

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 25

6.7.2022

Am Bonnhof 35
40474 Düsseldorf

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

erheben wir 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. Im Bereich der Bushaltestellen sind gesicherte Straßenquerungen vorzusehen.

Begründung:

1. 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.

2. Die Sicherheit der Fahrgäste des Busverkehrs im Bereich der Haltestellen bleibt unberücksichtigt.

Die L239 stellt auch für den ÖPNV eine wichtige Verbindung zwischen den Städten Ratingen und Mettmann dar. Um die Haltestellen in Richtung Mettmann vom geplanten Notweg für Fußgänger aus zu erreichen, muß die Fahrbahn gequert werden. Die zu erwartende Beschleunigung des motorisierten Verkehrs nach der Sanierung stellt dabei eine Erhöhung des Unfallrisikos dar. Dem muss im Sinne der Verkehrswende entgegen gewirkt werden.

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). 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 dagegen 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 Rad- und Fußverkehrs 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.“

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“.

Der Erläuterungsbericht lässt jegliche Sicherheitsmaßnahmen für den Fußverkehr 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 Fußgänger und Radfahrende 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 querenden Fußgänger wird sich die Sicherheit vor allem im Bereich von Bushaltestellen verschlechtern.

5. Welche konkreten Gefahren drohen den Fußgängern?

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

i. Mit einer erhöhten Geschwindigkeit eines Kfz steigt im Falle eines Unfalls die Schwere eines Schadens.

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.

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 Personenwagen.

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

i. 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 **oder veranlasst, verkehrswidrig den Fußgängernotweg zu benutzen**. 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 Rad-Fuß-weges das Unfallrisiko (Risiko = Unfallschwere x Unfallwahrscheinlichkeit) für Radfahrer und Fußgänger steigt.

6. Es gibt keine sinnvollen Alternativrouten für einen eigenständigen Radweg

Dass eine Radverkehrs- und Busverbindung 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 die motorisierten Verkehrsteilnehmer (dies wurde auch bei der Veranstaltung zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung am 27.11.2018 thematisiert).

Die Bushaltestellen entsprechen nicht mehr den Anforderungen an die Sicherheit der Fahrgäste hinsichtlich der Erreichbarkeit, des Wetterschutzes und der Barrierefreiheit.

Der vorliegende Planungsfall weicht erschreckend von den zukunftstauglichen Vorstellungen moderner öffentlicher Mobilität ab. Er ist nach wie vor auf den privaten Autobesitz zugeschnitten.

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

Die Betrachtung und Bewertung der abweichenden Linienführung einer L 239n ist ebenso in das hier betriebene Verfahren einzubeziehen, da diese in weiten Teilen mit der bestehenden Trasse der L 239 identisch ist.

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 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“.

8. 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 planen. Da in jedem Falle für eine Verbreiterung 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.

Eine nachträgliche Errichtung des Radweges 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 verbunden mit einem erneuten Eingriff in den sich gerade bildenden neuen Bewuchs bedeuten würden.

9. Das Verkehrsgutachten wurde nicht veröffentlicht

Das als Unterlage 19.5 angegebene Verkehrsgutachten wurde im Rahmen der Offenlage

zunächst nicht bekannt gegeben. Stattdessen enthält diese 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 dient.

Konkrete Zahlen und belastbare Fakten über zugelassene Kfz-Arten, künftige Verkehrsstärken, zulässige Geschwindigkeiten sowie die Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr einschließlich eines Sicherheitsaudits fehlen in den offengelegten Unterlagen. Dies stellt einen offensichtlichen Verfahrensmangel dar.

Das später nachgereichte Verkehrsgutachten enthält ebenfalls keine aussagefähigen Untersuchungen zur Führung des Radverkehrs. Damit wurde im Übrigen auch die Möglichkeit, dass eine getrennte Führung des Radverkehrs wegen der Verminderung von Konfliktsituationen auch Vorteile für den Kfz-Verkehr bieten könnte, nicht untersucht.

Schlussfolgerung:

In den jetzt offengelegten Planunterlagen ist eine angemessene Regelung des Fuß- und Radverkehrs nicht betrachtet worden. Es steht zu befürchten, dass dieser Mangel zu einer Beeinträchtigung eines rücksichtsvollen Nebeneinanders von Fuß- und Radverkehr führt. Ebenso bleibt die Verbesserung des ÖPNV unberücksichtigt. Ohne die gleichgewichtige Berücksichtigung dieser Aspekte liegt ein schwerwiegender Abwägungsmangel vor, der eine Umsetzung des Verfahrens angreifbar macht.

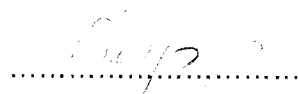
Eine Sanierung und Ausbau der Straße ohne gleichzeitige angemessene Verbesserung des Fuß- und Radwegebau verletzt nicht nur geltende Gesetze, sondern ist den Bürgerinnen und Bürgern in der heutigen Zeit auch nicht mehr zu vermitteln. Damit würde insbesondere das in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung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

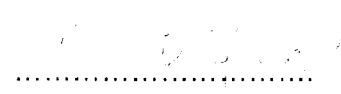
Die VCD-Kreisgruppe Mettmann fordert daher, die aufgezeigten gravierenden Mängel und Versäumnisse in einem Deckblattverfahren umgehend zu beseitigen und einen gleichzeitig herzustellenden straßenbegleitenden Geh- und Radweg zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

VCD-Kreisgruppe Mettmann im
Verkehrsclub Deutschland, Regionalverband Düsseldorf e.V.

Almut Langer und Elke Seipp, Mitglieder im Vorstand
Dr. Hans Jörgens, Beisitzer im Vorstand


.....
Elke Seipp


.....
Dr. Hans Jörgens

Bitte Kontaktdaten auf der nächsten Seite beachten!

Kontaktdaten:**Offizielle Postanschrift:**

Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Regionalverband Düsseldorf e.V.
Schützenstr. 45
40211 Düsseldorf

Korrespondenzanschrift Offenlage L239

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.
Dr. Hans Jörgens
Sauerbruchstr 6
42549 Velbert

vcd.joergens (at) t-online.de
FON: 02051-83331