

Vermerk zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25, Abs. 3 Verwaltungsverfahrensgesetz Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW)

Maßnahme L 93n, Ortsumgehung Pulheim-Stommeln bis Bergheim-Büsdorf, Projektnummer 44-2573

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Vile-Eifel, plant den Neubau der Landesstraße L 93n, Ortsumgehung Pulheim-Stommeln bis Bergheim-Büsdorf, von der B 477 bis zur B 59 sowie eine „Südanbindung“ von der L 93n bis an die L 93 südwestlich von Bergheim-Büsdorf. Die L 93n ist im Landesstraßenbedarfsplan in der Stufe 1 enthalten, sie befindet sich damit in der höchsten Prioritätsstufe.

Das Planungsgebiet für die L 93n wird im Westen durch die B 477 und im Osten durch die B 59 begrenzt. Insbesondere sollen durch den Neubau die Bergheimer Stadtteile Büsdorf und Fliesteden von dem erheblichen Durchgangsverkehr mit hohem Lkw-Anteil entlastet werden.

Der im Jahr 1990 von einem externen Gutachter erarbeitete Verkehrsentwicklungsplan für den Raum Bergheim schlug bereits die Trasse der L 93n vor. Die Ziele waren die Erleichterung regionaler Verbindungen, die Entlastung von empfindlichen Ortslagen sowie die schnelle Erreichbarkeit des übergeordneten Straßennetzes. Die L 93n wurde in den Landesstraßenbedarfsplan 1993-1997 in Stufe 1 als Planungsreserve aufgenommen. Bis 1994 wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet, in der 4 Varianten in unterschiedlichen Abständen zu Wohngebieten untersucht wurden. Diese wurde in 1995 vom Landschaftsverband Rheinland nach Erörterung mit den Trägern öffentlicher Belange und den Naturschutzverbänden genehmigt. In der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans 1998-2002 wurde diese Maßnahme als Bedarf der Stufe 1 geführt und durch die gesetzlich vorgegebenen Fortschreibungen sowie durch das politische Gremium des Regionalrates bei der Bezirksregierung Köln bestätigt. Damit besteht für Straßen.NRW der gesetzliche Planungsauftrag bis einschließlich der Genehmigungsplanung.

Begonnen wird mit der Linienbestimmung. Zweck der Linienbestimmung gemäß § 37 des Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) ist es, unter Beteiligung der in ihren Belangen berührten Träger öffentlicher Belange und der Privaten einschließlich der nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) anerkannten Naturschutzvereinigungen eine verkehrlich sinnvolle, technisch machbare sowie eine wirtschaftlich vertretbare und umweltverträgliche Lösung für den Bau von Landesstraßen zu finden.

Die Durchführung der Linienbestimmung erfolgte bis 2003. Die favorisierte Linie der Untervariante 1.1 wurde 2005 durch das Verkehrsministerium festgelegt. Mit der Linienbestimmung erhielt Straßen.NRW den Auftrag, diese Variante planerisch auszuarbeiten.

Bis 2008 wurde die detaillierte Entwurfsplanung „Vorentwurf“ erstellt und anschließend die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet.

In 2009 wurde das Planfeststellungsverfahren nach § 38 StrWG NRW eingeleitet mit folgendem Vorgehen:

- Offenlage der Unterlagen in Pulheim und Bergheim in der Zeit vom 25.08.2009 bis 24.09.2009
- Eingang von Stellungnahmen und Einwendungen von TÖB (30 Stück) und Privaten (37 Stück)
- Gegenäußerungen von Straßen.NRW
- Erörterungstermin am 01.03.2011
- Planfeststellungsverfahren wurde in 2011 aufgrund politischer Entscheidung ruhend gestellt

In 2018 wurde die Maßnahme als Bestandteil des „Planungsprogramms Landesstraßenbedarfsplan, Liste Schritt 1-Maßnahmen“ für Straßen.NRW von der Landesregierung aufgenommen, sodass Anfang 2019 die Planung wiederaufgenommen wurde. Die Grundzüge der L 93n standen durch die Planfeststellungsunterlagen fest, ein großer Bestandteil der Gutachten und technischen Planung musste jedoch aufgrund der abgelaufenen Aktualität sowie aufgrund von geänderten Gesetzen und Regelwerken aktualisiert werden.

Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25, Abs. 3 VwVfG

Bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, soll der Träger der Maßnahme die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig, das heißt möglichst vor Stellung eines Antrages auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, über die Ziele des Vorhabens, die Mittel zur Verwirklichung und die voraussichtlichen Auswirkungen unterrichten. Zitat aus dem § 25, Abs. 3 VwVfG NRW: „Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.“ (Ende Zitat)

Das Planfeststellungsverfahren soll in näherer Zukunft wiederaufgenommen werden. Anlässlich der Gesetzgebung (VwVfG NRW) wurde nun die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Hier wurden die derzeit vorliegenden Ergebnisse der aktuellen Gutachten und der technischen Planung vorgestellt.

Der frühe Öffentlichkeitstermin ist nicht mit dem Anhörungsverfahren in einem Planfeststellungsverfahren zu verwechseln.

Die Informationen zum Vorhaben waren ab dem 20.07.2023 über das Internet für jedermann zugänglich abrufbar:

<https://www.strassen.nrw.de/de/l93n-ortsumgehung-pulheim-stommel-bis-bergheim-buesdorf-projektueberblick.html>.

Die Bürgerbeteiligungstermine fanden in der Stadt Pulheim (Dr.-Hans-Köster-Saal im Kultur- und Medienzentrum, Steinstraße 15, 50259 Pulheim) am 09.08.2023 (17 Uhr) und in der Stadt Bergheim (Bürgerhaus Oberaußem, Zur Vile 2, 50129 Bergheim) am 10.08.2023 (17 Uhr) statt. Die Termine wurden am 15.06.2023 im Amtsblatt Bergheim und am 20.06.2023 im Amtsblatt Pulheim veröffentlicht.

Zusätzlich wurden im dafür vorgegebenen Zeitraum vom 20.07.2023 bis zum 20.08.2023 Anregungen und Bedenken schriftlich (4 Stück) und per Email (279 Stück mit jeweils meist mehreren Anfragen) bei der zuständigen Planungsabteilung bei Straßen.NRW eingereicht.

Alle Stellungnahmen aus den Bürgerbeteiligungsterminen sowie aus den eingereichten Schreiben wurden dokumentiert und anschließend nach Themen gebündelt. Die hierzu gefertigte Niederschrift enthält eine Auswertung sowie eine abwägende Würdigung der geäußerten Anregungen und Bedenken und wird nach Abschluss des Verfahrens wiederum über den Internetauftritt von Straßen.NRW

www.strassen.nrw.de/de/projekte/buergerbeteiligung.html#fruehe-oeffentlichkeitsbeteiligung

veröffentlicht. Die Bereitstellung dieser Ergebnisse wird ortsüblich bekannt gemacht. Sämtliche Dokumentationen werden anonymisiert, Namen von Privatpersonen werden an keiner Stelle veröffentlicht. Eingereichte Vorschläge zu Maßnahmen, die an Stelle der L 93n bzw. als Ergänzung eingingen, sind nicht Bestandteil dieser Frühen Öffentlichkeitsarbeit und werden in der Dokumentation nicht aufgenommen.

Ergänzend wurde vom Landesbetrieb Straßenbau in den öffentlichen Sitzungen des Ausschusses für Klima, Umwelt und Verkehr am 04.11.2021 in Bergheim wie auch der Sitzung des Ausschusses für Tiefbau- und Verkehr Pulheim am 20.09.2023 sowie in der Sitzung des Umweltausschusses am 22.11.2023 das Projekt und die Beteiligungsmöglichkeiten vorgestellt und Fragen beantwortet; Abstimmungen mit der Landwirtschaft bezüglich der Ausgleichsflächenfindung wurden am 11.05.2023 durchgeführt.

Alle vorgebrachten Äußerungen der Teilnehmer der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden nicht Bestandteil des zukünftig beginnenden Planfeststellungsverfahrens. Äußerungen und Einwendungen sind im Planfeststellungsverfahren gegebenenfalls wiederholt vorzutragen.

Die Anmerkungen, Fragen und Anregungen wurden gebündelt und in alphabetischer Reihenfolge folgenden Themenblöcken zugeordnet:

Inhalt

| | |
|--|----|
| 1. Begründung Neubau L 93n | 4 |
| 2. Entwässerung | 4 |
| 3. Existenzgefährdung | 5 |
| 4. Flächenverbrauch | 5 |
| 5. Klageverfahren | 6 |
| 6. Kostensteigerung | 6 |
| 7. Landespflege und Klimaschutz | 7 |
| 8. Lärmschutz | 10 |
| 9. Planung | 11 |
| 10. Unterhaltung | 14 |
| 11. Verfahren Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung | 14 |
| 12. Verkehrsuntersuchung | 14 |
| 13. Wertminderung von Immobilien bzw. Grundstücken | 21 |

1. Begründung Neubau L 93n

Warum wird die L 93n gebaut? Nicht beantwortet

Das Verkehrsministerium NRW stellt den Landesstraßenbedarfsplan für den Neu- und Ausbau von Straßen in der Baulast des Landes auf. Dort stellt das Land den Bedarf für neue und auszubauende Strecken fest. Die Bedarfspläne sind die gesetzliche Grundlage für den Neu- und Ausbau von Landesstraßen. In 2018 wurde die Maßnahme als Bestandteil des „Planungsprogramms Landesstraßenbedarfsplan, Liste Schritt 1-Maßnahmen“ für Straßen.NRW von der Landesregierung aufgenommen, sodass Anfang 2019 die Planung wiederaufgenommen wurde.

Derzeit wird die L 93n höchst priorisiert.

Warum werden stattdessen die bestehenden Ortsdurchfahrten Büsdorf und Fliesteden nicht durch Maßnahmen verbessert?

Im Verlauf der heutigen L 93 innerhalb der teilweise sehr engen und verwinkelten Ortsdurchfahrten von Büsdorf und Fliesteden herrschen heute unzureichende Verkehrsverhältnisse. Der vorhandene Straßenraum ist nicht dazu geeignet, die heutige Verkehrsbelastung und die zukünftig noch steigenden Belastungen verträglich und in ausreichender Qualität abzuwickeln. Defizite bestehen besonders in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Zu Fuß Gehende und Radfahrende sind durch nicht ausreichende Fahrbahnbreiten bzw. fehlende eigene Verkehrsflächen und durch unzureichende Überquerungsstellen einer ständigen Gefahr ausgesetzt.

Ein funktionsgerechter Ausbau der beiden Ortsteile ist nach den Regelwerken bzw. dem Stand der Technik nicht möglich.

2. Entwässerung

Werden die Rückhalteflächen des Stommelner Bachs auf dem Grundstück des Pferdehofs Ingendorf durch die Entwässerung der L 93 überlastet?

Ist das vorhandene Rohrleitungssystem ausreichend?

Die maximale Einleitungsmenge für den Stommelner Bach wurde mit der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Erft-Kreises als für Straßen.NRW zuständige Behörde sowie des Erftverbandes als Unterhaltungsträger für Gewässer im Planungsraum abgestimmt.

Laut Aussage des Erftverbandes vom 20.10.2023 „stellt die geplante Einleitmenge von 50 l/s aus der Entwässerung der L 93n Stommeln-Büsdorf keine zusätzliche Gefährdung der Ortslage Ingendorf dar“. Westlich der Ortslage Ingendorf befindet sich ein Hochwasserrückhaltebecken (HRB Ingendorf). Durch eine gedrosselte Wassermenge wird weitgehend vermieden, dass die Ortschaften Ingendorf und Stommeln durch den Stommelner Bach im Falle eines Starkregenereignisses überflutet werden.

Sind die Kapazitäten der geplanten Regenversickerungsbecken ausreichend, auch mit Blick auf mögliche Starkregenereignisse?

Die Planung erfolgt auf der Grundlage, dass die betreffenden Böden schlecht versickerungsfähig sind. Deshalb sind neben der Versickerungsanlage drei Einleitungsstellen vorgesehen. Geplant ist außerdem ein neu zu schaffendes Rückhaltebecken zur Drosselung der

Wassermengen, die in Gewässer eingeleitet werden. Nach Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Rhein-Erft-Kreises wurden die Regenrückhalteinlagen für ein 2-jährliches Regenereignis bemessen. Die im Tiefpunkt eines Einschnittbereichs liegenden Regenrückhalteinlagen und Entwässerungseinrichtungen wurden für ein 10-jährliches Regenereignis dimensioniert.

3. Existenzgefährdung

Von Seiten landwirtschaftlicher Betriebe bzw. Gewerbebetriebe können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Existenzgefährdungen angemeldet werden, wenn durch einen übermäßigen Flächenentzug ein auskömmliches Bewirtschaften der landwirtschaftlichen Flächen bzw. des Ausübung des Gewerbes nicht mehr möglich ist. Um festzustellen, ob ein Betrieb existenzgefährdet ist, wird ein Gutachten / eine gutachterliche Stellungnahme erstellt. Nach dem Planfeststellungsbeschluss ist ein Flurbereinigungsverfahren vorgesehen, wodurch ggfs. Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann.

Die Anmerkung aus Sicht des Pferdebetriebs, bei der Realisierung der L 93n in eine Existenzgefährdung zu geraten, weil die gewohnten Wirtschaftswege zum Reiten durch die L 93n zerschnitten würden, stellt jedoch im o.g. Sinne keine Existenzgefährdung dar. Während der Bauzeit müssen Einschränkungen geduldet werden und im Endzustand wird das Wirtschaftswegenetz neu hergestellt, sodass die der Planung angepassten Wirtschaftswege zum Reiten wieder zur Verfügung stehen.

4. Flächenverbrauch

Der Flächenbedarf wurde im Nachgang zu den Veranstaltungen nach derzeitigem Kenntnisstand ermittelt und beträgt:

Befestigte Fläche gesamt: 11,8 ha

Die befestigte Fläche setzt sich aus der Fahrbahn, den gemeinsamen Geh- und Radwegen und den befestigten Wirtschaftswegen zusammen.

Unbefestigte Fläche: 18,5 ha

Die unbefestigte Fläche betrifft geschotterte Wirtschaftswege, Bankette, Böschungen, Gräben/ Mulden, Versickerungsanlagen und restliche Grünfläche zwischen der Fahrbahn und den Wirtschaftswegen.

Artenschutzmaßnahmen: 27,6 ha

Weitere Kompensationsmaßnahmen: 3,7 ha

Insgesamt werden für den Bau der L 93n voraussichtlich 61,6 ha benötigt.

5. Klageverfahren

Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann geklagt werden. Für förmliche Rechtsbehelfe gegen Planfeststellungsbeschlüsse gilt die Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Eines Vorverfahrens vor Klageerhebung bedarf es nicht (§§ 74 Abs. 1 Satz 2, 70 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW), § 68 Abs. 1 Satz 2 VwGO). Klagebefugt sind Eigentümer*innen, Erbbauberechtigte, Nießbraucher-, Pächter-, Mieter-, Miteigentümer-, Inhaber*innen eines Gewerbebetriebes, sofern sie in eigenen Rechten verletzt sind, und anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigungen.

Alle Klagen müssen im Anhörungsverfahren fristgerecht zu den Punkten, auf die sie sich in der Klage beziehen, eingewandt haben, ansonsten sind sie präkludiert und eine Klage im Zusammenhang mit dem Verwaltungsverfahren kann nicht erhoben werden bzw. wird durch das OVG voraussichtlich nicht zugelassen. Dies gilt grundsätzlich nicht für Themen mit umweltfachlichem Bezug, da diese besondere Berücksichtigung finden.

Nach Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung (VwVGO) durch das „Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen“ vom 03.12.2020 mit Wirksamkeit vom 10.12.2020 gilt die aufschiebende Wirkung nicht mehr für alle Landesstraßen. Gemäß § 38a des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) hat die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Landesstraßen, die in der Anlage zu § 1 Absatz 1 des Landesstraßenausbaugesetzes (LStrAusbauG) - Landesstraßenbedarfsplan - aufgeführt sind, keine aufschiebende Wirkung. Das betrifft auch die L 93n.

6. Kostensteigerung

Mit Stand vom 25.02.2009 wurden die Kosten von 17.235 Mio. € vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ermittelt.

Baupreisindizes nach Landesbetrieb IT.NRW, Statistik und IT-Dienstleistungen:

| | | |
|----------|-------|---------------|
| 2009 | 87,6 | (2015: 100 %) |
| Mai 2023 | 164,5 | |

Berechnung Kostensteigerung:

$$\frac{164,5}{87,6} \times 100 - 100 = 87,79 \%$$

| | |
|----------------------|---|
| Baupreiskosten 2023: | 15,824 Mio. x 1,8779 = 29,716 Mio. Euro |
| Grunderwerbskosten: | 1,411 Mio. x 1,8779 = 2,650 Mio. Euro |
| Gesamtkosten | 32,366 Mio. Euro |

Die Kosten betragen nach der genehmigten Kostenberechnung im Jahr 2009 17,235 Mio. Euro. Die nächste Kostenprüfstation findet zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens statt. Mit den Baupreisindizes des Landesbetriebes IT.NRW, Statistik und IT-Dienstleistungen kann

man derzeit von **Gesamtkosten in Höhe von ca. 32 Mio. Euro** als sehr groben Anhaltswert ausgehen.

7. Landespflege und Klimaschutz

Gibt es eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Ortsumgebung?

Die UVS stammt aus dem **Jahr 1994** und wurde für das Linienbestimmungsverfahren erstellt. Dieses Verfahren ist bereits abgeschlossen, am 29.04.2005 wurde vom Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW die Zustimmung zur Linienführung erteilt. **Ein neues Linienbestimmungsverfahren für die Straße ist nicht erforderlich.**

Die UVS wurde den Mitgliedern des Umweltausschusses zur Verfügung gestellt und ist über die Projektseite unter „Medien und Downloads“ öffentlich abrufbar.

Wurden geschützte Teile von Natur- und Landschaft berücksichtigt? nicht beantwortet

Naturschutzgebiete, Gesetzlich geschützte Biotope, Nationalparke oder Natura 2000 Gebiete sind von der Planung nicht betroffen. Vom Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Ingendorfer Tal“ werden durch die Trasse ca. 3 ha in Anspruch genommen. Weitere Landschaftsschutzgebiete in räumlicher Nähe sind das LSG „Diebenhöhle, Büsdorfer Mühle“ und das LSG Gillbachtal. Es wurde eine Biotopkartierung vorgenommen, hierbei werden die vorhandenen Biotope nach ihrer **jeweiligen Wertigkeit erfasst.**

Welche Auswirkungen hat der Bau der Straße auf die Natur, wird der Landschaftspflegerische Begleitplan neu erstellt?

Es wird derzeit ein **Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)** zum Bau der Straße **neu erstellt.** Hierbei werden die vorhandenen Biotoptypen und ihre Wertigkeit kartiert, die Auswirkungen auf die Natur beschrieben und Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen festgelegt. Der für den LBP **erforderliche Untersuchungsrahmen wurde im Jahr 2021 mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt.**

Welche Auswirkungen hat der Bau der Straße auf die Tierwelt?

Es wurden 2020, 2021 und 2022 faunistische Kartierungen durchgeführt. Derzeit wird auf dieser Grundlage ein Artenschutzfachbeitrag erstellt. Im Rahmen eines Artenschutzfachbeitrages wird nicht nur ermittelt, ob planungsrelevante Arten im Untersuchungsgebiet vorhanden sind, sondern auch, ob und inwiefern diese durch die Planung beeinträchtigt werden können. **Es kann also sein, dass eine Art** im Gebiet zwar vorhanden ist, durch die Wirkfaktoren des Vorhabens (z.B. Lebensraumverlust, Straßenlärm, optische Reize etc.) aber **nicht beeinträchtigt wird.** Wenn ein **Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG** möglich ist, werden für die jeweils betroffenen Arten **Vermeidungsmaßnahmen konzipiert.**

Wo und wie viele Ausgleichsflächen werden geschaffen?

Der Umfang und die Lage der Kompensationsmaßnahmen werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelt, dieser ist noch in Bearbeitung. Im Maßnahmenplan

werden auch die erforderlichen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) dargestellt. Voraussichtlich werden 27,6 ha für Artenschutzmaßnahmen benötigt (Feldlerche 20 ha, Waldohreule, Waldkauz und Mäusebussard 4 ha, Fledermäuse 2,3 ha und Haselmaus 1,3 ha) und mindestens 3,7 ha für sonstige Maßnahmen. Der genaue Wert kann erst nach Erstellung der **vergleichenden Gegenüberstellung Naturhaushalt** benannt werden.

Kommen Ausgleichflächen zur Naherholung an die Ortsränder? nicht beantwortet

Alle vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen dienen dazu, die mit dem Bau der L 93n verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild auszugleichen. Hierbei trägt die **landschaftsgerechte Begrünung der Straße** zur Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes bei. Kompensationsmaßnahmen, die als Ausgleich für Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes vorgesehen sind, erfüllen in der Regel mehrere Funktionen. So können z.B. Gehölzpflanzungen nicht nur klimatische Ausgleichsfunktionen übernehmen, sondern sie steigern durch ihre **bereichernde Funktion für das Landschaftsbild** auch den Erlebniswert für die Naherholung.

Was passiert, wenn Landwirte vor Ort aufgrund von Flächenverlust keine Flächen zur Verfügung stellen können? nicht beantwortet

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gibt es zunächst die Möglichkeit, Einwendungen zu schreiben und die jeweilige individuelle Betroffenheit des Betriebes darzustellen. Sollte es hier zu keiner Einigung kommen, kann gegen die im Planfeststellungsverfahren festgelegten Flächen vor Gericht Einspruch erhoben werden (s. Ausführungen zu Kap. 5 „Klageverfahren“). **Im Flurbereinigungsverfahren haben die Eigentümer jedoch die Möglichkeit, Flächen zu tauschen.**

Gibt es Landwirte, die bereit sind produktionsintegrierte Maßnahmen auf ihren Flächen durchzuführen?

Es wurden alle im Gebiet ansässigen Landwirte angeschrieben und zu einem Gesprächstermin eingeladen. Zudem wurde die Möglichkeit gegeben, sich schriftlich bei Straßen NRW zu melden.

Die Bereitschaft, **produktionsintegrierte Maßnahmen für den Bau der Straße umzusetzen**, ist derzeit nicht vorhanden. Im Artenschutzfachbeitrag wird nun der Erwerb von Flächen durch Straßen NRW eingeplant.

Gibt es Landwirte, die bereit sind Ausgleichsflächen zur pflegen?

Die Pflege der Ausgleichsflächen liegt in der Verantwortung des Straßenbaulastträgers. Bisher gab es bei vergleichbaren Projekten i.d.R. eine positive Zusammenarbeit mit der Landwirtschaft. Für das vorliegende Projekt ist diese Frage derzeit noch nicht zu beantworten, da wir uns in einer zu frühen Planungsphase befinden.

Welcher Ausgleich findet für die Inanspruchnahme des Landschaftsschutzgebietes statt?

Der Ausgleich für die Inanspruchnahme von Biotopflächen wird im noch zu erarbeitenden Landschaftspflegerischen Begleitplan geregelt. Eine Befreiung von den Verbots- und

Gebotsvorschriften des Landschaftsplanes wird durch den straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschluss erwirkt.

Ist die Wiederansiedlung des Feldhamsters gefährdet?

Das Stützungsansiedlungsprojekt des Feldhamsters wurde bei der Straßenplanung berücksichtigt und wird durch den Straßenbau nicht gefährdet. Es werden in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Rhein-Erft-Kreises Kleintierdurchlässe in den Straßenkörper integriert und Artenschutzmaßnahmen eingeplant. Die CEF Maßnahmen für die Feldlerche haben eine multifunktionale Wirkung für alle Lebewesen der offenen Feldflur. Vor Baubeginn wird eine Kartierung der Feldhamster, die sich möglicherweise im Trassenbereich ansiedeln könnten, vorgenommen und falls nötig deren sichere Umsiedlung sichergestellt. Seit der Wiederansiedlung wird die Ausbreitung des Feldhamsters im Rahmen des Stützungsansiedlungsprojektes durch die Biologische Station Bonn jährlich dokumentiert. Weitere Kartierungen sind nach Absprache mit den Naturschutzbehörden nicht erforderlich.

Welche Art von Hamsterquerungen wird geplant?

Geplant sind insgesamt neun runde Durchlässe mit einem Durchmesser von 60 cm und fünf Durchlässe mit einem Kastenprofil von 100x100 cm (Stelztunnel). Der Feldhamster nutzt beide Arten von Durchlässen, wenn diese auf seinem Weg liegen. Die Stelztunnel sind multifunktionalen Kleintierdurchlässe und werden nach Aussage der neuen MAQ (Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen) von 2022 auch von Amphibien, Säugertieren, Reptilien- und Wirbellosenarten angenommen.

Welches Ziel wird mit den Querungshilfen für Feldhamster verfolgt?

Ziel ist es zu verhindern, dass der Feldhamster vom Straßenverkehr erfasst und getötet wird. Entlang des potentiellen Wanderkorridors wird beidseitig der Fahrbahn eine Leiteinrichtung installiert, die zu den Durchlässen führt. Gleichzeitig tragen die Querungsmöglichkeiten dazu bei, eine Zerschneidung von Lebensräumen des Feldhamsters zu verhindern und den Biotopverbund zu stärken.

Welchen Einfluss hat der Bau der Straße auf Wälder?

Es findet durch den Neubau der Straße nur ein geringer permanenter Waldeingriff von 0,64 ha und ein temporärer Waldeingriff von 0,25 ha statt, da die Trasse vorwiegend über landwirtschaftlich genutzte Flächen verläuft. Hierfür ist eine Wiederaufforstung als Ausgleich vorzunehmen.

Wie hoch sind die Auswirkungen der Straße auf den Klimawandel?

Es wird für die Planfeststellungsunterlagen nach § 13 Bundesklimaschutzgesetz (KSG) ein Fachbeitrag zum Klimaschutz erstellt werden, der u.a. Aufschluss geben wird über die zusätzlichen Treibhausgas-Emissionen, die durch das Straßenbauvorhaben zukünftig entstehen werden.

Ist die Faunistische Datenerhebung richtig erfolgt? nicht beantwortet

Im Vorfeld der faunistischen Datenerhebung wurde eine faunistische Planungsraumanalyse durchgeführt und mit den Trägern öffentlicher Belange der erforderliche Kartierumfang einvernehmlich abgestimmt. Die Kartierung wurde nach der anerkannten Fachkonvention „ANUVA 2014“ mit der thematischen Ausrichtung „angewandte Naturstudien und genetische Verwandtschafts Analysen“ durchgeführt. Für jede relevante Tierart wurde hierbei festgelegt, wo und wie oft der Gutachter im Gelände mit welcher Methodik diese Art zu erfassen hat. Auch das Ergebnis der Faunakartierung wurde vorgestellt und abgestimmt. Das Gutachten selbst lag den Trägern öffentlicher Belange vor dieser Sitzung im Jahr 2022 vor.

Warum wurde in der Linienbestimmung das Landschaftsschutzgebiet (LSG) Stommelner Terrassenkante nicht berücksichtigt?

Das LSG „Stommelner Terrassenkante“ liegt im Norden von Stommeln und somit außerhalb des Untersuchungsbereiches, deshalb wurde es im Jahr 2003 nicht berücksichtigt. Durch die Planung sind keine Auswirkungen auf dieses Schutzgebiet zu erwarten.

8. Lärmschutz

Warum ergeben sich keine Lärmschutzmaßnahmen?

Warum wird das Lärmgutachten nicht veröffentlicht?

Warum wird die L 93n bei Ingendorf nicht in Tieflage gebaut?

Das Kernstück der Betrachtungen zur Lärmvorsorge, ist der rechnerische Nachweis, ob die Beurteilungspegel aus dem Lärmeintrag der neuen Straße an den betrachteten Immissionsorten (Gebäuden) die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte zur Lärmvorsorge überschreiten. Eine Überschreitung der Grenzwerte löst einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aus. Die Grenzwerte sind festgelegt in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) und abhängig von der im Bebauungsplan oder Flächennutzungsplan festgelegten Gebietsnutzung (Wohn-, Misch- oder Gewerbegebiet). Die 16. BImSchV gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen oder Schienenwegen. Diese Verordnung schreibt außerdem vor, dass der Beurteilungspegel zu berechnen ist. Wie der Beurteilungspegel zu berechnen ist, wird detailliert in den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-19) vorgegeben. Eingangsparameter für diese Berechnung sind die prognostizierte Verkehrsstärke aus der Verkehrsuntersuchung zum Projekt, die Ausbreitungsbedingungen für den Schall sowie Korrekturfaktoren für die zulässige Fahrgeschwindigkeit, den Fahrbahnbelag, die Längsneigung der Straße und ggf. Zuschläge für Knotenpunktformen.

Für die L 93n ist ein schalltechnisches Gutachten in Bearbeitung und war zu den Terminen der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung noch nicht fertiggestellt. Nach den ersten Ergebnissen kann aber davon ausgegangen werden, dass die L 93n keine Ansprüche auf Lärmvorsorge und damit auf Lärmschutzmaßnahmen auslösen wird, da keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind. Das fertige Gutachten wird die Eingangsparameter sowie die Nachweise der Beurteilungspegel nachvollziehbar in Tabellen- und Planform ausweisen.

Eine Tieflage der L 93n im Bereich Ingendorf hätte eine massive Erhöhung von Flächeninanspruchnahme und Kosten zur Folge und ist aus lärmtechnischer Sicht nicht erforderlich. Zusätzlich stellt eine Ferngasleitung unter der Geländeoberfläche einen Zwangspunkt dar, der

nicht bzw. ggfs. nur mit erheblichem Aufwand und damit einhergehenden Kosten beseitigt werden kann/könnte.

9. Planung

Als Ergebnis der Linienabstimmung wurde die Variante 3 favorisiert und vorgeschlagen.

Warum wurde dieser Empfehlung nicht gefolgt?

Andere Linienführungen bzw. Streckenführungen gefordert

Im Rahmen der Linienbestimmung wurden vier unterschiedliche Trassenverläufe im Planungsraum untersucht und gegenübergestellt. Für alle Varianten wurden die relevanten Belange im Vergleich abgewogen und bewertet. Die Variante 3 stellte sich als Ergebnis als Vorzugsvariante heraus.

Ausgelöst durch Forderungen der Bürgerschaft, der Landwirtschaft und nach Abstimmung mit den beiden Städten Pulheim und Bergheim wurde im weiteren Verlauf unter Berücksichtigung der Änderungswünsche die Untervariante 1.1 erarbeitet.

Dieser Linie wurde in 2005 vom Verkehrsministerium zugestimmt und in der Planung weiterverfolgt.

Wie ist die zeitliche Planung? Wann wird der Planfeststellungsantrag gestellt, wann ist mit der Genehmigung zu rechnen, wann ist der geplante Baubeginn?

Das Planfeststellungsverfahren kann frühestens im Jahr 2024 beginnen und dauert erfahrungsgemäß mindestens zwei Jahre. Eine Aussage über den möglichen Baubeginn ist mit vielen Unsicherheiten verbunden und deshalb nicht verlässlich möglich. Der Baubeginn ist nicht nur abhängig vom Fortschritt der Planfeststellung, sondern auch von der Finanzierungszusage seitens der Landesregierung. Erst wenn die Finanzierung gesichert ist, können die Bauvorbereitungen für einzelne Gewerke und die Gesamtmaßnahme abgeschlossen und Bauverträge vergeben werden.

Wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die L 213 abgestuft und nur noch für landwirtschaftlichen Verkehr und ÖPNV zugelassen?

Es besteht die Absicht, die L 213 außerhalb der Planfeststellung zur Gemeindestraße abzustufen; der zukünftig zugelassene Verkehr obliegt dann der Stadt Bergheim.

Vorschläge zur Optimierung der Knotenpunktgestaltungen (z.B. zusätzliche Rampe im Knotenpunkt L 93n / B 59)

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wurde nach dem Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS), das dem Stand der Technik entspricht, ermittelt. Das HBS enthält standardisierte Verfahren, mit denen in Abhängigkeit von infrastrukturellen und verkehrlichen Randbedingungen für verschiedene Arten von Straßenverkehrsanlagen (u.a. Knotenpunkte) deren Kapazität ermittelt und darauf aufbauend die Qualität des Verkehrsablaufs in sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von A bis F bewertet wird. Die Betrachtung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss für die Knotenpunkte der L 93n erfüllten im Ergebnis die geforderten Qualitätsstufen.

Zusätzliche Knotenpunktarme wie z.B. an dem Knotenpunkt L 93n / B59 würde eine zusätzliche Versiegelung sowie Kosten verursachen.

Es wird eine zusätzliche Überquerung der L 93n für Fußgänger gefordert.

Mittelinseln werden als Überquerungshilfen bei der prognostizierten Belastung von ca. 12.000 Kfz/Tag aus Sicherheitsgründen abgelehnt. Seitens der Stadt Bergheim liegt seit Oktober 2023 die Forderung vor, an den Rampen und auf den Brücken der L 213 (Am Bommerichshof) und der Ingendorfer Straße gemeinsame Geh- und Radwege zu ergänzen. Die Forderung wird von Straßen.NRW geprüft und ggfls. in die Unterlagen für die Planfeststellung aufgenommen. Im Falle der Ergänzung der Wege stehen zusätzliche sichere Überquerungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung.

Es werden zusätzliche Rad- und Fußgängeranlagen gefordert.

In der ursprünglichen Planung von 2009 waren keine Radwege vorgesehen, die Wirtschaftswege zur Erreichung der zerschnittenen Flurstücke waren in geschotterter Ausführung vorgesehen. Um den Radfahrenden eine gesicherte Führung entlang der L 93n anzubieten, werden in der aktuellen Planung die nördlich bzw. westlich parallel zur L 93n verlaufenden Wirtschaftswege in einer Breite von 4,00 m ausgeführt und asphaltiert. Die Beschilderung dieser Wege und damit die Entscheidung über die Funktion z.B. als „Fahrradstraße (Zeichen 244.1 und 244.2), landwirtschaftlicher Verkehr frei (Zusatzzeichen 1026)“ oder „Durchfahrt verboten (Zeichen 250), Radfahrer und landwirtschaftlicher Verkehr frei (Zusatzzeichen 2211)“, oder ..., obliegt zu gegebener Zeit den Straßenverkehrsbehörden der Städte.

Nach dem Bau der L 93n wird die bestehende L 93 voraussichtlich zur Gemeinde- oder Kreisstraße abgestuft. Damit obliegt den Städten bzw. dem Rhein-Erft-Kreis die Baulast und die Entscheidung über Rad- und Gehwege in den Ortsteilen.

Abseits der L 93 geforderte Rad- und Gehverbindungen obliegen ebenfalls den Städten oder dem Rhein-Erft-Kreis.

Um Angaben zu Breite und Länge der L 93n wird gebeten.

Breiten

Die asphaltierte Fahrbahnbreite der L 93n beträgt durchgehend 8,0 m.

Beim Kreisverkehrsplatz sowie bei den Einmündungen und Kreuzungen werden hinsichtlich der abzuwickelnden Verkehrsmengen einzelner Verkehrsbeziehungen Spuren ergänzt (Linksabbieger, Geradeaus, Rechtsabbieger) und es sind die Schleppkurvenradien zu berücksichtigen. Die detaillierten Angaben sind künftig den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen.

Längen

Die Gesamtlänge der L 93n beträgt ca. 5,8 km, die Länge der Südspange ca. 1,3 km.

Das Wirtschaftswegenetz bzw. das Reitwegenetz wird zerschnitten

Die Durchschneidungen des bestehenden Wirtschaftswegenetzes, das zusätzlich zum Reiten genutzt wird, werden durch neue Verbindungen ersetzt, sodass auch wieder ein zusammenhängendes Wirtschaftswegenetz entsteht.

Wird ein beidseitiger Wirtschaftsweg benötigt? Kann die Breite des Streifens zwischen Straße und Wirtschaftsweg reduziert werden?

Durch den Neubau der Straße werden Wegeverbindungen unterbrochen. Zur Erreichung aller Parzellen ist die Wiederherstellung des Wirtschaftswegenetzes notwendig.

Neben der befestigten Fahrbahn der L 93n in einer Breite von 8,00 m sind nach Regelwerk je Seite 1,50 m breite Bankette vorgesehen. Hinzu kommen Entwässerungseinrichtungen in Form von Gräben, Mulden und streckenweise Rückhalteeinrichtungen sowie die Leiteinrichtung für Hamster. Beidseitig der Straße sind landwirtschaftliche Wege zur Erschließung der Feldfluren erforderlich. Diese weisen jeweils eine Kronenbreite von 5,00 m (einschließlich der Bankette) auf, die Breiten entstammen den Abstimmungen mit der Landwirtschaft zur Erstellung des Vorentwurfs bis 2009. Der nördliche Weg entlang der West-Ost-Strecke und der westliche Weg entlang der Nord-Süd-Strecke ist entsprechend der Erlasslage zwischenzeitlich für den Radverkehr geeignet umgeplant worden. Die abschnittsweise geringen verbleibenden Restflächen / -breiten werden zur Anpflanzung von Hecken verwendet. Dies dient dem Ausgleich für den Eingriff in das Landschaftsbild.

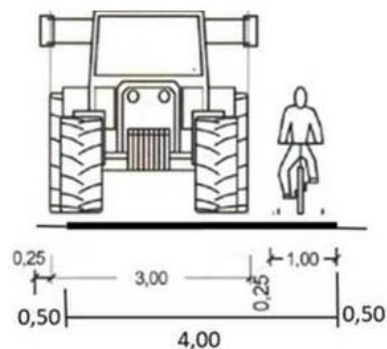
Denkbar wäre demnach nur eine Reduktion des Flächenverbrauchs durch Verzicht auf die Eingrünung der Strecke. Vermutlich würde dies zu noch weniger Akzeptanz durch die Bevölkerung führen.

Warum wird der straßenbegleitende Wirtschaftsweg für den Mischverkehr von Radfahrenden und Landwirtschaftsverkehr ausgewiesen? Sinnvoller wäre ein reines Landwirtschaftsnetz.

Straßen.NRW hat die Pflicht zum Mitplanen von Radwegen. Der Mischverkehr soll den Flächenverbrauch reduzieren, was sich auch im Interesse der Landwirtschaft herausgestellt hat. Die letztgültige Ausweisung liegt im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörden.

Wie soll auf den Wirtschaftswegen bei der geplanten Breite von 4,00 m der Radverkehr und der landwirtschaftliche Verkehr sicher abgewickelt werden?

Die Breite von 4,00 m entstand aus dem kleinstmöglichen Breitenbedarf für ein landwirtschaftliches Fahrzeug und einem Fahrrad nebeneinander, um den Flächenverbrauch zu minimieren.



Wo ist die Kreuzung der L 93n und der L 93 zwischen Stommeln und Fliesteden geplant?

Die geplante Kreuzung zwischen der L 93n und der L 93 liegt von der bestehenden Einmündung L 93/ K 20 leicht in südwestliche Richtung versetzt auf der Trasse der L 93. Sie wird nicht im Bereich der Hochspannungsmasten jedoch innerhalb des LSG liegen.

Wo ist die Brücke geplant, welche über die alte L 93 zwischen Ingendorf und Büsdorf führen soll? Im Landschaftsschutzgebiet?

Die Brücke über die L 93n ist in der Trasse der L 93 alt geplant und befindet sich außerhalb des Landschaftsschutzgebiets.

10. Unterhaltung

Wer ist für die Unterhaltung zuständig?

Die Unterhaltung der L 93n obliegt dem Land als Straßenbulasträger von Landesstraßen und wird von Straßen.NRW durchgeführt.

Für die Unterhaltung der Wirtschaftswegen und ggfs. der zur städtischen Straße abgestuften Landesstraße (z.B. L 93) sind dann die jeweiligen Städte zuständig. Bei einer Abstufung der L 93 zu einer Kreisstraße wäre der Kreis in der Unterhaltungspflicht. Verbindlich werden die Unterhaltungspflichten später im Regelungsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen festgelegt.

11. Verfahren Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ordnungsgemäß durchgeführt und welche Unterlagen sind bereit zu stellen?

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wurde nach dem § 25 Abs. 3 VwVfG ordnungsgemäß für beide Städte ortsüblich bekannt gemacht und durchgeführt.

Das Ziel, durch Transparenz und Beteiligung mehr Akzeptanz für das anschließende Planfeststellungsverfahren zu erzielen, setzt voraus, dass die Öffentlichkeitsarbeit frühzeitig durchgeführt wird. Das hat natürlich zur Folge, dass die Planung sowie die erforderlichen Gutachten noch nicht komplett abgearbeitet sind.

Der Gesetzgeber hat nicht geregelt, welche Unterlagen zu diesem Zeitpunkt bereitgestellt werden müssen oder welche Fristen für das Einreichen von Anregungen und Fragen zu setzen sind. Laut Gesetz ist über die Ziele des Vorhabens und dessen Auswirkungen zu unterrichten. Der Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben werden.

Die Frist für die Anregungen und Einwendungen begann am 20.07.2023 und endete am 20.08.2023 und betrug insgesamt einen Monat.

12. Verkehrsuntersuchung

Warum und wie wird eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt?

Die Verkehrsuntersuchung bietet die Grundlage für die Planung von Verkehrsverbindungen, sie dient der Beurteilung der verkehrlichen Wirkung und bietet Werte für die Dimensionierung zukünftiger Verkehrsanlagen (Querschnittswahl, Bauklassen, Immissionstechnische Untersuchungen, ...).

Die Modellprognose basiert auf dem Vier-Stufen-Algorithmus (Verkehrserzeugung, Verkehrsverteilung, Verkehrsaufteilung, Verkehrsumlegung). In einem iterativen Prozess wird zunächst das Verkehrsaufkommen in einem Untersuchungsraum bestimmt. Im zweiten Schritt wird das

ermittelte Quell- und Zielverkehrsaufkommen im vorhandenen Verkehrsnetz verteilt. In der dritten Stufe findet eine **Aufteilung der Verkehrsmengen auf die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel** statt. Im vierten und letzten Schritt werden die **erzeugten Verkehrsbeziehungen den Verkehrsangeboten "zugeordnet"** und in einem Berechnungsverfahren (Routensuche mit anschließender Umlegung) dargestellt. Durch Anwendung eines Rechenmodells wird die Verkehrserzeugung, die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Bezirke und die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsmittel vorgenommen.

Das Verkehrsmodell für den Ausgangszustand (Analysefall) wird kalibriert und validiert, d.h. die Modellparameter sind so zu wählen, dass die Abweichungen zwischen den gemessenen Werten und den mit dem Modell errechneten Werten minimal sind. Dabei handelt es sich um einen iterativen Prozess.

Mit welcher Software wurde die Verkehrsuntersuchung durchgeführt (mit nachvollziehbarer Beschreibung)?

Um Kenntnis über die Verkehrsnachfrage im Planungsraum zu gewinnen, ist eine Analyse der Verkehrsnetze als Planungsgrundlage unverzichtbar. Aus diesem Grunde wird zur Nachbildung der realen Verkehrsverhältnisse ein mathematisches Verkehrsmodell genutzt, das Verkehrsströme zwischen den Bezirken eines Untersuchungsraumes auf der Basis von Struktur und Verhaltensdaten der Bevölkerung, der räumlichen Nutzung und des Verkehrsangebotes berechnet (siehe hierzu auch Kap. 3.2.4 aus der Verkehrsuntersuchung). Auf dieser Grundlage können auch **Zukunftsprognosen und -szenarien** mit der vorhandenen Modellsoftware entwickelt werden.

Die **Bochumer Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen Brilon Bondzio Weiser mbH** führte im Auftrag von Straßen.NRW die Verkehrsuntersuchung durch. Seit vielen Jahren wird dort bei Untersuchungen zur Gestaltung des Verkehrsnetzes das Programmsystem VISEM/VISUM eingesetzt.

Warum wurden tatsächliche Zählungen nur an 2 Tagen mit jeweils 4 Stunden vor- und nachmittags durchgeführt?

Eine Verkehrszählung wird an einem „normalen“ Werktag (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) durchgeführt, um ein repräsentatives Ergebnis ohne Wochenendeinflüsse zu erhalten. Die Verkehrsbelastung unterliegt im Tagesverlauf starken Schwankungen. Am Vormittag von 6:00 – 10:00 Uhr und am Nachmittag von 15:00 – 19 Uhr ist erfahrungsgemäß mit dem höchsten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Auch die Jahreszeiten und Ferienzeiten spielen für repräsentative Ergebnisse eine Rolle.

Die Erhebungen wurden entsprechend der EVE 2012 (Empfehlungen für Verkehrserhebungen) der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) durchgeführt und entsprechen somit dem Stand der Technik und Wissenschaft.

Ist die Verkehrserhebung als Grundlage seriös, wenn es keine Berücksichtigung der Corona-Situation gibt?

Als Grundlage für die Analyse dienen die im Untersuchungsraum durchgeführten Erhebungen zur Erfassung des Kfz-, Fußgänger- und Radverkehrs. Hierzu gehören Netzbefahrungen und Verkehrszählungen am 29.10.2020.

In den Bürgerbeteiligungen wurde mehrfach nach der Berücksichtigung der Corona-Situation gefragt. Daher wurde das Büro Brilon Bondzio Weiser GmbH mit einem Nachtrag zur Verkehrsuntersuchung beauftragt, in dem die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Erhebungen beschrieben werden.

Das Gutachten kann auf der Projektseite eingesehen werden.

Wie wurden in der Verkehrsuntersuchung die Prognosen ermittelt?

- **Wurde die Angliederung neuer Gewerbegebiete berücksichtigt?**
- **Wurde die K 22n berücksichtigt?**
- **Wurde der Güterverkehr auch als schnellere Verbindung zwischen den Autobahnen A 61 im Westen, A 4 im Süden und A 57 im Osten berücksichtigt? nicht beantwortet**
- **Wurde die S-Bahn in Richtung Grevenbroich und die Straßenbahn in Richtung Niederaußem berücksichtigt?**

Die Ergebnisse einer Verkehrsuntersuchung basieren auf einem Verkehrsmodell, welches zunächst auf Basis von Verkehrszählungen, vorhandenen Strukturdaten (Einwohner, Erwerbstätige, Schulplätze, Verkaufsflächen, Freizeitziele, Wirtschaft, Demografie, ...) und **Annahmen zu Entwicklungen** aufgebaut wurde. Hierbei werden u.a. auch **neue Gewerbegebiete und die K 22n sowie die L 361n berücksichtigt**. Mit diesen Daten werden im Wesentlichen der Binnenverkehr sowie der Ziel- und Quellverkehr innerhalb des Planungsraums abgebildet. Die Eingangsdaten werden mit allen Gebietskörperschaften abgestimmt bzw. dort abgefragt (in diesem Fall der Stadt Bergheim, der Stadt Pulheim und dem Rhein-Erft-Kreis).

Ebenso werden die Datengrundlagen der Prognose der deutschlandweiten Verflechtungsprognose 2030 (werden durch die Clearingstelle für Verkehrsdaten und Verkehrsmodelle des Bundes zur Verfügung gestellt) eingebunden, um besonders die Durchgangsverkehre zu berücksichtigen. Diese umfassen Quelle-Ziel-Verflechtungsmatrizen auf Kreisebene für Analyse und Prognose für den Personenverkehr (nach Verkehrsmitteln und Fahrtzwecken) und Güterverkehr (nach Verkehrsträgern und Güterabteilungen). Außerdem sind dort die Verkehrsnetze für 2010 und 2030 mit den Netzeigenschaften der Strecken und Knotenpunkte u.a. für Straßen inkl. deren Verknüpfungen untereinander integriert. **Die Verlagerung z.B. von Teilen des Güterverkehrs auf den Autobahnen auf das untergeordnete Verkehrsnetz wird in dem Verkehrsmodell berücksichtigt.**

Über die deutschlandweiten Daten hinaus wird der ÖPNV netzbezogen in den Verkehrsmodellen nicht abgebildet. Die hier benannten **Bahnen befinden sich jedoch derzeit in einem so frühen Planungsstadium, dass sie bis zum Prognosejahr 2030 nicht realisiert sein werden.**

Wie sollen Verdrängungsverkehre auf die L 213 vermieden werden?

In Absprache mit der Kreisstadt Bergheim soll die L 213 zu einer Gemeindestraße abgestuft werden. Die Vermeidung von Verdrängungsverkehren obliegt dem aufnehmenden Straßenbaulastträger. Grundlage dafür ist die letzte Stellungnahme des Stadtrats aus dem Jahr 2009; eine erneute Prüfung steht aus.

Ist damit zu rechnen, dass LKW die Ortsdurchfahrt Büsdorf als Abkürzung nutzen, um von der L 361 auf die Autobahn zu kommen? nicht beantwortet

Die Neuklassifizierung der Ortsdurchfahrt Büsdorf als Gemeindestraße gewährt der Stadt neuen Entscheidungsspielraum ggfs. für verkehrsberuhigende Maßnahmen; damit liegt sie nicht mehr im Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebs.

Die Verkehrsprognose der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt jedoch auch die zu erwartende Lkw-Belastung im Untersuchungsraum.

Bitte um verständliche Darstellung der Vorgehensweise in der Verkehrsuntersuchung zur L 93n:

Die Verkehrsuntersuchung besteht aus mehreren Phasen, die dem Stand der Technik entsprechen:

- Zuerst wurde der derzeitige Zustand im Straßennetz ermittelt und dargestellt. Hierzu wurde ein Untersuchungsgebiet definiert, das die Städte Bergheim und Pulheim komplett und die Städte Bedburg, Elsdorf, Kerpen, Frechen und Köln sowie die Gemeinde Rommerskirchen teilweise umfasst. Das Untersuchungsgebiet umfasst den Planungsraum selbst und dessen (verkehrlichen) Einflussbereich, der aufgrund seiner Netzzusammenhänge geprägt ist durch den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr.

Das klassifizierte Straßennetz und wichtige sonstige Hauptverkehrsstraßen werden im Untersuchungsraum berücksichtigt, dazu gehören auch die Autobahnen A 61 im Westen, die A 4 im Süden sowie die A 57 im Osten.

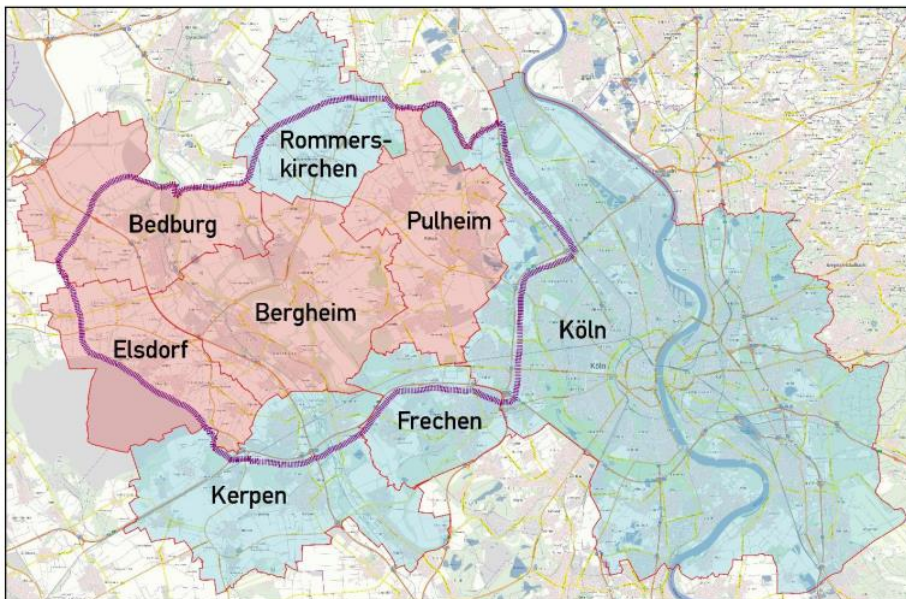


Abbildung 2: Untersuchungsraum (lila umrandet)

[Kartengrundlage: tim-online.de]

- In der nächsten Phase wurde ein Teil des Untersuchungsraums im unmittelbaren Einflussbereich der L 93n als Planungsraum definiert und umfasst Teile der Bergheimer und Pulheimer Stadtgebiete. Hier werden alle wichtigen Kfz-Netzelemente berücksichtigt.
Der Planungsraum ist der Teil des Untersuchungsgebiets, der konzeptionell oder entwurfstechnisch geplant wird, und auf den sich die wesentlichen Ergebnisse und grafischen Darstellungen der Verkehrsuntersuchung beziehen.



Abbildung 3: Planungsraum (rot umrandet)

[Kartengrundlage: tim-online.de]

- Nach der Festlegung der Untersuchungs- und Planungsraum wurde der Analyse-Fall 2020 berechnet, dieser bildet das derzeitige Verkehrsaufkommen im Erhebungszeitraum inkl. Baustellen im heutigen Straßennetz ab. Als Grundlage für die Analyse dienten die im Untersuchungsraum durchgeführten Erhebungen zur Erfassung des Kfz-, Fuß- und Radverkehrs. Hierzu gehören Netzbefahrungen und Verkehrszählungen am 29.10.2020. Ein Corona-Zuschlag wurde nicht gegeben, da anhand von mehreren Vergleichsverfahren festgestellt wurde, dass sich die Verkehrsbelastungen über den Tag im Vergleich zum Zeitpunkt vor der Corona- Pandemie wieder auf einem Niveau von 90 bis 95 % eingependelt hatte. Zusätzlich gingen die Verkehrsbelastungen aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung ein.
- Auf Basis der über die Zählungen kalibrierten Analyse 2020 wurde der Analyse-Nullfall 2020 erarbeitet, der das Netz ohne Baustelleneinflüsse darstellt. Dieser dient für die Prognose-Rechenfälle als Referenzfall, d.h. die Verkehrsbelastungen in der Prognose werden mit diesem Fall verglichen, um Zu- bzw. Abnahmen des Verkehrs zu identifizieren.
- Im Prognose-Bezugsfall 2030 sind die bis 2030 „gesetzten“ Straßenmaßnahmen aufgenommen, das ist das bestehende Straßennetz zuzüglich aller Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP, vordringlicher Bedarf), dem Landesstraßenbedarfsplan in Stufe 1 bzw. nach Vorgabe vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr MUNV (ohne die L 93n), die fest disponierten Projekte und indisponierte Projekte der Landes- und Regionalplanung, wie z.B. die L 361n 3. Bauabschnitt, die K 22n und sonstige von den Gebietskörperschaften als bis 2030 realisierbar gemeldeten Straßen. Im Prognose-Bezugsfall 2030 werden die Verkehrsbelastungen für das Jahr 2030 ohne die L 93n dargestellt. Hier gibt es natürlich schon Verkehrszu- und abnahmen durch die bis dahin veränderten Verkehrsbeziehungen durch die umgesetzten zusätzlichen Straßen bzw. ggfs. neue Verkehrserzeuger im Untersuchungsgebiet.

- Im Prognose-Planfall L 93n (2030) finden neben den Maßnahmen aus dem Prognose-Bezugsfall 2030 zusätzlich die L 93n Berücksichtigung. Im Vergleich zum Prognose-Bezugsfall 2030 wird hier deutlich, welche Verkehrsbelastungen durch den Neubau der L 93n entstehen. Durch **Differenzbelastungen** lässt sich die Zu- und Abnahme des Verkehrs im Jahr 2030 ablesen.

(Konkrete Belastungszahlen siehe letzte Frage)

Warum wurde im Schlussbericht S.14 die Hochrechnung der Straßenverkehrszählung 2015 auf das Analysejahr 2020 mit einem Mittelwert von 3,3 in Kfz und 1,5 in Schwerverkehr zugrunde gelegt?

Die Hochrechnungsfaktoren basieren auf den Daten der bundesweiten Verflechtungsprognose und den Daten der Bevölkerungszahlen der Landesdatenbank NRW.

Was passiert, wenn die L 93n nicht umgesetzt wird? Wird dann durch die K 22n die OD Fliesteden zusätzlich belastet?

Ja, die OD Fliesteden würde ohne die L 93n u.a. durch die K 22n zusätzlich belastet. Im Jahr 2030 wird die Verkehrsbelastung ohne die L 93n 8.600 Kfz/24h und mit der L 93n 3.400 Kfz/24h betragen. Heute liegt die Belastung bei 6.500 Kfz/24h. In den Prognosefällen von 2030 ist sind K 22n, aber auch die L 361n und andere indisponible Maßnahmen berücksichtigt.

Konkrete Nachfragen von Belastungen für einzelne Strecken

Hier werden für die explizit nachgefragten Streckenabschnitte die Verkehrsbelastungen im Querschnitt pro 24 Stunden (Kfz/24h) für die unterschiedlichen Belastungsfälle (Analyse 2020, Prognose-Bezugsjahr 2030 ohne die L 93n und Prognose-Planfall 2030 mit der L 93n) aufgeführt.

K 22n

| | |
|---------------------------|--------|
| Analyse 2020: | - |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 20.500 |
| Prognose-Planfall 2030: | 20.500 |

L 93 in Fliesteden

| | |
|--------------------------|--------------|
| Analyse 2020: | 6.500 |
| Prognose-Bezugsfall 2030 | 8.600 |
| Prognose-Planfall 2030: | 3.400 |

L 93 in Büsdorf

| | |
|---------------------------|-------|
| Analyse 2020: | 5.200 |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 9.000 |
| Prognose-Planfall 2030: | 2.500 |

L 93 südöstlich Stommeln

| | | |
|---------------------------|-----------------------|------------------------|
| Analyse 2020: | 9.900 (südlich K 24) | 8.000 (nördlich K 24) |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 12.400 (südlich K 24) | 10.100 (nördlich K 24) |
| Prognose-Planfall 2030: | 12.400 (südlich K 24) | 10.000 (nördlich K 24) |

L 213 zwischen L 93n und B 477

| | |
|---------------------------|-------|
| Analyse 2020: | 1.200 |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 900 |
| Prognose-Planfall 2030: | 500 |

L 213 westlich von Hüchelhoven

| | |
|---------------------------|-------|
| Analyse 2020: | 1.800 |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 2.200 |
| Prognose-Planfall 2030: | 400 |

B 477 in Niederaußem

| | | |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------|
| Analyse 2020: | 11.100 (nördlich der L 91) | 15.900 (südlich der L 91) |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 11.900 (nördlich der L 91) | 16.000 (südlich der L 91) |
| Prognose-Planfall 2030: | 13.200 (nördlich der L 91) | 16.000 (südlich der L 91) |

B 477 südlich von Rheidt

| | |
|---------------------------|-------|
| Analyse 2020: | 7.800 |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 8.700 |
| Prognose-Planfall 2030: | 7.800 |

B 477 nördlich von Hüchelhoven

| | |
|---------------------------|--------|
| Analyse 2020: | 10.800 |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 11.500 |
| Prognose-Planfall 2030: | 8.300 |

B 59 südlich Rommerskirchen

| | |
|---------------------------|--------|
| Analyse 2020: | 12.800 |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 13.400 |
| Prognose-Planfall 2030: | 13.400 |

B 59 südwestlich Pulheim

| | |
|---------------------------|--------|
| Analyse 2020: | 16.100 |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 13.900 |
| Prognose-Planfall 2030: | 12.400 |

Büsdorfer Straße Oberaußem

| | |
|---------------------------|-------|
| Analyse 2020: | 1.800 |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 4.400 |
| Prognose-Planfall 2030: | 4.300 |

L 91 in Oberaußem:

| | | |
|---------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Analyse 2020: | 9.100 (nördlich Büsdorfer Str.) | 7.800 (südlich Büsdorfer Str.) |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 9.000 (nördlich Büsdorfer Str.) | 9.200 (südlich Büsdorfer Str.) |
| Prognose-Planfall 2030: | 6.900 (nördlich Büsdorfer Str.) | 9.100 (südlich Büsdorfer Str.) |

Ingendorfer Straße (südlich von Ingendorf)

| | |
|---------------------------|-----|
| Analyse 2020: | 500 |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 800 |
| Prognose-Planfall 2030: | 500 |

L 93n südlich von Ingendorf

| | |
|---------------------------|--------|
| Analyse 2020: | - |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | - |
| Prognose-Planfall 2030: | 11.000 |

L 279 zwischen B 477 und L 213

| | |
|---------------------------|-------|
| Analyse 2020: | 1.100 |
| Prognose-Bezugsfall 2030: | 1.500 |
| Prognose-Planfall 2030: | 4.400 |

Weitere Querschnitte lassen sich im Schlussbericht über die Abbildung Anlage K-0 und die Tabellen Anlage K-1 ff. ablesen.

13. Wertminderung von Immobilien bzw. Grundstücken

Es wird eine Wertminderung von betroffenen Immobilien bzw. Grundstücken befürchtet.

Bei einem Anspruch auf Wertminderungsausgleich unterliegt Straßen.NRW den gesetzlichen Bestimmungen. Wenn eine Teilfläche des Grundstücks in Anspruch genommen wird und sich der Zuschnitt des Restgrundstücks verschlechtert, ist eine Wertminderung gegeben, die durch Straßen.NRW entsprechend entschädigt wird (An- bzw. Durchschneideentschädigung). Für landwirtschaftliche Flächen wird dies im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens geregelt. Verfahrensträger ist dabei die Bezirksregierung.

Falls eine neue Straße in Sichtweite gebaut wird oder die Lärmbelastung steigt, geht damit keine Wertminderung einher. Die Lärmbelastung wird separat vor dem gesetzlichen Hintergrund geregelt (s. Kap. 8 „Lärmschutz“).

Beim Bau der L 93n sind keine Immobilien oder Grundstücke von einer Wertminderung betroffen.