

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

Maßnahme

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung vorab zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur L651 Munscheider Damm im Abschnitt 5 von Station 0,52 km bis Station 1,28 km, hier Ersatzneubau der Neveltalbrücke und Erweiterung des Straßenquerschnitts um einen einseitigen Geh- und Radweg. Der geplante Abschnitt befindet sich ca. 100 m südlich des Zugangs zur Nevelstraße bis hin zur Schnatstraße mit einer Länge von insgesamt 665 m.

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

Bei Vorhaben, die wesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, sollen die Träger der Maßnahme die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig, das heißt möglichst vor Stellung eines Antrages auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, über die Ziele des Vorhabens, die Mittel zur Verwirklichung und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten.

Daher wurde die oben beschriebene Maßnahme zunächst den politischen Vertretern in der Stadt Bochum im Rahmen der Sitzungen der Bezirksvertretungen Wattenscheid am 21.11.2017 und Südwest am 29.11.2017 vorgestellt. Die Information der betroffenen Bürger und Träger öffentlicher Belange fand am 04.12.2017 im Haus Bochum der Regionalniederlassung Ruhr von Straßen.NRW statt. Der Termin hierfür wurde vorab im Amtsblatt der Stadt Bochum, auf der Internetseite des Landesbetriebes Straßenbau NRW und in der örtlichen Presse angekündigt, um interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie weitere Planbetroffene auf die Veranstaltung aufmerksam zu machen. Zudem erhielten alle Betroffenen und die Träger öffentlicher Belange, Verbände und Vereine ein Einladungsschreiben.

Bei der Bürgerinformationsveranstaltung konnten sich die Besucher zunächst an den sieben Infoständen zu den Themengebieten „Varianten 1 und 2 in Parallellage“, „Varianten 3 und 4 in Achslage“, „Brückenbauwerk“, „Straßenquerschnitt“, „Landschaftspflege“, „Lärm“ und „Grunderwerb“ informieren und die eigene Betroffenheit sowie Fragen zu den einzelnen Themen erörtern. Anschließend erfolgte eine Präsentation der Maßnahme und des weiteren Planungsablaufes, die durch eine Diskussionsrunde mit Klärung der Details endete. Die insgesamt behandelten Fragen und Antworten werden im Folgenden zusammengefasst aufgeführt:

Allgemeine Fragen

Der Ersatzneubau der Neveltalbrücke ist unumgänglich, da das vorhandene Bauwerk nicht mehr tragfähig ist und eine Sanierung zu kostenintensiv und bautechnisch nicht umsetzbar ist. Daher wurden vier Varianten erarbeitet, die unterschiedliche Vor- und Nachteile von verschiedenen Kriterien wie u. a. Verkehrs- und Bautechnik, Verkehrssicherheit, Landschaftspflege und Wirtschaftlichkeit aufweisen.

In Variante 1 und 2 wird das neue Bauwerk 15 m nordöstlich parallel zur vorhandenen Brücke errichtet. Während des Baus wird der Verkehr weiterhin auf der vorhandenen Trasse weitergeführt. Anschließend erfolgt der Anschluss der neuen Brücke an die L651. Dabei erweitert sich der vorhandene Radius der angrenzenden Kurve von 90 m auf 100 m. Die beiden Varianten unterscheiden sich in der Länge des Bauwerks, in Variante 1 ist ein langes Bauwerk von 52 m und in Variante 2 ein kurzes Bauwerk von ca. 32 m vorgesehen.

In Variante 3 und 4 ersetzt das neue Bauwerk die vorhandene Brücke in der heutigen Achslage. Während des Baus wird der Verkehr über eine Behelfsbrücke parallel zur vorhandenen Trasse geführt. Die Streckengeometrie mit dem angrenzenden Radius von 90 m bleibt dabei unverändert. Die Behelfsbrücke wird nach der Bauzeit wieder zurückgebaut. Die beiden Varianten unterscheiden sich in der Länge des Bauwerks, in Variante 3 ist ein langes Bauwerk von 52 m und in Variante 4 ein kurzes Bauwerk von ca. 32 m vorgesehen.

In allen vier Varianten wird der Verkehr während der kompletten Bauzeit aufrechterhalten. Somit ist die Befahrbarkeit des Munscheider Damms bzw. die Rettungswege für Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr und Polizei immer gegeben. Sollte es für eine kurze Zeitspanne aus bautechnischen Gründen eine kurzfristige Sperrung geben, so wird diese vorab mit den entsprechenden Behörden abgestimmt.

Die Entwürfe der verschiedenen Varianten beziehen sich auf den Bereich ca. 100 m südlich der Nevelstraße bis hin zur Schnatstraße. Die angesprochene Fußgängerschutzanlage an der Querung Höhe Munscheider Straße ist nicht Teil dieser Maßnahme. Eine Verbesserung der erwähnten Unübersichtlichkeit und Unfallssituation wird an die entsprechende Abteilung weitergegeben. Ebenso wird der Hinweis weitergeleitet, dass das Verbotsschild für den Schwerverkehr über 16 t Gewicht auf der L651 Richtung Hattingen an einer Stelle steht, an der der Schwerverkehr nicht mehr wenden kann und zwangsläufig über die Neveltalbrücke fahren muss.

Entwurf

Die Radverkehrsanbindung soll gemäß den Richtlinien für Landesstraßen (RAL) als 2,50 m breiter und einseitiger Geh- und Radweg auf der nördlichen Fahrbahnseite zwischen der Schnatstraße und der Nevelstraße verlaufen, eine doppelseitige Radverkehrsführung ist gemäß den RAL nicht üblich und somit nicht vorgesehen. Somit ist eine Anbindung an das öffentliche Radverkehrsnetz zum einen an die Springorumradtrasse zwischen Dahlhausen und Altenbochum, zum anderen an

die Radroute entlang der Hattinger Straße und an die örtliche Radwander Verbindung über die Schnatstraße gegeben. Der Anschluss an den weiteren Straßenverlauf der L651 wird noch einmal überarbeitet, so dass eine sichere Überführung vom Straßenraum auf den einseitigen Geh- und Radweg gewährleistet werden kann. Besonders im Kurvenbereich auf Höhe der Nevelstraße wird es vorgesehen, den Radweg einseitig in die Nevelstraße zu leiten, um von dort sicher weitergeleitet zu werden. Die Beschilderung wird entsprechend angepasst werden.

Die derzeitigen Unfälle sind in der mangelnden Griffigkeit begründet. Dieses Problem wird zurzeit durch verschiedene Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierung mit entsprechender Beschilderung und Feinfräsung der Oberfläche behoben. Zukünftig sieht die Planung vor, durch den Bau der neuen Brücke in Parallellage den Radius der Kurve zu vergrößern, wodurch die Unfallgefahr vermindert wird. Selbst die beiden Varianten in Achslage haben gemäß den aktuellen Richtlinien (RAL) einen ausreichend großen Radius. Darüber hinaus wird durch den neuen Straßenaufbau und der neuen Oberfläche die Griffigkeit der Fahrbahn weiterhin gewährleistet. Eine Verschärfung der Kurve mit kleinerem Radius und Geschwindigkeitsreduzierung ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Für die Sicherheit des einseitigen Radweges wird ein ausreichend breiter Trennstreifen mit Schutzeinrichtung geplant. Präventive Maßnahmen wie digitale Geschwindigkeitsanzeigen mit Smileys sind keine offiziellen Zeichen nach StVO und werden daher seitens Straßen.NRW nicht eingesetzt. Für eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage oder ähnliche Maßnahmen ist die Unfallkommission der Stadt Bochum zusammen mit der örtlichen Polizei zuständig.

Es wurde ein Bodengutachten beauftragt und erstellt. Hierzu gehört die Klassifizierung der Bodenarten in Homogenbereiche, die Untersuchung nach Altlasten und nach Bergbauschäden.

Der vorhandene Oberbau des Streckenabschnitts wird durch einen den aktuellen Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) entsprechenden Straßenquerschnitt ersetzt und angepasst.

Brückenbauwerk

Die Neveltalbrücke wurde 1926 gebaut. Bereits seit 1979 ist der schlechte Zustand des gemauerten Gewölbes bekannt, so dass dieses in einen bewehrten Spritzbetonmantel gehüllt wurde, welcher die Tragfähigkeit des Bauwerks übernimmt. Dieser Mantel ist mittlerweile ebenfalls stark beschädigt, als Folge des weiter voranschreitenden Verfalls des unterliegenden Mauerwerks. Um das Mauerwerk zu sanieren, müsste der Spritzbetonmantel abgenommen werden, wodurch die Tragfähigkeit des Bauwerks nicht mehr gegeben wäre und die Brücke gesperrt werden müsste. Daher ist eine Sanierung bautechnisch nicht umsetzbar und das alte Bauwerk kann nicht erhalten bleiben. Im Abwägungsprozess der Umweltverträglichkeitsuntersuchung werden verschiedene Aspekte, u. a. das Landschaftsbild, mit einander verglichen und bewertet. Ein entsprechendes „schönes“ Bauwerk steht den Baukosten und der aufwendigeren Bautechnik inkl. anschließender aufwendiger Unterhaltung entgegen. Dennoch wird bei allen

Bauwerksvarianten aufgrund der schmalen Breite von ca. 15 m und der lichten Höhe von ca. 10 m kein Tunnelcharakter mit dunklen Ecken entstehen.

Für die Varianten 3 und 4 ist während der Bauzeit eine Behelfsbrücke vorgesehen, die soweit mit Dammaufschüttung und Bauwerk ausgebildet ist, dass sie der Tragfähigkeit der heutigen Brücke entsprechen wird und der gesamte Verkehr aufgenommen werden kann. Aufgrund des zu engen Radius wird jedoch nicht von einer Schwerverkehrszunahme zum heutigen Bestand ausgegangen. Die vorhandene Beschilderung der Durchfahrtsbeschränkung für Fahrzeuge mit mehr als 16 t Gewicht bleibt bis zum Ende der Bauzeit bestehen.

Grunderwerb

Parallel zum Planfeststellungsverfahren, welches Mitte 2018 eingeleitet werden soll, finden Grunderwerbsermittlungen seitens Straßen.NRW statt. Straßen.NRW wird die betroffenen Bürger entsprechend kontaktieren, so dass erste Gespräche zum Jahreswechsel 2018/2019 erfolgen könnten.

Lärmschutz

Aufgrund des erheblichen baulichen Eingriffs durch den geplanten Brückenbau mit Erweiterung um einen einseitigen Radweg ist der Fall der wesentlichen Änderung zu prüfen und für Immissionsorte eine Lärmberechnung durchzuführen. Das Berechnungsverfahren gemäß den aktuellen Richtlinien berücksichtigt sämtliche Lärmfaktoren wie z. B. das Fahrverhalten des Schwerverkehrs entlang den vorhandenen Längsneigungen und wird somit immer zugunsten des Betroffenen ermittelt. Bei Messungen wird nur eine kurzfristige Situation erfasst, die bezüglich Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Windverhältnisse und andere Faktoren erhebliche Veränderung erfährt. Darüber hinaus kann der Verkehrslärm für ein Prognosejahr durch Messungen nicht ermittelt werden. Demgegenüber basieren die Rechenmethoden der RLS-90 auf langfristigen, empirischen Untersuchungen. Berechnungen sind somit - im Gegensatz zu Messungen - imstande, allgemein gültige und vergleichbare Ergebnisse zu liefern. Sie gewähren eine Gleichbehandlung der vom Lärm betroffenen Bürger. Auch andere Komponenten der RLS-90 sind so gewählt, dass in der überwiegenden Zahl der Fälle der errechnete Beurteilungspegel über dem Ergebnis von Messungen des Mittelungspegels liegt.

Weitere Faktoren zur Berechnung sind die aufgehobene Durchfahrtsbeschränkung nach Fertigstellung der Brücke sowie der Vergleich des vorhandenen und des zukünftigen Straßenbelags.

Für Geschwindigkeiten mit 50 km/h wirkt aufgrund der geringen Reifen-Fahrbahn-Geräusche ein lärmindernder Asphalt nicht so effektiv wie für Geschwindigkeiten ab 60 km/h. Daher wird üblicherweise ein Splitmastixasphalt für Strecken mit geringen Geschwindigkeiten eingebaut, der

durchaus auf den Lärm positiv einwirkt und zusätzlich die Griffigkeit der Straßenoberfläche erhöht.

Die Lärmberechnungen ergaben eine Überschreitung des Grenzwertes an einem Immissionsort, so dass für diesen Fall passiver Lärmschutz erforderlich werden könnte.

Das Verfahren sieht jedoch keinen generellen Lärmschutz wie Lärmschutzwände für alle Betroffenen vor, es besteht jedoch die Möglichkeit der Lärmsanierung. Hierfür ist ein Antrag zu stellen, um entsprechende Ausgleichsmaßnahmen bzw. Entschädigungen zu prüfen.

Ein ähnliches Verfahren gilt auch für den Baulärm. Straßen.NRW ist grundsätzlich verpflichtet, den Baulärm so gering wie möglich zu halten. Liegen hier bei den Betroffenen bereits vorab Bedenken vor, können hierfür Einwände während des Planfeststellungsverfahrens erhoben werden. Nachträgliche Ansprüche sind nicht rechtswirksam.

Landespflege

Die Maßnahme am Munscheider Damm wird landschaftspflegerisch mittels einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung begleitet. Alle vier Varianten werden dabei auf ihre Einwirkungen in Natur und Landschaft geprüft. Anfang 2018 wird es hierzu einen Termin geben, in dem Fachleute die unterschiedlichsten Aspekte wie Kosten, Wirtschaftlichkeit, Verkehrstechnik, Auswirkungen auf die Umwelt etc. zu den vier vorgestellten Varianten abwägen und die optimale Variante ermitteln. Im weiteren Verlauf sind dann entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen, u.a. die Umquartierung der in der heutigen Brücke wohnenden Fledermäuse. Westlich des UVU-Untersuchungsraumes liegt ein verschlossener Bergbaustollen. Diese Information kann eventuell bei der Anordnung der Ersatzkästen (Sommerquartier, Wochenstube) der Fledermäuse positiv berücksichtigt werden.

Weiteres Vorgehen

Die Öffentlichkeitsveranstaltung zur Information der Betroffenen und interessierter Bürger fand im Vorfeld zum Planfeststellungsverfahren als erste frühe Informationsveranstaltung statt. Anfang des Jahres 2018 wird es im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung einen Abwägungsprozess geben und die Vorzugsvariante aus den vorgestellten vier Varianten unter sämtlichen Gesichtspunkten ermittelt. Für diese Variante wird eine Entwurfsplanung erstellt und das Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Arnsberg Mitte 2018 eingeleitet. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden die Pläne und Unterlagen zur Maßnahme veröffentlicht, so dass den betroffenen Bürgern die Möglichkeit zur Einsicht der Unterlagen gegeben wird. Anschließend sind schriftliche Einwendungen möglich, die durch Straßen.NRW bearbeitet werden. Nach dem darauffolgenden Erörterungstermin erfolgt der

Planfeststellungsbeschluss durch die Bezirksregierung mit Erlangung des Baurechts. Mit der Baumaßnahme kann dann voraussichtlich im Jahr 2020 begonnen werden.

Ergebnis

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich einige Hinweise aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben, die bei der Variantenbetrachtung geprüft werden. Es werden noch einmal die Radverkehrssituation und –planung sowie die Möglichkeiten zur Unfallreduzierung geprüft. Eine wesentliche Änderung der Varianten wird es jedoch nicht geben.

Kontakt

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Ruhr – Haus Bochum
Harpener Hellweg 1
44791 Bochum

Ansprechpartnerin: Britta Fuchs
Telefon: 0234/9552-216
E-Mail: Info-L651@strassen.nrw.de