

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)

A59 – 6-streifiger Ausbau zwischen der Anschlussstelle Flughafen (L84) und der Anschlussstelle Köln-Lind (B8) einschließlich der geplanten bewirtschafteten Rastanlage Liburer Heide

Maßnahme

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Köln plant den 6-streifigen Ausbau der A59 zwischen der Anschlussstelle Flughafen (A59 / L84) und der Anschlussstelle Köln-Lind (A59 / B8) einschließlich der neuen bewirtschafteten Rastanlage Liburer Heide. In dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen 2016 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 6-streifigen Querschnitt mit Standstreifen. Zwischen der Anschlussstelle Wahn und der Anschlussstelle Flughafen ist zusätzlich ein vierter Fahrstreifen in Fahrtrichtung Norden aufgrund der hohen Verkehrsbelastung erforderlich. Zwischen der Anschlussstelle Lind und der Anschlussstelle Wahn ist in gleicher Fahrtrichtung ein zusätzlicher Fahrstreifen auf Grund des geringen Abstandes der beiden Anschlussstellen erforderlich.

Da das Ausbauvorhaben der A59 gemäß der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Abkürzung: BImSchV) wie der Neubau einer Straße zu behandeln ist, wird im Zuge der Maßnahme Lärmvorsorge durchgeführt. Das aufgestellte Lärmschutzkonzept sieht über weite Strecken den Einbau eines offenporigem Asphalts (sogenannter „Flüsterasphalt“) und den Bau von zirka 10 km Lärmschutzanlagen mit einer Höhe von bis zu 8,0 m vor. Es kommt zu einer deutlichen Reduzierung der Immissionswerte im Bereich der derzeit stark betroffenen Wohngebiete.

Im Zuge des Ausbaus müssen in diesem Abschnitt insgesamt elf Brückenbauwerke abgebrochen und ersetzt werden. Ein Bauwerk wird ersatzlos abgebrochen, die Wegeverbindung wird über ein anderes Bauwerk sichergestellt. An einer Stelle entsteht eine neue Brücke. Die Brücken unterliegen teils besonderen Anforderungen, wie die Brücke über die sechsgleisige Bahnstrecke südlich der Anschlussstelle Lind oder im Bereich des Tunnels der Eisenbahnanbindung des Flughafens Köln / Bonn an der Hermann-Löns-Straße.

Bereits vor dem eigentlichen Ausbau wird ab 2018 die Brücke der A59 über die Heidestraße L489 an der Anschlussstelle Köln-Wahn erneuert. Die bisherige Brücke stammt aus dem Jahr 1966 und muss auf Grund des umfangreichen Instandsetzungsbedarfs sowie statischen Problemen durch einen Neubau ersetzt werden. Die neue Brücke wird - angepasst an die Ausbaupläne - bereits für sechs Fahrstreifen ausgelegt sein.

Neben dem Streckenausbau ist in diesem Abschnitt der Neubau einer Tank- und Rastanlage „Liburer Heide“ südlich der Anschlussstelle Lind mit einer Kapazität von circa 70 LKW-Stellplätzen vorgesehen. Eine entsprechende Anlage an der A59 ist nötig, da die vorhandenen Stellplatzkapazitäten auf bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen in der Region schon heute nicht mehr dem Verkehrsaufkommen genügen. Der Standort „Liburer Heide“ wurde in einer Untersuchung von

mehreren unterschiedlichen Standorten entlang der A59 als der einzig realisierbare identifiziert. Er kann leistungsfähig und verkehrssicher an die Autobahn angebunden werden und hat einen ausreichenden Abstand zur Wohnbebauung.

Im Zuge einer vorangegangenen Variantenuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A59 wurden vier Varianten einer näheren Betrachtung unterzogen. Dabei wurden die Punkte Verkehrsqualität/Verkehrssicherheit, Bauablauf/Technische Machbarkeit, städtebauliche Einbindung, Kosten/Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit bewertet. Als Vorzugsvariante wurde eine Variante gewählt, die meist eine Verbreiterung Richtung Westen vorsieht. Somit können am östlichen Rand trotz verschiedener Gasleitungen ausreichend Lärmschutzbauwerke zum Schutz der Anwohner berücksichtigt werden. Durch die Verschiebung in Richtung Westen ist der Umbau von zwei Hochspannungsfreileitungstrassen erforderlich.

Die Maßnahme befindet sich im Stadium des Vorentwurfes. In diesem Entwurfsstadium wird die Planung detailliert durchgeführt, um alle technischen Randbedingungen und Betroffenheiten ermitteln zu können und eine verlässliche Kostenberechnung aufstellen zu können. Anschließend erfolgt die Genehmigung der Planung durch das Verkehrsministerium NRW und das Bundesverkehrsministerium. Danach kann das rechtsverbindliche 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 Vorentwurfsunterlagen am 19.10.2017 ab 18:00 Uhr im Rahmen eines öffentlichen Termins in der Aula der Otto-Lilienthal-Realschule / des Maximilian-Kolbe-Gymnasium in Köln-Wahn vorgestellt.

Der Termin wurde vorab mit einer schriftlichen Einladung als Einleger in einer Zeitung ortsüblich bekannt gemacht, um interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie weitere Planbetroffene auf die Veranstaltung aufmerksam zu machen. Für die Träger öffentlicher Belange und anerkannter Naturschutzvereine wurde ein zusätzlicher Informationstermin am 17.10.2017 durchgeführt. Im Rahmen der Einladung zu diesem Termin wurde auch auf die hier protokollierte Veranstaltung vom 19.10.2017 hingewiesen.

Bei der Veranstaltung waren circa 250 Bürgerinnen und Bürger anwesend.

Um 18:00 Uhr wurde die Veranstaltung mit einer Präsentation gestartet. Dabei wurde das Projekt vorgestellt, auf die bisherigen Planungsschritte eingegangen und der derzeitige Planungsstand beschrieben. Ferner wurde das Konzept der Themeninseln erläutert und anschließend ein Ausblick auf die weiteren Planungsschritte gegeben. Die Präsentation ist auf der Homepage des Landesbetriebes Straßenbau NRW abrufbar.

Im Anschluss an diese Projektvorstellung bestand die Möglichkeit allgemeine Fragen zu stellen, die auch für andere Zuhörer von Interesse sein könnten.

Detaillierte Informationsmöglichkeiten und Gelegenheit zum persönlichen Gespräch bestanden dann an den insgesamt fünf Themeninseln. Thematisch sortiert konnten so zu speziellen Themenkomplexen Informationen ausgetauscht werden. Dazu waren alle Themeninseln mit mehreren Fachplanern und Mitarbeitern des Landesbetriebes besetzt, die an den ausgegangenen Planunterlagen und Schaubildern konkrete Fragestellungen beantworten konnten. Im Einzelnen waren dies die folgenden Themeninseln:

- Straßenplanung inklusive Tank- und Rastanlage
- Visualisierung der Planung (Darstellung als 3D-Modell)
- Lärmschutz und Luftschadstoffe
- Landespflege
- Ersatzneubau der Brücke Anschlussstelle Wahn

Die Veranstaltung endete gegen circa 21 Uhr. Besonders die Themeninsel „Lärmschutz“ wurde sehr stark frequentiert, da diese Thematik den Anwohnern sehr wichtig war.

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

Allgemeines zur Baumaßnahme

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 A59 zwischen der Anschlussstelle Flughafen und der Tank- und Rastanlage Liburer Heide südlich der Anschlussstelle Lind ist in dem aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen 2016 als Maßnahme des „vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung“ eingestuft. Der 6-streifige Ausbau dient hier der Kapazitätserweiterung (Staureduzierung, Erhöhung der Verkehrssicherheit etc.).

Des Weiteren wird beschrieben, dass die Ausbauplanung gemäß Bedarfsplan für Bundesfernstraßen 2016 untrennbar mit dem Bau der Tank- und Rastanlage „Liburer Heide“ verbunden ist. In einer Standortuntersuchung wurde der gesamte Bereich der A59 vom Autobahndreieck Köln-Heumar bis zum Autobahndreieck Bonn-Nordost hinsichtlich einer möglichen Tank- und Rastanlage sowohl mit einer beidseitigen als auch einer einseitigen Ausbildung zur Sicherstellung des Stellplatzbedarfs von 70 LKW-Stellplätzen untersucht.

Einziges fachlich realisierbarer Standort ist der nun geplante Standort südlich der Anschlussstelle Lind. Wegen der Nähe zur Anschlussstelle Lind ist hier aber ein komplexer Doppelknotenpunkt erforderlich, so dass die beiden Planungen nicht voneinander getrennt geplant werden können.

Baumaßnahme – Beteiligung an dem weiteren Verfahren

Wenn der Vorentwurf durch das Verkehrsministerium NRW und das Bundesverkehrsministerium genehmigt worden ist, wird der Planfeststellungsentwurf aufgestellt. Dabei werden die technische Planung sowie die erforderlichen Gutachten gegebenenfalls noch einmal aktualisiert, um erforderliche Verfahrensunterlagen (zum Beispiel Grunderwerbspläne, Regelungsverzeichnis) ergänzt und dann zusammengestellt. Diese Planung dient als Grundlage für die Erlangung des Planfeststellungsbeschlusses, das heißt dem Baurecht für den Ausbau. Über das Planfeststellungsverfahren, was ein öffentliches Rechtsverfahren ist, werden alle betroffenen Bürger ortsüblich informiert. Es werden alle Unterlagen rechtsverbindlich bei den Städten und Kommunen zur Einsichtnahme ausgelegt und im Internet veröffentlicht. Zusätzlich wird es nochmal eine Informationsveranstaltung geben.

Baumaßnahme – Baubeginn und Bauzeit

Für den gesamten Autobahnausbau wird von einem Baubeginn ab 2024 ausgegangen und mit einer Bauzeit von vier bis fünf Jahren gerechnet. Da der Streckenabschnitt eine Länge von etwa 7 km mit 13 Brückenbauwerken und circa 10 km Lärmschutzanlagen aufweist, müssen umfangreiche Arbeiten durchgeführt werden. Der Baubeginn ergibt sich aus dem noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren (ab 2019) und der Bauvorbereitung.

Vorgezogen soll der Ersatzneubau der Brücke an der Anschlussstelle Wahn (L489 Heidestraße) im Sommer 2018 beginnen. Es wird von einer Bauzeit von drei Jahren ausgegangen, da komplexe

technische Rahmenbedingungen vorliegen. So muss das Bauwerk zuerst in Längsrichtung aufwendig in zwei Teile getrennt werden, damit der Verkehr während der Bauzeit aufrechterhalten werden kann.

Informationen zu Lärmimmissionen der Maßnahme

Lärmimmissionen – geplante Lärmschutzmaßnahmen

Viele Fragen beziehen sich allgemein auf die geplanten Lärmschutzeinrichtungen. Die Art und Ausgestaltung der geplanten Wälle und Wände wird im Einzelfall erläutert. Einzelne Anwohner bitten dabei um Auskunft zum Abstand der neuen Fahrbahn der A59 zu ihrem Haus / Wohnung und / oder zu der Höhe des geplanten Lärmschutzes dort.

Der rechtliche Rahmen zum Lärmschutz bei dieser Ausbaumaßnahme wird durch die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)) vorgegeben.

Das Ausbauvorhaben wird wie der Neubau einer Straße behandelt und es erfolgt die Festlegung von Immissionsgrenzwerten für den Tag und den Nachtzeitraum, zum Beispiel 59 / 49 Dezibel (A) bei Wohngebieten.

Es wurde auf dieser Basis ein umfangreiches Lärmschutzkonzept aufgestellt, das aus einer Kombination von offenporigem Asphalt (sogenannter „Flüsterasphalt“) und Lärmschutzanlagen (Wälle sowie Wände auf Lärmschutzwällen) besteht. Die Höhen der Lärmschutzanlagen liegen dabei vielfach bei 8,0 m über dem neuen Fahrbahnrand. Dadurch erfolgt eine deutliche Reduzierung der Immissionswerte im Bereich der Wohngebiete.

Bei verbleibenden Grenzwertüberschreitungen, die noch bei den Nachtgrenzwerten vorliegen, besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz am Gebäude (zum Beispiel Lärmschutzfenster), sofern schützenswerte Räume (zum Beispiel Schlafräume) vorhanden sind.

Durch den Ausbau ergibt sich insgesamt eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation im Bereich des Abschnittes Anschlussstelle Flughafen bis Anschlussstelle Lind gegenüber der vorhandenen Situation.

Lärmimmissionen – Berücksichtigung einer Geschwindigkeitsreduzierung

Es wird mehrmals die Frage gestellt, warum keine Geschwindigkeitsreduzierung zur Reduzierung des Verkehrslärms geplant ist.

Die Berechnung der Schallemissionen erfolgt nach der gültigen, in der Verkehrslärmschutzverordnung verankerten Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990. Dabei wird die ungünstigste Situation ohne Geschwindigkeitsbegrenzung zu Grunde gelegt mit der Recheneinstellung „Vmax größer 130 km/h“. Die Abkürzung Vmax bedeutet maximale Geschwindigkeit.

Auf Grundlage dieser Schallemissionen wird ein Lärmschutzkonzept aufgestellt. Im Rahmen eines Abwägungsprozesses zwischen Schutzwirkung und Wirtschaftlichkeit erfolgt dabei die Festlegung des Umfangs der baulichen Lärmschutzmaßnahmen.

Würde eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bereits im Planungsprozess durchgeführt, ergäben sich niedrigere Lärmpegel an der zu schützenden Bebauung und der erforderliche Lärmschutz würde niedriger dimensioniert. Die Annahme eines höheren Lärmpegels wegen Mitberücksichtigung hoher Fahrgeschwindigkeiten größer 130 km/h führt also zu umfangreicheren Lärmschutzanlagen, was zu Gunsten der betroffenen Anlieger ist.

Sollte später aus anderen Gründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgen, so bleiben die geplanten Lärmschutzanlagen unverändert.

Lärmimmissionen – Bereiche ohne Lärmschutzanlagen

Mehrere Bürger bringen folgendes Argument vor: Zitat „Ich höre den Lärm von der Autobahn bei mir aus einer ganz speziellen Richtung. Warum ist dort an der Autobahn keine Lärmschutzwand vorgesehen?“ (Ende Zitat). Einige Bürger (aus der Ortslage von Wahn, westlich der Trasse) bemängeln, dass der geplante Lärmschutz vor der Anschlussstelle Lind endet. Es wird angemerkt, dass speziell der

Verkehr auf den Brücken über die B8 und die Bahnstrecken zu hören sei. Hierbei wird die Befürchtung geäußert, dass sich der Lärm zukünftig hier noch verstärken wird. Der Lärmschutz sollte deshalb bis zu der geplanten Tank- und Rastanlage verlängert werden.

Wenn bei der jetzt vorhandenen Situation der Autobahnlärm aus einer seitlichen Richtung lauter zu hören ist, als der direkt von der Autobahn kommende Lärm, so bedeutet das, dass direkt zwischen Autobahn und Haus ein guter Lärmschutz vorhanden ist. In Zusammenhang mit dem Ausbau werden die neuen Lärmschutzanlagen deutlich höher und seitlich länger dimensioniert als die vorhandenen. Ziel ist dabei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für den Tag und den Nachtzeitraum, zum Beispiel 59 / 49 Dezibel bei Wohngebieten. Auch danach kann es sein, dass aufgrund des guten Lärmschutzes zwischen Autobahn und Haus der Autobahnlärm aus einer anderen, seitlichen Richtung am deutlichsten wahrnehmbar ist, obwohl die Lärmgrenzwerte am Haus nicht mehr überschritten sind.

Lärmimmissionen – Lärmschutz während der Bauzeit

Die Planung des bauzeitlichen Lärmschutzes ist Teil der Bauvorbereitung. In dem vorliegenden Vorentwurf sind dazu noch keine konkreten Planungen aufgestellt.

Generell wird jedoch der bestehende Lärmschutz so lange wie möglich in den einzelnen Bauphasen stehen gelassen. Zudem besteht stellenweise die Möglichkeit temporären Lärmschutz für die Bauzeit zu errichten.

Lärmimmissionen – Summationswirkung verschiedener Verkehrsträger

Einige Bürger aus dem Bereich Lind merken an, dass trotz des derzeit vorhandenen Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 10,0 m der Lärm immer noch sehr hoch sei, da dieser Bereich auch in der Einflugschneise des Flughafens liegt.

Es wird auf die geplanten Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz vor Straßenverkehrslärm (zum Beispiel auch Flüsterasphalt) verwiesen. Eine Einhaltung der Grenzwerte bezogen auf den Lärm aus allen Lärmquellen zusammen (zum Beispiel Straße, Schiene, Flugverkehr, Industrielärm) ist rechtlich nicht möglich.

Lärmimmissionen – Wohngebiet im Bereich der „Nibelungenstraße“

Anwohner im Bereich der Nibelungenstraße erkundigen sich nach den Auswirkungen des Ausbaus auf die Siedlung: Der Lärmschutz im Bereich der Siedlung wird deutlich verbessert. Nördlich der Nibelungenstraße werden Lärmschutzwände ergänzt, wo im Bestand keine vorhanden sind, und südlich der Straße werden die Lärmschutzwände erhöht sowie hinter dem Möbelhaus verlängert. Durch den Abriss der Mehrparteienhäuser in der Straße „Am Krausbaum“ hat sich die Lärmsituation aus Sicht der Anwohner im Bestand deutlich verschlechtert. Die verlängerte Lärmschutzwand sowie neu geplante Wohneinheiten auf diesem Grundstück werden dies jedoch wieder verbessern. Die Anregung, die Lärmschutzwand hinter dem Möbelhaus eventuell noch weiter zu verlängern bzw. höher auszuführen, wird aufgenommen und in den weiteren Verfahrensschritten geprüft.

Einem Anlieger mit Wohnort im Bereich Am Krausbaum / Iltisweg ist aufgefallen, dass die Lärmisophonen in dem Plan „Prognose-Nullfall Nacht“ (beziehungsweise „Bestand Nacht“) eine sehr deutliche Einschnürung im Bereich „Am Krausbaum“ hat, wonach es im Bereich des oben genannten Wohngebiets leiser ist, als in gleichem Abstand zur Autobahn vor- und hinter den Wohnhäusern. Er unterstellt dem Landesbetrieb hier eine bewusste Manipulation der Berechnung. Auf Anhieb konnte dem Anlieger keine nachvollziehbare Begründung für die Einschnürung genannt werden.

Anmerkung: Bezüglich der Einschnürung wäre die Erklärung gewesen, dass dort wegen der vorhandenen Bebauungen auch heute bereits eine kleine Lärmschutzwand vorhanden ist, und daher dort die Einschnürung in den Ergebnisophonen auch zu sehen ist.

Lärmimmissionen – Tennisanlage TC Rot-Weiß Porz e.V.

Es wird der nicht vorhandene Lärmschutz im Bereich der Tennisanlage kritisiert. Es ist nicht nur die Freizeitaktivität beeinträchtigt, sondern es bestehen dort auch zwei Wohneinheiten. Außerdem gibt es Erweiterungsabsichten zur Tennisanlage.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Gebiet nicht um ein Wohngebiet handelt. Daher gelten hier auch nicht die Grenzwerte für ein solches Gebiet. Es kann nur die Berücksichtigung der Wohneinheiten gemäß den für die Gebietseinstufung „Außenbereich“ geltenden Lärmgrenzwerten erfolgen. Dennoch wird sich in diesem Bereich die Lärmsituation deutlich verbessern, da in Höhe der Tennisanlage eine 6,0 Meter hohe Lärmschutzanlage vorgesehen ist. Diese dient allerdings ursächlich den umliegenden Wohngebieten.

Informationen zur Entwässerung

Entwässerungsdetails

Es werden einige wenige Fragen zur geplanten Entwässerung der Autobahn gestellt. Das geplante Entwässerungskonzept, vor allem zum Schutz der Trinkwassergewinnungsgebiete wird erläutert.

Informationen zur Planung der Tank- und Rastanlage Liburer Heide

Planung der Tank- und Rastanlage Liburer Heide – Grundsätzliches / Details

Zur geplanten Tank- und Rastanlage Liburer Heide gibt es unterschiedliche Bedenken und Anregungen: Teilweise wird der Stellplatzbedarf für LKW angezweifelt. Es wird angemerkt, dass heute viele LKW in den umliegenden Straßen parken und daher 71 Stellplätze zu wenig seien. Andere Anwohner sehen die Anlage als zu groß dimensioniert an.

Ein Bürger geht detailliert auf den baulichen und finanziellen Aufwand für die kombinierte Anschlussstelle Lind (zum Beispiel Verteilerfahrbahnen) ein und bewertet diesen als unverhältnismäßig in Bezug auf die zu schaffenden Stellplätze; für die Tank- und Rastanlage sollte daher aus seiner Sicht ein anderer Standort gewählt werden.

Ein Anwohner hat detaillierte Fragen zur Entwässerung der Tank- und Rastanlage und dabei speziell zu dem Raststättengebäude und der Tankstelle. Es wird erläutert, dass das Versickerungsbecken nur Oberflächenwasser aufnimmt und kein Schmutzwasser und dass die Tankstelle mit den erforderlichen Vorbehandlungseinrichtungen für das Oberflächenwasser ausgestattet werden muss. Das Schmutzwasser wird über Druckleitungen der öffentlichen Kanalisation zugeführt.

Außerdem wird die Frage gestellt, warum die Rastanlage nicht auf freien Gewerbeflächen im Bereich der A59 errichtet werden kann. Es wird darauf verwiesen, dass entsprechend dem Bundesfernstraßengesetz ein unmittelbarer Anschluss an der A59 erfolgen muss. Autohöfe abseits der direkten Strecke können als Ergänzungen gesehen werden, fallen aber nicht in die Zuständigkeit des Bundesverkehrsministeriums und sind private Anlagen.

Planung der Tank- und Rastanlage Liburer Heide – Lärmschutz

Zum Themenkomplex Tank- und Rastanlage gibt es Bedenken, dass zukünftig von der Tank- und Rastanlage Lärmbelastungen für die Anwohner von Wahn zu erwarten wären, da keine Lärmschutzwand entlang der Tank- und Rastanlage vorgesehen ist. Es wird auch auf den Lärm durch Kühlaggregate, durch länger dauernden Leerlaufbetrieb und bei Rangierfahrten hingewiesen. Eine jetzt schon vorhandene Freifläche (ehemaliger Acker) westlich der Möbelhäuser Boss und Porta wird seit längerem als Lkw-Parkplatz genutzt und verursacht bereits die oben geschilderten störenden Geräuschbelastigungen. Der Anlieger befürchtet eine Verschlimmerung durch Hinzukommen der Lkw-Stellplätze.

Hier wird beschrieben, dass die Emissionen der Rastanlage in der Planung gemäß der rechtlichen Vorgaben berücksichtigt wurden. Außerdem befindet sich die Rastanlage hinter der vorhandenen sechsgleisigen Bahnstrecke (einschließlich Lärmschutzwand) und der Biogasanlage, sodass eine gewisse Abschirmung erfolgt. Die Immissionsgrenzwerte an den Wohngebäuden werden eingehalten.

Informationen zur Landespflege

Landespflege – Kompensation im Bereich der Tank- und Rastanlage

Die ortsansässigen Landwirte, die von der Flächeninanspruchnahme durch die Tank- und Rastanlage sowie die unmittelbar angrenzenden Kompensationsmaßnahmen betroffen sind, bitten um ein Gespräch mit der Straßenbauverwaltung bezüglich des Ausgleichs, bevor dieser endgültig festgelegt wird.

Es wird die Bitte um Verlegung der Kompensationsflächen von hochwertigen landwirtschaftlichen Böden auf sandige, weniger ertragsreiche Böden im Zwickel nord-westlich der Tank- und Rastanlage vorgetragen.

Außerdem wird die Frage gestellt, ob man die bisher noch landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen der B8 und der Eisenbahn auf der östlichen Seite der A59 als Ausgleichsflächen - auch für die Wechselkröte – nutzen kann, um dadurch die Flächen unmittelbar neben der Tank- und Rastanlage für die Landwirtschaft zu erhalten.

Anmerkung: Diese Flächen sind bereits durch einen Bebauungsplan der Stadt Köln (Industriegebiet) belegt.

Landespflege – Sonstige Anmerkungen zur Kompensation

Es werden noch von verschiedenen Seiten Anregungen zum Kompensationskonzept gegeben. So soll eine verstärkte Kompensationsnutzung auf ehemaligen Rekultivierungsflächen erfolgen. Des Weiteren wird gefragt, ob es nicht ein Kompensationsangebot durch die Kommunen gibt. Auch wäre doch gegebenenfalls eine Zusammenlegung von Kompensationsmaßnahmen für die A59 und kommunale Eingriffe denkbar.

Für folgende Örtlichkeit wird ein konkreter Verbesserungsvorschlag vorgebracht:

Südöstlich des Brückenbauwerks Anschlussstelle Wahn liegt in einem Dreieck zwischen A59 und der Straße „Senkelsgraben“ eine Grünfläche mit Kleingärten und Kinderspielflächen, die eine wichtige Funktion für die wohnungsnaher Freizeitnutzung der östlich angrenzenden Wohnbebauung einnimmt. Im Übrigen bieten diese Flächen einen visuellen Schutz vor von der vorhandenen Autobahn ausgehenden Beeinträchtigungen durch Lärm und Abgase. Diese Flächen sollten nicht durch die Ausbaumaßnahme verkleinert werden. Als Anregung wird vorgeschlagen zu prüfen, ob die nördlich angrenzenden Flächen zwischen L489, Schützenstraße und eventuell hoch bis zur Nachtigallenstraße, die bisher noch überwiegend landwirtschaftlich genutzt sind, in das Ausgleichskonzept eingebunden und mit einer Gehölzpflanzung versehen werden können, um ebenfalls einen visuellen Schutz für die Wohnbebauung und die hier befindliche Heideschule zu bieten.

Anmerkung: Die benannten Erholungsflächen werden nicht durch Kompensationsflächen in Anspruch genommen, sondern durch einen geplanten Lärmschutzwall. Auf diesem Lärmschutzwall sind Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen.

Informationen zu weiteren Planungsdetails

Visualisierung

Viele Bürger nutzen das Angebot sich in der 3D-Animation der Planung virtuell an gewünschte Standorte zu begeben, um die Auswirkungen der Planung zu erkennen. Es besteht somit die individuelle Möglichkeit zum Verständnis der Planung ohne dafür die Kenntnis zum Lesen von Planunterlagen besitzen zu müssen.

Gerade die visuelle Wirkung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden dabei häufig angefragt. Aber auch zu Details bei Unterführungen, den Auswirkungen auf die Kieselseen oder der Betroffenheit von privatem Eigentum wird um die Darstellung von speziellen Ansichten sowie den Vergleich zwischen Bestand und Planung gebeten. Einem Anwohner eines vom Abriss betroffenen Wohnhauses kann so auch verdeutlicht werden, warum dieses unumgänglich mit der Ausbauplanung kollidiert.

Planung Umbau der Hochspannungsfreileitungen

Durch die abschnittsweise erforderliche Verschiebung der Trasse Richtung Westen ist der Umbau von zwei Hochspannungsfreileitungstrassen notwendig. Es wird daher von einem Bürger nach den geplanten Standorten der zusammengefassten Leitungen gefragt. Hierzu wird ausgeführt, dass hierfür noch keine konkreten Planungen vorliegen. Diese werden derzeit von den beiden Netzbetreibern begonnen. Im Planfeststellungsverfahren werden diese Planungen dann öffentlich ausgelegt und sind Bestandteil des Verfahrens.

Grunderwerb

Ein Anwohner aus Lind bemängelt, dass zwei neuere Wohngebäude unmittelbar an der Anschlussstelle Lind nicht im Kataster der aktuellen Pläne dargestellt sind. Hier sollten die Daten aktualisiert werden. Es wurde eine Berücksichtigung für die Planfeststellungsunterlagen zugesichert.

Planungen im Umfeld der Maßnahme

Planungen im Umfeld der Maßnahme – Ortsumgehung Niederkassel (L274n)

Es wird in der Diskussionsrunde nach dem Vortrag die Frage gestellt, ob die Umgehungsstraße Niederkassel (L274n) in der Planung berücksichtigt wurde.

Es gibt die Situation, dass im Zuge des Landesstraßenbedarfsplanes der Neubau einer L274n Ortsumgehung Troisdorf bis Spich/B8 vorgesehen ist. Zur L274n wurde vom Landesbetrieb vor einigen Jahren eine erste Planung aufgestellt. Diese sah den Anschluss an die B8 über eine Trasse zwischen den Spicher Seen gemäß Landesstraßenbedarfsplan vor. Aus artenschutzrechtlichen Gründen wurde diese Trassenführung jedoch nicht weiter verfolgt. Es gab mehrere Alternativen die untersucht wurden, insbesondere die Variante um Libur herum bis zur B8 mit Anbindung an den Porta-Kreisel. Diese wurde vom Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Köln nochmals genauer untersucht und hat sich in einer Machbarkeitsstudie des Rhein-Sieg-Kreises mit leicht geänderter Trassenführung als Vorzugsvariante heraus kristallisiert. Im Anschluss daran ist allerdings auf politischer Ebene von den Städten Köln und Niederkassel sowie dem Rhein-Sieg-Kreis der Wille geäußert worden, diese Vorzugsvariante nicht weiterzuverfolgen. Stattdessen ist es derzeit überwiegender kommunalpolitischer Wunsch, den Fokus auf die Planung der L82n Ortsumgehung Zündorf mit einem Anschluss an die A59 zwischen der Anschlussstelle Flughafen und der Anschlussstelle Wahn zu legen. Im Landesstraßenbedarfsplan ist die Straße jedoch zwischen B8 und A59 in die Stufe 2 kategorisiert worden, die eigentliche Ortsumgehung Zündorf ist komplett entfallen. Daher ist für kein Teilstück eine Finanzierung bis 2030 über den Landeshaushalt gesichert. Die nachrangige Priorisierung im Landesstraßenbedarfsplan erlaubt es dem Landesbetrieb Straßenbau derzeit daher nicht, an einer solchen Planung zu arbeiten.

Planungen im Umfeld der Maßnahme –neue Rheinquerung A553

Ebenso wird in der Diskussionsrunde nach dem Vortrag nachgefragt, ob die neu vorgesehene Rheinquerung in der Planung berücksichtigt wurde.

Die Rheinquerung mit Anbindung an die A59 befindet sich planerisch ganz am Anfang. Es gibt noch keine konkrete Linienführung. Eine Vorzugsvariante soll in den nächsten drei bis vier Jahren festgelegt werden. Bis dahin hat die Planung der A59 inklusive Tank- und Rastanlage Liburer Heide mit der vorgestellten Vorzugsvariante Vorrang. Sollte für die Rheinspange eine Variante Autobahndreieck Köln-Lind mit Anschluss an die A59 nördlich der Spicher Seen gewählt werden, hat die Planung der A553 Vorrang vor der Realisierung der Tank- und Rastanlage.

Planungen im Umfeld der Maßnahme – Ortsumgehung Zündorf L82n

Neben der Frage zur Ortsumgehung Troisdorf-Spich wird nochmal eine Frage zur Berücksichtigung der Planung der L 82n gestellt.

Es wird auch auf die Antwort zur Frage zur L274n (siehe oben) verwiesen. Für die L82n wurde in verschiedenen Räten der Kommunen die Variante mit einem Anschluss an die A59 zwischen der

Anschlussstelle Flughafen und der Anschlussstelle Wahn beschlossen. Im Landesstraßenbedarfsplan ist die Straße im Bereich zwischen B8 und A59 jedoch nur in die Stufe 2 kategorisiert worden, so dass eine Finanzierung bis 2030 nicht gesichert ist und damit derzeit auch kein Planungsauftrag für den Landesbetrieb besteht.

Ersatzneubau Brückenbauwerk Anschlussstelle Wahn

Zu der bereits konkret vorbereiteten Baumaßnahme Ersatzneubau Brückenbauwerk Anschlussstelle Wahn (Baubeginn im Jahr 2018) werden detaillierte Fragestellungen vorgebracht und von den anwesenden Mitarbeitern beantwortet. Dabei dreht es sich um die Notwendigkeit der Maßnahme, die geplanten Verkehrsführungen und die Bauverfahren.

Zur Thematik des Lärmschutzes während der Bauzeit wird ausgeführt, dass der vorhandene Lärmschutz der Ostseite bedingt durch die Behelfsverkehrsführung vollständig abgebaut werden muss. Im Bereich der Behelfsbrücke und der anschließenden temporären Stützwand soll allerdings ein provisorischer Lärmschutz aufgestellt werden. Außerdem sinken die Lärmemissionen durch die in der Baustelle auf 60 km/h beschränkte zulässige Höchstgeschwindigkeit. Nach dem Ersatzneubau erfolgt vor und hinter dem Bauwerk eine vollständige Wiederherstellung des derzeit vorhandenen Lärmschutzes. Auf der Brücke wird bereits der für den Ausbau der A59 erforderliche, höhere Lärmschutz vorgesehen.

Ein Anwohner äußert detailliert seine Bedenken gegen den zeitlichen Ablauf des geplanten Ersatzneubaus der Brücke an der Anschlussstelle Wahn. Er verweist dabei auf eine geplante bzw. bereits laufende Baumaßnahme im Bereich der B8 in Troisdorf (Kreisverkehrsplatz Belgische Allee / B8). Durch die zeitliche Überschneidung könnte es durch Verlagerungen des Verkehrs von der A59 wegen der Baustelle der Brücke zu Behinderungen auf der B8 kommen. Es wird zugesichert dieses intern zu prüfen.

Während der Sperrungen der L489 Heidestraße ist der Busverkehr der Kölner Verkehrsbetriebe zu berücksichtigen. Eine rechtzeitige Klärung mit den Verkehrsbetrieben ist erforderlich. Umleitungsstrecken sind auszuweisen. Es wurde darauf verwiesen, dass die Kölner Verkehrsbetriebe in die Planung der Verkehrsführungen eingebunden sind.

Ein weiterer wichtiger Hinweis kommt von zwei Anliegern: Die Kreuzung B8 / Ausfahrt Anschlussstelle Lind (Rechtsabbieger aus Fahrtrichtung Köln) und der anschließende Knoten B8 / Am Linder Kreuz sind unsignalisiert und funktionieren schon heute während der Verkehrsspitzen auch ohne Baustelle und Umleitung aus ihrer Sicht nicht. Der Verkehr von der Autobahn kann nicht abfließen und staut sich bis auf die A59 zurück. Hier sollte unbedingt geprüft werden, ob während der länger andauernden Umleitung (es war von circa 4 bis 6 Wochen die Rede) bei Sperrung der Südost-Abfahrtrampe Anschlussstelle Wahn eine koordinierte Lichtsignalanlagen-Regelung für die beiden dicht aufeinander folgenden Knoten eingerichtet werden kann. Auch hier wird eine interne Prüfung zugesagt.

Ergebnis der Veranstaltung

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.

Grundsätzlich wird der vorgesehene Ausbau der A59 von der Mehrheit der anwesenden Bürger als positiv bewertet. Viele der Anwohner sind selbst als Verkehrsteilnehmer von den zahlreichen Verkehrsbeeinträchtigungen auf der A59 betroffen. Auch die Verbesserung des Lärmschutzes im Zuge des Ausbaus der A59 wird von vielen Anwohnern positiv gesehen. Es wird oft auf die heute vorhandenen und als unzureichend empfundenen Lärmschutzeinrichtungen hingewiesen.

Weitere Bürgerbeteiligung

Der Internetauftritt zur Maßnahme unter www.strassen.nrw.de wird regelmäßig aktualisiert. Bei Fragen oder Hinweisen kann direkt mit dem Landesbetrieb unter 0221-8397-0 Kontakt aufgenommen werden.

Zur Planfeststellung des Abschnittes werden weitere Informationsveranstaltungen organisiert. Die Termine werden über das Internet und die Presse veröffentlicht.

Die Präsentation der Öffentlichkeitsveranstaltung vom 19.10.2017 ist im Internet veröffentlicht.

<https://www.strassen.nrw.de/projekte/a59/ausbau-zwischen-koeln-porz-und-bonn-nordost.html>

Kontakt

Straßen.NRW, Regionalniederlassung Rhein-Berg, Außenstelle Köln

Deutz-Kalker-Straße 18-26

50679 Köln

Ansprechpartner: Herr Alt

Telefon: 0221/8397-523

wolfgang.alt@strassen.nrw.de