die Lufthygiene und den Schutz der Bevölkerung vor luftverunreinigenden Stoffen in der angrenzenden Wohnbebauung auswirken wird und somit zu begrüßen ist. Durch eine eher konservative Herangehensweise (hohe Verkehrszahlen und hohe Emissionsfaktoren als Grundlage) im Gutachten, wird diese Einschätzung zusätzlich verstärkt.

7.3 Wegweisende Beschilderung im Zusammenhang mit dem Um- und Ausbau des Autobahnkreuz Oberhausen

Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 Teilplan West - Planergänzung Stadt Oberhausen 2020 verfolgt unter anderem das Ziel, die stark belastete Mülheimer Straße, die die Verlängerung der BAB 516 bis zur BAB 40 im Süden darstellt, zu entlasten. Hierzu ist als zentrale Maßnahme ein ganztägiges LKW-Verbot auf der Mülheimer Straße zwischen Duisburger Straße/Essener Straße im Norden und Danziger Straße im Süden festgelegt. Flankiert wird die Maßnahme durch eine Hinweisbeschilderung auf den Bundesautobahnen 40, 42 und 516 (nördlich der A42) sowie auf der Oberhausener Straße südlich der A40 auf Mülheimer Stadtgebiet.

Es wird angeregt, nach Fertigstellung der Baumaßnahmen zum Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen bei der Neubeschilderung der Autobahnen die Maßnahmen des Luftreinhalteplans zu berücksichtigen und zu unterstützen. Um den Durchgangsverkehr in Richtung Mülheim an der Ruhr über die BAB 516 und im weiteren Verlauf über die Mülheimer Straße zu unterbinden, sollte sowohl auf der BAB 2 von Osten kommend als auch auf der BAB 3 aus Norden die Wegweisung Richtung Mülheim an der Ruhr über die BAB 3 nach Westen bis zum Autobahnkreuz Kaiserberg und die BAB 40 erfolgen. Soweit möglich sollte auch der Hinweis auf das LKW-Durchfahrtsverbot für die Mülheimer Straße bei der Beschilderung ergänzt werden.

8 Belange des Lärmschutzes

8.1 Vorbemerkung

Das Lärmschutzkonzept sieht an nahezu der gesamten Ausbaustrecke beidseitige Lärmschutzwände und für die Fahrbahnen - bis auf die Brückenbauwerke - die Verwendung von lärmminderndem Asphalt vor. Die Lärmschutzwände sollen an der BAB 3 nördlich des Kreuzes, wo die Autobahn in Dammlage verläuft, Höhen von zumeist 5 bis 7 m über Gelände haben, im Bereich des Sterkrader Waldes westlich des Kreuzes bis zu 8 m und an der BAB 2 östlich des Kreuzes, wo die Autobahn im Ein-

schnitt liegt, überwiegend 7 bis 9 m, im Bereich der Erzberger Straße sogar bis zu 13 m über Gradienten.

Die enorme Höhe der Lärmschutzwände macht deutlich, wie sehr der Oberhausener Norden durch den von den Autobahnen ausgehenden Lärm belastet wird. Auch heute ist die Lärmbelastung bereits sehr hoch, weswegen die aktiven Schallschutzmaßnahmen ausdrücklich begrüßt werden. Die als Vogelschutzmaßnahme VA4 vorgesehene „dauerhafte Leit- und Sperreinrichtung“, die im Autobahnkreuz entlang der Ostnordtangente als geschlossene Lärmschutzwand von 4 m Höhe errichtet werden soll und damit die im Bereich des Sterkrader Waldes entstehende Lücke zwischen den Lärmschutzwänden schließt, wird die Aufenthaltsqualität verbessern und insofern nicht nur aus Artenschutz- sondern auch Lärmschutzgründen befürwortet.

Durch die in den sogenannten „Vorzugsvarianten“ der Planunterlagen vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen wird laut der schalltechnischen Untersuchung (SU, Planunterlage 17.1) für alle Untersuchungsabschnitte über beide Beurteilungszeiträume (Tag/Nacht) ein kombinierter Wirkungsgrad von 90% erreicht (SU, Kapitel 7 Zusammenfassung, S. 79/ Tabelle 29, S.80). Die verbleibenden „ungelösten Schutzfälle“ sollen dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz erhalten.

Trotz der deutlichen Verbesserungen, die durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen für die Oberhausener Bevölkerungen erreicht werden, gibt es folgende grundlegende Kritik:

Bei dem Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen handelt es sich um ein bedeutendes Infrastrukturprojekt mit überregionaler Bedeutung. Einen dementsprechenden Stellenwert verdient der Schallschutz der Anwohnerinnen und Anwohner in dieser Situation. Nach der 16. BImSchV sollen die jeweiligen Grenzwerte durch aktive Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden, sofern die Kosten der notwendigen Schallschutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Sind aktive Schutzmaßnahmen technisch nicht realisierbar oder nicht verhältnismäßig, kann hilfsweise eine Überprüfung des passiven Schallschutzes erfolgen. Bei der Erstattung von erbrachten Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen handelt es sich nur um eine Entschädigung. Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert nicht. Dies sollte unter Berücksichtigung der bereits angesprochenen Bedeutung und der Gesamtkosten des Projektes bedacht werden.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde für die schutzbedürftige Bebauung in acht räumlich abgegrenzten Untersuchungsabschnitten eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse durch Variantenuntersuchungen durchgeführt und so für jeden UA eine Vorzugsvariante mit aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen benannt. Diese Vorzugsvariante stellt jedoch nicht das Optimum an Schallschutz dar, sondern ist ein Kompromiss zwischen möglichst hohem aktiven Schallschutz und möglichst niedrigen Kosten. Vor dem Hintergrund der hohen Gesamtkosten des Projekts wird seitens der Stadt Oberhausen eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung dahingehend gefordert, dass der aktive Schallschutz weiter optimiert wird.

8.2 Grundlegende Forderungen zum Schallschutz

8.2.1 Aktuelle Gebäudedatei

Als Grundlage für die Ermittlung der zu lösenden Schutzfälle für die Variantenuntersuchung, des Anspruchs auf passiven Schallschutz dem Grunde nach und des Anspruchs auf Schallschutzmaßnahmen für den Außenwohnbereich muss eine aktuelle Gebäudedatei für das Stadtgebiet von Oberhausen verwendet werden. Die Gebäude Hohe Straße 4 und Matzenbergstraße 34 werden zum Beispiel in der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt. Die Gebäudedatei muss aktualisiert werden.

8.2.2 Offenporiger Asphalt auf Brückenbauwerken

Nach dem allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004 ist der Einbau des offenporigen Asphalts (OPA) auf Brückenbauwerken möglich, wenn zwingende Gründe für seine Verwendung sprechen. Eine Zustimmung ist beim BMVI einzuholen.

In der schalltechnischen Untersuchung wird auf Seite 16 beschrieben, dass sowohl auf den bestehenden als auch auf den neuen Brücken der offenporige Asphalt nicht eingesetzt wird. Begründet wird die Entscheidung mit einem deutlich erhöhten finanziellen Aufwand und den Schwierigkeiten bei der Bauausführung. Genaue Angaben zu den Brückenbauwerken, aus denen Schwierigkeiten bei der Ausführung erkennbar bzw. überprüfbar wären, können den Planfeststellungsunterlagen nicht entnommen werden, und Angaben zu den zusätzlichen Kosten werden ebenfalls nicht gemacht.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass im Bereich der Brückenbauwerke auch nach der Umsetzung der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen weiterhin Überschreitungen der Grenzwerte ermittelt werden. Im Bereich des Brückenbauwerks Hünenbergstraße wird z. B. der Grenzwert weiterhin um 5,8 dB(A) im sensiblen Nachtbereich überschritten. Dies ist aus Sicht der Stadt Oberhausen als zwingender Grund zu sehen, der für eine Verwendung des OPA spricht. Die Wirksamkeit und die Kosten des Einbaus eines offenporigen Asphalts auf den einzelnen Brückenbauwerken muss dargestellt und in die Variantenuntersuchung einbezogen werden. Sollte der Einbau technisch nicht möglich sein (z. B. Einhaltung der notwendigen lichten Höhe), ist dies für den Einzelfall anhand von Bauwerkszeichnungen zu erläutern. Verschiedene erfolgreich ausgeführte Baumaßnahmen z. B. beim Umbau des Autobahnkreuzes Braunschweig-Südwest (BAB 39/BAB 391) belegen, dass der Einbau von OPA auf Brückenbauwerken möglich ist. Eine Anwendung des offenporigen Asphalts muss in Oberhausen analog erfolgen.

8.2.3 Lärmarme Brückenübergänge

Den Unterlagen zur Planfeststellung können keine Angaben zur Ausgestaltung der Brückenübergänge entnommen werden. Im Sinne des Lärmschutzes sind alle Übergänge lärm mindernd zu gestalten. Eine Eindämmung des Lärms nach unten ist durch eine so genannte "Einhausung" des Übergangs möglich. Für die Lärm minderung nach oben bieten sich zum Beispiel das Aufbringen von Lärm minderungselementen oder „Fingerübergänge“ an. Die benannten Maßnahmen sind an allen Brückenbauwerken anzuwenden.

8.3 Forderungen zu den einzelnen Untersuchungsabschnitten

In der schalltechnischen Untersuchung wurde nach der Berechnung der Beurteilungspegel nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen 1990 (RLS-90) die Anzahl der zu lösenden Schutzfälle nach den Grenzwerten der 16. BImSchV ermittelt. Der Ermittlung lag eine Einteilung in die unterschiedlichen Nutzungsgebiete zugrunde, die durch den Gutachter in Abstimmung mit dem Auftraggeber durchgeführt wurde. Der Bereich der schutzbedürftigen Bebauung wurde in acht räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte bzw. Untersuchungsabschnitte (UA) unterteilt, um eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse durch eine Variantenuntersuchung durchführen zu können. Für jeden UA wurde eine Vorzugsvariante mit aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen benannt. Diese Vorzugsvariante ist der nach Abstimmung zwischen Gutachter und Landesbetrieb Straßenbau NRW vertretbare und verhältnismäßige Kompromiss zwischen möglichst hohem aktiven Schallschutz und möglichst niedrigen Kosten. Insofern verbleiben „ungelöste Schutzfälle“, d. h. Wohngebäude, die durch die vorgesehenen Lärmschutzwände entweder tags oder nachts nicht hinreichend geschützt werden und daher einen Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen erhalten.

Die Anmerkungen und Forderungen zum Schallschutz der Anwohnerinnen und Anwohner werden im Folgenden getrennt nach den einzelnen UA aufgeführt:

8.3.1 UA 1 Königshardt

In der abschließenden Gesamtbetrachtung nach Umsetzung der Vorzugsvariante beträgt die Anzahl ungelöster Schutzfälle in diesem Abschnitt 253 (15 Tag / 238 Nacht). Dies entspricht bei insgesamt 2.247 Nutzungseinheiten mit Überschreitung des Grenzwertes einem Wirkungsgrad von 88,7%. Die ungelösten Schutzfälle befinden sich hauptsächlich entlang der Malmedystraße/Fernewaldstraße, im Bereich des Alten- und Pflegeheims an der Kirchhellener Ecke Fernewaldstraße (Haus Gottesdank) und entlang der Matzenbergstraße/Hohe Straße.

Forderungen für den UA 1:

Wegen der nach Umsetzung der Vorzugsvariante hohen Anzahl verbleibender ungelöster Schutzfälle und der zum Teil hohen Überschreitungen der Grenzwerte (max. 5,5 dB(A)) wird für den UA 1 zusätzlicher aktiver Schallschutz gefordert. Die Lärmschutzwand (LSW Nr. 3.31) im Bereich des Haus Gottesdank ist mit einer Höhe von neun Metern über Gelände geplant (Vorzugsvariante). Die Höhe der LSW über GOK kann aus den Unterlagen nicht ermittelt werden, da diese hier auf einem Wall steht und nur die gesamte Höhe über Gelände angegeben wird. Die geplante Anlage eines Unterhaltungstreifens hinter der LSW lässt auf eine Höhe über fünf Meter schließen. Im Bereich des Alten- und Pflegeheims und der Fernewaldstraße befinden sich die Gebäude nicht unmittelbar an den Lärmschutzwänden, sodass der visuell bedrängende und verschattende Effekt vernachlässigt werden kann. Aus diesem Grund müssen hier aus Sicht der Stadt Oberhausen höhere LSW als bislang vorgesehen realisiert werden. Die Forderung gilt für den Bereich der Fahrbahn der BAB 2 und für den Bereich der AS Königshardt.

8.3.2 UA 2 Walsumermark 1

In der abschließenden Gesamtbetrachtung nach Umsetzung der Vorzugsvariante beträgt die Anzahl ungelöster Schutzfälle in diesem Abschnitt 262 in der Nacht. Dies

entspricht bei insgesamt 2.505 Nutzungseinheiten mit Überschreitung des Grenzwertes einem Wirkungsgrad von 89,5%. Die ungelösten Schutzfälle befinden sich hauptsächlich entlang des Buchenwegs, Julius-Brecht-Anger, Ebereschenweg, Olbergschlag, Walsumermarkstraße, Eichsfeldstraße, Neukölner Straße und Am Dunkelerschlag.

Forderungen für den UA 2:

Wegen der nach Umsetzung der Vorzugsvariante hohen Anzahl ungelöster Schutzfälle wird für den UA 2 zusätzlicher aktiver Schallschutz gefordert. Die dauerhafte Leit- und Sperreinrichtung (V_{A4} / geschlossene Lärmschutzwand auf geschlossenem Sockel von ca. 4 m Höhe, möglichst nah an den äußeren Fahrbahnrandern) entlang der Ausfahrt von der BAB 2 zur BAB 3 in Richtung Norden wird eine (geringe) zusätzliche lärmindernde Wirkung im UA 2 entfalten, die aber in der schalltechnischen Untersuchung nicht abgebildet wurde. Im Anschluss an die Leit- und Sperreinrichtung kann die LSW in gleicher Höhe, d.h. mit 4 m anschließen und bis zum Brückenbauwerk Buchenweg deutlich höher ausgestaltet werden als nördlich des Bauwerks. Die Bebauung befindet sich an dieser Stelle nicht in der unmittelbaren Nähe der LSW, sodass dies hier möglich scheint. Nördlich des Buchenwegs scheint durch die geringe Entfernung zwischen Wand und Bebauung eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand bei einer bereits geplanten Höhe von 7 Metern (über Gradienten) städtebaulich nicht vertretbar. Gefordert wird für diesen UA zusätzlich die Anwendung des offenporigen Asphalts auf den Brückenbauwerken Buchenweg, Neukölner Straße, Zum Steinacker und Zum Ravenhorst, um in den Bereichen weitere Schutzfälle zu lösen.

8.3.3 UA 3 Walsumermark 2

In der abschließenden Gesamtbetrachtung nach Umsetzung der Vorzugsvariante beträgt die Anzahl ungelöster Schutzfälle in diesem Abschnitt 44 Nutzungseinheiten. Dies entspricht bei insgesamt 543 Nutzungseinheiten mit Überschreitung des Grenzwertes einem Wirkungsgrad von 91,9%. In diesem UA verbleiben an einzelnen Punkten hohe Überschreitungen in der Nacht von bis zu 5,8 dB(A) im Bereich des Brückenbauwerks an der Hünenbergstraße.

Forderungen für den UA 3:

Wegen der Überschreitungen des Grenzwertes in der Nacht an einzelnen Nutzungseinheiten wird für den UA 3 zusätzlicher aktiver Schallschutz gefordert. Analog zum UA 2 sollten auch hier die Höhen der LSW auf 7 Meter über der Gradienten angehoben werden. Gefordert wird für diesen UA zusätzlich die Anwendung des offenporigen Asphalts auf dem Brückenbauwerk Hünenbergstraße. Eine hohe Überschreitung der Grenzwerte im sensiblen Nachtbereich muss verhindert werden.

8.3.4 UA 4 Schmachtendorf 1

In der abschließenden Gesamtbetrachtung nach der Umsetzung der Vorzugsvariante beträgt die Anzahl ungelöster Schutzfälle in diesem Abschnitt 2 Nutzungseinheiten. Dies entspricht bei insgesamt 58 Nutzungseinheiten mit Überschreitung des Grenzwertes einem Wirkungsgrad von 96,6%. Es bestehen Überschreitungen des Grenzwertes der 16. BImSchV in der Nacht von bis zu 2,5 dB(A).

Forderungen für den UA 4:

Wegen der Überschreitung des Grenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht an 2 Nutzungseinheiten wird für den UA 4 zusätzlicher aktiver Schallschutz gefordert. Die Höhen der LSW sollte auf 7 Meter über der Gradiente angehoben werden. Diese Höhe wird auch in den anderen Abschnitten als städtebaulich vertretbar bewertet. Wie bereits zum UA 3 ausgeführt, sollte auf dem Brückenbauwerk Hünenbergstraße zusätzlich der offenporige Asphalt zur Anwendung kommen. Überschreitungen von 2,5 dB(A) im Nachtbereich müssen verhindert werden.

8.3.5 UA 5 Schmachtendorf 2

In der abschließenden Gesamtbetrachtung nach Umsetzung der Vorzugsvariante beträgt die Anzahl ungelöster Schutzfälle in diesem Abschnitt 3 Nutzungseinheiten. Dies entspricht bei insgesamt 180 Nutzungseinheiten mit Überschreitung des Grenzwertes einem Wirkungsgrad von 98,3%. Der hohe Wirkungsgrad in diesem UA wird durch vergleichsweise geringe Höhen der LSW erreicht (2-4 Meter). Es bestehen Überschreitungen des Grenzwerts der 16. BImSchV in der Nacht von bis zu 1,9 dB(A).

Forderungen für den UA 5:

Da in diesem UA nur geringe Höhen beim aktiven Schallschutz durch die LSW geplant sind und weiterhin ungelöste Schutzfälle bestehen werden, wird zusätzlicher aktiver Schallschutz durch höhere LSW gefordert. Es sollte der Vollschutz unter Berücksichtigung der weiteren UA überprüft werden. Es wird vermutet, dass dies bei Höhen von 5 bzw. 6 Metern wie im benachbarten UA möglich ist. Gefordert wird zusätzlich für diesen UA die Anwendung des offenporigen Asphalts auf dem Brückenbauwerk Zum Steinacker. Eine hohe Überschreitung der Grenzwerte im sensiblen Nachtbereich muss verhindert werden.

8.3.6 UA 6 Schmachtendorf 3

In der abschließenden Gesamtbetrachtung nach Umsetzung der Vorzugsvariante beträgt die Anzahl ungelöster Schutzfälle in diesem Abschnitt 265 Nutzungseinheiten in der Nacht. Dies entspricht bei insgesamt 3.095 Nutzungseinheiten mit Überschreitung des Grenzwertes einem Wirkungsgrad von 91,4%. Die ungelösten Schutzfälle befinden sich hauptsächlich entlang der Sternstraße, Frankenstraße, Handbachstraße, Vandalenstraße, Kirchhofstraße, Neustraße, Buchenweg, Kiesweg, Lönsstraße und Untere Walsumermarkstraße. In diesem UA verbleiben hohe Überschreitungen in der Nacht an einzelnen Punkten von bis zu 2,9 dB(A) im Bereich des Brückenbauwerks an der Hünenbergstraße.

Forderungen für den UA 6

Wegen der hohen Anzahl ungelöster Schutzfälle nach Umsetzung der Vorzugsvariante wird für den UA 6 zusätzlicher aktiver Schallschutz gefordert. Durch eine Erhöhung der Lärmschutzwand entlang der BAB 3 auf über 8 Meter können deutlich mehr Schutzfälle in diesem Bereich (z. B. Sternstraße, Frankenstraße, Handbachstraße, Vandalenstraße, Kirchhofstraße, Neustraße) gelöst werden. Da in der Variantenuntersuchung zum UA 6 (Tabelle 15) nur der Vollschutz von 10 bis 20 Meter als Variante betrachtet wird, ist eine weitere Differenzierung der Wirkung für Lärmschutzwandhöhen zwischen 8 und 10 Metern nicht möglich. Nördlich des Buchenwegs (Buchenweg, Kiesweg, Lönsstraße und Untere Walsumermarkstraße) scheint durch die ge-

ringe Entfernung zwischen Wand und Bebauung eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand bei einer bereits geplanten Höhe von 7 Metern (über Gradienten) städtebaulich nicht vertretbar. Gefordert wird für diesen UA zusätzlich die Anwendung des offenporigen Asphalts auf den Brückenbauwerken Buchenweg, Neukölner Straße und Weseler Straße. Diese Maßnahme würde in beiden beschriebenen Bereichen in diesem UA zu einer zusätzlichen Lärminderung führen. Eine hohe Überschreitung der Grenzwerte im sensiblen Nachtbereich muss verhindert werden.

8.3.7 UA 7 Dunkelschlag

In der abschließenden Gesamtbetrachtung nach Umsetzung der Vorzugsvariante beträgt die Anzahl ungelöster Schutzfälle in diesem Abschnitt 306 Nutzungseinheiten in der Nacht. Dies entspricht bei insgesamt 1.873 Nutzungseinheiten mit Überschreitung des Grenzwertes einem Wirkungsgrad von 83,7%. Die ungelösten Schutzfälle befinden sich hauptsächlich entlang der Weseler Straße, Erzstraße, Grubenstraße, Schachtstraße, Wolfstraße, Hiesfelder Straße, Reinekering, Laubstraße, Am Walde und Jägerstraße.

Forderungen für den UA 7

Aufgrund der hohen Anzahl ungelöster Schutzfälle nach Umsetzung der Vorzugsvariante wird für den UA 7 zusätzlicher aktiver Schallschutz gefordert. Eine Variante mit einer durchgängigen Lärmschutzwand in einer Höhe von 8 bzw. 9 Metern in Kombination mit der Erhöhung im Bestand an der BAB 516 ist zu prüfen. Gefordert wird für diesen UA zusätzlich die Anwendung des offenporigen Asphalts auf dem Brückenbauwerk Weseler Straße und auf dem Brückenbauwerk der neuen halbdirekten Rampe West-Nord.

8.3.8 UA 8 Alsfeld

In der abschließenden Gesamtbetrachtung nach Umsetzung der Vorzugsvariante beträgt die Anzahl ungelöster Schutzfälle in diesem Abschnitt 143 in der Nacht. Dies entspricht bei insgesamt 2.280 Nutzungseinheiten mit Überschreitung des Grenzwertes einem Wirkungsgrad von 93,7%. Die ungelösten Schutzfälle befinden sich hauptsächlich entlang der Jägerstraße, Erzbergerstraße, Bromberger Straße, Kirchhellenener Straße und Hirschstraße. In der schalltechnischen Untersuchung wird in der Vorzugsvariante für diesen Abschnitt (S. 62) die maximal mögliche Höhe der Lärmschutzwand auf der Oberkante einer Böschung (5 Meter) nur für den Bereich westlich der Erzberger Straße festgesetzt. Aus den Unterlagen wird nicht ersichtlich, welche Höhen für die Lärmschutzwände (ohne Böschung) im weiteren Verlauf Richtung AS Königshardt festgesetzt sind. Die gesamte Höhe in Bezug auf die Gradienten ist in diesem Bereich mit 6 bis 9 Metern deutlich niedriger als im Bereich der Erzberger Straße (11 Meter).

Forderungen für den UA 8

Da es weitere ungelöste Schutzfälle nach Umsetzung der Vorzugsvariante gibt, wird ein weitergehender aktiver Lärmschutz in Form von höheren Lärmschutzwänden zwischen der Erzberger Straße und der AS Königshardt gefordert. Da es in diesem Bereich städtebaulich vertretbar erscheint, sollte auch östlich der Erzberger Straße die maximale Höhe der Lärmschutzwände von 5 Metern auf der Böschung ausgenutzt werden, wodurch die Anzahl der ungelösten Schutzfälle reduziert werden kann.

Aus diesem Grund wird eine durchgängige Festsetzung der maximalen LSW-Höhe für den gesamten Abschnitt gefordert.

8.4 Fazit

Insgesamt verbleiben nach dem Ergebnis der Variantenuntersuchung 1.278 Schutzfälle, die durch passive Schallschutzmaßnahmen entschädigt werden sollen. In den Planungsempfehlungen der schalltechnischen Untersuchung (Kapitel 6 „Planungsempfehlung“, S. 65) wird beschrieben, dass die Vorzugsvarianten in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW mit dem Ziel gewählt wurden, „ein möglichst einheitliches Schutzniveau zu erreichen“. (Die Varianten wurden bereits durch das VM NRW und das BMVI freigegeben.) Die Stadt Oberhausen fordert der Wirkung des Gesamtprojekts entsprechend das bestmögliche Schutzniveau anstelle eines einheitlichen Schutzniveaus anzustreben. Wie den vorangestellten Ausführungen zu entnehmen, sind an vielen Stellen weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen technisch realisierbar und der Tragweite des Projekts angemessen. Aktiver Schallschutz ist der Entschädigung durch passive Schallschutzmaßnahmen vorzuziehen.

9 Belange des Bodenschutzes

9.1 Boden / schützenswerte Böden

Gegen die vorgelegte Bewertung werden Einwände erhoben. Im Rahmen des Verfahrens wurden die schützenswerten Böden nicht hinreichend berücksichtigt.

Als Beurteilungsgrundlage der Böden auf ihre Schutzwürdigkeit wurde vom Büro grünplan im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) aus 1/2020 und im UVP-Bericht aus 1/2020 ausschließlich die Karte der schutzwürdigen Böden NRW (2019) des Geologischen Dienstes (GD) herangezogen. Für die Planungen im Stadtgebiet Oberhausen sind auch die Ausweisungen des Regionalen Flächennutzungsplans (RFNP) aus 5/2010 zu berücksichtigen (RFNP, Umweltbericht, Themenkarte 7 „Schutzwürdige Böden“, Teil A und B). Dieser weist zusätzlich Flächen mit schützenswerten Böden aus, die insbesondere im Bereich des Sterkrader Waldes in ihren funktionalen Eigenschaften noch erhalten sein dürften und durch die geplanten Baumaßnahmen der Ausbauvariante 4 durch Versiegelung und Überformung betroffen sind.

Grundsätzlich ist durch Felduntersuchungen im Einzelnen zu prüfen und darzulegen, inwieweit die ausgewiesenen schützenswerten Böden ihre besonderen Funktionen noch erfüllen bzw. welche Einflüsse zum Verlust der besonderen Funktionserfüllung geführt haben. Die pauschale Annahme mangelnder Funktionserfüllung der Böden durch unterschiedliche anthropogene Überprägungen ist in den genannten Berichten nicht immer nachvollziehbar. Eine land- oder forstwirtschaftliche Nutzung führt nicht zwingend zum Verlust der Bodenfunktionen. Dies wird insbesondere für die nach RFNP ausgewiesenen Flächen mit Böden, die sich durch besondere Wasseraufnahme- und -speichervermögen oder durch Filter- und Puffervermögen auszeichnen, gelten.

Hier ist je nach Beanspruchung eine Kompensation in Wertigkeit und Funktion nach den Vorgaben des RFNP zu berechnen, und die Berechnungsgrundlagen sind darzulegen.

9.2 Altlasten/Einbau von Bodenmaterialien

Von den Autobahnausbaumaßnahmen sind zahlreiche Flächen mit Bodenbelastungsverdacht mehr oder weniger stark betroffen. Dabei handelt es sich überwiegend um Dammschüttungen der bestehenden Autobahnen. Im Kapitel 4.11 des Erläuterungsberichtes aus 2020 zum Planfeststellungsverfahren wird auf umwelttechnische Untersuchungen und Beurteilungen des Ingenieurbüros arrcon aus 2015 verwiesen. Der Untersuchungsbericht selbst ist nicht Bestandteil der vorgelegten Planunterlagen. Nach dem Erläuterungsbericht wurden u. a. umfangreiche chemische Analysen aus den Anschüttungsmaterialien der Bodenbelastungsverdachtsflächen durchgeführt, sowie Oberbodenmaterial und gewachsener Boden unterhalb der Anschüttungen untersucht. Die insgesamt 79 Proben wurden nach LAGA Boden 2004 beprobt und bewertet. Mehr als die Hälfte der Proben (48) sind mit Belastungen $\geq$ Z2 nach dem LAGA – Regelwerk nur für einen Einbau unter Versiegelungen bei ausreichendem Flurabstand zulässig. Dies bedeutet eine Verwertung im technischen Bauwerk.

Hinweis:

Auf S. 114 des Erläuterungsberichtes wird unter dem Unterkapitel „Kontaminierte Flächen“ auf eine nachfolgende Liste mit Altlastverdachtsflächen verwiesen. Die Liste fehlt allerdings an dieser Stelle. Im nächsten Unterkapitel „Altlastverdachtsflächen“ wird dann auf die fehlende Liste Bezug genommen. Die Unterlagen sind dementsprechend zu ergänzen.

9.3 Nebenbestimmungen

Vorbehaltlich der oben genannten Einwände zur Klärung der Situation der schützenswerten Böden und deren Kompensationsbedarf sind folgende Nebenbestimmungen zum allgemeinen Bodenschutz, zum Umgang mit Bodenmaterial und Aushubmaterial aus Flächen mit Bodenbelastungsverdacht und zum Rückbau von Bauwerks- und Anlagenteilen unter GOK in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

a) Auflage: Gutachterliche Begleitung von Erdarbeiten

Erdarbeiten und die ordnungsgemäße Durchführung aller bodenbezogener Maßnahmen gemäß dieser Genehmigung lässt der Bauherr durch einen von ihm beauftragten Fachgutachter überwachen und begleiten. Der Gutachter muss in besonderem Maße über Erfahrungen aus dem Altlasten- und Bodenschutzbereich verfügen und die notwendige, fachliche Qualifikation besitzen (Beurteilung der Eignung in Anlehnung an die Verordnung des Landes NRW über Sachverständige und Untersuchungsstellen für Bodenschutz und Altlasten (SU-BodAV NRW) in der aktuellen Fassung).

b) Auflage: Bodenschutz

Beim Umgang mit Böden und Bodenmaterialien und der Herstellung nicht überbauter Flächen sind die DIN 19731, die DIN 18915 und die materiellen Anforderungen der §§ 9 und 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu beachten.

c) Auflage: Qualitätsanforderungen an aufzubringendes Bodenmaterial

Bodenmaterialien, die zur Auf- oder Einbringung in eine durchwurzelbare Bodenschicht oder zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht antransportiert werden sollen, müssen die materiellen Anforderungen der §§ 9 und 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung erfüllen. Die DIN 19731 und die DIN 18915 sind zu beachten.

Bodenmaterialien sind geeignet, wenn sie

- den Vorsorgeanforderungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung entsprechen
- der vor Ort vorhandenen Bodenhauptart entsprechen
- keine Störstoffe wie z.B. Kunststoffe, Metallteile, Müll o.ä. enthalten
- nur sehr geringe Mengen (weniger als 10 Vol.-%) unkritischer technogener Substrate, wie z.B. kleine Ziegel- oder Betonbruchstücke, enthalten
- nach Augenschein und Geruch unauffällig sind
- nach ihrer Herkunft keinem Belastungsverdacht unterliegen

d) Auflage: Qualitätsnachweis von aufzubringendem Bodenmaterial

Die Ergebnisse der notwendigen Untersuchungen zur Eignung von Bodenmaterialien, die zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht antransportiert werden sollen, sind zur Einsichtnahme aufzubewahren (§12 Abs. 3 BBodSchV).

Hinweis zu dieser Auflage:

Die Untersuchungen zur Eignung der Bodenmaterialien zur Herstellung von durchwurzelbaren Bodenschichten sind nach § 12 Abs. 3 BBodSchV vor dem Auf- und Einbringen durchzuführen. Die Nachweise zur Eignung der Bodenmaterialien müssen auch Herkunftsangaben und Beschreibungen im Sinne der DIN 19731, Nr. 5.1 und Nr. 5.2 enthalten. Es ist zu empfehlen, diese Nachweise bereits vor dem Einbau der Bodenmaterialien vorzulegen. Weitere Untersuchungen hinsichtlich der Standort- und Bodeneigenschaften können verlangt werden.

e) Auflage: Umgang mit naturnahen Böden mit Schadstoffbelastungen

Naturnahe ältere Oberböden können Schadstoffbelastungen mit Schwermetallen und Benzo(a)pyren (BaP) aufweisen. Die naturnahen Oberböden sind mit Schadstoffen oberhalb der Vorsorgewerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung und teilweise auch der gebietsbezogenen Beurteilungswerte des RFNP-Gebietes belastet. Eine externe Verwertung als Rekultivierungsboden ist daher ausschließlich im RFNP-Gebiet zulässig und zwar nur für Bodenmaterial, das die gebietsbezogenen Beurteilungswerte nicht überschreitet. Bodenmaterialien mit Belastungen über den gebietsbezogenen Beurteilungswerten können nur vor Ort als Rekultivierungsboden verwertet werden (§7 BBodSchG in Verbindung mit §§ 9 und 12 BBodSchV).

f) Hinweis: Flächen mit Bodenbelastungsverdacht

Die geplante Trasse, die begleitenden baulichen Anlagen und die in der Bauphase zusätzlich beanspruchten Flächen liegen im Einflussbereich mehrerer Flächen, die im Kataster der Flächen mit Bodenbelastungsverdacht der Stadt Oberhausen registriert sind. Hierzu wurden dem Bauherrn in der Vergangenheit Lagepläne und Detailinformationen – soweit vorhanden – zur Verfügung gestellt.

Zum Schutz von Mensch und Umwelt sind im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen Auflagen zum sachgerechten Umgang mit den Anschüttungsmaterialien und zur Sicherung nicht abgedeckter Anschüttungsflächen durch Bodenabdeckungen erforderlich.

- g) Auflage: Umgang mit Aushubmaterial aus Flächen mit Bodenbelastungsverdacht
Ausgehobene Anschüttungsmaterialien können nach Entscheidung des Fachgutachters innerhalb derselben Altablagerung bzw. desselben Altstandortes umgelagert werden. Dabei dürfen keine Gefahren im Sinne des § 4 Bundesbodenschutzgesetz entstehen. Dies kann unter Versiegelungen (Verkehrsflächen / Fundamente/ Bodenplatten), aber auch unter geeigneten Bodenabdeckungen (s. u.) erfolgen. Die Gefahrenvermeidung im Sinne des § 4 Bundesbodenschutzgesetz ist durch den Gutachter sicherzustellen und zu belegen. Beim Antreffen von Anschüttungsmaterialien, die sich durch ungewöhnliche Verfärbungen, Gerüche oder Materialkonsistenzen auszeichnen ist die Untere Bodenschutzbehörde der Stadt Oberhausen zu informieren.

Aushubmassen, die innerhalb derselben Anschüttung nicht wieder verwertet werden können, sind einer ordnungsgemäßen und schadlosen Entsorgung entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz zuzuführen.

- h) Auflage: Nachweispflicht Aushubmaterial
Der Bauherr hat die Erfüllung der Anforderungen zum Umgang mit ausgehobenem Anschüttungsmaterial auf Verlangen der Stadt Oberhausen schriftlich nachzuweisen. Der Nachweis hat maßstäbliche Lagepläne, Analytikberichte, Materialansprachen und Massenangaben zu beinhalten.
- i) Auflage: Bodenabdeckungen von Flächen mit Bodenbelastungsverdacht
Im Rahmen der Baumaßnahmen freigelegte Anschüttungsmaterialien aus Flächen mit Bodenbelastungsverdacht, die nicht dauerhaft überbaut oder versiegelt werden, sind durch eine mindestens 35 cm mächtige geeignete Bodenabdeckung als durchwurzelbare Bodenschicht und einer anschließenden Eingrünung zu sichern. Die Anforderungen an die Qualität der aufzubringenden Bodenmaterialien und die Nachweise entsprechen denen der Auflagen 3 und 4.
- j) Hinweis: Rückbaumaßnahmen
Nach den vorgelegten Unterlagen sind auch Rückbaumaßnahmen von Bauwerken oder Anlagenteilen Gegenstand des Verfahrens. Im Sinne des Bodenschutzgesetzes sind Abbrüche so zu gestalten, dass die Leistungsfähigkeit der zuvor vorhandenen Böden soweit wie möglich und zumutbar wiederhergestellt wird.
- k) Auflage: Umfang Rückbaumaßnahmen
Die Bauwerke sind vollständig, d.h. einschließlich Fundamenten und Unterbau zurückzubauen. Nicht mehr benötigte Oberflächenbefestigungen sind einschließlich Tragschichten und Unterbau zurückzubauen (§ 5 BBodSchG und § 4 BBodSchG in Verbindung mit §§ 2 und 1 BBodSchG).
- l) Auflage: Verfüllmaterial für Baugruben
Für die Verfüllung der ggf. entstandenen Gruben ist nur humusarmes Bodenmaterial zu verwenden (LAGA Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen, Technische Regeln, Allgemeiner Teil vom 06.11.2003).

Die Verfüllung der entstehenden Gruben mit geeignetem Recyclingmaterial ist nur im Bereich neuer Tragschichten unter Befestigungen oder baulichen Folgenutzungen in der tatsächlich benötigten Schichtdicke zulässig, ansonsten ist geeignetes Bodenmaterial zu verwenden.

m) Auflage: Qualitätsnachweis von Verfüllmaterial

Die Nachweise zur Eignung der Füllböden, die unterhalb oder außerhalb durchwurzelbarer Bodenschichten eingebaut wurden, sind zur Einsichtnahme aufzubewahren. Für die Untersuchung und Beurteilung dieser Füllböden gelten die technischen Regeln der LAGA für die Verwertung von Bodenmaterial in bodenähnlichen Anwendungen (LAGA, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen, Technische Regeln - TR Boden in der zum Zeitpunkt der Ausführung gültigen Fassung, derzeit vom 05.11.2004).

Hinweis zu dieser Auflage:

Es ist zu empfehlen, die Untersuchung dieser Füllböden bereits vor dem Einbau durchzuführen. Für die möglicherweise oberhalb des Füllbodens herzustellende durchwurzelbare Bodenschicht gelten andere Anforderungen (s.u.).

n) Auflage: Herstellung durchwurzelbarer Bodenschichten

Sofern keine erneute Überbauung oder Versiegelung erfolgt, sind durchwurzelbare Bodenschichten herzustellen. Die Anforderungen an die Qualität der aufzubringenden Bodenmaterialien und die Nachweise entsprechen denen der Auflagen 3 und 4.

o) Auflage: Erhalt und Wiederherstellung von Böden

Nach § 7 BBodSchG besteht die Verpflichtung, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen. Schädliche Bodenveränderungen dürfen nach § 4 Abs. 1 BBodSchG nicht hervorgerufen werden. Deshalb sind:

- Vermischungen von Abbruchmaterialien oder Materialien aus Flächen mit Bodenbelastungsverdacht mit den umgebenden Böden zu vermeiden. Um den Mutterboden in einem verwertbaren Zustand zu erhalten, darf er nach Abschluss der Baumaßnahmen nicht mehr als 10 Vol.-% Fremdbestandteile und keine Störstoffe wie Holz, Kunststoffe, Glas, Metall, Blöcke mit mehr als 20cm Durchmesser u.a. in der Regel aussortierbare Stoffe enthalten. Durch die Baumaßnahmen verunreinigter Boden ist auszutauschen oder durch Aufbereitung in einen verwertbaren Zustand zu versetzen (DIN 19731 Nr. 6.1, DIN 18915, LUA Merkblatt 44 - Anforderungen an das Aufbringen und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden gemäß §12 BBodSchV).
- Verdichtungen der Böden, insbesondere durch die Befahrung mit Radfahrzeugen oder Befahrungen bei zu hoher Bodenfeuchte (Feuchtestufe größer 2 nach der bodenkundlichen Kartieranleitung, KA4, 1994) bzw. ungeeigneter Konsistenz des Bodens (plastisch, breiig oder flüssig), sind zu vermeiden. Baubedingte Verdichtungen sind durch Lockerungsmaßnahmen nachhaltig zu beseitigen (DIN 18915).
- Für die Durchführung der Baumaßnahmen angelegte Baustraßen und Lagerflächen sind nach Abschluss der Bauphase vollständig zurückzubauen. Im Sinne des Bodenschutzgesetzes sind Rückbauten so zu gestalten, dass die

Leistungsfähigkeit der zuvor vorhandenen Böden soweit wie möglich und zumutbar wiederhergestellt wird (§5 BBodSchG und §4 BBodSchG in Verbindung mit §§ 2 und 1 BBodSchG). Die Auflagen 12, 2, 3 und 4 sind entsprechend zu berücksichtigen.

p) Auflage: Einsatz von Recyclingbaustoffen

Für den Einsatz von güteüberwachten Recyclingbaustoffen bzw. Sekundärrohstoffen z.B. zur Herstellung von Befestigungen oder Tragschichten gelten die materiellen Anforderungen aus den Runderlassen „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen und Erdbau“ und „Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen und Erdbau“ vom 09.10.2001.

Hinweis: Der Einsatz von nicht güteüberwachten Stoffen bedarf einer Wasserrechtlichen Erlaubnis.

q) Hinweis: Einbringung von Materialien zur Bodenverbesserung

Bei der Einbringung von Materialien in den Boden zur Boden-/ Baugrundverbesserung ist ggfs. ebenfalls zuvor eine Wasserrechtliche Erlaubnis einzuholen.

10 Belange des Wasserrechts

Die vorliegenden Planungsunterlagen zur Entwässerung des Autobahnkreuzes Oberhausen decken sich in Hinblick auf die geplanten Gewässereinleitungen und die geplanten Gewässerdurchlässe größtenteils mit den vorherigen mit der Unteren Wasserbehörde schon abgestimmten Planungen. Die in den Planunterlagen dargestellten Versickerungsflächen waren nicht Bestandteil der Vorabstimmungen.

Die Stadt Oberhausen hat als Untere Wasserbehörde folgende Anmerkungen und Bedenken:

10.1 Einleitungen Oberflächengewässer

10.1.1 Laubgraben

Die Drosselabflussmenge $Q_{Dr}=200$ [l/s] zur Einleitung in den Laubgraben ist aus hydraulischer Sicht kritisch zu werten. Da der Laubgraben geringe Durchflussraten aufweist, ist das Grabenprofil auf entsprechende Mengen dimensioniert. Demnach sind Vorkehrungen zur Reduzierung der Fließgeschwindigkeit im Übergabestrang und Überflutungssicherheit im Kurvenbereich zu treffen und nachzuweisen (vgl. dazu Stellungnahme Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH vom 15.06.2020). Durch die Erhöhung der Abflussmenge ist durch den Vorhabenträger ebenfalls die Auslastung des im weiteren Verlauf folgenden Pumpwerks am Handbach zu überprüfen. Hier ist eine Abstimmung mit der Emschergenossenschaft (Betreiberin des Pumpwerks) erforderlich.

Da das Gefälle im Bereich des Laubgrabens nordwestlich in Richtung Weseler Straße abfällt, kann es im Falle einer Überlastung des Laubgrabens in diesem Bereich zu einem oberflächigen Einstau von Wasser im Bereich der Straßenverkehrsflächen kommen, was darüber hinaus die anliegenden Wohnhäuser beeinträchtigen würde.

10.1.2 Durchlässe Alsbach, Handbach, Nassenkampgraben

Die Durchlässe sollen, wie im Erläuterungsbericht dargelegt, den Anforderungen aus der „Blauen Richtlinie“ (Richtlinie für die Entwicklung naturnaher Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen, MUNLV NRW, 2010) entsprechen. Insbesondere sind die Durchlässe so zu dimensionieren und auszugestalten, dass die Durchgängigkeit und somit die Wirkungsbeziehungen zwischen Pflanzen, Tieren und Mikroorganismen mit dem Gewässer sichergestellt sind. Maßgebend ist zudem ein möglichst geringer Eingriff in die Gewässer, bei der Herstellung entsprechender Durchlässe.

Erforderliche Nebenbestimmung:

Die Detailpläne zu den Durchlässen sind vor Ausführung mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

10.1.3 Huckepackleitungen

Aus den Planunterlagen gehen die Lage sowie die hydraulische Funktion (Abflussleistung) der Huckepackleitungen (z.B. Unterlage 18, Wassertechnische Untersuchung, S. 18) nicht eindeutig hervor.

Die Planunterlagen sind entsprechend zu überarbeiten und zu ergänzen.

10.1.4 Wasserqualitätssicherung

a. Qualitätskontrolle

Aus Sicht der Stadt Oberhausen ist eine regelmäßige Kontrolle der Wasserqualität der in die Gewässer einzuleitenden Abwässer notwendig.

Erforderliche Nebenbestimmung:

Die Gewässer sind gemäß der Oberflächenwasserverordnung bis auf weiteres jährlich zu prüfen, und die Ergebnisse sind der Stadt Oberhausen (Untere Wasserbehörde) vorzulegen.

b. Regenrückhaltebecken im Dauerstau

Die RWBA 1, 2 und 3 setzen sich aus Regenklärbecken mit Dauerstau als Durchlaufbecken in Kombination mit einem Regenrückhaltebecken zusammen (z. B. Wassertechnische Untersuchung, S. 11). Um Rücklösungsprozesse durch das Sediment und die potentielle Wasserqualitätsbeeinträchtigung infolge Dauerstaus zu vermeiden, sollten entsprechend regelmäßige Abzugsintervalle vorgesehen werden.

Erforderliche Nebenbestimmung:

Um Wasserqualitätsbeeinträchtigungen zu verhindern sind regelmäßige Reinigungsintervalle vorzunehmen. Die Intervalle sind mit der Stadt Oberhausen (Untere Wasserbehörde) abzustimmen.

c. Havarie

Aus der wassertechnischen Untersuchung ist nicht ersichtlich, welche Vorkehrungen zum Rückhalt von wassergefährdenden Stoffen durch Unfallfolgen ergriffen werden.

Die Planungsunterlagen sind im Hinblick auf vorgesehene Maßnahmen bei einem Havarie-Fall zu ergänzen.

10.1.5 Fachbericht Wasserrahmen-Richtlinie (WRRL)

Im Zuge des Emscherumbaus (Trennung von Rein- und Schmutzwasser) werden sowohl die Emscher als auch die Nebeneinzugsgebiete (wie beispielsweise der Handbach, der Hauptkanal Sterkrade, der Alsbach, etc.) ökologisch verbessert. Die Emschergenossenschaft hat hierzu Planungen erstellt und erste Anträge zur Genehmigung vorgelegt. Für den ersten Abschnitt zum Hauptkanal Sterkrade wurde 2019 bereits eine Genehmigung von der Unteren Wasserbehörde erteilt.

Der Fachbericht zur WRRL (Anlage 7 zur Unterlage 18) stellt die Auswirkungen des Umbaus des Autobahnkreuzes Oberhausen auf die Gewässer lediglich in den Kontext der aktuell schlechten Gewässerqualität. Der Beitrag geht nicht auf die Auswirkungsbetrachtung für die zukünftige Entwicklung der Gewässer ein.

Es ist aber abzusehen, dass sich nach dem Emscherumbau (voraussichtlich ab 2022) eine Besserung der Gewässerqualität einstellen wird. In diesem Kontext ist eine Verletzung des Verschlechterungsverbots nach WRRL sehr wahrscheinlich.

Dies bedeutet, dass zur Erreichung der Qualitätsziele und zum Schutz der Gewässer weitere entsprechende Maßnahmen (Reinigung, Einbau von Filter etc.) vorzunehmen sind.

Der Fachbericht muss dahingehend überarbeitet und die Planung der Gewässereinleitungen angepasst werden.

10.1.6 Wasserrechtliche Erlaubnis vom 12.03.2012

Bei der Stadt Oberhausen besteht eine wasserrechtliche Erlaubnis zur Ableitung von Grundwasser und Einleitung in den Nassenkampgraben nach Antrag des Landesbetriebs Straßenbau NRW. Hierin wird die Sammlung von Drainagewasser aus Grundwasser östlich des Autobahndammes BAB 3 von Betriebs-km 62,95 bis km 63,20 sowie die Einleitung dieses Wassers in den Nassenkampgraben geregelt. Aus den Planunterlagen wird nicht ersichtlich, wie mit diesem Sachverhalt beim Umbau des Autobahnkreuzes Oberhausen umgegangen wird.

Hier ist eine Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde erforderlich. Bei Änderungen ist ein erneuter Antrag für die wasserrechtliche Erlaubnis zu stellen.

10.2 Versickerung

Entsprechend den vorliegenden Planunterlagen soll das anfallende Niederschlagswasser bei drei von zehn Entwässerungsabschnitten gezielt auf bestehende Versi-

ckerungsflächen abgeleitet werden. Zwei Versickerungsflächen befinden sich in den westlichen Schleifenrampen des Autobahnkreuzes Oberhausen, die dritte Versickerungsfläche befindet sich innerhalb der südlichen Schleifenrampe der Anschlussstelle AS Königshardt.

Alle Versickerungsflächen liegen im Bereich von Flächen mit Bodenbelastungsverdacht. Gezielten Versickerungsmaßnahmen innerhalb von anthropogenen Aufschüttungen oder innerhalb belasteter Böden stimmt die Stadt Oberhausen (Untere Wasserbehörde) nicht zu.

10.3 Stellungnahme WBO GmbH

Es wird auf die Stellungnahme der WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH vom 15.06.2020, insbesondere auf die Anmerkungen zu den hydraulischen Berechnungen verwiesen.

11 Stellungnahme der Stadt Oberhausen als Grundstückseigentümerin

Die Stadt Oberhausen hat als betroffene Grundstückseigentümerin bereits fristgerecht Einwendungen bei der Bezirksregierung geltend gemacht (Frist 21.08.2020). Das Schreiben vom 28.07.2020 wird nachfolgend vollständigshalber aufgeführt:

„Sehr geehrte Damen und Herren,

seitens des Strategischen Immobilienmanagements wird mitgeteilt, dass die unter dem Vorbehalt eines zu gegebener Zeit herbeizuführenden Beschlusses durch die politischen Gremien stehenden - Grundstücksbereitstellungen aus dem fiskalischen Grundstücksbestand der Stadt Oberhausen nur gegen Entschädigungsleistungen erfolgen und entsprechende vertragliche Vereinbarungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zu schließen sind.

Angemerkt wird zudem, dass sämtliche Stellungnahmen der beteiligten städtischen Bereiche auch als Eigentümeranmerkungen/-anregungen anzusehen und von daher bei sämtlichen erforderlichen Grundstücksregelungen mit zu berücksichtigen sind. Dies gilt insbesondere für die Entbehrlichkeit der Flächen.

In diesem Zusammenhang wird davon ausgegangen, dass diese Stellungnahmen auch dem Bereich 0-7/SIM zur Verfügung gestellt werden, damit die städt. internen Belange der verschiedenen Bereiche zusammengeführt und dann in die jeweiligen Grundstücksregelungen der fiskalischen Grundstücke zu gegebener Zeit einfließen können.

Insbesondere wird auf die bei fiskalischen städt. Grundstücken nicht auszuschließenden Rechte Dritter hingewiesen, die möglicherweise Auswirkungen auf die Planungen des Antragstellers haben können bzw. ggfs. mit dessen Planungen nicht vereinbar sind.

Zu erwähnen sind hierbei besonders sowohl die grundbuchlich gesicherten als auch aufgrund vertraglicher Regelung bzw. ohne eine solche vorhandenen Leitungsrechte u.ä. sowie sonstige Grundstücksberechtigungen Dritter.

Dabei wird diesseits vorausgesetzt, dass der Projekt-/Vorhabenträger eine eigenverantwortliche Überprüfung in Bezug auf die sich im gesamten Trassenverlauf stellenden Leitungssituationen etwaiger anderer Versorgungs- und Leitungsträger vornimmt und ebenso eine Abklärung aller damit im Zusammenhang stehenden Einzelheiten und Erfordernisse.

Es wird erwartet, dass sich der Vorhabenträger bzgl. seiner Planungen zum Aus-/Umbau des Autobahnkreuzes Oberhausen mit den Leitungsträgern und sonstigen Berechtigten direkt verständigt und der Stadt Oberhausen als Grundstückseigentümerin hierüber entsprechende Mitteilung gibt.

Sämtliche Grundstücksregelungen werden daher entsprechende Vorbehalte beinhalten müssen.

Der Vorhabenträger hat sich umfassend und eigenverantwortlich über den Zustand der in Anspruch zu nehmenden fiskalischen Grundstücke zu informieren.

Die Bereitstellung erfolgt ohne jegliche Gewährleistungsansprüche für den Vorhabenträger und ohne Haftungsübernahmen durch die Stadt Oberhausen (u. wegen Bodenqualität, Baugrundbeschaffenheit, Standsicherheit, wegen Grundwasser- und sonstigen Wasserverhältnissen, Altlasten, Leitungen, in Bezug auf etwaige Berechtigungen Dritter etc.); der Vorhabenträger muss die Verkehrssicherungspflicht für die überlassenen Grundstücke übernehmen.

Die Stadt Oberhausen haftet auch nicht für die rechtliche und/oder tatsächliche Eignung der bereitzustellenden Grundstücke für die beabsichtigten Zwecke des Vorhabenträgers.

Es ist Angelegenheit des Vorhabenträgers, auf eigene Kosten die für eine Inanspruchnahme und Nutzung der bereitzustellenden fiskalischen Grundstücke etwa erforderlichen Grundstücksuntersuchungen und sonstigen etwa notwendig werden den öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Genehmigungen zu erwirken.

Die Wiederherstellung von beanspruchten fiskalischen städt. Flächen muss privatrechtlich geregelt werden (ggfs. Beweissicherungsverfahren).

Sollten für etwaige für das vom Vorhaben des Um-/Ausbaus des Autobahnkreuzes Oberhausen tangierte Grundstücke aus Fremdeigentum Rechtsverhältnisse mit der Stadt Oberhausen bestehen, so erfordert dies eine rechtzeitige Unterrichtung der Stadt durch den Vorhabenträger, damit frühzeitig etwaige nötige grundstücksrechtliche Regelungen geprüft, vorbereitet und durchgeführt sowie ggfs. Unterpächter/Nachberechtigte über evtl. Einschränkungen informiert werden können.

Von daher fordert die Stadt Oberhausen, dass der Vorhabenträger rechtzeitig und mit einem ausreichend großen Zeitvorlauf die notwendigen grundstücksrechtlichen Regelungen beantragt.

Unter Hinweis auf die vorstehend gemachten Ausführungen nimmt der Bereich 0-7/SIM aus grundstücksrechtlicher Betrachtung zu den betroffenen fiskalischen städt. Grundstücken der Stadt Oberhausen sowie zu den ansonsten für den Bereich 0-7/SIM relevanten Grundstücksbereichen mit tangierten städt. Rechtsbeziehungen mit den bereichsintern festgestellten berücksichtigungsrelevanten Belangen im Zusammenhang mit dem geplanten Um-/Ausbau wie folgt Stellung.

Die aus grundstücksrechtlicher Sicht erfolgte Betrachtung orientierte sich anhand der vorliegenden Planungsunterlagen und insbesondere an den dem sog. „Grunderwerbsverzeichnis“ anliegenden Planunterlagen (Grunderwerbspläne).

Die Ausführungen zu den einzelnen von der Ausbaumaßnahme betroffenen Flurstücken erfolgt analog zu der Reihenfolge des Grunderwerbsverzeichnisses.

GP 0.4.1

Grundstück Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 25, Flurstück 286

Weseler Straße, Verkehrsfläche, bestehendes Hochspannungsleitungsrecht

GP 0.5.1

Grundstück Gemarkung Sterkrade, Flur 2, Flurstück 495

Gebäude- und Freifläche

GP 0.6.1 bis GP0.6.2

Grundstück Gemarkung Sterkrade, Flur 2, Flurstück 13

Gebäude- und Freifläche, verschiedene Fernleitungen

GP 1.7.1 bis GP01.7.2

Grundstück Gemarkung Sterkrade, Flur 2, Flurstück 560

Weseler Straße, Verkehrsfläche

GP 1.8.1 bis GP 1.8.3

Grundstück Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 33

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, verschiedene Versorgungsfernleitungen

GP 1.9.1 bis GP1.9.8

Grundstück Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 254, Flurstück 1168

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, verschiedene Versorgungsleitungen
Im Flurstück 1168 befindet sich ein Bunker bzw. eine ehemalige Stollenanlage; inwieweit diese vom Grunderwerb betroffen ist, bleibt zu prüfen;
Grunddienstbarkeiten (Wegerecht); Sicherungshypothek für Land NRW

GP 1.10.1 bis GP 1.10.5

Grundstück Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 788

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald

GP 1.11.1 bis GP 1.11.3

Grundstück Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 832

Hiesfelder Straße, Verkehrsfläche

GP 1.12.1 bis GP 1.12.3

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 24, Flurstück 1169

Hiesfelder Str., Verkehrsfläche

GP 1.13.1. bis GP 1.13.3

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 797

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald

GP 1.14.1

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 9, Flurstück 408

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, verschiedene Fernleitungen

GP 1.15.1 bis GP 1.15.13

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 798

Verschiedene Fernleitungen

GP 1.16.1

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 501

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, verschiedene Fernleitungen, Sicherungshypothek für Land NRW

GP 2.17.1 bis GP 2.17.30

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 9, Flurstück 409

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, 6 Grundwassermessstellen und 2 Lattenpegel der RAG, verschiedene Versorgungsleitungen

GP 2.18.1 bis GP 2.18.40

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 838

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, 6 Grundwassermessstellen und 2 Lattenpegel der RAG, Verbundwasserleitung Gelsenwasser, Andienung einer Funkbasisstation der Deutschen Funkturm GmbH, verschiedene Versorgungsleitungen

GP 3.14.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 9, Flurstück 408

- Siehe GP 1.14.1

GP 3.19.1.

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 9, Flurstück 159

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, Wasserfläche

GP 3.20.1

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 549

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald,

GP 3.21.1

Gemarkung Sterkade, Flur 3, Flurstück 546

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, eine Versorgungsleitung

GP 3.22.1 bis GP 3.22.5

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 9, Flurstück 158

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, verschiedene Versorgungsleitungen

GP 23.3.1 bis GP 3.23.3

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 578

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, verschiedene Versorgungsleitungen, Sicherungshypothek für Land NRW

GP 3.25.1 bis GP 3.25.4

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 8, Flurstück 406

Weg, Fahrweg

GP 3.26.1

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 8, Flurstück 393

Grünfläche

GP 3.28.1 bis GP 3.28.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 9, Flurstück 423

Straßenfläche, Kiesweg

GP 3.29.1 bis GP 3.29.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 10, Flurstück 407

Fußweg

GP 3.30.1

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 10, Flurstück 326

Grünfläche

GP 3.31.1.

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 10, Flurstück 325

Grünanlage, Kleingartenpachten

GP 3.32.1 bis GP 3.32.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 9, Flurstück 49

Grünanlage, Park, Verkehrsfläche Kiesweg

GP 3.33.1 bis GP 3.33.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 10, Flurstück 329

Grünfläche, verpachtet

GP 3.35.1 bis GP 3.35.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 10, Flurstück 330

Weg, Fußweg

GP 4.43.1

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 18, Flurstück 95

Verkehrsfläche, Gabelstraße

GP 4.45.1 bis GP 4.45.6

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 18, Flurstück 82

Weg, Fahrweg

GP 4.46.1 bis GP4.46.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 18, Flurstück 107

Weg, Fahrweg

GP 4.48.1 bis GP 4.48.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 18, Flurstück 104

Weg, Fahrweg, Baulastgrundstück Nr. 9141
(Sicherung von Niederschlagsentwässerung)

GP 4.49.1 bis GP 4.49.11

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 18, Flurstück 105

Graben, Wasserfläche

GP 4.50.1 bis GP 4.50.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 18, Flurstück 224

Ackerland

GP 4.59.1 bis GP 4.59.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 20, Flurstück 114

Straßenfläche, Waldhuckstraße

GP 4.60.1 bis GP 4.60.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 20, Flurstück 8

Gebäude- u. Freifläche, Land- und Forstwirtschaft

GP 4.66.1 bis GP 4.66.3

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 17, Flurstück 59

Landwirtschaftsfläche, Gebäude- und Freifläche, - Flüchtlingsunterkunft -
verschiedene Versorgungsleitungen

GP 4.67.1

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 255

Landwirtschaftsfläche mit Pumpstelle, verschiedene Versorgungsleitungen

GP 4.71.1 bis GP 4.71.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 377

Straße Zum Ravenhorst

GP 5.73.1

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 290

Fläche für Landwirtschaft / Wald

GP 5.74.1 bis GP 5.74.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 292

6 Grundwassermessstellen und 2 Lattenpegel der RAG (vertreten durch Deutsche Steinkohle AG)

GP 5.75.1 bis GP 5.75.3

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 117

Fläche für Landwirtschaft / Wald

GP 5.76.1 bis GP 5.76.5

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 152

Fläche für Landwirtschaft / Wald

GP 5.77.1 bis GP 5.77.5

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 106

Straße Zum Ravenhorst

GP 5.78.1 bis GP 5.78.4

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 20, Flurstück 112

Straße Zum Steinacker

GP 5.80.1 bis GP 5.80.6

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 199

Weg, Fahrweg

GP 5.81.1 bis GP 5.81.3

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 296

Parkplatz, Laubwald

GP 5.82.1

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 34, Flurstück 36

Straße Zum Ravenhorst

GP 5.83.1

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 251

Wald, verschiedene Versorgungsleitungen

GP 5.84.1 bis GP 5.84.6

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 34, Flurstück 106

Wald, verschiedene Versorgungsleitungen, Sicherungshypothek für Land NRW

GP 5.85.1 bis GP 5.85.7

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 285

Straße Eimersweg, Wald

GP 5.86.1 bis GP 5.86.4

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 289

Wald

GP 5.87.1 bis GP 5.87.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 34, Flurstück 101

Fußweg, verschiedene Versorgungsleitungen, Sicherungshypothek für Land NRW

GP 5.88.1

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 16, Flurstück 371

Straße Pfeilstraße

GP 5.89.1 bis GP 5.89.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 34, Flurstück 76

Wald

GP 5.90.1 bis GP 5.90.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 34, Flurstück 100

Fußweg

GP 5.91.1 bis GP 5.91.6

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 34, Flurstück 99

Weg, Fahrweg

GP 5.97.1 bis GP 5.97.3

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 34, Flurstück 104

Verkehrsfläche, Hünenbergstraße

GP 5.99.1 bis GP 5.99.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 34, Flurstück 122

Verkehrsfläche, Hünenbergstraße

GP 5.100.1 bis GP 5.100.2

Gemarkung Sterkrade-Nord, Flur 34, Flurstück 89

Straße, Hünenbergstraße

GP 6.103.1 bis GP 6.103.2

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 688

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, verschiedene Versorgungsleitungen

GP 6.104.1 bis GP 6.104.4

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 684

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, Fußweg

GP 6.105.1 bis GP 6.105.3

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 687

Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald

GP 6.106.1 bis GP 6.106.6

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 682

Übungsgelände Hundeverein (Pacht), Eigenjagdbezirk Sterkrader Wald, verschiedene Versorgungsleitungen

GP 6.107.1 bis GP 6.107.2

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 680

Übungsgelände Hundeverein (Pacht), verschiedene Versorgungsleitungen

GP 6.108.1 bis GP 6.108.2

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 678

Übungsgelände Hundeverein (Pacht), verschiedene Versorgungsleitungen

GP 6.109.1 bis GP 6.109.5

Gemarkung Sterkrade, Flur 3, Flurstück 676

Übungsgelände Hundeverein (Pacht), Betriebsgelände (Pacht), verschiedene Versorgungsleitungen

GP 7.110.1 bis GP 7.110.3
Gemarkung Sterkrade, Flur 29, Flurstück 385

Straße, Jägerstraße

GP 7.112.1
Gemarkung Sterkrade, Flur 13, Flurstück 719

Grünland, Sterkrade Heide

GP 7.115.1 bis GP 7.115.2
Gemarkung Sterkrade, Flur 13, Flurstück 726

Verschiedene Gartenlandverpachtungen, verschiedene Versorgungsleitungen

GP 7.116.1 bis GP 7.116.6
Gemarkung Sterkrade, Flur 13, Flurstück 743

Weg, Fahrweg

GP 7.118.1 bis GP 7.118.2
Gemarkung Sterkrade, Flur 13, Flurstück 730

Weg, Fahrweg

GP 7.120.1
Gemarkung Sterkrade, Flur 13, Flurstück 727

Weg, Fahrweg

GP 7.124.1 bis GP 7.124.3
Gemarkung Sterkrade, Flur 13, Flurstück 766

Fläche für die Landwirtschaft, Grünland, verpachtet; diese Fläche ist ganz / teilweise als Kompensationsfläche belegt

GP 7.125.1
Gemarkung Sterkrade, Flur 13, Flurstück 765

Weg, Fahrweg

GP 7.129.1 bis GP7.129.4
Gemarkung Sterkrade, Flur 13, Flurstück 796

Weg, Fahrweg

GP 7.131.1 bis GP 7.131.3
Gemarkung Sterkrade, Flur 13, Flurstück 793

Weg, Fahrweg

GP 7.134.1 bis GP 7.134.3
Gemarkung Sterkrade, Flur 12, Flurstück 480

Grünfläche

GP 7.135.1 bis GP 7.135.3
Gemarkung Sterkrade, Flur 13, Flurstück 791

Weg, Fahrweg

GP 7.136.1
Gemarkung Sterkrade, Flur 12, Flurstück 491

Straße, Kirchhellener Str., Grünfläche, verschiedene Fernleitungen

GP 7.137.1 bis GP 7.137.2
Gemarkung Sterkrade, Flur 13, Flurstück 784

Weg, Fahrweg

GP 7.138.1
Gemarkung Sterkrade, Flur 12, Flurstück 478

Straße, Kirchhellener Straße

GP 10.143.1
Gemarkung Osterfeld, Flur 36, Flurstück 443

und

GP 10.144.1
Gemarkung Osterfeld, Flur 36, Flurstück 263

Die **Flurstücke 443** und **263** wurden von der Stadt Oberhausen zum Zwecke der Kompensation erworben.

Teilbereiche werden für Zwecke der Fernwärmeschiene Rhein Ruhr als Flächeninanspruchnahme für Leitungsverlauf, Schutzstreifen und Baustelleneinrichtungsfläche benötigt.

Auf beiden Flurstücken wurde der Emschergenossenschaft eine Fläche von ca. 3.700 qm entlang der Breilstraße für eine Regenwasserbehandlungsanlage zugesagt.

Darüber hinaus sind Teilbereiche beider Flurstücke zum Zwecke der Kompensation, z.B. für „Logport“, in Anspruch genommen worden (z. B. Ansiedlung von Kreuzkröten).

Der Vorhabenträger wird sich bezüglich seiner Kompensationsmaßnahmen dringend mit dem Bereich 2-2/Umweltschutz konkret abstimmen müssen!

Auf beiden Flurstücken sind bereits verschiedene Fernleitungen grundbuchlich gesichert.

Bei den für die Zwecke des Um-/Ausbaus des Autobahnkreuzes aus sämtlichen städtischen Grundstücken benötigten Flächeninanspruchnahmen müssen die auf den Grundstücken insgesamt lastenden Einschränkungen (Pachten, Leitungen etc.) durch den Vorhabenträger dringend berücksichtigt und abgeklärt werden.

Einige Grundstücke liegen zudem im räumlichen Geltungsbereich des Landschaftsplanes. Hier sind insbesondere die Stellungnahmen des Bereiches 2-2/Umweltschutz zu beachten und maßgeblich.

Neben der Stellungnahme des Bereiches 2-2/Umweltschutz sind für die gesamte Beurteilung der einzelnen Flächen auch andere betroffene Bereiche/Fachbereiche der Stadt Oberhausen vor einer Inanspruchnahme durch den Vorhabenträger zu hören bzw. zu beteiligen.

In einigen Grunderwerbsfällen ist beim Abgleich des Grunderwerbs-Verzeichnisses mit den Grunderwerbs-Plänen des Vorhabenträgers nicht eindeutig optisch nachvollziehbar, welche Teilbereiche / Teilflächenangaben für welchen Zweck erworben werden sollen.

Insbesondere ist dies der Fall bei den Erwerbsflächen, die als Kompensation farblich gekennzeichnet sind. In diesen angesprochenen Fällen ist es unumgänglich, dass eine konkrete detaillierte Abstimmung mit dem Bereich 2-2/Umweltschutz vor einem Verkauf durch die Stadt erfolgt.

Im Übrigen wird diesseits vorausgesetzt, dass sich der Vorhabenträger sowohl im Zusammenhang etwaig erforderlich werdender Leitungsumverlegungen sowie bei sonstigen Maßnahmen Dritter mit allen Beteiligten einvernehmlich verständigt.

Die Stadt Oberhausen ist von allen Haftungen aus dem Eigentum der überlassenen Flächen freizustellen, ebenso wie bei der Verkehrssicherungspflicht.“

Stellungnahme des Naturschutzbeirats Oberhausen zum

Planfeststellungsverfahren für den Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen (A2/ A3/ A516)

Der Naturschutzbeirat hat sich mit den Planunterlagen ausführlich beschäftigt. Grundlegend stellen wir fest, dass die vorliegenden Planungen zum Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes einen so erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft des Oberhausener Nordens darstellen, dass wir ihn in der vorliegenden Form ablehnen. Wir nehmen zu den Planungen im Einzelnen Stellung:

1. Planunterlagen – unvollständig und teilweise nicht aktualisiert, nicht barrierefrei

- Die umfangreichen Gutachten und Untersuchungen zur Begründung des Vorhabens sind teilweise nicht aktualisiert und berücksichtigen nicht die Erfordernisse des Klimawandels und einer Verkehrswende hin zu einer nachhaltigen Mobilität.
- Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass Mobilität sich ändert, wenn viele Menschen im Homeoffice arbeiten. Ganz konkret beobachten die Bürgerinnen und Bürger im Oberhausener Norden eine deutlich geringere Verkehrsdichte auf dem Autobahnkreuz und kaum noch Stauereignisse.
- Nicht erst seit der Corona-Pandemie hat die Digitalisierung einen immensen Schub bekommen, der sich bereits nachhaltig im Verkehr auswirkt.
- Die intelligente Verkehrslenkung, bis hin zu autonomen Fahrzeugen und künstliche Intelligenz sind in den Vorsorgeuntersuchungen zur Verkehrsprognose nicht berücksichtigt.
- Moderne Navigationssysteme, wie sie seit der ersten Planung im Jahre 2006(?) weit nach vorne entwickelt wurden, weisen den PKW- und LKW-Fahrer frühzeitig auf Stausituationen hin und lenken ihn um.
- Ebenso wenig werden schienengebundene Verkehrssysteme wie der RRX oder der Ausbau der Betuwe-Linie nicht bei der Verkehrsuntersuchung und -prognose einbezogen.
- Wir erwarten, dass die Planung eines so großen Vorhabens mit so gravierenden Folgen für die Natur und die Umwelt in Oberhausen nur auf der Grundlage einer soliden Voruntersuchung, die den aktuellen und zukünftigen Bedarf realistisch ermittelt, gestaltet wird. Sollte sich dann ergeben, dass das Autobahnkreuz erweitert werden muss, sprechen wir uns für eine Variante aus, die die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft erfordert – eine solche Variante gibt es (Variante 5).
- Die Veröffentlichung der Planunterlagen erfolgt aufgrund der Covid 19 - Pandemie im Internet (§ 3 Abs. 1 Satz 1 PlanSiG) und zusätzlich während der Ferienzeit. Aufgrund des Umfangs der Unterlagen, der erschwerten Zugänglichkeit aufgrund des gewählten Auslegungszeitraums sollten die Mindestanforderung an die Lesbarkeit der Unterlagen (Barrierefreie PDF-Dokumente) sichergestellt werden. Die Unterlagen weisen zum Teil keine einheitliche Strukturierung, fehlende Verlinkung von Inhaltsverzeichnis, Verweisen und Verzeichnissen auf. Eine Navigation durch die gesamten Dokumente ist dadurch extrem erschwert.

2. Anmerkungen zum Erläuterungsbericht U 01

S. 111 Darstellung der Altlastenverdachtsflächen

- Es werden 32 Flächen genannt, die in einer Untersuchung aus dem Jahr 2004 festgestellt wurden. Es fehlen Aktualisierungen zu dieser 16 Jahre alten Untersuchung und Angaben zum Umgang damit durch eine ökologische Baubegleitung (ÖBB).

S. 131 Die hohe klimatische Funktion des Planungsraums wird dargestellt, aber dabei nicht der Faktor Klimawandel einbezogen:

- Waldklimatope – Filterwirkung
- Parkklimatope – Kalt- und Frischluftschneisen
- Freilandbiotope – Entstehungsgebiete für Kalt- und Frischluft
- Stadtrandklimatope – Wärmeinseln mit linienhaften Emissionen

Gerade in Zeiten des Klimawandels haben all diese Klimatope – vor allem der Wald - eine hohe Bedeutung für unser Stadtklima.

3. Anmerkungen zu Auswirkungen auf Natur und Landschaft U 19

U 19.4.

- Die UVU aus dem Jahr 2013 gibt nicht den aktuellen Stand der naturräumlichen und ökologischen Situation (Klimawandel) wieder.

LBP S. 18, Tab. 1 Vergleich der Bewertungen der Varianten 2 – 5:

- Vergleich der Bewertungen der Varianten 2 – 5: Dabei erhält die Variante 4, die den aktuellen Planungen zugrunde liegt, die schlechtesten Bewertungen gegenüber dem Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Luft/Klima und Landschaft. Die Entscheidung für die Variante 4 unterliegt somit ausschließlich wirtschaftlichen Gründen (Baukosten, Wirtschaftskosten)..

LBP S. 39 ff

- Eingriffe in Natur und Landschaft und Nutzungskonflikte werden dargestellt, Grundlage hierfür ist die UVU 2013 und das LANUV Bewertungsschema für Biotoptypen (2008) mit Ergänzungen. Die Bewertung muss in Frage gestellt werden, da der Sterkrader Wald unter der Einwirkung der trockenen und heißen Sommer der letzten Jahre erheblich gelitten hat und viel empfindlicher geworden ist gegenüber jeglichen Eingriffen durch Baumaßnahmen.
- Andererseits hat sich der Biotop, durch den in Teilen bereits vollzogenen Umbau vom Wirtschafts- zum Naturwald, erheblich zum Positiven verändert. Viele Arten, die zwischenzeitlich im Sterkrader Wald nicht mehr nachweisbar waren, sind wieder aufgetaucht oder neu hinzugekommen (Bergmolch, Hirschkäfer, Eulenarten) und speziell bei den Nachtfaltern, was zu einer sehr guten Bestandsentwicklung bei allen Fledermausarten geführt hat.

LBP S. 119 ff

- Die Veränderung des Landschaftsbildes durch die geplanten technischen Bauwerke (Brücken, Rampen, Lärmschutzwände) wurde nicht oder kaum berücksichtigt/untersucht.
- Die Biotopvernetzung entlang der Autobahnböschungen findet in den Siedlungsbereichen keinerlei Berücksichtigung.
- Eine Verbesserung der Vernetzung des innerstädtischen Biotopverbundes entlang der

Autobahn als lineare Infrastruktur findet in der Planung keine Berücksichtigung und muss aus unserer Sicht in die Maßnahmenplanung mit aufgenommen werden.

- Durch die Planung findet eine Zerschneidung des Waldgebiets statt. Der Biotopverbund zwischen den Schutzgebieten wird erheblich beeinträchtigt. Größere und bessere Durchlässe der Bäche – z.B. durch eine Öffnung beim Nassenkampgraben in Richtung Osten – sind durch die bestehende Planung nicht vorgesehen. LBP S. 209 ff
- Maßnahmen zur Kompensation sollen nur zu einem kleinen Teil in Oberhausen stattfinden, zwei Drittel sind im Kreis Wesel geplant – das ist nicht nachvollziehbar, da Oberhausen eine dicht besiedelte, waldarme Kommune ist und bereits durch 2 weitere Autobahnkreuze A2/A3 zur A40 und A2/3 zur A42, luft-, staub- und lärmtechnisch bereits stark belastet wird. Im Vergleich zur Summe der Städte im Ruhrgebiet hat Oberhausen eine doppelt so hohe Siedlungsdichte, 70% mehr Verkehrsfläche und fast 14% weniger Wald.
- Bei den externen Ausgleichsflächen ist die Naturschutzrechtliche Kompensation eingerechnet. Diese Kompensationen sollten aber ebenfalls in Oberhausen durchgeführt werden, z. B. neue Wald(rand-)Biotope geschaffen werden (Anlage von Hecken und Gewässern, Amphibienschutzmaßnahmen → z.B. Vergrößerung und Öffnung des Nassenkampgrabens,

LBP 19.1.3.

- Der Rückbau der Unterführung am Bürgermeistersweg führt zur Zerstörung von Quartieren besonders geschützter Fledermausarten (Mausohr, Zwergfledermaus). Die Beseitigung von genutzten Quartieren erfordern CEF-Maßnahmen (Ausgleichsmaßnahmen), die im vorliegenden Fall durch Fledermauskästen in der näheren Umgebung erfolgen soll. In der näheren Umgebung zur Unterführung „Bürgermeisterweg“ finden sich ausschließlich Bäume. Folglich ist fraglich, ob eine Maßnahme, die als Ersatz für ein Bauwerksquartier durch den Ersatz künstlicher Baumhöhlen einen adäquaten Ausgleich darstellt. Hier gilt es einen Erfolg der Maßnahme zu überprüfen.
- Die Ökologische Baubegleitung (ÖBB) sollte auch im Rahmen der Planung berücksichtigt werden um die technischen Ausführungsplanung hinsichtlich der Einhaltung aller ökologisch relevanten Genehmigungsaufgaben zu überprüfen und hinsichtlich zusätzlicher Eingriffsminimierung zu optimieren. Weiterhin ist eine bodenkundliche Baubegleitung in die weitere Planung und Bauausführung hinzuzuziehen.
- Alle Habitatbäume sollten erfasst sein.
- Eine Iltispopulation wurde nicht erfasst (ungefähr im Bereich des Star-Vorkommens) → letztes Vorkommen in Oberhausen
- Als Vermeidungsmaßnahme zur Tötung von Fledermäusen werden Rückbauarbeiten und Fällungen zu konfliktarmen Jahreszeiten gefordert. Das ist nicht ausreichend! Es ist eine Kontrolle von Baumhöhlen und Spaltenquartieren auf einen Besatz erforderlich, bevor zurückgebaut/gefällt wird. Gegebenenfalls sind Verluste potentieller Baumquartiere durch CEF Maßnahmen zu berücksichtigen.
- Grünbrücken und Möglichkeiten zur Tierwanderung fehlen komplett an den Stellen der A3 im Norden, wo der Randstreifen weggenommen werden soll und die Stützwand und der Lärmschutz keinen Grünstreifen ermöglicht. Bsp für Standort einer Grünbrücke/-unterführung: Fußgängerbrücke über A2 verbreitern, Verbreiterung der Unterführung Zum

Ravenhorst, Verbindung zwischen allen 4 Waldteilen um das Autobahnkreuz durch Grünunterführungen

- CEF-Maßnahmen müssen über Jahre durchgeführt werden, um erfolgreiche Umsiedlungen von Fledermaus-Populationen zu ermöglichen – dazu gibt es keine Angaben in den Planunterlagen.
- Das der Untersuchungsraum bereits durch die Autobahnen A 2, A 3 und A 516, die anderen Verkehrswege, sowie die Siedlungsflächen eine erhebliche Vorbelastung für die Lebensraumfunktion aufweist ist eine Tatsache. Dieses darf unseres Erachtens nicht als eine Wertminderung des Lebensraums herangezogen werden, nur weil 1961 ohne entsprechende Prüfungen das Autobahnkreuz mitten in einem Wald angelegt wurde.
- Die in der Planung immer wieder genannte Aussage, das Waldgebiet sei schon belastet, darf nicht zu "Fehlinterpretationen" führen. Gerade weil schon eine Belastung vorliegt, müssen der Artenschutz (siehe Artenliste) und andere Schutzgüter besonders berücksichtigt werden.
- Ein großes Angebot an geeigneten Wander- und Quermöglichkeiten (Unterführungen) für Wildtiere innerhalb des durch das Kreuz zerschnittenen Landschaftsraums ist erforderlich. Die Möglichkeit des Wechsels muss auch während der Bauphase gewährleistet sein.

4. Anmerkungen zur Verkehrsuntersuchung U22

Folgende Aspekte werden in der Verkehrsuntersuchung (VU) gar nicht oder nur oberflächlich behandelt:

S. 23 ff

- Die VU geht von einer sinkenden Bevölkerungszahl und abnehmenden wirtschaftlichen Entwicklung im nördlichen Ruhrgebiet aus – auf diesem Hintergrund ist die Verkehrsprognose 2030 nicht nachvollziehbar.
- Kapazitätsausbau Duisburger Hafen/ A57/ A 31
- Eine differenzierte und aktualisierte Bedarfsanalyse für den Ausbau, wie z.B. aktuelle Ergebnisse von Verkehrszählungen und Angaben zu Häufigkeiten von Stauereignissen unter Berücksichtigung der Reduzierung von Berufsverkehr durch verstärkte Tätigkeit im Homeoffice (als Folge der Corona-Pandemie) fehlt. Um den Nutzen der vorgesehenen Maßnahme zu belegen, müssten mindestens Verkehrserhebungen des gesamten Einzugsgebietes am Niederrhein in Form von Analysen u. Prognosen samt Differenzierungen zwischen Ziel- u. Quellverkehr sowie des Durchgangsverkehrs erfolgen. Erst dadurch wären belastbare und bedarfsgerechte Planungen möglich. Die Kosten dieser Verkehrserhebungen betragen nur einen winzigen Bruchteil der Baukosten der Baumaßnahmen für Verkehrswege, die jährlich verbaut werden. Erst mit dem damit gewonnenen Datenmaterial wäre es seriös möglich zu belegen, ob der Ausbau des Autobahnkreuzes Oberhausen überhaupt notwendig, bzw. sinnvoll ist oder eben nicht.
- Verkehrslenkende Maßnahmen durch intelligente digitale Systeme und temporäre Entlastung der Autobahn durch Nutzung der Standspur werden nicht untersucht. Die Entwicklung und Wirkung moderner Infotainment- und Navigationssysteme, lenkt seit einigen Jahren aus Süden aufkommenden Verkehr in Richtung Niederlande zunehmend auf

die A57.

- Auch der Ausbau des Kamener Kreuzes und der A1 führen zu nachhaltiger Entlastung.
- Wichtig wäre auch, gerade im Bereich der Ruhrgebietsstädte, zu denen auch Oberhausen gehört, ein einheitliches Tempolimit von höchstens 120 KM/h zu überprüfen.
- Dies hätte den Effekt, daß noch mehr Individualverkehr im Nahbereich auf Landstraßen umgelenkt wird.
- Unberücksichtigt bleiben bisher auch andere verkehrswirksame Maßnahmen. So gibt es keine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung. Zum Beispiel wird nicht berücksichtigt, dass der RRX (Arbelio) auf der Eisenbahnstrecke Düsseldorf-Emmerich-Arnheim für eine wesentliche Verbesserung des Nahverkehrs sorgt. Nach Aussagen des Verkehrsministeriums steigen durch diese Maßnahme viele Menschen vom Niederrhein auf den Zug um und die Autobahnen werden entlastet.
- Mit der Fertigstellung der BETUWE-Linie wird ein Teil des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert. Diese Verkehrsplanung des Schienenverkehrs ist in den Planunterlagen überhaupt nicht erwähnt. Es werden also hohe Investitionen für zwei Verkehrsmaßnahmen geplant, die nicht aufeinander abgestimmt sind.
- Die Straßenbauverwaltung und die Deutsche Bahn AG müssen in Planungsfragen der Verkehrswege zusammenarbeiten und sich gegenseitig ergänzen. Der Schwerpunkt dieser Behörden und Unternehmen kann nur sein, den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel deutlich zu erhöhen.
- Der zunehmende Ausbau des Radwegenetzes und die gesetzliche Anpassung des Modal Split zugunsten des Radverkehrs trägt zur Reduzierung des Autoverkehrs im Oberhausener Kreuz bei. Seit Beginn der Corona-Pandemie boomt die Fahrradindustrie. Viele Menschen nutzen Fahrräder und E-Bikes für Fahrten zum Arbeitsplatz und in der Freizeit.
- Es ist verkehrspolitisch das falsche Zeichen, in den Ausbau von Autobahnen zu investieren. Autobahnen, die verbreitert werden, können dadurch mehr Verkehr zur Folge haben, so dass dann wieder Forderungen nach noch breiteren Straßen aufkommen. Eine solche Entwicklung ist keine zukunftsfähige Lösung der Verkehrsproblematik. Dass heute immer mehr Güter auf der Autobahn transportiert werden, ist kontraproduktiv zu den dringend notwendigen Klimaschutzbemühungen. Der Bund muss vielmehr verstärkt in den Schienenausbau investieren, sowie gleichzeitig stärkere Anreize für den Umstieg vom Auto auf andere umweltverträgliche Verkehrsträger schaffen. Anstatt Autobahnen zu verbreitern, sollte im Sinne von nachhaltiger Mobilität mehr für die Stärkung öffentlicher Verkehrsnetze getan werden.

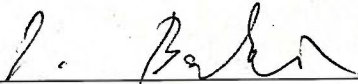
5. Anmerkungen zu Kosten und wirtschaftlichen Aspekten

Für den Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes sollen nach den Angaben im Erläuterungsbericht S. 166 (Tabelle) ca. 3,8 ha Boden dauerhaft versiegelt werden, ca. 11,03 ha Wald und Gehölze gerodet und ca. 17,85 ha gewachsene Grünstrukturen (Äcker, Gärten, Straßenbegleitgrün) (insgesamt bezieht sich der Eingriff auf 32,65 ha nichtversiegelte Fläche) entfernt werden und insgesamt 5 Brücken und andere Ingenieurbauwerke finanziert und dauerhaft gewartet werden.

Angeichts der Haushaltslage des Bundes und unter Berücksichtigung der Auswirkungen der

Corona-Pandemie ist die Finanzierung der mit geschätzten 275 Millionen € teuren Variante in der vorgestellten Planung nicht hinreichend begründet und fragwürdig.

Der Naturschutzbeirat bei der Stadt Oberhausen hat in seiner Sitzung am 13.08.2020 diese Stellungnahme beschlossen.



Heinrich J. Bahne
Vorsitzender des Naturschutzbeirates

Oberhausen, den 26.08.2020