

Fragensammlung der BI „Stoppt L93n!“ zur Sitzung des Planungsausschusses BM mit Straßen NRW (Herr Egenter) am 14.12.2023

Fragen zum Planrechtsverfahren

- Wie sehen die nächsten Schritte und der zeitliche Ablauf des Planfeststellungsverfahrens für die L93n aus?
- Welche Möglichkeiten gibt es, das laufende Planfeststellungsverfahren zu stoppen? (Durch die Bürger, durch die Städte?)
- Welche weiteren Möglichkeiten der Einflussnahme, Beteiligung bzw. Intervention durch unmittelbar Betroffene und andere Bürger bestehen?
- Kann man im Falle der L 93n trotz der Unterbrechung von 14 Jahren überhaupt noch von einem laufenden bzw. weiter laufenden Planungsfeststellungsverfahren sprechen? Müsste nicht aufgrund der zwischenzeitlich veränderten Planungsgrundlagen ein vollständig neues Verfahren begonnen werden?
- Sie schreiben auf Ihrer Seite zur Öffentlichkeitsbeteiligung: "Durch die Aufnahme der Straße in die Stufe 1 des Landesstraßenbedarfsplans, als Anlage zum Landesstraßenausbaugesetz vom 12.12.2006, ist der Bedarf dieses Projekt verbindlich kraft Gesetz festgeschrieben und kann nicht mehr in Frage gestellt werden. Ist Ihnen bekannt, dass Gesetze wie der Landesstraßenbedarfsplan, von der Landesregierung, die ihn beschlossen hat, auch wieder geändert werden kann?"

Grundsätzliche Fragen zum Erfordernis der L93n

- Wieso wird die Variante der L93n geplant, die im Variantenentscheid aufgrund der starken Eingriffe in die Natur in Ihrem eigenen Erläuterungsbericht zur Linienabstimmung der L 93n Ortsumgehung Pulheim/Stommeln - Bergheim/Büsdorf vom Februar 2003 am schlechtesten bewertet wurde?
- Wo ist die aktuelle Umweltverträglichkeitsstudie? Die UVP von Projektbeginn 1994 (siehe Präsentation von Straßen NRW) hat doch wohl keine Gültigkeit mehr.
- Inwiefern steht die Fortsetzung der Planung der L93n im Einklang mit dem Klimaschutzgesetz des Landes NRW vom 21.07.2021?
- Sie begründen das Erfordernis der L93n mit dem Strukturwandel in der Rheinischen Braunkohleregion. Welchen Zusammenhang sehen Sie genau? Wie soll ein Straßenbauprojekt z.B. Arbeitsplätze schaffen?
- Sie stellen den Bau der L93n gerne als "alternativlos" dar. Welche Alternativen zum Bau dieser Straße haben Sie genau geprüft und warum wurden diese verworfen? (z.B. auch Ausbau von ÖPNV)
- Inwiefern sind die Erkenntnisse und Empfehlungen aus dem Masterplan Mobilität der Stadt Bergheim von 03/2022 in der Planung bzw. der Abwägung zum Erfordernis der L 93n berücksichtigt worden?
- Ist eine Beteiligung der Bürger an einem ganzheitlichen Verkehrskonzept inkl. Ausbau des ÖPNVs, der Radwege etc. geprüft worden?
- Wie haben Sie geprüft, dass die L 93n eine positive Kosten-Nutzen-Bilanz hat? Wie sind z.B. Aspekte des unwiederbringlichen Verlusts von hochqualitativen Ackerflächen in diese Güterabwägung eingeflossen?

Fragen zu konkreten Aspekten der Planung der L93n und ihrer Auswirkungen

Konkrete Dimension des Vorhabens / fehlende Planungsgrundlagen

- Wie hoch genau ist die Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben, differenziert nach Straße, Nebenflächen, Ausgleichsflächen, ...?
- Wie breit L 93 n zwischen Büsdorf, Fliesteden und Ingendorf genau? Gibt es unterschiedliche Straßenquerschnitte? Wo sind diese einzusehen?
- Wo ist die neue und nötige Umweltverträglichkeitsstudie, die vorliegende aus dem Jahr 1994 hat doch wohl keine Gültigkeit mehr, oder?
- Weshalb wird die Straße nicht als beidseitige Allee geplant?
- Will Straßen NRW den Bau eines Radweges entlang der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Büsdorf und Fliesteden dauerhaft verhindern?

Verkehrliche Aspekte

- Warum wird der Bau der 477n auf Bergheimer Gebiet zurückgestellt, obwohl er auf Neusser Gebiet vorangeht?
- Würde eine zügige Umsetzung der B 477n den Bau der L93n nicht überflüssig machen? Die B 477 n würde zudem die Ortsdurchfahrt Rheidt-Hüchelhoven deutlich von Lkw-Verkehr entlasten und eine schnelle Möglichkeit zur B 59n ermöglichen, so dass die Lkw auch auf mautpflichtigen Straßen fahren, wie es gehört, und nicht über mautfreie Landesstraßen.
- Die L93n ist als "Ortsumgehung" tituiert. Eine Ortsdurchfahrt sollte einen Teil des Verkehr einfach um den Ort herumleiten, aber nicht zu mehr Verkehr führen. Warum führt die L93n aber laut ihrer Prognose 6x mehr Fahrzeuge (12.000 Fzg/d) als aus den Ortsdurchfahrten verschwinden (-2.000 Fzg/d)?
- Laut Ihrer Verkehrsprognose entlastet die L93n die B59 und B477. Wie begründen Sie es, dass eine niederrangigere Landes-Straße die höherrangigen Bundes-Straßen entlastet? Sollten die Verkehrsbelastung nicht dem Rang der Straße angepasst sein? (Noch extremer: K22n)
- Wie wollen Sie verhindern, dass die L93n die bevorzugte mautfreie Abkürzung für Lkw von der A61 über die K22n zur A1 und A57 wird und sicherstellen, dass der überregionale Verkehr auf den Autobahnen und Bundesstraßen verbleibt?
- Durch die L93n wird u.E. LKW-Verkehr angezogen; bei Überlastung der L93n und B59 werden Kfz auf die Ortsdurchfahrten von Fliesteden und Büsdorf ausweichen. Wie wollen Sie dies verhindern?
- Für die B477 sind Ortsumgehungen von Rheidt-Hüchelhoven und Niederaussem geplant. In Kombination mit der B59 ist die L93n überflüssig. Wie wird der damalige festgestellte Bedarf unter diesen Gegebenheiten aktuell begründet?
- Wie sind die Erkenntnisse und Forderungen aus dem Masterplan Mobilität der Kreisstadt Bergheim in ihre Verkehrsplanungen eingeflossen?
- Wie haben Sie nach Veröffentlichung des Masterplans ihr Verkehrsmodell konkret angepasst?
- Liegt Ihren Planungen eine Mobilitätsbedarfsstudie (statt einer Straßenbedarfsplanung) zugrunde? Wenn nein, warum nicht?
- Warum liegt ihrer Verkehrsplanung und -prognose kein multimodales Verkehrsmodell zugrunde, das auch andere Verkehrsformen (Fahrrad, ÖPNV) und deren Ausbau angemessen

berücksichtigt? In Zeiten der Verkehrswende und Bekenntnissen der Politik zur Gleichrangigkeit der Verkehrsarten wäre dies doch eine Voraussetzung für eine zeitgemäße Planung.

- Wann werden Sie eine multimodale Verkehrsbetrachtung vorlegen?
- In Wirklichkeit dient die L93n nicht zur Verkehrsentslastung unserer Dörfer, sondern als Lkw-Zubringer für geplante Gewerbegebiete. Bitte nehmen Sie dazu Stellung.
- Inwieweit ist RWE/Rheinbraun in die Planungen der L93n involviert oder nimmt auf diese Einfluss, ggf. auch durch Mittelsleute?
- Regelmäßig wird als Bergündung für neue Straßen die Belastung der Ortsdurchfahrten mit LKW angeführt.
- Wurde bei Ihrer eigenen Verkehrszählung zwischen Pkw und Lkw, Bussen und landwirtschaftlichen Fahrzeugen unterschieden? Wenn ja, nach welchen Kriterien (Unterscheidung Pkw/Lkw)? Wieviele Lkw wurden in Büsdorf und Fliesteden anteilig gezählt?
- Wie ist die heutige Verteilung des Durchgangsverkehres in der Ortsdurchfahrt von Fliesteden zwischen Lkw und Pkw?
- Weshalb planen Sie eine L93n als sogenannte Ortsentlastung, von der Sie selber im Verkehrsgutachten eine Mehrbelastung der Orte Oberaußem, Niederaußem und Bedburg Rath darstellen?
- Ist es richtig, dass eine B477n auch die genannten, durch die L93n mehrbelasteten Orte, entlasten würde? (eventuell Nachfragen in Sitzung)
- Wenn die B 477n die bessere Ortsentlastung darstellt, weshalb wird dann die L93n mit ihren negativen Auswirkungen der verkehrlich besser funktionierenden B477n vorgezogen?
- Können Sie mir ehrlich antworten, dass der Bau der L93n nichts mit der Verbindung der Autobahnen A61 und der A57 zu tun hat?
- Die heutigen Straßen B477 und L93 zwischen Bergheim/Quadrath und Außem haben laut Ihrer Verkehrsuntersuchung eine Verkehrsbelastung von zusammen 24.500 KFZ. Durch den Bau der K22n erhöht sich die Menge der dann bestehenden 3 Straßen auf 33.500 KFZ. Woher kommen die zusätzlichen 9.000 Fahrzeuge?
- Die L93n soll die Orte Büsdorf und Fliesteden von der allenthalben erwarteten hohen Zunahme des Verkehrs bis 2030 entlasten. Können Sie darstellen, wieviel der prognostizierten Verkehrszunahme in Büsdorf und Fliesteden dem allgemeinen Verkehrswachstum geschuldet ist und wieviel davon durch die K22 "produziert" wird?

Auswirkungen auf Landwirtschaft/Böden & Ernährungssicherheit

- 61,3 ha bestes Ackerland (95/100 Bodenpunkte) gehen nur durch die L93n unwiederbringlich verloren. Die geplanten Folgeprojekte (Gewerbe- und Industriegebiete) werden den Flächenverlust vervielfachen. Wie rechtfertigen Sie diesen Bodenverlust in Anbetracht von Klimakrise und abnehmender Ernährungssicherheit?

Umwelt-/Naturschutzaspekte (Auswirkung auf Flora und Fauna)

- Viele seltene Arten, die von Anwohnern gesichtet werden (z.B. am Otilienhof in unmittelbarer Nähe der geplanten Trasse) wurden nicht berücksichtigt, z.B. Rebhühner und Störche. Ihre Planungsgrundlage ist also lückenhaft. Wieso wird das Wissen der Anwohner ignoriert?

- Wie haben Sie die Auswirkungen auf die Fauna und die Avifauna, insbesondere die Breitbandschwärmer, durch Lärm berücksichtigt? Viele Tiere könnten vergrämt werden.
- Der Lerchenbestand wird durch den Bau stark beeinträchtigt werden, da die Lerchen während der Bauzeit keine Ausweichflächen haben. Wie wollen Sie damit umgehen?
- Wie begründen Sie, dass durch die Straße ein im LANUV als Biotopverbundfläche geplantes durchschnitten wird? Dies hat auch Auswirkungen auf den Verbund der aktuellen Hamsteransiedlungsprojekte, die mit großem Aufwand gefördert werden.

Klimaschutz (Auswirkungen auf das lokale Klima)

- Das Straßenband ist nicht durch Bäume beschattet und verläuft zudem in Ost-West-Richtung und wird sich dadurch den gesamten Tag über aufheizen. Es bildet dadurch ein Hitzeband, das sich durch die Felder zieht und das lokale Klima stark beeinflussen wird. Wie haben Sie die Auswirkungen dessen auf Flora, Fauna und Landwirtschaft berücksichtigt?
- Der Verlust an Waldfläche (- 8.852 m²) wird nur zu einem geringen Teil durch Aufforstung (+ 1200 m²) aufgefangen. Auch dies wird das lokale Klima negativ beeinflussen. Waldflächen sind für den Klimaschutz wichtig. Wie wollen Sie diesen Verlust ausgleichen?
- Das gesamte Projekt L93n passt nicht mehr in die Zeit. Wie begründen Sie den Bedarf unter Berücksichtigung des Pariser Klimaabkommens?
- Laut einer Pressemitteilung des OVG Brandenburg vom 30.11.23 wurde Klagen der Deutschen Umwelthilfe und des BUND stattgegeben. Die Bundesregierung wurde dazu verurteilt, ein Sofortprogramm nach §8 Bundes-Klimaschutzgesetz zu beschließen, das die Einhaltung der in diesem Gesetz genannten Jahresemissionsmengen der Sektoren Gebäude und Verkehr für die Jahre 2024 bis 2030 sicherstellt. Wie hoch schätzen Sie die Jahresemissionsmengen (CO₂-Äquivalent) durch die L93n?
- Inwiefern steht der Bau der L93n im Einklang mit den Jahresemissionsmengen und Minderungszielen in Anlage 2b (zu §5 Abs. 1 Satz 2 und 3) und Anlage 3 des Bundes-Klimaschutzgesetzes sowie zu den Klimaschutzzielen von Nordrhein-Westfalen laut §3 Klimaschutzgesetz NRW vom 01.07.2021?

Auswirkungen auf die Menschen (Naherholung, Lärm, Abgase, Hochwasser, etc.)

- Wir befürchten, dass die Hochwassergefahr im Büsdorfer Unterdorf steigt durch Versiegelung und Ableitung/Versickerung des Niederschlagswassers auf der Straße, bereits heute gibt es immer wieder Hochwasserereignisse. Bitte nehmen Sie hierzu Stellung.
- Wie wird sich die Belastung unserer Orte durch Abgase erhöhen? Welche gesundheitlichen Auswirkungen haben wir zu befürchten?
- Wie wurden Starkregenereignisse bei der Planung und Dimensionierung der Straßenentwässerung berücksichtigt? (u.E. wurden diese nicht berücksichtigt)
- Die Entwässerung der Straße führt zu Schadstoffeintrag in den umgebenden Boden. Wie wollen Sie dieses Umweltrisiko vermeiden?
- Warum sind keine Lärmschutzwände geplant? Wir rechnen mit erheblicher Lärmbelastung der Dörfer.
- Eine unserer letzten zusammenhängenden Landschaftsflächen mit der Naturidylle Ingendorfer Tal wird zerschnitten, mit starken Auswirkungen auf die Tierwelt und den Naherholungswert. Es gibt keine zusätzliche Querungsmöglichkeit des Straßengrabens L93n, Feldwege – und damit Reit-, Rad- und Fußwege – enden im Nichts. Es gibt bereits Menschen,

die aus diesem Grund nicht mehr in unsere Orte ziehen möchten. Unsere Wohnqualität und damit auch der Wert unserer Grundstücke wird sich deutlich verringern. Wie wollen Sie diesen (auch monetären) Verlust ausgleichen?

- Büsdorf wird eingekesselt, Fliesteden und Ingendorf werden voneinander abgeschnitten. Naherholungsflächen gehen verloren. Wie steht dies mit dem Versprechen im Koalitionsvertrag von CDU und Grünen im Einklang, durch Ortsumgehungen die Lebensqualität der Bürger zu verbessern?

Finanzen

- Wie haben Sie die Baukosten berechnet (Geschätzte Baukosten von 28 Mio € (= Kostensteigerung von 17 Mio € zu 2011 (11 Mio €)) durch gestiegene Baukosten.)? Welche Kosten sind in dem angegebenen Betrag bereits enthalten, welche noch nicht? (Z.B. Kosten der Flächenankäufe?)
- Wie hoch sind die absehbaren Bruttokosten für die Maßnahme, einschließlich erforderlicher Grundstückskäufe, Enteignungsausgleich, Ausgleichsflächen etc?
- Gibt es bereits konkrete Haushaltsplanungen hinsichtlich der Baumaßnahme?
- Wird es eine europaweite Ausschreibung geben und wer führt die Ausschreibung durch?
- Wie hoch sind die jährlichen Kosten für den Instandhaltungs- und Pflegeaufwand (z.B. Grünstreifen, Entwässerung)? Wie sind diese Kosten im Haushalt abgebildet? Haben Sie eine TCOO-Rechnung (total cost of ownership) erstellt? Können Sie uns diese vorlegen?
- Kann Straßen NRW (auch personell) gewährleisten, dass die jährlich anfallenden Instandhaltungs- und Pflegearbeiten im erforderlichen Umfang durchgeführt werden? Der Sanierungszustand vieler bestehender Straßen lässt hieran Zweifel aufkommen.
- Wie positioniert sich Straßen NRW zu der Petition "Verkehrsinfrastruktur sanieren vor Neubau" mit >16.000 Unterschriften aus NRW, die kürzlich an Minister Krischer übergeben wurde?