Anlage 2

STADT DUISBURG

Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement

DUISBURG am Rhein

Planfeststellungsverfahren

gem. § 38 StrWG NW

Neubau der

Osttangente Rheinhausen

Erläuterungsbericht

Satzungsgemäß ausgelegen

in der Zeit vom 20.09.2004

bis 20.10.2004

in der Gemeinde Stadt Duisburg

Zeit und Ort der Auslegung sind mind. 1 Woche vor Auslegung ortsüblich bekanntgemacht worden.

Gemeinde:

(Dienstsiegel)

[redacted]

Linne

(Unterschrift)

Aufgestellt:

Duisburg, den

Der Amtsleiter

.....

gez. Dipl.-Ing. Martin Linne

Festgestellt durch Beschluss
vom 17. Oktober 2006
Bezirksregierung Düsseldorf
- Planfeststellungsbehörde –
Az.: 53.31-03/04
Im Auftrag
[redacted]
(Wilmsmeyer)

Bezirksregierung 174 Düsseldorf

Planung:
Stapelmann und Bramey AG
Mühlenweg 28
58579 Schalksmühle
Tel 02355/9283-0
Fax 02355/9283-40

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines zur Baumaßnahme 4
2. Begründung und Zielsetzung der Baumaßnahme 6
   - 2.1 Darstellung der Verkehrsverhältnisse 6
   - 2.2 Beschreibung der Umwelt und Darstellung der untersuchten Vorhabenalternativen 11
     - 2.2.1 Beschreibung der Umwelt 11
     - 2.2.2 Darstellung der Vorhabenalternativen (Anlage 14) 16
   - 2.3 Bewertung der einzelnen Vorhabenalternativen 18
   - 2.4 Begründung der Vorschlagslinie 25
   - 2.5 Auflistung der Gutachten 25
3. Zweck und Rechtsgrundlage der Planfeststellung 26
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme 27
   - 4.1 Streckencharakteristik 27
   - 4.2 Querschnitt 28
   - 4.3 Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz 29
   - 4.4 Entwässerung 35
   - 4.5 Ingenieurbauwerke 36
   - 4.6 Straßenausstattung 36
   - 4.7 Rastanlagen und Nebenanlagen 37
   - 4.8 Öffentliche Verkehrsanlagen 37
   - 4.9 Leitungen 37
5. Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt 38
   - 5.1 Schutzgut 'Mensch' 39
   - 5.2 Schutzgut 'Landschaft' 40
   - 5.3 Schutzgüter 'Tiere und Pflanzen' 41
   - 5.4 Schutzgut 'Boden' 42
   - 5.5 Schutzgut 'Wasser' 42
     - 5.5.1 Grundwasser 42
     - 5.5.2 Oberflächengewässer 42
   - 5.6 Schutzgüter 'Klima und Luft' 43
   - 5.7 Wechselwirkungen 44
   - 5.8 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter 45
   - 5.9 Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete 45
   - 5.10 Bodenmassen und Abfallbeseitigung 45

Zwangspunkte für die Linienführung im Grund- und Aufriss sind:

- Lage und Höhe des Hochufers und Einhaltung des 500- jährigen Bemessungshochwassers
- Unterführung der Eisenbahnbrücke der Deutschen Bahn AG
- Lage und Höhe vorhandener Versorgungsleitungen, insbesondere Stickstoff- und Hochspannungsfreileitung
- Emissionsbelastung für die angrenzenden Wohnbebauungen
- Vereinsheim des Kanuklubs.

Die nach EAHV 93 erforderlichen Haltesicht- und Anfahrsichtweiten werden eingehalten.

4.2 Querschnitt

Die prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen erfordern einen einbahnigen Querschnitt entsprechend der EAHV 93. Die beiden Fahrstreifen erhalten eine Breite von jeweils 3,25 m, so dass der gewählte Fahrbahnquerschnitt von 6,50 m im Sinne einer geringen Flächeninanspruchnahme einen ausreichenden Kompromiss darstellt.

Regelquerschnitt mit einer Gesamtbreite von 9,50 m:

- Bankett 1,50 m
- Fahrstreifen 3,25 m
- Fahrstreifen 3,25 m
- Bankett 1,50 m

In der Verschwenkung im Bereich der Fernwärmestation ist ebenso eine Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen wie nördlich der Eisenbahnbrükke. In diesem Bereich werden Anbindungen an die bestehenden fußläufigen Wege hergestellt und zusätzlich ein straßenbegleitender, 3,05 m breiter Geh- und Radweg in Richtung Logportfläche geplant, der einen 0,55 m breiten Schutzstreifen beinhaltet. Da im angrenzenden Rheinvorland und in dem Waldgebiet bereits Geh- und Radwege vorhanden sind, wird die Osttangente zwischen dem Knotenpunkt L 237 / K 39 und der südlichen Mittelinsel als reine Kraftstraße betrieben. Teilweise kreuzende Wegeverbindungen werden aus Sicherheitsgründen rekultiviert und anderweitig angebunden.

Querschnitt im weiteren Verlauf südlich der Mittelinsel mit einer Gesamtbreite von 11,05 m:

- Bankett 1,50 m
- Fahrstreifen 3,25 m
- Fahrstreifen 3,25 m
- Geh- und Radweg 3,05 m

Der Oberbau der Osttangente wird in Anlehnung an Tafel 1, Zeile 3 der RStO 01 gewählt, die Böschungen werden mit einer Regelneigung von 1 : 1,5 ausgebildet.

Zur Einbindung der Straße in die Landschaft werden Böschungen unter Beachtung straßenbau- und verkehrstechnischer Gesichtspunkte von der Straßenbauverwaltung mit Pflanzen und Gehölzen des heimischen Wuchsraumes bepflanzt.

4.3 Kreuzungen, Einmündungen und Änderungen im Wegenetz

Im Zuge der Anbindung der Osttangente an den Knotenpunkt Moerser Straße (L 237) / Margarethenstraße (K 39) / Rheinbrücke (L 237) wird ein Umbau der jetzigen dreiarmigen Kreuzung notwendig, da die vorhandene Lichtsignalanlage bereits in ihrem heutigen Zustand an die Grenze der Leistungsfähigkeit stößt. Durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf der Osttangente, bedingt durch den Binnenverkehr und den überregionalen Zu- und Anlieferverkehr des Logportgeländes, würde der Verkehrsablauf einen unzureichenden Zustand erreichen.

Aus diesem Grund werden verschiedene Aus- und Umbaumaßnahmen des Knotenpunktes in Hinblick auf die zukünftige Verkehrsabwicklung und Leistungsfähigkeit untersucht. Die Varianten werden aus verkehrstechnischer Sicht beschrieben und anschließend nach maßgebenden Kriterien beurteilt, um eine Einteilung der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs nach dem Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen 2001 (HBS 01) vornehmen zu können.