

Dies ist ein persönlicher Bericht von Torben Schultz, er erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und ist subjektiv geprägt. Gewisse Teile sind nicht nach dem Verlauf der Veranstaltung, sondern nach Zusammenhängen neu geordnet. **Rot markierte Teile** sind Fragen, bzw. Ansätze, die ggf. aufgegriffen werden sollten.

Fett markierte Teile

sollen beim „überfliegen“ Kernpunkte deutlich machen.

Die Veranstaltung war unheimlich voll, denke mehr als 150 Leute - es gab auf alle Fälle nicht genug Sitzplätze, viele Leute mussten stehen. Das wichtigste zuerst, der nächste Termin:

Demo

gegen den geplanten Bau der Landstrasse L19

Donnerstag, 7. Mai 2008 um 17:00 Uhr

vor den Rathaus Giesenkirchen / Marktplatz

Bei der Begrüßung durch Uwe Türschmann wurde klar gestellt, dass es sich nicht um eine Parteiveranstaltung und trotzdem wird es nicht ganz ohne Politik gehen. Hier ist schon anzumerken, dass die BI „Nein-L19“ ganz offiziell von NABU, der SPD und den Grünen unterstützt wird. **Hier könnte über eine Unterstützung von Seiten DIE LINKE. MG nachgedacht werden und entsprechend eine Anfrage an die BI gestellt werden ob so eine Unterstützung überhaupt erwünscht ist.** Wenn müsste natürlich auch eine Person bereit sein entsprechende Arbeit zu leisten.

Frederick Skupin hielt einen sehr guten Vortrag, in einem Geschichtlichen Rückblick zeigte er das es schon 1946 erste Planungen dieser Trasse unter anderem Namen gab. Dann wurde sie als A44 in den 80ern geplant, aber dann 1988 durch Klage Abgewiesen. Es gab weitere Versuche, die letztlich aber auch an der Umweltverträglichkeitsprüfung (künftig UVP) scheiterten.

Dann wurde in 2003 eine andere Ortsumgehungstrasse, die L31n - Ortsumgehung Ruckes, eingereicht um aus Landesmitteln bezahlt zu werden. Zusätzlich wurde aber auch die L19 eingereicht und wurde dann für das Land als "höher/wichtiger" bewertet und in das Gesetz IGVP (IntegrierteGesamtVerkehrsPlanung; <http://www.lvp.nrw.de/>) aufgenommen und steht dort in der Liste mit Platz 7 weit oben.

Damit ist es Gesetz! Unterschriften in Form Bürgerbegehren/-entscheid wie bei Giesenkirchen 2015 reichen nach der Ansicht der BI nicht!

Wie später aufgezeigt wurde muss die Grundlage für die L19 wegfallen, da sieht die BI Nein-L19 nur einen Machtwechsel im Rat als Lösung, so dass dieser beim Land beantragt die L19 aus dem IGVP raus zu nehmen.

Warum ein Bürgerentscheid nicht ggf. den Rat zu diesem Schritt zwingen könnte ist mir nicht klar.

Auch wurde später von Bodo Wißen (Verkehrspolitischer Sprecher SPD NRW; MdL; kommt aus dem Bereich Kleve) klar gestellt, dass die L19 noch an der UVP oder anderen Verfahrensschritten scheitern könnte. Diese Chance sahen nicht alle als Realistisch.

Obwohl es bis zur Aufnahme in die IGVP mehrere Expertengespräche, Anhörungen, etc. gab, **haben die Bürger erst 2006 wirklich aus der RP davon erfahren**

- seit dem ist die BI aktiv am Forschen und in Gesprächen mit der Politik.

Im weiteren wurde die Dimension der L19 geschildert, es ist keine Ortsumgehung, da sie direkt in Odenkirchen an die A44 (bei Kreuz Holz / Abfahrt Odenkirchen) anschließt wird sie zu einer Überregionalen Durchgangsstrasse. In vielen weiteren Details wurde aufgezeigt dass es **Faktisch eine vierspurige "Autobahn ähnliche" Straße werden muss**

- die aber an der Ritterstrasse bei Schloss Rheydt Endet, also direkt am Naturschutzgebiet. Da ist zu befürchten, dass sie dann in einem nächsten Schritt zu einer richtigen Nord-Süd Verbindung ausgebaut wird.

Bezüglich Verkehr hatte die Stadt MG schon immer ein Strategie Problem, 2005 wurde reagiert und angefangen einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zu entwickeln. **Obwohl die L19 noch nicht gebaut und noch nicht durch die UVP ist, bezieht der VEP seit 2006 die L19 ein. Bei einem Scheitern der L19 könnten bis zu 50% des VEP hinfällig werden.**

Ein Argument für die L19 war der Ausbau des Flughafen, der aber Anfang 2008 endgültig gestoppt wurde. Weiter soll mit dem Bau der L19 ein Teil Bau-/Wohnfläche erschlossen werden. Ein Teilnehmer merkte an, dass eine Landstraße diese Aufgabe gar nicht erfüllen darf und sogar gewisse Ausfahrten von der L19 zu den derzeitigen Wohngebieten nicht sein dürften – also der Zweck der innerstädtischen Umgehung und Verbindung weg fällt. Doch zumindest die derzeitigen Dimensionen machen klar, dass sie mit Lärmschutz und Dammbau eine künstliche Grenze schafft. Wege werden innerstädtisch nicht kürzer, sondern länger.

Ursprünglich war für die innerstädtische Verbindung und Entlastung bestehender Straßen die L31n - Ortsumgehung Ruckes – und Ausbau L31 geplant. Dieser Vorschlag war auch mit dem Landschaftsverband als Umweltverträglich und Sinnvoll abgesprochen. Inhaltlich wurde auch genau diese Trasse mehrfach als Sinnvolle (und auch kostengünstigere) Alternative genannt. Die **Bürger und die BI wollen auch eine solche Entlastung,** nur nicht in Form einer L19.

Allerdings ist auch klar, dass die Planung der L19n in 2008 ganz aus dem IGVP gestrichen wurde, wenn die L19 nicht gebaut wird, wird erstmal gar nichts gebaut. Auch muss klar sein, dass der Bau der L19 von Landesbedeutung ist und somit nahezu kosten neutral für die Stadt MG wäre. Jedoch würden Kosten für Lärmdämmung auf die Anlieger Umgelegt werden (Beispiel Hardt).

Im weiteren wurde intensiv auf die Bedeutung für die Umwelt eingegangen. Genau wegen dieser Umweltunverträglichkeit ist immer die A44 gescheitert, es wäre ein Hohn wenn jetzt ein vergleichbares Projekt unter anderem Namen umgesetzt wird.

Es gibt das Niersauen Konzept, das auch vom Land finanziert wird. Dabei geht es um die Renaturierung des Niersverlauf, der Nutzen für die Anwohner davon ist die **Verhinderung von Überschwemmungen** (durch Auenlandschaft, Rückhaltebecken, ...). Der wichtige Punkt dieses ökologischen Konzeptes ist aber sicher der Umweltschutz (Artenschutz Flora und Fauna).

Im Landschaftsplan ist seit 2004 dafür eine Fläche von 352ha als Landschaftsschutzgebiet eingetragen. Bei einem Bau der L19 würde bisher erreichtes und das bisher investierte Geld vernichtet werden. Und **ein wichtiges Naherholungsgebiet könnte in dieser Form nicht ersetzt werden.**

Allerdings können Landschaftsschutzgebiete bebaut werden, wenn entsprechende Ausgleichsflächen geschaffen werden. Dies ist bei Naturschutzgebieten wie sie um Schloss Rheydt bestehen anders. Jedoch sollten „grüne“ Gebiete möglichst zusammenhängend sein, bei den zu schaffenden Ausgleichsflächen für das Gebiet der L19 wäre das nicht mehr möglich. **Es wurde darauf hingewiesen, dass doch mal bei der Stadt geprüft werden könnte, ob**

überhaupt bisher die Ausgleichsflächen für andere Bauprojekte geschaffen wurden. Immerhin hat MG einen sehr hohen Grad an Flächenversiegelung.

Neben der Bedeutung für die Umwelt die schon in Odenkirchen beginnt, wurde auch die Folgen für bestehende Denkmäler angerissen. Als Beispiel wurde das Naturdenkmal Galgenberg / Kamphausener Höhe genannt.

Die Versammlung wurde dann mit ein paar Worten von Bodo Wißen und einer Interessanten – in Teilen emotionalen – Diskussion beendet.

Fazit der BI: Nur wenn die derzeit Regierenden abgelöst werden kann der Bau noch gestoppt werden. Jede/r sollte die Informationen weitertragen um mehr Menschen zu überzeugen. **Die Zeit der Informationssammlung ist vorbei, jetzt aktiv werden: Mobilisierung zur Demo!**

Mein Fazit: Für mich ist deutlich geworden, dass die L19 nicht gebaut werden darf, die Folgen für die Umwelt und die BürgerInnen sind fatal! Die L31 ist durchaus eine Verkehrspolitische Alternative die den Bürgern und der Umwelt gerecht wird.

ABER es muss auch DEUTLICH gesagt werden, dass MG GRUNDSÄTZLICH von der Auto freundlichen Politik weg muss! Der Aspekt der Förderung des ÖPNV weg vom MIV kam mir zu kurz – das habe ich auch in meinem einzigen kurzen Beitrag gesagt.

Ich bin für eine Unterstützung der BI „Nein-L19“ OHNE diese zu vereinnahmen und werde das Thema auf die nächste Sitzung der Ortsgruppe Rheydt bringen.

Für die nächste(n) Informationsveranstaltung(en) werden folgende Themen Vorbereitet:

-

Lärmbelästigung (z.B. wäre eine Autobahn besser Abgetrennt)

-

Denkmäler an der Trasse (gibt mehr als den meisten Bekannt sind)

-

Tiere & Lebensraum

-

Demographische Entwicklung (macht es überhaupt noch Sinn so eine Trasse zu planen)

-

Auswirkungen Flächenversiegelung

Stichwortartig noch wichtige Punkte die nicht in den Berichtsfluss passten:

-

die für die L19 veranschlagten Kosten könnten bewusst klein gerechnet sein weil einfach ein Wille für die L19 in gewissen Kreisen besteht; z.B. ist aufgrund der Bodenbeschaffenheit mit höheren Kosten als bei „normalen“ Straßen zu rechnen.

-

Es liegt mal wieder der Verdacht des Klüngels nahe, da in dem Gebiet Leute aus der CDU z.B. mit Makler und Bautätigkeiten aktiv sind.

-

Da es eine Landesstraße ist, könnte die Nötige Enteignung von Grundstücken sehr schnell gehen.

-

Der IGVP ist (könnte? Ist er wirklich?) vom Ansatz keine schlechte Sache und stammt aus Rot-Grünen Landesregierungszeiten. Aber er wird derzeit schlecht umgesetzt. (war aussage von Bodo Wißen)