

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

A40 – 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Kaiserberg (A3/A40) und der Anschlussstelle Essen-Frohnhausen

Maßnahme

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ruhr, Haus Essen plant den 6-streifigen Ausbau der A40 zwischen dem Autobahnkreuz Kaiserberg und der Anschlussstelle Essen-Frohnhausen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der Abschnitt in der höchsten 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 der Abschnitt einen einheitlichen, den Anforderungen entsprechenden sechsstreifigen Querschnitt mit Standstreifen. Im Verlauf der Strecke befindet sich eine Vielzahl von Brücken, welche im Zuge des 6-streifigen Ausbaus erneuert werden. Dazu zählen drei Großbrücken, die Brücke über den Ruhrschifffahrtskanal, die Ruhrbrücke und die Hardenbergbrücke.

Die Maßnahme befindet sich in der Vorplanung. In der weiteren Planung wird die 12,3 Kilometer lange Trasse in drei Abschnitte unterteilt. Für jeden der drei Abschnitte wird jeweils ein Vorentwurf erstellt und ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Ergebnis der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Paragraph 25, Abs. 3 VwVfG

Bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, soll der Vorhabenträger 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.“ (Ende Zitat)

Die Entwurfsunterlagen für das beschriebene Ausbauprojekt wurden dementsprechend vor Fertigstellung der Entwurfsunterlagen am 13.11.2017 ab 18:30 Uhr im Rahmen eines öffentlichen Termins in der Aula der Gustav-Heinemann-Gesamtschule in Mülheim-Dümpten vorgestellt. Bereits ab 17:30 Uhr erläuterten Vertreter des Landesbetriebes Straßenbau NRW interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Pläne. Der Termin wurde vorab auf der Internetseite des Landesbetriebes Straßenbau NRW, den Internetseiten der Städte Mülheim und Essen und ortsüblich bekannt gemacht, um interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie weitere Planbetroffene auf die Veranstaltung aufmerksam zu machen. Die Träger öffentlicher Belange, Verbände und Vereine wurden schriftlich eingeladen.

Bei der Veranstaltung waren circa 400 Bürgerinnen und Bürger anwesend. Diese konnten sich zunächst an vier Infoständen zu den Themengebieten „Straßenplanung“, „Lärmschutz“, „Umweltuntersuchungen“ sowie „Bauwerke“ informieren und die eigene Betroffenheit mit Fachplanern erörtern. An den Infoständen bestand außerdem die Möglichkeit zur schriftlichen Äußerung. Um 18:30 Uhr wurden mittels Präsentation die bisherige Planung sowie der weitere Planungsablauf erläutert. Im Anschluss wurden in einer Diskussionsrunde weitere Details erläutert.

Nachfolgend sind die Fragen, Antworten und Ergebnisse der Informationsveranstaltung thematisch zusammengefasst.

Baumaßnahme – Begründung

Straßen.NRW erläutert, dass sich der Planungsauftrag für eine Maßnahme an Bundesfernstraßen grundsätzlich aus dem geltenden Bundesverkehrswegeplan und der dort getroffenen Einstufung ableitet. Der 6-streifige Ausbau der A40 zwischen dem Autobahnkreuz Kaiserberg und der Anschlussstelle Essen-Frohnhausen ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung eingestuft. Der 6-spurige Ausbau dient hier der Kapazitätserweiterung.

Im Bundesverkehrswegeplan ist der daran anschließende Abschnitt von Essen-Frohnhausen bis zum Autobahndreieck Essen-Ost (A40/A52) als Maßnahme des weiteren Bedarfs eingestuft. Die breite Masse der anwesenden Bürger sprach sich dafür aus, dass dieser Abschnitt durch das Essener Zentrum dringlicher behandelt werden solle.

Baumaßnahme – Planung, Dauer und Auswirkungen

Derzeit werden die Voruntersuchungen im Rahmen der Vorplanung durchgeführt. Im weiteren Planungsverlauf wird die Maßnahme in drei Abschnitte unterteilt. Die Abschnitte sind im Bundesverkehrswegeplan festgelegt und gliedern sich wie folgt. Der erste Abschnitt erstreckt sich vom Autobahnkreuz Kaiserberg bis zur Anschlussstelle Mülheim-Dümpten. Der zweite Abschnitt schließt daran an bis zur Anschlussstelle Mülheim-Heißen und der dritte Abschnitt endet mit dem Anschluss an den 4-streifigen Bestand an der Anschlussstelle Essen-Frohnhausen. Die drei Abschnitte sind eigenständige Planabschnitte, das heißt für jeden Abschnitt wird ein eigener Vorentwurf erstellt und ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Das Aufstellen der drei Vorentwürfe ist bis ca. Ende 2018 geplant. Nach Genehmigung der Vorentwürfe durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Abkürzung: BMVI) wird mit der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen und der Durchführung der einzelnen Planfeststellungsverfahren begonnen. Die Baumaßnahmen werden nicht vor 2022 beginnen.

Verkehrszahlen

Für die Grundlage der Trassierung, für die Lärm- und die Schadstoffberechnung werden Verkehrszahlen benötigt. Diese werden im Zuge einer projektbezogenen Verkehrsuntersuchung auf Basis der vorhandenen Ergebnisse und Zählungen prognostiziert. Derzeit liegen für die Lärmberechnung Ergebnisse für den Prognosehorizont 2025 vor. Diese werden – nach Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf 2030 – entsprechend aktualisiert. Die Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2030 wird derzeit erstellt. Darin sind die geplanten weiteren Maßnahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans sowie die Bevölkerungsentwicklung enthalten.

Bei der A 40 im gesamten Ruhrgebiet ist ein hoher Anteil des Verkehrs lokalbedingter Verkehr und weniger Durchgangsverkehr. Die Ausbaumaßnahme wird für den lokal bedingten Verkehr eine dauerhafte Verbesserung im Verkehrsfluss gewährleisten.

Baustellenmanagement

Es wurde die Befürchtung geäußert, dass die Umsetzung der Maßnahme zur gleichen Zeit mit anderen Baumaßnahmen im Gebiet stattfinden wird und dadurch Stau entsteht. Derzeit steht noch nicht fest, wann welcher Abschnitt gebaut wird, da die Maßnahme sich noch in einem sehr frühen Planungsstadium befindet. Im Weiteren werden die Planungen und Bauzeiten am Autobahnkreuz Kaiserberg und an den Parallelstrecken bei der Baustellenplanung der A40 Berücksichtigung finden.

Temporäre Seitenstreifenfreigabe

Es kam die Frage auf, ob aktuell eine Seitenstreifenfreigabe in Richtung Kreuz Kaiserberg vorgesehen sei, um die Straßenkapazität bei Bedarf zu erhöhen. Dies ist derzeit nicht der Fall, da die für eine Seitenstreifenfreigabe nötigen Kriterien nicht erfüllt sind. Dazu gehört neben einer lückenlosen Videoüberwachung des Streckenabschnittes ein ausreichend tragfähiger durchgehender Seitenstreifen.

Lärmimmissionen

Der Ausbau der A40 zwischen dem Kreuz Kaiserberg und der Anschlussstelle Essen-Frohnhausen stellt gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie (Abkürzung: VLärmSchR 97) eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Abkürzung: BImSchV) dar. Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV 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 lärmindernden Fahrbahnbelägen einander gegenübergestellt und in Hinblick auf Kosten und Nutzen abgewogen.

Im Rahmen der Präsentation wurden die rechtlichen Grundlagen und Richtlinien für Lärmberechnungen benannt. In der 16. BImSchV sind in Hinblick auf Lärm und Schadstoffe neben den Grenzwerten und Ansprüchen auch eindeutig festgeschrieben, wie die Vergleichswerte zu ermitteln sind. Diese werden, getrennt nach Tag und Nacht, grundsätzlich rechnerisch auf Basis der prognostizierten Verkehrszahlen außen am Gebäude ermittelt. Zusätzlich werden die sogenannten Außenwohnbereiche wie Terrassen oder Balkone betrachtet. Es wurde erläutert, welche Einflussfaktoren in die Berechnung des Beurteilungspegels eingehen, wie z.B. die Verkehrsstärke, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Längsneigung, die Fahrbahnoberfläche.

Einsatz von lärmindernden Fahrbahnbelägen

Um das Abtriebsgeräusch der Fahrzeuge zu reduzieren, kann zum Beispiel offenporiger Asphalt (kurz: OPA) mit einer Lärminderung von -5 dB(A) verwendet werden. Es wurde erläutert, weshalb dieser Fahrbahnbelag nicht auf Brücken und in den Anschlussstellen verwendet wird. Gegen den Einsatz des Offenporigen Asphalts auf Brücken sprechen der aufwändige Einbau inklusive Entwässerungseinrichtungen, höhere Kosten bei der Unterhaltung und eine geringere Dauerhaftigkeit. Der offenporige Asphalt ist erst ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h wirksam und ist daher in Anschlussstellen nicht zweckmäßig. Zudem kann der offenporige Asphalt den Lasteinwirkungen abbremsender Lastkraftwagen nicht standhalten. Bei nasser Fahrbahn wirkt der offenporige Asphalt immer noch lärmindernd.

Geschwindigkeitsbegrenzung zur Lärmreduzierung

Es wurde mehrfach angemerkt, eine Geschwindigkeitsbegrenzung zur Lärmreduzierung vorzusehen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung widerspricht dem Sinn einer übergeordneten, weiträumigen Straßenverbindung wie einer Autobahn. Daher erfolgt eine derartige verkehrsregulierende Maßnahme nicht im Rahmen der Straßenplanung, sondern wird durch die zuständige Bezirksregierung zum Beispiel durch Anlass einer Unfallhäufungsstelle unter Berücksichtigung bestimmter Kriterien veranlasst.

Vorgezogene Lärmvorsorge

Von mehreren Teilnehmern wurden Fragen zur vorgezogenen Lärmvorsorge gestellt. Diese ist zu jetzigem Planungsstand noch nicht möglich, da für den Bau neuer Lärmschutzwände Baurecht bestehen muss. Als Erschwernis bei der Umsetzung vorgezogener Lärmvorsorge kommen Platzprobleme hinzu, da die Gebiete an beiden Seiten der A40 dicht besiedelt sind. Es muss genug Platz vorhanden sein, um die neuen Lärmschutzwände schon vor dem Abriss der alten Wände herzustellen. Zudem dürfen die

neuen Lärmschutzwände beim Bau der Fahrbahn nicht hinderlich im Wege stehen. Es muss im Einzelfall geprüft werden, ob eine vorgezogene Lärmvorsorge technisch umsetzbar ist. Um die Lärmbelastung zu verringern, wird eine reduzierte maximale Geschwindigkeit der Fahrzeuge im Baustellenbereich sichergestellt. Ein Teilstück wird erst dann vollständig freigegeben, wenn die neuen Lärmschutzwände stehen.

Grundstücksbetroffenheit

Direkt betroffene Teilnehmer fragen nach Ihrer Grundstücksbetroffenheit. Hier ist aufgrund der Verbreiterung der A40 grundsätzlich von einer Inanspruchnahme der Randbereiche auszugehen. Dies sowohl dauerhaft für die Verbreiterung, als temporär für die Bauabwicklung. Die genaue Betroffenheit jedes Einzelnen wird erst im weiteren Planungsverlauf detailliert aufgezeigt werden.

Eingriff in das Böschungsgrün

Mehrere Bürgerinnen und Bürger wiesen darauf hin, die Baumbestände an Lärmschutzwänden und Böschungen möglichst zu erhalten, den Eingriff schonend durchzuführen und gering zu halten. Unter anderem wurden genannt der Baumbestand an der Lärmschutzwand in Mülheim-Winkhausen und das Böschungsgrün am Postreitweg in Mülheim-Heißen.

Ausbau von Brücken und Knotenpunkten im untergeordneten Netz

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus müssen elf Brücken für die Umsetzung des breiteren Querschnitts durch neue Bauwerke ersetzt werden. Aus konstruktiver Sicht müssen außerdem auch sieben über die A40 führende Brücken altersbedingt erneuert werden. Dabei werden gegebenenfalls auch die jeweiligen Knotenpunkte angepasst. Dies erfolgt im Weiteren in Absprache mit den Städten und den öffentlichen Nahverkehrsbetrieben.

Konkrete Einzelhinweise

Darüber hinaus sind aus den schriftlichen Stellungnahmen von den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern folgende Hinweise hervorgegangen.

Mülheim – Hofstraße

Aufgrund des Fußweges unter den Brücken der Deutschen Bahn AG ist dort ein Schalltrichter vorhanden.

Mülheim – Lohkamp

Es wurde darauf hingewiesen, die Reflexionen von Brücken in die lärmtechnischen Berechnungen mit einzubeziehen. Nach dem Neubau der Friesenbrücke wird hier die Lärmbelastung höher wahrgenommen.

Mülheim-Styrum – Verbindungsstraße

Die von der geplanten Maßnahme betroffenen Bürger im Bereich Styrum, Verbindungsstraße, haben sich für den Bau einer Galerie ausgesprochen. Diese Variante wird in den Lärmschutzberechnungen mit untersucht, hinsichtlich Kosten und Nutzen abgewogen und den anderen Konzepten gegenübergestellt.

Mülheim – Herderweg

Es wurde auf ungenügenden Lärmschutz hingewiesen. Zudem muss die Zufahrt zum Styrumer Friedhof und der Friedhofsgärtnerei auch während der Bauarbeiten sichergestellt werden.

Oberhausen – Klopstockstraße

Es wurde auf ungenügenden Lärmschutz hingewiesen.

Mülheim – Mühlenstraße und Nordstraße

Es wurde auf eine hohe Abgas- und Lärmbelastung und in dem Bereich lebende Zwergfledermäuse hingewiesen.

Mülheim – Blücherstraße

Es wurde angeregt, eine Stützwand oder einen begrünten Lärmschutzwall einzuplanen, so dass die Gartennutzung weiterhin möglich ist.

Im Bereich der Brücke über die A40 im Zuge der Ausfahrt Nord an der Anschlussstelle Heißen wird durchgehender Lärmschutz gewünscht.

Mülheim – Alexanderstraße

Es wurde darum gebeten in diesem Bereich keine schattenwerfende Lärmschutzwand zu planen. Dieser würde sich negativ auf die dort gepflanzten Kulturpflanzen der Gärtnerei auswirken.

Wirtschaftsweg entlang der A40 (Nordseite) zwischen der Paul-Goerens-Straße und Wackelsbeck

Einige Bürgerinnen und Bürger haben sich für den Entfall dieses Wirtschaftsweges ausgesprochen. Ein Alternativzugang zur U-Bahn- und Bushaltestelle könne über die alte Zechenbahn (Humboldtring) erfolgen. Es bestehen jedoch auch Anregungen für den Erhalt des Wirtschaftsweges aufgrund der regen Nutzung von Fußgänger- und Radfahrverkehr.

Weitere Hinweise:

Es wurde darauf hingewiesen, dass ein Newsletter für die einzelnen Bauabschnitte eingerichtet werden könnte, um die Anwohner über Planungen zu informieren und Termine zu veröffentlichen.

Zwischen Mülheim-Dümpten und Mülheim-Winkhausen und an der Anschlussstelle Mülheim-Styrum wird eine Galerie gewünscht.

Es wurde angeregt, die Ruhrbahn-Haltestelle Eichbaum mit in die Planung zu nehmen, für einen besseren Zugang und für Lärmschutz zu sorgen.

Der Öffentliche Personennahverkehr solle ausgebaut und gefördert werden.

Es wurde die Befürchtung geäußert, beim Übergang von sechs auf vier Spuren könnte es durch entstehenden Rückstau zu mehr Emissionen kommen und dadurch die Emissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden.

Ergebnis

Die in dem Termin angeregten Punkte, gerade hinsichtlich Lärm und Grundstücksbetroffenheit, werden in die weitere Planung einfließen und soweit möglich berücksichtigt. Signifikante Auswirkungen auf die grundsätzliche Ausbildung der geplanten Maßnahme (zum Beispiel: Trassierung) haben sich zum jetzigen Planungsstand nicht ergeben.

Weitere Bürgerbeteiligung

Der Internetauftritt zur Maßnahme unter www.strassen.nrw.de wird regelmäßig aktualisiert. Bei Fragen oder Hinweisen kann direkt mit dem Landesbetrieb unter 0201-7298-1 Kontakt aufgenommen werden.

Zur Fertigstellung der Vorentwürfe der einzelnen Abschnitte werden weitere Informationsveranstaltungen organisiert. Die Termine werden über das Internet und die Presse veröffentlicht.

Die Präsentation der Öffentlichkeitsveranstaltung ist im Internet veröffentlicht.

www.strassen.nrw.de/projekte/a40/ausbau-zwischen-kreuz-kaiserberg-und-essen-frohnhausen/projektueberblick.html

Kontakt

Straßen.NRW, Regionalniederlassung Ruhr, Haus Essen

Hatzper Straße 34

45149 Essen

Ansprechpartner: Herr Hinterlandt

Telefon: 0201/7298-285

frank.hinterlandt@strassen.nrw.de