

Der Text ist, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, zum Vorlesen optimiert!

**Vermerk zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraph 25, Abs. 3
Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (Abkürzung: VwVfG NRW)**

6-streifiger Ausbau der A 1 vom AK Kamen (o.) bis zur AS Hamm-Bockum/Werne (m.)

Maßnahme

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Münsterland, plant den 6-streifigen Ausbau der A 1 von dem Autobahnkreuz Kamen bis zur Anschlussstelle Hamm-Bockum/Werne. In dem Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der Abschnitt in die höchste Kategorie als Maßnahme des „Vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung“ aufgenommen worden. Der 6-streifige Ausbau ist ein notwendiger Schritt zu mehr Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.

Durch den Ausbau erhält die A 1 zwischen dem AK Kamen und dem AK Lotte/Osnabrück einen einheitlichen, den Anforderungen entsprechenden 6-streifigen Querschnitt mit je einem Standstreifen pro Fahrtrichtung. Zwischen dem AK Kamen und der AS Hamm-Bockum/Werne befinden sich 18 Brückenbauwerke. Ein Brückenbauwerk wird verlängert, ein weiteres Bauwerk kann erhalten bleiben und die verbleibenden 16 Brückenbauwerke werden im Zuge des 6-streifigen Ausbaues erneuert. Dazu zählen zwei Großbauwerke, die Brücke über den Fluss „Lippe“ und über den „Datteln-Hamm-Kanal“.

Zukünftig wird das Straßenwasser der Autobahn, getrennt vom seitlich angrenzenden Entwässerungsbereich, über straßeneigene Entwässerungseinrichtungen in fünf Regenwasserbehandlungsanlagen geführt. Hier erfolgt eine Reinigung/Klärung des Wassers mit anschließendem gedrosseltem Ablauf in die Gewässer Nordbecke, Beverbach, Lippe und Derner Bach. Vier dieser Anlagen müssen neu erstellt werden, eine Anlage wurde bereits mit dem Ausbau des Autobahnkreuzes Kamen fertig gestellt.

Des Weiteren beabsichtigt der Landesbetrieb die Rastanlagen „Haus Reck“ und „Fuchs-Eggen“ auszubauen. Die Rastanlage „An der Landwehr“ bleibt erhalten und wird dem 6-streifigen Ausbau angepasst. Die Rastanlage „Overberger Busch“ entfällt und wird rekultiviert.

Um die Lärmsituation der Anlieger im Nahbereich der Autobahn zu verbessern, sind Lärmschutzanlagen in Form von Wänden, Wall und Wall-Wand-Kombinationen entlang der Strecke und Rastanlagen geplant. Auf der Strecke, mit Ausnahme der beiden Großbauwerke, wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag von – 5,0 dB(A) (sog. Flüsterasphalt) aufgebracht.

Die Gesamtmaßnahme ist ca. 10,4 km lang, und mit dem Ausbau stehen auch Änderungsmaßnahmen an dem vorhandenem Verkehrswegenetz, den Anlagen Dritter, wie z. B. den Versorgungsleitungen und den Maßnahmen, die für den Ausgleich des Eingriffs in die Natur und Landschaft erforderlich sind, an.

Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 25, Abs. 3 VwVfG NRW

Bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, soll der Träger des Vorhabens die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig, das heißt möglichst vor Stellung eines Antrages auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten. Zitat aus dem Paragraph 25, Abs. 3 VwVfG NRW: „Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.“

Die noch nicht fertiggestellten Planfeststellungsunterlagen, Stand: April 2018, erstellt auf der Grundlage des genehmigten Vorentwurfes, wurden für das vorgenannte Ausbauvorhaben dementsprechend vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens am 19.04.2018, 24.04.2018 und 26.04.2018 in den Städten Bergkamen, Werne-Stockum und Hamm-Pelkum jeweils ab 18 Uhr im Rahmen eines öffentlichen Termins vorgestellt. Bereits ab 16 Uhr bestand für Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich die Planunterlagen von Vertretern des Landesbetriebes Straßenbau NRW erläutern zu lassen. Die Termine wurden vorab auf der Internetseite des Landesbetriebes Straßenbau NRW mit einer Planinformation und den Übersichtslageplänen bekannt gemacht. Die von der Planung betroffenen Städte Kamen, Bergkamen, Werne und Hamm nutzten die ortsübliche Bekanntmachung und machten die Bürgerinnen und Bürger über die Presse auf die Veranstaltung aufmerksam. Die Träger öffentlicher Belange, Verbände und Vereine wurden schriftlich eingeladen. Da die Planung die Stadt Kamen nur tangiert, wurde auf einen dortigen Termin verzichtet.

Insgesamt waren auf den drei Veranstaltungen circa 150 Bürgerinnen und Bürger anwesend. Ca. 40 Bürgerinnen und Bürger nutzten die Zeit vor 18 Uhr, um ihre eigene Betroffenheit mit den Fachplanern zu besprechen. Ab 18 Uhr wurden mittels einer Präsentation die bisherige Planung sowie der weitere Planungsablauf dargestellt. Im Anschluss daran wurden in allen drei Städten in einer Diskussionsrunde auf Nachfrage weitere Details erläutert. Auch nach der Diskussionsrunde standen die Mitarbeiter des Landesbetriebes Straßenbau NRW zur Verfügung, um persönliche Belange zu beantworten.

Nachfolgend sind die Fragen, Antworten und Ergebnisse der Informationsveranstaltungen thematisch zusammengefasst:

Dauer und Verfahrensablauf

Derzeit werden die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren von den Mitarbeitern der Regionalniederlassung Münsterland erstellt. In dem Verfahren werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen, in deren Belange eingegriffen wird, rechtsgestaltend geregelt. Das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens ist der Planfeststellungsbeschluss, der die Zulässigkeit des Vorhabens feststellt, die öffentlich rechtlichen Beziehungen regelt und alle anderen Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen nach anderen Rechtsvorschriften ersetzt. Die Zuständigkeit der Leitung dieses Verfahrens und die zuständige Anhörungsbehörde liegt für den Planungsabschnitt bei der Bezirksregierung Arnsberg, sie ist die Anhörungsbehörde und stellt die ordnungsgemäße Durchführung des Verfahrens sicher und ist die objektive Leiterin des Anhörungsverfahrens. Die Regionalniederlassung Münsterland beabsichtigt, die Einleitung des Verfahrens Ende 2018 zu beantragen. Nach Prüfung der Unterlagen, vermutlich im 1. Halbjahr 2019, wird die Bezirksregierung Arnsberg die Offenlage der Planunterlagen bei den betroffenen Städten veranlassen, sowie die Beteiligung der betroffenen Behörden, Institutionen und anerkannten Naturschutzverbände, die sogenannten Träger öffentlicher Belange „TöB“, vornehmen.

Mit der Offenlage beginnt die Einwendungsfrist. Bis einen Monat nach Ende der Offenlage besteht die Möglichkeit, schriftlich bei den betroffenen Städten sowie der Bezirksregierung Arnsberg Einwendung oder Bedenken zur Maßnahme zu erheben. Nach Ablauf der Einwendungsfrist werden die eingegangenen Einwendungen dem Vorhabenträger übergeben und der Landesbetrieb Straßenbau wird eine Synopse (Gegenüberstellung von Einwendung und Stellungnahme) erstellen. Die Erörterung der Einwendungen erfolgt durch die Bezirksregierung Arnsberg, die auch die Verhandlungsleitung in einem dann anzuberaumenden Erörterungstermin übernimmt.

Die Bezirksregierung Arnsberg erstellt im Anschluss den Planfeststellungsbeschluss, dieser schließt das förmliche Planfeststellungsverfahren ab. Durch den Beschluss erhält der Bauvorhabenträger das Baurecht. Der Erfahrung nach ist der Beschluss in ca. 4 bis 5 Jahren zu erwarten, so dass der Abschnitt vom AK Kamen bis zur AS Hamm-Bockum/Werne bis zum Jahr 2027 fertig gestellt werden könnte.

Verlagerung der Rastanlagen

Es gibt für die A 1 ein Rastplatzkonzept, aufgestellt vom Bund und Land, an dem festgehalten werden muss. Des Weiteren gibt es Richtlinien, die vorgeben, in welchen Abständen Rastanlagen an Autobahnen erforderlich sind. Durch eine Verlagerung der vorhandenen Rastanlagen würden an anderer Stelle neue und größere Betroffenheiten ausgelöst.

Fehlende Anbindungen

Von zwei Anliegern wurde die Erreichbarkeit ihres Grundstückes in Frage gestellt. Der Vorhabenträger sagte zu, sich die Situation vor Ort anzugucken und mit den Anliegern abzustimmen. Die Unterlagen für die Planfeststellung werden -wenn möglich und erforderlich-entsprechend angepasst.

Baustellenmanagement

Der Ausbau der A 1 erfolgt unter einer sogenannten 4 + 0 Führung, der Verkehr wird bauzeitlich in beiden Richtungen auf einer Seite geführt, während auf der anderen Seite der Ausbau erfolgen kann. Vollsperrungen werden soweit wie möglich vermieden, können jedoch nicht ganz ausgeschlossen werden. Kurzzeitige Vollsperrungen werden z. B. bei den Abbrucharbeiten von Brückenbauwerken erforderlich.

Es wurde erläutert, dass der Vorhabenträger nicht verhindern kann, dass ortskundige Verkehrsteilnehmer Abkürzungen nutzen, die keine offiziellen Umleitungsstrecken sind. Es wird so weit wie möglich eine Andienung der Baustelle von der Autobahn erfolgen, so dass das umliegende Straßen- und Wegenetz nach Möglichkeit nicht belastet wird. Jedoch kann der Landesbetrieb Straßenbau nicht ausschließen, dass für manche Bautätigkeiten auch erforderlich wird, das angrenzende Straßennetz zu nutzen. Der Landesbetrieb führt mit dem zuständigen Straßenbaulastträger vor Beginn der Maßnahme eine Beweissicherung der Nebenstrecken durch und ist verpflichtet, die durch die Baufahrzeuge verursachten Schäden zu beheben und den Ursprungszustand nach Ende der Baumaßnahme wieder herzustellen. Verkehrslenkende Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und werden von den örtlichen Straßenverkehrsbehörden angeordnet.

Der Vertreter des Landesbetriebes erläuterte, dass der Ablauf der einzelnen Bautätigkeiten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt werden kann. In der Ausführungsplanung, nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses, wird der Bauablauf festgelegt. Der Vorhabenträger sagt zu, dass die Bauwerke nicht alle gleichzeitig gebaut werden.

Die Bauabschnitte haben üblicher Weise eine Länge von ca. 5 bis 6 km. Es ist noch nicht bekannt, wann die Planfeststellungsbeschlüsse der angrenzenden Planungsabschnitte vorliegen. Die Beschlüsse können Formulierungen über den Bauablauf enthalten, die zurzeit noch nicht absehbar sind. Es wird zugesagt, in der Ausführungsplanung eine verträgliche Lösung im Sinne der betroffenen Anlieger und Verkehrsteilnehmer anzustreben, wobei aber auch auf eine wirtschaftliche Umsetzung geachtet werden muss.

Grundstücksbetroffenheit

Grundsätzlich ist aufgrund der Verbreiterung und der Anhebung der Autobahn auf Teilstücken eine Inanspruchnahme der seitlichen Flächen nicht zu vermeiden und auch erforderlich. Die genaue Betroffenheit steht zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht fest, wird aber im weiteren Planungsverlauf zur Planfeststellung detailliert aufgezeigt. Die Grunderwerbspläne sind Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen, die öffentlich ausgelegt werden. Tauschflächen kann der Landesbetrieb nicht zur Verfügung stellen.

Der Anregung, die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen mit Geld zu entschädigen, kann nicht gefolgt werden. Die Festlegung der Ausgleichsmaßnahmen und deren Flächen erfolgten in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden.

Lärmermittlung/Lärmschutz

Der 6-streifige Ausbau der A 1 vom AK Kamen bis zur AS Hamm-Bockum/Werne stellt gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie „VLärmSchR 97“ eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung „BlmSchV“ dar. Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV sind umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. In einer Variantenuntersuchung werden verschiedene Konzepte, wie der Bau von Lärmschutzwänden in verschiedenen Höhen und mit verschiedenen Materialien und die Verwendung von lärm-mindernden Fahrbahnbelägen einander gegenübergestellt und im Hinblick auf Kosten und Nutzen abgewogen. In der 16. BlmSchV ist in Verbindung mit der VLärmSchR 97 und der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – RLS 90 neben den Grenzwerten und Ansprüchen auch eindeutig festgeschrieben, wie die Beurteilungspegel zu ermitteln sind. Diese werden getrennt nach Tag und Nacht, grundsätzlich rechnerisch auf Basis der prognostizierten Verkehrszahlen, außen am Gebäude ermittelt. Außerdem wurde erläutert, welche Einflussfaktoren in die Berechnung des Beurteilungspegels eingehen, wie z. B. Verkehrsstärke, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Windrichtung, die Längsneigung der Straße und die Fahrbahnoberfläche. Die Grenzwerte in reinen Wohngebieten betragen 59 dB(A) am Tag und in der Nacht 49 dB(A). Im Außenbereich liegen die Grenzwerte höher, am Tag 64 dB(A) und nachts bei 54 dB(A). Für einzeln stehende Gebäude im Außenbereich der A 1, die außerhalb der Stadtteile Werne-Stockum und Bergkamen-Rünthe liegen, sind zum geplanten lärm-mindernden Fahrbahnbelag von -5 dB(A) keine weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Bei verbleibenden Grenzwertüberschreitungen besteht jedoch dann gegebenenfalls ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude in Form von Fenstern, Lüftern etc.

Der Vorhabenträger versucht, die Belastung durch den Lärm während der Bauzeit möglichst gering zu halten, kann jedoch eine Belastung durch Baulärm nicht ausschließen und weist daraufhin, dass dieser geduldet werden muss. Wenn die Einwirkungen unzumutbar sind, kann geprüft werden, ob ein Anspruch auf Entschädigung vorliegt.

Zum Schutz der LKW-Fahrer auf den Rastanlagen wird eine Lärmschutzwand im Trennstreifen zwischen der Fahrbahn und der Rastanlage hergestellt.

Die vorhandenen Lärmschutzwälle entlang der A 1 im Bereich der Stadtteile Werne-Stockum und Bergkamen-Rünthe werden nicht überplant und können somit bestehen bleiben.

Die Anwohner aus dem Ortsteil Werne-Stockum kritisieren, dass die Lärmschutzmaßnahmen hinter der Rastanlage „An der Landwehr“ nicht durchgehend sind. Aus lärmtechnischer Sicht sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen in Verbindung mit der Lärmschutzwand im Trennstreifen für die Anlieger jedoch effektiver, da die Lärmschutzwand sich näher an der Lärmquelle befindet. Die Lärmschutzwände hinter der Rastanlage schließen an den vorhandenen Lärmschutzwall an, abgesehen von einer Lücke von ca. 30 m.

Die Berechnung erfolgt nach anerkannten Richtlinien und hiernach fließen die angesprochenen Kühlaggregate (Einzelschallereignisse) nicht in die Berechnungen mit ein.

Die Lärmschutzwände sind hochabsorbierend, die Gestaltung wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Ob es erforderlich ist, einen Teil der Lärmschutzwand bei Werne-Stockum transparent auszuführen, wird das noch durchzuführende Planfeststellungsverfahren zeigen.

Auf den beiden Großbauwerken kann aus technischen Gründen kein lärmindernder Fahrbahnbelag von -5 dB(A) eingebaut werden. Der Vertreter des Landesbetriebes sagt zu, dass beim Neubau der Bauwerke lärmindernde Fahrbahnübergänge im Übergangsbereich der Bauwerke über die „Lippe“, „Datteln-Hamm-Kanal“ und die L 507 „Werner Straße“ eingebaut werden.

Der Vorhabenträger sagt weiterhin zu, im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen, ob ein vorzeitiger Bau der Lärmschutzwand bei Werne-Stockum möglich ist, bevor mit dem 6-streifigen Ausbau begonnen wird. Jedoch kann der Bau erst erfolgen, wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliegt und somit Baurecht besteht.

Entwässerung

Die Entwässerungssituation wird sich durch den 6-streifigen Ausbau verbessern. Zukünftig wird das anfallende Straßenwasser nicht mehr über die Böschung den angrenzenden Gräben zugeführt, sondern über straßeneigene Entwässerungssysteme, wie Rohrleitungen, in die geplanten Regenwasserbehandlungsanlagen. Das Wasser wird dort gereinigt und danach gedrosselt einem Gewässer zugeführt.

Es ist festzuhalten, dass sich aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung keine weiteren Änderungen für die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren ergeben haben. An allen drei Terminen wurde den betroffenen Anliegern nahe gelegt, von dem Recht der Einwendung im Planfeststellungsverfahren Gebrauch zu machen. Die Einwendungen müssen in schriftlicher Form vorliegen und können über die betroffenen Städte oder direkt der Bezirksregierung Arnsberg zugestellt werden. Die Hinweise in der örtüblichen Bekanntmachung sind zu beachten. Die Einwendungsfrist endet einen Monat nach dem Ende der Offenlage. Nur Einwendungen, die innerhalb der Einwendungsfrist eingehen, werden im weiteren Verfahren behandelt und erörtert.

Kontakt:

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen,
Regionalniederlassung Münsterland,
Wahrkamp 30,
48653 Coesfeld

Ansprechpartner und Projektleiter: Herr Roland Krumm

Kontakt: kontakt.rnl.msl@strassen.nrw.de