

Dialogforum zum interkommunalen Beteiligungsprozess L4n

Sechste Sitzung, 24. Mai 2022
Planungswerkstatt
Gemeinderatssaal Hünxe,
17:00 bis 21:00 Uhr

Dokumentation



TOP 1 – Begrüßung & Einführung

Benoit Reuschel (Moderation – ifok GmbH) begrüßt alle Anwesenden und verweist auf die Empfehlung für die heutige Veranstaltung, während der Zusammenarbeit eine medizinische oder FFP-2-Maske zu tragen. Herr Münster begrüßt im Namen von Straßen.NRW die Anwesenden und erläutert den aktuellen Planungsstand im Projekt.

Herr Reuschel präsentiert die Ziele und die Agenda der heutigen Sitzung.

TOP 1	Begrüßung und Einführung
TOP 2	Fachliche Einführung
TOP 3	Technische Einführung
TOP 4	Planungswerkstatt in Kleingruppen
TOP 5	Plenumsdiskussion
TOP 6	Fazit und Ausblick

Abbildung 1 - Agenda der Planungswerkstatt

Im Plenum werden erste Fragen zum Projekt und zur Planungswerkstatt beantwortet.

Frage aus dem Plenum: *Wie wird damit umgegangen, wenn eine Gruppe keine Linie einzeichnen möchte?*

Der Vorhabenträger Straßen.NRW erhofft sich aus den jeweiligen Gruppen Impulse und Hinweise. Zeichnet eine Gruppe keine Linie und gibt keine Hinweise, verspielt sie eine wichtige Chance, eigene Impulse in die Planung einzubringen.

Frage aus dem Plenum: *Wird während der Planung auch überprüft, ob es generelle Alternativen zum jetzigen Projektvorhaben gibt?*

Herr Münster verweist darauf, dass durch den [Landesstraßenbedarfsplan](#) ein Planungsauftrag für das Projekt vorliegt. Dementsprechend ist Straßen.NRW damit beauftragt die Projektplanung für eine Landesstraße durchzuführen.

Frage aus dem Plenum: *Liegt eine Verkehrsuntersuchung vor und ist diese öffentlich einsehbar?*

Das Gutachten wird derzeit erstellt. Das finale Gutachten ist dann auch von der Vorzugsvariante abhängig und wird entsprechend veröffentlicht. Das Dialogforum wird zum Verkehrsgutachten informiert.

Frage aus Plenum: *Werden durch die Verkehrsuntersuchung bereits einige Varianten im Vorhinein ausgeschlossen?*

Es sind in der UVS nur die Varianten zu verfolgen, die sich aufdrängen. Kommen Varianten ins Spiel, wo absehbar ist, dass der verkehrliche Nutzen nicht gegeben ist, z. B. weil die Streckenlänge zu lang wird, können diese Varianten sofort ausgeschlossen werden. Das Verkehrsgutachten wird erst zum Ende der UVS erstellt, so dass die Verkehrsuntersuchung zeitlich keine Varianten im Vorhinein ausschließen kann.

TOP 2 – Fachliche Einführung

Frau Gahl gibt eine fachliche Einführung zur Planung von Landesstraßen. Hierbei geht sie auf die Bedeutung der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) ein und ordnet die L4n schematisch anhand der Vorgaben der RAL ein. Die L4n wird als LS III der EKL 3 – also eine regionale Landesstraße der Entwurfsklasse 3 – eingestuft. Diese Einstufung hat Auswirkungen auf den Regelquerschnitt (in diesem Fall 11 Meter Breite) sowie auf weitere Faktoren wie bspw. der empfohlene Radienbereich. Zudem verweist Frau Gahl darauf, dass die Landesstraße – soweit möglich - mit einem Radweg geplant wird.

In einem zweiten fachlichen Vortrag geht Frau Schulte von Hamann und Schulte auf die Ergebnisse der faunistischen Kartierungen ein. Ihrer Einführung folgt ein Vortrag von Frau Thomas – regio gis+planung zur UVS und zur Entwicklung der Raumwiderstandskarte.

Alle drei Vorträge dienen zur Vorbereitung auf die darauffolgende Werkstattarbeit in Kleingruppen.

Fragen aus dem Plenum

Frage aus Plenum: *Werden derzeit ebenso in Planung stehende Entwässerungstrassen der RAG AG im Untersuchungsraum im Planungsprozess berücksichtigt?*

Straßen.NRW berücksichtigt planfestgestellte Planungen. Da die Planungen der RAG AG ebenfalls noch nicht an diesem Punkt stehen werden, können sie zum jetzigen Zeitpunkt im Planungsprozess zur Straße nicht berücksichtigt werden. Beide Planungsvorhaben haben zudem auch unterschiedliche Planungsgeschwindigkeiten.

Frage aus Plenum: *Können Eigentümer im Zuge der Straßenplanung und gegebenenfalls zukünftig erfolgenden Umsetzung des Projekts enteignet werden?*

Theoretisch wäre dies nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens möglich. Praktisch findet dies sehr selten statt und wird im Planungsprozess bestmöglich durch entsprechende Planung vermieden.

Frage aus Plenum: *Wird das Projektvorhaben primär für PKWs oder auch für durch ortsansässige Industrie verursachten Schwerlastverkehr geplant? Und werden künftig voraussichtlich mehr LKWs die Straße nutzen als dies derzeit in der Region der Fall ist?*
Die Planungen erfolgen für alle Arten von Verkehr. Abschließende Prognosen zur Nutzung und dem Verkehrsaufkommen kann erst die finale Verkehrsuntersuchung liefern, die für die zu untersuchenden Varianten zu erstellen ist.

TOP 3 – Technische Einführung

Herr Reuschel erläutert die Arbeit in den Kleingruppen. Die Mitglieder des Dialogforums werden in drei Kleingruppen aufgeteilt und arbeiten jeweils an einem Tisch mit der Raumwiderstandskarte (RWK) im Entwurfsstand. Da die RWK noch im Entwurf ist, wird darauf hingewiesen, diese nicht zu fotografieren. Neben der RWK liegen in jeder Kleingruppe alle Schutzgüter der UVS als einzelne Bestands- und Bewertungskarten bereit. Als weitere Hilfsmittel stehen ein Luftbild sowie Schablonen für die Kurvenradien jeder Gruppe zur Verfügung.



Abbildung 2 - Schematische Darstellung der Arbeit in den Kleingruppen

An jeder Tischgruppe stehen neben einer Tischmoderation eine Mitarbeiterin von Straßen.NRW, eine Person vom UVS-Gutachterbüro regio gis+planung sowie weitere Expert:innen bereit. Die von den Gruppen erarbeiteten Linien werden von Straßen.NRW-Mitarbeiter direkt in die Software KorFin übertragen, um in der Abschlussdiskussion im Plenum einen gemeinsamen Blick auf die Linienideen werfen zu können.

TOP 4 – Planungswerkstatt in Kleingruppen



Abbildung 3 - Die Arbeit in Kleingruppen

Die Teilnehmenden wurde in drei Gruppen aufgeteilt:

Gruppe Blau – Gruppe Gelb – Gruppe Grün

Je Gruppe waren 7-8 Mitglieder des Dialogforums beteiligt.

Im Folgenden werden die Diskussionen und Ergebnisse aus den drei Gruppen jeweils vorgestellt. Die Gruppen Gelb und Grün haben je zwei Linienideen entwickelt, die einzeln vorgestellt werden. Eine gebündelte Darstellung aller Linienideen ist in Abbildung 9 zu sehen.

Gruppenarbeit Blau

Die Teilnehmenden der Gruppe diskutieren in einem ersten Schritt zu den Darstellungen in der ihnen vorliegenden Raumwiderstandskarte. Verständnisfragen werden von regio gis+planung beantwortet.

Die Gruppe findet im gemeinsamen Austausch für Anfang und Ende der möglichen Linie jeweils einen möglichen Verlauf, einigt sich in der Diskussion aber nicht über den mittleren Abschnitt der L4n. Für den Start des L4n-Verlaufs schlägt die Gruppe den Tenderingsweg bis kurz hinter dem Parkplatz am Tenderingssee vor. Als Anschluss an die Dinslakener Straße wird der letzte Teil des Schwarzen Wegs vorgeschlagen, da aus Sicht der Teilnehmenden alle anderen Varianten an dieser Stelle mehr Nachteile hätten.

Für den mittleren Abschnitt werden drei Varianten diskutiert: Als nördliche Variante den Tenderingsweg und dann den Schwarzen Weg folgen, was jedoch von den Teilnehmenden aus Hünxer Gemeindegebiet abgelehnt wird. Als südliche Variante vom Tenderingsweg nach Süden abbiegend entlang der Kante der neuen Auskiesungsflächen, um dann wieder auf den Schwarzen Weg zu münden. Zwischen beiden Varianten entwickelte die Gruppe die Idee, einen Teil der planfestgestellten Auskiesungsflächen bzw. der späteren Seen zu queren. Zu dieser Variante haben Moderation und Straßen.NRW auf die geringe Aussicht auf Erfolg der Variante hingewiesen, da schon aufgrund der damit verbundenen Ausgleichszahlungen für die planfestgestellten Auskiesungsflächen die Wirtschaftlichkeit äußerst fraglich ist.



Abbildung 4 - Linienvorschlag der Gruppe "blau" im KorFin dargestellt

In der Gruppe „blau“ wurden einige Hinweise zum Untersuchungsraum und zum möglichen Linienverlauf gegeben:

- Der vorgeschlagene Trassenverlauf entschärft den Konflikt zwischen Anwohner:innen und der Freizeitnutzung.
- Erhalt des Naherholungsgebiets
- Hoher Wert der Freizeitnutzung (insb. im Bereich der Seen)
- Vorschlag: Bei Planung und Bau der L4n auch eine „Kanalisation“ von Freizeitnutzungen schaffen – bspw. Einrichtung von Hundewiesen, um landwirtschaftliche Flächen von „Fremdnutzung“ zu entlasten
- Aufgrund der hohen Erholungsnutzung im Bereich der südlichen Tenderingsseen wird ein Konflikt im Bereich einer möglichen Trassenführung auf dem Tenderingsweg erwartet. Entsprechend sollten sichere Querungsmöglichkeiten gegeben werden.
- An Tenderingsweg und Schwarzer Weg sind viele Zufahrten für Anwohner:innen und Landwirtschaft vorhanden – diese müssen berücksichtigt werden.

Gruppenarbeit Gelb

Gruppe Gelb konnte keinen Konsens zu einer Variante finden und hat daher zwei unterschiedliche Varianten erarbeitet. Im Osten nutzen beide Varianten den bestehenden Schwarzen Weg für den Anschluss an die L1.

Korridor I (nördlich)

Die erste Variante folgt auch im weiteren Verlauf größtenteils dem aktuellen Tenderingsweg und dem Schwarzen Weg. Der bestehende Verlauf wird lediglich verlassen, um die Wohnbebauung am Tenderingsweg nördlich zu umgehen. Auf diese Weise lägen die Häuser nicht direkt an der L4n und der bestehende Tenderingsweg kann dort als Zugang zur neuen Straße genutzt werden.

Zu dieser nördlichen Linienidee wurde in Gruppe „gelb“ festgehalten:

- Relativ geringe Eingriffe durch die Nutzung einer vorhandenen Trasse
- Entfernung zu dichter Wohnbebauung, Freihaltung der Sichtbeziehung in Richtung Süden
- Zerschneidung eines großen Erholungsgebietes
- Möglichkeit, die Straße zur Erschließung von Naherholungsgebieten zu nutzen
- Allein bei Verbreiterung der Straße gefährdet
- Notwendige Parallelwege für den Anschluss der Wohnbebauung führt zu Mehrversiegelung



Abbildung 5 - Nördl. Linienvorschlag der Gruppe "gelb" im KorFln dargestellt

Korridor II (südlich)

Die zweite Variante folgt von Osten her vom Schwarzen Weg abzweigend einer Route, welche das planfestgestellte Kiesabbaugebiet sowie die Seen südlich umgeht und relativ nah an Dinslakener Wohnbebauung verläuft. Der Nachteil einer zu großen Nähe zum Wohngebiet könnte alternativ durch die nördliche Umgehung des Sees im Süden vermieden werden, wobei jedoch hohe Raumwiderstände zu queren wären. Auch wurde diskutiert, ggf. einen Teil des Sees zuzuschütten, um mehr Abstand zum Wohngebiet zu gewinnen, was sich voraussichtlich jedoch sehr negativ auf die Wirtschaftlichkeit des Projekts auswirken würde. Als weitere Möglichkeit wurde erörtert, durch Verzicht auf einen Radweg Platz zu sparen und für die Führung des Radverkehrs und die Erschließung des Naherholungsgebiets stattdessen Tenderingsweg und Schwarzen Weg zu nutzen.

Zur südlichen Linienidee wurde in Gruppe „gelb“ festgehalten:

- Vermeidet die Zerschneidung des Erholungsgebiets
- Große Nähe zu Dinslakener Wohnbebauung: Lärmbelastung für großes Siedlungsgebiet
- Dinslakener Wohnbebauung vom Erholungsgebiet abgeschnitten?
- Verbindung zum Erholungsgebiet könnte durch Unterführungen erfolgen, die aufgrund großer Höhenunterschiede jedoch eine ausreichende Länge haben müssten
- Betroffenheit von planfestgestelltem Kiesabbaugebiet?



Abbildung 6 - Südl.. Linienvorschlag der Gruppe "gelb" im KorFln dargestellt

Gruppenarbeit Grün

Gruppe Grün konnte keine Einigung für eine gemeinsame Linie finden und hat wie die Gruppe zuvor, den Weg gewählt, zwei Linien vorzustellen. Gleich zu Beginn der Gruppenarbeit entschied sich die Gruppe den vorgeschlagenen Korridor III der Entwurfs-Raumwiderstandskarte nicht weiter zu beachten. So befinden sich die ausgearbeiteten Linien in den vorgeschlagenen Korridoren I (nördlich) und II (südlich).

Korridor I (nördlich)

Diese Linie folgt dem Prinzip „Ausbau statt Neubau“ und folgt dem Tenderingsweg und dem Schwarzem Weg. Daher wird von einer kostengünstigen Option ausgegangen. Die Gruppe identifiziert zwei Schmerzpunkte – Anwohnende vor und im Kreuzungsbereich Tenderingsweg/Schwarzer Weg wie auch Höfe-Bebauung, kurz bevor der Schwarzer Weg in die Dinslakener Straße mündet. Hier wurden Lärmschutz und eine Geschwindigkeitsbegrenzung als Voraussetzung zum Lärmschutz gesehen. Straßen.NRW verwies auf möglichen passiven Lärmschutz. Gleichzeitig war hier ein Knackpunkt, inwiefern die Anwohnenden Zufahrt auf eine zukünftige L4n von ihren Grundstücken erhalten würde. Ein weiteres wichtiges Thema dieser Linie war, der Schutz des Erholungsgebietes und des alten Baumbestands am Schwarzer Weg. Vorteilhaft in diesem Zusammenhang stellt die Gruppe dar, dass so die Zufahrt zu den Naherholungsangeboten eventuell auch verbessert würde und die Möglichkeit einer Bushaltestelle die Erreichbarkeit aufwerten könnte. Weitere Hinweise waren, dass die Abstandsflächen zu neuen Kiesabbauflächen wie auch zur existenten Gärtnerei am Schwarzer Weg berücksichtigt werden sollten. In der Diskussion weist Heidelberg Sand und Kies darauf hin, dass das derzeitige Förderband nicht verlegt werden kann.

In der Gruppe „grün“ wurden zur nördlichen Linienidee Hinweise zum Untersuchungsraum und zum möglichen Linienverlauf gegeben:

- Baum- und Biotopbestände müssen erhalten bleiben
- Abstand zu neuen Kiesabbauflächen muss eingehalten werden
- Wunsch der Anwohner:innen: 30-Zone im Bereich der Wohnbebauungen
- Erholungsgebiete sollen geschützt werden
- Bushaltestelle für Freibad sollte eingerichtet werden
- Lärmschutzwände für Anwohner:innen



Abbildung 7 - Nördl. Linienvorschlag der Gruppe "grün" im KorFln dargestellt

Korridor II (südlich)

Als Vorteil dieser Variante wird in der Gruppe hervorgehoben, dass das Naherholungsgebiet von Hünxe erhalten bliebe. Die Linie startet wie die nördliche Variante im Kreuzungsbereich Rahmstraße/Tenderingsweg und verläuft dann nach Süden in Richtung des Lohberger Entwässerungsgraben. Von dort verläuft sie entlang von Dinslakener Wohnbebauung. Hierbei wird auch darauf verwiesen, dass eine Anbindung der Marthastraße an die L4n im mittleren Bereich der Linie einen zusätzlichen verkehrlichen Nutzen bringen könnte. Erhofft wird eine Entlastung der Dinslakener Augustastraße. Ein großer Schmerzpunkt dieser Variante ist die Betroffenheit der Wohnbebauung am Anfang der vorgeschlagenen Strecke, welche deutlich größer ausfällt als bei der nördlichen Variante von Gruppe Grün. Hier schlugen die Teilnehmenden einen ausreichenden

Lärmschutz vor. In diesem Zusammenhang ist die Gruppe sich auch unsicher, ob die Abstände zu den vorhandenen Seen, dem Lohberger Entwässerungsgraben bzw. zur Dinslakener Wohnbebauung ausreichen, da stellenweise die verfügbaren Flächen eng erscheinen. Ein weiterer Diskussionspunkt war das Fledermausvorkommen, welches bei der südlichen Variante eine größere Rolle spielt. Auch die Wichtigkeit des Schutzes der landwirtschaftlichen Flächen im östlichen Bereich des Planungsgebietes wurde hier angemerkt.

In der Gruppe „grün“ wurden zur südlichen Linienidee Hinweise zum Untersuchungsraum und zum möglichen Linienverlauf gegeben:

- Erhöhte Belastung der Bürger:innen vor Ort? Bedarf an Lärmschutzwänden in der Nähe von Wohnhäusern
- Ausreichender Abstand zum Lohberger Entwässerungsgraben einzuhalten
- Fledermausvorkommen sollten berücksichtigt werden
- Kritischer Punkt: Abstand zu Bebauungen und See ist ggf. zu klein
- Anbindung der Marthastraße an die L4n mitbedenken
- Für landwirtschaftliche Flächen muss entsprechend Ersatz geschaffen werden
- Augustastraße muss entlastet werden



Abbildung 8 - Südl. Linienvorschlag der Gruppe "grün" im KorFln dargestellt

TOP 5 – Plenumsdiskussion

Herr Reuschel begrüßt alle Teilnehmenden zurück im Plenum. Sprecherinnen und Sprecher der drei Kleingruppen stellen die jeweiligen erarbeiteten Linienvorschläge und die Diskussionen in der Gruppe vor. Zur Unterstützung wird der jeweilige Linienvorschlag via Korridorfinder (KorFin) eingeblendet. Die Linien werden im Plenum kurz diskutiert.



Abbildung 9 - Übersicht aller Linienideen aus der Planungswerkstatt im KorFin

TOP 6 – Fazit und Ausblick

Herr Reuschel bedankt sich bei allen Teilnehmenden und zieht ein Fazit der durchgeführten Veranstaltung. Anschließend gibt Herr Münster (Straßen.NRW) einen Ausblick über den weiteren Projektverlauf (siehe Abbildung 10).

Hinweis aus dem Plenum: Der Vertreter des BUND weist daraufhin, dass der BUND mit keiner der Varianten einverstanden ist und die Dringlichkeit der Klimakrise zu beachten sei. Da das Dialogforum sich nicht mit der Einstellung der Planung befassen kann, kündigt er den Rücktritt des BUND aus dem Dialogforum an. Der Vertreter des NaBu schließt sich dem Austritt an. Moderation und Straßen.NRW weisen darauf hin, dass es weder Auftrag noch Kompetenz des Dialogforums ist, die Planung grundsätzlich in Frage zu stellen. Dies findet auf landespolitischer Ebene statt. Andere Mitglieder des Dialogforums weisen darauf hin, dass auch als Kritiker man die Chance der Zusammenarbeit im Forum nutzen sollte, um seine Sichtweise und Argumente einzubringen.

Frage aus Plenum: Wie geht es weiter im Projekt?

Nächster TÖB-Termin im Sommer, einige Varianten, u. a. auch einige der heute eingezeichneten, drängen sich auf. Herr Münster stellt weiterhin die nachfolgenden Schritte im Projekt vor (siehe Rahmenpräsentation).

Sommer 2019	Vergabe der faunistischen Planungsraumanalyse und faunistischer Erhebungen (Feststellung des Untersuchungsumfangs und Methodik)
Februar 2020	Vergabe der UVS mit Festlegung des Untersuchungsraumes, Nachtrag für faunistische Erhebung
Frühjahr 2020	Biotoptypenkartierung
Bis Januar 2021	Faunistische Kartierung
Dezember 2021	Fertigstellung des faunistischen Gutachtens
Sommer 2022	1. Teil der UVS mit Empfindlichkeitsanalyse u. Raumwiderstandskarte
Ende 2022	2. Teil der UVS mit Auswirkungsprognose und Variantenvergleich
Ende 2022 / Frühjahr 2023	Fertigstellung UVS
Anschließend	Einleitung des Linienbestimmungsverfahrens

Abbildung 10 - Zeitliche Verortung in der Planung

Frage aus Plenum: Werden die verbliebenen Varianten im nächsten DF-Termin vorgestellt?

Mögliche Varianten werden nach dem TÖB-Termin auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft. Hierbei werden in der UVS im Rahmen der Auswirkungsprognose die Auswirkungen auf die Schutzgüter ermittelt, bewertet und anschließend einem Vergleich unterzogen. Das Ergebnis des Variantenvergleichs wird im Dialogforum vorgestellt.

Herr Reuschel und Herr Münster bedanken sich bei allen Anwesenden für ihr Erscheinen, das eingebrachte Engagement und die konstruktive Zusammenarbeit.