



Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat G12
Stichwort: „BVWP 2030“
Invalidenstraße 44

10115 Berlin

**Stadtentwicklung | Strategische
Verkehrsentwicklung**

Rathaus Bensberg
Wilhelm-Wagener-Platz
51465 Bergisch Gladbach
Wibke Krause, Zimmer 129
Telefon: (02202) 14 14 66
Telefax: (02202) 14 70 14 66
w.krause@stadt-gl.de

21.04.2016

Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030, Stand März 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

die nachstehende Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030, Stand März 2016, wurde am 20.04.2016 vom Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr beschlossen:

1. Projektnummer 2020/V01 Rhein-Ruhr Express (RRX)

Die Stadt Bergisch Gladbach hat bereits 2015 gefordert, den Bahnhof Köln Mülheim als RRX - Systemhalt einzuplanen und auszubauen. Eine entsprechende Resolution wurde durch den Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss des Rates der Stadt Bergisch Gladbach am 24.11.2015 verabschiedet. Insofern begrüßen wir ausdrücklich dieses Projekt.

2. Projektnummer K003/V99 Großknoten Köln

Hier geht es um das Gesamtpaket der Maßnahmen im sogenannten „Bahnknoten Köln“, das sich durch viele wechselseitige Abhängigkeiten der Projekte auszeichnet und für Bergisch Gladbach in Hinblick auf die zukünftige Situation der S11 von Bedeutung ist. Insbesondere geht es hier um die Möglichkeit, auf der S11 einen dichteren Fahrplankontakt einzurichten.

Die Stadt Bergisch Gladbach fordert, eine zügige Abwicklung der Maßnahmen des Bahnknotens Köln, auch im Vergleich zu deutschlandweit anderen Maßnahmen.

3. Projektnummer A4/G60-NW-T1-NW Ausbau der A4 zwischen Köln-Ost und Moitzfeld auf sechs Spuren

Die Aufnahme dieser Maßnahme wurde seitens der Stadt Bergisch Gladbach im Herbst 2012 ausdrücklich beantragt. Die Stadt Bergisch Gladbach begrüßt den geplanten Ausbau der A4 bis Moitzfeld auf 6 Spuren ausdrücklich, auch zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes sowie zur besseren Anbindung bestehender und potentieller Gewerbegebiete an das überregionale Straßennetz.

Letzteres ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund bedeutend, dass ein sechsspuriger Ausbau der Strecke die Option bietet, die Situation der Autobahnanschlussstellen im Stadtgebiet Bergisch Gladbach neu zu ordnen und in diesem Zusammenhang eine zusätzliche Anbindung, beispielsweise der geplanten Nord-Süd-Verbindung, zwischen Stadtmitte und der Autobahn A4 zu realisieren.

Stellungnahme zur Lärmsituation

Die Verkehrssimulation zum BVWP 2030 prognostiziert bei Realisierung der Erweiterung des Autobahn-Abschnitts der A4 zwischen dem AK Köln-Ost und der AS Moitzfeld auf sechs Spuren eine Zunahme der DTV werktags um 2.000 Kfz (von 83.000 auf 85.000 Kfz/24h) für das Jahr 2030. Gleichzeitig wird für diesen Planfall eine Zunahme sowohl des Kfz- als auch des Lkw-Verkehrs auf innerstädtischen Straßen vorhergesagt. Einige dieser Straßen sind hoch lärmbelastet und im Lärmaktionsplan der Stadt Bergisch Gladbach als Belastungsachsen mit Pegeln $L_{den} \geq 70$ dB(A) und $L_{night} \geq 60$ dB(A) identifiziert. Im Wesentlichen sind hier die Achsen Vüfelfer Kaule/Dolmanstraße und Gladbacher Straße/Bensberger Straße zu nennen. Durch die Umsetzung der hier in Rede stehenden Autobahnerweiterung könnten die im Lärmaktionsplan entwickelten Lärminderungsmaßnahmen teilweise ihre Wirkung verlieren.

Beim geplanten Ausbau des hier in Rede stehenden Autobahnabschnitts sind die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere die der 16. BImSchV einzuhalten. Nur so können die Annahmen des Datenblatts „A4-G60-NW-T1-NW“ im Projektinformationssystem zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 eingehalten werden, dass sich die Anzahl der von Verkehrslärm betroffenen Einwohner nicht verändert sowie die im Lärmaktionsplan Maßnahmen weiterhin Bestand behalten.

Stellungnahme zum Schutzgut Luft/Klima

Seit September 2015 sind massive Abweichungen der realen Fahrzeugemissionen von den europäischen Abgasnormen weltweit bekannt. Angesichts dieser Tatsache, muss derzeit davon ausgegangen werden, dass die vorliegenden Aussagen der Prognosen über die verkehrsbedingten Immissionen unrealistisch sind.

Aufgrund der deutlichen Verkehrszunahme bis 2030 und der Überschätzung der Reduktionsanteile der verkehrsbedingten Emissionen sind

- zusätzliche verkehrsbedingte Emissionen entlang der A4 und aufgrund der Belastungszunahme auch entlang der Zubringerstrecken und
- erhebliche Beeinträchtigungen aufgrund zusätzlicher straßenbürtiger Stickstoffdeposition auf das FFH-Gebiet Königsforst zu erwarten.

Die Bestandssituation im Stadtgebiet im Jahr 2016 zeigt, dass gemäß 39. BImSchV der zum Schutz der Vegetation über ein Kalenderjahr ermittelte kritische Wert für Stickoxide (NO_x) 30 µg/m³ im gesamten Stadtgebiet überschritten wird. Die Daten der Hintergrundbelastungskarten für Stickstoff des Umwelt-Bundesamtes aus dem Jahr 2009 zeigen, dass der sogenannte Critical Load für die im Stadtgebiet vorhandenen Lebensraumtypen zumeist überschritten werden.

Aus Sicht des Immissionsschutzes sind aufgrund der Überschätzung der Reduktionsanteile verkehrsbedingter Emissionen für das Schutzgut Luft/Klima

1. die Auswirkungen der zusätzlichen straßenbürtigen Stickstoffdeposition ggfs. unter Berücksichtigung kumulativer Wirkungen durch andere Projekte (Ausweisung von Gewerbegebieten, Bebauungspläne etc.) auf die FFH Gebiete zu untersuchen und
2. die Zunahme der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung entlang der BAB und der Strecken mit Belastungszunahme unter Berücksichtigung realer Fahrzeugemissionen zu untersuchen.

Stellungnahme Natur- und Artenschutz

Der geplante 6-spurige Ausbau der A4 führt auf einer Länge von ca. 5,5 km durch das FFH- und Vogelschutzgebiet Königsforst. Hierbei handelt es sich um eine strukturreiche Waldlandschaft mit einem bioökologisch wertvollem Fließgewässer- und Feuchtwaldsystem, welches eine international bedeutende Biotop-Vernetzungsfunktion besitzt. Neben den Erlen-, Eschen- und Weichholz-Auenwäldern sowie der Bruch- und Sumpfwäldern und den alten Eichenwäldern sind es vor allem die Vögel (Grau- und Schwarzspecht, Wespenbussard und Eisvogel) und die Fische (Groppe und Bachneunauge) sowie der Hirschkäfer, die die Wertigkeit des Gebietes begründen.

Die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung des BVWP kommt folgerichtig zum Schluss, dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können.

Eine weitere Konkretisierung der Planung muss zwingend alle nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgebiet ausschließen. Die Dammlage der bestehenden Fahrbahn sowie das Heranrücken von Bebauung und Straßen auf der Nordseite dürfen nicht zu einer unreflektierten Inanspruchnahme des südseitig gelegenen Schutzgebietes führen. Besondere Anforderungen sind auch an die Beseitigung von Regenwasser zu stellen, damit die schützenswerten Gewässersysteme intakt bleiben.

Mit freundlichen Grüßen



Stephan Schmickler
Stadtbaurat