



Grevenbroich, den 9. August 2020

Kommunalwahl NRW 2020

Wahlprüfsteine der Facebookgruppe „Nein! Zur L361n in Kapellen-Grevenbroich (Erftaue)“ zur beabsichtigten Verkehrspolitik

Als Anlage finden sich die Antworten auf unsere Ende Juli versandten Wahlprüfsteine.

Bis auf zwei Parteien haben alle Angeschriebenen geantwortet. Lediglich von der CDU und der AfD haben wir keinen Rücklauf erhalten. Da letztere auch die Fragen zur Lokalpolitik seitens der NGZ regelmäßig ignoriert hat, wie in mehreren Ausgaben zu lesen war, kann vermutet werden, dass diese kein wirkliches politisches Konzept hat, sondern lediglich auf Protestwähler setzt. Bei der CDU scheint es wohl doch eher so zu sein, dass sie es nicht für nötig gehalten hat uns zu antworten. Augenscheinlich scheut man außer einigen polemischen Posts bei Facebook die inhaltliche Auseinandersetzung mit uns, ein für eine große demokratische Partei befremdlicher Akt.

In der Summe bleibt aus unserer Sicht festzustellen, dass in vielen Punkten zwischen allen Parteien enorme inhaltliche Übereinstimmung zu geben scheint. So haben sich augenscheinlich alle den Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrs auf die Fahne geschrieben. Inwieweit dies Wahlkampfmanöver getrieben von der Fridays For Future Bewegung oder echte Überzeugungen sind, mag jeder für sich selber entscheiden.

Die Grünen und die Linke haben seit jeher die L361n strikt abgelehnt. Im Rahmen eines globalen Umdenkens anlässlich des Klimawandels haben auch die SPD und Mein Grevenbroich mittlerweile ihren diesbezüglichen Standpunkt überdacht. Die UWG scheint sich nicht zu einem klaren Nein durchringen zu können, versieht aber den Neubau von Umfahrungen mit einem deutlichen Fragezeichen. Lediglich FDP und GGV halten an der L361n fest. Die CDU, die ja bekanntermaßen deren größter Verfechter ist, hat es ja, wie Eingangs geschildert, vorgezogen hier nicht Position zu beziehen.

Insgesamt sind die Antworten eine lesenswerte Lektüre mit vielen interessanten Lösungsansätzen. Es bleibt zu hoffen, dass man sich im nächsten Rat auf die hier erkennbaren Gemeinsamkeiten besinnt und so Grevenbroich nach vorne bringt.

Janine Heinze

Dirk Schimanski

1. Frage: Unterstützen Sie das Bestreben den Anteil des Fahrradverkehrs auf 25% zu erhöhen und würden Sie falls nötig den Kfz-Verkehr, wie z.B. in Berlin oder Düsseldorf, zugunsten des Fahrrads einschränken?



Die SPD Grevenbroich unterstützt ausdrücklich das Ziel, die Anteile des ÖPNV und des Radverkehrs am Mobilitätsverhalten deutlich zu erhöhen. Wir haben uns vorgenommen, bis spätestens 2040 Schritt für Schritt durch neue Mobilitätsangebote 80% aller innerstädtischen privaten Fahrten im motorisierten Individualverkehr überflüssig zu machen. Dabei spielt das Zusammenwirken von S-Bahn, Radverkehr und Bus die entscheidende Rolle.



Die UWG begrüßt alle Bestrebungen, das Radwegenetz in Grevenbroich zu modernisieren, auszubauen und zu beleuchten, falls der Bund die nötigen Mittel dafür zur Verfügung stellt, denn Grevenbroich ist unter Haushaltsaufsicht. Sperrungen von Fahrspuren wie in Berlin oder Düsseldorf halten wir in Grevenbroich für schwierig, da es hier so gut wie keine zweispurigen Stadtstraßen gibt.



Ja, wir unterstützen das Bestreben des Landesverkehrsministers zum Ausbau der Radwege. Es sollte im Einzelfall geprüft werden, ob eine Einschränkung des Kfz-Verkehrs zu Gunsten der Radwege für alle Verkehrsteilnehmer sinnvoll ist.



Dies wird von uns klar bejaht. Ein modernes Radwegenetz mit entsprechenden Schnellwegen, Fahrradstationen, Lademöglichkeiten für E-Bikes sind und waren schon immer Kernforderungen von uns, um eine Alternative zum Pkw-Verkehr zu schaffen. Schonende, verkehrsregulierende Maßnahmen können dabei helfen, bedürfen jedoch einer steten Kontrolle und müssen im Bedarfsfall angepasst werden. Ziel muss eine Verkehrsentslastung für alle sein.



Der Radverkehr nimmt einen wichtigen und größer werdenden Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen ein. Die positiven Effekte auf Klima, Umwelt, Lebensqualität und Gesundheit sind nachweisbar. Deshalb unterstützen wir das Bestreben, den Fahrradverkehr auf 25% zu erhöhen. So entsprechen wir den künftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Veränderungen, die eine Umverteilung des Verkehrs und ein Neudenken verlangt.



Wir sind für einen Ausbau des Radwegenetzes. Wenn man heute durch die Stadt mit dem Fahrrad fährt, steht man mehr, als man fährt. Das muss sich ändern. In Grevenbroich gibt es noch keine Fahrradstraße. Unser Antrag ein Teil der Bahnstraße zu einer Fahrradstraße umzuwidmen wurde von den anderen Fraktionen leider abgelehnt.



Den Anteil des Fahrradverkehrs auf 25% oder mehr zu erhöhen unterstützen wir. Wo es sinnvoll erscheint kann dafür auch der KFZ-Verkehr zurückgedrängt werden, wenn dadurch keine Mehrbelastung durch zusätzliche Staus in den Ortsteilen erzeugt wird. Allerdings wird der Fahrradverkehr nur einen Teil des PKW-Verkehrs ersetzen. LKWs werden sicher nicht in großer Zahl durch Lastenfahrräder zu ersetzen sein.

2. Frage: Wollen Sie den ÖPNV-Anteil in und um Grevenbroich deutlich erhöhen und welchen Anteil sollte Ihrer Meinung nach der ÖPNV künftig einnehmen?



Wie Frage 1.



Die UWG setzt sich seit Jahren unter anderem für den 'Gratis-Bus' ein. Erfahrungen in Vergleichskommunen zeigen, dass nur dieses Konzept den Modal-Split zugunsten des ÖPNV nachhaltig verbessert. In Monheim am Rhein nutzt bereits mehr als jeder Zweite den 'Gratis-Bus', in Grevenbroich sind wir weit davon entfernt (nur jede(-r) Zehnte!).



Wir setzen uns für einen ÖPNV-Ausbau in Grevenbroich ein, insbesondere zu den Randzeiten. Das Park&Ride Parkhaus am Bahnhof soll kostenfrei erhalten bleiben und den S-Bahn-Ausbau unterstützen wir. Wir brauchen ein Smart Mobility Konzept, um einen sinnvollen und effizienten Umstieg zwischen den verschiedenen Transportmitteln zu ermöglichen.



Förderung und Ausbau des ÖPNV sind Teil der Grünen DNA. Wo andere rücksichtslos und einseitig auf den motorisierten Individualverkehr setzen, haben wir seit jeher den Ausbau eines attraktiven und bezahlbaren ÖPNV gefordert. Ein-Euro-Ticket, Verdichtung des Taktes und ein Netz aus Bussen und Bahnen, das nicht nur Pendlerströme berücksichtigt, sondern auch dem Freizeitverhalten der Bürger*innen, insbesondere auch zur Nachtzeit und am Wochenende, Rechnung trägt, sind die Schlüsselworte, um die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV zu steigern.



Zu sagen, wir erhöhen den ÖPNV-Anteil um 10, 20 oder 30 % ist nicht seriös. Eine Vielzahl von Parametern nehmen hier Einfluss auf die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen, hierzu zählen auch persönlichen Präferenzen und Verhaltensweisen der Nutzer. Nur wenn die Bürger ihre eigenen Verhaltensweisen verändern und dazu bereit sind, vom MIV (motorisierter Individualverkehr) auf ÖPNV, Rad, Elektromobilität, Sharing- und Smart-Mobility-Angebote umzusteigen, kann nachhaltige, urbane Mobilität gelingen. Der Stadtraum als Kommunikations-, Aufenthalts- und Lebensraum muss dabei wieder stärker in den Mittelpunkt gerückt werden. Ohne ein Umdenken wird es dabei nicht gehen. Deshalb müssen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern integrierte, innovative Ansätze entwickelt werden, die städtisches Leben und Verkehr zusammenbringen.



Wenn es gelingen soll, die Verkehrswende in Grevenbroich sozial zu gestalten, dann muss der ÖPNV eine zentrale Rolle spielen. Doch noch immer sind die Ticketpreise viel zu hoch, einige Randbezirke schlecht angebunden. Häufig passen die Taktungen nicht für den Umstieg. Das alles muss sich ändern! Wir sind für ein S-Bahn-Drehkreuz. Der Bahnhof in Grevenbroich muss attraktiver werden, die Bahnhaltdepunkte müssen behindertengerecht gestaltet werden. Wir brauchen neue Bahnhaltdepunkte für die Südstadt und für Noithausen.



Die Anzahl der ÖPNV-Nutzer deutlich zu erhöhen ist ein sinnvoller Ansatz zur Reduzierung der Verkehrsbelastung. Den größten Einfluss, den die Stadt hierbei hat, ist der Ausbau des Busverkehrs, insbesondere vernünftige Anschlüsse an andere Verkehrsmittel und eine gute Anbindung der Ortsteile. Wer mit dem ÖPNV von Neukirchen zur Arbeit nach Düsseldorf fahren will, ist heute auf jeden Fall länger als 1 h in eine Richtung unterwegs. Wenn man erreichen will, dass Menschen auf den ÖPNV umsteigen, müssen die Fahrzeiten kürzer werden.

3. Frage: Welche kommunalen Maßnahmen zur CO₂-Minderung im Verkehr und zur Förderung des Bahn- und Radverkehrs wollen Sie durchführen?

SPD
Grevenbroich

Grevenbroich wird zum S-Bahn-Knoten. Alle Haltepunkte im Stadtgebiet wollen wir zu Mobilitätsstationen aufwerten und insgesamt attraktiver gestalten, um Pendler auf die Schiene zu bringen. Typische Ausstattungselemente von Mobilitätsstationen sind Car- und Bikesharing-Angebote, Fahrradboxen und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie die Verknüpfung mit dem ÖPNV. Auch Aufbewahrungsmöglichkeiten wie Schließfächer oder Umkleiden zum Kleidungswechsel können integriert sein. Die Anbindung aller Stadtteile an die S-Bahn-Haltepunkte wird über Bus und Rad gewährleistet. Neue Haltepunkte werden im Bereich der Südstadt und an der Museumsinsel Hombroich entstehen.

Mobilitätsstationen werden auch in weiteren Stadtteilen eingerichtet. Die Radwegeplanung wird darauf abgestellt, die alltägliche Nutzung von Fahrrädern in jeder Hinsicht zu erleichtern. Ein zentraler Radschnellweg entlang der Erft wird dabei die Hauptachse bilden. Die Stadt wird die Anschaffung von Lastenfahrrädern durch Gewerbebetriebe mit 300 Euro pro Rad fördern. Ergänzend werden Radschnellwege nach Köln, Düsseldorf, Jülich und Mönchengladbach gebaut.

Die Stadt wird den Busverkehr selbst übernehmen und die Nutzung durch eine engere Taktung (auch an Sonn- und Feiertagen) attraktiver machen. In einem Ringbussystem werden alle Stadtteile miteinander verbunden. Schnellbusse werden direkt in die Innenstadt und zum Bahnhof fahren. Auf gering ausgelasteten Strecken werden kleinere Busse zum Einsatz kommen. Punktuell werden auch per App bestellbare Ruf-Busse das Angebot ergänzen, über die auch Lasten wie bspw. Einkäufe einfach und bequem bis vor die Haustüre transportiert werden können. Das Jahresticket für den Stadtbus Grevenbroich wird 365 Euro kosten. Alle Busse werden mit alternativen Antriebstechniken betrieben. **(Der Beitrag wurde redaktionell gekürzt)**

UWG

Die vorgegebenen CO₂-Minderungen der Bundesregierung sind ambitioniert; Grevenbroich leistet durch das Ende der Braunkohleverstromung automatisch bereits einen großen Anteil. Die UWG setzt auch hier ganz klar auf ein neues Mobilitätskonzept, in dem der 'Gratis-ÖPNV' eine tragende Rolle spielen soll, denn ein Bus ersetzt 70 Autos. Des Weiteren ließe sich unser Vorschlag für eine Schnellbus-Linie nach Düsseldorf, wie die Erfahrungen aus Meerbusch und Neuss zeigen – zeitnah umsetzen. Eine S-Bahn, die erst in 10-15 Jahren kommt, finden wir auch wichtig, nur trägt sie wenig und zu spät zur lokalen Emissionsverringerung bei. Da die Parkplatzsituation am Grevenbroicher Bahnhof zudem ausgereizt ist, braucht Grevenbroich ein Gesamtkonzept, das den Modal-Split zugunsten von lokalen ÖPNV- und Radangeboten ändert. Der Vorschlag für einen Radschnellweg nach Düsseldorf wird mittlerweile gerne kopiert, insofern ist die UWG auch hier Vorreiter.

Freie Demokraten
FDP

Wir setzen auf konkrete Innovationen und Maßnahmen statt Symbolpolitik. Hierzu gehören für uns beispielsweise die Umrüstung kommunaler Fahrzeuge auf emissionsarme Antriebssysteme, die Förderung und Weiterentwicklung des autonomen Fahrens, eine gut ausgebaute Ladesäulen-Infrastruktur, die Installation von Photovoltaikanlagen auf städtischen Gebäuden und die Bepflanzung der Dächer von Grevenbroicher Bushaltestellen.

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**
GREVENBROICH

Der beschlossene Ausbau des S-Bahndrehkreuzes ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Dies gilt es mittelfristig mit einem intelligenten System aus klimaneutralen Bussen, einem Netz aus Radwegen und -stationen sowie einem zusätzlichen Bahn-Haltepunkt, z.B. im Bereich Noithausen, kombiniert mit einem leistungsfähigen Park+Ride-Parkplatz mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge, mit dem Umland zu verbinden. Durch die Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED-Technik gekoppelt mit dem Umbau zur Ladestation wird eine flächendeckende Verbreitung von E-Autos ermöglicht.

Der Strom hierfür kann u.a. klimaneutral durch die konsequente Nutzung kommunaler Dachflächen für Photovoltaik gewonnen werden. Durch eine Digitalisierungsoffensive soll der Anteil an Homeofficearbeitsplätzen vergrößert und damit die Verkehrslast durch Pendler verringert werden.

Mein
GREVENBROICH

Wir brauchen ein umfassendes Mobilitätskonzept für Grevenbroich! Andere Städte, wie beispielsweise Dortmund, Essen oder unsere Nachbarstadt Dormagen haben sich hie bereits auf den Weg gemacht.

Folgende Punkte müssen dabei u.a. berücksichtigt werden:

- Emissionsfreier Lieferverkehr
- Förderung der Elektromobilität und Förderung von Park&Ride
- Mobilitätsmanagement für Beschäftigte und Besucher der City, für Kitas und Schulen
- Nahmobilitätskonzepte mit u.a. Ausbau von Car-Sharing und Fahrradparken
- Fahrradparken und Erweiterung des Fahrradverleihsystems mit Pedelecs
- Durchgängiges, attraktives Radwege-Angebot

Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Marketingstrategie zur Stärkung des ÖPNVs sowie des Rad- und Fußverkehrs ist dabei insgesamt unerlässlich.

DIE LINKE.
ORTSVERBAND GREVENBROICH

Die Linke fordert mittelfristig einen kostenlosen ÖPNV in Grevenbroich, kurzfristigfahrtscheinlose Fahrtage (einen entsprechenden Antrag haben wir bereits vor Jahren in den Stadtrat eingebracht), eine Mobilitätsgarantie für jeden Stadtteil, bessere Umsteigemöglichkeiten, direkte Verbindung und kurze Reisezeiten in Bus und Bahn. Mehr Mobilität für Alle - das ist unser Ziel!

GGV

Grevenbroich sollte fahrradfreundlicher werden; dazu sollten Regelungen, die den Fahrradverkehr behindern geändert werden. Positiv wäre z.B.

- Vorfahrt der auf dem straßenbegleitenden Radweg an „Auf den hundert Morgen“ gegenüber den einmündenden Querstraßen,
- die Möglichkeit für Radfahrer von der Straße „Am Hammerwerk“ in die „Richard-Wagner-Straße“ zu fahren und
- die Beseitigung der Gefahrenstelle durch den plötzlich endenden Radweg an der Hülchrather Straße in Neukirchen und in Gegenrichtung die von Baumscheiben und Bordsteinen unterbrochene Streckenführung des Radweges

um nur einige Beispiele zu nennen.

Zusammenarbeit mit dem ADFC zur Aufspürung von Gefahrenstellen und Behinderungen für Radfahrer.

4. Frage: Mit welchen Maßnahmen wollen Sie den prognostisch steigenden LKW-Verkehr eindämmen und ggf. mit welchen Mitteln?

SPD
Grevenbroich

Wie wir brauchen neue Ansätze, um Logistik zu organisieren. Generell muss mehr Güterverkehr über die Schiene abgewickelt werden. Neben der Aufwertung der öffentlichen Bahnstrecken, um dort die Kapazitäten zu erhöhen, muss auch das Werksnetz von RWE für eine öffentliche Nutzung einbezogen werden. Schwerlastverkehr, der nicht vermeidbar ist, darf nicht durch die Orte fließen. Pünktuell werden deshalb zusätzliche Straßen benötigt. Wir unterstützen deshalb die von Bürgermeister Klaus Krützen vorgeschlagene Entlastungsstraße für Kapellen, Wevelinghoven, Hemmerden und Noithausen und die geplante Ortsumgehung Allrath. Auch für Langwaden muss eine Lösung gefunden werden.

Um neue Ideen zu entwickeln und konkret zu testen, wollen wir bei Neurath ein Mobilitäts- und Innovationslabor für die Logistik und Mobilität im ländlichen Raum ansiedeln. Unabhängig davon werden sich im Rahmen eines City-Logistikkonzeptes die Lieferverkehre in der Innenstadt reduzieren. Das Ziel ist eine emissionsfreie/emissionsreduzierte Belieferung – ggf. mit Elektrolasteräder – auf der „letzten Meile“ ins Zentrum. So soll „Am Zehnthof“ für den Bereich der Innenstadt ein Mikro-Depot entstehen. Das Modell wird zum Vorreiter für die Belieferung in den anderen Stadtteilen. **(Der Beitrag wurde redaktionell gekürzt)**

UWG

Die Zunahme des LKW-Verkehrs liegt zu großen Teilen im Konsumverhalten der Menschen begründet (Online-Handel). Durch eine Stärkung der lokalen Produktion von Lebensmitteln und des lokalen Handels sowie stabile regionale Wirtschaftskreisläufe kann der lokale LKW-Verkehr reduziert werden. Nicht erst die Corona-Krise hat gezeigt, wie wichtig lokale Produktion ist (Stichwort: Schutzmasken aus Asien!). Daher sollte der alte und wahre Satz wieder „gelebt werden“: „Fahr nicht fort, kauf am Ort!“. Überregional setzen wir uns für die Umfahrung von Grevenbroich auf den bestehenden Autobahnen ein, die Digitalisierung und moderne Navigationstechnik können da schon heute viel leisten.

Freie Demokraten
FDP

Das genannte Gutachten bezieht sich auf den Stadtteil Wevelinghoven, der schon heute massiv überlastet ist. Wir teilen die Sorgen der Anwohner in Bezug auf die Verkehrssituation uneingeschränkt. Das bis dato noch nicht veröffentlichte Verkehrsgutachten ist ein geeigneter Anknüpfungspunkt, um erneut mit Land und Kreis über eine Anbindung an L361 oder K10 zu verhandeln.

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN
GREVENBROICH

Grundproblem ist, dass zu viel Fracht über die Straße rollt. Hier muss konsequent Richtung Verlagerung auf den Schienenverkehr und einem Straßentransport nur noch auf den letzten Metern umgedacht werden. Dies ist natürlich eine bundesweite Herausforderung. Wir verfügen aufgrund der wegfallenden Braunkohleverstromung jedoch über ein sehr gut ausgebautes Schienennetz mit bundesweiter Anbindung. Durch dessen Nutzung als Umschlagplatz mit Anbindung an das Fernstraßennetz könnten wir unseren Beitrag mit dem Benefit neuer Arbeitsplätze und Gewerbeansiedlungen dazu leisten.

Mein
GREVENBROICH

Immer weniger Menschen kaufen heute im stationären Handel ein, immer mehr wird online bestellt und direkt vor die Haustür geliefert. So nutzerorientiert diese Entwicklung auch ist, gleichzeitig führt sie zu einer erhöhten Verkehrsbelastung. Um den städtischen Verkehr langfristig effizient und klimaneutral zu gestalten ist es notwendig, die Interessen aller Akteure zu berücksichtigen. Dafür müssen urbane Lieferketten analysiert und neu konzipiert werden. Ortsteilnahe Anlieferungslager und alternative Auslieferungsmöglichkeiten, z.B. mit Lastenfahrrädern sind dabei nur eine

Facette, den unmittelbaren Anlieferverkehr in den Städten zu reduzieren. Bei der konkreten Betrachtung der Ortsdurchfahrten Wevelinghoven und Kapellen würden

- *die Sperrung der Ortsdurchfahrten für den Schwerlastverkehr*
- *das Einbeziehen der betroffenen Straßen in das Lkw-Maut-System zu einer Entlastung der Anwohner führen.*

Das grundsätzliche Problem für die gesamte Stadt muss allerdings schnellstmöglich angegangen werden.



Ein Durchfahrtsverbot des LKW-Verkehrs. Unsere Stadtteile sollen nicht als Ausweichrouten für Mautpreller dienen. Mehr Güter auf die Bahn! Die großen Industriebetriebe sollen wieder einen Gleisanschluss erhalten. Auch das vorhandene RWE-Schiennetz kann dabei eine wichtige Rolle spielen.



Zunächst müsste analysiert werden, um welche Art von LKW-Verkehr es sich handelt, z.B. Anlieferverkehr für den örtlichen Handel, Anlieferung von in online-Shops bestellten Waren an Privatkunden, Anlieferung an Industrieunternehmen oder Handwerksbetriebe. Auf Grundlage dieser Analyse kann man Maßnahmen ergreifen z.B. Förderung eines zentralen Logistikstandortes, durch den Mehrfachanlieferungen an einem Tag an Betriebe verhindert oder reduziert werden.

5. Frage: Wie stellen sie sich die Verteilung der Investitionen im Verkehrssektor in den verschiedenen Verkehrsarten vor und wären die schon 2011 geschätzten 14 Mio. € Kosten für die L361n mittlerweile anderswo zeitgemäßer und sinnvoller verwandt?



Der Schwerpunkt muss ganz klar auf der Schiene und beim Radverkehr liegen. Hier gibt es viel Nachholbedarf und viel Potential, die Anteile deutlich zu steigern. Es muss aber weiterhin in den Erhalt und punktuell den Ausbau des Straßennetzes investiert werden. Die Querung der Erftaue durch die L361n wäre nicht nur aus ökologischen und verkehrsplanerischen Gründen Unsinn, sondern auch aus finanziellen, erst recht, wenn man einen Tunnel umsetzen möchte. Bei den 14 Mio. Euro wird es sicher nicht bleiben. Die von Bürgermeister Klaus Krützen vorgeschlagene Trasse über das freie Feld wird deutlich kostengünstiger zu realisieren sein, das gesparte Geld kann Straßen.NRW dann in sinnvolle andere Projekte geben.



Die UWG beklagt schon seit Längerem die Vakanz im Bereich der Grevenbroicher Verkehrsplanung. Wir können mit unseren guten Konzepten (Gratis-Bus, Schnellbus, Fahrradschnellweg), die ja auch Geld kosten, nur wenig erreichen, wenn da nicht endlich gehandelt wird. Hierfür sind politischer Wille und Mehrheiten erforderlich.



Die L 361n ist aktuell im Landesstraßenbauprogramm priorisiert, was bedeutet, dass die Investition seitens des Landes erfolgt. Der Rat der Stadt Grevenbroich hat keine Entscheidungsgewalt über die Investitionen des Landes. Er entscheidet lediglich über das städtische Investitionsprogramm. Hier vertreten wir die Meinung, dass Investitionen in Instandsetzungsmaßnahmen für beschädigte Straßen Vorrang haben.



Investitionen in den Verkehrssektor flossen bisher einseitig vorwiegend in den Straßenbau. Vor den Neubau von Straßen setzten wir auf den Erhalt und den schonenden Ausbau des bestehenden Netzes, das sich in einem schlechten Zustand befindet. Neuinvestitionen sollen grundsätzlich in den Bau und die Förderung alternativer Verkehrsmöglichkeiten, des Schienennetzes sowie eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV fließen. Dementsprechend halten wir die Realisierung der L361n, deren Kosten sich aufgrund der Preissteigerungen und planungstechnischer Unwägbarkeiten auf deutlich über 20 Mio bis hin zu 30 Mio € belaufen dürften, für eine Verschwendung von Geldern in ein absolut aus der Zeit gefallenes, überholtes Projekt.



Zukünftige Investitionen im Verkehrssektor müssen mit Blick auf eine notwendige, kommunale CO2 -Reduzierung erfolgen. Der Ausbau der Radwegenetze, sowie Schwerpunkt-Investitionen in Park & Ride-Systeme, Car-Sharing und Fahrradparken sind aus diesem Grund zwingend notwendig. Dies gilt grundsätzlich und ist nicht im Zusammenhang mit der Investition für eine geplante L361N zu sehen.



Straßen wie die L361n sind nicht sinnvoll! Einige der notwendigen Maßnahmen haben wir gerade bereits erwähnt. Dort wird das Geld sinnvoller verwendet. Mehr Geld für ÖPNV und für das Radwegenetz.



Wir betrachten die L361N als wichtigen Faktor zur Reduzierung der Verkehrsbelastung in GV-Kapellen und Wevelinghoven.

6. Frage: Unterstützen Sie die Initiative von Bürgermeister Krützen, die L 361 in Wevelinghoven und Kapellen zu einer Stadtstraße abzustufen, oder welche andere Möglichkeiten einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung, ohne die L 361n, sehen Sie, um die seit vielen Jahren erwartete Entlastung der Anwohner zu bewirken?



Kapellen und Wevelinghoven kurzfristig entlasten zu können, ist der Vorschlag von Bürgermeister Klaus Krützen die einzige sinnvolle Alternative, die wir deshalb ausdrücklich unterstützen. Wer dies ablehnt, bekennt sich dazu, dass die Orte noch mindestens 10 bis 15 Jahre keine Entlastung erfahren werden. Das ist nicht unser Ziel.



Ähnliche Versuche wie die des BM hat es bereits gegeben. Als Kommune haben wir nur sehr wenig Einfluss auf die dafür zuständigen Stellen. Was wir aber haben ist die Möglichkeit, wie in Vergleichskommunen das PKW-Aufkommen soweit zu verringern, dass neue Umfahrungen jeglicher Art überflüssig werden.



Eine Herabstufung zu einer Stadtstraße nachteilig, da alle Umbauten dann finanziell zu Lasten der Stadt Grevenbroich erfolgen müssten und somit weder die L 361n noch die West- oder Nordwesttangente umsetzbar wären. Wir hoffen, dass uns die Verkehrsgutachten konkrete Ansätze für andere verkehrsberuhigende Maßnahmen liefern und werden selbstverständlich alle Vorschläge prüfen.



*Diese Idee findet unsere volle Unterstützung, stammt sie doch aus der Feder der örtlichen Bürgerinitiative gegen die L361n, mit der wir seit jeher eng verbunden sind. Der Vorschlag wird von allen betroffenen Bürger*innen vor Ort einhellig mitgetragen und steht im Konsens auch mit den Befürwortern einer Umgehungsstraße. Ein Ablehnung dieses Ansinnens bedeutet faktisch, den Willen der Betroffenen zu ignorieren und ihnen eine Entlastung zu verweigern. Durch die Initiativen wurden weitere Vorschläge wie z.B. Ausweitung einer Parkverbotszone, erarbeitet. Diese wurden bis dato durch die bürgerliche Mehrheit im Stadtrat und von Straßen.NRW blockiert. Hier gilt es nach der Wahl in erneute Gespräche einzusteigen.*



Es ist grundsätzlich richtig, die Herabstufung der L361 zur Stadtstraße voranzutreiben und initiativ voranzutreiben.



Wir sind für ein Durchfahrtsverbot für LKW. Wir bedauern es, dass das der Kreis sich diesem Durchfahrtsverbot verschließt. DIE LINKE unterstützt alles, um dieses Verbot zu erreichen. Weiter muss überprüft werden in welchen Wohnbereichen, eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sinnvoll ist.



Sobald die L361n fertig ist, unterstützen wir die Herabstufung der bisherigen L361 in Kapellen und Wevelinghoven zu einer Stadtstraße. Bevor die L361n fertiggestellt ist, sollte unserer Ansicht die Straße in der Verantwortung des Landes bleiben. Wir sehen derzeit nicht, dass auf der L361 der LKW-Verkehr eingedämmt werden kann. Die Anlieferung, z.B. bei Gewerbebetrieben oder Einzelhandelsgeschäften in der Talstraße und an der Untermühle muss weiterhin möglich sein. LKW-Fahrer quälen sich normalerweise nicht ohne Not durch die enge Ortsdurchfahrt von Wevelinghoven, z.B. durch die Straße „Am Wehr“. Verkehrsbelastung in GV-Kapellen und Wevelinghoven.

7. Frage: Wie bewerten Sie die West-, bzw. Nordwesttangente mit Blick auf die Entlastung der Ortsteile Kapellen, Wevelinghoven, Hemmerden und Noithausen im Vergleich zur L 361 n durch die Erftaue?



Wir unterstützen den Vorschlag von Bürgermeister Klaus Krützen, die Nordwesttangente zu realisieren, ausdrücklich. Sie entlastet vier Orte, ist kostengünstig und rasch umsetzbar und erfordert einen vergleichsweise geringen ökologischen Eingriff. Die L361n durch die Erftaue ist ein Planungsrelikt aus der Vergangenheit, dessen Entwicklung heutzutage nicht mehr vorstellbar wäre.



*Die UWG hält neue Umfahrungen, die womöglich erst in 10-20 Jahren kommen, für nicht sinnvoll. Um eine zeitnahe Reduzierung des Verkehrs in ALLEN Stadtteilen zu erreichen, setzen wir daher auf den 'Gratis-ÖPNV'. In einer Vergleichskommune haben mit Einführung des 'Gratis-Busses' 10.000 Einwohner*innen ihren privaten PKW abgeschafft, das schafft man mit keiner Umfahrung.*



Die Kehrtwende des amtierenden Bürgermeisters Klaus Krützen in puncto L 361n ändert nichts daran, dass der Durchgangsverkehr in Wevelinghoven und Kapellen deutlich und spürbar reduziert werden muss. Dies geht aus unserer Sicht nur mit der geplanten L 361n. Die vom Bürgermeister ins Spiel gebrachte Alternative ist nicht sinnvoll, da sie kaum Entlastungswirkung entfalten würde. Viele Verkehrsteilnehmer würden weiterhin die bestehenden Wege nutzen, weil die West- bzw. Nordwesttangente einen großen Umweg für sie darstellt. Darüber hinaus dürften die Investitionsvolumina horrend sein, so dass das Land dieses Vorhaben sehr wahrscheinlich ablehnen würde.



Straßen müssen so geplant werden, dass sie entstehende Ziel- und Quellverkehre unmittelbar aufnehmen. Sie sollten mit möglichst geringer Flächennutzung / -zerschneidung und somit relativ bebauungsnah unter entsprechendem Schutz der Anwohner angelegt werden. Die genannten Alternativrouten stehen im Einklang mit anstehenden Entwicklung von Neuansiedlungen und können zudem in Teilen über bestehende, entsprechend auszubauende Straßen geführt werden. Somit begrüßen wir diese Varianten, da deren Realisierung faktisch eh ansteht und lediglich planungstechnisch angepasst werden muss. Somit sind sie einschließlich der Kosten in allen Aspekten der L361n überlegen.



Ehrlich gesagt waren wir bis vor wenigen Jahren davon überzeugt, dass es keine vernünftige Alternative zur neuen L361 N gibt. Mit Blick auf die immer deutlicher werdenden Klimaveränderungen sehen wir die Notwendigkeit, neu nachzudenken. Es ist uns wichtig, das Landschaftsschutzgebiet Erftaue und das Naturschutzgebiet an der „schwarzen Brücke“ zu erhalten und alternative Lösungen zu finden. Welche Lösung dabei die beste ist, sollte parteiübergreifend erarbeitet werden. Es wäre wünschenswert, wenn in diesem Zusammenhang nicht durch die parteipolitische Brille geschaut würde, sondern eine Idee vorangebracht wird, die Naturschutz und die berechtigten Interessen der Anwohner in Einklang bringt.



Es muss überprüft werden, ob eine Straße für die Zukunft tatsächlich nötig ist.



Die Streckenführung erscheint sinnvoll, allerdings ist in den nächsten Jahrzehnten nicht mit einer Realisierung zu rechnen, da es dazu bisher weder eine Planung noch eine Umweltverträglichkeitsprüfung gibt. Es ist mit Einsprüchen und Klagen zu rechnen und die Stadt als Nothausaltsgemeinde wird die Straße wohl kaum finanzieren können, da es sich vermutlich um städtische Straßen handelt, wäre hier die Stadt in der Pflicht, bei der L361n müsste das Land zahlen.

8. Frage: Halten Sie eine neue L 361 n durch die Erftaue mit ihren Barrierewirkungen sowie ihren Lärm- und Schadstoffemissionen mit den Zielen der anstehenden Renaturierung der Erft hinsichtlich Naturschutz und Wert als Naherholungsgebiet für vereinbar?



Nein, wir halten diese beiden Ziele nicht für miteinander vereinbar, egal, ob die Straße als Tunnel oder Hochstraße gebaut würde. Die Erftlandschaft ist viel zu wertvoll, um sie durch so ein Projekt zusätzlich zu belasten. Unsere Ziele für die Erft sind andere: Denn die Erft ist das Herzstück der Grevenbroicher Stadtentwicklung. Im ganzen Stadtgebiet. Den Grünzug wollen nicht nur durch einen Radschnellweg noch besser erschließen und die konsequente Aufforstung erweitern, sondern auch durch Fußwege an beiden Ufern. Die Erft wird erlebbarer, insbesondere im Bereich der Innenstadt. Bänke, Fitnessgeräte und Gastronomie werden die Aufenthaltsqualität steigern. Der weit größte Teil wird aber weiterhin ausschließlich der stillen Erholung und auch dem Schutz von Flora und Fauna dienen.



Unser Ziel als Kommune muss sein, die Lebensqualität der Menschen und den Schutz der Natur mit den Mobilitätsansprüchen der Menschen in Einklang zu bringen. Dabei können wir nur insoweit Einfluss nehmen, indem wir den Menschen lokale Angebote machen, die keine neuen und teuren Straßen benötigen. Unser Mobilitätskonzept leistet das.



Die Renaturierung der Erft wird auch große Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt der Erftaue haben. Die beiden Vorhaben der L 361n und der Renaturierung der Erft müssen miteinander in Einklang gebracht werden, um den größtmöglichen gemeinsamen Nutzen für Mensch, Tier und Umwelt zu finden. Das Ziel muss sein, die ökologische Belastung so gering wie möglich zu halten, aber die vom Lärm geplagten Menschen in Wevelinghoven und Kapellen so weit wie möglich zu entlasten. Um eine solide ökologische Folgeabschätzung vornehmen zu können, sollte zunächst die Umweltverträglichkeitsprüfung abgewartet werden.



Die L361n ist mit keinem dieser Ziele auch nur im Ansatz vereinbar. Ihre Planung stammt aus einer Zeit, als niemand an Umweltschutz dachte und Fortschritt mit Beton gleichgesetzt wurde. Vielmehr gilt es, die wertvollen Erftauen als naturnahen Raum für Mensch und Tier zu erhalten und entsprechend zu schützen. Sie sollten in ein Netz von Naturschutzgebieten und Habitaten von der Königshover Höhe bis an den Rhein eingebunden werden. Entsprechend haben wir uns auch bereits auf Kreisebene positioniert und die L361n auch dort für nicht verhandelbar erklärt.



Nein, auch die Renaturierung der Erft mit hohem Entwicklungspotential für die Tier- und Pflanzenwelt hat uns dazu gebracht, neu nachzudenken.



Nein. Wir brauchen keine L361n durch die Erftaue, bei Kapellen und Wevelinghoven.



Ja, es ist durchaus möglich eine Straße so zu bauen, dass die von ihr ausgehenden Umweltbelastungen minimiert werden.