

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 25
Am Bonnehof 35
40474 Düsseldorf

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Kreisverband Mettmann e.V.
-ADFC im neanderland -

Peter Martin
Sprecher AG Verkehrspolitik
Friedrichstraße 16
40699 Erkrath

Tel. 0151-15780837
peter.martin@adfc-erkrath.de
neanderland.adfc.de

Erkrath, 05.07.2022

„Sanierung der L 239“ im Bereich Ratingen Schwarzbachtal

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Offenlage der Planunterlagen im Planfeststellungsverfahren nach § 38 ff StrWG NRW in Verbindung mit §§ 72 ff VwVfG NRW für das Vorhaben

„Sanierung der L 239“ im Bereich Ratingen Schwarzbachtal

von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+910

erheben der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Kreisverband Mettmann e.V. - kurz: ADFC im neanderland - sowie die ADFC Ortsgruppen Ratingen und Mettmann folgende Einwendungen:

Der Ausbau der L 239 zwischen A 3 und A 44 durch das Schwarzbachtal in Ratingen muss mit einem gleichzeitig herzustellenden straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang der bisherigen Streckenführung durchgeführt werden.

Begründung:

- 1. Die geplante Straßenbaumaßnahme ist nicht nur eine Sanierung, sondern ein Ausbau**

Der Erläuterungsbericht deklariert die Maßnahme als Sanierung. Tatsächlich stellt sie einen wesentlichen Ausbau der Straße dar, da sie von 4,50 m auf 6,50 m verbreitert und zusätzlich einen sog. Notgehweg von bis zu 1,50 m Breite erhalten soll. Die Ausdehnung auf fast die doppelte Straßenbreite geht damit weit über eine Sanierung hinaus.

Eine Radverkehrsanlage ist hierbei nicht vorgesehen.

- 2. Die gesetzlichen Vorgaben zur Berücksichtigung der Belange des Rad- und Fußgängerverkehrs werden nicht beachtet**

Die beabsichtigte Vorgehensweise in Gestalt der aktuellen Planung berücksichtigt nicht die Vorgaben gemäß § 9 Abs. 2 des **Straßen- und Wegegesetzes NRW**. Hiernach sind beim Bau und der Unterhaltung der Straßen u.a. die Belange der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Dazu gehört auch, Gefährdungen und erkannte Unfallursachen für diese Verkehrsteilnehmer umfassend und vollständig zu verhindern bzw. zu beseitigen.

Als zu verfolgende Ziele bei Planung, Bau oder Änderung von Landesstraßen bestimmt § 3 Abs. 1 Nr. 2 des **Landesstraßenausbaugesetzes** die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere unter Berücksichtigung der Belange des Rad- und Fußgängerverkehrs. Deshalb fordert § 3 Abs. 2 Nr. 4 a.a.O. auch die Anlage von Rad- und Gehwegen.

3. Die Maßnahmenumsetzung erfüllt nicht die Ausführungskriterien einer Landesstraße

Die einschlägigen **technischen Regelwerke** (ERA 2010 - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, RAL 2012 - Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) schreiben dem Landesbetrieb Straßenbau NRW nach eigener Aussage in einem Vergleichsfall (L 403) vor, außerhalb geschlossener Ortschaften einen einseitigen, im Zweirichtungsverkehr betriebenen Sonderweg vorzusehen (RAL 2012, Abschnitt 6.8.1). Reine Gehwege außerhalb geschlossener Ortschaften betreibt der Landesbetrieb dagegen nicht. Da bereits an den Anschlussstücken der L 239 in Ratingen und Mettmann ein entsprechender Sonderweg ausgebaut wurde, erscheint eine Fortführung des einseitigen Zweirichtungsradweges als Lückenschluss durch das Schwarzbachtal logisch und sinnvoll. Eine Markierungslösung für den Radverkehr ist nach den Ausführungen im Erläuterungsbericht nicht zulässig.

Aufgrund des **Erlasses des Landesverkehrsministeriums vom 9.7.2019 -IIIA1 32-22/2** an den Landesbetrieb Straßenbau NRW sind bei der Aufstellung von Entwürfen gemäß RE (Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau) für Bundes- und Landesstraßenplanungen grundsätzlich die Gründe für einen Verzicht auf gesonderte Radwege zu dokumentieren. Diese Festlegung beruht auf der Bundesregelung (Erlass des BMVI vom 19.6.2019), wonach bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes zu prüfen ist, ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht. Darüber hinaus bittet das BMVI, den dort vorzulegenden RE-Entwürfen künftig Angaben zur Radverkehrsführung beizufügen und im Falle eines Verzichts auf gesonderte Rad- und Gehwege dies zu begründen. Gleichlautende Verpflichtungen enthält auch § 16 Abs.4 des **Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW** vom 9.11.2021.

Diese Vorgaben binden das Verwaltungshandeln und sind im Planungsprozess zwingend zu beachten. Die vorgelegte Entwurfsplanung enthält allerdings weder eine Begründung für den Verzicht auf gesonderte Radwege noch Angaben zu einer Führung des Radverkehrs im Zuge der anstehenden Ausbaumaßnahme.

4. Die Sicherheit des Radverkehrs ist nicht gewährleistet

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung in der Fassung vom 8.11.2021 bestimmt zur Regelung und Lenkung des öffentlichen Verkehrs (in Nr.1 zu § 1 Grundregeln): „Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die **Vision Zero** (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

Das Bundesverkehrsministerium hat im neuen Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) als Leitziel 4 das Leitbild **Vision Zero** im Radverkehr festgelegt:

„Das Leitbild Vision Zero ist von zentraler Bedeutung in der Radverkehrsförderung: Nur wenn Radfahren deutlich sicherer ist, werden mehr Menschen im Alltag und in der Freizeit Rad fahren. Die Umsetzung des NRVP 3.0 trägt dazu bei, bis 2030 die Zahl der im Verkehr Getöteten gegenüber 2019 um mindestens 40 % zu reduzieren. Die Sicherheit und Unversehrtheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer stehen bei allen Maßnahmen der Radverkehrsförderung im Vordergrund.“

Im aktuellen **Verkehrssicherheitsprogramm des Landes NRW** vom Juli 2018 ist postuliert: „Wir betrachten bei Straßenneu-, Straßenum- und Straßenausbaumaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen die Belange des Radverkehrs als gleichberechtigt“.

Um einen **sicheren Radverkehr** zu gewährleisten, ist neben einem achtsamen und regelgerechten Verhalten der Verkehrsteilnehmer eine fahrradgerechte Infrastruktur erforderlich.

Der Erläuterungsbericht lässt jegliche Sicherheitsmaßnahmen für den Radverkehr vermissen und betrachtet ausschließlich die Sicherheits- und Leistungsfähigkeitsinteressen des Kfz-Verkehrs. Die in den Abschnitten 2.4.3 und 4.1.3 genannten Vorgaben der RAL (sichere Nutzung durch schwache Verkehrsteilnehmer, sichere Seitenräume) werden nicht erfüllt. Das selbstgesteckte Planungsziel, die Verkehrssicherheit der L 239 für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern, wird damit verfehlt.

Für die Radfahrenden wird das Unfallrisiko steigen. Dies wird insbesondere durch die geplante Aufhebung der temporär bedingten Verkehrsbeschränkungen (Tempo 30) sowie die Zulassung von LKW-Verkehr verursacht. Für die ungeschützt die Fahrbahn nutzenden Radfahrenden wird sich zudem das subjektive Sicherheitsgefühl drastisch verschlechtern.

5. Welche konkreten Gefahren drohen Radfahrenden?

a. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn der L 239 wird sich die Geschwindigkeit des MIV deutlich erhöhen.

i. Mit einer erhöhten Geschwindigkeit eines Kfz, genauer mit der höheren Geschwindigkeitsdifferenz zum (immer noch gleich schnell fahrenden) Radfahrer auf gleicher Fahrbahn, steigt im Falle eines Unfalls die Schwere eines Schadens (mehr Energieeinsatz).

ii. Die Unfallforschung zeigt, dass auf Landstraßen die Wahrscheinlichkeit von Unfällen mit höheren Geschwindigkeitsdifferenzen steigt. Dies drückt sich auch in der ERA aus in der Vorauswahl von geeigneten Führungsformen für den Radverkehr: als eine von zwei wesentlichen Größen wird die „Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs“ aufgeführt (ERA 2.3.3; auch Bilder 7 und 8).

b. Durch die Sanierung der L 239 wird die Schwerverkehrsstärke steigen.

i. Die Schwerverkehrsstärke ist ein Kriterium in der ERA beim Vergleich geeigneter Rad-Führungsformen (ERA 2.3.5):

Das Kriterium berücksichtigt die „besondere Gefährdung durch Lastkraftwagen, insbesondere beim Überholen ...“. „Die Gefährdung wird durch die absolute Anzahl der Lastkraftwagen und Busse am Tag erfasst“. Heute ist LKW-Verkehr (> 3,5 t) nicht erlaubt, leichtere Lastkraftwagen reagieren meist wie Autofahrer (siehe c.ii. und c. iii.).

c. Bei der Sanierung der L 239 werden die Fahrbahnen durch eine Mittellinie (Leitlinie) getrennt.

i. Aktuelle Untersuchungen der Technischen Universität Braunschweig zum Thema: „Wie beeinflusst die Infrastruktur für Radfahrer das Überholverhalten von Autofahrern?“ (vorgestellt auf dem AGFS-Kongress am 21.02.2019 in Essen, Dr. Anja Katharina Huemer, Link zum Download: https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Events-Kampagnen/AGFS-Kongress/2019/AGFS-Kongress-2019_U_berholenRad_Huemer.pdf) zeigen:

Ist eine Mittellinie markiert, fahren die Autofahrer noch näher an die Radfahrer heran, und sie fahren schneller (siehe Folien 17-19, die jeweils mittleren Balkengruppen, dort dunkler Balken bei einer Fahrbahnbreite von 2,75 m mit und ohne Linie, bei gleichem überholendem Fahren und sonstigen Umständen; Zusammenfassung Folie 29 und 30: es wird viel zu eng überholt!).

ii. Autofahrer warten heute bei der engen Fahrbahn, bis kein Gegenverkehr mehr kommt und nutzen dann beim Überholvorgang die gesamte Breite der (heute unmarkierten) Fahrbahn.

iii. Zukünftig wird es durch PKWs und LKWs auch zu Überholvorgängen mit Gegenverkehr kommen. Die Abstände werden erfahrungsgemäß unter den vorgeschriebenen 2,00 m liegen und Radfahrer werden verstärkt an den Rand gedrängt. Insbesondere in Fahrtrichtung Mettmann-Metzkausen wird sich aufgrund der starken Steigungen ein verstärktes Bedrohungsgefühl einstellen.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass mit der „Sanierung“ der Straße ohne gleichzeitige Anlage eines Radweges das Unfallrisiko (Risiko = Unfallschwere x Unfallwahrscheinlichkeit) für den Radverkehr steigt.

6. Es gibt keine sinnvollen Alternativrouten für einen eigenständigen Radweg

Dass eine Radverkehrsverbindung zwischen der Kreisstadt Mettmann und Ratingen als der (nur ca. 10 km entfernten) größten Stadt im Kreisgebiet relevant und erforderlich ist, ist zwischen allen Beteiligten unstrittig. Die L 239 stellt hierbei die kürzeste Verbindung zwischen den Städten dar.

Die Route ist nicht nur für Pendler und Schüler eine wichtige Alltagsverbindung, sondern ist auch für den Freizeitverkehr die steigungsärmste Variante. Schon heute aber verbieten Anwohner ihren Kindern die Nutzung der Straße aus Angst vor der Gefährdung durch den motorisierten Verkehrsteilnehmer (dies wurde auch bei der Veranstaltung zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung am 27.11.2018 thematisiert).

Aufgrund der Umwegeempfindlichkeit des Radverkehrs verbieten sich weitläufige Fahrten über andere Strecken, insbesondere wegen der ungünstigen Topografie. Alternativrouten über Landwirtschaftswege sind keine Lösung anstelle einer begleitenden Radverkehrsverbindung entlang der L 239. Eine Streckenführung fernab der Hauptachse verbietet sich schon wegen schwieriger sozialer Kontrolle („Angsträume“) und ist damit nicht mehr sozialadäquat.

Die betrachteten „**Alternativrouten**“ über vorhandene Wirtschaftswege nördlich und südlich der L 239 weisen teilweise Steigungen auf, die deutlich über den in der ERA genannten maximalen Längen für Steigungsstrecken bei Rampen aufgeführt sind. (Tabelle 7). Die gemessenen Steigungen liegen auf diesen Routen bei über 9 %, teilweise sogar bei 12 % und mehr.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen bei einer kompletten Neuanlage separater Radwegführungen auf Natur und Landschaft in diesem sensiblen Schutzgebiet ohne Umweltverträglichkeitsprüfung nicht abschätzbar.

7. Die politischen Festlegungen fordern die gleichrangige Berücksichtigung des Radverkehrs

Mit dem **Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz** des Landes NRW vom 9.11.2021 wird die Förderung des Radverkehrs nunmehr gesetzlich verankert. „Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz macht das Fahrrad erstmals zu einem gleichrangigen Verkehrsmittel neben allen anderen“ betonte der damalige Landesverkehrsminister Hendrik Wüst bei der Vorlage des Referentenentwurfs am 2.3.2021.

Verkehrssicherheit wird in diesem Gesetz ein herausragender Stellenwert beigemessen. Die **VisionZero** als Leitmotiv als langfristiges Ziel und Leitlinie der Ausgestaltung von Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit des Radverkehrs ist im Gesetz fest verankert.

Der 2012 beschlossene **Aktionsplan** der Landesregierung zur Förderung der **Nahmobilität** „steht für die Gleichwertigkeit und damit auch die Gleichbehandlung aller zur Mobilität zählenden Verkehrsarten“. Das dazu gehörende **Konzept Nahmobilität 2.0** betrachtet den Fuß- und Radverkehr nicht länger als „Additiv“ einer auf Auto und ÖV zentrierten Verkehrspolitik, was bedeutet, dass alle Verkehrsarten als gleichrangig zu bewerten sind.

Mit dem im März 2022 veröffentlichten aktuellen **Aktionsplan** zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz betont die Landesregierung den hohen Stellenwert des Fahrrads für die Nahmobilität. Landesweit soll der Radverkehr so attraktiv werden, dass sich mehr Menschen im Alltag für das Radfahren entscheiden. Mit dem Fahrrad als gleichrangigem Verkehrsmittel soll ein Radverkehrsanteil von 25 % am Modal Split erreicht werden. Die Landesregierung setzt sich für komfortable und

sichere Radverkehrsnetze ein, um durch Bereitstellung qualitativ hochwertiger Infrastruktur einen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele zu leisten.

Mit dem Finanzhilfeprogramm „**Stadt und Land**“ unterstützt der Bund die Länder und Kommunen bei der konsequenten Gestaltung einer modernen und menschengerechten Mobilität. Die **Verwaltungsvereinbarung vom 5.11./22.12.2020 zu diesem Sonderprogramm** benennt als wesentliches Ziel, das Fahrradfahren sicherer und attraktiver zu gestalten und einen Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad zu erreichen. Die Finanzhilfen des Bundes unterstützen Länder und Kommunen bei Planung und Bau hochwertiger, sicherer und leistungsfähiger Radverkehrsinfrastruktur, um damit eine hohe objektive und subjektive Verkehrssicherheit zu gewährleisten. „Vor dem Hintergrund der zu erreichenden Klimaschutzziele ist ein Handeln jetzt und in den nächsten Jahren dringend geboten“ formuliert die Verwaltungsvereinbarung treffend.

Der vorliegende Planungsfall weicht erschreckend von den o.g. Aussagen und Zielsetzungen ab.

8. Die vorgelegte Planung widerspricht den kommunalen und regionalen Planungen zur Stärkung des Radverkehrs

Angesichts der Tatsache, dass der Kreis Mettmann am 17.12.2018 ein Knotenpunktsystem für das Kreisgebiet beschlossen hat, welches sowohl für die touristische Vermarktung als auch für den Alltagsverkehr von Vorteil ist, gewinnt eine städteverbindende sichere und attraktive Radverkehrsführung erheblich an Bedeutung. Der Kreistagsbeschluss unterstreicht hierdurch die Ziele des Pilotprojekts eines „Rheinisch-Bergischen Radwegenetzes“ des Bündnisses „StadtUmland.NRW - Verbund zwischen Rhein und Wupper: Zusammen wachsen“, dem auch der Kreis Mettmann angehört. Hierbei werden in einem **Integrierten Regionalen Mobilitätskonzept (IRM)** für den Kooperationsraum zwischen Rhein und Wupper regional ausgerichtete Fahrradwege für den touristischen und den Alltagsverkehr betrachtet und einheitliche, hochwertige Qualitätskriterien der Radinfrastruktur über kommunale Grenzen hinweg sowie Qualitätsstandards für ein Netz von Vorrangrouten entwickelt sowie fehlende Teilstücke identifiziert. Im Radverkehrsnetz Rhein-Wupper (Gesamtnetz) des IRM ist die Radverbindung über die L 239 als regional bedeutsame Route ausgewiesen.

Für das **Kreisgebiet** wurde in den letzten Jahren ein **Radverkehrskonzept (RVK)** erarbeitet, das ein Basis- und Vorrangroutennetz für den Alltagsradverkehr beinhaltet. Als wesentliche Vorrangroute zwischen Ratingen und Mettmann wurde hierbei die Verbindung über die Trasse der L 239 identifiziert. Das RVK wurde vom Kreistag am 20.6.2022 mit großer Mehrheit beschlossen.

Die **Stadt Ratingen** hat sich als Mitglied der AGFS und damit als „fahrradfreundliche Stadt“ eine besondere Verpflichtung auferlegt, u.a. durch die Entschärfung von Unfallschwerpunkten eine nahmobilitätsgerechte Infrastruktur zu schaffen. Im städtischen **Masterplan Radverkehr** wurde die Trasse der L 239 als Verbindungsweg zwischen Ratingen und Mettmann-Metzkausen für den Alltagsradverkehr und als Nahraumweg für den Freizeitradverkehr festgeschrieben (Infobroschüre vom Mai 2015).

Die Bedeutung der L 239 für den Alltags- und Freizeitradverkehr bleibt im Erläuterungsbericht völlig unberücksichtigt.

Der Rat der Stadt Ratingen hat zum Radwegeausbau parallel zur L 239 am 1.10.2019 einstimmig beschlossen, Abstimmungen mit dem Ziel aufzunehmen, dass entlang der Autotrasse durch Straßen.NRW noch die Radwegeplanung nachgeplant werden kann.

Ebenso hat der Rat der Kreisstadt Mettmann mit Beschluss vom 5.4.2022 den Landesbetrieb Straßenbau NRW aufgefordert, die Planung und den Ausbau der Landesstraße 239 mit einem straßenbegleitenden Radweg zu realisieren.

9. Das Planfeststellungsverfahren regelt sämtliche Maßnahmenaspekte allumfassend (Konzentrationswirkung). Ein eigenständiges Verfahren für einen Radweg ist nicht erforderlich.

Wie im Protokoll der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs.3 VwVfG am 27.11.2018 festgestellt wird, ist für die Durchführung der geplanten Baumaßnahme ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. In diesem Verfahren und in der abschließenden Entscheidung findet eine umfassende Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (z. B. Naturschutz, Immissionsschutz, Inanspruchnahme privaten Eigentums) mit den für das Vorhaben sprechenden Argumenten (z. B. Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der verkehrlichen Situation) einschließlich der Umweltverträglichkeit statt. Die Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss) ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Zustimmungen (Konzentrationswirkung).

Die auf den vorliegenden Planungsfall anzuwendenden **Planfeststellungsrichtlinien 2019 – Plafer 19** – konkretisieren dies in Nr. 4 für Bauvorhaben, die mit anderen Vorhaben derart zusammentreffen, dass für die Vorhaben oder Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Bei Radweg und Fahrbahn im Zuge der L 239 handelt es sich um Vorhaben, die räumlich in einem nicht trennbaren Sachzusammenhang stehen, da sie Gemeinsamkeiten aufweisen, die eine einheitliche Sachentscheidung für die gemeinsamen Teile des Bauvorhabens notwendig erscheinen lassen. In diesen Fällen wird für die Bauvorhaben oder deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt (§ 78 Abs. 1 VwVfG).

10. Welche Rolle spielt die Planung einer L 239n?

Die Betrachtung und Bewertung der abweichenden Linienführung einer L 239n ist ebenso in dieses koordinierende Verfahren einzubeziehen, da diese in weiten Teilen mit der bestehenden Trasse der L 239 identisch ist. Der L 239n-Planungsentwurf sieht im Gegensatz zur aktuellen Planung des L 239-Teilstückes einen eigenständigen straßenbegleitenden Radweg vor. Das dazu erforderliche Planfeststellungsverfahren konnte letztlich nicht abgeschlossen werden. Ob und wann eine L 239n gebaut wird, kann nicht sicher vorausgesagt werden. Sie gehört zu den Maßnahmen, die nach dem Planungsprogramm des

Landesstraßenbedarfsplans (Landtagsvorlage 17/1385) vor einem Planungsbeginn im Rahmen der Aufstellung eines neuen Bedarfsplanes zunächst erneut bewertet werden sollen. Eine konkrete Planung ist damit in weite Ferne gerückt. Nach der aktuell geplanten „Sanierung“ der L 239, die faktisch einen Ausbau darstellt, wäre eine parallele Neutrassierung nicht mehr durchsetzbar. So erklärte auch der Landrat in der Kreistagssitzung am 24.6.2019, „es sei unstrittig, dass die geplante L 239n nicht mehr gebaut werde“.

11. Nur ein gemeinsamer Ausbau von Fahrbahn und Radweg macht Sinn

Das aktuelle Planfeststellungsverfahren erlaubt es, eine sinnvolle Lösung für den Rad- und Fußverkehr „aus einem Guss“ zu ermöglichen. Da in jedem Falle für eine Sanierungsverbreiterung der Fahrbahn und des „Notgehweges“ Grunderwerb zu tätigen ist, könnte dieser in erforderlicher Breite für einen gemeinsamen Zweirichtungs-Geh- und Radweg an der vorhandenen Trasse mitgeplant und erworben werden.

Kein Grundeigentümer hätte Verständnis für eine zweimalige Abgabe von Eigentum bzw. für zwei zeitverzögerte eigenständige Baumaßnahmen. Der zeitliche, finanzielle und personelle Aufwand für zwei getrennte Planfeststellungsverfahren ist darüber hinaus beträchtlich, womit sich die Frage der Verhältnismäßigkeit stellt.

Der Neubau einer L 239n entfielen ebenso wie ein erneutes Planfeststellungsverfahren für einen eigenständigen Radweg. Dies entspräche auch der Maßgabe des § 38 Abs.1 StrWG NRW in Verbindung mit § 78 Abs.1 VwVfG NRW, der nur ein einziges Planfeststellungsverfahren vorschreibt, wenn mehrere selbständige Verfahren aufeinandertreffen, für die nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Eine beabsichtigte Aufspaltung in zwei getrennte Verfahren (erst Fahrbahnsanierung und später Radwegebau) würde dagegen die Fertigstellung des Radweges „um mehrere Jahre in die Zukunft verschieben, da unter anderem ein zeitintensives Baurechtsverfahren speziell für den Bau des Radweges zu erwarten ist“ (VM Wüst am 12.7.2019 an den damaligen Bürgermeister der Stadt Mettmann).

Eine eigenständige Radverkehrsführung abseits der Hauptfahrbahn der L 239 ist nur eine Scheinalternative, nicht nur wegen fehlender sozialer Kontrolle und der schwierigen topografischen Verhältnisse. Sie verbietet sich auch in einem Landschaftsschutzgebiet wie dem naturnahen Schwarzbachtal, das durch ein weiteres Verkehrsband zerschnitten würde und durch dessen Flächeninanspruchnahme unnötig Boden versiegelt.

Die beantragte Aufnahme eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges an der L 239 in das Landesstraßenbauprogramm 2020/21/22 für die Radwegebaumaßnahmen an bestehenden Landesstraßen (UA IIr) zeigt, dass mittlerweile die Notwendigkeit der Einplanung einer Radverkehrsführung anerkannt ist. Derzeit wird der geplante straßenbegleitende Radweg in der Prioritätenliste der Bezirksregierung Düsseldorf auf Rang 18 geführt. Aufgrund der bisherigen Handhabung der dort platzierten Radwegprojekte durch den Landesbetrieb

Straßenbau NRW kann nach dessen Aussage aufgrund des langwierigen Planungsvorlaufs und wegen fehlender Personal- und Finanzressourcen maximal alle zwei Jahre eine Radwegebaumaßnahme realisiert werden. Tatsächlich wurde im Zeitraum 2016 - 2020 nur ein einziger Radweg an bestehenden Landesstraßen im Regierungsbezirk Düsseldorf von 21 im gesamten Land durchgeführten Maßnahmen realisiert (siehe Drs.17-14338 - RADWEGE an Landesstraßen). Ein jahrzehntelanger Vorlauf für einen eigenständigen Radweg wäre damit vorprogrammiert.

Einer Aufsplittung in zwei verschiedene Baumaßnahmen bedarf es aber nicht, da alle erforderlichen Maßnahmen in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren zu regeln sind. Die Einplanung über den Regionalrat wird möglicherweise wegen haushaltstechnischer Hintergründe für erforderlich gehalten, ist aber aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens nicht entscheidungserheblich. Das Haushaltsrecht steht nicht entgegen, da die entsprechenden Finanzierungsmittel-Ansätze großzügig aufgestockt wurden und die diesbezüglichen Titel 777 11 bis 777 14 im Kapitel 09 150 gegenseitig deckungsfähig sind.

Mittlerweile beginnen sich diese Erkenntnisse auch bei den planungsentscheidenden Stellen durchzusetzen. Aus einer Informationsvorlage für die Kreistagssitzung am 20.6.2022 (<https://session.kreis-mettmann.de/bi/getfile.asp?id=134254&type=do>) geht z.B. hervor, dass die entlang der bestehenden L 239 gefundene Vorzugstrasse für einen Radweg tatsächlich die beste Lösung darstellt. Das vom Landesbetrieb Straßenbau NRW beauftragte Planungsbüro erarbeitet bereits eine entsprechende Vorentwurfs- und Entwurfsplanung, deren Kostentragung vollständig gesichert ist. Es wäre sogar zu prüfen, ob die beiden Baumaßnahmen der Fahrbahn und des Radweges nicht zu einer einzigen umfassenden Baumaßnahme zusammengelegt werden können. Auch sollte der enge Talraum des Schwarzbachtals durch eine alleinige Fahrbahnverbreiterung einen Radweg dort nicht „verbauen“.

Eine nachträgliche Errichtung des Radweges bei getrennten Planungsverfahren würde für den Radwegebau ein erneutes großflächiges Abgraben der nach dem Straßenausbau bereits neu modellierten und bepflanzten nördlichen Hangsituationen erfordern, was einen erheblichen finanziellen Mehraufwand gegenüber einer gemeinsamen Planung für Fahrbahn und Radweg bedeuten würden.

12. Das Verkehrsgutachten wurde nicht rechtzeitig veröffentlicht

Das als Unterlage 19.5 angegebene Verkehrsgutachten, bestehend aus 36 Seiten, wurde im Rahmen der Offenlage zunächst nicht bekannt gegeben. Stattdessen enthielt diese als Verkehrsgutachten bezeichnete Unterlage nur den unter Punkt 19.4 veröffentlichten Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht für Straßenbauvorhaben (Vorprüfung) vom 8.3.2021. Hierin wird nicht sachgerecht die Erhöhung des Verkehrsaufkommens sowie der Lärm- und Schadstoffemissionen nur für den Fall angenommen, dass Lkw-Verkehr zugelassen wird.

Schon in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung am 27.11.2018 wurde dargelegt, dass es für die klassifizierte Landesstraße L 239 aus planerischer Sicht nach Umsetzung der Baumaßnahme keine Argumente mehr zur Aufrechterhaltung des LKW-Fahrverbotes gäbe, da eine Landesstraße dem überregionalen Verkehr diene.

Das erst wenige Tage vor dem Ende der Offenlegungsfrist auf der Webseite veröffentlichte Verkehrsgutachten enthält keine aussagefähigen Untersuchungen zur Führung des Radverkehrs. Damit wurde die Möglichkeit, dass eine getrennte Führung des Radverkehrs wegen der Verminderung von Konfliktsituationen auch Vorteile für den Kfz-Verkehr bieten könnte, nicht untersucht. Konkrete Zahlen und belastbare Fakten über zulässige Geschwindigkeiten sowie die Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr einschließlich eines Sicherheitsaudits fehlen in den Offenlageunterlagen.

Die zu späte Veröffentlichung des Verkehrsgutachtens stellt einen offensichtlichen Verfahrensmangel dar.

Fazit:

In den im Rahmen der Offenlage bekannt gegebenen Planunterlagen ist eine angemessene Regelung des Radverkehrs nicht betrachtet worden. Ohne die gleichgewichtige Berücksichtigung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsführung liegt ein schwerwiegender Abwägungsmangel vor, der eine Umsetzung des Verfahrens angreifbar macht.

Eine Sanierung und Ausbau der Straße ohne gleichzeitigen Radwegebau verletzt nicht nur geltende Gesetze und bindendes Verfahrensrecht, sondern ist den Bürgerinnen und Bürgern in der heutigen Zeit auch nicht mehr zu vermitteln. Damit würde insbesondere das in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung am 27.11.2018 mit überwältigender Mehrheit geäußerte Votum für einen straßenbegleitenden Radweg ignoriert und die Maßnahme auf völliges Unverständnis stoßen.

Der ADFC im neanderland fordert daher, die aufgezeigten gravierenden Mängel und Versäumnisse in einem Deckblattverfahren umgehend zu beseitigen und einen gleichzeitig herzustellenden straßenbegleitenden Geh- und Radweg zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Nico Schmid, Vorsitzende des ADFC im neanderland
Tim Fuhrmann, Vorsitzender des ADFC im neanderland
Helmut Löffelmann, Vorsitzender ADFC Ortsgruppe Ratingen
Jens Reiter, Vorsitzender ADFC Ortsgruppe Mettmann

Im Auftrag


Peter Martin, Sprecher der AG Verkehrspolitik des ADFC im neanderland