

Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN Bergisch Gladbach

B 90/ Die Grünen* Rathaus* 51465 Bergisch Gladbach

Telefon+ Fax: 0 22 02/ 14 22 42

fraktion@gruene-gl.de

www.gruene-gl.de

Bürozeiten: mo 14-18 Uhr, die 9-13:30 Uhr,
do 9-13:30 Uhr

BürgerInnensprechstunde:

Montags 17-18 Uhr

Bergisch Gladbach, 29.04.2010

Betreff: Antrag für die Sitzung am 29.04.2010, TOP 7,
UVS L 286 N (L 288 N)

Antrag:

Der UKV-Ausschuss nimmt die UVS, Teil 1, zur Kenntnis und empfiehlt folgende Vorgehensweise:

Es wird auf eine weitere Verfolgung der Trassenplanung entlang des alten Bahndammes verzichtet.

Begründung:

1. Weite Gebiete entlang der geplanten Trasse auf dem Bahndamm und auch in der Weiterführung von der Kölner Straße bis zur A 4 erscheinen in der Bilanzkarte 9 mit den Farben rot und orange. Diese beiden Farbstufen symbolisieren die höchsten denkbaren Raumwiderstände. Angesichts dieser massiven Raumwiderstände aus geoökologischer, bioökologischer und landschaftsökologischer Sicht kann die Konsequenz nur ein Verzicht auf diese Trasse sein.
2. Das UVS-Verfahren dient - im Text wörtlich festgestellt - dem Ziel der Findung einer Linienführung. Dieses Ziel wird angesichts der Vorgabe nur einer einzigen konkreten Linie entlang des alten Bahndammes ad absurdum geführt, da die Trasse und damit das Ziel ja schon vorgegeben ist.

Grüne

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

Verfahrensstand Bahndammtrasse nach Vorlage der UVS, Teil1, vom Dezember 2009: Stellungnahme der Grünen vom 26.04.2010

1. Die UVS stellt massive Raumwiderstände fest:

a. geoökologische Raumwiderstände

- Unklarheiten über die Beseitigung der Zinkhüttenschlacken im Bahndamm
- Unklarheiten über den Untergrund des Bahndammes

b. Bioökologische Raumwiderstände

- Große Bedeutung als Verbundlinie im Biotopverbund von NW nach SO
- Wichtige quer verlaufende Verbundlinien am Scheidtbach/Rodenbach und entlang der Linie 1

c. Landschaftsökologische Raumwiderstände

- Wichtige Rad- und Fußwegeverbindung als Teil des Verkehrs- und Naherholungsnetzes
- Wichtige Naherholungsgebiete im Mittelbereich der Trasse (Lückerather Anger / Saaler Mühle)
- Massive Störung von Wohnungen (Gronau / Lückerath / Altfrankenforst / Kaule)
- Massive Störung empfindlicher Nutzungen wie Schulen und Seniorenwohnanlagen
- Störung historisch bedeutsamer Relikte, z.B. an der Saaler Mühle, einer wichtigen Siedlungskeimzelle von Bergisch Gladbach

2. Es gibt eine Reihe nicht ausgesprochener Probleme:

- Ein Anschluss an die A 4 macht nur Sinn, wenn die Kölner Straße ohne Anbindung unterquert wird. Damit muss Bensberg aber über die Saaler Straße angebunden werden.
- Dies zwingt zu einem Anschlussbauwerk vor dem AWO-Seniorenheim an der Saaler Straße
- Ein wirksamer Lärmschutz setzt eine 5 m hohe Lärmschutzwand mit nach innen überhängenden Spitzen voraus. Dies wäre enorm teuer und würde in weiten Abschnitten (bei 5 m Straßenhöhe) einen 10 bis 11 m hohen Sperrwall erzeugen.
- Die Fortführung der L 288 N bis zur A 4 zieht zwangsläufig die Weiterführung entlang der A 4 bis zur Forsbacher Straße nach sich, um Bensberg zu entlasten. Damit wird massiv in die Feuchtgebiete im FFH-Gebiet Frankenforst eingegriffen.
- Damit wird aber die Straße endgültig zur L 288 N mit starkem externem Verkehrsaufkommen.
- Das wiederum zwingt zum Ausbau der L 288 N im restlichen Stadtgebiet Richtung Leverkusen.
- Was hat der Straßenverkehrs-Planer Fock 1982 dazu gesagt ? "Ein neues Straßennetz macht nur als Ganzes einen Sinn. Nur Teile zu bauen ist unsinnig."
- Bei nur 10.000 angenommenen Fahrzeugen und 8 km² Umweg gegenüber der kürzesten Trasse fallen 80.000 Umweg-km pro Tag Richtung Köln an. Im Jahr sind das bei angenommenen 300 Nutzungstagen 24 Mio km Umweg. Nimmt man nur 5ß0 cts pro km an Kosten an, entstehen 12 Mio € pro Jahr an Umwegkosten, die BürgerInnen und Bürger sowie die Wirtschaft zu tragen hätten. Über die 40 angenommenen Nutzungsjahre (siehe Abschreibungszeiträume von Straßen) wären das Umwegkosten von 480 Mio €. Toll !!!???
- Ein Anschluss im Bereich Kaule zwingt zum sofortigen Ausbau der A 4, da der bisher in Refrath mit einer sechsten Spur eingefädelt Gladbacher Verkehr in Richtung Köln und aus Richtung Köln nun auf den ohnehin morgens und nachmittags überlasteten vierspurigen Teil von 4 km zwischen Kaule und Auffahrt Refrath geworfen würde. Zusätzliche sofortige Ausbaukosten von 28 Mio € (7 Mio € pro km) wären die Folge.