

Landesbetrieb Straßenbau

Nordrhein-Westfalen

26.10.2017

Vermerk zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Paragraph 25, Abs. 3  
Verwaltungsverfahrensgesetz NRW (Abkürzung VwVfG.NRW) für die L 546  
Bahnübergangsbeseitigung Kirchlengern am 20.09.2017.

Beginn der Veranstaltung 20.00 Uhr.

### **Kurze Zusammenstellung und Grundzüge der Maßnahme:**

Der Bahnübergang auf der Lübbecker Straße, L546 in Kirchlengern ist seit Jahrzehnten ein Hemmnis nicht nur für den Kfz-Verkehr sondern auch für Fußgänger und Radfahrer. Durch die DB-Hauptstrecke Osnabrück - Löhne / Hannover sind die Schranken rund sieben Stunden am Tag unten.

Die Überlegungen diesen Bahnübergang zu beseitigen, gab es schon zu Zeiten als es noch nicht die Umgehungsstraße der B239 um Kirchlengern gab und der komplette Bundesstraßenverkehr durch den Ort fuhr.

Auch mit der Umgehungsstraße queren laut der Straßenverkehrszählung von 2015 immer noch 9621 Kfz pro Tag den Bahnübergang.

Daher ist die "schrackenlose" Querung der Bahnstrecke wieder in den Focus der Verkehrs- und Ortsentwicklungsplanung in Kirchlengern gerückt.

Auch wenn in Kirchlengern aufgrund

- der auf gleicher Ebene gelegenen Eisenbahntrasse,
- dem südlich ungefähr parallel zur Eisenbahn verlaufenden Flussbett der „Else“ sowie
- dem nördlich der Bahntrasse ansteigenden Gelände

bautechnisch eine Straßenüberführung über die Bahnstrecke als Lösung nahe liegt, so kommt doch aus grundsätzlichen städtebaulichen und ökologischen Gesichtspunkten nur eine Unterführung der L546 unter der Bahnstrecke in Betracht.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden die Randbedingungen einer derartigen Baumaßnahme aufgezeigt, und daraufhin eine verkehrlich und städtebaulich günstigste Trassierung ermittelt.

In der nächsten Zeit wird mit der Aufstellung des Vorentwurfs begonnen.

Nach Genehmigung dieses Entwurfes soll für diesen Abschnitt das Planfeststellungsverfahren vorbereitet und eingeleitet werden.

### **Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 25, Abs. 3**

Vor Beginn der Aufstellung des RE-Entwurfes wurde die Öffentlichkeit über Pressemeldungen und Mitteilungen auf den Internet-Seiten des Landesbetrieb Straßenbau NRW und der Gemeinde Kirchlengern über diesen öffentlichen Termin gemäß Paragraph 25, Abs. 3, Verwaltungsverfahrensgesetz NRW informiert. Die Träger Öffentlicher Belange sind zusätzlich schriftlich eingeladen worden.

Der Termin fand am 20.09.2017 im Forum der Erich-Kästner Gesamtschule, In der Mark 30 in Kirchlengern statt.

Nach einer Begrüßung durch den Bürgermeister, Rüdiger Meier wurden die Anwesenden in einem kurzen Abriss über den bisherigen Verlauf der Planungen informiert.

Nach einer weiteren Einleitung durch den Vorhabenträger zum Grund dieser Veranstaltung wurde die Machbarkeitsstudie zur Maßnahme vorgestellt.

### **Diskussionsrunde**

Im Anschluß sind Fragen der anwesenden Öffentlichkeit beantwortet und im weiteren Vermerk protokolliert worden.

Frage 1: Wie wird die Vorfahrtregelung Fiemerstraße und Lübbecker Straße nach der Umsetzung der Variante IIIa aussehen?

Denkbar ist die Einrichtung einer LSA oder eines Minikreisels; Bürgermeister Meier könnte sich auch vorstellen, der Fiemerstraße auf Dauer die Vorfahrt zu geben, da es sich um die offizielle Umleitungsstrecke für die B239n handelt.

Frage 2: Wie tief ist der tiefste Punkt der Unterführung? Ab wann ist man wieder auf dem heutigen Straßenniveau?

Alle Fahrzeuge/Fahrzeugtypen können die Unterführung problemlos passieren (auch LKW über 7,5t); im Norden ist man in Höhe der Straße „Im Obrock“ wieder auf dem heutigen Niveau; im Süden ist die Elsebrücke der Zwangspunkt, an dem das Niveau wieder erreicht sein muss.

Frage 3: Wie groß ist der Unterschied zwischen der Tunnelsohle und dem Wasserstand der Else?

Die Sohle der Unterführung wird unter dem Elseniveau liegen; es wird ein wasserdichter Trog gebaut, um zu verhindern, dass das Wasser von unten in die Unterführung drückt.

Die Trogenden liegen über dem höchsten Grundwasserstand.

Frage 4: Mit welcher Bauzeit wird gerechnet?

ca. 18- 24 Monate (die Variante IIIa hat die kürzeste Bauzeit der vorgestellten Varianten)

Frage 5: Wer plant die Ausgleichsmaßnahmen und wo werden diese vorgesehen?

Die Ermittlung der Ausgleichsmaßnahmen wird erst nach Fertigstellung des technischen Entwurfs möglich sein; der Ausgleich wird von einem Fachbüro ermittelt und nach Möglichkeit in Trassennähe umgesetzt.

Frage 6: Wird die Fahrbahnbreite so bleiben wie vor dem Bau?

In etwa ja, die detaillierte Ermittlung erfolgt mit dem Entwurf.

Frage 7: Wie kommt man von Bahnsteig zu Bahnsteig?

Es werden zwei barrierefreie Rampen zum Trog hin vorgesehen (eine südlich und eine nördlich der Bahn); darüber erreichen Fußgänger und Radfahrer auf kurzem Weg beide Seiten.

Frage 8: Wann wird man sich konkret für eine Variante entscheiden?

Vom Landesbetrieb Straßenbau NRW und der DB wird die Variante IIIa befürwortet.;

der Beschluss der Gemeinde steht noch aus;

Einen konkreten Zeitpunkt des PF -Verfahrens gibt es nicht; hierfür müssen alle Fachplanungen fertig sein, danach kann das PF-Verfahren eingeleitet werden; - ohne Klagen kann es mindestens ca. 2 Jahre dauern.

Frage 9: Wann wird das erste Auto über die neue Straße fahren?

Der Bürgermeister nennt das Jahr 2021 (Fertigstellung der Planung) + 2 Jahre Bauzeit bei optimalem Verlauf, sofern keiner gegen den Planfeststellungsbeschluss klagt ; Straßen.NRW nennt keinen Termin.

Frage 10: Wie verhindert man das unzulässige Queren der Gleise?

Die Gemeinde Kirchlengern gab den Hinweis, dass ggf. durch das Aufstellen eines Zaunes zwischen den Gleisen 1 und 2 verhindert werden könnte, dass die Gleise zur Erreichung der Züge gequert werden.

Frage 11: Wie wird der Abbiegeverkehr von Südlengern kommend auf die Straße „im Obrock“ geregelt, wo es derzeit schon immer zu Rückstau bis südlich der Bahnlinie kommt?

Die Verkehrsbeziehung bleibt nach wie vor bestehen; ein Büro für Verkehrsplanung wird die Anbindung des kompletten untergeordneten Straßennetzes prüfen und planen; evtl. wird es eine LSA an dem genannten Knotenpunkt geben. Alternativ kann die Linksabbiegespur aufgeweitet werden. Bei den gezeigten Plänen handelt es sich um einen Grobentwurf und noch längst nicht um die abschließende Planung.

Frage 12: Wenn die Ravensberger Straße nach dem Umbau nur noch über die neue Spange zur Fiemerstraße angeschlossen wird, wie wird dann dort das Einbiegen auf die Fiemerstraße geregelt?

Hier wird es eventuell eine LSA oder einen Kreiselpark geben.

Frage 13: Wenn die Verbreiterung der Fahrbahn für die Linksabbieger in die Straße „Im Obrock“ aufgeweitet wird, wie breit wird dann der Radweg?

Der Radweg bleibt so breit wie er ohne Aufweitung vorgesehen ist.

Das Brückenbauwerk -/Trog wird dann eventuell breiter – und dementsprechend teurer.

Frage 14: Wieso gibt es noch immer so viel Schwerverkehr in Kirchlengern- trotz der Umgehungsstraße und der nördlichen Entlastungsstraße?

Ein Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil) von ca. 400 Fz/24h ist für eine Landesstraße nicht ungewöhnlich.

Die Gemeinde Kirchlengern führt an, dass ein großer Teil des Schwerverkehrs seit dem Bau der Umgehung und der Entlastungsstraße aus dem Ort verschwunden ist. Zulieferer fahren nach wie vor die Firmen an – das wird auch in Zukunft so sein. Die großen Firmen haben bereits ihre Lieferanten angewiesen, die innerörtlichen Straßen zu meiden.

Sollte es durch die Beseitigung des Bahnübergangs zu einer deutlichen Erhöhung des SV-Anteils im Ortskern kommen, so wird im untergeordneten Netz nach Möglichkeiten gesucht, Straßen für den SV zu sperren.

Frage 15: Wieso sperrt man die Straße „Im Obrock“ nicht?

Es liegen dort noch Gewerbebetriebe mit Anlieferverkehr.

Frage 16: Hat es schon eine Planung gegeben, welche die Unterführung der Bahn nur für PKW und Radfahrer und Fußgänger möglich macht?

Nein, denn es handelt sich um eine Landesstraße, die für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar sein muss. Hinzukommt, dass es sich um eine Ausweich- und Umleitungsstrecke handelt.

Frage 17: Wird der kleine Bahnübergang am ehemaligen EMR dann geschlossen?

Die Gemeinde Kirchlengern führt an, dass dies der Fall ist. Darum hat die DB überhaupt ein Interesse am Umbau signalisiert. Der DB ist es wichtig ein möglichst kreuzungsfreies Streckennetz zu entwickeln (geringe Kosten; keine Unfallgefahr).

Frage 18: Nochmalige Nachfrage bei der DB, ob sie einen Zeitpunkt für die Fertigstellung der Unterführung nennen kann?

Antwort der DB: 10 Jahre sind nicht ungewöhnlich; ein genauer Termin wird nicht genannt.

Frage 19: Was passiert mit dem Regenwasser, das in die Unterführung läuft?

Für Regenwasser muss noch eine Lösung erarbeitet werden. Es gibt die Möglichkeiten über Rückhaltebecken oder Pumpen den Abfluss zu gewährleisten.

Frage 20: Wie verhält es sich mit der Luftqualität im Trog?

Es wird keine Lüftungstechnik geben, da es sich um ein Brückenbauwerk, ergänzt durch ein Trogbauwerk handelt, bei dem die natürliche Zirkulation den Luftaustausch gewährleistet. Bei Bauwerken dieser Größenordnung ist eine Lüftungstechnik nicht erforderlich.

Frage 21: Wieviel Steigung wird die Fahrbahn von Süden nach Norden haben?

Es werden 7-8% in der Haupttrasse sein, ab der Straße „Im Obrock“ bleibt alles wie es ist.

Frage 22: Wie wird der Bereich „In der Lohe“ angebunden, da die Ravensberger Straße ja abgebunden wird?

Der Bereich „In der Lohe“ wird über die neu zu bauende Spange von der Ravensberger Straße zur Fiemerstraße angebunden. Für die Anlieger der Bahnhofstraße und der Ravensberger Straße wird es durch den Umbau ruhiger als heute.

Frage 23: Wie ist die Anbindung der Einzelhändler während der Bauzeit der V IIIa?

Die Variante IIIa hat die kürzeste Bauzeit, sie ermöglicht die Erschließung des Bahnhofs fast während der kompletten Bauzeit. Die Erschließung des „Neuen Marktes“ wird über die Spange gewährleistet.

Frage 24: Wie kommt man als Fußgänger während der Bauzeit von der einen auf die andere Bahnseite?

Der kleine Bahnübergang am ehemaligen EMR bleibt während der Bauzeit noch offen, so dass die Fußgänger dort queren können.

Über weitere Maßnahmen muß man ggf. bei der Ausführungsplanung nachdenken.

Frage 25: Was passiert mit der Radwegverbindung zwischen Bünde und Löhne (Else-Werre-Radweg)?

Der Radfahrer wird dann über „Auf der Worth“ zur Unterführung geleitet, um dann auf der nördlichen Seite weiter zu fahren.

Frage 26 wurde an die Gemeinde Kirchlengern gerichtet:

Entstehen durch die Baumaßnahme Kosten für die Anlieger?

Nein, für die Anlieger entstehen keine Straßenbaukosten.

Frage 27: Wie wird mit der Sicherung der Gebäude umgegangen, die unmittelbar neben dem Baufeld stehen (Schäden an Gebäuden durch Erschütterungen)?

Dieser Punkt wird bei der Bauausführung berücksichtigt. Es wird eine Beweissicherung vor Beginn der Bauarbeiten geben. Die Baufirmen bekommen genaue Auflagen zur Bauwerkssicherung.

Frage 28: Was passiert mit dem Grünstreifen vor dem Teppichhaus „Homburg“?

Dieser wird zum Teil entfallen. Der Parkstreifen wird erhalten bleiben. Die verloren gehende Grünfläche wird in der Ausgleichsbilanz berücksichtigt.

Frage 29 wurde an die Gemeinde Kirchlengern gerichtet:

Wird es auf der Südseite der Bahn neue Parkplätze, insbesondere für das Ärztezentrum, geben ?

Ja, aber in welcher Form steht noch nicht fest.

Frage 30: Ist der Querungsverkehr zwischen „Auf der Worth“ und „An der Else“ auch nach dem Bau möglich?

Ja, es bleibt alles wie es jetzt ist.

Frage 31: Wie sieht es mit einer Querungshilfe für die Fußgänger im Bereich der Fiemerstraße aus?

Dies wird im Zuge der Ausführungsplanung erarbeitet. Möglich erscheinen derzeit ein Fußgängerüberweg oder eine Lichtsignalanlage.

Frage 32: Werden die Rampenanlagen zu den Bahnsteigen behindertengerecht gebaut?

Ja

Ende der Veranstaltung 22.20 Uhr.

Kontakt:

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen., Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe  
Stapenhorststraße 119, 33615 Bielefeld

Ansprechpartner: Fred Olm

Tel.: 0571/9456-208