



Stadt Kamen

Der Bürgermeister

Fachbereich Planung und Umwelt

Beschlussvorlage

Vorlage

Nr. 110/2000

öffentlich

nichtöffentlich

TOP-Nr.	Beratungsfolge
	Planungs- und Umweltausschuss

Bezeichnung des TOP

Planfeststellung zum Ausbau des Kamener Kreuzes sowie der A 2 vom Kamener Kreuz bis zur Anschlussstelle Hamm

hier: Stellungnahme der Stadt Kamen im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Fachbereichsleiter/in	Dezernent	Bürgermeister	Datum

Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Umweltausschuss beschließt im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau des Kamener Kreuzes sowie der A 2 vom Kamener Kreuz bis zur Anschlussstelle Hamm im Zuge der Beteiligung der Stadt Kamen als Träger öffentlicher Belange die in Sachverhalt und Begründung dargestellte Stellungnahme.

Sachverhalt und Begründung:

Die Bezirksregierung Arnsberg hat der Stadt Kamen die Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau des Kamener Kreuzes sowie der A 2 vom Kamener Kreuz bis zur Anschlussstelle Hamm zugeleitet. Diese Unterlagen haben nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 20.03.2000 bis 19.04.2000 bei der Stadt Kamen öffentlich ausgelegen. Alle interessierten oder betroffenen Bürgerinnen und Bürger hatten in diesem Zeitraum Gelegenheit die Planunterlagen einzusehen und Anregungen und Bedenken vorzubringen.

Gleichzeitig ist die Stadt Kamen aufgefordert, im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme zu den geplanten Ausbaumaßnahmen abzugeben.

Die Planungen sehen vor, die BAB 2 vom Kamener Kreuz bis zur Anschlussstelle Hamm in einem zweibahnigen Querschnitt mit getrennter, jeweils 3-streifiger Fahrbahn, in jede Fahrtrichtung auszubauen. Dies bedeutet, dass der jetzige Gesamt-Querschnitt von 29,50 m auf 35,50 m erweitert werden muss. Bis auf einen Abschnitt von ca. 1,96 km im Bereich Nordböge erfolgt dieser Ausbau beidseitig, d.h., die Autobahn wird zur jeder Seite um 3 m verbreitert. Im Bereich Nordböge wird die Autobahn 6 m auf der nördlichen Seite verbreitert. Die Böschungen werden nach Abschluss der Arbeiten bepflanzt.

Zur Verbesserung des Verkehrsablaufes wird zusätzlich das Kamener Kreuz umgebaut. Für eine zügige Führung des von Osten kommenden Verkehrs nach Süden wird die nordwestliche Kreisfahrt durch eine halbdirekte Rampe ersetzt. Die Rampe beginnt an der nordwestlichen Tendenzialfahrt, unterquert die BAB 1, überquert die BAB 2 und endet an der südwestlichen Tendenzialfahrt.

Die Notwendigkeit der oben beschriebenen Maßnahmen wird in der Planfeststellung mit dem hohen Verkehrsaufkommen auf diesem Streckenabschnitt begründet. Demnach ist seit der Öffnung der innerdeutschen Grenze im Jahr 1989 der Verkehr auf der Achse Ruhrgebiet-Hannover-Berlin sprunghaft angestiegen: Von 1990 ist der Verkehr um 25% auf einen DTV-Wert von 62.339 Kfz/24h gestiegen, mit einem Lkw-Anteil von 25% Tags und 25% Nachts. Eine Prognose auf Grundlage der Landesverkehrsuntersuchung 1994 geht für das Jahr 2010 von einer zu erwartenden Verkehrsstärke von 75.000 Kfz/24h aus. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist der 4-streifige Querschnitt der BAB 2 bereits heute nicht mehr ausreichend leistungsfähig. Für die Zukunft wäre daher eine Erweiterung auf 6 Fahrstreifen dringend erforderlich, um eine sichere und störungsfreie Bewältigung der Verkehrsmengen gewährleisten zu können.

Im Erläuterungsbericht werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und die sich daraus ergebenden Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen beschrieben, u.a.:

1. Mensch:

- Vorübergehende verstärkte, visuelle und akustische Wahrnehmung durch Beseitigung des Straßenbegleitgrüns
- Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung durch den Bau von aktiven Lärmschutzmaßnahmen und durch Schaffung eines gleichmäßigen Verkehrsflusses ohne Staubildung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

2. Luft und Klima:

„Eine wahrnehmbare Veränderung des bestehenden Klimas im angrenzenden Umfeld der Straße wird nicht eintreten, da die vorhandene Streckenführung und Höhenlage der BAB 2 durch den Ausbau nur unwesentlich verändert werden.“

3. Landschaftsbild:

„Eine weitreichende Technisierung der angrenzenden Landschaft ist bereits heute vorhanden. Jede der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen ist geeignet und dazu bestimmt, das Landschaftsbild wieder herzustellen bzw. neu zu gestalten, u.a. durch Begrünungs- und Anpflanzungsmaßnahmen der straßeneigenen Böschungen.“

4. Natur und Landschaft:

Zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft sind u.a. vorgesehen:

- Umwandlung von Ackerflächen in extensives Grünland
- Entsiegelung
- Aufforstung
- Anpflanzung von Baumreihen, Staudenreihen etc.

5. Lärm

Die gem. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) durchgeführten lärmtechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass in Teilbereichen – nicht jedoch in Kamen – aktiver Lärmschutz vorzusehen ist.

Soweit in Teilbereichen der Beurteilungspegel die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte

überschreitet, hat der jeweilige Eigentümer Anspruch auf Erstattung der Kosten für Lärmschutz an baulichen Anlagen (sog. passiver Lärmschutz).

Der schalltechnischen Untersuchung liegen Prognoseverkehrsbelastungen zugrunde, die auf dem Ergebnis der amtlichen Straßenverkehrszählung von 1990 basieren. Daraus ergibt sich ein DTV-Wert für das Prognosejahr 2010 von 75.000 bis 80.000 Kfz/24h auf der BAB 2 und 65.000 bis 95.000 Kfz/24h auf der BAB 1. In der Prognoseverkehrsmenge des Jahres 2010 wurde ein Lkw-Anteil am Tag von 25% und in der Nacht von 45% auf der BAB 2 und 25% am Tag und 38% in der Nacht auf der BAB 1 berücksichtigt. Da die in Teilbereichen gegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 100 km/h nicht als endgültige Regelung angesehen werden kann, wurde bei den durchgeführten schalltechnischen Berechnungen die Geschwindigkeit für Pkw mit ≤ 130 km/h und für Lkw mit 80 km/h in Ansatz gebracht.

Einzelstehende Wohnhäuser, Bauerngehöfte und aufgelockerte Streubebauung ohne fest-gesetzte Baunutzung (Gebietskategorie) werden gem. der Regelung der 16. BImSchV als Mischgebiete beurteilt.

Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchung:

1. BAB-Seite Nord

a) Ortsteil: Rottum; Straße: Dorfstraße, Rottumer Straße

Für diesen Bereich gibt es derzeit keine aktiven Schallschutzmaßnahmen. Hier befinden sich vereinzelt Gehöfte und Streubebauung, die mit dem Schutzanspruch eines Mischgebietes berücksichtigt wurden.

Lediglich an einem Gebäude wurde der Immissionsgrenzwert (IGW) am Tag überschritten. Bei allen weiteren Gebäuden wird der IGW-Nacht weitestgehend nur an den der BAB zugewandten Gebäudeseiten überschritten.

Aufgrund der Unverhältnismäßigkeit zwischen Aufwand und Schutzzweck, bedingt durch die Streubebauung, wird auf die Anordnung aktiver Lärmschutzanlagen verzichtet. Für 10 Gebäude liegen jedoch die Voraussetzungen auf Überprüfung von Ansprüchen auf passiven Lärmschutz vor.

b) Ortsteil: Kamen; Straße: Hammer Straße, Karolinenweg, Ostfeldmark

Für diesen Bereich ist ebenfalls kein aktiver Lärmschutz vorhanden. Hier befindet sich Wohnbebauung im Außenbereich, Streubebauung und Einzelbebauung. Daher wurden auch hier die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete gem. § 16 BImSchV angesetzt.

Die schalltechnische Überprüfung dieses Bereiches hat ergeben, dass an 2 Gebäuden der IGW-Tag überschritten wird. Bei allen weiteren Gebäuden bzw. Gebäudeseiten ist nur noch eine Überschreitung des IGW-Nacht gegeben.

Da die Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen unverhältnismäßig hoch zum Aufwand für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen liegen, können – so dass lärmtechnische Gutachten – in diesem Bereich nur passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen. Für 26 Gebäude liegen die Voraussetzungen zur Überprüfung von Ansprüchen auf passive Lärmschutzmaßnahmen vor.

2. BAB-Seite Süd:
Ortsteil: Kamen

Hier sind bereits aktive Schallschutzmaßnahmen vorhanden. Im Nahbereich der Autobahn liegt ein zusammenhängendes Wohngebiet, das bis auf 150 m an die Autobahn heran reicht. Um für das hier vorhandene Wohngebiet die Einhaltung der IGW zu gewährleisten, ist eine Änderung des bereits vorhandenen aktiven Lärmschutzes nicht erforderlich.

Stellungnahme der Stadt Kamen:

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im Bundesfernstraßennetz ist auch für Kamen von besonderer Bedeutung. Die Lage der Stadt an 2 bedeutenden Entwicklungsachsen ist ein wichtiger Standortfaktor für Unternehmen. Somit ist ein reibungsloser Verkehrsfluss auch im Interesse der Stadt Kamen.

Aufgrund der bekannten Verkehrsbelastungen und der zu erwartenden Prognosewerte für die späteren Jahre ist es nachvollziehbar, dass ein Ausbau der BAB 2 auf 3 Fahrstreifen je Fahrtrichtung erforderlich ist. Der Bau einer zusätzlichen Entlastungsrouten wäre ein deutlich schwerwiegenderer Eingriff als die Erweiterung des Querschnittes der BAB 2 von insgesamt 6 m.

Im Rahmen der Planung sind jedoch im besonderen Maße die Belange der Bewohner im Umfeld des Planfeststellungsbereiches zu berücksichtigen. Diese sind in erster Linie von Lärmimmissionen betroffen. Daher ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sicherzustellen, dass dem Schutz der Anwohner in höchstem Maße Rechnung getragen wird.

Besonders die bislang nicht durch aktive Schallschutzmaßnahmen geschützte Wohnbebauung im Bereich Hammer Straße und in Rottum ist von dem Ausbau der BAB 2 und des Kamener Kreuzes nachhaltig betroffen. Im Rahmen des Ausbaus der BAB 2 und des Kamener Kreuzes sollten diese Wohnbereiche nach Möglichkeit durch aktiven Schallschutz, d.h. Schallschutzwand oder -wall, geschützt werden.

Für aktiven Lärmschutz sprechen mehrere Gründe:

Zunächst gilt grundsätzlich der Vorrang des aktiven Lärmschutzes, sofern die Abwägung ergibt, dass der hierdurch bewirkte Schutz nicht außer Verhältnis zu den damit verbundenen Kosten steht.

Die überwiegend geringfügige Überschreitung der Grenzwerte resultiert aus der nach der 16. BImSchV richtigen Einstufung der Gebäude als Mischgebiet. Die betroffenen Häuser werden jedoch nahezu ausschließlich zu Wohnzwecken genutzt. Dadurch ist das Schutzbedürfnis der Anwohner genauso groß, wie das Schutzbedürfnis der Anwohner eines allgemeinen Wohngebietes. Im Rahmen der Planfeststellung wird aktiver Lärmschutz aufgrund der deutlich höheren Kosten abgelehnt. Die Kosten für aktiven Lärmschutz sind jedoch in aller Regel höher als für passive Lärmschutzmaßnahmen. Bestandteil der Abwägung sollte daher auch der Wirkungsgrad und das erhöhte Schutzbedürfnis der Anwohner sein.

Wesentliche Grundlage der Entscheidung über aktiven Lärmschutz sind die Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung. Diese weist jedoch einige Unstimmigkeiten und Fehler auf, die im weiteren Verfahrensablauf einer Konkretisierung bedürfen:

- Fehlerhafte Angaben, wie z.B. auf Blatt 29, wo jegliche Angabe zu Messort fehlen.

- Teilweise wurden Gebäude nicht berechnet (Hammer Str. 59, Rottumer Str. 2, Ostenfeldmark 17). Sie sind in die Untersuchung einzubeziehen.
- Es ist zu überprüfen, ob alle relevanten Gebäudeseiten in der lärmschutztechnischen Berechnung berücksichtigt worden sind. Das Gutachten läßt dies nicht erkennen.
- Dem Gutachten ist nicht zu entnehmen, ob und inwieweit Lärmreflexionen von der auf der Westseite der BAB 1 bestehenden Lärmschutzwand in die Berechnungen eingeflossen sind. Dies ist zu überprüfen.

Des Weiteren ist die Prognosegrundlage mit der Verkehrszählung aus dem Jahr 1990 veraltet. Hier sollten aktuelle Zahlen eingesetzt werden. Auch ist aus Sicht der Stadt Kamen ein längerer Prognosezeitraum als der bis zum Jahre 2010 zu berücksichtigen.

Die o.a. Unstimmigkeiten und Fehler lassen anzweifeln, ob das vorgelegte Gutachten als Grundlage für die Beurteilung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen geeignet ist. Die Stadt Kamen fordert daher ein überarbeitetes schalltechnisches Gutachten vorzulegen, auf dessen Grundlage eine erneute Abwägung zwischen aktiven und passiven Lärmschutz erfolgen sollte. Im Rahmen einer erneuten Abwägung sollte insbesondere auch die erhöhte Schutzbedürftigkeit der Gartenbereiche der Wohngebäude Berücksichtigung finden.

Auch sollten Alternativen zur Lärminderung, wie eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung oder der Einbau von „Flüsterasphalt“, in der Planfeststellung berücksichtigt bzw. fest geschrieben werden.

