

26.10.2021

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 5989 vom 22. September 2021  
des Abgeordneten Arndt Klocke BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/15221

**Ist die Planung der L361n vor dem Hintergrund der aktuellen klimatischen und verkehrspolitischen Entwicklungen noch zeitgemäß und gerechtfertigt?**

### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt in Grevenbroich Kapellen wird seit den 80er Jahren der Bau einer Ortsumgehung, das Projekt L361n, diskutiert. Dieses Projekt ist hoch umstritten, da es durch die Erftauen, ein Naherholungs- und Landschaftsschutzgebiet, führt. Der Rat der Stadt Grevenbroich lehnt mit Mehrheit dieses Projekt ab.

Der aktuelle Planungsstand beruht auf einem Entwurf von 2011 und einem Verkehrsgutachten von 2007. Letzteres wurde 2021 erneuert. Im ursprünglichen Gutachten wurde bis 2020 eine Zunahme des Verkehrsaufkommens um 2.200 Fahrzeuge pro Tag auf der Ortsdurchfahrt von Kapellen prognostiziert, wohingegen diese Zunahme laut aktuellem Gutachten lediglich um 1.500 Fahrzeuge stattgefunden hat, womit die Grundannahme um 30 Prozent zu hoch angesetzt war.

Das aktuelle Gutachten arbeitet mit ähnlich unscharfen Berechnungsmodellen, wie folgendes Beispiel zeigt: Für 2030 wird eine Zunahme des Schwerverkehrs (LKW über 3,5 t und Busse) von 250 auf 600 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Von der L361n verspricht man sich eine theoretische Reduzierung des Schwerverkehrs um 550 Fahrzeuge auf 50. Nach einer detaillierten Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 fahren jedoch werktäglich allein 126 Linienbusse durch Kapellen, was die angenommene Entlastungsprognose ad absurdum führt.

Anlässlich einer Präsentation des Verkehrsgutachtens im Mobilitätsausschuss des Kreistages des Rhein-Kreises Neuss wurde den Gutachtern die Frage gestellt, ob aktuelle Entwicklung wie der massive Absatz von E-Bikes, die im Zuge der aktuellen Pandemie erheblich ausweiteten Möglichkeiten zum Home-Office, die zu einem zumindest subjektiv spürbaren Rückgang des motorisierten Individualverkehrs geführt haben, sowie der im Rahmen des Strukturwandels beabsichtigte Ausbau des S-Bahnnetzes um Grevenbroich, inklusive der Trasse Kapellen – Düsseldorf, mit eingeflossen sind. Dies wurde ausdrücklich in allen Punkten verneint. Eine Netzbetrachtung hat also nicht stattgefunden.

Teile der drei Kilometer langen geplanten Strecke sollen auf einer bis zu sechs Meter hohen Aufschüttung mit sechs Brücken realisiert werden und haben deshalb einen erheblichen Flächen- und Versiegelungsbedarf, die außerdem noch durch ein Überschwemmungsgebiet der

Datum des Originals: 26.10.2021/Ausgegeben: 02.11.2021

Erft der Kategorisierung RK100 führt. Dies bereitet den Bürgerinnen und Bürgern angesichts der kürzlich stattgefundenen Hochwasser- und Starkregenkatastrophe erhebliche Sorgen.

**Der Minister für Verkehr** hat die Kleine Anfrage 5989 mit Schreiben vom 26. Oktober 2021 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen und der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

- 1. *Hält die Landesregierung die im Verkehrsgutachten gemachten verkehrlichen Prognosen trotz der offensichtlichen Widersprüche und Fehlannahmen für ausreichend, um ein solch großes Straßenbauprojekt wie die L361n mit ihren erheblichen Auswirkungen auf Natur-, Umwelt- und Artenschutz zu rechtfertigen?***
- 2. *Wie bewertet die Landesregierung den Umstand, dass das aktuelle Verkehrsgutachten keine Entlastungswirkungen durch den Ausbau der S-Bahn, die Stärkung des Radverkehrs NRW sowie durch die Digitalisierung der Arbeitswelt mit in die Verkehrsprognose einbezieht?***

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 zusammen beantwortet.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat für den Bau der Ortsumgehung (OU) im Zuge der L361 im Jahr 2019 ein neues Verkehrsgutachten mit dem Prognosehorizont 2030 erstellen lassen. Dieses berücksichtigt alle Maßnahmen, die bis zum Prognosehorizont 2030 bereits realisiert oder hinreichend verfestigt sind, also weit in ihrer Umsetzung vorangeschritten sind.

Sollte sich im weiteren Verfahren aufgrund weiterer Entwicklungen und neuer Erkenntnisse Ergänzungsbedarf ergeben, wird das Verkehrsgutachten bis zum Zeitpunkt der Planfeststellung zu aktualisieren sein. Zu den bereits im Mobilitätsausschuss des Kreistages genannten Hinweisen hat der Landesbetrieb mitgeteilt, dass diesen nachgegangen wird und im weiteren Planungsverlauf gegebenenfalls Korrekturen vorgenommen werden.

- 3. *Inwieweit hält die Landesregierung vor dem Hintergrund der Veränderungen durch den Klimawandel und der gerade kürzlich stattgefundenen Flutkatastrophe entlang der Erft den Bau der L361n durch die Erftauen und damit auch durch Überflutungsgebiete mit den Klimaschutzziele, dem Hochwasserschutz und der Wasserrahmenrichtlinie der EU für vereinbar?***

Im Gegensatz zur Ortsdurchfahrt ist auf der OU ein gleichmäßiger Verkehrsfluss möglich. Dadurch ist mit geringeren CO<sub>2</sub>-Belastungen und einer Reduzierung des Verkehrslärmes für die Anwohner zu rechnen.

Das Ausgleichskonzept zur Maßnahme sieht unter anderem eine Renaturierung der Erft vor. Für die Erarbeitung des Ausgleichskonzeptes werden Abstimmungen mit dem Wasserverband und den Wasserbehörden durchgeführt. Neue Erkenntnisse oder geänderte Randbedingungen aus der fachlichen Beurteilung der Flutkatastrophe werden im Rahmen der Planung berücksichtigt.

- 4. Die Kostenschätzung aus 2011 belief sich auf insgesamt 14,136 Mio. Euro. Wie hoch wären die Kosten nach aktuellem Stand auch unter Berücksichtigung von etwaigen notwendigen Anpassungen aufgrund der Beantwortung von Frage 3?**

Die aktualisierten, anhand des Baupreisindex hochgerechneten Kosten belaufen sich für 2021 auf 22,459 Millionen Euro.

- 5. Hält die Landesregierung aufgrund der Fragestellungen 1 - 4 und der fehlenden Akzeptanz vor Ort die Planung und den Bau der L361n weiterhin für sinnvoll und wird das Projekt noch weiter verfolgen?**

Durch den Bau der OU entsteht eine nachhaltige Entlastung der Ortslage. Der Bedarf für die Planung und den Bau der L361n wurde durch den Landesstraßenbedarfsplan in Verbindung mit dem Gesetz über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen seitens des Landtages festgestellt. Damit besteht nach wie vor ein gesetzlicher Auftrag zur Umsetzung der OU im Zuge der L361.