

**Ausschuss für Stadt- und Verkehrsplanung, Wirtschaftsförderung und Umwelt**

**06.11.2008**

**17:00 Uhr**

**Sitzungssaal**

**Däumer**

Guten Abend meine sehr geehrten Damen und Herren,  
ich darf mich kurz vorstellen,  
mein Name ist Rüdiger Däumer. Ich bin Projektleiter beim Landesbetrieb Straßenbau  
in der Regionalniederlassung Rhein-Berg.  
In dieser Funktion bin ich verantwortlich für die Ortsumgehung hier in Hückeswagen.

Ebenfalls verantwortlicher Projektleiter bin ich für angrenzende Projekte wie die  
Ortsumgehung Wipperfürth, die Ortsumgehung Bergisch Born oder z. B. die OU  
Marienheide.

Meine private Beschreibung sieht so aus: ich bin verheiratet, habe zwei Töchter und  
wohne im angrenzenden Märkischen Kreis, in der Stadt Kierspe.

Ziel dieser Projektvorstellung ist es, Sie über den jetzigen technischen Stand der  
Planung der Ortsumgehung Hückeswagen zu informieren.

Plandetails, Eigentumsverhältnisse, rechtliche Regelungen u. a. bitte ich in den  
Planfeststellungsunterlagen nachzuschlagen.

Der Plan, den ich hier mitgebracht habe, ist nicht Bestandteil der  
Planfeststellungsunterlagen. Er zeigt die technische Planung mit einem Luftbild  
hinterlegt. Diese Darstellungsform ist i. d. R. verständlicher als ein konventioneller  
Plan.

Bevor ich die technischen Einzelheiten der Maßnahme näher beschreibe,  
kurz ein paar Worte,

- warum hier überhaupt eine OU geplant wird,
- welche Vorteile die neue Trasse für die Stadt bietet und in
- welcher Planungsphase wir uns befinden.

Die OU Hückeswagen ist ein Teil eines Projektes, das als **B51/B237 Bergisch Born  
– Wipperfürth** bezeichnet wird.

Dieses Projekt befindet sich im derzeit gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen  
(Fassung 04.10.2004) in der Dringlichkeitsstufe VB (vordringlicher Bedarf).  
Hieraus ergibt sich dann ein gesetzlicher Planungsauftrag für die  
Straßenbauverwaltung.

Im Dossier zum Bedarfsplan wird **allgemein** als Ziel dieser Maßnahme –wie auch  
vieler anderer Ortsumgehungen -die Entlastung der Ortsdurchfahrt sowie die  
Minderung der Unfallrisiken und Minderung der Umweltbelastungen angegeben.  
In diesem Dossier wird die gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Bedeutung durch  
das Nutzen/Kosten Verhältnis beschrieben uns liegt bei diesem Projekt bei 4,1.  
Zum Vergleich:

Der Grenzwert für Projekte im Bedarfsplan liegt bei 3,5.

Läge er unter 1 wäre das Projekt unwirtschaftlich (Kosten wären höher als der  
Nutzen).

Welche Veränderungen sind für die Stadt tatsächlich, **konkret** zu erwarten?

Der Ausbau zur B 237n führt zu einer verkehrlichen Entlastung im Innenstadtbereich und somit zu einer Entzerrung der Straßenfunktionen.

Dies wird zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität im Ortskern führen.

Neben Sicherheitsvorteilen werden Lärm und Abgasemissionen spürbar abnehmen.

Bei dem Projekt OU Hückeswagen kommt neben diesen klassischen Vorteilen von Ortsumgehungen zusätzlich hinzu, dass sich die Trasse weitestgehend auf die vorhandenen Kreisstraße legt. Vorhandene und zukünftige Probleme, die durch den mangelnden Ausbauzustand entstehen, werden somit zusätzlich beseitigt:

schon jetzt nutzt ein großer Anteil des Durchgangsverkehrs diese Kreisstraße zur Umfahrung von Hückeswagen.

Fehlende Überholmöglichkeiten verleiten den Kfz-Verkehr zu gefährlichen Überholmanövern.

Radfahrer und Fußgänger teilen sich eine Verkehrsfläche mit z. B. dem SV, d. h. es gibt keine Trennung der Verkehrsarten.

Für Fußgänger (Schulkinder) gibt es grundsätzlich keine Querungshilfen.

Bushaltestellen sind äußerst dürftig ausgestattet.

Gleiches gilt für die Wege zu den Haltepunkten und vieles mehr.

Diese Unzulänglichkeiten werden durch den Bau der B 237n behoben, so dass die Trasse einen ihrer tatsächlichen Nutzung entsprechenden Ausbauzustand erhält.

Des weitern bleibt festzuhalten, dass sich durch das neue Klassifizierungskonzept im Stadtgebiet von Hückeswagen erhebliche Gestaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten ergeben.

Das Klassifizierungskonzept sieht eine Abstufung der Bundesstraße im Bereich zwischen K 5 und jetzigem Knoten B 237/ B 483 zur Stadtstraße vor, so dass Sie die Entwicklung in diesem Bereich selbst bestimmen können.

Damit Sie den jetzigen Planungsstand besser einsortieren können, beschreibe ich Ihnen jetzt kurz den allgemeinen Ablauf der Planung einer Bundesstraße.

Der Ablauf der Planung einer Straße kann in vier Planungsphasen unterteilt werden, wobei die nachfolgende immer auf der vorherigen aufbaut und dabei stetig detaillierter wird.

*1. Phase: Linienfindung.*

Hier wird der grobe Verlauf der Straße mit den Verknüpfungen im bestehenden Straßennetz festgelegt.

*2. Phase: Entwurfsplanung/Vorentwurf.*

Die Straße wird detailliert trassiert, geplant. Es finden wiederum Abstimmungen mit TÖB;s , Ministerien usw. zu dieser detaillierteren Planung statt, eine detaillierte Kostenberechnung liegt vor.

Die Phasen Linienfindung und Entwurfsplanung/Vorentwurf werden verkehrsbaurechtlich auch als vorbereitende Planung bezeichnet.

*3. Phase: das Planfeststellungsverfahren.*

Das Planfeststellungsverfahren dient dazu Baurecht zu schaffen. Neue Straßen dürfen nur gebaut werden, wenn ein entsprechender Plan vorher festgestellt wurde. Hier spricht man dann von der durchführenden oder verbindlichen Planung.

*4. Phase: Ausführungsplanung.*

Die Straße wird Ausführungsreif geplant, so dass entsprechend ausgeschrieben werden kann.

Das Projekt OU Hückeswagen befindet sich jetzt in der Planfeststellung.

Das Planfeststellungsverfahren läuft folgendermaßen ab:

**a) Aufstellung der Planunterlagen**

War Aufgabe der Straßenbauverwaltung.

**b) Planfeststellung beantragen**

Die Liste, die Unterlagen und die Plan CD;s wurden am **18. Juli** diesen Jahres versandt.

Ein Satz der Unterlagen erreicht die betroffenen Städte und die öffentliche Auslegung des Plans beginnt (Städte Hückeswagen und Wipperfürth).

**c) Öffentliche Auslegung des Plans**

Stichtag war der **06. Oktober 2008**.

**d) Beteiligung der betroffenen Behörden, Träger öffentlicher Belange**

Neben der Offenlage erfolgt natürlich auch die Beteiligung der betroffenen Behörden. In diesem Stadium befinden wir uns zurzeit.

Vor Weiterleitung aller Stellungnahmen von Bürgern / Behörden usw. bzw. der Gegenäußerungen der Straßenbaubehörde erfolgt noch ein:

**f) Erörterungstermin**

**g) Planfeststellungsbeschluss**

Die Planfeststellungsbehörde stellt den Plan fest. Hiergegen kann Klage erhoben werden.

Zuständig sind die Verwaltungsgerichte.

Der Beschluss wird in den Gemeinden 2 Wochen lang ausgelegt. Bis zu einem Monat nach Offenlage kann der Beschluss beklagt werden.

Beklagt werden können aber nur Dinge, die in der Frist angesprochen wurden. Andernfalls ist man vom Verfahren / Rechtsverfahren präkludiert (ausgeschlossen).

## Die technische Planung

Das Projekt startet in der Ortslage „Kammerforster Höhe“ mit einem Kreisverkehr. Dieser verknüpft die B 237n mit der jetzigen B 237 bzw. später mit der B 483.

Nach 250 m trifft die B237n auf den 2. Knotenpunkt -ebenfalls einen Kreisverkehr- der die jetzige L 68 mit der B 237n verbindet.

Der weitere Verlauf ist durch ein lage- und höhenmäßiges Verbleiben der B 237n auf der bestehenden K 5 gekennzeichnet. Hier entsteht am Ende der Geraden die konventionelle/nicht signalisierte Kreuzung Kleinenscheid bzw. Röttgen.

Bei Baukilometer 1,5 km verlassen wir dann erstmalig die K 5 deutlich, indem wir den vorhandenen Kurverbereich abschneiden. Hier entsteht ein ca. 14 m tiefer Einschnittbereich. Entsprechendes gilt ca. 500 m weiter im Bereich „Altenholte“.

**Eine häufigste Frage**, die an dieser Stelle kommt lautet:

Muss dieses Abschneiden wirklich sein? Kann man nicht auf der vorhandenen Trasse bleiben?

Die Antwort ist ein klares „nein“. Eine Straße dieser Kategorie (Bundesstraße) dient i. W. dem überregionalen Verkehr und hat u. a. aus Sicherheitsgründen gewissen Anforderungen/Entwurfparametern zu genügen die eine entsprechende Trassierung bedingen.

**Eine weitere Frage** ergibt sich aus der Zahl der Zufahrten und Wegeanbindungen. Eine allgemeingültige Aussage ist hier nicht möglich. Grundsätzlich ist aber die Anzahl so klein wie nötig zu halten, um die Funktion der Straße zu gewährleisten (sie dient dem überregionalen Verkehr/ Durchgangsverkehr).

Von den drei Hauptfunktionen einer Straße (Verbindung, Erschließung, Aufenthalt) ist vor allem der Aspekt der Verbindung zu betrachten. Er ist dominierend.

Jeder zusätzliche Knoten beeinträchtigt den Verkehrsfluss auf dieser neuen Straße bzw. stellt eine potentielle Gefahrenstelle dar.

Es folgt der Bereich Posthäuschen, wo den Verkehrsteilnehmer die größte Steigung erwartet. (>6%).

Aufgrund dieser Steigung ist in diesem Bereich ein Zusatzfahrstreifen vorgesehen, der das Überholen langsamer Fahrzeuge gewährleistet.

Nach dem Bereich Zusatzfahrstreifen folgt die Anbindung des Gewerbegebietes „Kobeshofen“.

Eine weitere Zufahrt zu diesem Gebiet gibt es 250 m weiter, allerdings ohne die Verkehrsbeziehung des Linkseinbiegens.

Das Bauende bildet wiederum ein dreiarmer Kreisverkehr, der die vorhandene B 237 anbindet (zukünftig auch die K 5).

## Verkehrsbelastung

Die Verkehrsstärken liegen zukünftig (in 2020) bei 10.000 bis 13.000 Kfz/24h auf der B 237 n.

Sie lägen zukünftig (in 2020) zwischen 7000 und 9000 Kfz/24h auf der Kreisstraße(K5). Die Entlastung der Ortsdurchfahrt beträgt dann ca. 4500 Kfz/24h.

## **Das Rad-/ Gehweg Konzept**

Das Rad-/ Gehwegkonzept sieht vor, Radfahrer und Fußgänger durchgehend auf der südlichen Seite zu führen. Dies geschieht durch im Wechsel aufeinander folgender Teilbereiche, die entweder ausschließlich dem Rad-/ Fußverkehr gewidmet sind oder durch Bereiche die der allgemeinen Erschließung dienen. Durch diese Kombination von Rad-/ Gehweg und Erschließungsstraße wird der Flächenverbrauch minimiert und eine Querung der Kfz-Fahrbahn kann unterbleiben.

## **Entwässerung**

Die Oberflächenentwässerung geschieht grundsätzlich über Bankett und Böschung.

Dort wo dies nicht möglich ist –z. B. in den Einschnittsbereichen- wird das Wasser parallel zur Straße über Mulden/Rohrsysteme in Erdbecken sogenannte Retentionsbecken geführt. Hiervon gibt es drei entlang der Strecke.

Am Ende befindet sich schließlich ein Retentionsbodenfilterbecken mit davorliegendem Leichtflüssigkeitsabscheider. Hier wird gereinigtes Wasser gedrosselt an einen Seitengraben der Wupper abgegeben.

## **Schalltechnische Betrachtungen**

Im Rahmen der geplanten Baumaßnahme wurde eine schalltechnische Untersuchung für den Straßenverkehrslärm erstellt.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass es einzelne Gebäude entlang der Strecke gibt, die durch Grenzwertüberschreitung einen dem Grunde nach bestehenden Anspruch auf Lärmvorsorge haben.

Im Allgemeinen wird in diesen Fällen dem aktivem Lärmschutz an der Straße (Wände, Wälle) der Vorrang gegeben.

Eine Ausnahme ist aber dann gegeben, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Dies ist hier der Fall, so dass die einzelnen Gebäude im Außenbezirk nicht aktiv geschützt werden. Es werden stattdessen passive Maßnahmen am Gebäude bevorzugt.

### *Zusammenfassung:*

Es gibt keine aktiven Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände usw.

Es werden ausschließlich passive Maßnahmen betrachtet (Doppelverglasung, Fassadendämmung, Dachdämmung, Lüftungseinrichtungen in den Schlafräumen)

Die abschließende Entscheidung über passive Lärmschutzmaßnahmen wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen getroffen.

Welche schalltechnischen Auswirkungen hat das Projekt Umgehungsstraße tatsächlich für die betroffenen Anwohner entlang der Trasse (im Jahre 2020)?

In wie vielen Fällen gibt es gar keine Änderung, eine Verschlechterung oder eine Verbesserung durch den Bau der neuen Trasse?

Von 635 untersuchten Fällen (Immissionswerten bei Tag) ist bei

- a) in 260 Fällen (41 %) gibt es keine Änderung und
- b) in 320 (50 %) eine Verbesserung vorhanden. In
- c) 55 Fällen (9%) ist von einer Verschlechterung auszugehen.

*erstaunliches Ergebnis!*

Wie ist das möglich, wo doch auf der neuen Trasse mehr Verkehr vorhanden ist als beim Prognose Null Fall (vorhandene K5 im Jahre 2020)?

Beispiel Altenholte: (Straße liegt im Einschnitt, natürliche Lärmschutzwand).

Beispiel Posthäuschen: **a. Wohngebäude** und **b. Gewerbegebäude** (Trasse rückt von Wohnbebauung ab, dadurch näher an Gewerbegebiet - hier ist aber die Beugungskante der jetzt breiteren Straße näher am Gebäude. Die Schallwellen werden über das Gebäude gelenkt.

Hieraus folgt:

die Erhöhung der Verkehrsstärke wird in den meisten Fällen durch andere Einflussfaktoren mehr als kompensiert!

### **Luftschadstoffe**

Die Berechnungen haben ergeben, dass die Zusatzbelastung durch den Verkehr auf dieser Straße nicht zum Erreichen bzw. Überschreiten von Grenzwerten führt.

Die Schadstoffkonzentrationen liegen mindestens 21% unter den entsprechenden *Beurteilungswerten*.

Erklärung: Vorbelastung im ländlichen Bereich zu gering.

### **Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Das Projekt verursacht eine Menge an landschaftspflegerischen Maßnahmen. Sie bestehen i. W. aus Schutzmaßnahmen, Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen und Gestaltungsmaßnahmen. Insgesamt steht dem Verlust an Biotopstrukturen von ca. 14 ha eine Ausgleichsfläche von ca. 27 ha gegenüber. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen findet man als:

- a) Maßnahmen direkt an der Strecke
- b) Eine größere Einzelfläche zwischen der Einmündung Röttgen und der Zufahrt Schneppenthal.
- c) Kompensationskomplex „Berbecker Bachthal“.

Der entstehende Verlust von Biotopstrukturen wird eingriffsnah und auf dem Gebiet der Stadt Hückeswagen *in der Stadt Hückeswagen* ausgeglichen *und*

Hiermit habe ich alle grundsätzlichen Bereiche der Planung angesprochen.

Zum Abschluss würde ich zusammenfassend sagen, dass die Stadt Hückeswagen (mit der B 237 n) eine moderne Verkehrsanlage bekommt, die alle Verkehrsarten berücksichtigt, Entwicklungspotential im Ortskern *ist* bietet und vor allem den zukünftigen steigenden Verkehrsbelastungen gerecht wird. Kosten kommen dabei nicht auf die Stadt zu.