

**Grüne Fraktion  
im Rat der Stadt Bergheim**

Bethlehemer Str. 9  
50126 Bergheim  
Tel: 0 22 71 /89 325 + 326  
[Fraktion-Gruene@Bergheim.de](mailto:Fraktion-Gruene@Bergheim.de)  
Bergheim, 17.8.2022

Peter Hirseler  
Laurentiusstraße 24  
50129 Büsdorf  
0177 - 4477353

Stellungnahme zum Neubau der  
Ortsumgehung Büsdorf-Fliesteden L93n

Die Grünen Bergheim lehnen den Neubau der L 93n aus mehreren Gründen ab:

1. Der nachfolgende Leserbrief von Andreas Beyerle (ehemaliger langjähriger Fachplaner im Planungsamt der Stadt Bergheim und zuständig für die Erstellung ökologischer Fachbeiträge) benennt deutlich das Kernproblem

Zu "Pläne lagen lange in Schubladen" in der Ausgabe vom 6./7. November des Kölner Stadtanzeigers.

„Nicht mehr zeitgemäß

Vor dem Hintergrund sich einer dynamisch verändernden Lebenswirklichkeit (zum Beispiel mehr Homeoffice, weniger Verkehr, knapper werdende natürliche Ressourcen) kann der Bau neuer Straßen nicht oft genug auf den Prüfstand. Dabei muss gelten: Lieber eine Planung für die Schublade als eine Straße (zwischen all den anderen vielen Straßen im Gebiet), die die Erwartungen in keiner Weise erfüllen kann. Die L 93n führt weit ab von den Dorflagen von Fliesteden und Büsdorf mitten durch wertvollste Lössböden. Sie stiehlt den Landwirten fruchtbare Betriebsflächen und den zunehmend bedrohten Offenlandarten wie Feldlerche, Rebhuhn, Grauammer, Feldhase und anderen durch Flächenverbrauch und Zerschneidung den Raum zu leben. Diese Opfer sind für eine geringe Verkehrsentlastung der Orte Büsdorf und Fliesteden zur Rushhour zu erbringen, denn der schwerwiegendere Quell- und Zielverkehr ist unvermeidlich. Es müsste ein hoher volkswirtschaftlicher und ökologischer Preis gezahlt werden. Die streckenweise nahezu parallel verlaufende B 59n verdeutlicht die Eingriffsdimensionen! Die Landschaft zwischen Ingendorf, Büsdorf und Fliesteden dient heute noch der Natur, der Ernährung und der Naherholung. Dies steht für diese zusätzliche neue Straße auf dem Spiel!“

Wir schließen uns dieser Auffassung zu 100 % an.

2. An der konkreten Planung kritisieren wir, dass die versiegelten Flächen immer größere Ausmaße annehmen und beidseitig Leitplanken installiert werden sollen statt Baumreihen.

Die Straße soll einen Querschnitt von 8m bekommen, pro Fahrstreifen 4m, obwohl Fahrzeuge in Deutschland nur maximal 2,5 m breit sein dürfen. Selbst, wenn das auf geänderte gesetzliche Vorgaben zurückgeht, müssen wir das vor Ort nicht gutheißen.

Wie eine neu gebaute Straße mit beidseitigen Leitplanken aussieht, kann man sich an der „sanierten“ L213 zwischen Glessen und Königsdorf vor Augen führen. Auf dem Abschnitt zwischen Glessen und Dansweiler wurde die Straße verbreitert, einige Bäume und Sträucher wurden dafür abgeholzt. Stattdessen gibt es jetzt zwei herrlich anzusehende Blechwände, die wohl dazu dienen, Autofahrer vor einer Kollision mit den nicht mehr vorhandenen Bäumen zu bewahren. Pikant: auf der Strecke darf maximal 70 gefahren werden, teilweise sogar nur 50.

### 3.Radwegführungen

Der geplante Radweg soll eine Breite von 4 m haben. Es ist völlig richtig, dass es keine neue Straße mehr geben darf, an der kein Radweg gebaut wird, wie das leider an der L361n zwischen Bergheim und Bedburg passiert ist. Doch muss man sich fragen, welchen Sinn der Radweg an einer Umgehungsstraße haben wird, die eben nicht die direkte Verbindung zwischen Ortsteilen darstellt, wie sie von Radfahrern gefordert wird. Stattdessen müssen dringend die seit Jahrzehnten fehlenden Radwege an den Straßen im Umfeld der betroffenen Ortsteile Bergheims gebaut werden.

Gerade hier befinden sich die meisten Straßen auf Bergheimer Stadtgebiet ohne Radweg. Es fehlt der Radweg von Fliesteden nach Mansteden, es fehlen Radwege von Büsdorf nach Niederaußem, Rheidt und Ingendorf. In Rheidt fehlen Radwege nach Auenheim, Bedburg Rath und der nach Büsdorf.

Es muss nicht verwundern, dass gerade viele Bürger dieser Ortsteile selbst kurze Wege nicht mit dem Fahrrad fahren. Besonders problematisch ist die Benutzung der L213 von Büsdorf nach Stommeln, da die Straße zwischen Büsdorf und Ingendorf sehr kurvig und schlecht einsehbar ist, Autofahrer aber trotzdem jederzeit ohne ausreichenden Abstand zum Radfahrer diesen überholen. Das ist gefährlich und schade, weil sich in Stommeln der nächstgelegene Bahnhof (4Km) befindet.

### 4.Schwerlastverkehr

Immer wieder wird zur Begründung von Umgehungsstraßen angeführt, dass zu viele LKW durch die Ortsteile fahren, wodurch die Bürger besonders viel Lärm und Abgase zu ertragen haben. Dem sei so, weil viele LKW Fahrer die Maut sparen wollen und deshalb auf parallele Landstraßen ausweichen. Die Problembeschreibung ist richtig. Doch ein Teil der hohen LKW Belastung ist hausgemacht. Und zwar durch die offensichtlich nicht nur im Erftkreis bewusste Nichtahndung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten! Laut §3b der Straßenverkehrsordnung dürfen LKW über 7,5 t außerhalb von Autobahnen nur 60 km/h schnell fahren. Die tatsächliche Mindestgeschwindigkeit von allen LKW beträgt jedoch 80 km/h! Indem niemand diese anscheinend allgemein tolerierte ständige gesetzwidrige Geschwindigkeitsübertretung unterbindet, lohnt sich für LKW Fahrer das Meiden der Autobahn. Man kommt fast genauso schnell ans Ziel und spart Geld. Bürger in Ortsdurchfahrten bezahlen dafür mit ihrer Gesundheit.

## 5. Verkehrberuhigung in Ortsdurchfahrten

Die Ortsdurchfahrten sowohl in Büsdorf als auch in Fliesteden sind leider nicht durchgängig mit Tempo 30 ausgeschildert. Auch hier zeigt sich immer wieder, dass Forderungen aus dem Stadtrat zur Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen von den beteiligten Behörden Kreis und Straßen NRW entweder Ignoriert werden oder dass sogar bereits bestehende T30 Ausweisungen wieder aufgehoben werden. So geschehen in Fliesteden auf der Ortsdurchfahrt der K22. Das stößt auf erhebliches Unverständnis bei den Einwohnern, die uns dann schon mal nach dem Verstand fragen.

Neben der notwendigen Möglichkeit, T30 anordnen zu können, brauchen die Ortsdurchfahrten weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung b.z.w. dazu, dass alle Verkehrsteilnehmer sicher am Verkehr teilnehmen können. Gerade in den Ortsdurchfahrten der alten Dörfer fehlt Raum für Radfahrer und vor Allem für Fußgänger. Teilweise bestehen Bürgersteige mit nur 50cm Breite. Selbst für gesunde Menschen gleicht deren Benutzung einem Ballanceakt. Behinderten und Senioren wird damit verwehrt, am öffentlichen Leben teilzunehmen.

## 6. Masterplan Mobilität der Stadt Bergheim

Im Gutachtenteil 5.3 Kfz- & Wirtschaftsverkehr schreiben die Verkehrsgutachter folgendes:

„Zur Reduktion der Verkehrsbelastung im Allgemeinen sowie des Flächenverbrauchs im Besonderen werden deshalb die Forderungen nach attraktiven Alternativen zum Autoverkehr lauter, um damit Straßen und Innenstädte deutlich zu entlasten. Das geht mit Wünschen nach autofreien Quartieren oder Innenstädten einher. In diesem Zusammenhang hat sich die Aufgabe der Verkehrsplanung verändert: Aktuelle Konzepte sehen heute die Stärkung von Alternativen zum Auto für alle Bevölkerungsgruppen und die möglichst verträgliche Verkehrsabwicklung der weiterhin bestehenden und in Teilen auch notwendigen Kfz-Verkehre vor. Den Autoverkehr zu stärken und zu priorisieren entspricht dagegen größtenteils der Planungsphilosophie vergangener Jahrzehnte. In diesem Sinn unterscheidet sich das Handlungsfeld „Kfz- & Wirtschaftsverkehr“ von den bereits genannten, aber auch von den noch folgenden Handlungsfeldern. **Während mit den bereits genannten Handlungsfeldern Anreize zur verstärkten Nutzung des Umweltverbundes geschaffen werden sollen, wären Maßnahmen, die zu einer verstärkten Nutzung des Kfz-Verkehrs führen würden, gegenüber einer Vielzahl der gemeinsam erarbeiteten Ziele des Masterplans nicht zu vereinbaren.** Vielmehr stehen hier die Optimierung der bestehenden Rahmenbedingungen und Verkehrsflüsse sowie eine umwelt- und stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Vordergrund der Handlungsansätze. Auch infrastrukturelle Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehrsströmen, zur Vermeidung von Durchgangsverkehren in bestimmten Korridoren oder auch eine Reorganisation des ruhenden Verkehrs gehören zum Maßnahmenportfolio, das intensiv geprüft wurde.“

Im Maßnahmenfeld 1 zu 5.3

„Die Kreisstadt Bergheim ist zusammen mit den Straßenbaulastträgern in der Planung, die Straßeninfrastruktur punktuell zu ergänzen. Es ist jedoch zu betonen, dass alle Straßenbauvorhaben einer neuen Prüfung auf Basis der im Zielkonzept formulierten

Ziele zu unterziehen sind. Großräumige Straßenneubauten, die nur wenig bzw. keinen zielführenden Einfluss auf den innerstädtischen Bereich haben würden und die (über-)regionale Erreichbarkeit nicht signifikant verbessern, sollten kritisch hinterfragt bzw. aufgrund der neuen Entwicklungen neu bewertet und ggf. nicht weiterverfolgt werden.“

Dass in einem Endbericht eines Gutachtens für die Stadt Bergheim, dass durch die Verwaltung selbstredend „redigiert“ wurde, trotzdem noch ein solcher Satz auftaucht, hat uns gewundert. Auf Nachfrage bekräftigten die Gutachter im Fachausschuß ihre Meinung.

Wir schließen uns auch hier, wie schon zu Beginn bei dem wiedergegebenen Leserbrief, der Expertise der Fachleute an.

## 7. Öffentlicher Nahverkehr

Der Bau der L93n wird Millionen kosten, die einem weitaus wichtigerem Projekt fehlen werden: Der Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 von Bocklemünd bis nach Niederaußem.

Diese Infrastrukturmaßnahme wäre im Gegensatz zum Bau einer neuen Straße wirklich ein Projekt zum Strukturwandel. Statt mit neuen Straßen zusätzlichen Verkehr zu generieren, muss Verkehr langfristig verlagert werden. Ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten ist Ziel- und Quellverkehr. Der ist mit keiner Umgehungsstraße zu beseitigen.

Die allermeisten Pendler fahren zur Arbeit nach Köln. Viele davon würden eine Bahnstrecke als schnelle Verbindung nach Köln nutzen. Das hat auch die Blitzbefragung zur Linie 4 im Sommer 21 ergeben. Dabei muss die Strecke zukunftsweisend geplant werden. Die Bergheimer Grünen fordern, die Trasse so zu legen, dass sie von möglichst vielen Einwohnern genutzt werden kann. Büsdorf und Fliesteden sollten erschlossen werden.

Keinesfalls darf es dazu kommen, dass die Bahnlinie in Niederaußem, im Euel, einem geplanten Wohngebiet, in einer Sackgasse endet. Vielmehr muss ein Anschluß an die Bahnstrecke nach Rommerskirchen geplant werden. Auch das wurde von Bürgern bei der Blitzumfrage vorgetragen:

Seite 20 der Präsentation am 14.9.21

„Anregungen, die später ggf. aufgegriffen und in weitere Ausbauüberlegungen einfließen können:

- Verlängerung der Stadtbahn von Niederaußem bis nach Rommerskirchen
- Verlängerung der Stadtbahn nach Bedburg und nach Elsdorf“

Diese Ideen erst später aufzugreifen bedeutet, falsche Ziele zu verfolgen.

Die Endhaltestelle „Im Euel“ rührt wohl daher, den Nutzen-Kosten Wert durch viele potentielle Nutzer möglichst positiv darstellen zu können und dient Anliegerstädten als Argument, weitere Neubaugebiete zu rechtfertigen.

Obwohl auch ein Anschluß an die Rommerskirchener Strecke mit Anbindung des Kraftwerkes b.z.w. dessen künftiger Nachnutzung erhebliche Nutzerpotentiale bergen.

Das wurde sowohl von der Stadt als auch vom Verkehrsgutachter völlig außer Acht gelassen. Außerdem kann eine vernünftig geplante Verlängerung der Linie 4 eine wichtige Netzfunktion haben. Wir verweisen hier auf unsere Stellungnahme zur neuen Leitentscheidung Garzweiler.

Das einseitige Schielen auf einen vordergründig guten Nutzen-Kosten Faktor greift unseres Erachtens zu kurz. Die Einbindung einer neuen Schienentrasse in das Gesamtnetz und die Betrachtung zukünftiger Potentiale muss einen höheren Stellenwert erhalten.

Fazit:

Wir brauchen dringend Umbaumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Neuaufteilung des Verkehrsraumes zu Gunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Dazu gibt es reichlich Planungsvorschläge im Masterplan Mobilität der Stadt Bergheim. Doch um diese umzusetzen fehlt es der Stadt Bergheim an Geld, Personal und dem Willen beteiligter Behörden, das zu unterstützen.

Und der Einsicht der Politik, dass im Jahr 2023 nicht mehr die Verkehrspolitik der 70er betrieben werden kann. Wer sich darüber beschwert, dass hunderte Brücken nicht saniert werden können, kann nicht allen Ernstes weitere nicht unterhaltbare Infrastruktur fordern.

Die Verkehrsprobleme in den Ortsdurchfahrten sind also teilweise hausgemacht:

- weil Politik es nicht schafft, deutliche Verkehrsberuhigungen hinzubekommen.
- weil Kreis, Land und Bund die zügige Verkehrsabwicklung wichtiger ist als die Interessen der Anwohner von Ortsdurchfahrten
- weil die Ortpolitik den Bürgern seit Jahrzehnten die „große“ Lösung verspricht, statt die kleine anzugehen
- weil dem LKW Verkehr erlaubt wird, sich rechtswidrig über die Straßenverkehrsordnung hinwegzusetzen

Und sie werden auch hausgemacht bleiben, wenn der Autoverkehr durch zusätzliche neue Straßen weiter gefördert wird, statt Individualverkehr auf den ÖPNV zu verlagern.

Straße oder Schiene? Die Zukunft beginnt mit unserer Einsicht!

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hirseler