



Niederschlagswasser von Straßenoberflächen

Auf dem Weg zum Niederschlagswasserbeseitigungskonzept
gemäß § 49 LWG

WRRL-Symposium 2019
10./11.04.2019
Kamen

Arnold Schmidt
Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft,
Natur- und Verbraucherschutz
Nordrhein-Westfalen



Abwasserbeseitigung als punktuelle Einleitungen im Maßnahmenprogramm

- kommunale Abwasserbehandlungseinleitungen
(PGMN-Nr. 1 bis 9),
- Misch- und Niederschlagswassereinleitungen
(PGMN-Nr. 10 bis 12)
- industrielle Abwasserbehandlungseinleitungen
(PGMN-Nr. 13 bis 15)



Niederschlagswasserbeseitigung im Maßnahmenprogramm

10b	Neubau und Anpassung von Anlagen zur Ableitung, Behandlung und zum Rückhalt von NW im Trennsystem
11b	Optimierung der Betriebsweise von Anlagen zur Ableitung, Behandlung und zum Rückhalt von NW im Trennsystem

Wer ist abwasserbeseitigungspflichtig?

- Kommunen im Innenbereich
- Straßenbaulastträger im Außenbereich
- industrielle und sonstige Direkteinleiter

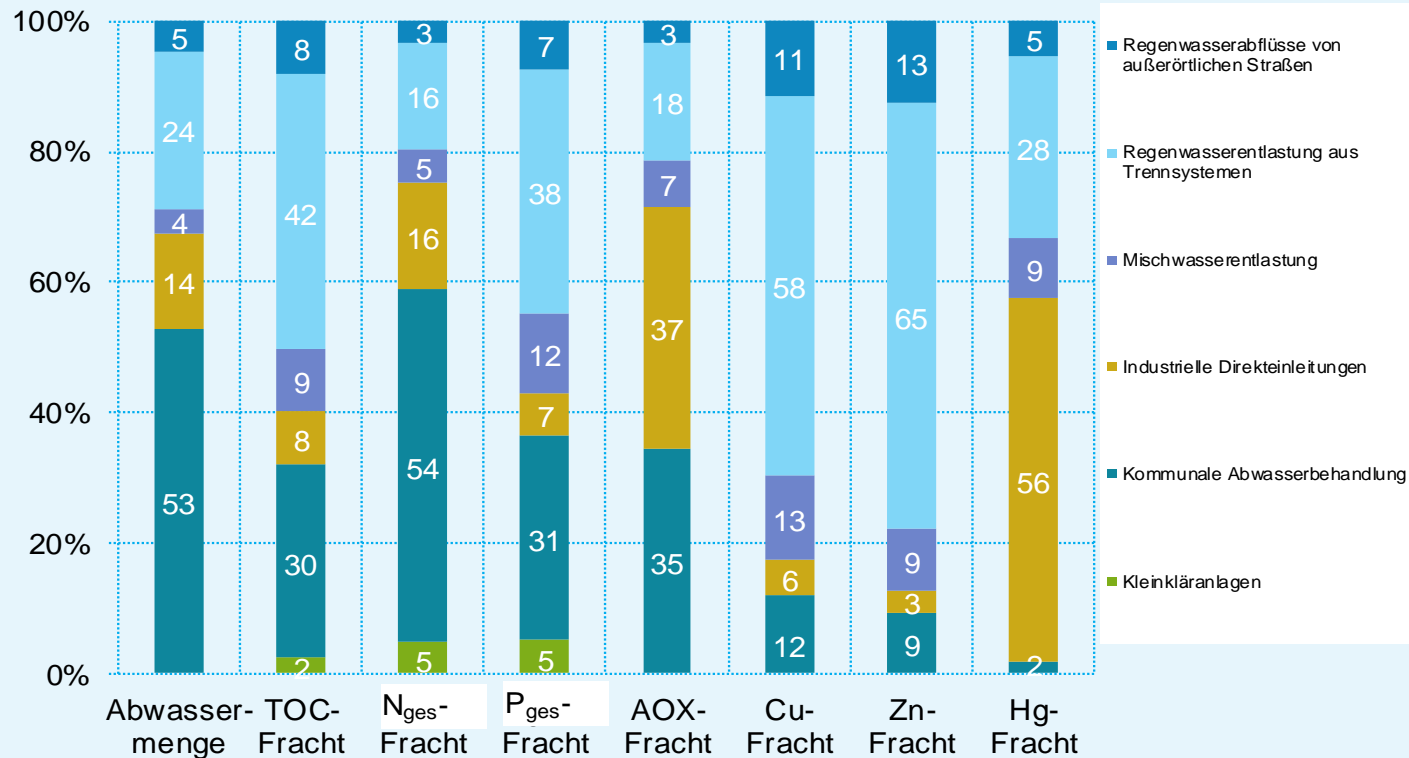


Abwasserbeseitigung als punktuelle Einleitungen: Planungsebene versus Zulassungsebene

Planungsebene	Zulassungsebene
Benennung des Pflichtigen	Benennung des Pflichtigen
Bei Optimierung Benennung der Anlage, bei Neubau der Einleitung	Bei Optimierung Benennung der Anlage, bei Neubau der Einleitung
Emissions-/ Immissionsbasierte Anforderungen (Abschätzung)	Emissions-/ Immissionsbasierte Anforderungen (Ermittlung)
Umsetzungszeitraum	Umsetzungszeitpunkt
--	Festsetzung von Überwachungswerten oder Betriebsmittelwerten
--	Anlagentechnik z.B. hinsichtlich Eignung, Leistung und Kosten

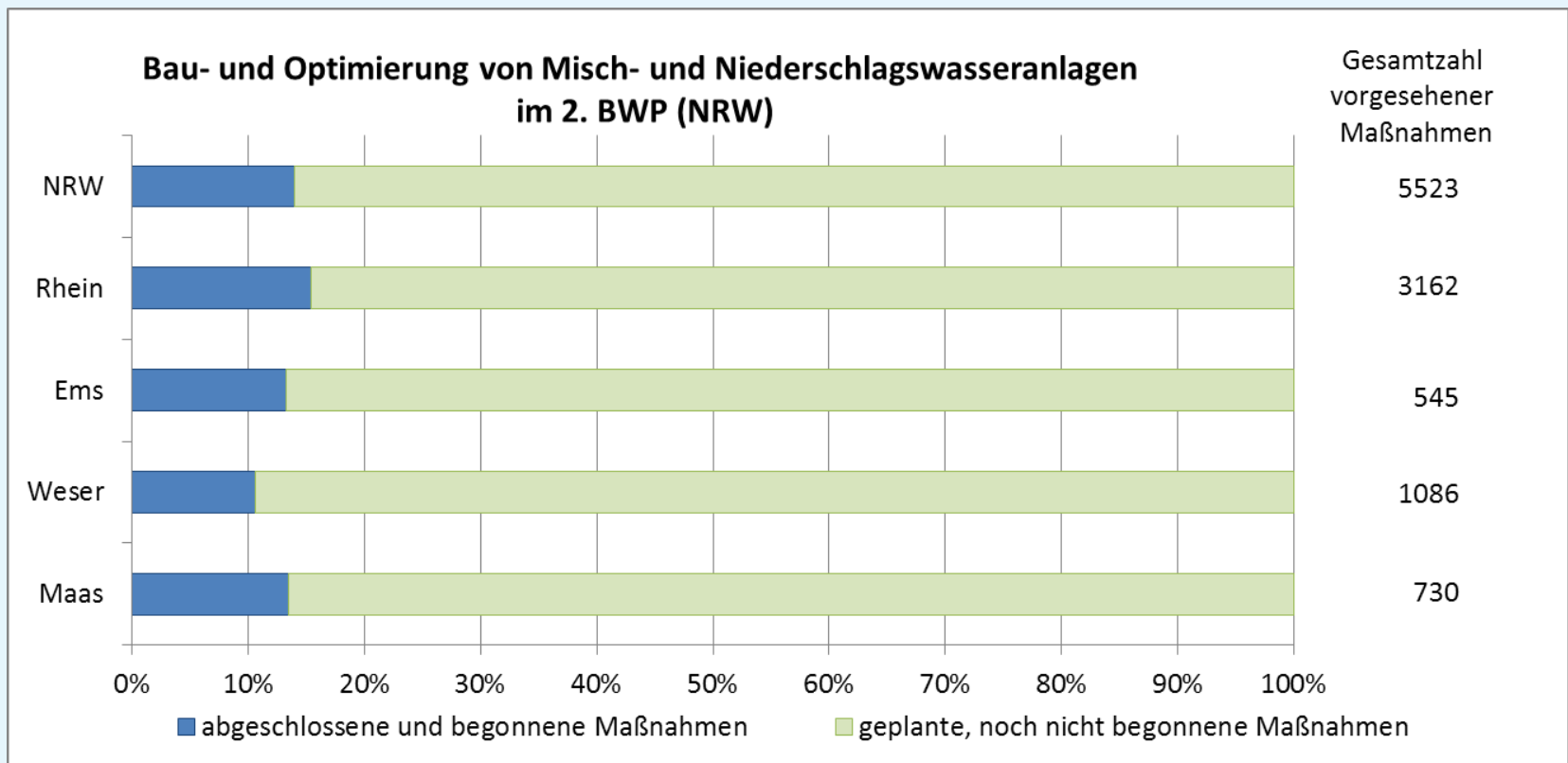


Frachten aus kommunalen und industriellen Einleitungen (in %)





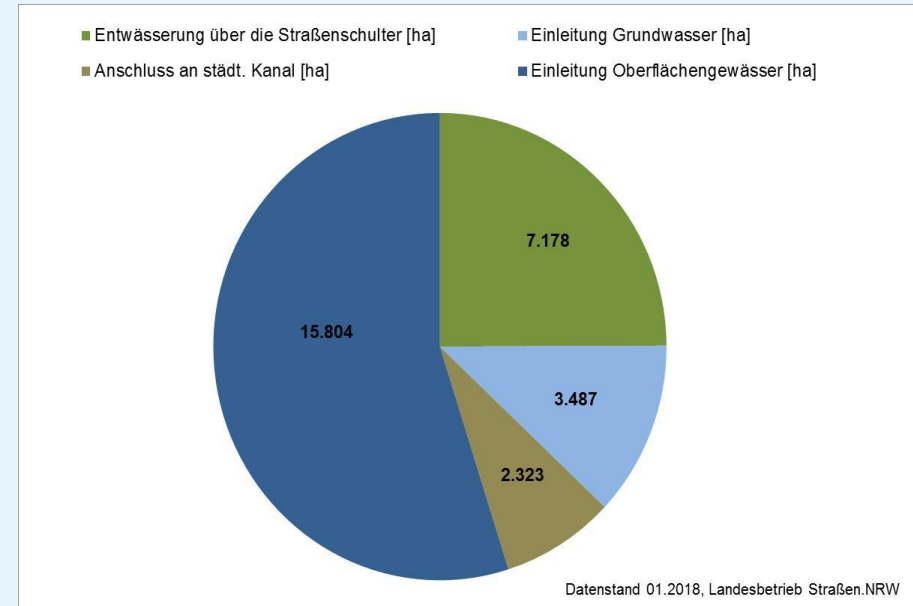
Zwischenbilanz 2018





Angeschlossene befestigte Fläche je Einleitungs-/ Entwässerungsart

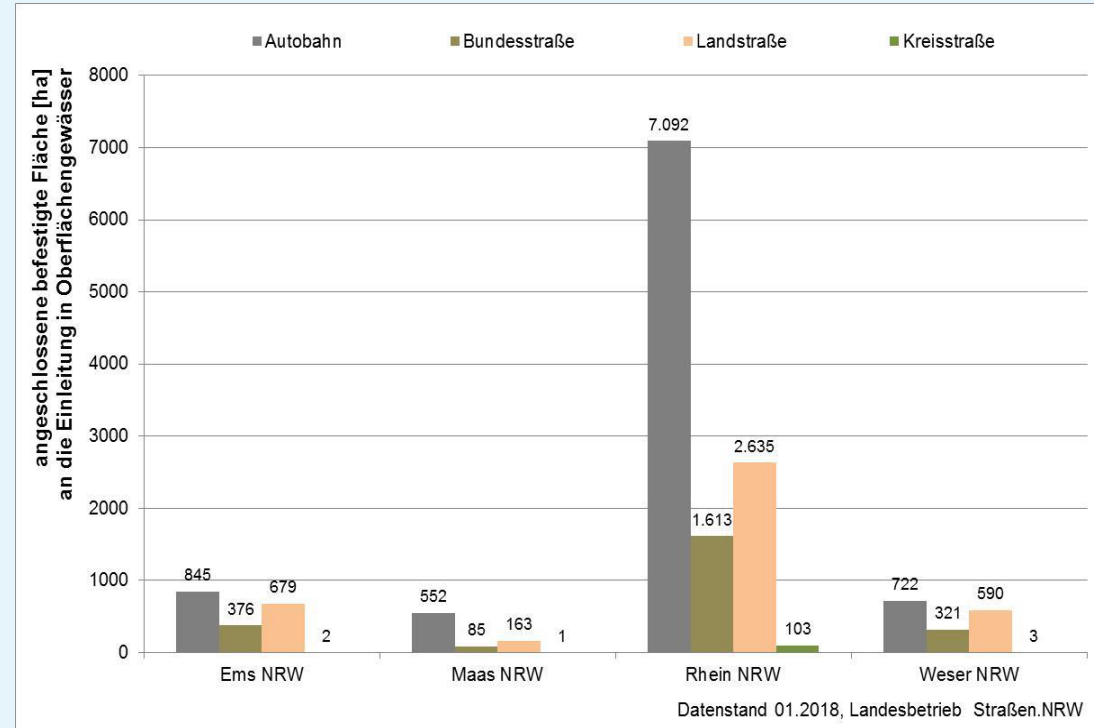
Flussgebiet [ha]	Ems NRW	Maas NRW	Rhein NRW	Weser NRW	NRW Gesamt
Entwässerung über die Straßenschulter [ha]	412	1.308	5.158	300	7.178
Einleitung Grundwasser [ha]	283	477	2.564	163	3.487
Anschluss an städt. Kanal [ha]	139	126	1.911	147	2.323
Einleitung Oberflächengewässer [ha]	1.902	801	11.465	1.636	15.804
NRW Gesamt	2.736	2.711	21.098	2.246	28.791





Befestigte Fläche an die Einleitungen in Oberflächengewässer je Straßenart

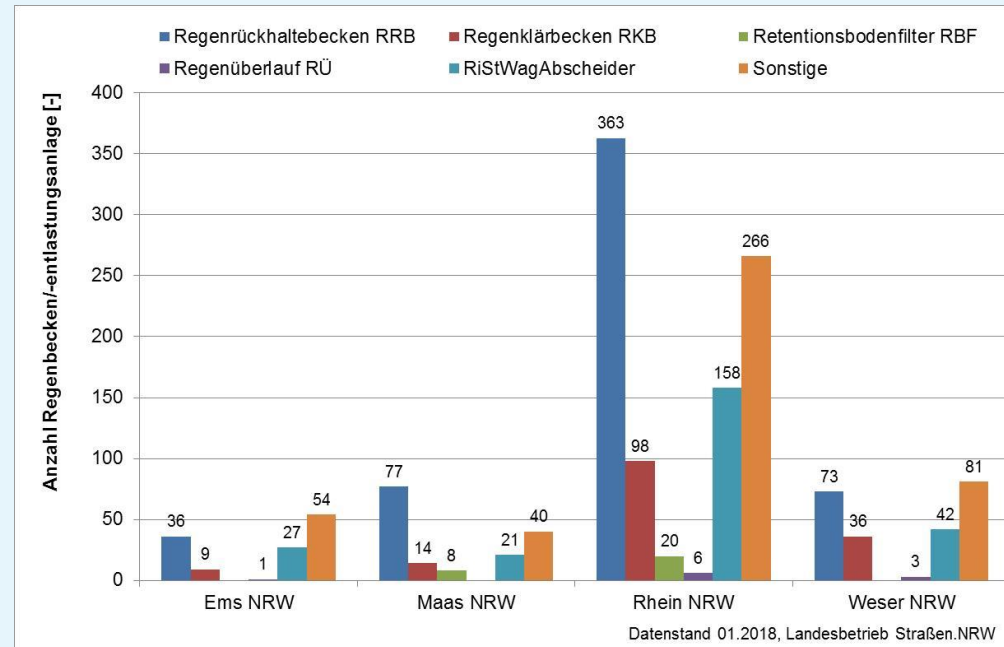
Flussgebiet [ha]	Autobahn	Bundesstraße	Landstraße	Kreisstraße	NRW Gesamt
Ems NRW	845	376	679	2	1.902
Maas NRW	552	85	163	1	801
Rhein NRW	7.092	1.613	2.635	103	11.443
Weser NRW	722	321	590	3	1.636
NRW Gesamt	9.211	2.395	4.067	109	15.782





Anzahl der Regenbecken und –entlastungsanlagen

Flussgebiet	RRB	RKB	RBF	RÜ	RiStWag-Abscheider	Sonstige	Anzahl Gesamt
Ems NRW	36	9		1	27	54	127
Maas NRW	77	14	8		21	40	160
Rhein NRW	363	98	20	6	158	266	911
Weser NRW	73	36		3	42	81	235
NRW Gesamt	549	157	28	10	248	441	1.433





§ 49 Abs. 3 Abwasserbeseitigungspflicht für Straßen (LWG 2016)

Soweit der Bund oder das Land Träger der Straßenbaulast im Außenbereich sind, legt der **Landesbetrieb Straßenbau** dem **MULNV** eine Übersicht über den Stand der Einleitungen sowie über die zeitliche Abfolge und die geschätzten Kosten der nach § 60 WHG und § 57 LWG noch erforderlichen Maßnahmen vor.

§ 47 Abs. 2 LWG findet entsprechend Anwendung*.

** Die zuständige Behörde kann zur Erreichung der im Bewirtschaftungsplan aufgestellten Ziele sowie zur Sicherstellung der Erfüllung der gemeindlichen Pflichten nach § 46 Absatz 1, insbesondere der sich aus § 60 des Wasserhaushaltsgesetzes und § 56 ergebenden Pflichten das Abwasserbeseitigungskonzept beanstanden und Maßnahmen und Fristen festlegen, wenn die Gemeinde ohne zwingenden Grund die Durchführung¹⁰ erforderlicher Maßnahmen nicht oder verzögert vorsieht.....*



NBK Straßen: Vorlauf Pilotprojekt

Aufstellung eines Maßnahmenplanes mit Prioritätenliste für alle Einleitungsstellen des Landesbetriebes Straßen NRW innerhalb einer Niederlassung (Phase A)

- Erstellung eines Erfassungstools
- Erfassung der Einleitungen im Projektgebiet
- Emissionsbezogene Bewertung aller erfassten Einleitungen im Projektgebiet nach den Regelwerken
- Identifizierung besonderer Lagen von Einleitungsstellen im Projektgebiet (z.B. Quellen, Wasserschutzgebiete)
- Immissionsbezogene hydraulische Bewertung mit Hilfe des Landesprogrammes GISBREIN
- Abschätzung des Maßnahmenbedarfes
- Priorisierung der festgestellten Maßnahmen



NBK Straßen: Vorlauf Pilotprojekt

Aufstellung eines Maßnahmenplanes mit Prioritätenliste für alle Einleitungsstellen des Landesbetriebes Straßen NRW innerhalb einer Niederlassung (Phase B)

- Vervollständigung des Projektgebietes (nur teilweise umsetzbar)
- Immissionsbezogene Bewertung aufgrund der Ergebnisse aus dem Monitoring zur WRRL (allgemeine Degradation: Datengrundlage bei rund 1/3 der Wasserkörper; wurde nicht weitererfolgt, da keine unmittelbare Zuordnung Ursache / Wirkung möglich)
- Immissionsbezogene Bewertung aufgrund der Ergebnisse aus dem Monitoring zur WRRL (Kupfer/Zink war somit einziger immissionsbasierter Indikator)
- Modifizierung der Prioritätenliste



Ablauf zum ersten NBK Straßen NRW

Fertigstellung der Straßendatenbank mit Entwässerungsdaten und Datenschnittstelle Straßenbau – und Umweltverwaltung	In Bearbeitung
Anpassung Gisbrein für außerörtliche Straßen auf Datengrundlage der Erhebung	In Bearbeitung
Bewertung der Einleitungen landesweit (Emissionsbezogen / Immissionsbezogen wie im Projektgebiet)	
Abschätzung Maßnahmenbedarf	Mitte 2019
Priorisierung der Maßnahmen	
Vorlage NBK- Entwurf durch Landesbetrieb / VM	Ende 2019
Abstimmungsprozess MULNV mit UWB'en unter Einbindung der BR'en und des LANNUV	2020
Endabstimmung MULNV mit Landesbetrieb / VM	Ende 2020
Umsetzung NBK (nach Freigabe MULNV)	Ab 2021



Inhalt NBK Straßen

<ul style="list-style-type: none">• Maßnahmen aus dem „Masterplan NRW für die Umsetzung des Fernstraßenbedarfplanes und den Landesstraßenmaßnahmen mit gesicherter Finanzierung („Sowieso – Maßnahmen“)	
<ul style="list-style-type: none">• Immissionsbedingte Sanierungsmaßnahmen nach landesweiter Prioritätenliste	
<ul style="list-style-type: none">• Rückhaltemaßnahmen im Gewässer (ggfls. anteilige finanzielle Beteiligung)	
<ul style="list-style-type: none">• Keine Berücksichtigung: Einleitungen Landesbetrieb in kommunale Kanäle innerhalb von Ortsdurchfahrten	



Offene Fragen zum ersten NBK Straßen NRW

Umgang und „Tempo“ der Maßnahmenumsetzung zur Behebung von Defiziten	
Rechtssicherheit / Duldung für weniger dringliche Maßnahmen?	
Wie erfolgt Beteiligung der UWB'en und BR'en?	
Wie wird LANUV eingebunden?	
Wie sieht ein NBK konkret aus? (Inhalte/ Tabellenüberschriften)?	



Änderung der Rahmenbedingungen



Foto: Land NRW

13. März 2018

Minister Wüst: Bundesstraßen bleiben in Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen

Aufgrund von gesetzlichen Änderungen werden die Bundesautobahnen ab 2021 in die Zuständigkeit des Bundes übergehen. In diesem Zusammenhang hat der Bund den Ländern die Option eingeräumt, auch die Zuständigkeit für die Bundesstraßen an den Bund abzugeben. Das Land Nordrhein-Westfalen hat heute entschieden, die Bundesstraßen in der Verwaltung des Landes und damit in der Verantwortung von Straßen.NRW zu behalten.

Verkehr, Straßenverkehr

Das Ministerium für Verkehr teilt mit:

Aufgrund von gesetzlichen Änderungen werden die Bundesautobahnen ab 2021 in die Zuständigkeit des Bundes übergehen. In diesem Zusammenhang hat der Bund den Ländern die Option eingeräumt, auch die Zuständigkeit für die Bundesstraßen an den Bund abzugeben. Das Land Nordrhein-Westfalen hat heute entschieden, die Bundesstraßen in der Verwaltung des Landes und damit in der Verantwortung von Straßen.NRW zu behalten.

„Wir haben die Entscheidung nach gründlicher Abwägung aller Pro- und Contra-Argumente getroffen“, sagte Verkehrsminister Hendrik Wüst. „Die Bundesstraßen sind wichtige Verkehrsachsen für die Erschließung von Wirtschafts- und Mittelzentren, gerade auch außerhalb der Ballungsräume. Da ist es wichtig, dass das Land seine Einflussmöglichkeiten auf die Planung behält, vor allem, wenn es um die Erschließung von mittelstandstarken Regionen geht.“

- **Neuorganisation** der Bundesfernstraßenverwaltung ab 1.1.2021 (Autobahn GmbH)
- § 49 Abs. 3 LWG gilt nicht für Autobahn GmbH: Folglich gilt das Instrumentarium eines NBK hier nicht



ARTIKEL

Reform der Bundesfernstraßenverwaltung



Quelle: Fotolia / CL-Medien

Im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wurde 2017 auch der Grundstein für eine Reform der Bundesfernstraßenverwaltung gelegt. Sie ist eine der größten infrastrukturpolitischen Reformen der vergangenen Jahrzehnte.

Die Bundesautobahnen werden demnach ab dem 01.01.2021 nicht mehr in Auftragsverwaltung durch die Länder, sondern in Bundesverwaltung geführt. Der Bund wird die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der Bundesautobahnen übernehmen. Zur Erledigung dieser Aufgaben wird sich der Bund einer Infrastrukturgesellschaft bedienen „Die Autobahn GmbH des Bundes“, in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) – weitere Information zur Autobahn GmbH des Bundes finden Sie hier auf der Unternehmens-Webseite (<https://www.autobahn.de>).

Hoheitliche Aufgaben, die weder dem BMVI selbst obliegen, noch der Autobahn GmbH des Bundes durch Beileihung zugewiesen werden, werden künftig überwiegend durch das ebenfalls neu zu errichtende Fernstraßen-Bundesamt (FBA) ausgeübt. Die Autobahn GmbH des Bundes ist innerhalb von 2 Monaten nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2018 zu gründen.



Änderung der Rahmenbedingungen

Regelwerk der Straßenbauverwaltung (FSGV): Richtlinien
RiSTWaG und RasEW (Emissionsbasiert)

Aktuell in Bearbeitung FGSV: „Merkblatt zur Berücksichtigung
der Wasserrahmenrichtlinie in der Straßenplanung – M WRRL“
(Immissionsbasiert ; ausgerichtet auf die Zulassungsebene)

Anlass: Höchstrichterliche Rechtsprechung zum
Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot



Änderung der Rahmenbedingungen

Fachliche Grundlage dazu z.B. „Immissionsbasierte Bewertung von Einleitungen von Straßenabflüssen“, veröffentlicht von der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2018 erstellt von ifs – Hannover)*

*Zitat: „ Die bislang übliche Vorgehensweise bei der Planung der Straßenentwässerung nach dem Stand der Technik (Ras-EW) nach dem Emissionsprinzip kann eine Überschreitung der UQN für die Parameter zur Beurteilung des chemischen Gewässerzustandes nach Anlage 8 der OGewVO nicht ausschließen. Insbesondere für die PAK kann es beim Einsatz der üblichen Sedimentationsanlagen zur Behandlung von Straßenabflüssen zu einer Überschreitung der sehr geringen UQN kommen“

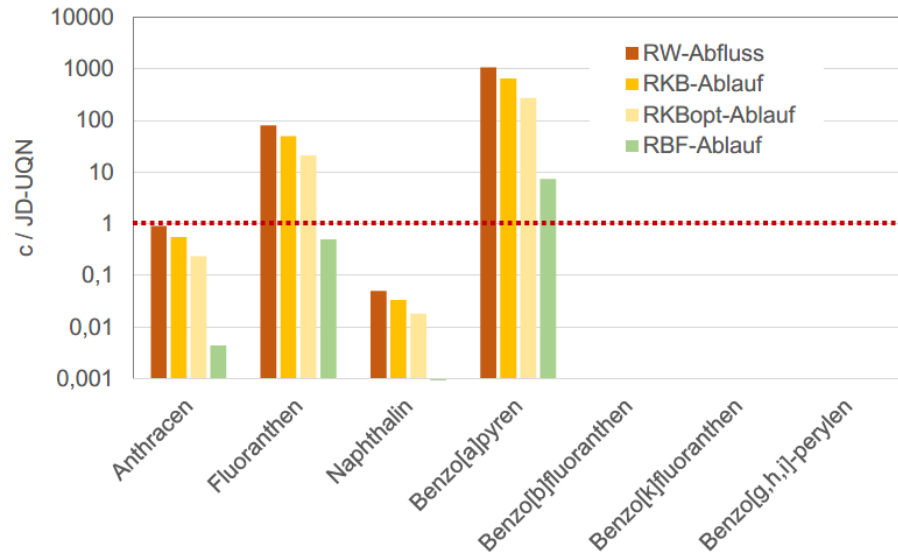


Abbildung 5-1: Quotient aus den Konzentration im Straßenabfluss (RW), Ablauf von Sedimentationsanlagen (RKB, RKBopt) und Ablauf von Retentionsbodenfilteranlagen (RBF) und den JD-UQN für PAK (OGewV, Anlage 8)

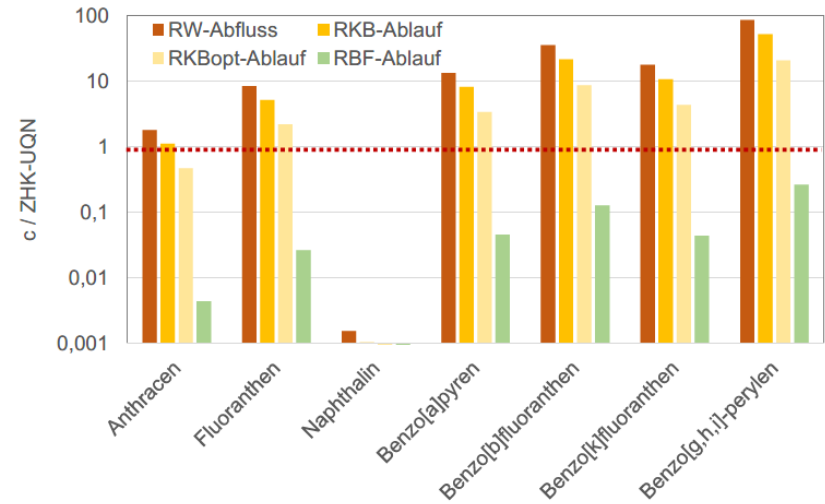


Abbildung 5-2: Quotient aus den Konzentration im Straßenabfluss (RW), Ablauf von Sedimentationsanlagen (RKB, RKBopt) und Ablauf von Retentionsbodenfilteranlagen (RBF) und den ZHK-UQN für PAK (OGewV, Anlage 8)

Fazit



- Weiterhin gilt, dass die Festsetzung von PGM für Niederschlagswasser von Straßenoberflächen im Außenbereich auf einer fundierteren Basis als bisher erfolgen muss
- Die Vorarbeiten zum NBK Straßen NRW sind weit fortgeschritten, aber noch nicht gänzlich abgeschlossen.
- Für eine Einbindung der wasserwirtschaftlichen Akteure in die Prüfung des NBK Straßen NRW und den wasserrechtlichen Vollzug gibt es kein Muster, viele Detailfragen sind noch im laufenden Prozess zu klären.
- Unter diesen Voraussetzungen ist der von den Fristen der WRRL geprägte Zeitplan zur Aufstellung des NBK ambitioniert.
- Die Reform der Bundesfernstraßenverwaltung führt zu einer inhaltlichen Reduzierung des NBK. Die Erstaufstellung bleibt davon unberührt.
- Die Bedeutung der WRRL ist nicht zuletzt durch höchstrichterliche Rechtsprechung in den Fachgremien der Straßenbauverwaltung angekommen. Dies wird aber eher auf der Zulassungsebene eine Rolle spielen.