

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

A59 – 6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg (A40) und der Anschlussstelle Duisburg-Marxloh

Maßnahme

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ruhr, Haus Bochum plant den 6-streifigen Ausbau der A59 zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg und der Anschlussstelle Duisburg-Marxloh. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der Abschnitt in der höchsten Kategorie als Maßnahme des „vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung“ aufgenommen worden.

Die Komplexität der Maßnahme ergibt sich aus diversen Zwangspunkten im Verlauf der Strecke. Auf dem betrachteten Abschnitt der Voruntersuchungen von ca. 6,7 km Länge befinden sich insgesamt 4 Anschlussstellen und 2 hochbelastete Autobahnkreuze sowie mehrere Ingenieurbauwerke.

Bei einem ersten Öffentlichkeitsbeteiligungstermin am 14.06.2018 wurde der Stand der Vorplanung vorgestellt. In dieser vorangegangenen Vorplanung wurden in einem dreistufigen Abwägungsprozess 16 Streckenvarianten und 20 Knotenpunktvarianten für die Autobahnkreuze und Anschlussstellen entwickelt und untersucht. Die Ergebnisse dieser Vorplanung bilden die Grundlage der nun in Machbarkeitsstudien untersuchten Tunnel- sowie Hochstraßenvariante, welche nun vom Bundesverkehrsministerium als Vorzugsvariante genannt wurde. Die Gesamtmaßnahme weist vor dem Hintergrund des sich weiter verschlechternden Zustands von Teilbauwerken der Berliner Brücke eine besondere Dringlichkeit auf. Der Berliner Brückenzug wurde einer Nachrechnung unterzogen, mit dem Ergebnis, dass verkürzte Prüfintervalle, sowie eine Einhausung für Sonderprüfungen erforderlich sind, da sich die Nutzungsdauer der Brücke dem Ende zuneigt.

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.“

Das Ergebnis der Variantenuntersuchung im Zuge der Vorplanung wurde am 22.01.2020 von 16:00 bis 19:00 Uhr im Rahmen eines öffentlichen Termins in der Gebläsehalle des Landschaftspark Duisburg-Nord vorgestellt. Vorab zwischen 15:00 und 16:00 Uhr wurden ca. 10 Vertreterinnen und Vertreter der Presse empfangen. Im Rahmen der Veranstaltung erläuterten Vertreter des Landesbetriebes Straßenbau NRW interessierten Bürgerinnen und Bürgern die wesentlichen Kriterien der Variantenauswahl sowie die Vorzugsvariante. Der Termin wurde vorab auf der Internetseite des Landesbetriebes Straßenbau NRW und ortsüblich bekannt gemacht, um interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie weitere Planbetroffene auf die Veranstaltung aufmerksam zu machen. Bei der Veranstaltung waren ca. 250 Bürgerinnen und Bürger anwesend.

Die Infostände zu den unterschiedlichen Themengebieten wurden auf drei verschiedene Räumlichkeiten und Themeninseln aufgeteilt. Im Eingangsbereich der Gebläsehalle war die Themeninsel Empfang inklusive großflächiger Visualisierung der Vorzugsvariante mittels Beamer und Leinwand eingerichtet. Zudem wurde dort Auskunft zum Zustand der Brückenbauwerke des Abschnitts und zu den erfolgten Sanierungsmaßnahmen erteilt. Die Themeninsel Lärm und Lärmschutz, sowie der Grunderwerb als wichtiges Thema aller Anlieger war ebenso in dem vorderen Bereich der Gebläsehalle angeordnet. Im sogenannten „Maschinenfoyer“ (Halle 2) der Örtlichkeit lag der Schwerpunkt auf dem Thema Visualisierung der Vorzugsvariante. Neben zwei Großbildschirmen, die die Vorzugsvariante als Überflug über die Strecke nach dem Umbau darstellten, konnte man sich an einem Kartentisch sowie mehreren Plakaten zur Gegenüberstellung von Ausbau- und Bestandstrasse ein genaues Bild machen. Die Themeninseln Umwelt und Variantenentscheidung nahmen den größten Teil der angrenzenden „kleinen“ Halle ein. Neben zwei Kartentischen mit Satellitenbildern des Ausbauabschnitts inklusive Bezeichnung von Nebenstraßen zur Orientierung, war dort der Mittelpunkt der Veranstaltung, da insbesondere die Entscheidungsgrundlagen der Varianten Tunnel und Hochstraße ausführlich behandelt wurden.

Im südlichen Bereich, unmittelbar am anschließenden Bauwerk Berliner Brücke soll die Achse der neu gebauten A59 nach Westen verschoben werden. Somit wird ein Bau der westlichen Richtungsfahrbahn Düsseldorf außerhalb des Verkehrs ermöglicht. Im weiter nördlichen Bereich der Anschlussstellen Duisburg-Ruhrort und Meiderich ist ein symmetrischer Ausbau vorgesehen. Der Ersatz der zwischen den Anschlussstellen liegende Großbrücke „Meiderich“ wird mithilfe einer Behelfsbrücke auf der östlichen Seite möglich, dennoch bleibt es im Endzustand bei einem symmetrischen Ausbau in diesem Bereich. Bei der nördlich der Anschlussstelle Meiderich gelegene Brücke „Gartsträuch“ wird analog zu der Berliner Brücke zunächst der östliche Überbau fertiggestellt, jedoch ein Achsversatz der Autobahn nach Osten hin erfolgt.

Insbesondere die Zeitschienen im Bauablauf, ein Kostenvergleich und ein Lärmtechnischer Vergleich waren Schwerpunkt der Infoveranstaltung und der sich daraus ergebenden Diskussionen. Eine übersichtliche Zusammenfassung des Abwägungsprozesses, dem die Entscheidung zugrunde lag wurde anhand des Plakats der primären Entscheidungskriterien deutlich, bei dem die Varianten anhand ihrer wichtigsten Kriterien Bauzeit, Sperrzeiten von Anschlussstellen, Gesamtkosten, Gebäudeabbrissen, Anzahl der Lärmbetroffenen, Städtebau und Umweltverträglichkeitsuntersuchung gegenübergestellt wurden. Zusätzlich wurden die gewählten Ausbauvarianten der Autobahnkreuze Duisburg und Duisburg-Nord dort anhand von Plakaten ausführlich vorgestellt.

Am Ende des Rundgangs konnte mithilfe von Klebepunkte Rückmeldung/Feedback bezüglich des eigenen Wohnorts, sowie einer generellen Rückmeldung bezüglich der Zufriedenheit mit der Informationsveranstaltung gegeben werden. Für alle Themenbereiche stand mindestens ein Ansprechpartner bereit und ging, soweit dies mit dem aktuellen Planungsstand möglich war, auf die zahlreichen Bürgerfragen ein. Nachfolgend sind die Fragen, Antworten und Ergebnisse der Informationsveranstaltung thematisch zusammengefasst.

Baumaßnahme – Begründung

Der Planungsauftrag für eine Maßnahme an Bundesfernstraßen leitet sich grundsätzlich aus dem geltenden Bundesverkehrswegeplan und der dort getroffenen Einstufung ab. Der 6-streifige Ausbau der A59 zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg und der Anschlussstelle Duisburg-Marxloh ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung eingestuft. Dieses Thema wurde ausführlich beim Termin der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 14.06.2018 behandelt. An dieser Stelle wird auf den Termin, sowie das Protokoll dazu verwiesen.

Baumaßnahme – Planung, Dauer und Finanzierung

Auf Grundlage der in der Vorplanung festgelegten Vorzugsvariante soll bis Ende 2020 der Vorentwurf abgeschlossen werden. Nach der Genehmigung des Vorentwurfes durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird mit der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen begonnen. Der Ablauf und die möglichen Einwendungsmöglichkeiten wurden auf Nachfrage erläutert. Nachdem das Planfeststellungsverfahren erfolgreich durchlaufen und abgeschlossen ist, wird die Ausführungsplanung aufgestellt. Diese dient als Grundlage für die bauliche Umsetzung. Die Baukosten für den Um- bzw. Ausbau der A59 trägt wie bei allen Autobahnprojekten der Bund.

Angedacht ist, dass Ende 2020 der Vorentwurf vorgelegt wird. Im Jahr darauf soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird laut aktuellem Stand im Jahr 2024 gerechnet, sodass ein Baubeginn im Frühjahr 2026 angestrebt wird. Die erste neue Brückenhälfte als Ersatz der maroden „Berliner Brücke“ soll 2029 fertiggestellt werden, sodass der Verkehr auf diese umgelegt, und das alte Bauwerk abgerissen werden kann. Von einigen Bürgerinnen und Bürgern werden die Baukosten der vorgestellten Tunnel- als auch Hochstraßenvariante als zu niedrig angesetzt angesehen. Zudem wurde sich von Seiten der Bürger mehrfach skeptisch aufgrund der engen Zeit- und Terminplanung geäußert.

Verkehrszahlen

Für die Grundlage der Trassierung, für die Dimensionierung der Bauwerke, für die Lärm- und die Schadstoffberechnung werden Verkehrszahlen benötigt. Diese werden im Zuge einer projektbezogenen Verkehrsuntersuchung auf Basis der vorhandenen Ergebnisse und Zählungen für den Prognosehorizont 2030 prognostiziert. Darin sind die geplanten weiteren Maßnahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 und Planungsmaßnahmen der Stadt Duisburg sowie die Bevölkerungsentwicklung enthalten. Mehrfach wurden Bedenken geäußert, dass in Zeiten des Klimawandel der ÖPNV gestärkt werden müsse und keine Anreize mit besser ausgebauten Straßen noch mehr Verkehr anzuziehen. Zudem wurde Einsicht in die Verkehrsgutachten, sowie Grundlagen für die Untersuchung von Seiten der Bürgerinnen und Bürgern im Sinne der Transparenz von öffentlichen Bauvorhaben gefordert. Die Freigabe der Unterlagen für die öffentlich zugängliche Projektinternetseite www.a59.nrw.de wird kurzfristig erfolgen.

Baustellenmanagement

Es wurde die Befürchtung geäußert, dass bei Sperrungen im Zuge der Tunnelvariante der Anschlussstellen Ruhrort und Meidereich ein Verkehrskollaps droht. Viele Bürgerinnen und Bürger berichteten von den Zuständen, als die Berliner Brücke zwecks Ertüchtigung halbseitig gesperrt werden musste und sich der Verkehr den Weg im untergeordneten Netz gesucht hat. Die damalige Situation wurde als sehr chaotisch wahrgenommen. Die erforderlichen Sperrungen sollen zudem mit den Baustellen der Stadt Duisburg in ihrem Netz koordiniert werden. Dies bedarf einer engen Abstimmung und Zusammenarbeit.

Lärmimmissionen

Beim ersten Termin zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die gesetzlichen Grundlagen vorgestellt und erläutert, sowie darauf hingewiesen, dass Lärm nicht gemessen, sondern einheitlich berechnet wird.

In der aktuellen Planungsstufe wurden für die Varianten Hochstraße und Tunnellösung die Lärmbetroffenheit anhand der gesetzlichen Grenzwerte berechnet. Besonders hervorgehoben werden muss, dass gegenüber der heutigen Situation unabhängig von der Ausbauvariante eine erhebliche Lärmreduzierung erzielt wird. Auf den Plakaten der beiden dargestellten Varianten und der Variante ohne Ausbau

waren die Lärmbetroffenheiten anschaulich gegenübergestellt. Die Lärmschutzabwägungen im Bereich der jetzt schon in Troglage verlaufenden A59 im Bereich Alt Hamborn werden im Rahmen des Vorentwurfs als Lärmschutzvariante Einhausung weiter verfolgt. Da sowohl bei der Tunnel- als auch der Hochstraßenvariante die Grenzwerte noch überschritten wurden, kamen vermehrt Fragen dazu auf, was dann in diesem Fall geschehe. Es wurde von Seiten der Mitarbeiter von Straßen.NRW auf das Planfeststellungsverfahren, sowie die Möglichkeit von passiven Lärmschutzmaßnahmen verwiesen. An der Anschlussstelle Duisburg-Meiderich seien die bereits bestehenden Lärmschutzwände zu niedrig und somit die Lärmbelastung deutlich zu hoch.

Grundstücksbetroffenheit

Zu diesem Themenbereich stand ebenfalls ein Informationsstand zur Verfügung, der über die unterschiedlichen Formen und Verfahren beim Grunderwerb informierte. Die genaue Betroffenheit jeder bzw. jedes Einzelnen kann erst im weiteren Planungsverlauf detailliert aufgezeigt werden.

Bei den Bürgerinnen und Bürgern waren die Wünsche und Bedenken beim Thema Grunderwerb unterschiedlich. Sowohl der Wunsch nach Erhalt von einzelnen Gebäuden als auch des Abriss wurde artikuliert. Von einigen wurde die Sorge vor Wertverlust ihrer Immobilie, aber auch die Bewertung anstehender Investitionen angesprochen. Auch die Sorge vor Leerstand wurde geäußert, da sich bei langwierigen Bauarbeiten im direkten Umfeld die Suche nach Mietern erschweren wird.

Umwelt und Naturschutz

Das Plakat zum Thema „Umwelt“ informierte über die Schutzgüter, die möglichen Kompensationsmaßnahmen sowie die Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes während der Planung. In den Gesprächen mit den Bürgerinnen und Bürgern wurde mehrfach die Frage nach der Gestaltung und Begrünung der Lärmschutzwände gestellt. Die Begrünung von Lärmschutzwände und welche Pflanzen dafür in Frage kommen, wird in der späteren Ausführungsplanung detailliert betrachtet. Zudem konnten Hinweise aus der Bevölkerung mit Vorschlägen für zu entsiegelnde Flächen im Stadtbereich und als potentielle Ausgleichsfläche angegeben werden. Einige Bürgerinnen und Bürger wiesen Mitarbeiter des Landesbetriebes auf den vom Landesumweltamt bezeichneten „Hotspot“ Meiderich hin. Es wurden vermehrte Fragen gestellt inwieweit man im Zuge der Maßnahme mit Kaltluftbildungszentren der Entwicklung entgegenwirken könnte.

Gegenüberstellung der Hochstraßen- und Tunnelvariante

Insgesamt weisen die Tunnel- als auch die Hochstraßenvariante in einigen Entscheidungskriterien jeweils klare Vorteile gegenüber der Alternative auf. Die Variante Hochstraße schneidet wesentlich besser in den Kategorien Bauzeit, Sperrzeiten von Anschlussstellen und Gesamtkosten ab. Zudem sind bei dieser Variante weniger Gebäudeabriss erforderlich, auch die Umweltverträglichkeitsuntersuchung stellt weniger negative Auswirkungen für Wasser und kulturelle Güter fest. Die Tunnelvariante hingegen ist die Hochstraße in lärmschutztechnischer Sicht überlegen. Zudem weist Sie aufgrund der zusätzlich freiwerdenden Flächen ein hohes städtebauliches Potential auf. Laut Umweltverträglichkeitsuntersuchung sind zudem die negativen Auswirkungen für Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Fläche und Landschaft bei der Tunnelvariante geringer.

Bei der Veranstaltung wurde in den Gesprächen mit den Bürgerinnen und Bürgern die Tunnelvariante favorisiert und erhielt auffällig viel Zuspruch. Diese hätte nach Einschätzung der anwesenden Bürgerinnen und Bürger die geringsten Auswirkungen.

Von vielen Bürgerinnen und Bürgern wird Tunnelvariante der A59 als einmalige Chance für städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten gesehen. Die Trennwirkung des aktuellen Autobahnquerschnitts kann

mithilfe des Tunnels aufgehoben und die Naherholungsqualität erheblich verbessern, sowie die Zerschneidungswirkung der Stadtteile durch die Verkehrsader erheblich mindern.

Feedback zur Veranstaltung

Neben den Feedbackbögen erhielten die Besucherinnen und Besucher der Veranstaltung die Möglichkeit ihre Meinung zur Durchführung der Veranstaltung abzugeben. Im Empfangs- und gleichzeitig auch Ausgangsbereich konnten die Besucher mithilfe von Klebepunkten angeben, ob sich ihr Besuch der Informationsveranstaltung gelohnt hat.

Die Auswertung dieser Abstimmung ergab, dass die Veranstaltung von den Besucherinnen und Besuchern überwiegend als sehr positiv wahrgenommen wurde. Insgesamt beteiligten sich 131 Personen. 118 Personen (90,1 %) waren der Überzeugung, dass sich ihr Besuch heute gelohnt hat. Unentschieden waren 5 Personen (3,8 %). Lediglich 8 Personen (6,1 %) waren der Überzeugung, dass sich ihr Besuch nicht gelohnt hat.

Als sehr positiv wurden die Gestaltung der Plakate und die direkte Kommunikationsmöglichkeit zum zuständigen Ansprechpartner wahrgenommen.

Des Weiteren wurde von einer Vielzahl der Anwesenden der Wunsch geäußert, die Plakate und Pläne zu dieser Veranstaltung zu erhalten. Diese werden von Seiten des Landesbetriebes Straßenbau NRW in digitaler Form zur Verfügung gestellt.

Sonstiges

Vor der Gebläsehalle des Landschaftsparks wurde eine Demonstration abgehalten. Die Bürgerinitiative „DU – für den Tunnel“ machte lautstark mit Pfeifen und Megaphon auf ihre Forderung nach einer Tunnelvariante der A59 im betroffenen Abschnitt aufmerksam. Dies wurde vor und in den Räumlichkeiten der Informationsveranstaltung auch optisch deutlich. Die Bürgerinitiative „DU – für den Tunnel“ und war mit etwa 100 Demonstrationsteilnehmern an ihren grünen Westen gut erkennbar, und ihre Teilnehmer nahmen das Informationsangebot im Rahmen der Informationsveranstaltung war. Insgesamt wurde herrschte jedoch ein friedliches Klima und die „Grünwesten“ befanden sich während der gesamten Veranstaltung im interessierten Austausch mit den Mitarbeitern von Straßen.NRW.

Von einer Großzahl der Bürgerinnen und Bürger wurde der Wunsch nach einem Nord-Süd-Radweg ggfs. auch Radschnellweg geäußert, der entlang der geplanten Ausbaustrecke verlaufen soll. Dieser soll die Erreichbarkeit der Duisburger Innenstadt mit dem Rad ermöglichen und somit eine Alternative zur Nutzung des privaten Pkw darstellen. Zu einem Radweg im Bereich der Berliner Brücke erfolgen bereits Abstimmungen mit der Stadt Duisburg.

Ergebnis

Die in dem Termin angeregten Punkte, gerade hinsichtlich Lärm und Grundstücksbetroffenheit, werden in die weitere Planung einfließen und soweit möglich berücksichtigt. Besonders bei diesen persönlichen Betroffenheiten wird eine kontinuierliche Beteiligung im Rahmen weiterer Öffentlichkeitsveranstaltungen und persönlicher Gespräche zugesagt. Signifikante Auswirkungen auf die grundsätzliche Ausbildung der geplanten Maßnahme 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 telefonisch unter 0234-9552-0 Kontakt aufgenommen werden. Alternativ kann die Kontaktaufnahme auch per E-Mail über a59duisburg@strassen.nrw.de erfolgen.

Auf der folgenden Internetseite stehen die Plakate und Pläne der Öffentlichkeit in digitaler Form zur Verfügung:

www.a59.nrw.de

Kontakt

Straßen.NRW, Regionalniederlassung Ruhr, Haus Bochum

Harpener Hellweg 1

44791 Bochum

Ansprechpartner: Frau Höckber

Telefon: 0234 9552-361

anne.hoeckber@strassen.nrw.de