

Peter Gesser

OV Alt-Marl

Lucas-Cranach-Str. 29
45768 Marl

Telefon: 02365 518104
Mobil: 0172 28 13368
Fax: 02365 518105
peter.gesser@cdu-marl.de
www.cdu-marl.de
facebook.com/cdumarl

KONZEPTPAPIER | ARBEITSPAPIER

Ortsumgehung Alt-Marl B225



Zusammenfassung

Situation heute

- ▶ Im Bundesverkehrswegeplan wird die Ortsumgehung B225 Alt Marl (Projektnummer B225-G10-NW) mit vordringlichem Bedarf eingestuft.
- ▶ Die zur Prüfung vorgesehene Trassenführung stößt dabei auf heftige Kritik und Widerstand in der Bevölkerung. Eine Bürgerinitiative hat sich formiert, um die im BVWP vorgesehene Trassenführung zu verhindern.
- ▶ Eine Alternative zur derzeitigen Trassenführung durch eine südliche Variante existiert nicht. Eine in den 80er und 90er Jahren diskutierte Trassenführung „Lipperandstr.“ ist seinerzeit am politischen Widerstand gescheitert.
- ▶ Das prognostizierte Verkehrsaufkommen wird durch die aktuelle Ansiedlung weiterer Logistikunternehmen (Arvato und Metro) in den Gewerbe- und Industriegebieten in Marl und Dorsten die vorliegenden Annahmen des BVWP zum Verkehrsaufkommen deutlich übersteigen.
- ▶ Die bisher als Lösungsansatz verfolgten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Alt-Marl (Tempo 30 für LKW zu Nachtzeiten) zeigen nur mäßigen Erfolg. Weitergehende Verkehrsbeschränkungen wie Tonnagebegrenzungen oder LKW-Fahrverbote können vor dem Hintergrund der derzeitigen Situation nicht durchgesetzt werden.
- ▶ Die bereits auf den Weg gebrachte Mautpflicht auf Bundesstraßen führt u.E. zu keiner Entlastung der Verkehrssituation auf der B 225, da die Maut einheitlich ist und die Autobahn hier mit der längeren Verkehrsführung von den Logistikern weiterhin gemieden wird.

Alternative Überlegung

- ▶ Ausweisung der Ortsumgehung Alt Marl ab der Anschlussstelle Marl-Frentrop in nördlicher Richtung über die A52, ab dem Autobahnkreuz Marl-Nord in Südwestlicher Richtung bis Recklinghausen über die A43.
- ▶ Umwidmung des bisherigen Streckenverlaufs der B225 zur Kreisstrasse.

Bewertung

Nachteile:

- ▶ Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der A 52 und auf der A43 bis bzw. vom AK Marl-Nord.
- ▶ Die Streckenführung verlängert sich ab der AS Marl-Frentrop (A52) bis zur AS Akkoalle/Hertener Str. (A43) um exakt 9,0 km (Trasse B225 = 11,5 km | Trasse AK Marl Nord 20,5 km)

Vorteile:

- ▶ **Die Lärmbelästigung durch den LKW-Verkehr und die zunehmende Feinstaubbelastung wird deutlich begrenzt. Das Verkehrsaufkommen deutlich reduziert.**
- ▶ **Die Aufhebung des Status als Bundesstraße bietet die Möglichkeit, den alten, historischen Ortskern in Alt-Marl durch einen Rückbau der Breitestraße/Hochstraße für die Bevölkerung attraktiver zu machen. Nachbarschaft kann dadurch gestärkt werden. Im Rahmen der Maßnahmen des Stadtentwicklungskonzeptes kann diese Maßnahme ein wichtiger Baustein werden.**
- ▶ Trotz längerer Trassenführung ergibt sich eine deutliche Reduzierung der Fahrzeiten von 15 auf 12 Minuten (ungebremst ohne Stopps). Hinzurechnen muss man weitere Zeiteinsparungen, die durch die 14 Ampelanlagen auf der alten Trassenführung entstehen.
- ▶ Die Lärmbelästigung für die Anwohner des Riegefeldes an der B225 -Dorstener Str.- wird deutlich reduziert. Der geplante Bau von Lärmschutzwällen oder -wänden wird überflüssig.
- ▶ Die Verkehrssituation in Marl-Drewer/Steinern Kreuz wird entschärft. Auch hier gibt es zahlreiche Anwohnerbeschwerden und Bemühungen zur Verkehrsberuhigung.
- ▶ Die Kosten für die Finanzierung der alternativen Lösung werden deutlich unter den für die im BVWP eingestellten 2,7 Mio € liegen.
- ▶ Der problematischen Bewertung und Diskussion der im BVWP vorgesehenen aktuellen Planungsalternative (Breite der Trassenführung, Tangierung der Quellgebiete im Freerbruchtal, Nähe zur Wohnbebauung an der Westerholter Straße) wird Rechnung getragen.

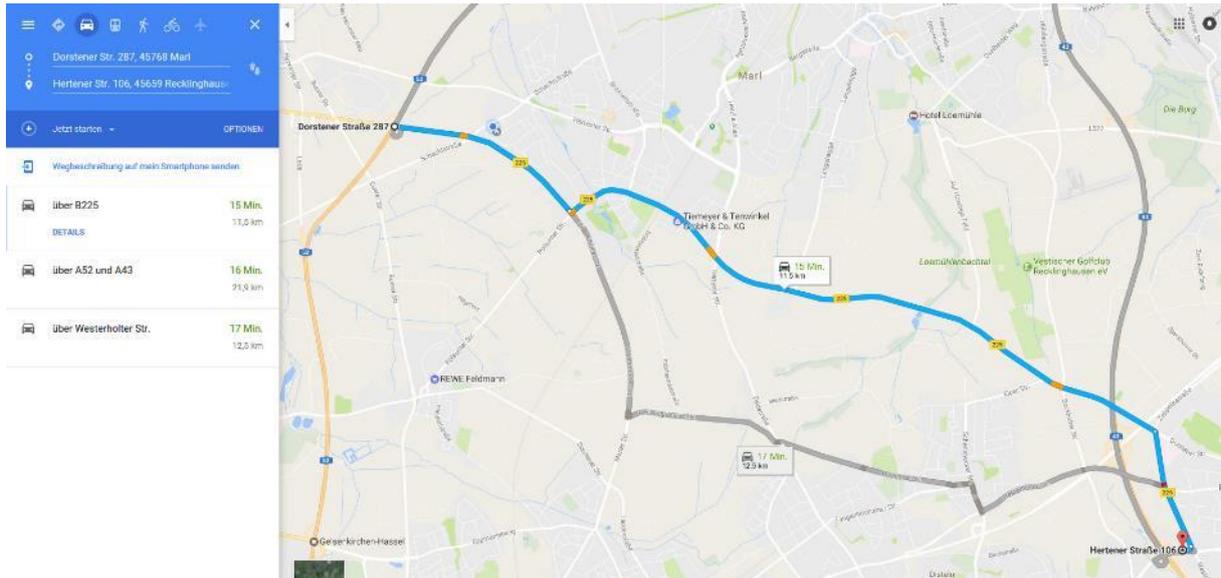
Fazit:

Die Fakten sprechen eindeutig für die Prüfung der alternativen Lösung. Der Schwerlast- und Fernverkehr wird so nachhaltig auf die Autobahn gebracht.

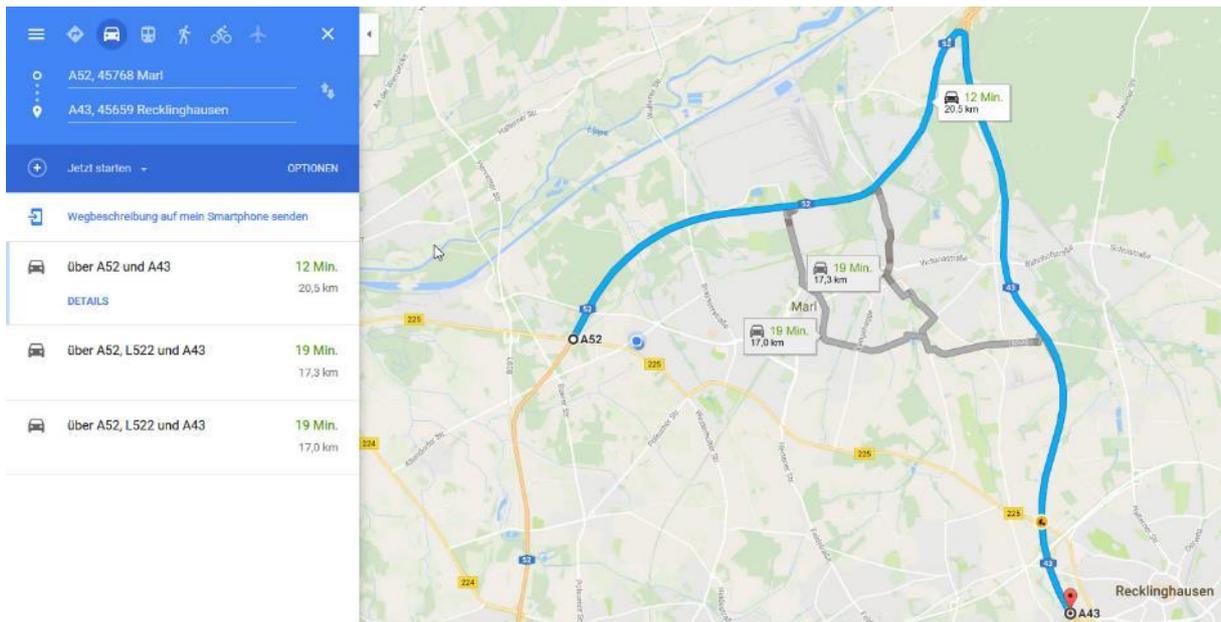
Ein weiterer Gesichtspunkt ergibt sich aus den Überlegungen im Zusammenhang mit der Verkehrsführung der A52 im Stadtgebiet Gladbeck. Wird dieses Nadelöhr beseitigt, wird die Anschlussstelle Marl-Frentrop für Verkehre aus Dorsten in südwestlicher Richtung nach Gladbeck häufiger genutzt, was zu einer Entlastung im Autobahnkreuz Marl-Nord führen wird. Der südöstliche Verkehr Richtung Dortmund/Sauerland würde dann über die A52 zunächst nach Norden und dann ab dem Autobahnkreuz Marl-Nord Richtung Südost weitergeführt.

Anlage Kartenausschnitte

Trassenführung B 225 -alt-



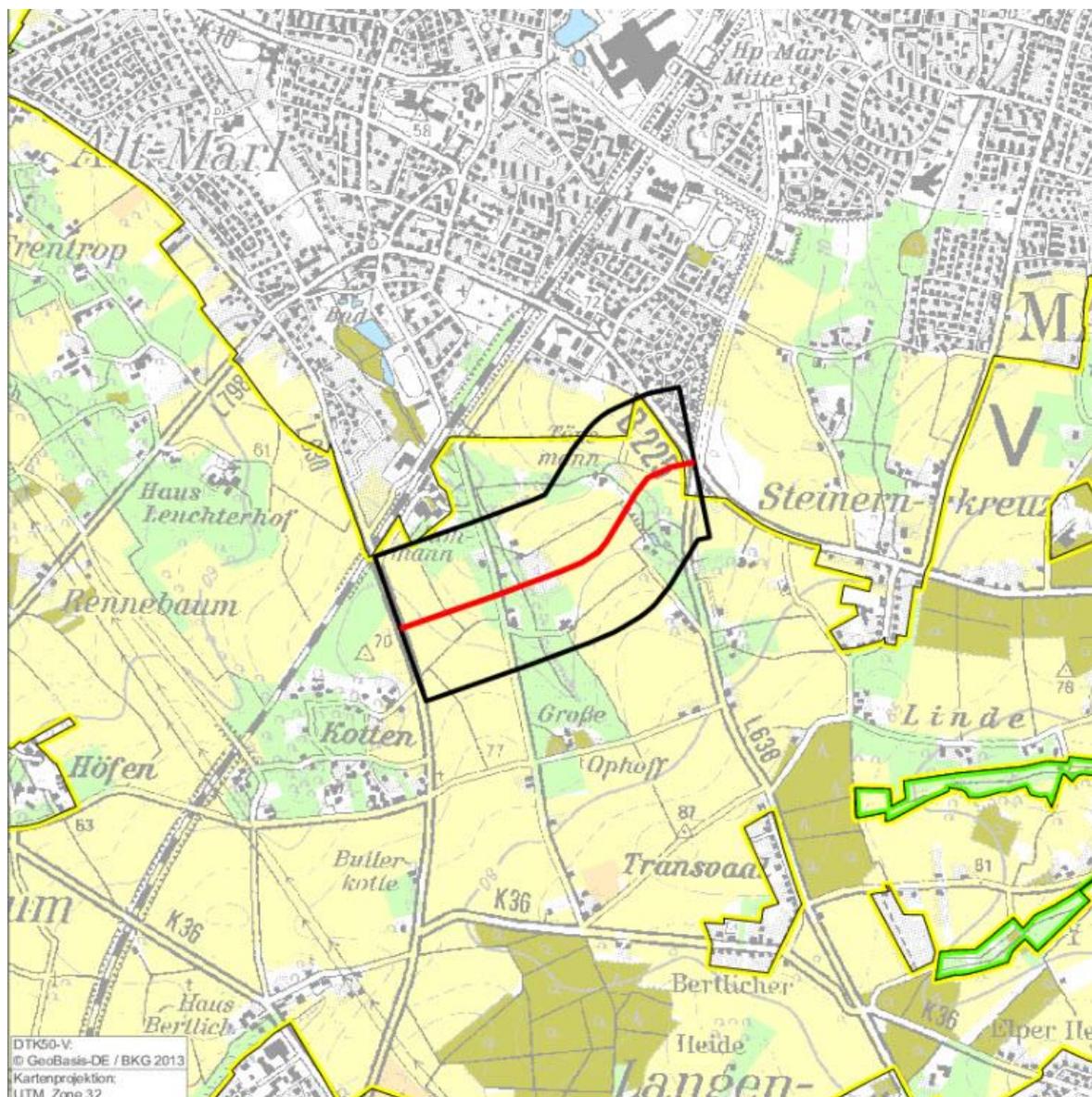
Trassenführung A 52/A43



Anlage

Weitere Fakten | Details aus dem CDU OV Alt-Marl

- ▶ Im Moment befindet sich das Vorhaben OU Alt-Marl in der Planungsphase. Die Bundesregierung spricht von einem Entwurf zum BVWP der beschlossen wurde. Weiterführende Informationen gibt es unter dem Link http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B225-G10-NW/B225-G10-NW.html#h1_lage.
- ▶ In den Unterlagen wird derzeit ein Planungskorridor für die Ortsumgehung gesehen. Dieser Korridor sieht vor, dass der Verkehr über die Westerholter Str. und dann hinter der Bahnlinie wieder auf die B 225 geführt wird.



- ▶ Das ist im Moment die Grundlage, mit der die Landesregierung beauftragt ist, den Prüfungsvorgang anzugehen und das Baurecht zu schaffen.
- ▶ Auszug aus der Begründung im Entwurf des BVWP: Der Verkehr belastet die B 225 in der Ortsdurchfahrt in unverträglicher Weise. So weist die B 225 nach der SVZ 2010 auf der Breite Straße einen DTV-W von bis zu 17571 Kfz/24h und auf der Hochstraße eine DTV-W von bis zu 15516 Kfz/24h auf. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung und dem starken Lkw-Verkehr durch die nördlich im Industriepark Dorsten/Marl liegenden Gewerbegebiete liegen massive Beschwerden der Anwohner von der Ortsdurchfahrt der B 225 Breite Straße/Hochstraße hinsichtlich Lärm-, Lkw-Belastungen und Feinstaub vor. Des Weiteren wurde im Rahmen der vom LANUV durchgeführten Lärmkartierung der 1. und 2. Stufe Immissionswerte L-den zwischen 70 und 75 dB(A) am Tage und für die Nacht ein L-night zwischen 60 und 65 dB(A) ausgewiesen (s. Anlage). Teilweise liegt dieser Wert sogar zwischen 65 und 70 dB(A) in der Nacht. Dementsprechend besteht die Notwendigkeit die Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Gleichgewichtet soll auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses erreicht werden.
- ▶ Die aktuell geplanten Ansiedlungen des Logistikunternehmens Arvato und der Metro-Group werden den jetzt schon prognostizierten Abstieg des Schwerlastverkehrs sprengen. Wir gehen von einer Verdreifachung des LKW-Verkehrs in den nächsten 10 Jahren aus. Dazu werden auch die Steigerungsraten beim Logistikunternehmen DHL beitragen, das ein Verteilzentrum im Industriepark Marl/Dorsten unterhält.
- ▶ Die Veränderungen im Gewerbegebiet am „Schwatten Jans“ in der Nähe der Anschlussstelle Marl-Frentrop (A52) werden ebenfalls zu einer Verschärfung der Verkehrssituation beitragen.
- ▶ Der Planungskorridor des BVWP tangiert das LSG Rennbach. Dieser Umstand wird im Rahmen der Planungen eingehend geprüft. Der BVWP enthält in einer erste Einschätzung Ergebnisse eine erste Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung. An dieser Stelle entzündet sich in erster Linie die Kritik der Umweltverbände.
- ▶ Die aktuell diskutierte Ortsumgehung als Planungsvorhaben des BVWP hat nichts mit der historischen Diskussion um die Lipperandstr. gemein. Diese Lösung lehnen wir nach wie vor ab und wurde auch vor langer Zeit zu den Akten gelegt. Der jetzige Planungsvorschlag des BVWP kann nicht in einem Zusammenhang mit den damaligen Diskussionen gesetzt werden. Auch vor diesem Hintergrund wollen wir die alternative Umgehung über das Autobahnkreuz Marl-Nord stärker in den Mittelpunkt der Diskussion rücken.
- ▶ Die Aufstufung in der Priorität führt zu der höchsten Prioritätenklasse, die für Bundesstraßen überhaupt vergeben werden kann. Eine höhere Priorität können nur Planungsvorhaben für BAB's erlangen. Diese Bewertung im Rahmen des BVWP's macht deutlich, dass akuter Handlungsbedarf für Alt-Marl besteht.
- ▶ Der derzeitige Status der B225 im Kern von Alt-Marl lässt derzeit kein Nachtfahrverbot oder Verkehrseinschränkungen für LKW oder weitere Geschwindigkeitsreduzierungen für PKW zu. Als Begründung hierzu wird ausgeführt, dass es keine Ausweichstrecken gibt, die derartige Verkehrseinschränkungen möglich machen. Das ist der derzeitige Informationsstand. Die CDU Alt-Marl unterstützt alle Bemühungen, die zu einer Entlastung der Bürger im Ortskern von Alt-Marl führen können. Sollte sich also bei der

rechtlichen Einschätzung eine Veränderung ergeben, würden wir auch Nachtfahrverbote für LKW, temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Tonnagebegrenzungen auf der Hochstr. begrüßen.

- ▶ Gleiches gilt für die Einführung einer Mautpflicht auf der B225. Auch für eine Diskussion dieses Themas sind wir offen – insbesondere, wenn wir über diesen Weg schon vor der Realisierung einer Ortsumgehung zu einer spürbaren Entlastung kommen würden.
- ▶ **Fazit:**

Keine der kurzfristig umsetzbaren Lösungen bringt eine nachhaltige Veränderung der Verkehrssituation in Alt-Marl. Eine ausschließliche Fokussierung auf den LKW-Verkehr mit Nachtfahrverboten, Tonnagebeschränkungen und Tempolimits für LKW führt zu einer rein kosmetischen Betrachtung der Verkehrssituation.

Nur eine Aufhebung des Status als Bundesstraße kann der Bevölkerung in Alt Marl (und betroffen sind hier rund 7.000 Bewohner ohne die Einwohner des Riegefeldes) eine Entlastung vom Lärm und Feinstaub und eine lebendige Nachbarschaft sowie Lebensqualität bringen.

Anlage

Die Ausführungen im Bundesverkehrswegeplan

1 Gesamtprojekt

B 225 OU Alt-Marl

1.1 Übersicht

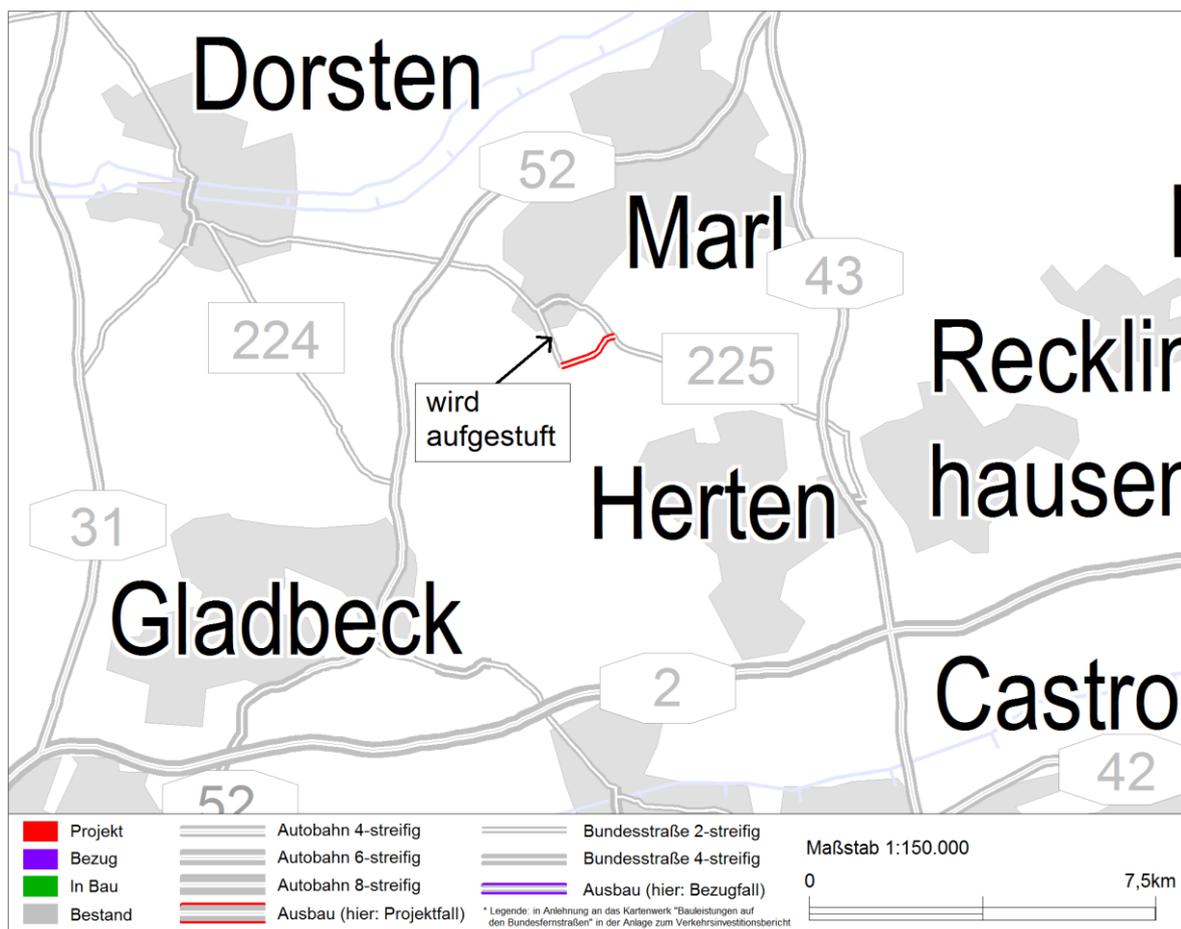


Abb. 1: Lage der Maßnahme

1.2 Grunddaten

Projektnummer	B225-G10-NW
Bundesland	Nordrhein-Westfalen
Straße	B 225
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Nein
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	1,4 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	2-streifiger Neubau
Planungsstände ¹⁾	ohne Planungsbeginn seit 18.09.2013
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	0 Kfz/24h
im Planfall 2030	7.000 Kfz/24h

1) Die Planungsstände beziehen sich auf den Zeitpunkt der Anmeldung.

Dringlichkeitseinstufung Vordringlicher Bedarf (VB)

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	2,7	-	-
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	2,7	davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe Dritter	0,0
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	0,0	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	2,7	-	-

Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ²⁾)	2,6	-	-
--	-----	---	---

2) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	6,3
Umweltbetroffenheit (Modul B)	gering
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	gering

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes

Der Verkehr belastet die B 225 in der Ortsdurchfahrt in unverträglicher Weise. So weist die B 225 nach der SVZ 2010 auf der Breite Straße einen DTV-W von bis zu 17571 Kfz/24h und auf der Hochstraße eine DTV-W von bis zu 15516 Kfz/24h auf. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung und dem starken Lkw-Verkehr durch die nördlich im Industriepark Dorsten/Marl liegenden Gewerbegebiete liegen massive Beschwerden der Anwohner von der Ortsdurchfahrt der B 225 Breite Straße/Hochstraße hinsichtlich Lärm-, Lkw-Belastungen und Feinstaub vor. Des weiteren wurde im Rahmen der vom LANUV durchgeführten Lärmkartierung der 1. und 2. Stufe Immissionswerte L-den zwischen 70 und 75 dB(A) am Tage und für die Nacht ein L-night zwischen 60 und 65 dB(A) ausgewiesen (s. Anlage). Teilweise liegt dieser Wert sogar zwischen 65 und 70 dB(A) in der Nacht. Dementsprechend besteht die Notwendigkeit die Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Gleichgewichtet soll auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses erreicht werden.

1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der

Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

[LPL 2_1_B225_G10_NW_ÜPL.pdf](#) (1.6MB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen

Betroffene Kreise

Länderübergreifendes Projekt	nein
Betroffene Bundesländer	Nordrhein-Westfalen
Betroffene Kreise/kreisfreie Städte	Recklinghausen, Kreis
Betroffene Wahlkreise (des Bundes)	Gelsenkirchen (123)

1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Der Anmeldung liegen erste Vorüberlegungen zur Linienführung zu Grunde. Eine Variantenuntersuchung wäre im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie noch durchzuführen.

1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Die Quelle für die nachfolgenden Karten ist das Geodatenzentrum des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG).

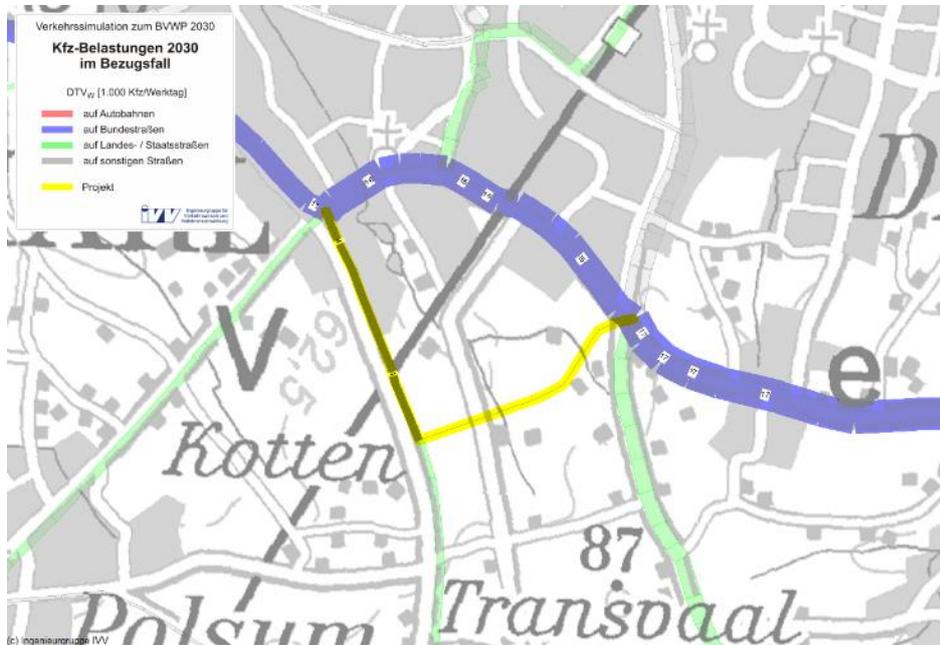


Abb. 2: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Bezugsfall 2030

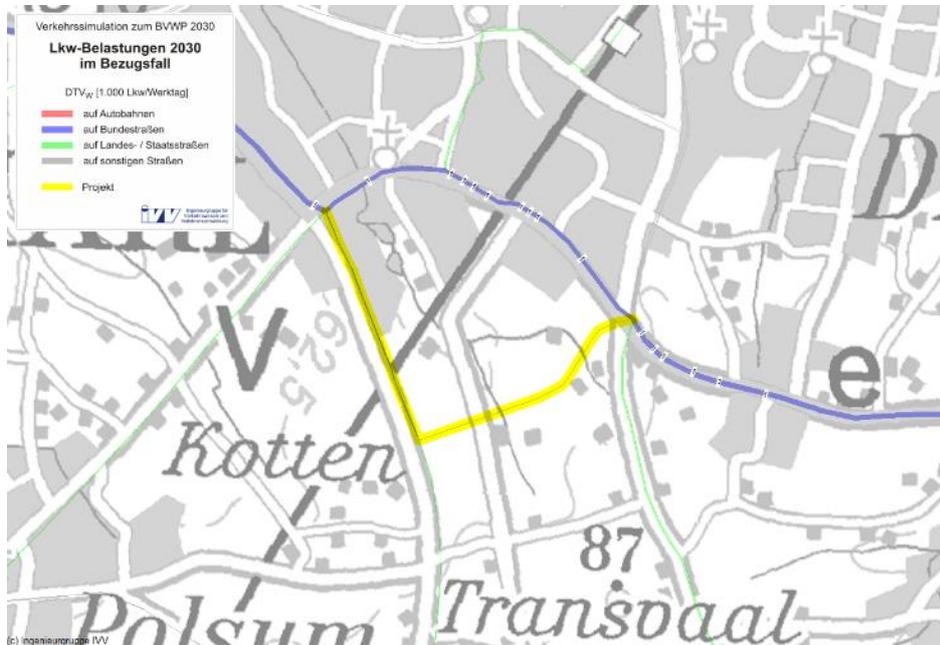


Abb. 3: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Bezugsfall 2030

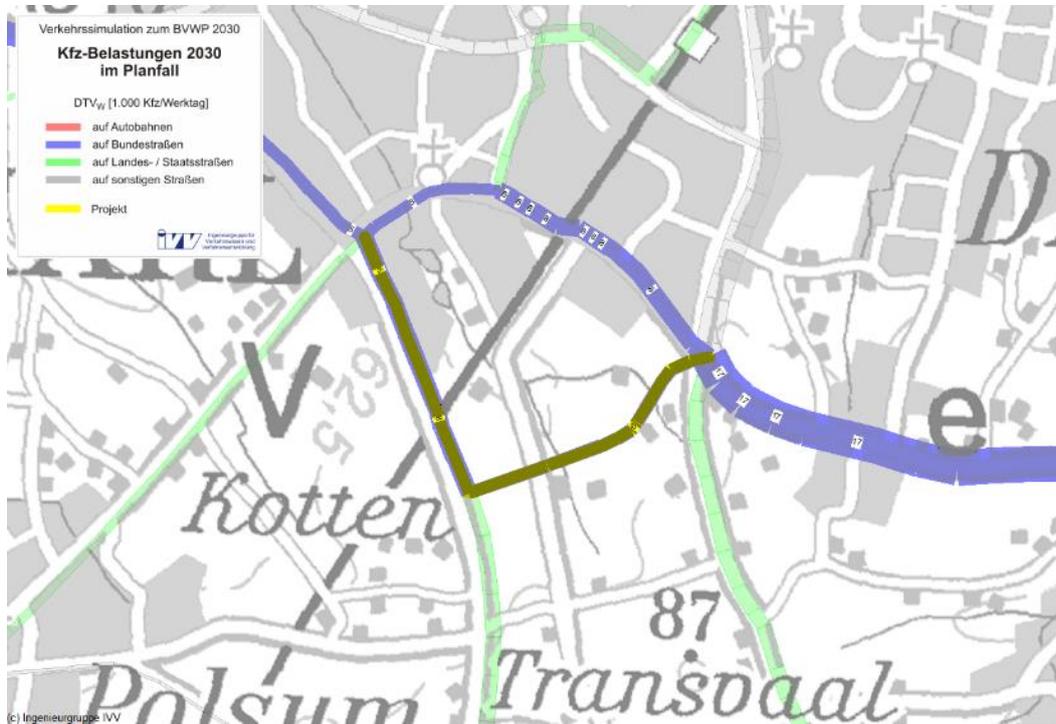


Abb. 4: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Planfall 2030

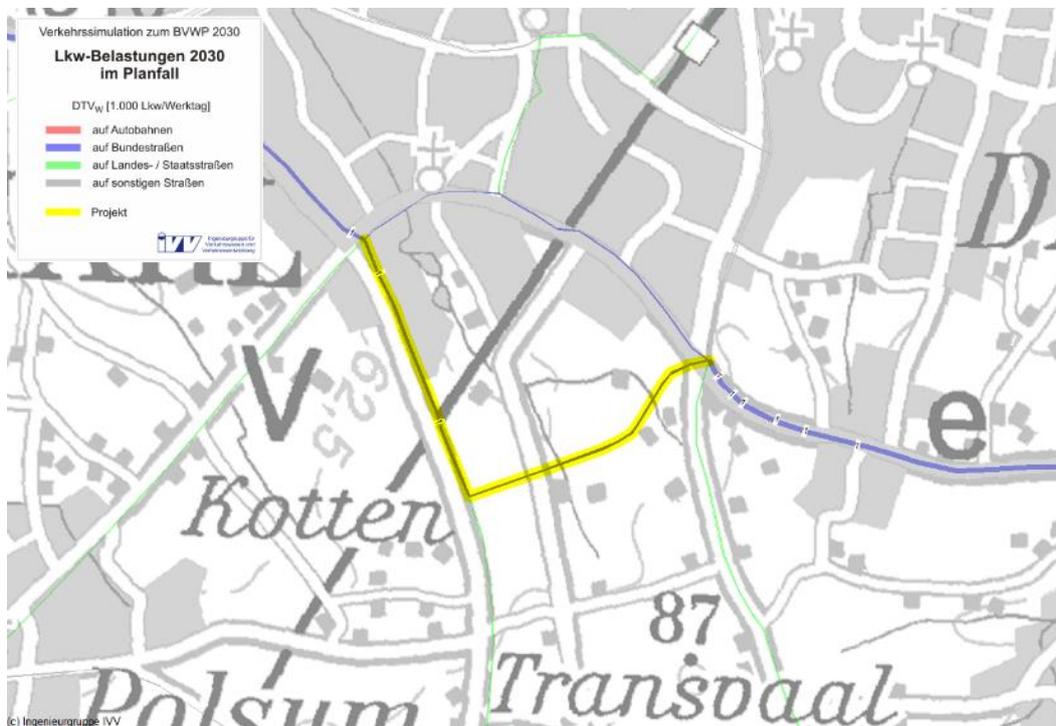


Abb. 5: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Planfall 2030

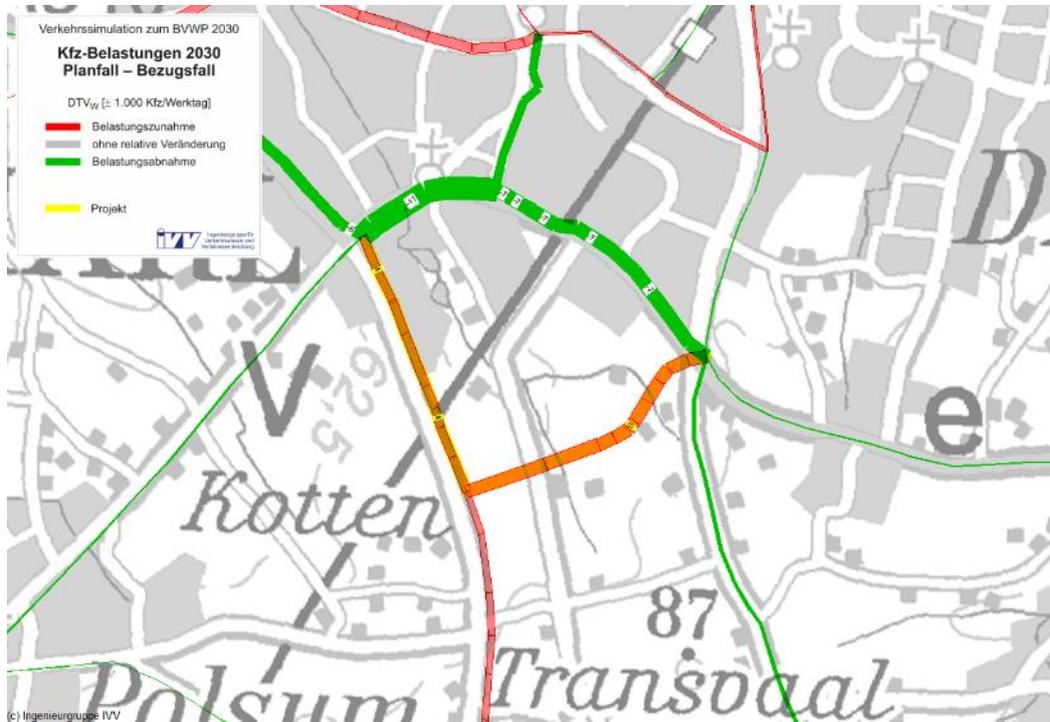


Abb. 6: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

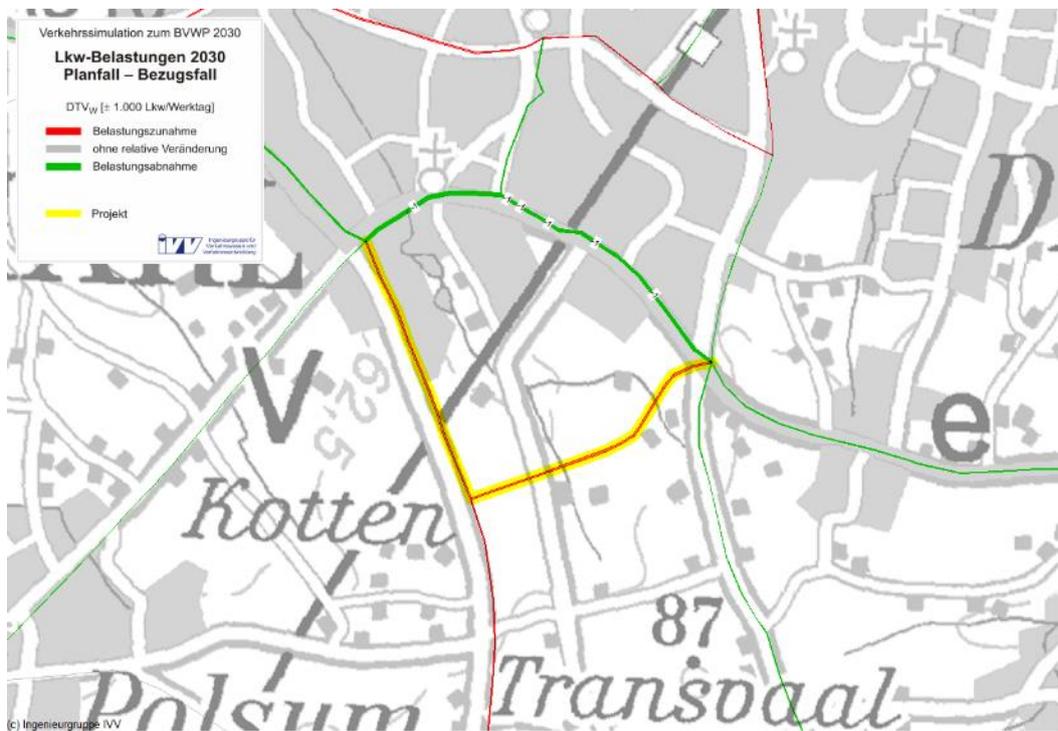


Abb. 7: Querschnittsbezogene Lkw-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Kenngroße	Wirkungen	
Verkehrsbelastungen auf dem Projekt		
mittlere Kfz-Belastungen		
im Bezugsfall	0	Kfz/Tag
im Planfall	7.000	Kfz/Tag
mittlerer Lkw-Anteil		
im Bezugsfall	0	%
im Planfall	6	%
Verkehrswirkungen im Planfall		
Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (PV)	-1,53	Mio. Pkw-km/a (87 % Fahrzweck Privat, 13 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00	Mio. Pkw-km/a
davon aus induziertem Verkehr	0,00	Mio. Pkw-km/a
Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im PV	-0,01	Mio. Pkw-h/a (87 % Fahrzweck Privat, 13 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00	Mio. Pkw-h/a
davon aus induziertem Verkehr	0,00	Mio. Pkw-h/a
Veränderung der Reisezeit im PV	-0,01	Mio. Personen-h/a (88 % Fahrzweck Privat, 12 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00	Mio. Personen-h/a
davon aus induziertem Verkehr	0,00	Mio. Personen-h/a
Veränderung der Betriebsleistung Güterverkehr (GV)	-0,02	Mio. Lkw-km/a
Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im GV	-0,00	Mio. Lkw-h/a
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten < 50 km	0,00	Mio. Lkw-h/a
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten ≥ 50 km	-0,01	Mio. Lkw-h/a
Veränderung der Kraftstoffverbräuche (PV+GV)		
Benzin	-0,01	Mio. l/a

Diesel	-0,01	Mio. l/a		
Gas	-0,01	Mio. l/a		
Elektro	-0,03	Mio. kWh/a		
Veränderung der Abgasemissionen (PV+GV)	Pkw	Lkw	Kfz	
Stickoxid-Emissionen (NO _x)	-0,44	-0,21	-0,65	t/a
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	-3,01	-0,19	-3,19	t/a
Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂)	-96,12	9,57	-86,55	t/a
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	-0,07	-0,01	-0,08	t/a
Feinstaub-Emissionen (PM)	-0,00	-0,00	-0,01	t/a
Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	-0,01	0,00	-0,01	t/a
Veränderung der Zuverlässigkeit				
Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen	0,00		Tsd. h/a	
Veränderung der Trennwirkungen	6,35		Tsd. Personen-h/a	

1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

		Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]	Barwert der Nutzen [Mio. €]
Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr	NB	0,385	8,558
Fahrzeugvorhaltekosten		0,025	0,551
Betriebsführungskosten (Personal)		0,105	2,329
Betriebsführungskosten (Betrieb)		0,255	5,679
Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege	NW	-0,015	-0,326
Veränderung der Verkehrssicherheit	NS	0,083	1,841
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr	NRZ	0,070	1,556
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		0,024	0,542
Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr	NTZ	0,024	0,541
Veränderung der impliziten Nutzen	NI	0,000	0,000
Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	NL	-0,008	-0,185
Veränderung der Geräuschbelastung	NG	0,104	2,313
Innerorts	NGi	0,018	0,409
Ausserorts	NGa	0,086	1,904
Veränderung der Abgasbelastungen	NA	0,024	0,528
Stickoxid-Emissionen (NO _x)	NA1	0,010	0,223
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	0,000	0,004
Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂)	NA3	0,013	0,279
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	0,000	0,003
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	0,001	0,017
Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	NA6	0,000	0,002
Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen	NT	-0,041	-0,903
Veränderung der Zuverlässigkeit	NZ	0,000	0,000
Gesamtnutzen		0,626	13,922

Kosten

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]
Planungskosten	0,40	-
Aus- und Neubaukosten	2,24	-
Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten	2,64	2,221

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Barwert des Nutzens	13,9 Mio. €
Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten	2,2 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	6,3

Grundlagen der Barwertermittlung	
Dauer der noch ausstehenden Planungen	114 Monate
Dauer der Bauphase	24 Monate
Dauer der Betriebsphase (mittlere über alle Anlagenteile gewichtete Nutzungsdauer)	40 Jahre

1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Ergebnisübersicht

Umweltbeitrag Teil 1: Nutzensumme Umwelt [Mio. Euro Barwert]	2,656
--	-------

Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt"	gering
Neubauprojekt in überwiegend landwirtschaftlich genutztem Gebiet. Es werden Flächen von einem LSG unmittelbar beansprucht. Das LSG befindet sich darüber hinaus innerhalb der Wirkzone des Vorhabens für indirekte Beeinträchtigungen.	

Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen

Umweltbeitrag Teil 1

(monetarisierte Umweltkriterien, übernommen aus der Nutzen-Kosten-Analyse)

Nr.	Kriterium	Beschreibung		Bewertung	
		Differenz Planfall- Bezugsfall		Nutzen [Mio. €/a]	Barwert [Mio. €]
1.1	Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner (innerörtlicher Anteil)	-	-	0,018	0,409
	Neubelastung oder stärker betroffen	0	Einw.	-	-
	Entlastung	0	Einw.	-	-
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	0,0	Tsd. qm	0,086	1,904
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂) (bestehend aus CO ₂ aus Betrieb und CO ₂ -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	-29,052	t/a	0,005	0,094
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO _x)	-0,652	t/a	0,010	0,223
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	-3,194	t/a	0,000	0,004
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	-0,076	t/a	0,000	0,003
	Feinstaub-Emissionen	-0,005	t/a	0,001	0,017
	Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	-0,005	t/a	0,000	0,002
	Nutzensumme Umwelt				2,656

Umweltbeitrag Teil 2
(nicht-monetarisierte Kriterien)

Nr.	Kriterium	Beschreibung				Bewertung je Kriterium
		absolut		Betroffenheit pro Strecken km		
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	0,0	ha	0,00	ha/km	gering
2.2	Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten					gering
	Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	0	Anzahl Gebiete	-	-	-
	Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich	0	Anzahl Gebiete	-	-	-
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250)	0,0	ha	0,00	ha/km	gering
2.4	Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke)					gering
	1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume)	0,0	km	0,00	km/km	-
	1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500)	0,0	km	0,00	km/km	-
	1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren	0	Anzahl	-	-	-
	2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	-	Anzahl	-	-	-
2.5	Flächeninanspruchnahme	3,4	ha	-	-	-
2.6	Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	0,0	km	0,00	km/km	gering
2.7	Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	0,0	km	0,00	km/km	gering
2.8	Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR)	0,0	ha	-	-	gering

2.9	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes	7,2	ha	5,23	ha/km	mittel
-----	--	-----	----	------	-------	--------

Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte

1	Trassenführung verursacht nur indirekte Betroffenheiten	-
2	Querungshilfen eingeplant	-
3	Bündelungsmöglichkeit mit bestehenden Vorbelastungen	-
4	Sonstiges:	-
		-
	Die zusätzlichen Sachverhalte führen	
	zur Heraufstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht kritischer eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt	-
	zu keiner Veränderung des Ergebnisses	X
	zur Herabstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht weniger kritisch eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt	-

Karten

Nachfolgend ist in den Abbildung 8 und 9 die räumliche Lage des Projektes in Bezug auf die nicht monetarisierten Umweltkriterien dargestellt.

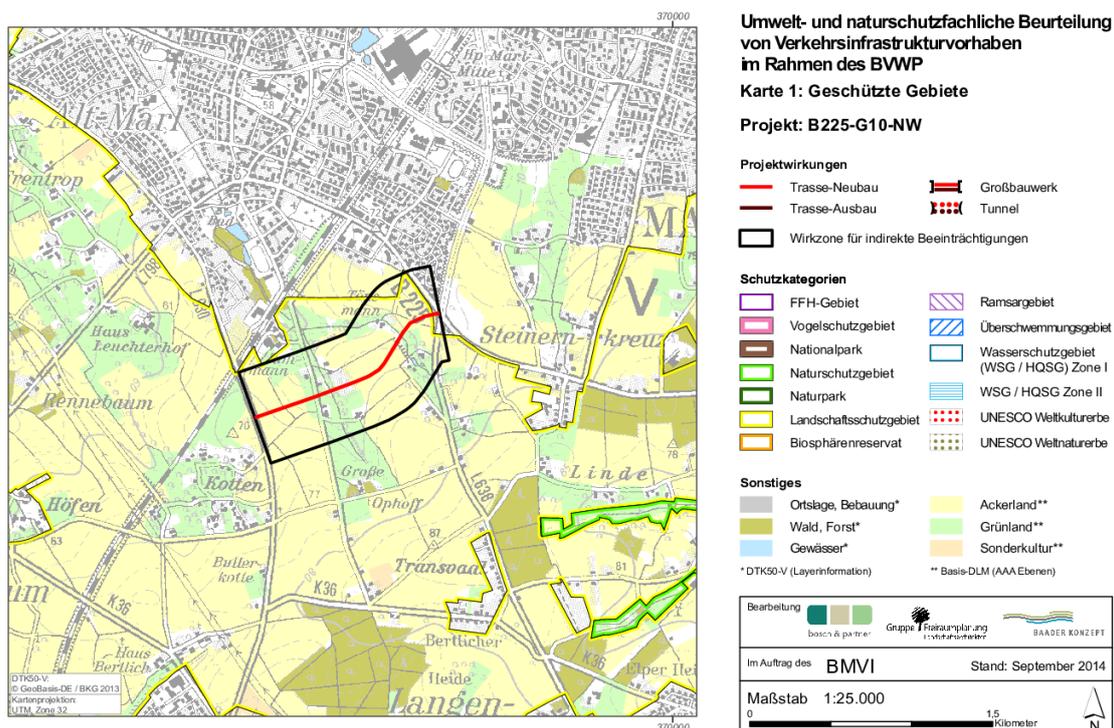
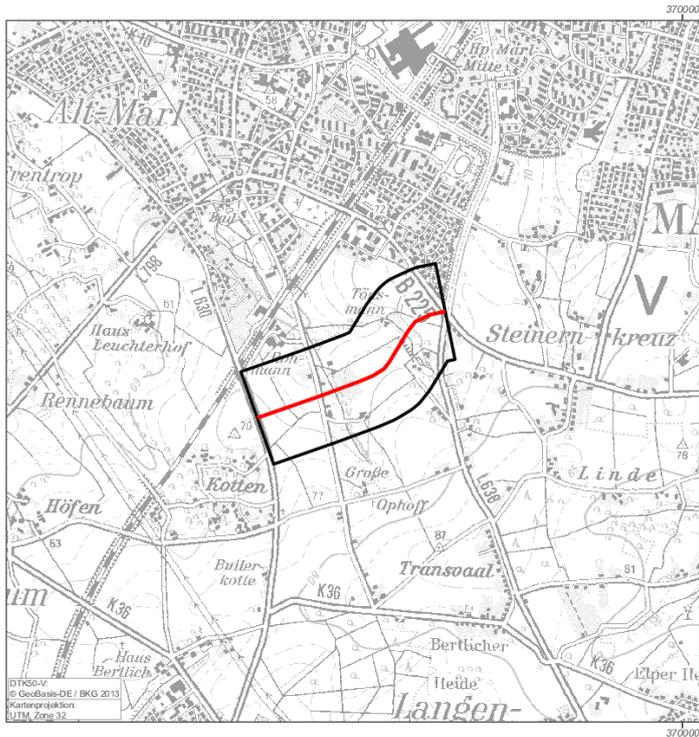


Abb. 8: Geschützte Gebiete



Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP

Karte 2: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz

Projekt: B225-G10-NW

Projektwirkungen

- Trasse-Neubau
- - - Trasse-Ausbau
- Großbauwerk
- Tunnel
- Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen

Lebensraumnetzwerk / Wiedervernetzbereiche (Gebietskulisse BVWP) (BfN 2012)

Unzerschnittene Funktionsräume

- Kernraum (UFR 250) (Feucht-, Trocken-, Waldlebensraum)
- Großraum (UFR 1000/1500) (Feucht-, Trocken-, Waldlebensraum)
- Großraum (UFR 1500) (Großsäugerlebensraum)

Nationale Lebensraumachsen/ -korridore

- Feuchtlebensraum
- Waldlebensraum
- Trockenlebensraum
- Großsäuger

Wiedervernetzbereiche

- Hervorragender Wiedervernetzungsabschnitt

Sonstiges

- Naturschutzgroßprojekt des Bundes - Kernzone
- Unzerschn. verkehrsamer Raum $\geq 100 \text{ km}^2$ (BfN 2010)

Bearbeitung	basco & partner	Gruppe für Raumplanung und Landschaftsplanung	BAADER KONZEPT
Im Auftrag des	BMVI		Stand: September 2014
Maßstab	1:25.000		1,5 Kilometer

Abb. 9: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz

1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Nicht bewertungsrelevant.

1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Gesamtergebnis

Das Projekt besitzt **eine geringe städtebauliche Bedeutung**.

Begründung

Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau bei nur geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.

Beiträge der einzelnen Effekte zum Gesamtergebnis und zusammenfassende Beurteilung:

	Straßenraumeffekte	Sanierungseffekte	Flächen- und Erschließungseffekte
Wirksamkeitsgrad	62,0%	0,0%	0,0%
Beeinträchtigungsgrad	33,0%	0,0%	0,0%
Wirkungsumfang	2.500 m	0 m	0 Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	++		
Bewertung der neg. Wirkungen	-		
Zusammenfassende städtebauliche Bedeutung	gering		

Hinweis: Das Projekt ist mit seinen Wirkungsbereichen am Ende des Abschnitts kartografisch dargestellt.

Maßnahmewirkungen

Entlastungswirkungen

Entlastungen auf Streckenabschnitten mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Möglichkeit einer anderen Raumnutzung (Straßenraumeffekte)	
Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	1.700 m (67% Längenanteil)
Entlastungen, die dabei zu signifikanten Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale beitragen, stellen sich ein auf	1.500 m (62% Längenanteil)
Ortslagen, in denen sich signifikante Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale einstellen: Marl	
Entlastungen, die Aufwertungen in der Straßenrandnutzung wie Fassadensanierung, Umgestaltungen, Umnutzungen etc. ermöglichen (Sanierungseffekte)	
Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	-
Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
-	
Entlastungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Verringerung der Verkehrsintensitäten in Verbindung mit den Netzanschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne z.B. durch Umorganisation ihrer Erschließung oder Verbesserung der Erreichbarkeit erhalten (Flächen- und Erschließungseffekte)	
Verbesserungen stellen sich ein für	-
Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
-	

Belastungswirkungen

Beeinträchtigungen mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Reduktion von Umgestaltungspotentialen (Straßenraumeffekte)	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	800 m (33% Längenteil)
Belastungen, die dabei zu Verschlechterungen von Aufenthaltsqualitäten führen können, stellen sich ein auf	800 m (33% Längenteil)
Ortslagen, in denen erhöhte Risiken für Aufenthaltsqualitäten entstehen: Marl	
Beeinträchtigungen, die zu qualitativen Abwertungen der Straßenrandnutzung führen können (Sanierungseffekte)	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
-	
Beeinträchtigungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Erhöhung von Verkehrsintensitäten im Hinblick auf die Netzanschlüsse Qualitätseinbußen erfahren, z.B. wegen Verschlechterung ihrer Erschließung (Flächen- und Erschließungseffekte)	
Beeinträchtigende Wirkungen stellen sich ein für	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
-	



Städtebauliche Beurteilung (© [GeoBasis-DE / BKG 2013](#) (Daten verändert))

Abb. 10: Städtebauliche Beurteilung

Legende

- ★ Abschnitte mit Straßenraumeffekten
- Abschnitte mit Sanierungseffekten
- ◆ Siedlungsareale mit Flächen- und Erschließungseffekten
- Neu- oder Ausbaumaßnahme des zu prüfenden Projekts
- Neu- oder Ausbaumaßnahmen von in der Nähe gelegenen anderen Projekten

Abb. 11: Legende zu Abbildung 10



1.11 Ergänzende Betrachtungen

Nicht bewertungsrelevant.

Anlage

Pressespiegel

Alt-Marler Ortsumgehung jetzt wieder aktuell

Im Arbeitsentwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans enthalten / „Vordringlicher Bedarf“

VON ROBERT KLOSE

MARL. (rkl) Hunderte von Projekten können anlaufen, wenn plangemäß zum 1. Januar 2017 das Gesetz für den neuen Bundesverkehrswegeplan in Kraft tritt. Eines dieser Projekte ist in Marl seit Jahrzehnten Thema, wurde aber nie realisiert: eine Ortsumgehung der B 225 (Recklinghäuser-/Hoch-/Breite Straße) um Alt-Marl herum. Jetzt will der Bund es realisieren.

Der Entwurf des Planes liegt vor, das Alt-Marler Projekt ist in der zweithöchsten Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ zu finden. Noch wichtiger sind nur Vorhaben mit dem Vermerk „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“. Dazu zählt etwa der

Ausbau der Autobahn 43 bis zur Anschlussstelle Sinsen.

Zurück nach Alt-Marl: Bürgern mit gutem Gedächtnis wird das Stichwort „Alt-Marler Ortsumfahrung“ vielleicht bekannt vorkommen. Richtig, das gab es schon einmal – damals, als die Lipperandstraße geplant und Jahre später wieder verworfen wurde. Ein Teilstück der umstrittenen Trasse sollte schon vor rund 30 Jahren im weiten Bogen südlich an Alt-Marl vorbei und hinter dem Volkspark wiederum im Bogen auf die Westerholter Straße führen.

Wenn jetzt ein komplett neues Planfeststellungsverfahren für das Großprojekt anläuft, ist ein wichtiger Schritt von vornherein hilfreich: In dem seit den 80er-Jahren unveränderten Flä-

chennutzungsplan der Stadt ist die Straße nach wie vor enthalten, muss also nicht in einem aufwendigen Änderungsverfahren ein weiteres Mal aufgenommen werden.

Erinnerung an uralte Straßenpläne

Dass damit automatisch auch die alte Streckenführung mit allen Details gilt, ist nicht sicher. Bernhard Meier, Pressesprecher des Landesverkehrsministeriums, das die Inhalte des Bundesprojekts umsetzt: „Wir wissen nicht, ob wir auf die alten Unterlagen zurückgreifen können. Damals galten ja teilweise völlig andere Standards.“

Bernhard Meier bestätigt einen Hinweis des Marler SPD-

Bundestagsabgeordneten Michael Groß: Das Alt-Marler Projekt hat zurzeit noch den Status „ohne Planung“. Das heißt: Bevor der erste Bagger anrollt, müssen die komplette Trassenführung, Ausbauplanung und vieles mehr erstellt und politisch bewertet werden.

Dabei ist das Land im Auftrage des Bundes Herr des Verfahrens. Das heißt: Marler Stadtverwaltung und Rat werden zu Stellungnahmen aufgefordert, können aber nur Anregungen äußern, keine Beschlüsse fassen. Das heißt auch: Die Alt-Marler Ortsumgehung ist kein städtisches Projekt und belastet deshalb den städtischen Haushalt nicht, auch nicht mit einem bei vielen Zuschussprojekten obligatorischen Eigenanteil.

Und das heißt schließlich: Es werden etliche Jahre vergehen, bevor tatsächlich eine neue Straße gebaut wird. Fest steht schon jetzt laut Bernhard Meier: 1,4 Kilometer lang und zweispurig soll die Umgehung sein. Aktuell sind 2,7 Millionen Euro für dieses Vorhaben in dem Bundesverkehrswegeplan eingestellt. Michael Groß geht davon aus, dass diese Summe nicht für den kompletten Bau ausreichen wird. Er wertet dieses Vorhaben und andere als „längst überfälliges Signal für den Ausbau der dringend benötigten Verkehrsinfrastruktur“ in dieser Region.

Nebenbei: Im gerade vorgelegten Stadtentwicklungskonzept (wir berichteten) haben die Gutachter die Ortsumgehung schon empfohlen.

Neue Ortsumgehung nicht ohne „Opfer“

- Von: Wilfried Schever
- Betr.: Leserbrief zur
Alt-Marler
Ortsumgehung von
Helmut Bartz
- Marler Zeitung vom 15.
April

Sehr geehrter Herr Bartz, mit Aufmerksamkeit habe ich Ihren Leserbrief zur neuen geplanten Ortsumgehung Alt-Marl gelesen. Ihren (etwas überspitzten) Beschreibungen von tanzendem Geschirr auf Tischen und existenzbedrohendem Verkehrslärm und -aufkommen kann entnommen werden, dass Sie selbst Anwohner der Westerholter Straße sind und dadurch verständlicherweise besorgt sind im Hinblick auf die Planungen zur neuen Alt-Marler Ortsumgehung. Allerdings werden in Ihrem Leserbrief einige in dieser Thematik nicht unwichtige Aspekte außen vorgelassen.

Zunächst einmal zur Streckenplanung: Die Planungen zur Ortsumgehung titulieren Sie in Ihrem Leserbrief als „schwachsinnige Lösung“, da sie – so Ihre Argumentation – den Ort nicht vollkommen umgehe und die Anwohner der in der heutigen Diskussion betroffenen Straßen zusätzlich

zum jetzigen Verkehrsaufkommen belaste.

In der Tat ist damit zu rechnen, dass bei Umsetzung dieser Planungen auf dem betroffenen Abschnitt der Westerholter Straße mehr Verkehr fließt als dies bereits heute der Fall ist. Zu Recht klagen Anwohner dieses Gebietes gegen weiter steigenden Lärm und Emissionsausstoß, doch man muss den Gesamteffekt einer solchen Streckenführung betrachten: Heute schlängelt sich der Verkehr auf der B225 mitten durch das historische Zentrum Marls auf einer Gesamtlänge von rund zwei Kilometern (von der Herzlia-Allee bis zur Dorstener Straße), während bei einer Umgehung auf Basis der alten Planungen die Westerholter Straße „nur“ auf einer Länge von max. 900 Metern betroffen sein würde.

Die von Ihnen angeregte Weiterführung der Umgehung über die jetzige Planung hinaus nach Frenotrop würde jedoch neue Probleme mit sich bringen: So ist das Gebiet rechts und links der Polsumer Straße (in welchem nach Ihren Schilderungen die Weiterführung verlaufen soll) Naturschutzgebiet. In diesem Areal eine neue Umgehung zu reali-

sieren, scheint mir nicht nur schwierig, sondern auch zeitlich langwierig.

Außerdem kämen nicht nur weitere Anschlusskosten an die vorhandenen Hauptstraßen hinzu, eine solche Weiterführung würde zudem mitten durch die Bauerschaft Frenotrop führen und brächte für die dortigen Anwohner eine höhere Mehrbelastung (im Vergleich zu heute) mit sich als für die Anwohner der Westerholter Straße.

Unterstützung für Anlieger möglich

Bezüglich des Aspektes des Verkehrslärms sei hier noch angemerkt, dass bei Realisierung der Umgehung und Umwidmung der Westerholter Straße in die B225 auch neue finanzielle staatliche Unterstützungen für Anlieger möglich sind, wie beispielsweise für besser gedämmte Fenster und Türen – eine Unterstützung, die Anwohnern der z.B. ebenfalls stark befahrenen Bergstraße in dieser Form nicht zusteht ...

Unabhängig davon könnten sich die betroffenen Anwohner, anstatt möglicherweise

Kraft und Geld in unnötige Gerichtsverfahren zu investieren, in der Öffentlichkeit für den Einsatz von sogenanntem „Flüsterasphalt“ einsetzen.

So sehr Ihr Anliegen, möglichst keine Bewohner durch die neue Umgehung mehr zu belasten, richtig, nachvollziehbar und lobenswert ist, so sehr ist es auch Wunschdenken. In einem relativ dicht besiedelten Gebiet, wie wir es hier vorfinden, ist eine neue Ortsumgehung nicht ohne „Opfer“ möglich.

Daher ist es nur folgerichtig, im Sinne des Allgemeinwohls, das kleinste Übel zu wählen – auch wenn dabei die Anwohner der Westerholter Straße und Umgebung das größte Päckchen zu tragen haben. Vor allem aber sollte die individuelle Verärgerung vor Ort nicht dazu führen, dass mit Hilfe von zig Gutachten und Gerichtsverfahren am Ende eine nun wieder greifbare Ortsumgehung gekippt wird – davon profitiert keiner! Außer „Kleinkleckersdorf“, das mit den freien Geldern neue Projekte realisieren kann, während Marl – welches wirklich eine Umgehung verdient/nötig hat – weiter „aus der Wäsche schaut“ ...

INFO

Maut für Bundesstraßen

Die Mauttarife sind im Bundesfernstraßenmautgesetz festgeschrieben. Der Gesamtbetrag ergibt sich aus der Strecke, die ein Fahrzeug auf mautpflichtigen Straßen zurücklegt und einem Mautsatz je Kilometer, der die Infrastrukturkosten und die Kosten für die verursachte Luftverschmutzung enthält.

Der Maut-Teilsatz für die Infrastrukturkosten unterscheidet zwischen Lkw mit zwei Achsen, drei Achsen, vier Achsen und fünf oder mehr Achsen.

Der Maut-Teilsatz für die Kosten der verursachten Luft-

verschmutzung richtet sich nach der Schadstoffklasse. Dabei wird jedes Fahrzeug aufgrund seiner Schadstoffklasse einer der sechs Kategorien A, B, C, D, E und F zugeordnet.

Je nach Größe der Lkw und der Schadstoffklasse liegt der Mautsatz seit Oktober 2015 zwischen 8,1 Cent und 21,8 Cent pro gefahrenem Kilometer.

In der politischen Diskussion ist immer wieder auch eine Mautpflicht für Bundesstraßen. Sie soll ab 2018 kommen. Seit dem 1. Juli 2015 sind die B 224 und B 227 in Essen bereits mautpflichtig.

Das Problem ist die Mautflucht

Alt-Marler Bürger bilden Interessengemeinschaft / Ortsumgehung verlagert Verkehrsbelastung

ALT-MARL. (-gge) „In drei Jahren könnte hier der erste Spatenstich stattfinden.“ Dieser Satz des CDU-Bundestagsabgeordneten Oliver Wittke Anfang April bei einem Besuch bei den Parteifreunden in Alt-Marl hat die Bewohner des Ortsteils aufgeschreckt. An Stammtischen, im privaten Kreis und in Leserbriefen diskutieren die Bürger plötzlich über ein Thema, das bisher als politische Option für eine ferne Zukunft galt: die Ortsumgehung von Alt-Marl.

Durch die Aufnahme in den Arbeitsentwurf des neuen

Bundesverkehrswegeplans mit dem Zusatz „vordringlicher Bedarf“ und einem Haushaltsposten von 2,7 Millionen Euro wurde aus der Vision scheinbar Realität. Die Ortsumgehung rückte in den Fokus von Befürwortern und Gegnern. Für die Anwohner der Hochstraße und Breite Straße (B 225) im Ortskern von Alt-Marl ist sie ein Hoffnungsstrahl. Seit vielen Jahren klagen sie über unerträglichen Verkehrslärm vor allem nachts, wenn die Lkw der DHL aus dem Paketzentrum in Dorsten über die Bundesstraße nach Recklinghausen und wieder zurück rollen.

Für die Landwirte und Anwohner des Stübchenfelds, der

Westerholter Straße und des Neubaugebiets Femstraße ist die bisher nur als Strich durch die Landschaft skizzierte Umgehung das reinste Horrorszenerario. Statt über die Hochstraße und Breite Straße würden die Lkw vor ihren Häusern und am Ende über die schon hoch belastete Westerholter Straße geleitet.

Inzwischen haben sich in Alt-Marl mehrere durch die Ortsumgehung betroffene Bürger zu einer Interessenge-

meinschaft zusammen gefunden. „Wir wollen keine Lösung, die viel Geld kostet und nichts bringt, sondern das Problem nur verlagert“, sagt einer ihrer Sprecher, Torsten Keuter. Man wolle eine Verkehrs-entlastung für alle Alt-Marler Bürger. „Wir müssen die Mautflucht der DHL-Lkw über die Bundesstraße verhindern.“

Mit einem Flyer fordern Torsten Keuter, Wilhelm Tewes und Ronald Bartz deshalb im Namen der Interessenge-

meinschaft: „Stop dem Maut-Ausweichverkehr, Stop der Verkehrsbelastung für alle Alt-Marler Bürger“. Sie laden für Donnerstag, 28. April, um 19 Uhr zu einer Bürgerversammlung in die Gaststätte „Zum Schwatten Jans“ ein. Inzwischen gibt es auch eine E-Mail-Adresse (lkwmeetsbab@gmail.com) und eine Webseite (www.lkwmeetsbab.de).

INFO Unsere Zeitung nimmt die aktuelle Diskussion zum Anlass, die Fakten und den Sachstand zum Thema Ortsumgehung Alt-Marl im Zusammenhang darzustellen. Mehr dazu lesen Sie auf → Seite 7



AUF EIN WORT

Jetzt handeln

Jahrzehnte vertrösteten Kommunalpolitiker die verkehrslärmgeplagten Anwohner der Bergstraße mit dem Bau einer Südumgehung – anfangs war es die Lipperandstraße. Irgendwann war jedem klar, dass eine Südumgehung wegen der Zerschneidung schützenswerter Bachlandschaften nie kommen wird. Die bisher nur als Projektname existierende Ortsumgehung Alt-Marl hat ein zusätzliches Problem: Sie verlagert die Verkehrsbelastung von einer Haustür zur anderen. Welcher Politiker kommt allen Ernstes heute noch auf die Idee, Schwerlastverkehr gezielt dorthin zu führen, wo Familien wohnen, deren Kinder aus der Haustür auf die Fahrbahn laufen können.

Eine Verbesserung der Situation in Alt-Marl ist überfällig. Sie muss heute kommen und nicht als Option in 20 Jahren. Es wird Zeit, dass der Stadtrat geschlossen gegenüber dem Bund Druck aufbaut, die Mautpflicht auf alle Durchgangsstraßen auszudehnen. Zudem muss die Durchfahrt für Lkw durch Alt-Marl so unattraktiv wie möglich gemacht werden. Nachtfahrverbote, Geschwindigkeitsreduzierungen, Ampelschaltungen, eingebaute Engstellen sind Maßnahmen, die helfen können, nicht nur die Post-Lkw auf die Autobahnen zu zwingen. Der Hinweis, die Stadt und damit die Kommunalpolitik seien machtlos, darf als Ausrede, nichts zu tun, nicht gelten.

INFO

Erste Reaktionen der Marler Politik

Die CDU, korrekter gesagt der Ortsverband Alt-Marl, hatte nach der Bekanntgabe der Aufnahme der Ortsumgehung Alt-Marl in den Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes das Thema als erste besetzt. Mit der Einladung von Oliver Wittke – unter der schwarz-gelben Landesregierung war er Bau- und Verkehrsminister des Landes NRW – stellte sich die CDU hinter die Ortsumgehung. Durch sie würden mehr Bürger entlastet als später auf der Westerholter Straße belastet. Der Ortsverband will dem Rat Wittkes folgen und mit einem Antrag an den Stadtrat gegenüber dem Bund jetzt ein „Druckpotenzial aufbauen“ und zeigen, dass es angeblich für „die Ortsumgehung einen Konsens der Bevölkerung gibt“.

Der SPD-Ortsverein Alt-Marl/Brassert sieht dagegen keinen Zeitdruck und macht sein positives Votum für eine Ortsumgehung davon abhängig, dass beim Bau „energetische und lärmindernde Maßnahmen“ eingesetzt werden. Durch eine Lärmschutzwand müsse der Siedlungsbereich im Riegefeld deutlich entlastet werden. Die Westerholter Straße müsse ausgebaut und mit einem Rad- und Fußweg ausgestattet werden.

Frühestens 2017 werde der Bundesverkehrswegeplan beschlossen. Die Zeit wollen die Genossen nutzen, „um mit den Betroffenen in den Dialog zu treten und offene Fragen zu klären“, erklärt Ortsvereinsvorsitzender Brian Nickholz. Ein solches Projekt könne „nur erfolgreich sein, wenn die Menschen an der Planung beteiligt werden“. Ziel müsse es sein, eine Verbesserung der aktuellen Situation herzustellen, ohne dabei Probleme an einer anderen Stelle zu schaffen.

Einen alten Vorschlag zu dem Thema erneuerte inzwischen die Ratsfraktion der Linken. Sie will im Stadtrat ein Nachtfahrverbot auf der B 225 in Alt-Marl fordern und eine Geschwindigkeitsreduzierung von der Schachtstraße bis zur Herzlia-Allee.

Option für Ortsumgehung muss bleiben

ALT-MARL. Die CDU-Fraktion bleibt dabei: Die Verkehrssituation in Alt-Marl lasse sich nur durch den Bau einer Umgehungsstraße lösen, betonen Fraktionsvorsitzender Karl-Heinz Dargel und Peter Gesser, Ratsmitglied aus Alt-Marl.

Beide beziehen sich auf unseren Bericht über die Bemühungen des SPD-Bundestagsabgeordneten Michael Groß, die umstrittene Trassenführung einer Ortsumgehung von Alt-Marl aus dem derzeit diskutierten Maßnahmenkatalog des neuen Bundesverkehrswegeplans zu streichen.

Dargel hält es für unwahrscheinlich, dass die von Groß bemühte Landesregierung wenige Monate vor der Wahl zu einem Ergebnis kommen wird. So würde eine Lösung der Probleme in Alt-Marl auf den „Sankt Nimmerleinstag“ verschoben. Nach Auffassung von Gesser und Dargel muss konsequent nach einer alternativen Trasse gesucht werden, die als Kompromiss tragfähig ist und die alte im Bundesverkehrswegeplan ablösen könnte. Die Option müsse aufrechterhalten werden, Alt-Marl durch eine Umgehungsstraße und die Verlegung der B 225 zu entlasten.

Um kurzfristig auf der Verkehrssituation auf der Breite und Hochstraße zu verbessern, will die CDU-Fraktion das Thema erneut im Stadtplanungsausschuss diskutieren.

Die Verwaltung soll prüfen, ob es möglich ist, die B225 entweder generell für den Schwerlastverkehr zu sperren oder zumindest ein nächtliches Lkw-Verbot von der Schachtstraße bis zum Loe-mühlenweg anzuordnen.

Brummis sind nicht zu stoppen

DHL bleibt hart / Ampelschaltung soll nächtliche Temporeduzierung unterstützen

VON GABRIELE FIGGE

MARL. Das Logistikunternehmen der Post, die DHL, will auch weiterhin Lastwagen über die B 225 fahren lassen. Auch in den jüngsten Gesprächen, die die Vertreter der Stadt geführt haben, um Alt-Marl vom Lkw-Verkehr zu entlasten, sei die Antwort negativ gewesen. Das steht in einem ausführlichen Zwischenbericht von Planungsamtschef Markus Schaffrath für die Sitzung des Stadtplanungsausschusses. Er tagt am Donnerstag um 16 Uhr im großen Sitzungssaal des Rathauses.

Nachdem eine Ortsumgehung von Alt-Marl durch das Stübchenfeld bei den Alt-Marlern auf erheblichen Widerstand gestoßen war, hatte sie auch der Stadtrat beerdigt. Gleichzeitig nahmen die Überlegungen Fahrt auf, wie die Anwohner der B 225 in Alt-Marl vom Lärm des zunehmenden Schwerlastverkehrs entlastet werden können.



In Alt-Marl gilt jetzt nachts Tempo 30. Das ist bisher die einzige Maßnahme, um den Lärm durch Lkw zu verhindern.

ten. Vom Industriepark Dorsen/Marl aus – und hier vor allem für die Fahrzeuge der DHL – ist die B 225 zur beliebten Abkürzung zum Autobahnkreuz Recklinghausen geworden.

Als erste Gegenmaßnahme war vor einigen Wochen auf der Hochstraße/Breite Straße im Ortskern von Alt-Marl das Tempo auf 30 km/h reduziert worden. Die Tempoeinschränkung gilt jedoch nur nachts von 6 bis 22 Uhr. Wie

Ordnungsamtschef Peter Mühlberg am Donnerstag im ZBH-Ausschuss berichtete, blizt das Ordnungsamt in diesem Bereich auch regelmäßig. Grundsätzlich halte die Arbeitsgruppe Unfallverhütung jedoch auch eine zusätzliche Dauerrot-Schaltung an den Fußgängerampeln für sinnvoll. Nur wenn sich ein Fahrzeug dann mit höchstens 30 km/h nähert, schaltet die Ampel auf Grün.

Eine Umstellung des Am-

pelprogramms kostet laut Josef Heinen, SPD-Sprecher der Arbeitsgruppe, allerdings mindestens 40.000 Euro. Das sei gut investiertes Geld, appellierte Heinen an seine Ausschusskollegen. Zumal dies im Zusammenhang mit Überlegungen zu einem verkehrsberuhigten Umbau der Breiten Straße etwa durch Fahrbahnteiler bisher die einzig kurzfristig realisierbare Verbesserungsmöglichkeit sei.

Zu diesem Ergebnis kommt auch das Planungsamt in seinem Zwischenbericht. Für die Umstellung der Ampelprogramme erarbeite eine Signalbaufirma derzeit ein Angebot, heißt es da. Da nicht genügend Geld dafür im aktuellen Haushalt zur Verfügung steht, seien zusätzliche Mittel für 2017 angemeldet worden. Zurzeit werde zudem geprüft, ob die weiter geplanten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Barrierefreiheit von Bund oder Land bezuschusst werden können. Zur Begründung fehlten allerdings noch die Daten aus der Verkehrszählung im vergangenen Jahr.

Nach Auskunft des Landesbetriebs Straßenbau sollen diese noch in diesem Jahr zur Verfügung stehen.

Alle anderen Überlegungen, wie ein Nachtfahrverbot oder ein grundsätzliches Verbot für Lkw, der Bau einer Lärmschutzwand zum Riegefeld, eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50 km/h sowie ein Überholverbot auf den „freien“ Strecken der B 225, sind nach Auffassung der Stadtverwaltung kurzfristig nicht umsetzbar.

Verkehrsgutachten für die gesamte Stadt

In den Abstimmungsgesprächen habe der Landesbetrieb Straßenbau das abgelehnt. Hier will die Stadt nun weitere Gespräche mit dessen vorgesetzten Dienststellen beim Kreis und in Münster führen.

Um zu verhindern, dass durch die Ansiedlung weiterer Logistikunternehmen der Schwerlastverkehr im Stadtgebiet noch mehr zunimmt, arbeitet die Stadt an einem neuen Verkehrsgutachten.

15 Jahre vom Strich bis zur Straße

Bevor die Bagger rollen, muss noch viel passieren / Planung nur mit Zustimmung der Stadt

VON GABRIELE FIGGE

ALT-MARL. Seit gut 20 Jahren donnern die Lkw aus dem Postverteilungszentrum Dorsten über die B 225 durch Alt-Marl. Die Strecke über Recklinghausen ins Ruhrgebiet ist kürzer als die über die Autobahn, und die DHL spart zudem Mautgebühren. Seit fast 20 Jahren ist deshalb die Ortsumgehung von Alt-Marl ein Wunschkind der Politik. Sie steht als eine von vielen Punkten zur Zukunft des Orts teils auch im Entwurf des ISEK. Das ist das Integrierte Stadtentwicklungskonzept, das der Rat der Stadt im Juni beschließen will. Bisher ist die Ortsumgehung aber nur ein Strich auf der Stadtkarte.

? Wieso wird das Thema plötzlich aktuell?

Die NRW-Landesregierung hatte die Umgehung als „wichtiges Projekt“ beim Bundesverkehrsministerium für den Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans angemeldet. Die Ortsumgehung Alt-Marl ist damit eines von 2000 aufgelisteten Projekten, die in den nächsten zehn bis 15 Jahren verwirklicht werden sollen.

? Wie geht es jetzt weiter?

Bisher ist der neue Bundesverkehrswegeplan ein Entwurf. Zum ersten Mal gibt es aber eine öffentliche Beteiligung schon in diesem frühen Stadium. Noch bis zum 2. Mai können Bürger im Internet dazu ihre Stellungnahme abgeben. Danach wird der Entwurf im Verkehrsausschuss des Bundes vorberaten und später im Bundestag beschlossen. Das ist nicht vor 2017 denkbar.

? Kann die Ortsumgehung dann sofort gebaut werden?

Nein. Vom ersten Federstrich bis zum Bau einer Straße können gut und gerne 20 und mehr Jahre vergehen – eine Zeit, in der sich auch die Umweltauflagen oft verschärfen. Ein Beispiel aus der Nachbarschaft ist der Bau der B 474 n in Waltrop und Dateln, der immer noch aussteht. Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans ist die



Als Spange zwischen Recklinghäuser Straße und Westerholter Straße quer durch das Stübbenfeld ist die Ortsumgehung von Alt-Marl bisher nur ein Strich auf der Karte. Umgebaut werden müsste auch ein Teilstück der Westerholter Straße.

Zeitschiene für die Ortsumgehung Alt-Marl auf 14 Jahre gelegt – gerechnet wird mit einer Planungszeit von 114 Monaten und einer Bauzeit von 24 Monaten.

? Wie ist der Verfahrensgang?

Bevor eine Trasse geplant werden kann, gibt es ein sogenanntes Linienbestimmungsverfahren. Dabei werden mehrere Alternativen auf ihre Auswirkung auf die Umwelt und den Menschen hin geprüft. Dafür sind viele Gutachten nötig. Erst dann kann für die gefundene Linienführung ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Hier sind die Stadt und die Bürger direkt beteiligt. Gegen den Willen einer Stadt wird ein solches Projekt nicht durchgezogen – auch nicht bei überregionalem Interesse, wie die Diskussion um den Ausbau der B 224 in Gladbeck zeigt. Ein überregionales Interesse gibt es für die Ortsumgehung von Alt-Marl ohnehin nicht.

? Welche Probleme könnten das Verfahren zusätzlich verzögern?

Die Grundstücke im Stübbenfeld gehören hauptsächlich Landwirten,

die bereit sein müssten zu verkaufen. Die Trasse quert ein Landschaftsschutzgebiet und den Weierbach, der in diesem Bereich seine Quellen hat. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung müsste berücksichtigen, dass dies ein Wasserschutzbereich ist. Teure Ausgleichsmaßnahmen wären zu erwarten. Auch Klagen betroffener Bürger können Verzögerungen bringen.

? Ist die Weiterführung über die Westerholter Straße ohne Weiteres möglich?

Nein. Die Westerholter Straße ist eine Landstraße und für eine Bundesstraße viel zu schmal. Es gibt auch keine durchgängigen Fuß- und Radwege. Die Brücke über die Eisenbahnlinie V 9 kann Schwerverkehr nicht aufnehmen, müsste erneuert werden. Zudem wären wegen der nahen Bebauung Lärmschutzmaßnahmen nötig.

? Wie realistisch sind dann die für den Bau der Umgehung veranschlagten 2,7 Millionen Euro?

Das Geld reicht vielleicht für die Planung.

? Wie lange gibt es die Idee der Ortsumgehung schon?

Die Ortsumgehung ist ein Relikt aus den 1980er-Jahren. Damals wurde im Landesstraßenbedarfsplan noch eine durchgehende Verbindung zwischen Lünen und Wesel projektiert, die als sogenannte Lipperandstraße den Marler Süden durchschnitten und auch als Ortsumgehung von Alt Marl und in der Weiterführung über die Autobahn A 52 hinaus auch

als Umgehung von Dorsten fungieren sollte. Das einzige Teilstück der Lipperandstraße wurde zwischen der Halterner Straße und der Straße auf Hówings Feld auf Marler Gebiet gebaut. Sowohl in Marl als auch in Dorsten wurde die Lipperandstraße Ende der 90er-Jahre politisch beerdigt. Als Wunschdenken blieb die Nutzung eines Teilstücks als Ortsumgehung von Alt-Marl.



Anlage: Antwort des Bundesverkehrsministeriums



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Frau
Rita Stockhofs MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvf.bund.de
www.bmvf.de

Betreff: B 225, Ortsumgehung Alt-Marl

Bezug: Ihre E-Mail vom 28.02.2017
Aktenzeichen: StB 22/72131.10/1225-
Datum: Berlin, *20.03.2017*
Seite 1 von 2

Sehr geehrte Frau Kollegin, *Liebe Rita,*

vielen Dank für Ihre E-Mail an Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Norbert Barthle MdB vom 28.02.2017, mit der Sie das Konzeptpapier der CDU Marl zur Ortsumgehung Alt-Marl im Zuge der B 225 übersenden. Zuständigkeitshalber hat er mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Der zweistreifige Neubau der B 225, Ortsumgehung Alt-Marl, ist mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 6,3 wirtschaftlich. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen erfolgte die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf. Mit dieser Einstufung besteht ein Planungsauftrag des Bundes an die Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen, das Projekt zu realisieren.

Mit Inkrafttreten des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbauänderungsgesetzes am 31.12.2016 kann im Bundesland Nordrhein-Westfalen eine Vielzahl von Projekten realisiert werden. Naturgemäß können jedoch nicht alle Maßnahmen zeitgleich geplant werden. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen erarbeitet daher zurzeit, in Abstimmung mit dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, ein Planungsprogramm zur Umsetzung des neuen Bedarfsplans.





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Seite 2 von 2

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und der Bedarfsplanung werden mithin grundsätzlich keine Festlegungen zum künftigen Verlauf einer erwogenen Straßenführung getroffen. Für das Projekt B 225 Ortsumgehung Alt-Marl liegt derzeit keine detaillierte Planung vor. Die konkrete Ausgestaltung der Straßenführung, einschließlich der Prüfung von Alternativen, ist Gegenstand anschließender Planungsphasen. Bei Aufnahme der Planungen gilt es, im Rahmen der Variantenuntersuchung zunächst alle möglichen Varianten zu untersuchen und einer Bewertung zu unterziehen.

Das Planungsrecht in Deutschland enthält zum Teil eine Vielzahl gesetzlich verankerter Mitwirkungsmöglichkeiten. Dies gilt für alle Planungsebenen – von der Bundesverkehrswegeplanung über das Raumordnungsverfahren bis hin zur Planfeststellung. Zudem legt das Verwaltungsverfahrensgesetz Nordrhein-Westfalen eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung von Bürgern und Trägern öffentlicher Belange fest. Hierzu finden im Zuge der Planung öffentliche Informationstermine statt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann



Anlage Wikipedia – Ergänzungen zur Einordnung

Bundesstraße 225

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Bundesstraße 225 in Deutschland



Karte



Basisdaten

Betreiber:  [Bundesrepublik Deutschland](#)

Straßenbeginn: [Bottrop](#)
([51° 38′ N, 6° 56′ O](#))

Straßenende: [Recklinghausen](#)
([51° 37′ N, 7° 10′ O](#))

Gesamtlänge: 21 km

Bundesland: • [Nordrhein-Westfalen](#)

Ausbauzustand: Stadtstraße

[Ausklappen](#)

Straßenverlauf

Kreisfreie Stadt [Bottrop](#)

 (39) [Kirchhellen](#)-Nord

[Kreis Recklinghausen](#)

 Ortsanfang [Dorsten](#)

 Gladbecker Str.

 Ortsumgehung Dorsten

 Vestische Allee 

 Ortsende [Dorsten](#)

 (46) Marl-Frentrop

 Ortsanfang [Marl](#)

 Breitestr.

 Ortsende [Marl](#)

 [Steinernkreuz](#)

 Recklinghausen-Westring

 Ortsumgehung Recklinghausen

 Ortsanfang [Recklinghausen](#)

 Akkoallee

 (11) [Recklinghausen](#) / [Herten](#)

Die **Bundesstraße 225** (B 225) ist eine deutsche [Bundesstraße](#) im nördlichen [Ruhrgebiet](#) und führt von [Bottrop-Kirchhellen](#) über [Marl](#) nach [Recklinghausen](#).

Geschichte

Das gesamte Gebiet zwischen [Dorsten](#) und Recklinghausen gehörte bis zur [Säkularisation](#) zum [Vest Recklinghausen](#) und damit zum [Erzbistum Köln](#). Der unbefestigte Landweg von Dorsten über Recklinghausen, [Horneburg](#) und [Waltrop](#) war gleichzeitig die kürzeste Verbindung zwischen dem brandenburgischen [Herzogtum Kleve](#), der ebenfalls brandenburgischen [Grafschaft Mark](#) und der Hauptstadt [Berlin](#). Nach dem Ende des [Dreißigjährigen Krieges](#) richtete [Friedrich Wilhelm von Brandenburg](#) eine reitende Post zwischen [Wesel](#) und [Königsberg](#) ein, die über Dorsten und Recklinghausen führte.

Um 1788 wurde die weiter südlich verlaufende Landstraße zwischen [Bochum](#) und [Hamm](#) zur befestigten Kunststraße ([Chaussee](#)) ausgebaut, so dass die damals noch landwirtschaftlich geprägte Region um Recklinghausen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts ohne befestigte Straßen auskommen musste.

Erst durch den Steinkohlebergbau entwickelte sich der [Landkreis Recklinghausen](#) im 20. Jh. zur dichtbesiedelten Industrielandschaft. Daher bauten die [Vestischen Straßenbahnen](#) im Kriegsjahr 1915 eine Straßenbahnlinie entlang der Landstraße von Recklinghausen nach Marl, die 1921 bis Dorsten verlängert wurde. Um 1937 wurde diese gut ausgebaute Landstraße zur [Reichsstraße](#) 225 erhoben.

Am 29. Mai 1960 wurde die halbstündliche verkehrende Straßenbahnlinie zwischen Dorsten und Recklinghausen auf Busverkehr umgestellt. Heute verkehrt diese Linie als [Schnellbuslinie](#) 25 im Halbstundentakt zwischen Dorsten, Marl und Recklinghausen.

Verlauf

Seit dem 1. Januar 2007 beginnt die B 225 an der [A 31](#) an der Anschlussstelle *Kirchhellen-Nord*. (der Abschnitt bis Dorsten gehörte bis zu diesem Datum zur [B 223](#)). In Dorsten führt sie auf einem kurzen Stück ringförmig um die Innenstadt und ist wenig später an die [B 224](#) (Raesfeld – Solingen) angebunden. Sie quert die [A 52](#) an der Autobahnabfahrt *Marl-Frentrop*, knickt in Marl an der Kreuzung mit der *Breitenstraße* nahezu rechtwinklig nach Osten ab und führt anschließend mitten durch das historische Zentrum [Alt-Marls](#). Später durchquert sie [Steinernkreuz](#), umfährt das Recklinghäuser Westviertel und bildet im Westen von Recklinghausen an der *Akkoallee* mit der [A 43](#) den Doppelanschluss *Recklinghausen/Herten*.

Die B 225 hat eine Länge von ca. 21 km.

Weblinks

 [Commons: Bundesstraße 225](#) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien