

Verlegung der Bundesautobahn
Ausbau der Bundesstraße 288

Von Bau-km 2+000 bis Bau-km 3+325
Nächster Ort: Duisburg
Länge: 1,325 km
Länge der Anschlüsse: ./.

Straßenbauverwaltung
des Landes Nordrhein-
Westfalen

Entwurf

für die

Aufständigung der B 288

im Rahmen des Projektes

„Deichrückverlegung im Mündelheimer Rheinbogen“

Erläuterungsbericht

<p>Aufgestellt: Duisburg, den 31. 10. 2003 Stadt Duisburg</p> <p>gez. van Wickeren</p>	

Bearbeitet:
Wallenhorst, den 2003-09-26
INGENIEURPLANUNG

INHALTSVERZEICHNIS

Aufständigung der B 288

1	Darstellung der Baumaßnahme	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	3
2	Notwendigkeit der Baumaßnahme	4
2.1	Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorangegangene Untersuchungen und Verfahren	4
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	4
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele	4
2.4	Anforderung an die straßenbauliche Infrastruktur/ Verkehrsprognose	5
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	5
3	Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/ Vergleich der Varianten und Wahl der Linie..	6
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	7
4.1	Trassierung	7
4.1.1	Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente	7
4.1.2	Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung	7
4.1.3	Ergebnis der Sichtweitenanalyse	7
4.2	Querschnitt	8
4.2.1	Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung	8
4.2.2	Begründung und Aufteilung des gewählten Straßenquerschnittes und Fahrbahnaufbau	8
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	9
4.3.1	Kreuzungen und Einmündungen	9
4.3.2	Änderungen im Wegenetz / Zufahrten	9
4.4	Baugrund / Erdarbeiten	9
4.5	Entwässerung	10
4.6	Ingenieurbauwerke	11
4.7	Straßenausstattung	11
4.8	Besondere Anlagen	11
4.9	Leitungen	12
5	Schutz-, Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen	12
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	12
5.2	Maßnahmen im Wassergewinnungsgebiet	14
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen, Gestaltungsmaßnahmen zur Eingrünung der Straße	14
6	Erläuterungen zur Kostenberechnung	15
6.1	Kosten	15
6.2	Kostenträger	15
6.3	Beteiligung Dritter	15
7	Verfahren zur Erlangung der Baurechte	15
8	Durchführung der Baumaßnahme	16

1 Darstellung der Baumaßnahme

Aufständerung der B 288

von Bau km 2+000 bis Bau km 3+325

im Rahmen des Projektes

„Deichrückverlegung im Mündelheimer Rheinbogen“

1.1 Planerische Beschreibung

Die B 288 beginnt im Westen an der Nord-Süd-Autobahn A 57 an dem Verknüpfungspunkt Nr 13 der Anschlussstelle Krefeld. Sie überquert zwischen den Ortsteilen Uerdingen und Mündelheim der Stadt Duisburg den Rhein in ca. Flusskilometer 764,030. Östlich des Rheines wird die B 8 gekreuzt und die Bundesstraße geht dann im weiteren Verlauf in die A 524 über.

Die B 288 ist eine Bundesstraße mit großräumiger Verbindungsfunktion im Nordrheinischen Raum.

Langfristig ist ein Ausbau als A 524 angedacht. Zur Zeit ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ein Ausbau jedoch nicht in dem vordringlichen Bedarf enthalten.

Die Aufständerung in dem hier abzuhandelnden Teilstreckenabschnitt ist eine Maßnahme im Rahmen des Projektes „**Deichrücklegung im Mündelheimer Rheinbogen**“ zum Hochwasserschutz auf einer Länge von 6,7 km, bedingt durch ungenügende Lagerungsdichte und zu steile Böschungsneigungen des bestehenden Deiches, fehlende Deichverteidigungswege und eine Deichrückverlegung im Mündelheimer Rheinbogen zur Schaffung neuer Retentionsräume.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Entsprechend ihrer Bedeutung wird die Verkehrsverbindung der B 288 sowohl vom PKW- als auch vom Schwerlastverkehr stark in Anspruch genommen.

Die Bundesstraße hat heute einen 2-streifigen Querschnitt mit beidseitigen Radwegen mit einer Kronenbreite von ca. 21,0 m und mit einer Fahrbahnbreite von ca. 11,50 m.

Für die Aufständerung im Bereich der Deichrückverlegung und den Ausbau der B 288 im Deichvorland im Dammbereich ist ein Querschnitt entsprechend den derzeitigen Abmessungen vorgesehen. Für den Verkehrsteilnehmer steht auch weiterhin ein ausreichend breiter Straßenkörper zur Verfügung. Diese Breite ist für das vorhandene Verkehrsaufkommen ausreichend bemessen.

Kostenträger für die Aufständerung der B 288 im Rahmen der Deichrückverlegung ist das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Duisburg.

Für die Bundesstraße ist die Bundesrepublik Deutschland Baulastträger und Unterhaltungspflichtig. So ist vor Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die Gesamtmaßnahme die Genehmigung für die Aufständigung über die Auftragsverwaltung bei dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) einzuholen.

Die **Verkehrsbelastung** auf der B 288 beträgt gemäß Zählstelle 4606/2201 25.700 KfZ/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 9,5 % nach der allgemeinen Verkehrszählung des Jahres 2000.

2 Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorangegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Aufständigung der B 288 im Rheinbogen Mündelheim im Rahmen der Deichrückverlegung ist eine Maßnahme zur Schaffung zusätzlicher Retentionsflächen für den Rhein. Besondere straßenbauspezifische Untersuchungen sind im Vorfeld nicht durchgeführt worden.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Der geplante Querschnitt entspricht dem vorhandenen Zustand und einem halben Autobahnquerschnitt. Mit Bau einer 2. Richtungsfahrbahn ist ein Ausbau gemäß zum RQ 29,5 so möglich. Des weiteren ist der Straßenquerschnitt mit dem Landesbetrieb Straßenbau abgestimmt.

Die **Unfallenerhebung** ist für diesen 1,3 km langen Teilstreckenabschnitt im einzelnen nicht aufgelistet und ausgewertet worden.

Die B 288 ist in diesem 1,3 km langen Entwurfsabschnitt anbaufrei und kreuzungsfrei gestaltet.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Da die Aufständigung der B 288 lediglich an die Belange der Deichrückverlegung und Schaffung zusätzlicher Retentionsflächen angepasst wird, werden besondere raumordnerische Ziele in Hinsicht der straßenbaulichen Maßnahme nicht verfolgt. Die B 288 ist auch künftig Hauptverbindungsstraße zwischen den Ballungsräumen Krefeld und Heiligenhaus / Velbert, dem Ruhrgebiet mit Anbindung an das Breitscheider Kreuz.

2.4 Anforderung an die straßenbauliche Infrastruktur/ Verkehrsprognose

Straßen und Straßenverkehr schaffen über Transport- und Beförderungsvorgänge im Güter und Personenverkehr die Voraussetzung für Bezug, Produktion und Verteilung von Wirtschaftsgütern und Dienstleistungen des privaten und öffentlichen Bereiches. Sie sind insofern unerlässlicher technischökonomischer Bestandteil einer Volkswirtschaft, die auf Arbeitsteilung aufgebaut ist. Straße und Verkehr einerseits und wirtschaftliche Entwicklung andererseits stehen in unmittelbarer Wechselwirkung zueinander.

Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern wie Eisenbahn-, Binnenschiffahrt- und Luftverkehr liegt die besondere Bedeutung des Straßenverkehrs in der großen Netzbildungsfähigkeit.

Gerade diese Eigenschaft gewährleistet die Versorgung, Anbindung und Erschließung ländlicher sowie grenznaher Räume und eröffnet diesen Regionen Entwicklungschancen. Die Bereiche, die dem Wohnen, dem Arbeiten, der Versorgung sowie der Freizeit und Erholung dienen, können durch das Straßennetz für die Einwohner des Landes verkehrsmäßig gut miteinander verbunden werden. Der Güterverkehr kann kostengünstig, sicher und zeitsparend abgewickelt werden.

Die Bundesstraße 288 ist im Entwurfsabschnitt in die Straßenkategorie A II (überregionale / regionale Straße) gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) einzustufen. Eine Erschließungsfunktion der B 288 in diesem Bauabschnitt liegt auch künftig nicht vor.

Die Straßenbaumaßnahme bewirkt zukünftig wie bisher eine flüssige und „reibungslose“ Abwicklung des Verkehrsgeschehens.

Eine über die allgemeine Verkehrszunahme hinausgehende Steigerung des Verkehrsaufkommens ist nicht erkennbar.

Die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit ist durch die Trennung der Verkehrsarten (Kfz; Radfahrer/Fußgänger) auch künftig gegeben.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Verringerungen bestehender Umweltbeeinträchtigungen werden durch die Aufständigung der B 288 nicht erzielt.

Um die Beeinträchtigungen durch Schadstoffe auf die angrenzenden Grundstücke einzudämmen, werden die Böschungen der B 288 im Deichhinterland mit standortgerechten Laubgehölzen entsprechend der Landschaftspflegerischen Begleitplanung bepflanzt.

3 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/ Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Im Gegensatz zu Neubauvarianten, bei denen in der Regel eine Abwägung – nach unterschiedlichen Kriterien – zwischen mehreren Trassenvarianten erforderlich wird, ist bei einer Ausbaumaßnahme – wie im vorliegenden Fall – die generelle Linienführung bereits vorgegeben.

Demzufolge kann bei der Aufständigung der B 288 auch nicht von einer „Variantenuntersuchung“ im weiteren Sinne gesprochen werden. Trassenvarianten sind nicht untersucht worden. Größere Varianten sowohl im Grund- als auch im Aufriss lassen sich auf Grund der kurzen Baustrecke von 1,3 km nicht verwirklichen.

Die Trassierung ist im Hinblick auf eine mögliche einseitige nördliche Erweiterung zum RQ 29,5 festgelegt worden.

Kurze zusammenfassende Beschreibung und Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum.

Für die Sanierung des östlichen Rheindeiches einschließlich der Deichrückverlegung im Mündelheimer Rheinbogen und der Aufständigung der B 288 ist eine Umweltverträglichkeitsstudie durch das Büro „Schulze-Ingenieure GmbH“ aus Düsseldorf erarbeitet worden.

Der untersuchte Raum bezieht sich auf ca. 100 m beiderseits des Deiches und bis zu ca. 200m im Bereich der Deichverlegung. Auf Grund der räumlichen Ausstattung ist die Straßenbaumaßnahme in zwei Raumeinheiten zu gliedern:

1. Deichvorland Mündelheim
2. Deichhinterland Mündelheim

Beide Raumeinheiten werden durch den geplanten Deich voneinander getrennt.

Eine Bestandsbewertung wurde lediglich für die Raumeinheit „Deichvorland“ durchgeführt, da im „Deichhinterland“ keine nachhaltige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erfolgt. In diesem Bereich wird die durch die in diesem Bereich geplante geringfügige Verschiebung der Straße nach Norden und die Bepflanzung der Straßenböschungen das Landschaftsbild innerhalb einer Generation wieder hergestellt. Es verbleiben keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen.

Durch den Brückenbau und die damit verbundene Verfremdung des Landschaftsbildes mit einem technischen Bauwerk erfolgt eine Beeinträchtigung in der Raumeinheit „Deichvorland Mündelheim“. Zusätzlich ist der Rückbau des vorhandenen Straßenkörpers einschließlich der bestehenden Begrünung ein Eingriff, der entsprechend der Eingriffsregelung auf auszuweisenden Flächen kompensiert wird.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

4.1.1 Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Die B 288 ist gemäß ihrer Straßenfunktion in die Kategorie All (überregionale / regionale Verbindung) einzuordnen.

Die Entwurfsgeschwindigkeit wurde mit $V_e = 100$ km/h und $V_{85} = 110$ km/h gewählt

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt entsprechend der Straßenverkehrsordnung (StVO) 100 km/h.

Für den Ausbau der Bundesstraße 288 in dem hier behandelten Streckenabschnitt wurden folgende Trassierungselemente gewählt:

Entwurfselemente	Grenzwert RAS - L	geplant
Kurvenmindestradius (m)	450	1.492,75
Klotoidenmindestparameter	150	498,22
Höchstlängsneigung (%) max.	4,5	2,000
Mindestlängsneigung bei Rinnen (%) min.	0,5	0,500
Kuppenmindesthalbmesser (m)	8.300	13.953,5
Wannenmindesthalbmesser (m)	3.800	8.219,2

Einzuhaltende Zwangspunkte liegen außerhalb der beidseitigen Anschlussbereiche nicht vor.

4.1.2 Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt bei der Trassierung

Wie bereits unter Abschnitt 2.5 und 3 ausgeführt, wurde für den Entwurf auf Grund der Veranlassung, der zukünftigen Straßenraumentwicklung und in Anbetracht der kurzen Umbaumaßnahme die günstigste Lage zugrunde gelegt.

Der Eingriff in Natur und Landschaft lässt sich auf Grund der Zielsetzung nicht verhindern. Durch die Ausweisung abgewogener Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Eingrünung der Dammböschungen im Deichhinterland werden die unvermeidbaren Eingriffe ausgeglichen.

4.1.3 Ergebnis der Sichtweitenanalyse

Die bei $V_{85} = 110$ km/h erforderliche Haltesichtweite zwischen $+2\% = 200$ m und $-2\% = 215$ m ist eingehalten.

Die Überholsichtweite ist aufgrund der Krümmung und der Schutzplanken nicht gegeben.

4.2 Querschnitt

4.2.1 Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung

Gemäß Straßenverkehrszählung des Jahres 2000 beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) in diesem Streckenabschnitt 25.700 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 9,5 %.

Eine spezifische Prognose der zukünftigen Verkehrsbelastung im Hinblick auf einen RQ 29,5 für das angenommene Jahr der Verkehrsfreigabe wurde nicht ermittelt. Der Bauklassennachweis (Unterlage 6.1) erfolgt mit üblichen 3 % jährlicher Zuwachsrates bis zum Jahr der voraussichtlichen Verkehrsfreigabe.

4.2.2 Begründung und Aufteilung des gewählten Straßenquerschnittes und Fahrbahnaufbau

Der Straßenquerschnitt entspricht dem derzeitigen Zustand. Eine Verbreiterung ist nicht beabsichtigt.

Querschnittsaufteilung:

Aufständigung = Brücke:

2 x Geh-/ Radweg	2,25 m	= 4,50 m
2 x Sicherheitsstreifen	1,00 m	= 2,00 m
<u>2 x Fahrstreifen</u>	<u>5,75 m</u>	<u>= 11,50 m</u>
Breite zwischen den Geländern		= 18,00 m

Dammbereich:

2 x Bankette	1,00 m	= 2,00 m
2 x Geh-/ Radweg	2,25 m	= 4,50 m
2 x Trennstreifen	1,75 m	= 3,50 m
2 x Mehrzweckstreifen	2,00 m	= 4,00 m
<u>2 x Fahrstreifen</u>	<u>3,75 m</u>	<u>= 7,50 m</u>
Kronenbreite		= 21,50 m

(siehe auch Unterlage 6 –Straßenquerschnitt-, Unterlage 7 –Lagepläne- und Unterlage 10.1 –Verzeichnis der Brücken- sowie Unterlage 10.2 –Brückenpläne-).

Fahrbahnaufbau:

Auf Grundlage der Verkehrsbelastung wird für den Deckenaufbau gemäß der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO-01) die Bauklasse SV gewählt.

Der Aufbau für die Fahrbahn im Dammbereich:

Bauklasse SV , Tafel 1 , Zeile 1

3,5 cm	Splittmastixasphalt
8,5 cm	Asphaltbinderschicht
22 cm	Asphalttragschicht
<u>41 cm</u>	Frostschutzschicht
75 cm	Gesamtaufbau

Der Aufbau für den Radweg im Dammbereich:

2,5 cm	Asphaltbeton
6 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht
<u>10 cm</u>	Frostschutzschicht
33,5 cm	Gesamtaufbau

(Details können der Unterlage 6 -Straßenquerschnitt- entnommen werden.)

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

4.3.1 Kreuzungen und Einmündungen

Bei der B 288 in dem hier zu bearbeitenden 1,3 km langen Teilstreckenabschnitt handelt es sich um eine anbaufreie Straße. Vorhandene und geplante Anschlussstellen sind nicht betroffen.

Für den Fußgänger und Radfahrer ist in Bau km 2+810 im Schnittpunkt mit dem verlegten Deich eine **Verbindung mit Rampen** zum Deichverteidigungsweg vorgesehen

4.3.2 Änderungen im Wegenetz / Zufahrten

Es gibt keinen Bedarf für zusätzliche kreuzende Straßen, neue höhengleiche Anschlüsse und Änderungen am vorhandenen Wegenetz. Zufahrten werden an die anbaufreie Straße nicht zugelassen.

4.4 Baugrund / Erdarbeiten

Für diesen Ausbauabschnitt der B 288 ist eine "Bodenuntersuchung" vom Erdbaulaboratorium Borchert und Lange erarbeitet worden.

In diesem Gutachten sind Aussagen über Baugrund am Fahrbahnrand, Baugrundaufbau sowie Wasser im Baugrund detailliert niedergelegt.

Ohne besonderen Standsicherheitsnachweis können die Dammböschungen mit einer Neigung von 1 : 1,5 ausgebildet werden.

Das anfallende Oberflächenwasser von den Radwegen, den Banketten und den Böschungen kann ohne besonderen Nachweis in den Mulden am Böschungsfuß versickern.

(Einzelheiten über den Baugrund, dessen Zusammensetzung, Tragfähigkeit und Empfehlungen zur Baudurchführung sind der „Baugrunduntersuchung“ zu entnehmen).

4.5 Entwässerung

Für den Ausbau der B 288 ist zur schadlosen Ableitung der zusätzlichen Oberflächenabflüsse eine „Wassertechnische Untersuchung“ aufgestellt worden.

Zur Ableitung der Oberflächenwasser ist dieser Planungsbereich in zwei Teilabschnitte aufgliedert:

Abschnitt 1 = Deichvorland = Aufständerung der B 288 von Bau km 1+500 (Mitte des Rheines) bis Bau km 2+775 (Deichrückverlegung/ Bauwerksende)

Abschnitt 2 = Deichhinterland = Dammbereich der B 288 von Bau km 2+775 (Deichrückverlegung/ Bauwerksende) bis Bau km 3+325 (Ende des Ausbauabschnittes/Kegelstraße)

Abschnitt 1

Nach dem Gesetz zur Reinhaltung der Gewässer darf das anfallende Oberflächenwasser der Brücke nicht ohne Vorklärung dem Rhein zugeführt werden. Es ist daher vor der Einleitungsstelle in den Rhein in einem geschlossenen Rohrsystem zu führen und in einer Abwasserbehandlungsanlage (Regenklärbecken) vorzureinigen.

Im Bereich der Aufständerung im Gelände unter der südlichen Brückenplatte wird eine Rohrleitung verlegt. Zur Vorreinigung des ankommenden Niederschlagwassers wird im Bereich des vorhandenen Brückenkopfes ein Regenklärbecken vorgeschaltet, in dem die absetzbaren und die aufschwimmenden Stoffe (Leichtflüssigkeiten) zurückgehalten werden, bevor das Wasser über eine weitere Rohrleitung dem Rhein zugeführt wird.

Das Regenklärbecken (RKB) wird als unterirdisches, ständig gefülltes Betonbecken hergestellt. Dem Klärbecken wird ein Auslaufbauwerk nachgeschaltet, das mit einer Rückschlagklappe versehen wird, um das Eindringen von Wasser aus dem Rhein im Hochwasserfall zu verhindern. Außerdem werden für den Fall einer Überschwemmung die Schächte dicht verschlossen und an den Anschlussleitungen der Straßenabläufe im oberen Bereich der Brückenpfeiler Überlauföffnungen angeordnet.

Abschnitt 2

Im Bereich der Dammstrecke östlich des neuen Deiches wird das Oberflächenwasser der Fahrbahn und der Trennstreifen in einer Rohrleitung gesammelt. Am Ende der Baustrecke wird das Wasser über ein geplantes Rückhaltebecken (RRB) mit vorgeschaltetem Sandfang

und Tauchwand (Klärbecken) der bestehenden Mischwasserkanalisation in der Kegelstraße zugeführt. Das südlich der B 288 liegende RRB ist als Trockenbecken konzipiert. Die Beckensohle wird zum Schutz des Grundwassers entsprechend abgedichtet.

Das anfallende Niederschlagswasser von den Radwegen, den Banketten und den Böschungen soll in den Mulden am Böschungsfuß versickern.

Weitere Angaben sind der „Wassertechnischen Untersuchung“ -Unterlage 13- zu entnehmen.

4.6 Ingenieurbauwerke

Im Zuge der Deichrückverlegung im Rheinbogen Mündelheim wird die B 288 östlich der vorhandenen Rheinbrücke aufgeständert.

Der Brückenüberbau ist als längs beschränkt vorgespannter parallelgurtiger Ortbeton-Durchlaufträger mit einem 2-stegigen Plattenbalkenquerschnitt konzipiert, da diese Bauart in Abhängigkeit von den wesentlichen geometrischen Randbedingungen (Freibord über BHW, Längsneigung der Straße) die wirtschaftlich und gestalterisch günstigste Lösung darstellt.

Bei einer Konstruktionshöhe von 2,00 m betragen die Stützweiten $l = 30,70 \text{ m} - 13 \times 38,20 \text{ m} - 30,70 \text{ m}$, so dass sich ein Verhältnis l/h von ca. 19 ergibt. Hiermit liegt ein schlanker Überbau vor, der aber, vor allem hinsichtlich der Spanngliedführung, problemlos herzustellen ist. Die Gesamtlänge des Bauwerks ergibt sich zu 558 m. Die Breite zwischen den Geländern beträgt 18,00 m. Die Höhenlage des Überbaus richtet sich nach der Gradienten. Diese liegt etwa zwischen 5,80 m und 8,00 m über Geländeoberkante.

Zur Querung des Deichverteidigungsweges ist ein Rahmendurchlass mit 5,00 m lichter Weite vorgesehen.

Details können der Unterlage 10.2 -Brückenplan- entnommen werden.

4.7 Straßenausstattung

Der Neubau dieses Teilstreckenabschnittes der B 288 wird mit einer wegweisenden und verkehrsregelnden Beschilderung sowie Leiteinrichtungen (Fahrbahnmarkierung) entsprechend den einschlägigen Richtlinien ausgestattet. Abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

4.8 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen wie Rastplätze, Tank- und Rastanlagen, Lagerplätze, Gerätehöfe und Anschlussstellen an das untergeordnete Straßennetz sind nicht vorgesehen.

4.9 Leitungen

Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung sowie Fernmeldeleitungen werden, soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepasst. Die Änderungen und Sicherungen werden entsprechend den jeweiligen Regelungen, Richtlinien, bestehenden Verträgen und Gesetzen abgewickelt.

Die Leitungsbetreiber werden rechtzeitig vor Baubeginn über diese Neubaumaßnahme in Kenntnis gesetzt.

5 Schutz-, Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Die vorgesehenen baulichen Maßnahmen im Zuge der B 288 lösen keinen Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen aus.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.03.1974 in der Fassung vom 14.05.1990 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. Ferner sind die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)“ zu beachten.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

In der Verkehrslärmschutzverordnung (s. u.) sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Bebauung in eine Gebietskategorie.

Gemäß den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)“, C. Lärmvorsorge, VI. Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen, 10. Anspruchsvoraussetzungen, 10.1 Bau und wesentliche Änderung gilt, dass Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen nur besteht, wenn entweder eine Straße neu gebaut wird oder ein erheblicher baulicher Eingriff erfolgt.

Ein Neubau liegt im vorliegenden Fall nicht vor, da hier keine neue Straßenverbindung geschaffen wird.

Die Baumaßnahme ist lediglich als erheblicher baulicher Eingriff einzustufen, da in Teilbereichen die Straße in Lage und Höhe verändert wird. In den Verkehrslärmschutzrichtlinien heißt es allerdings: „Der Eingriff muss auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen (BVerwG, Urteil vom 9.2.1995 – 4 C 26.93 – NVwZ 1995, 907).“ Das ist im vorliegenden Fall nicht gegeben, hier wird die Straße lediglich als Folgemaßnahme der Deichrückverlegung in Lage und Höhe verändert. Insbesondere im Bereich der potentiell betroffenen Bebauung ist die Änderung nur geringfügig, erst mit zunehmendem Abstand weicht die geplante Lage deutlicher von der vorhandenen Lage ab. Damit gilt gem. Verkehrslärmschutzrichtlinien: „Eine Einbeziehung von Maßnahmen, die nicht rein baulicher Art sind, die Substanz der Straße als solche und die vorhandene Verkehrsfunktion unberührt lassen oder der Erhaltung (Unterhaltung, Instandsetzung, Erneuerung) dienen, ist durch § 43 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 41 BImSchG nicht gedeckt.“ Entscheidend ist hier wieder die Tatsache, dass die vorhandene Verkehrsfunktion der B 288 unverändert bleibt.

Damit besteht unabhängig davon, ob durch die Maßnahme eine schalltechnische wesentliche Änderung verursacht wird oder nicht, dem Grunde nach kein Anspruch auf Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge.

Anmerkung:

Trotz der oben dargestellten rechtlichen Beurteilung, die keinen Anspruch auf Lärmschutzvorsorgemaßnahmen ergibt, wurde nachrichtlich eine Überprüfung vorgenommen, ob eine schalltechnisch wesentliche Änderung eintritt.

Die Untersuchung wurde für die beiden der B 288 nächstgelegenen Gebäude

- Kegelstraße 58, südlich der B 288, gem. FNP der Stadt Duisburg „Dorfgebiet“ (MD) und
- Kegelstraße 66, nördlich der B 288, „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) durchgeführt.

Die beiden Gebäude liegen außerhalb der Baustrecke:

- Ende der Baustrecke bei Stat. 3+325
- Kegelstraße 58 ungefähr bei Stat. 3+345
- Kegelstraße 66 ungefähr bei Stat. 3+370

Die Verkehrslärmimmissionen zur Überprüfung des Anspruchs auf Lärmschutz sind gem. VLärmSchR 97 nur aus dem baulich geänderten Bereich zu bestimmen. (Lediglich wenn dem Grunde nach Anspruch besteht, ist die Dimensionierung des ggf. erforderlichen Lärmschutzes mit der gesamten Straße vorzunehmen.

Die Berechnungen (sh. Anhang zum Erläuterungsbericht Anhang SU.2) haben ergeben:

- Kegelstraße 58

maximaler Beurteilungspegel: Nordseite, 1. OG 65 / 58 dB(A) (Tag / Nacht)

Pegeländerung alt / neu: 0,1 dB(A) (Tag / Nacht)

- Kegelstraße 66

maximaler Beurteilungspegel: Westseite, 1. OG 58 / 51 dB(A) (Tag / Nacht)

Pegeländerung alt / neu: 0,1 dB(A) (Tag / Nacht)

Eine schalltechnische wesentliche Änderung liegt damit nicht vor, da weder eine Erhöhung um 3 dB(A) noch eine Erhöhung auf oder oberhalb von 70 / 60 dB(A) (Tag / Nacht) eintritt.

Schadstoffimmissionen

Für diesen Ausbauabschnitt der B 288 wurde bisher als weiteres Abwägungsmaterial keine luftschadstofftechnische Untersuchung aufgestellt. Eine Vorbelastung ist beiderseits der stark belasteten vorhandenen Bundesstraße gegeben. Aus der Baumaßnahme ergibt sich keine Änderung gegenüber der vorhandenen Situation, die Schadstoffbelastung ist gleichbleibend.

5.2 Maßnahmen im Wassergewinnungsgebiet

Diese Maßnahme liegt überwiegend im Wasserschutzgebiet II (Wasserwerk Ehlingen). Das Oberflächenwasser von der Fahrbahn wird in geschlossenen Rohrleitungssystemen abgeführt. Weitere Auflagen wie doppelte Distanzschutzplanken und Abdichtungen gemäß RiStWag werden berücksichtigt.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen, Gestaltungsmaßnahmen zur Eingrünung der Straße

Für die Aufständigung der B 288 ist ein „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ (LBP) aufgestellt worden.

Als gesetzliche Grundlage dienen das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), das Landschaftsgesetz Nordrheinwestfalen (LG) in der Fassung vom 21. Juli 2000 und herausgegebene Hinweise, Musterkarten, Merkblätter und Richtlinien (siehe LBP).

Der Ausbau der B 288 stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Die im LBP aufgeführten Maßnahmen haben das Ziel, die durch den Ausbau der B 288 bedingten Eingriffe in ihrer Negativauswirkung auf den Naturhaushalt, Landschaftsbild und Nutzungen so gering wie möglich zu halten.

Die hierfür wesentlichen Maßnahmenarten sind:

- Gestaltungsmaßnahmen
- Schutzmaßnahmen
- Vermeidungsmaßnahmen
- Ausgleichsmaßnahmen
- Ersatzmaßnahmen

Können die durch den Eingriff zu erwartenden Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes nicht vermieden (Vermeidungsmaßnahmen) oder ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen) werden, so sind Anforderungen an Natur und Landschaft abzuwägen. Gehen die Belange von Natur und Landschaft vor, so ist der Eingriff

unzulässig. Ist dieser Vorgang nicht gegeben, so ist vom Verursacher des Eingriffs für zerstörte Funktionen oder Werte des Naturhaushaltes oder Landschaftsbildes an anderer Stelle Ersatz zu schaffen (Ersatzmaßnahme). Schutzmaßnahmen dienen vornehmlich dem Erhalt von Landschaftsbestandteilen, wie Bäumen etc. Gestaltungsmaßnahmen sollen das Bauobjekt landschaftsgerecht eingliedern

6 Erläuterungen zur Kostenberechnung

6.1 Kosten

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen:

Baukosten	16,966	Mio. €
Grunderwerbskosten	<u>0,162</u>	Mio. €
Gesamtkosten	17,128	Mio. €

6.2 Kostenträger

Kostenträger ist das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Duisburg.

6.3 Beteiligung Dritter

Eine Kostenbeteiligung der Versorgungsunternehmen für vorhandene kreuzende Leitungen richtet sich nach den Verträgen bzw. den gesetzlichen Regelungen.

7 Verfahren zur Erlangung der Baurechte

Zur Erlangung der Baurechte ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach dem Landeswassergesetz in Zusammenhang mit der Deichrückverlegung erforderlich. Das Rechtsverfahren wird von der Bezirksregierung Düsseldorf durchgeführt.

8 Durchführung der Baumaßnahme

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der dann noch erforderlichen Bauvorbereitung und in Abhängigkeit der Finanzierungsprogramme soll der Bau erfolgen. Die Bauzeit wird auf 3 Jahre geschätzt.

Die Maßnahmen zum Ersatz für Natur und Landschaft wird zum frühestmöglichen Zeitpunkt durchgeführt.

Der Verkehr ist für beide Richtungen inkl. der Geh-/Radwege während der Bauzeit aufrecht zu erhalten.

Wallenhorst, 2003-09-26

INGENIEURPLANUNG



Burrichter

Grunderwerbsverzeichnis für die Straßenbaumaßnahme: Aufständerrung der B 288 im Rahmen des Projektes "Deichrückverlegung im Mündelheimer Rheinbogen"

Gemeinde:		Kreis:		Grundbuch		Katasteramt:		Stand von:		Bemerkung:						
Stadt Duisburg		Duisburg		Duisburg		Duisburg		04.07.2003								
Nr. Ge-plan	Teilfl. e. Flurst.	Station	Name, Vorname, Anschrift des Eigentümers bzw. der Eigentümer	Bezirk	Bestand- kung	Gemar- kung	Flur- stück	Flur- stück	Nutzart	Größe des Grundstücks	Größe der zu erwerbenden Flächen	Gr. d. vorüber- gehend in An- spruch zu neh- mende Fläche	Größe der dauernd zu beschneiden- den Flächen	Gr. d. vorüber- gehend in An- spruch zu neh- mende Fläche	Größe der dauernd zu beschneiden- den Flächen	
1	2	3	4	5a	5b	6a	6b	6c	7	8	9a	9b	9c	10	11	
1	1	1	2+042 re.	Mündel- heim	714	Mündel- heim	9	95	Grünland Unland	32 11 42	7 30					
1	2	1	2+101 re.	Mündel- heim	322	"	9	97	Schutz- fläche	32 68	70			1 40		
1	3	3	2+119 re.	Mündel- heim	592	"	9	78	Schutz- fläche	51 48				8 50		
1	4	3	2+150 re.	Mündel- heim	307	"	9	79	Weg	29 95				2 20		
1	5	3	2+165 re.	Mündel- heim	120	"	9	80	Acker- land	20 08 12				3 00		
1	6	3	2+177 re.	Mündel- heim	307	"	9	76	Straße	85 71				3 50		
1	7	3	2+173 re.	Mündel- heim	716	"	9	43	Acker- land	35				35		
1	8	3	2+198 re.	Mündel- heim	716	"	9	44	Acker- land	3 79				3 79		
1	9	3	2+327 re.	Mündel- heim	714	"	9	45	Acker- land	1 52 83				13 40		
1	10	1	2+187 lks.	Mündel- heim	842	"	9	33	Schutz- fläche	11 63						
1	11	3	2+203 lks.	Mündel- heim	120	"	9	32	Acker- land	22 95	90			60		
Summe										0	09	10	0	0	0	0

Zur Beachtung: Dieses Verzeichnis dient zur Unterrichtung der Betroffenen und ist auf der Grundlage und mit der Genauigkeit der anliegenden Pläne aufgestellt. Veränderungen in den Spalten 9, 10, 11 können in besonderen Fällen (Ergebnis der Planfeststellung, Notwendigkeiten der Bauausführung) auftreten. Sofern Eintragungen in den Spalten 4 bis 8 falsch sind, ist ihre Richtigstellung während der Auslegungsfrist zu beantragen. Die in den Spalten 9 bis 11 eingetragenen Flächen sind vorbehaltlich des Ergebnisses der Schlußvermessung ermittelt worden.



Grundverzeichniß für die Straßenbaumaßnahme: **Aufständigung der B 288 im Rahmen des Projektes "Deichrückverlegung im Mündelheimer Rheinbogen"**

Gemeinde:		Kreis:		Katasteramt:		Stand von:								
Stadt Duisburg		Duisburg		Duisburg		04.07.2003								
Nr. Gepl.	Teilr. Verzeichn.	Stolln	Name, Vorname, Anschrift des Eigentümers bzw. der Eigentümer	Bezirk	Bestand	Gemarkung	Flurstück	Nutzart	Größe des Grundstücks	Größe der zu erwerbenden Flächen	Größe der zu erwerbenden Flächen f. Dritte	Gr. d. vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche	Größe der dauernd zu beschränkenden Flächen	Bemerkung:
1	2	3												
1	12	1	2+336	Rheinisch - Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH in Mülheim - Ruhr	Mündelheim	Mündelheim	9	31	3 59 94	24 40		25 30		Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche
		3							7 90					
		4							4 90			3 20		Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche
1	13	1	2+445	Erbengemeinschaft 5.2 Schönauer, Marius geb. Siepmann 5.3 Siepmann, Hans 5.4 Pilinski, Gertrud geb. Siepmann 5.5 Hopmann, Marianne geb. Tiebes 5.6 Ackers, Gertrude geb. Tiebes und 10 weitere Miteigentümer	Mündelheim		9	30	61 86	4 90				
		3							4 90					
		4												
1	14	1	2+470	Rheinisch - Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH in Mülheim - Ruhr	Mündelheim	Mündelheim	9	29	56 06	4 20		5 00		Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche
		3							2 80					
		4							3 40			3 30		Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche
1	15	1	2+495	Erbengemeinschaft 6.3.1 Schmitz Wilhelm 6.3.2 Schmitz Regine 6.3.3 Schmitz Petra 6.3.4 Schösser, Heide, geb. Giesen in Erbengemeinschaft	Mündelheim	Mündelheim	9	26	80 28	3 40				
		3							1 30					
		4												
1	16	1	2+483 re.	Stadt Krefeld Verwaltung d. Industriesiedlung	Mündelheim		9	28	4					
		4												
1	17	1	2+495 re.	Stadt Duisburg	Mündelheim		9	27	66	4				Restfläche Straßenbau Restfläche
		4							20 46					
1	18	1	2+503	Stadt Duisburg	Mündelheim		9	50	6 39	1 00		60		Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche
		3							1 60					
		4							8 30					
1	19	1	2+527	Rheinisch - Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH in Mülheim - Ruhr	Mündelheim	Mündelheim	9	51	54 32	8 30		5 50		Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche
		3							11 40					
		4							7 50			4 90		Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche
1	20	1	2+570	Rheinisch - Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH in Mülheim - Ruhr	Mündelheim	Mündelheim	9	52	44 45	7 50				
		3							11 80					
		4							0	96 10 0 0 0 0 0 0 0				
									Summe					

Zur Beachtung: Dieses Verzeichnis dient zur Unterrichtung der Betroffenen und ist auf der Grundlage und mit der Genauigkeit der anliegenden Pläne aufgestellt. Veränderungen in den Spalten 9, 10, 11 können in besonderen Fällen (Ergebnis der Planfeststellung, Notwendigkeiten der Bauausführung) auftreten. Sofern Eintragungen in den Spalten 4 bis 8 falsch sind, ist ihre Richtigstellung während der Auslegungsrfrist zu beantragen. Die in den Spalten 9 bis 11 eingetragenen Flächen sind vorbehaltlich des Ergebnisses der Schlußvermessung ermittelt worden.

Grundenververzeichnis für die Straßenbaumaßnahme: **Aufständigung der B 288 im Rahmen des Projektes "Deichrückverlegung im Mündelheimer Rheinbogen"**

Gemeinde:		Kreis:		Katasteramt:		Stand von:																
Stadt Duisburg		Duisburg		Duisburg		04.07.2003																
Nr. Ge-plan	T.eil.e. Flurst.	Station	Name, Vorname, Anschrift des Eigentümers bzw. der Eigentümer	Grundbuch	Nutzart	Größe des Grundstücks			Größe der zu erwerbenden Flächen			Größe der dauernd zu beschränkenden Flächen	Bemerkung:									
						ha	a	qm	ha	a	qm			ha	a	qm						
1	21	3	Rheinisch - Westfälische Wassergesellschaft mbH in Mülheim - Ruhr	Mündelheim	5a	5b	5c	6a	6b	6c	7	8	9a	9b	9c	10	11	12				
1	21	1	Rheinisch - Westfälische Wassergesellschaft mbH in Mülheim - Ruhr	Mündelheim	120	"	53	"	9	53	Ackerland	63	58	12	70				Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche			
1	22	1	Rheinisch - Westfälische Wassergesellschaft mbH in Mülheim - Ruhr	Mündelheim	1817	"	54	"	9	54	Ackerland	8	28	1	95				Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche			
1	23	1	Erbengemeinschaft: 3.1 Ricke Christa, geb. Fischer 3.2 Fischer Alexander 3.3 Fischer Heinrich in Erbengemeinschaft	Mündelheim	797	Mündelheim	55	Mündelheim	9	55	Ackerland	7	92	2	00				Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche			
1	24	1	Erbengemeinschaft: 1.1 Fischer Alexander 1.2 Fischer Heinrich 1.1 Ricke Christa, geb. Fischer in Erbengemeinschaft	Mündelheim	2546	"	56	"	9	56	Ackerland	7	56	2	00				Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche			
1	25	1	Rheinisch - Westfälische Wassergesellschaft mbH in Mülheim - Ruhr	Mündelheim	120	"	57	"	9	57	Ackerland	74	32	37	60				Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche			
1	26	3	Kuth Elisabeth, geb. Mosch	Mündelheim	613	"	12	"	9	12	Ackerland	24	33	30	17				Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche			
1	27	1	Rheinisch - Westfälische Wassergesellschaft mbH in Mülheim - Ruhr	Mündelheim	1817	"	11	"	9	11	Ackerland	24	33	1	70				Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche			
1	28	1	Rheinisch - Westfälische Wassergesellschaft mbH in Mülheim - Ruhr	Mündelheim	1817	"	10	"	9	10	Ackerland	24	34	1	40				Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche			
1	29	1	Kuth Elisabeth, geb. Mosch	Mündelheim	613	"	9	"	9	9	Ackerland	24	34	4	00				Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche			
													Summe	0	87	75	0	0	0	0	0	0

Zur Beachtung: Dieses Verzeichnis dient zur Unterrichtung der Betroffenen und ist auf der Grundlage und mit der Genauigkeit der anliegenden Pläne aufgestellt. Veränderungen in den Spalten 9, 10, 11 können in besonderen Fällen (Ergebnis der Planfeststellung, Notwendigkeiten der Bauausführung) auftreten. Sofern Eintragungen in den Spalten 4 bis 8 falsch sind, ist ihre Richtigstellung während der Auslegungsfrist zu beantragen. Die in den Spalten 9 bis 11 eingetragenen Flächen sind vorbehaltlich des Ergebnisses der Schlussvermessung ermittelt worden.

Grundverzeichnisse für die Straßenbaumaßnahme: **Aufklärung der B 288 im Rahmen des Projektes "Deichrückverlegung im Mündelheimer Rheinbogen"**

Gemeinde:		Kreis:		Katasteramt:		Stand von:													
Stadl Duisburg		Duisburg		Duisburg		04.07.2003													
Nr. Geplan	Teil-Nr./Verzeichnis	Station	Name, Vorname, Anschrift des Eigentümers bzw. der Eigentümer	Grundbuch	Nutzart	Größe des Grundstücks		Größe der erwerbenden Flächen	Gr. d. vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche	Größe der dauernd zu beschneidenden Flächen	Bemerkung:								
						ha	qm					a) i.d. Träger der Straßenausbaufläche	b) f. Dritte	ha	qm				
1	2	3	4	5a	5b	5c	6a	6b	6c	7	8	9a	9b	9c	10	11	12		
1	30	1	2+820	Mündelheim	307	9	59	18	70	Weg	5	70						Straßenbau Arbeitsstreifen Restfläche	
		3										85			1	80			
		4																	
1	31	1	2+827	Mündelheim	1615	9	120	2	20	Straße	1	00						Straßenbau	
1	32	1	2+869	Mündelheim	120	9	8	3	43	Ackerland	42	80						Straßenbau Arbeitsstreifen	
2	33	3																	
2	33	3	2+920	Mündelheim	120	9	7	1	62	Ackerland								Arbeitsstreifen	
			iks.																
2	34	1	2+912	Mündelheim	306	8	58	7	72	Weg	2	00						Straßenbau Arbeitsstreifen	
		3																	
2	35	1	3+048	Mündelheim	456	8	56	30	00	Ackerland	67	90						Straßenbau Arbeitsstreifen	
		3																	
2	36	1	3+192	Mündelheim		8	55	31	59	Ackerland	4	80						Straßenbau Arbeitsstreifen	
		3																	
2	37	1	3+223	Mündelheim		8	44	5	73	Weg Graben		40						Straßenbau	
			iks.																
2	38	1	3+233	Mündelheim		8	45		80	Gartenland		80						Straßenbau	
			iks.																
2	39	1	3+263	Mündelheim		8	46	28	80	Gartenland	2	10						Straßenbau	
			iks.																
2	40	1	3+244	Mündelheim		8	53	76	04	Ackerland	30	80						Straßenbau	
			re.																
2	41	1	3+306	Mündelheim		8	54	38	07	Ackerland	1	50						Straßenbau	
			re.																
											Summe	01	60	65	0	0	0	0	0

Zur Beachtung: Dieses Verzeichnis dient zur Unterrichtung der Betroffenen und ist auf der Grundlage und mit der Genauigkeit der anliegenden Pläne aufgestellt. Veränderungen in den Spalten 9, 10, 11 können in besonderen Fällen (Ergebnis der Pflichtenstellung, Notwendigkeiten der Bauausführung) auftreten. Sofern Eintragungen in den Spalten 4 bis 8 falsch sind, ist ihre Richtigstellung während der Auslegungsfrist zu beantragen. Die in den Spalten 9 bis 11 eingetragenen Flächen sind vorbehaltlich des Ergebnisses der Schlussvermessung ermittelt worden.