

Bezirksregierung Köln

**Verkehrskommission des
Regionalrates**



4. Sitzungsperiode

Drucksache Nr. VK 52/2019

**Tischvorlage
für die 10. Sitzung der Verkehrskommission des
Regierungsbezirkes Köln
am 14. Juni 2019**

TOP 8

**d) Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN
Tagebaurandstraßen am Tagebaurand
Garzweiler II**

Rechtsgrundlage: § 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln (GO)

Berichterstatter: Landesbetrieb Straßenbau NRW

Inhalt: Erläuterung

Anlage: Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN vom 23.05.2019

Die Verkehrskommission des Regionalrates nimmt die Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau NRW zur Kenntnis.

Drucksache Nr. VK 52/2019	
TOP 8	Seite
d) Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN Tagebaurandstraßen am Tagebaurand Garzweiler II	2

Erläuterung:

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW antwortet zu der Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN vom 23.05.2019 „Tagebaurandstraßen am Tagebaurand Garzweiler II“ wie folgt:

Der Bau der L 354n zwischen Wanlo und Kaulhausen am Nordrand des Tagebaus Garzweiler und die damit verbundene Neuordnung des Straßennetzes erfolgt auf der Grundlage des Braunkohlenplans Garzweiler II einschließlich der Leitentscheidung der Landesregierung aus dem Jahr 2016. Diese Grundlagen haben sich durch den Abschlussbericht der Kommission WSB nach derzeitigem Kenntnisstand nicht geändert.

1. *Sollte sich die Tagebaukante auf Grund einer vorzeitigen Beendigung des Tagebaues verschieben, ist es dann nach Meinung der Bezirksregierung sinnvoll, an einer weiteren Linienführung der geplanten L 354n und in Fortsetzung der L 277n festzuhalten?
Wenn ja, warum? Wenn nein, wie könnte dann der geänderte Verfahrensablauf aussehen?*

Die bisherige Straßenplanung geht analog zur Terminplanung des gültigen Braunkohlenplans davon aus, dass die neue Straße bis 2022 fertiggestellt sein muss, da ab diesem Zeitpunkt der Knotenpunkt der seit 01.02.2019 ab Immerath-alt eingezogenen L 277 mit der L 354 (alt) (Ortsdurchfahrt Keyenberg) wegen des nahenden Tagebaus gesperrt werden muss. Inwiefern eine geänderte Braunkohlenplanung auch Auswirkungen auf eine mögliche Linienführung hat, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.

2. *Wann wird nach der bisherigen Planung mit dem Bau der L 354n begonnen und wo?*

Der Bau der L 354n erfolgt von Mitte 2019 bis Ende 2021 von Osten nach Westen in zwei Bauabschnitten.

Der erste Bauabschnitt wird im Sommer 2019 von Wanlo bis zur K 19 vor Venrath begonnen. Dieser Abschnitt ist rund 2,5 km lang und wird parallel Rad- und Wirtschaftswege erhalten. Mit den bauvorbereitenden Arbeiten wurde bereits begonnen, Kampfmitteluntersuchung und archäologische Untersuchung der Trasse laufen bereits.

Drucksache Nr. VK 52/2019	
TOP 8	Seite
d) Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN Tagebaurandstraßen am Tagebaurand Garzweiler II	3

Die Bauarbeiten in dem dann anschließenden zweiten Bauabschnitt von der K 19 nach Westen werden voraussichtlich nicht vor Ende 2020/Anfang 2021 beginnen

3. *Wie sieht das dazugehörige Planfeststellungsverfahren im Detail aus? Endet das bisherige Verfahren in Kaulhausen oder wird es die gesamte Strecke bis zur neuen Anschlussstelle L 277n umfassen?*

Für den Neubau der Landstraße L 354n – Ersatzstraße Braunkohletagebau Garzweiler II – (Wanlo bis Kaulhausen), Bau-km: 0-077,52 bis 3+315,42, einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie die Anlage von Kompensationsflächen in den Gemarkungen Keyenberg und Venrath der Stadt Erkelenz, Kreis Heinsberg, Regierungsbezirk Köln und in der Gemarkung Wanlo der Stadt Mönchengladbach sowie in den Gemarkungen Kelzenberg und Schelsen der Gemeinde Jüchen, Regierungsbezirk Düsseldorf wurde ein Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Köln unter dem Aktenzeichen 25.3.3.3-1/14 durchgeführt. Auf die diesbezüglichen Unterlagen wird verwiesen.

4. *In welchem Zeitablauf sind welche Bauabschnitte geplant und von wo bis wo?*

Siehe Antwort zu Frage 2.

5. *Wer war zunächst mit der Umweltverträglichkeitsprüfung beauftragt und wer ist inzwischen dafür zuständig? Warum erfolgte der zwischenzeitliche Wechsel?*

Eine Umweltverträglichkeitsstudie wurde durch das Büro RMP Landschaftsarchitekten, Bonn durchgeführt. Die UVS wurde abgeschlossen, ein Zuständigkeitswechsel hat nicht stattgefunden.

6. *Sind alle für den Baubeginn notwendigen weiteren rechtlichen Voraussetzungen wie zum Beispiel das Flurbereinigungsverfahren abgeschlossen?*

Drucksache Nr. VK 52/2019	
TOP 8	Seite
d) Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN Tagebaurandstraßen am Tagebaurand Garzweiler II	4

7. Wenn nein, welche noch nicht und warum? Wie geht es dann weiter?

Für den Neubau der Straße wurde ein Planungs- und Genehmigungsverfahren durchgeführt. Der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln liegt vor. Für die vom Straßenbau betroffenen Flurstücke liegt von den Eigentümern eine Bauerlaubnis vor oder die benötigten Flurstücke sind Besitz der Straßenbauverwaltung.

8. Trifft es zu, dass RWE die Tagebaurandstraße womöglich nicht weiter als bis Venrath, Kuckumerstraße baut?

Die L 354 (alt) dient auch zur Anbindung an das überregionale Straßennetz. Diese Funktion wird nach bergbaulicher Inanspruchnahme der L 354 durch die L 354n übernommen werden. Eine Teilrealisierung bis Venrath, Kuckumerstraße, würde dieses Planungsziel nicht erfüllen, ein Anschluss an die L 354 bei Kaulhausen ist daher unabdingbar.

9. Gibt es bereits Überlegungen zu einer Alternativtrassenführung für die L 354n und die L277n für den Fall, dass sich der Tagebau verkleinert und sich im Zuge dessen auch die Tagebaukante verschiebt?

Vorraussetzung für Überlegungen zu Alternativtrassen sind hinreichend konkrete Planungen zur Verkleinerung des Abbaufeldes. Derartige Planungen liegen nach hiesigem Kenntnisstand nicht vor, entsprechende Planungsabsichten sind auch nicht bekannt.

10. Für den Bau des Walles entlang Kaulhausen wurde der Baustellenverkehr über einen Feldweg geführt. Warum wird ggf. nicht dieser ausgebaut, anstatt die neue Straße durch Kaulhausen hindurch zu führen?

Die Trasse der L 354n wurde im Rahmen eines Linienbestimmungsverfahrens gem. § 37 des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen vom Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen als Vorzugslinie bestimmt.

11. Gab es eine Verkehrsprognose einschließlich zukünftiger Schadstoff- und Lärmbelastung für die L 354n? Wenn ja, wie sah diese aus? Wenn nein, warum nicht?

Verkehrsprognose, Schadstoff- und Lärmberechnungen wurden durchgeführt und sind Teil des Planfeststellungsverfahrens.

Drucksache Nr. VK 52/2019	
TOP 8	Seite
d) Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN Tagebaurandstraßen am Tagebaurand Garzweiler II	5

Die Verkehrsmengen betragen je nach Abschnitt 2.600 Kfz/24h, 3.800 Kfz/24h bzw. maximal 4.200 Kfz/24h, mit einem Schwerlastverkehrsanteil (SV-Anteil) von 6,5 %, 6,3 % bzw. maximal 8 %.

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes und unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsbeschluss angeordneten Lärmschutzanlagen auch mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar.

12. Wird es eine Einschränkung für den Schwerlastverkehr geben?

Es wird keine Einschränkungen für den Schwerlastverkehr geben.



DIE GRÜNEN im Regionalrat Köln

Bezirksregierung, Z 10, Raum 28
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln
Tel: 0221-9912266
Fax: 0221-9912267
gruene.regionalrat-koeln@gmx.de
www.gruene-regionalrat-koeln.de
Bürozeiten:
Mittwoch und Freitag, 8.00-12.00 Uhr

Köln, den 23.05.2019

An den Vorsitzenden
der Verkehrskommission
Herrn Paul Hebbel
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln

10. Sitzung der Verkehrskommission am 14. Juni 2019

hier: Anfrage gem. § 12 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln

Sehr geehrter Herr Hebbel,

Wir möchten Sie bitten, die folgende Anfrage in die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Verkehrskommission am 14. Juni 2019 mit aufzunehmen.

Tagebaurandstraßen am Tagebaurand Garzweiler II

Die sog. „Kohlekommission“ legte im Januar dieses Jahres ihren Abschlussbericht vor. Wenngleich seitdem noch keine weiterführenden Beschlüsse auf Bundes- bzw. Landesebene erfolgt sind ist davon auszugehen, dass die Tagebaue im Rheinischen Revier nicht in der bisherigen Form weiterbetrieben werden. Dies gilt insbesondere für die Tagebaukanten und die damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen. Dennoch ist festzustellen, dass RWE in jüngster Zeit seine Aktivitäten die Schürfungen betreffend, aber auch den Bau der Tagebaurandstraßen (hier der L 354n), erheblich forciert. Hiergegen erhebt sich zu Recht erheblicher Widerstand aus der Bevölkerung, denn solange nicht klar ist, wo die zukünftigen Tagebaukanten verlaufen werden, sollten auch keine unwiderruflichen Fakten geschaffen werden, die womöglich zukünftig gar nicht nötig bzw. sinnvoll sind. Neben den reinen Abbaumaßnahmen an sich birgt der Neubau der L 354n von Wanlo über Venrath und Kaulhausen und im Anschluss daran der Neubau der L 277n für die dort ansässige Bevölkerung eine deutliche Verschlechterung ihrer als Tagebaurandgemeinden bereits jetzt schon mit erheblichen Einschränkungen verbundenen Lebens- und Wohnsituation.

Wir fragen daher:

1. Sollte sich die Tagebaukante auf Grund einer vorzeitigen Beendigung des Tagebaues verschieben, ist es dann nach Meinung der Bezirksregierung sinnvoll, an einer weiteren Linienführung der geplanten L 354n und in Fortsetzung der L 277n festzuhalten?
Wenn ja, warum. Wenn nein, wie könnte dann der geänderte Verfahrensablauf aussehen?

2. Wann wird nach der bisherigen Planung mit dem Bau der L 354n begonnen und wo?
3. Wie sieht das dazugehörige Planfeststellungsverfahren im Detail aus? Endet das bisherige Verfahren in Kaulhausen oder wird es die gesamte Strecke bis zur neuen Anschlussstelle L 277n umfassen?
4. In welchem Zeitablauf sind welche Bauabschnitte geplant und von wo bis wo?
5. Wer war zunächst mit der Umweltverträglichkeitsprüfung beauftragt und wer ist inzwischen dafür zuständig? Warum erfolgte der zwischenzeitliche Wechsel?
6. Sind alle für den Baubeginn notwendigen weiteren rechtlichen Voraussetzungen wie zum Beispiel das Flurbereinigungsverfahren abgeschlossen?
7. Wenn nein, welche noch nicht und warum? Wie geht es dann weiter?
8. Trifft es zu, dass RWE die Tagebaurandstraße womöglich nicht weiter als bis Venrath, Kuckumerstraße baut?
9. Gibt es bereits Überlegungen zu einer Alternativtrassenführung für die L 354n und die L277n für den Fall, dass sich der Tagebau verkleinert und sich im Zuge dessen auch die Tagebaukante verschiebt?
10. Für den Bau des Walles entlang Kaulhausen wurde der Baustellenverkehr über einen Feldweg geführt. Warum wird ggf. nicht dieser ausgebaut, anstatt die neue Straße durch Kaulhausen hindurch zu führen?
11. Gab es eine Verkehrsprognose einschließlich zukünftiger Schadstoff- und Lärmbelastung für die L 354n? Wenn ja, wie sah diese aus? Wenn nein, warum nicht?
12. Wird es eine Einschränkung für den Schwerlastverkehr geben?

Mit freundlichen Grüßen

Rolf Beu, *Fraktionsvorsitzender*
Gudrun Zentis und Horst Lambertz, *Fraktionsmitglieder*

f.d.R.: Antje Schäfer-Hendricks, *Geschäftsführung*