

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

Maßnahme

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Vile-Eifel, plant auf dem Stadtgebiet Aachen an der L 231 (Horbacher Straße) zwischen dem nördlichen Ortsausgang Richterich und dem Grenzübergang Locht den Neubau einer Radvorrangroute (RVR) außerhalb der Ortsdurchfahrten Richterich und Horbach. Die zu planende Radvorrangroute in einer Breite von 3,00 m soll außerhalb der vorhandenen Allee angelegt werden.

Die Ortsdurchfahrten Richterich und Horbach werden in separaten Planungen in Zuständigkeit der Stadt Aachen bearbeitet, sodass perspektivisch eine Radvorrangroute von der Roermonder Straße (L 231) bis an den Grenzübergang Locht entsteht. Anregungen und Bedenken zu den Streckenabschnitten, die in der Baulast der Stadt Aachen liegen (und auch die Forderung, das Gewerbegebiet Avantis an die RVR anzubinden), werden in diese Dokumentation nicht aufgenommen, sie wurden jedoch vollumfänglich der Stadt Aachen zur Kenntnis gegeben. Die Planungen von Straßen.NRW und der Stadt Aachen an dieser Radvorrangroute erfolgen in enger Abstimmung.

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)

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben (§ 25 Abs. 3 VwVfG NRW) erfolgte für den Neubau der Radvorrangroute frühe Öffentlichkeitsbeteiligung. Da aufgrund der Covid-19-Pandemie die Durchführung von Präsenzveranstaltungen nicht ausreichend sicher möglich war, wurde ein Online-Beteiligungsverfahren durchgeführt.

Der aktuelle Planungsstand des Projektes, sowie weiterführende Informationen wurden auf der Straßen.NRW Internetseite im Zeitraum vom 28.02.2022 bis 09.05.2022 veröffentlicht; bis mindestens September 2022 waren die Unterlagen noch erreichbar. Es wurde die Möglichkeit geboten, bis zum 09.05.2022 schriftliche oder telefonische Anregungen und Bedenken zu äußern. Zusätzlich wurde an zwei Tagen (03. und 05.05.2022) eine Telefon-Hotline mit den Vertreterinnen und Vertretern der zuständigen Regionalniederlassung Vile-Eifel des Landesbetriebes Straßenbau NRW angeboten, die jedoch nicht in Anspruch genommen wurde. In der örtlichen Presse wurde das Beteiligungsverfahren ortsüblich bekannt gemacht und auch durch einen separaten Artikel im Lokalteil beschrieben, um interessierte Bürgerinnen und Bürger und Planbetroffene auf die Veranstaltung aufmerksam zu machen und diesen die Gelegenheit zu geben, sich zu informieren. Zusätzlich wurden in den betroffenen Stadtteilen durch die Stadtverwaltung Aachen Handzettel in städtischen Aushangkästen aufgehängt. Über die sozialen Medien wurde ebenfalls auf das Verfahren hingewiesen. Stakeholder, Verbände und die Träger öffentlicher Belange wurden per Email angeschrieben. In den Internetauftritten des Radschnellwegs Euregio, sowohl von der StädteRegion Aachen wie auch vom Land NRW wurde das Beteiligungsverfahren angekündigt.

Ergänzend wurde vom Landesbetrieb Straßenbau in den öffentlichen Sitzungen der Bezirksvertretung Richterich (27.04.2022) wie auch des Mobilitätsausschusses der Stadt Aachen (28.04.2022) das Projekt und die Beteiligungsmöglichkeiten vorgestellt und Fragen beantwortet.

Dieses Beteiligungsverfahren schließt sich an die intensive, zweistufige Bürgerbeteiligung an, die durch die Stadt Aachen und die StädteRegion Aachen im Zuge der Erstellung der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio seit 2015 durchgeführt wurde.

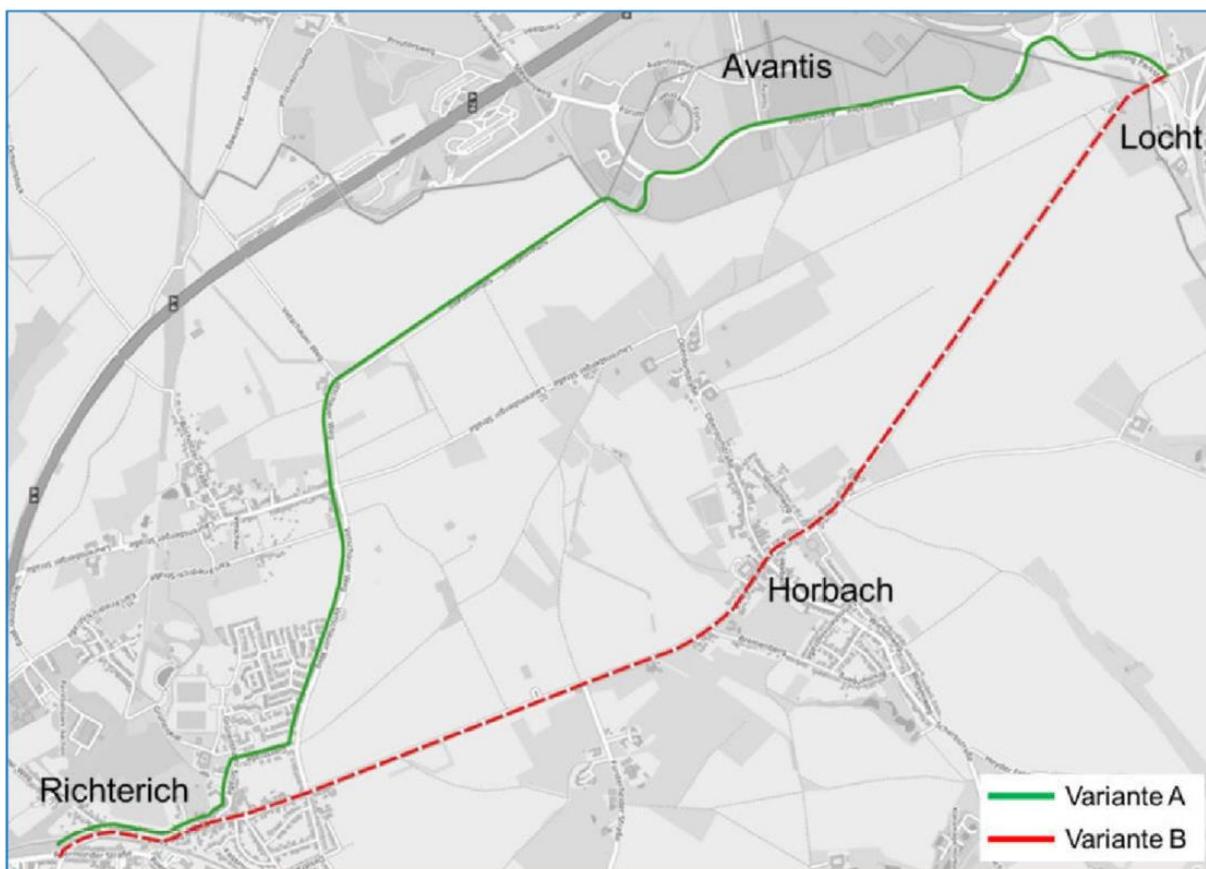
Alle vorgebrachten Äußerungen der Teilnehmer der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung werden nicht Bestandteil des zukünftig beginnenden Planfeststellungsverfahrens. Äußerungen und Einwendungen sind im Planfeststellungsverfahren gegebenenfalls wiederholt vorzutragen.

Die behandelten Fragen und Anregungen zur Radvorrangroute werden im Folgenden thematisch zusammengefasst beantwortet:

Fragen und Hinweise:

Variantenvergleich:

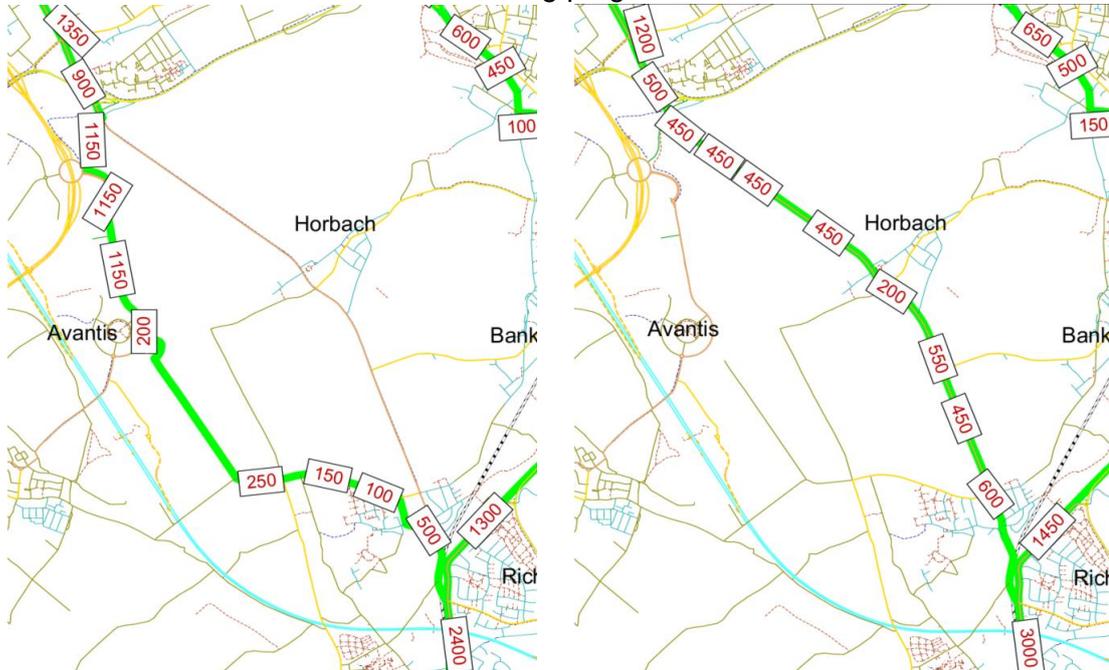
In der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio wurde abschließend ein Variantenvergleich zwischen den Varianten A und B durchgeführt, der den Unterlagen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung beigelegt war:



Die Variante B hat sich nach erneuter Überprüfung aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen zu diesem Thema in dem Vergleich als gewählte Linie bestätigt, da

- die Variante B in der Verbindung (Aachen) - Richterich – Kerkrade Locht ein höheres Radverkehrspotential erschließt (Vergleich „Planfall 1“ mit dem „Planfall 2.1“ aus der

Phase 2 der Bürgerbeteiligung zur Machbarkeitsstudie Radschnellweg Euregio). Für die in Variante A ermittelten Potentiale vom Gewerbegebiet Avantis nach Locht sind primär nicht die Verkehre aus dem Gewerbegebiet maßgebend, sondern die stärkere Nutzung durch Radfahrende aus dem Bereich Bocholtz Richtung Heerlen über Locht. Für das Gewerbegebiet sind aufgrund der vor einigen Jahren geänderten Konzeption (u.a. Zulassung von Unternehmen der Logistik) nicht mehr die hohen Arbeitsplatzzahlen zu erwarten, die bei seiner Entstehung prognostiziert wurden.



Variante A, Planfall 1

Variante B, Planfall 2a

Die Variante A erreicht das nach Einführungserschluss zu den H RSV für eine Radvorrangroute erforderliche Mindestpotential deutlich nicht. Der finale Planfall 2 hat das erforderliche Mindestpotential von 500 Radfahrenden für die Variante B nachgewiesen.

- die Variante A das Kriterium „Direktheit“ (Kriterium nach H RSV) zur Linienführung (Umfangfaktor zwischen den durch den Teilabschnitt – hier RS4 bis Grenzübergang Locht – zu verbindenden Schwerpunktzielen nicht höher als 1,15 – hier: 1,17 – gegenüber der kürzest möglichen Verbindung – hier: Variante B) verletzt; Variante A ist demnach zu Umweg-belastet für eine Radvorrangroute.
- die Variante B konsequent die Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr gewährleistet (Kriterium nach H RSV); die Variante A könnte dies nur leisten, wenn ein zusätzlicher Gehweg an den Außerortsstrecken (z.B. Silberpatweg) entsprechend der Machbarkeitsstudie angelegt würde.
- die dauerhafte Flächeninanspruchnahme und Versiegelung für die Variante B geringer ist als für die Variante A.
- nach der UVS zur Machbarkeitsstudie (Tab. 33) die Variante B gegenüber der Variante A eine deutlich geringere Beeinträchtigung des Schutzgutes „Tiere und Pflanzen“ aufweist. Variante B verläuft in einem durch die L 231 bereits stark vorbelasteten Korridor und bewirkt daher keine betriebsbedingten Beeinträchtigungen, während Variante A durch einen vergleichsweise ungestörten, strukturreichen Offenlandbereich westlich Horbach führt.
- es im Zuge der Variante A durch den Verlust von gliedernden Gehölzelementen und einem Konflikt mit den Bodendenkmälern „Römische Straße“ und „Westwall“ zu einer anlagebedingten Beeinträchtigung des Schutzgutes „Landschaftsbild / Erholung“ kommt. Demgegenüber wird bei der Variante B durch die Führung der RVR jenseits

der straßenbegleitenden Gehölzelemente (Allee) eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vermieden.

Tabellarische Übersicht des Variantenvergleichs:

	Variante A	Variante B
Raumstrukturelle Wirkungen (Flächeninanspruchnahme)	-	+
Verkehrliche Beurteilung (Potentiale, Umwege)	-	+
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	o	o
Wirtschaftlichkeit (Baukosten)	o	o
Umweltverträglichkeit	-	+

Sowohl die Landwirtschaftskammer wie auch die Naturschutzverbände priorisieren dennoch die Variante A. Die Vorteile der Variante B wird in mehreren Stellungnahmen Privater beschrieben.

In der Sitzung der Bezirksvertretung Richterich wurde angeregt, die Radvorrangroute nicht durch Alt-Richterich zu führen, sondern entlang der „Haupterschließung Richtericher Dell“ bis an den in Planung befindlichen Radschnellweg RS4. Das würde einen erheblichen Umweg von 450 m zwischen dem zu planenden Knotenpunkt L 231 / Haupterschließung und der Kreuzung Roermonder Straße / Horbacher Straße (fast eine Verdoppelung der Strecke) bedeuten, der für die Umweg-empfindliche Verkehrsart Radverkehr sehr relevant ist. Das Direktheits-Kriterium der H RSV würde so unzulässig verletzt. Damit würden die ermittelten Potentiale nicht zu erreichen sein.

Verkehrliche Belange:

Auf die Wichtigkeit der Radvorrangroute in bereits bestehenden Radverkehrsnetzen wird in mehreren Stellungnahmen hingewiesen. Die Einhaltung der in den H-RSV genannten Qualitätskriterien in dem erforderlichen Mindestumfang des Gesamtstreckenzuges der RVR zwischen dem Radschnellweg Euregio (Roermonder Straße) und dem Grenzübergang Locht wird eingefordert.

Die Trennung von Fuß- und Radverkehr wird von mehreren Privaten, dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub e.V. (ADFC), dem Rad-Sport-Club Schwalbe 08 Eilendorf e.V. (RSC Schwalbe) und von Bezirksvertretern des Stadtteils Aachen-Richterich begrüßt. Vom ADFC wird die Prüfung angeregt, auch zwischen dem letzten Haus (Nr. 498) und dem Grenzübergang die Trennung umzusetzen.

In mehreren Stellungnahmen Privater und des ADFC wird die direkte Anbindung der RVR an den Kreisverkehrsplatz am Ortsausgang Alt-Richterich begrüßt.

Der zweimalig erforderliche Wechsel der Straßenseite bei der Radfahrt in Richtung Aachen noch auf niederländischem Staatsgebiet kann durch Straßen.NRW nicht beseitigt werden; die niederländischen Behörden wurden jedoch auf dieses Sicherheitsdefizit hingewiesen und eine Umgestaltung angeregt.

In mehreren Fragen und Stellungnahmen wurden die Übergänge von den Abschnitten der freien Strecke mit einseitiger Zweirichtungsführung des Radverkehrs (in Baulast Land NRW) zu den Ortsdurchfahrten mit voraussichtlich richtungsgebundenen Führungen (in Baulast der Stadt Aachen) thematisiert. Querungen sollen sicher gestaltet werden. Diese werden im weiteren Planungsverlauf eng zwischen den beiden Baulasträgern abgestimmt. Die Querungshilfen werden auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung auf den Kfz-Verkehr entfalten,

der zu schnell in die Ortsdurchfahrt einfahre. Dabei wird auch ein Augenmerk auf die mehrfach als gefährlich genannte Einmündung des Frohnrather Weges am nördlichen Ortsausgang Horbachs gelegt.

Seitens der ASEAG AG als betroffenem Verkehrsunternehmen des ÖPNV bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Der Hinweis zum Umbau der Haltestelle „Horbach Linde“ wird zur Kenntnis genommen und in der weiteren Planung berücksichtigt. Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Strecke werden wegen Reisezeiterhöhung des ÖPNV abgelehnt. Die vom NABU vorgeschlagene dichtere Taktung des Busverkehrs fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung. Die Deutsche Bahn AG merkte an, dass eine Prüfung auf Betroffenheit anhand der Planunterlagen (Übersichtlageplan M 1:5.000 und Lagepläne M 1:1.000) für sie nicht möglich sei.

Die Wahl der Lage der RVR zwischen Alt-Richterich und Horbach auf der westlichen Seite der Straße sowie zwischen Horbach und Grenzübergang nordöstlich der Straße wird vom RSC Schwalbe begrüßt, da diese Lage einen besseren Anschluss an den vorhandenen Zweirichtungsradweg in den Niederlanden ermöglicht.

Markierungen, die in mehreren Stellungnahmen gefordert werden, werden entsprechend den Darstellungen der Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021) aufgebracht: weiße Schmalstrichmarkierungen an den Radwegerändern mit jeweils grünen, unterbrochenen Begleitstrichen. Eine Leitlinie wird in der Wegemitte angeordnet.

Eine vollflächige Roteinfärbung der RVR wird nur zur Verdeutlichung von Konfliktbereichen vorgesehen. Wo Roteinfärbungen vorgenommen werden, wird im weiteren Planungsprozess anhand der Regelwerke sowie der Erlass- und Verfügungslage geprüft und ggfls. umgesetzt.

Der geforderte Einsatz von Pollern bedarf grundsätzlich einer sorgfältigen Abwägung zwischen dem zu erreichenden Ziel der Vermeidung unerwünschter Kfz-Nutzungen von Radverkehrsanlagen und der entstehenden Gefährdung durch Poller (=Hindernis) in der Radverkehrsfläche. Die niveaugleiche Führung der RVR wird an allen Einmündung geprüft.

Die geforderte Anpflanzung von Hecken als Windschutz für den Radverkehr wird in der weiteren Planung geprüft.

Von den Naturschutzverbänden (formuliert durch den NABU Stadtverband Aachen e.V.) wird das in der Potentialanalyse (Bestandteil der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio) ermittelte Potential als viel zu hoch eingeschätzt. Ebenso wird die in der Planung dargestellte Verschwenkung der L 231 vor dem Haus Nr. 219 als technisch so nicht umsetzbar angesehen, da die Längenenwicklung zu kurz sei. Die Konstruktion wurde von Straßen.NRW nochmals geprüft mit dem Ergebnis, dass die straßenplanerische Darstellung im Lageplan 2 regelkonform ist. Einen technischen Bedarf der Trassenführung der RVR östlich hinter dem Haus Nr. 498, wie er von den Naturschutzverbänden als erforderlich vermutet wird, gibt es nicht. Die im Lageplan 4 dargestellte Führung als gemeinsamer Geh- und Radweg in 3,50 m Breite ist ohne erkennbare Probleme realisierbar.

Die von den Naturschutzverbänden vorgeschlagene Umgestaltung der Landesstraße 231 „Horbacher Straße“ in eine Fahrradstraße (auch auf der freien Strecke) widerspricht den Regelungen

- des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW (StrWG NRW), in dem die öffentlichen Straßen nach § 3 nach ihrer Verkehrsbedeutung in die jeweiligen Straßengruppen eingeteilt werden. Demnach sind Landesstraßen „Straßen mit mindestens regionaler Bedeutung, die den durchgehenden Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander und zusammen mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden“.

- der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO 2021) zum Verkehrszeichen 244 (Fahrradstraße). Fahrradstraßen dürfen u.a. nur auf Straßen mit untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr eingerichtet werden. Es wird verlangt, vor Einrichtung einer Fahrradstraße die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs zu berücksichtigen und ggfs. eine alternative Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr vorzusehen.
- der H RSV, da Kfz-Verkehr auf der L 231 deutlich über den vertraglichen 1.500 Kfz/Tag liegt und bei der Regelbreite von 4,75 m für eine Fahrradstraße der Begegnungsfall Bus/Bus (wie auch andere) nicht mehr möglich ist.

Die Ausbaubreite wurde in mehreren Stellungnahmen thematisiert. Es wird darauf hingewiesen, dass die Mindestbreite einer Radvorrangroute 3,00 m für den Zweirichtungsverkehr beträgt, bei Vorhandensein eines separaten Gehwegs. Beim Mischverkehr zusammen mit dem Fußverkehr sind mindestens 3,50 m Breite erforderlich, wobei die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr nur in Ausnahmefällen erfolgen soll. Eine Verbreiterung des vorhandenen Geh- und Radweges auf 3,50 m wäre zwangsläufig mit dem Verlust der Alleebaumreihe, die ein geschützter Landschaftsbestandteil ist, verbunden. Es handelt sich bei dieser Strecke nicht um eine Radschnellverbindung, die noch größere Ausbaubreiten erfordern würde.

Städtebauliche Belange:

Die Planungen der Stadt Aachen zur Straßenbaumaßnahme „Haupterschließung Richtericher Dell“ wie auch dem Neubaugebiet „Richtericher Dell“ überlagern die Planung der Radvorrangroute im bestehenden Abschnitt der freien Strecke der L 231 zwischen dem Ortsausgang Alt-Richterich und Horbach in der Baulast des Landes NRW. Es werden im weiteren Planungsverfahren Abstimmungen zwischen der Stadt Aachen und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW geführt. Zu beachten ist, dass die in den H RSV, Kap. 4.7.3 definierten Kriterien zu überprüfen sind, deren Zielwerte für die gesamte Radvorrangroute von der Roermonder Straße (Anschluss an den Radschnellweg Euregio) bis an den Grenzübergang Locht) einzuhalten sind. Eines dieser Kriterien ist die Breite der Radverkehrsanlagen, die in 80 % der Gesamtstrecke sicherzustellen sind. Ob sich hieraus Konsequenzen für den Abschnitt im zukünftigen Neubaugebiet „Richtericher Dell“ ergeben, wird geprüft.

Naturschutz- und Umweltbelange:

Die Naturschutzverbände weisen thematisch umfassend auf die nachteiligen Veränderungen der Natur im Bereich Stadt Aachen hin. Dabei werden u.a. angeführt: Verlust von Freiflächen einschl. Versiegelung, Verarmung der Landschaft, Verlust charakteristischer und hochwertiger Biotoptypen, Artenrückgang. Das in der UVS genannte Artenspektrum wird als unzureichend eingeordnet. Insgesamt wird aus Aspekten der Landschaftsentwicklung, dem Artenschutz, dem Bodenschutz und der Biodiversität die Variante B abgelehnt.

Seitens der Vertreter der Landwirtschaft wird ebenfalls auf den zunehmenden Verlust von Anbauflächen hingewiesen, sowohl durch eigentliche Projektplanungen wie auch durch naturschutzrechtliche Folgemaßnahmen.

Mit der Durchführung einer faunistischen Planungsraumanalyse, den daran anschließenden Kartierungen planungsrelevanter Arten (auch von Steinkauzvorkommen), der Prüfung auf Verbotstatbestände, der Erarbeitung von Artenschutzmaßnahmen und der Schaffung von Ersatzlebensräumen wird in der weiteren Planung sichergestellt, dass mögliche Beeinträchtigung

gungen erkannt werden und Berücksichtigung finden. In der anschließenden Entwurfsplanung wird ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt, der mit den Naturschutzbehörden und den Naturschutzverbänden abgestimmt wird.

Stadt Aachen gibt umfangreiche Hinweise zur Berücksichtigung einzelner umweltfachlicher Aspekte wie Boden-, Klima, Gewässer- und Grundwasserschutz, Arten- und Baumschutz, Biologische Vielfalt.

Der LBP wird nach dem „Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder der Landes NRW“ erstellt, ein Artenschutzbeitrag entsprechend den einschlägigen Regelungen des Landes NRW. Alle genannten Themenbereiche werden behandelt werden.

Um die Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen und den Alleebaum-Bestand im Bereich des Hauses Nr. 219 zu reduzieren wird die Prüfung angeregt, durch freiwilligen Erwerb einer Teilfläche des Flurstücks 805 die RVR geradlinig neben der bestehenden Fahrbahn der Horbacher Straße ohne deren Verlegung herzustellen. Ein unfreiwilliger Erwerb der erforderlichen Flächen dieses Vorgartens würde einen unverhältnismäßigen Eingriff in das Schutzgut „Mensch und die menschliche Gesundheit“ darstellen. Zudem wäre auch bei dieser Radwegtrassierung der Verlust großer Bäume im Zuge der Allee zu bilanzieren.

In mehreren Stellungnahmen, darunter vom NABU, wird der Flächenverbrauch für die RVR als zu hoch erachtet.

Denkmalpflege und Bodendenkmalpflege:

Die Hinweise zum Bodendenkmal „Westwall“ werden zur Kenntnis genommen, in der weiteren Planung werden Abstimmungen mit der Bezirksregierung Köln, Dezernat 35 (Denkmalangelegenheiten) durchgeführt.

Die Hinweise zu den in der Stellungnahme aufgeführten Denkmälern werden zur Kenntnis genommen und die weitere Planung (sowohl technisch wie auch landschaftspflegerisch) mit den zuständigen Behörden beim Landschaftsverband Rheinland und der Stadt Aachen abgestimmt.

Bundesanstalt für Immobilien, Sparte Bundesforst:

Es besteht keine direkte Betroffenheit. Es werden Hinweise gegeben, dass sich auf einer geplanten Ökokontofläche Kompensationsmaßnahmen anbieten könnten. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zu gegebener Zeit mit fortschreitender Planung geprüft.

Landwirtschaftliche Belange:

Alle im Zuge der letzten Flurbereinigung angelegten Feldzufahrten werden auch zukünftig nutzbar bleiben. In der anschließenden Entwurfsplanung werden Abstimmungen mit den Vertretungen der Landwirtschaft geführt, um diese Zufahrten zu lokalisieren.

Bei der Planung von Artenschutzmaßnahmen wird geprüft, ob diese produktionsintegriert umgesetzt werden können. Ob die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für Kompensationsmaßnahmen vermieden werden kann, wird in der weiteren Planungsbearbeitung geprüft.

Versorgungsträger:

Leitungsbestände wurden von folgenden Versorgungsträgern gemeldet: Netcologne, Deutsche Telekom, PLEdoc GmbH. Teilweise wurden Schutzanweisungen übersendet. Alle Leitungsbestände werden zur Kenntnis genommen, in der weiteren Planung berücksichtigt und bei Bedarf Abstimmungen mit den Versorgern durchgeführt.

Die Deutsche Funkturm und die Naturschutzverbände weisen auf einen Funkmast hin, der noch nicht in den Planunterlagen verzeichnet ist. Dieser wird in der weiteren Planung berücksichtigt, die Planung im Nahbereich des Funkmastes wird zu gegebener Zeit mit der Deutschen Funkturm abgestimmt.

Keine Betroffenheit besteht bei Westnetz und dem Wasserverband Eifel-Rur.

Bundeswehr:

Keine Betroffenheit durch die Planung.

Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 65, Bergbau:

Die gemachten Hinweise zu den bergbaulichen Verhältnissen und den vermutlich nicht mehr bestehenden bergbaulichen Einwirkungen werden zur Kenntnis genommen.

Geologischer Dienst NRW:

Es bestehen weder Bedenken noch Hinweise zu der Planung.

Kampfmittelbeseitigung:

Die gegebenen Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Zu gegebener Zeit vor Baubeginn wird der erforderliche Antrag auf Luftbildauswertung gestellt.

Ergebnis:

Überwiegend ist eine Zustimmung zu der vorgestellten Planung festzustellen.

Grundsätzliche Ablehnung gegen eine Radvorrangroutenplanung gibt es von den Naturschutzverbänden, welche den Flächenverbrauch mit den einhergehenden Eingriffen in die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden und Klima für unverhältnismäßig erachten und die ermittelten Potentiale grundsätzlich in Frage stellen. Auch seitens der Vertretung der Landwirtschaft wird der Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen als zu hoch erachtet. Von beiden Interessengruppen wird die Wahl der bereits im Variantenvergleich der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Euregio ausgeschiedenen Variante A (in teilweise modifizierter Ausbauf orm) gefordert. In einer nochmaligen Überprüfung des Variantenvergleichs schneidet allerdings die Variante B entlang der Horbacher Straße hauptsächlich wegen des deutlich höheren Potentials erheblich besser ab als die Variante A über den Vetschauer Weg / Avantisallee.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Vile-Eifel, Außenstelle Würselen

Es haben sich keine grundsätzlich neuen Erkenntnisse für die weiteren Planungsschritte aus den Stellungnahmen ergeben.

Aus der Abwägung und Würdigung der eingegangenen Stellungnahmen ist festzuhalten, dass es keine grundsätzliche Änderung des Planungskonzeptes gibt, aber dass es in der anschließenden Entwurfsplanung (Vorentwurf) den Bedarf an Detailabstimmungen mit zahlreichen Fachthemen gibt.

Kontakt:

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Regionalniederlassung Vile-Eifel, Außenstelle Würselen
Adenauerstraße 20
52146 Würselen

Ansprechpartner: Wulf von Katte
Telefon: 02405 / 4323-353
wulf.vonkatte@strassen.nrw.de

Würselen, den 23.12.2022