



Dialogforum zum interkommunalen
Beteiligungsprozess L4n

Zweite Sitzung, 23. September 2019
Rathaus Hünxe, 17 bis 20 Uhr

Protokoll

Tagesordnung

	Programmpunkt
TOP 1	Begrüßung, Rückblick 1. Dialogforum, Abnahme Protokoll <i>Dr. Maik Bohne, IFOK</i>
TOP 2	Aktuelles <i>alle Mitglieder des Dialogforums</i>
TOP 3	Verkehrsprognose zur L4n <i>Christoph Jansen, Straßen.NRW</i> <i>Martin Brandt, DTV-Verkehrsconsult GmbH</i>
	Pause
TOP 4	Weitere Planungen im Untersuchungsraum <i>Reinhardt Zuehlsdorff, Heidelberg Cement AG</i> <i>Thomas Klobusch, RAG AG</i> <i>Dr. Thomas Palotz, Stadt Dinslaken</i>
TOP 5	Ausblick <i>Dr. Maik Bohne, IFOK</i>
	Ende der Veranstaltung

TOP 1: Begrüßung

Der Moderator Dr. Maik Bohne von IFOK begrüßt die Teilnehmenden der Sitzung und stellt deren Ablauf vor. Er weist auf die im Vorfeld verschickte Tagesordnung und die Rahmenpräsentation hin. Rückblickend werden die Vereinbarungen aus der ersten Sitzung des Dialogforums angesprochen.

Rückfragen zum Protokoll der ersten Sitzung werden im Plenum angesprochen und geklärt. Die Moderation wird gebeten, die Teilnehmenden des Dialogforums aktiver – mit Datum und Einstellungsort - darauf hinzuweisen, wenn Protokolle und Präsentationen auf den Webseiten der Kommunen veröffentlicht worden sind. Alle Teilnehmende, die eine DSGVO-Einwilligung gegeben haben, werden im Schriftverkehr in CC gesetzt, Teilnehmende mit ausstehender Einwilligung in BCC. Sobald alle Zustimmungen vorliegen wird die Teilnehmenden-Liste in das Protokoll zum internen Versand integriert. Gemeinsam mit dem Protokoll wird auch die Rahmenpräsentation den Teilnehmenden zugeschickt.

Es wird vereinbart, dass neue Unterlagen und Informationen, die für den Planungsraum relevant sind, bei Veröffentlichung auch dem Dialogforum bereitgestellt werden. Dies betrifft die Auskiesung, die Planung der RAG AG sowie Planungen zur Nordtangente.

Das Protokoll der ersten Sitzung ist von den Anwesenden abgenommen worden.

TOP 2 Aktuelles

Thema Regionalplan

Auf Anregung der Initiative „Stop L4n“ ist das Thema Regionalplan unter TOP 2 aufgenommen worden. Im Vorfeld wurde mit der Tagesordnung auf Bitten der Initiative ein Schreiben von „Stop L4n“ an alle Teilnehmenden gesendet.

Nach neusten Medienberichten wird die Regionalplanung des RVR nicht im ursprünglich geplanten Zeitplan verabschiedet, sondern erst nach 2020 fertiggestellt. Kritisch wird die gestrichelte Linie zur L4n im Regionalplan gesehen, die nicht der Darstellung im Landesstraßenbedarfsplan entspricht. Hier wird eine Vorfestlegung vermutet, dieser Punkt wird von Straßen.NRW geklärt. Der Regionalplan habe keine bindende Wirkung für das Vorhaben, der Auftrag dazu leite sich allein aus dem Landesstraßenausbaugesetz ab. Der Kreis Wesel weist daraufhin, dass der Regionalplan die Maßnahmen aus dem Landesstraßenbedarfsplan nachrichtlich darstellen muss. Dort, wo keine Linienbestimmung vorliegt, kann die Trasse auch als gestrichelte Linie dargestellt werden. Dies könne man auch der Legende zur Karte des Regionalplan-Entwurfs entnehmen.

Straßen.NRW betont an dieser Stelle, dass die Planung - und damit auch die Linienbestimmung – im alleinigen Aufgabenbereich von Straßen.NRW liegen. Der RVR nimmt die Informationen für den Regionalplan von den Planungsbehörden auf – nicht vice versa. Daher ist der aktuelle Planungsstand der L4n so, wie das Dialogforum L4n ihn kennt. Der Einfluss des Dialogforums auf die Planung der L4n ist im Vergleich zu anderen Straßenbauprojekten hoch. Straßen.NRW sucht den Austausch mit den Teilnehmenden sehr frühzeitig und möchte die wertvollen Hinweise aus dem Forum aktiv in die Planung einfließen lassen.

Entwicklungen am Schwarzen Weg / Tenderingsweg

In der ersten Sitzung des Dialogforums wurde die verkehrliche Situation am Schwarzen Weg thematisiert. Der Kreis Wesel und die Gemeinde Hünxe haben zwei Maßnahmen zur verkehrlichen Beruhigung in Aussicht gestellt. Zum einen wird die 50er-Zone auf den gesamten Schwarzen Weg ausgeweitet, damit wird im Anwohnerbereich das Tempo von bislang 100 auf 50 km/h reduziert. Zum anderen sollen Verkehrsinseln zur Beruhigung des Verkehrs gebaut werden.

Im Dialogforum werden diese Maßnahmen begrüßt. Es wird auch darauf hingewiesen, dass ein Tempolimit entsprechend kontrolliert werden muss, um die Einhaltung zu gewährleisten.

Plakate im Planungsraum

Mehrere Teilnehmende sprechen ausgehängte Informationspapiere der Initiative „Stop L4n“ im Planungsraum an und kritisieren dieses Vorgehen als „Meinungsmache“. Die Initiative weist darauf hin, dass seit der ersten Sitzung des Dialogforums keine neuen Plakate hinzugefügt wurden und es sich um „Plädoyers“ zum Erhalt des Naherholungsgebiets handelt. Es wird diskutiert, dass die Mitglieder gerne öffentlich relevante Informationen aus dem Dialogforum weitergeben können, jedoch auf eine eigene Pressearbeit oder öffentliche Protestaktionen verzichten mögen.

TOP 3: Verkehrsprognose zur L4n

Herr Jansen stellt die nächsten Schritte in der Planung zur L4n vor. Hierbei handelt es sich um die Vergabe der notwendigen Untersuchungen. Neben der Verkehrsuntersuchung werden auch eine faunistische Untersuchung (Vergabe erfolgte im Juli 2019) und eine Umweltverträglichkeitsprüfung vergeben. Näheres zur faunistischen Untersuchung und zur Umweltverträglichkeitsprüfung wird in der dritten Sitzung des Dialogforums behandelt.

Die Verkehrsuntersuchung wird im Oktober beauftragt und voraussichtlich ein Jahr dauern. Dabei werden sowohl eine Verkehrszählung wie auch eine Verkehrsprognose vorgenommen. Die definitive Dauer der Untersuchung hängt auch von den Gegebenheiten vor Ort ab.

Herr Brandt von DTV-Verkehrsconsult GmbH ist als Gastreferent auf Einladung von Straßen.NRW anwesend und trägt vor, wie grundsätzlich eine Verkehrsuntersuchung im Falle von Straßenneubauten vorgenommen wird. (s. Rahmenpräsentation)

Straßen.NRW betont, dass die von DTV-Verkehrsconsult GmbH dargestellte und praktizierte Methode voll und ganz dem Stand der Technik entspricht und Rechtssicherheit garantiert. Die Verkehrsuntersuchung wird vor dem Planfeststellungsantrag noch einmal aktualisiert werden, um im Genehmigungsverfahren aktuelle Daten vorliegen zu haben.

Der Vortrag bietet den Anwesenden die erste Gelegenheit, den Planern von Straßen.NRW Hinweise für die Verkehrsuntersuchung zu geben. Dabei werden im Prognosenetz die geplanten Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt, die bereits genehmigt oder mit vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind, da ihre Umsetzung bis zum Prognosezeitpunkt 2030 angenommen wird. Dazu zählen u.a. der Ausbau der A3 ab dem Kreuz Oberhausen und der Bau neuer Anschlussstellen wie in Hamminkeln.

Die Hinweise sind entsprechend festgehalten:

- In Dinslaken befinden sich mehrere Baustellen, die sich verkehrlich auf den Untersuchungsraum auswirken (insbesondere Augustastraße und Bergerstraße). Bauarbeiten auf der Augustastraße sind bis Herbst 2020 vorgesehen. Straßen.NRW bestätigt, dass eine Verkehrszählung nur dann stattfindet, wenn keine signifikanten Eingriffe im Verkehr zu verzeichnen sind, so dass möglichst eine „Normalsituation“ erfasst werden kann.
- Der Kreis Wesel hat ein Mobilitätskonzept erstellt, das Berücksichtigung finden sollte. Eine Entwurfsfassung soll bis zum 02.12.2019 vorliegen. Danach soll der Entwurf in der Lenkungsgruppe ab dem 19.12.2019 diskutiert werden. Mit einer Freigabe und öffentlichen Beteiligung kann frühestens Ende Januar 2020 gerechnet werden.
- Das Dialogforum sieht Interesse und Relevanz nicht nur hinsichtlich der Verkehrsintensität, sondern auch nach dem Routenverlauf des Verkehrs, also den Reisezielen. Die Frage, von wo und wohin Personen durch das Untersuchungsgebiet fahren, wird im Zusammenhang mit der Entlastungswirkung der L4n gestellt.
- Es wird auf neue wirtschaftliche und standortpolitische Entwicklungen im Umfeld des Untersuchungsraums hingewiesen. Hierzu zählen die Nachnutzung des STEAG-Geländes sowie der Ausbau der Häfen in Voerde und Wesel. Straßen.NRW versichert, dass alle Kommunen mit Bezug zum Planungsraum zu den aktuellen Planungen und Maßnahmen der Wirtschaftsförderung befragt werden.
- Verkehrsbelastungen am Tenderingssee sind jahreszeitenbedingt und auch wetterabhängig sehr unterschiedlich, insbesondere im Sommer ist das Gebiet aufgrund des Badesees und anderen Naherholungsmöglichkeiten beliebt, es kommt zum Teil zu chaotischen Parkplatzsituationen.
- Die Gemeinde Hünxe hat eine Verkehrszählung für den Schwarzen Weg / Tenderingsweg vorgenommen, diese Daten sind für die künftige Verkehrsuntersuchung interessant.
- Es wird auf die Berücksichtigung der Entwicklungen nördlich des Untersuchungsraums (Wesel, Voerde) hingewiesen – und hier insbesondere auf die aktuellen Verkehrsbelastungen im Hamm- und im Sternweg.

Das Dialogforum kann durch Hinweise und Informationen zur Festlegung des Untersuchungsraumes beitragen. Dieser kann im Laufe der weiteren Planung noch angepasst werden. [nota bene: Der Untersuchungsraum wird vom Gutachter vorgeschlagen und von Straßen.NRW festgelegt; der festgelegte Untersuchungsraum wird dem Dialogforum in der nächsten Sitzung, im Frühjahr vorgestellt werden.] Der genaue Untersuchungszeitraum wird

vom beauftragten Büro vorgeschlagen und von Straßen.NRW festgelegt. Hierbei werden die Diskussionen und Wünsche aus dem Dialogforum nach Möglichkeit berücksichtigt.

Auf Nachfrage wird festgehalten, dass neue politische Beschlüsse zur Veränderung der Mobilität schwerlich berücksichtigt werden können, da sie nicht hinreichend berechenbar ist, ob und wie sie den Verkehr reduzieren. Das beinhaltet auch die neuen klimapolitischen Beschlüsse des Bundeskabinetts.

Auf Nachfrage von Stop L4n, ob die Verkehrsuntersuchung zur L4n von 2008 im Jahr 2020 hinsichtlich ihrer Prognosevalidität zutreffend war, weist Straßen.NRW darauf hin, dass aufgrund noch nicht umgesetzter Maßnahmen, die im Prognosenetz enthalten waren (z.B. B 58n, Südumgehung Wesel) ein Vergleich der Zahlen schwerfällt. Auch stünden aktuell keine personellen Ressourcen für diese Analyse zur Verfügung.

TOP 4: Weitere Planungen im Untersuchungsraum

RAG AG

Die RAG AG steht vor der Ewigkeitsaufgabe des Rückbaus des Steinkohlebergbaus und muss entsprechende Entwässerungen planen. Daher werden voraussichtlich die Schächte Hünxe und Lohberg zur Wasserhaltung genutzt. Über das ehemalige Kohlelager findet die Ableitung des Wassers in Richtung Westen (Rhein) statt. Es wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geprüft, ob die Wässer einer Aufbereitung bedürfen, bevor sie in den Rhein eingeleitet werden können.

Die Fertigstellung neuer Leitungstrassen ist für 2027 geplant. Dabei wird von einer Bauzeit von 3-4 Jahren ausgegangen. Es handelt sich um einen 12 Meter breiten Schutzstreifen unter dem zwei DN 1000-Druckrohrleitungen sowie zwei DN 100-Leitungen verlegt werden. Mit einer Trassenlänge von etwa 7 km Trassenlänge sollen voraussichtlich 30 Mio. m³ Wasser in den Rhein geleitet werden. Auf dem Schutzstreifen können keine Gebäude oder tiefwurzelnde Bäume stehen, eine Trasse – bspw. die L4n – kann aber durchaus im Bereich der Leitungstrasse verlaufen. Der Lohberger Entwässerungsgraben soll bestehen bleiben.

Das Genehmigungsverfahren wird über das Bergrecht stattfinden und genehmigende Behörde ist die Bezirksregierung Arnsberg. Aufgrund der Einleitung in den Rhein und der Überschreitung der 10 Mio. m³ Wasser wird für die Gewässereinleitung eine Umweltverträglichkeitsprüfung stattfinden. Diese bezieht sich nicht auf die Leitungstrasse, für diese ist keine UVP gemäß Bergrecht notwendig.

Eine Trassenführung für die Druckrohrleitungen entlang des Lohberger Entwässerungsgraben gilt als unwahrscheinlich, da die Rahmenbedingungen vor Ort nicht den Anforderungen der Trasse entsprechen.

Es wird von Seiten der Anwesenden gebeten, das Thema im Verlauf des Dialogforums regelmäßig in den Blick zu nehmen.

Heidelberg Cement AG

Die Heidelberger Kieswerke Rhein-Ruhr GmbH als Betreiberin der Abgrabung wird das Abbaugelände zur Kiesgewinnung in zwei Tranchen hereingewinnen. Die erste Tranche ist bereits genehmigt und der Abbau hat dort bereits begonnen. Zur zweiten Tranche findet Anfang November der nicht-öffentliche Erörterungstermin [nota bene: beim Kreis Wesel als Genehmigungsbehörde] statt. [nota bene: Die Erörterung ist auf Dienstag, 12. November, terminiert]. Von einer zeitnahen Genehmigung ist im Anschluss auszugehen.

Die Dauer der Rohstoffgewinnung wird insgesamt einen Zeitraum von mindestens 25 Jahren in Anspruch nehmen und ist grundsätzlich von der wirtschaftlichen Nachfrage abhängig. Der Abbau in Tranche 1 ist in mehrere Abbauabschnitte eingeteilt und findet aktuell im ersten Abbauabschnitt statt. Sobald ein Abbauabschnitt ausgeküstet ist und die Gewinnung des nächsten Abschnittes beginnt, wird zeitnah mit der Rekultivierung des vorigen Abschnittes so weit wie möglich begonnen. Aufgrund der Absenkung des Geländeniveaus Richtung Norden wird der entstehende Gesamtsee der Tranche 1 und 2 durch zwei Dämme unterteilt. Beide Dämme werden aus dem ursprünglichen Gelände modelliert, das heißt der Damm zwischen den Abschnitten wird nicht vollständig abgebaut, sondern nur kurzfristig an einer Stelle unterbrochen. Nach dem Durchschwimmen des

Gewinnungsgerätes wird die entstandene Lücke im Damm zeitnah wieder mit lagerstätteneigenem Material (u.a. Feinsande, Abraum etc.) verfüllt. Zudem erfolgt eine Anschüttung mit Abraum.

Da die Dämme aus dem ursprünglichen Gelände modelliert werden, ändert sich ihre Höhe im Vergleich zur Umgebung nicht. Der obere Damm (Damm 1 in der Präsentation) ist Teil des regionalen Radweges „Nieder Rhein Route“ – und wird während des Abbaus zeitweilig unterbrochen. Nach der Verfüllung der entstehenden Dammlücke, steht der Damm der Nutzung als Radweg wieder zur Verfügung.

Der untere Damm (Damm 2) wird nur eingeschränkt für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Auf dem Damm wird ein Pfliegeweg angelegt, der mit einer Toranlage im Norden und Süden gegen unberechtigten Zutritt gesichert ist.

Am östlichen Rand des Abbaubereiches wird ein landwirtschaftlicher Weg angelegt, der vom Schwarzen Weg nach Süden auf den bestehenden landwirtschaftlichen Weg führt. Rekultivierte Bereiche werden voraussichtlich, ähnlich wie die schon vorhandenen Seen aus früheren Abgrabungen im lokalen Umfeld, zugänglich sein. Hinsichtlich eines neuen Naherholungskonzeptes der Gemeinde Hünxe, das für den Raum rund um die Tenderingsseen erstellt werden muss, wird vereinbart, das Dialogforum auf dem Laufenden zu halten.

Auf Nachfrage wird festgehalten, dass während und nach dem Abbau des Rohstoffes zur derzeitigen Straße gemäß der Genehmigung ein Abstand von 5 bis 20 Meter eingehalten wird. Zu klären ist, ob sich dieser Abstand im Falle des Baus einer Landesstraße erhöht. (Gemäß §9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) müssen zu Bundesautobahnen ein Abstand von 40 und zu Bundesstraßen ein Abstand von 20 Metern eingehalten werden. § 9 FStrG findet in diesem Fall jedoch keine Anwendung, da es sich um eine Landstraße handelt.)

Von Seiten Straßen.NRWs wird darauf hingewiesen, dass es keine Vorschriften zu bestimmten Abständen gibt. Stand und Verkehrssicherheit einer Straße muss durch Straßen.NRW gewährleistet werden [*nota bene*: Im § 25 Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW (StrWG NRW v. 23.09.1994, zuletzt geändert am 15.11.2016) wird lediglich darauf hingewiesen, dass außerhalb von Ortsdurchfahrten für bauliche Anlagen in einer Entfernung bis zu 40 m an Landesstraßen, die Zustimmung der Straßenbaubehörde einzuholen ist.]).

Nordtangente

Herr Dr. Palotz stellt die Linie der Nordtangente vor. Notwendige Änderungen des Flächennutzungsplans sind im letzten Jahr von der Stadt Dinslaken beschlossen worden. Die Nordtangente wird sowohl durch Stadtgebiet Dinslakens wie durch Gebiet der Gemeinde Hünxe laufen.

Zur Planung der Nordtangente sind Gutachten beauftragt worden, die Endberichte liegen noch nicht vor. Zum aktuellen Zeitpunkt fehlt der Beschluss des Haupt- und Finanzausschusses (HFA) der Gemeinde Hünxe zu der dazugehörigen Bauleitplanung, daher ist die Planung derzeit gestoppt.

Von Seiten der Gemeinde Hünxe wird angemerkt, dass es eine Verwaltungsvereinbarung mit der Stadt Dinslaken zur Planung des Bauprojektes Nordtangente gibt. Der Planungs- und Umweltausschuss (PUA) der Gemeinde Hünxe hatte in seiner Sitzung im Mai 2018 den vorgelegten Flächennutzungsplanänderungsentwurf und den dazugehörigen Bebauungsplanentwurf mit Hinweis auf die noch zu klärende Trassenführung der L4n abgelehnt. Einer Zustimmung zu diesen Beschlüssen bei Wiedervorlage im PUA und HFA der Gemeinde Hünxe wird derzeit eine geringe Erfolgsaussicht in Aussicht gestellt. Anwesende merken zudem an, dass die Nordtangente erst volle verkehrliche Wirkung entfalten kann, wenn Klarheit zur L4n besteht.

TOP 5: Ausblick

Die dritte Sitzung des Dialogforums L4n wird am 4. November 2019 stattfinden. Inhaltlich wird der Fokus auf der Umweltverträglichkeitsstudie und der faunistischen Untersuchung im Planungsraum liegen.

Mitteilung zum Protokoll

zu TOP 2 „Entwicklungen am Schwarzen Weg / Tenderingsweg“

Die Fachverwaltung des Kreises Wesel teilt am 25.10.2019 nach Rücksprache mit der Gemeinde Hünxe Folgendes mit:

- Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 50km/h entlang des Schwarzen Wegs wurde vor ca. 4-5 Wochen umgesetzt;
- Die Verkehrsinseln sind bestellt und sollen Mitte November bis Anfang Dezember (je nach Witterungsverhältnissen) installiert werden.

zu TOP 4 „Heidelberger Cement AG“

Die Fachverwaltung des Kreises Wesel hat folgende Ergänzung zum Protokoll mitgeteilt:

1. Die Rekultivierung der Abgrabung findet kontinuierlich nach den festgelegten Abbau-/Rekultivierungsabschnitten statt und nicht erst nach Beendigung der bereits planfestgestellten "Tranche 1".

2. Im Planfeststellungsbeschluss zur „Tranche 1“ wurden folgende Abstände festgelegt:

Zur Bemessung der Abgrabungsflächen sind, soweit nach den Planunterlagen keine größeren Abstände vorgesehen sind, folgende Schutzstreifen, gemessen von der Böschungsoberkante, einzuhalten:

- a) von Wegen, Gemeindestraßen und unbebauten Nachbargrundstücken mindestens 5 m
- b) von sonstigen Straßen und Gebäuden mindestens 20 m.

3. Die Art der Renaturierung und die Nutzung ist im Planfeststellungsbeschluss festgelegt.

So soll der See nach Genehmigung der "Tranche 2" aussehen.

