

Öffentliche Sitzung

NichtÖffentliche Sitzung

Beschlussvorlage

Beratung	
Entscheidung	Umwelt- und Planungsausschuss

Bau einer Verbindungsstraße zwischen Wittenberger Damm und Lippramsdorfer Straße (K 55)

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, die verkehrliche Nordanbindung Barkenbergs zwischen Wittenberger Damm und Lippramsdorfer Straße (K 55) als verkehrswichtige Zubringerstraße zum überörtlichen Netz unter Ausschluss von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen alternativ zur K 6n zu untersuchen.

Sachverhalt:

Der Rat der Stadt Dorsten fasste nach der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens und in Kenntnis der verschiedenen Einwendungen am 22.06.1994 mehrheitlich folgenden Beschluss:

„1. Aus ökologischen Gründen wird der Variante 1 des Linienbestimmungsverfahrens zugestimmt.

Hinweis zu den finanziellen Auswirkungen des Beschlusses <input checked="" type="checkbox"/> keine finanziellen Auswirkungen <input type="checkbox"/> einmalige finanzielle Auswirkungen (+ / -) <input type="checkbox"/> in Höhe von _____ <input type="checkbox"/> Erläuterungen im Sachverhalt <input type="checkbox"/> laufende finanzielle Auswirkungen in Höhe von p.a.: _____ <input type="checkbox"/> dauernd <input type="checkbox"/> für ____ Jahre <input type="checkbox"/> Erläuterungen im Sachverhalt	Mitzeichnung: <input type="checkbox"/> StA 14 Datum _____ (bei Vergaben nach der Vergabeordnung und bei Auftragsüberschreitungen im Zusammenhang mit Vergaben)
--	---

2. Der Ratsbeschluss vom Dezember 1990 wird wie folgt modifiziert:
- a) Bei der Weiterführung der K 6n müssen die Belange der Bürger der nördlichen Stadtteile (Lembeck, Rhade, Wulfen) gewahrt bleiben.
 - b) Die Höchstbreite darf nicht mehr als 6.00m betragen (ohne Bankette). Angestrebt wird die Heraushaltung des Schwerlastverkehrs sowie ein Teilrückbau des Wittenberger Dammes.
 - c) Parallel zur Realisierung des Wittenberger Dammes ist gemeinsam mit dem zuständigen Baulastträger zu gewährleisten, dass die L 608n im Abschnitt Wienbecke und B 58 möglichst zeitgleich mit dem Wittenberger Damm fertig gestellt wird; die Verfahren sind zeitgleich eng miteinander zu verzahnen.
 - d) Infolge der durch die genannten Maßnahmen zu erwartenden höheren Belastungen der K 55 muss der Verkehr vor der Ortslage Lembeck durch eine nördliche Umgehung abgefangen werden. Hierzu ist ebenso eine möglichst enge Verzahnung mit der vorgenannten Maßnahme zu gewährleisten.“

Dieser Ratsbeschluss hat nach wie vor Bestand. Explizit beschränkt dieser Beschluss damit die Netzergänzung auf einen zweispurigen Ausbau der Kreisstraße. Im Zuge des Ausbaus soll darüber hinaus ein Teilrückbau des vorhandenen, vierspurigen Wittenberger Dammes, der zur K 6 hochgestuft werden soll, in Erwägung gezogen werden. Angestrebt wird die Heraushaltung des Schwerlastverkehrs.

Mit Schreiben vom 29.09.2005 teilte der Kreis Recklinghausen mit, dass er beabsichtigt, einen Beschlussvorschlag zur Durchführung der Planfeststellung des Zuwendungsantrages und zum Neubau der K 6n dem Kreistag und den zuständigen Ausschüssen vorzulegen.

In seiner Sitzung am 07.02.2006 beschloss der Umwelt- und Planungsausschuss auf der Grundlage der Verwaltungsvorlage (Drucksache Nr. 2/06) und des o.g. Ratsbeschlusses mehrheitlich der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zum Bau der Kreisstraße K 6n in Wulfen – Barkenberg zuzustimmen.

Seitens des Kreises wurde durch den Ausschuss für Verkehrsfragen und Verkehrsentwicklung am 04.05.2006 eine Ortsbesichtigung in Barkenberg und anschließend im Gemeinschaftshaus Wulfen eine Sondersitzung zum Thema „K 6n“ durchgeführt und dabei auch der Bürgerinitiative Gelegenheit zur Darstellung ihrer Positionen gegeben. Ein Vertreter des Ingenieurbüros IGS stand zum „Verkehrsgutachten K 6n“ und zur Beantwortung spezieller Fragen zur Verfügung. Auch Vertreter der Fachverwaltung der Stadt Dorsten waren zugegen.

Die Sondersitzung des Kreisausschusses konnte aufgrund des großen Interesses der Bevölkerung in den zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten nicht durchgeführt werden (siehe Anlage1 „Niederschrift über die 7. Sitzung des Ausschusses für Verkehrsfragen und –entwicklung am 04.05.06 im Gemeinschaftshaus Wulfen). Wie in der vorgenannten Niederschrift festgehalten, wurde nun entsprechend dem Beschluss des Kreisausschusses seitens der Bürgerinitiative (K 6n nein) für den 15.05.2006 zu einer erneuten Bürgerversammlung unter Leitung der Bürgerinitiative eingeladen. Hierzu waren neben zahlreichen Bürgern auch Vertreter der örtlichen Fraktionen des Kreistages, Landrat, Vertreter von Kreis und Stadt, Gutachter der IGS im Auftrag des Kreises anwesend. Eine Niederschrift wurde seitens der Bürgerinitiative oder des Kreises nicht gefertigt.

In Anlage 2 „Stellungnahme der Bürgerinitiative(BI) zur K 6n“ ist der Vortrag eines Vertreters der BI wiedergegeben.

Der Vortrag des Gutachters „Verkehrliche Untersuchung zur K 6n“ wurde dem UPA bereits in der Sitzung am 07.02.06 als Anlage der Verwaltungsvorlage (Drucksache Nr. 2/06 „Planfeststellung Kreisstraße K 6n“) zur Kenntnis gegeben und durch den Gutachter vorgestellt.

Im wesentlichen drückten die Vertreter der BI ihre Sorgen bezüglich des zur Zeit laufenden Planfeststellungsverfahrens zum Bau einer neuen Kreisstraße zwischen dem Wittenberger Damm und der Lippramsdorfer Straße aus.

Wie in der Versammlung deutlich wurde, lagen bei einigen wesentlichen Punkten zum Ausbau, Charakter der geplanten K 6n, Kosten, etc. entgegen dem eindeutig formulierten und öffentlichen Ratsbeschluss der Stadt Dorsten, falsche Daten und Fakten zugrunde, die auch in der Versammlung in Vortrag und mittels verteilter CD durch die BI vertreten wurden.

Die durch den Gutachter vorgetragenen Zahlen, Daten, Fakten zur K 6n hatten hier keine Chance auf eine objektive Beurteilung.

Die Berichterstattung der BI über die Auswirkungen des Straßenneubaus auf die Lebensqualität der Barkenberger Bürgerinnen und Bürger sowie auf den Barkenberger Natur- und Landschaftsraum wurde z.T. überzogen und unrealistisch dargestellt.

Die Darstellung, die neue Verbindungsstraße könne den Charakter eines Autobahnzubringers erhalten, war in der Vergangenheit mehrfach Thema der parlamentarischen Beratung. Letztendlich definierte der Rat der Stadt in seiner Sitzung vom 22.06.1994 klare Erwartungen und Voraussetzungen, die an den Bau der Straße geknüpft waren. Eine Vorgabe war die Begrenzung des Straßenquerschnitts, um hierdurch den Eindruck einer überregionalen Hauptverkehrsstraße gar nicht erst entstehen zu lassen. Laut Ratsbeschluss sollte die K 6n eine Breite von maximal sechs Metern (zzgl. Bankette) nicht überschreiten. Außerdem sollte der Schwerlastverkehr aus dem Straßenverlauf herausgehalten werden.

Sowohl durch die Stadt als auch durch den Kreis Recklinghausen wurden Gutachten in Auftrag gegeben, um das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der K 6n und dem Wittenberger Damm abschätzen zu können. Für die geplante K 6n prognostiziert der Gutachter eine Verkehrsbelastung von ca. 2.800 Kraftfahrzeugen (Kfz) am Tag. Der Wittenberger Damm wird durch den Bau der Straße zusätzlich etwa 1.000 Kfz täglich aufnehmen und eine Querschnittsbelastung von insgesamt ca. 3.900 Kfz/ 24 h erreichen. Damit lägen die Belastungswerte weit unter den Kapazitätsgrenzen einer zweispurig ausgebauten Straße. Die zukünftige Verkehrsbelastung hätte sich für eine Kreisstraße vergleichsweise gering dargestellt. Die Lippramsdorfer Straße (K 55) zählt heute beispielsweise rd. 5.500 Fahrzeuge am Tag, die Wulfener Straße (K 48) weist eine Belastung von täglich rd. 5.000 Fahrzeugen auf.

Der Gutachter beschäftigte sich auch mit der Frage des Schwerlastverkehrs, also wie sich die Lkw-Belastung durch den Bau der Straße entwickeln wird. Die Befürchtung, dass insbesondere „Maut-Flüchtlinge“ die neue Kreisstraße als alternative Nord-Süd-Verbindung nutzen könnten, schien im Hinblick auf das benachbarte Chemiewerk in Marl zunächst durchaus nicht unberechtigt. Seit

Einführung der Lkw-Maut konnten auf der vorhandenen K 6 (südlich von Barkenberg) jedoch keine Veränderungen in der Schwerlastbelastung registriert werden. Die Lkw-Belastung betrug 2003 auf der K 6 314 Fahrzeuge am Tag, zwei Jahre später wurden 320 Lkw und Lastzüge gezählt. Auf Nachfrage wurde vom Marler Chemiepark bestätigt, dass derzeit täglich etwa 25 bis 30 LKW bzw. Lastzüge das Werk in Richtung Norden (A31) verlassen. Für Hin- und Rückfahrt ergäbe sich hiermit eine vom Werk verursachte Belastung von bis zu 60 Lkw am Tag. Der Gutachter schätzt die mögliche Schwerverkehrsbelastung der K 6n eher gering ein, zumal gemäß Ratsbeschluss kein Schwerlastverkehr zugelassen werden sollte.

Nicht zuletzt sieht der Ratsbeschluss vor, dass im Zuge des Neubaus der K 6n der vorhandene Wittenberger Damm zurück gebaut werden soll.

Weder heute noch zukünftig wird der großzügige, vierspurige Querschnitt des Wittenberger Damms benötigt. Es ist vorstellbar, dass der in Richtung B 58 führende Straßenteil beispielsweise entsiegelt und zum Grünzug entwickelt wird oder aber zunächst mit Hilfe von Markierungen anderen Nutzungen zugeführt wird (Parken, Busspur, Radfahrtrasse, Geschwindigkeitsreduzierung durch Fahrbahnverschwenkung, usw.). Die Verkehre in beiden Richtungen könnten dann über den verbleibenden Straßenteil abgewickelt werden. Auch sollte durch diesen Rückbau dem Eindruck einer überregionalen Hauptverkehrsstraße („Autobahnzubringer“) entgegen gewirkt werden.

Insofern steht der Straßenausbau auch nicht im Widerspruch zum Stadtumbau Barkenberg, sondern kann sich als begleitende Maßnahme u.a. mit dem Rückbau der überdimensionierten Verkehrsflächen in das Gesamtkonzept einfügen.

Auch die angeführte Entscheidung zwischen der Ortsumgehung Wulfen (B 58n) und der Nordanbindung Barkenberg (K 6n) mag vor dem Hintergrund stetig knapper werdender öffentlicher Mittel zwar nachvollziehbar sein, bei näherer Betrachtung existiert diese Konkurrenz zwischen den beiden Straßenbauprojekten jedoch nicht. Die B 58n wurde im Fernstraßenausbauprogramm des Bundes in den weiteren Bedarf aufgenommen. Das Planverfahren für die Ortsumgehung wurde bereits eingeleitet und mit der Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie begonnen. Da es sich um eine Bundesstraße handelt, ist in diesem Fall der Bund verantwortlich für die Planung, Finanzierung und den Bau der Straße. Beide Projekte – die B 58n und die K 6n – sind Bestandteil eines abgestimmten Verkehrskonzeptes für den Bereich Wulfen und Barkenberg.

Zu Recht wurde auch der nördlich des Stadtteils gelegene Naturraum angesprochen. Zwar ist unstrittig, dass dieser Naherholungsraum durch den Straßenausbau zerschnitten und beeinträchtigt wird. Andererseits werden aber auch die vielen Verkehrsströme, die sich bereits heute über Feldwege zum Teil ordnungswidrig ihren Weg nach Norden suchen, auf der neuen Trasse gebündelt und die Landschaftsbereiche abseits der Kreisstraße endgültig vom Autoverkehr entlastet. Wiederholt gab es Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern, die sich über Schleichverkehre beispielsweise auf dem Napoleonsweg oder den Wirtschaftswegen Wiesental, Wittenberg und Strock beschwerten. Viele Spaziergänger, Jogger, Radfahrer und Fußgänger fühlen sich von diesen Verkehren gefährdet. Trotz wiederholter Polizeikontrollen lassen sich diese Schleichverkehre, die auch einen Bedarf für eine nördliche Anbindung des Stadtteils Barkenbergs widerspiegeln, nicht unterbinden. Drastische Verkehrszunahmen, wie teilweise unsachlich dargestellt,

wären durch den Bau der K 6n nicht zu erwarten. Für eine verträgliche Abwicklung der Verkehre hat der Rat durch seine Beschlüsse einen klaren Rahmen definiert.

Entgegen dem Beschluss des UPA der Stadt Dorsten vom 07.02.06 (Anlage 3) und dem Beschlussvorschlag der Kreisverwaltung hat der Kreistag des Kreises Recklinghausen am 12.06.06 „die Planung der K 6n bis zur Genehmigungsplanung zu beauftragen, die Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten und das Planfeststellungsverfahren einzuleiten“ mehrheitlich abgelehnt (Anlage 4). Damit ist der Bau der K 6n auf unabsehbare Zeit verschoben.

Mit dem v. g. Beschluss des Kreisausschusses kann die durch die Ausschüsse und den Rat der Stadt Dorsten klar definierte Verkehrsabwicklung nun nicht mehr zeitnah im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zum Bau der K 6n, das im Verfahrenablauf u.a. auch eine sehr umfangreiche Bürgerbeteiligung vorsieht, geprüft und bewertet werden.

Auch die Bezuschussung einer K 6n nach den Förderrichtlinien Stadtverkehr (FöRi-Sta) mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird im Rahmen des seitens der Stadt angestrebten Planfeststellungsverfahrens, im Dialog mit der Bezirksregierung, nicht zu prüfen sein.

Auf der Grundlage der vorliegenden Datenbasis (Verkehrsentwicklungsplan Stadt Dorsten, Verkehrsgutachten des Kreises zur K 6n vom 30.11.2005), sowie der klaren Beschlusslage der Gremien und des Rates der Stadt Dorsten, wird seitens der Stadt Dorsten der Bau einer nördlichen Anbindung Barkenbergs an das überörtliche Straßennetz – Lippramsdorfer Straße (K 55) – auch weiterhin als erforderlich angesehen.

Als Alternative zur K 6n käme hier der Bau einer verkehrswichtigen Zubringerstraße zum überörtlichen Netz als städtische Straße in Betracht. Unter Einbeziehung des bisherigen Ratsbeschlusses zur K 6n, Ausschluss von Schwerlastverkehr, geringst möglicher Querschnitt, sollte diese Möglichkeit der nördlichen Anbindung Barkenbergs an das weiterführende Verkehrsnetz geprüft werden. Hierbei sollten neben einer Neutrassierung auch die in der Örtlichkeit vorhandenen Verkehrswege (Anlage 5) mit in die Überlegungen einbezogen werden. Einzubeziehen wäre in dieser Untersuchung der mögliche Rückbau / die Umgestaltung der Straße Wittenberger Damm, mit dem Ziel der Reduzierung der Fahrbahn auf 2 Fahrstreifen. Unter den bereits in der Vorlage aufgeführten Aspekten wie Geschwindigkeitsreduzierung, Entsiegelung, Busspur, Radfahrtrasse, etc. sind die verkehrlichen Auswirkungen (Leistungsfähigkeit) für das vorhandene und prognostizierte Verkehrsaufkommen nur als unwesentlich anzusehen.

Die Leistungsgrenze einer 2-spurigen Verkehrsstraße liegt bei ca. 14.000 – 22.000 Kfz/24h. Diese Verkehrsbelastung wird auch in den höher belasteten Bereichen Wittenberger Damm zwischen Marler Damm und Dimker Allee nicht erreicht (ca. 3.900 Kfz/24 h).

Die überschlägig ermittelten Kosten für eine neutrassierte Stadtstraße würden sich wie nachfolgend ergeben:

- Baukosten ca. 500.000 €
- Planungskosten ca. 15.000 €

- Ausgleichsmaßnahmen, Begrünung, Grunderwerb ca. 130.000 €
- Anfallende Kosten zum Rückbau Wittenberger Damm bzw. Umgestaltung vorh. Knotenpunkte sowie anfallenden Kosten für das Planverfahren (Planfeststellung oder Bebauungsplan) sind noch nicht berücksichtigt.

Über Fördermöglichkeiten müssten entsprechende Gespräche mit dem Zuschussgeber geführt werden. Alternativ bestünde die Möglichkeit, unabhängig von der Förderung Stadtumbau, einen Zuschussantrag gem. GVFG zu stellen. Auch hier wären aber ausführliche Abstimmungen mit dem Zuschussgeber erforderlich.

Aus vorgenannten Gründen wird gebeten, dem empfohlenen Beschluss zuzustimmen.

i.A.



Gläßner
Stadtbaurat