

Grünen

Rettet unsere Stadt im

Die ELF Bürgerinitiativen

Bürgergemeinschaft Alt-Frankenforst e. V.
Interessengemeinschaft Bensberg-Süd
Bürgerinitiative Bensberg-Südwest
Bürgerinitiative „Hände weg vom Bahndamm“
Bürgerinitiative „Pro Saaler Mühle“
Bürgerinitiative Neu-Frankenforst
Bürgerinitiative „Pro Bahndamm/Contra Straße“
Bürgerinitiative Frankenforst West
Bürgergemeinschaft Bergisch Gladbach Raum Lückcrath
Siedlergemeinschaft Lückcrath
1. Gronauer

Verkehrsinitiative

Landesstraßenbedarfsplan NRW

Vorhaben 24222
OU Bergisch Gladbach/Refrath (1. BA, L 286 - L136)

Fragen

an das

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr
In
Düsseldorf

11. Januar 2011

Frage 1

Warum wurde die beantragte Trasse „L 286 Ortsumgehung Bergisch Gladbach/Refrath“ genannt, obwohl es sich dabei um die Ost-/Westtangente Bergisch Gladbach/Köln-Merheim (ursprüngliches Dossier 24151) handelt, und obwohl die alte Bahndamm-Trasse keinen Ortsteil umgeht, sondern mitten durch die Innenstadt von Bergisch Gladbach und die Wohngebiete Gronau-Ost, Lückerrath, Alt- und Neu-Frankenforst, Bensberg Süd-West und Kaule führt?

*Vgl. Anlage 1 Deckblatt Dossier 24222
Straßenkarte Bergisch Gladbach Ist-Situation*

Frage 2

Warum wird ein Anschluss von Bergisch Gladbach Mitte an die A4 untersucht, obwohl die Stadt Bergisch Gladbach aufgrund der Forderung einzelner Gewerbetreibenden eigentlich nur das Gewerbegebiet Zinkhütte an die A4 nach Süden über den seit 40 Jahren stillgelegten Teil der Bahntrasse anbinden will?

Vgl. Anlage 2 Beschlussvorlage für den Rat Stadt Bergisch Gladbach vom 6.11.1997 Tagesordnungspunkt „Anschluss des Gewerbegebiets Zinkhütte an die A4“

Frage 3

Für dieses Gewerbegebiet wurde mit Landesmitteln 1999 ein Güterzuganschluss nach Norden zum Bahnhof Bergisch Gladbach errichtet, der bis heute in Betrieb ist und als überbaubares Gelände gar nicht zur Verfügung steht. Die Überplanung dieses intakten Bahnkörperteils lässt den Schluss zu, dass mit dem Auslaufen der Zweckbindung an die Förderung des Landes spekuliert wird. Warum wird der Eindruck erweckt, man könne eine stillgelegte Bahntrasse überplanen, obwohl sie größtenteils noch voll in Betrieb ist?

Vgl. Anlage 3 Plan der Stadt Bergisch Gladbach, Foto des Bauschildes der Firma BGE Eisenbahn Güterverkehr GmbH und Ausschnitt aus der Website der Firma MReal Zanders

Frage 4

Warum wurde die beantragte Trasse in zwei Bauabschnitte aufgeteilt und der Verkehr damit auf die L 136 – die höchstbelastete Straße der Stadt gelenkt - obwohl doch ein Autobahn-zubringer gebaut werden soll?

Vgl. Anlage 4 Deckblätter der Dossiers 24206 und 24222

Frage 5

Warum legt das Büro IGS in der Verkehrsuntersuchung von Januar 2010 für den Untersuchungszeitraum 2009 bis 2025 eine Verkehrszunahme von 6,0 % zugrunde, obwohl es bei der Gegenüberstellung der Erhebungsergebnisse für den Zeitbereich von 2002 bis 2009 eine Verkehrsabnahme von 5,7 % festgestellt hat und zu dem Schluss kommt, dass für den Prognosezeitraum bis 2025, wenn überhaupt, nur von einer moderaten Verkehrszunahme auszugehen ist.

Vgl. Anlage 5 Auszüge aus Verkehrsuntersuchung IGS JAN 2010 Seiten 3 und 13

Frage 6

Das Bahndamm-Gelände erreicht teilweise erhebliche Höhen von 10 und mehr Metern und besteht überwiegend aus Aufschüttungen von hoch schwermetallbelasteten Abraum-Halden aus dem vor-vorigen Jahrhundert. Die Kosten dafür wurden im Ministerium für Bauen und Verkehr 2006 überschlägig mit rund 53 Mio. € veranschlagt. Warum wurden in der Kostenplanung der Stadt Bergisch Gladbach weder Abriss- noch Altlastenentsorgungskosten ausgewiesen?

*Vgl. hierzu Anlage 6 Überschlägige Kostenplanung aus Akteneinsicht im Ministerium am 23.3.2006
Untersuchungsbericht des Rhein.-Berg. Kreises Altlasten-Untersuchung Bahndamm Bergisch Gladbach vom 1.12.2008*

Frage 7

Im Rahmen der IGVP war der Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) die entscheidende Größe für die Aufnahme in die Landesstraßenbedarfsplanung. Im Dossier 24206 wurde die beschlossene Tunnellösung mit einem NKQ von 0,73 bewertet – weit entfernt von der Abschneidegrenze von 2,2 für Vorhaben der Stufe 1, (1,0 für Stufe 2). Nach Verzicht auf den Tunnel wurde der Wert von 1,45 erzielt – immer noch entfernt von 2,2. Dann wurde die Trasse einfach geteilt und unter Weglassen wesentlicher Kosten (Abriß, Altlasten-Entsorgung, Lärmschutzwände usw.) für das Teilstück Mülheimer Straße bis L 136 ein unglaublicher, aber günstiger NKQ- Wert von 3,63 erzielt. Für das andere Teilstück bis zur A4 wurde kein Dossier erstellt und kein NKQ ermittelt, sondern festgelegt.

Es wurde einfach ein NKQ-Wert von 1,5 für die Gesamtstrecke eingesetzt und das Teilstück in Stufe 2 eingestuft.
Warum wurde diese Manipulation nicht erkannt?

Vgl. Anlage 7 Drucksache IGVP VK 17/2006 Seite 5 Verkehrskommission/Regionalrat

Frage 8

Warum wurden in der Kostenplanung der Stadt Bergisch Gladbach für Lärmschutz keine Kosten vorgesehen, obwohl für neue, durch Wohngebiete führende Straßen Lärmschutzwände gesetzlich vorgeschrieben sind?

Vgl. Anlage 8 Kostenplanung der Stadt Bergisch Gladbach vom 13.1.2006

Frage 9

Warum fehlen in der Kostenplanung der Stadt Bergisch Gladbach Kosten für die Verlegung der am Fuß der Bahntrasse verlegten Ferngasleitung?

Vgl. Anlage 9 Kostenplanung der Stadt Bergisch Gladbach vom 13.1.2006

Frage 10

Die von der Stadt Bergisch Gladbach beantragte Landesstraße auf dem Bahndamm beginnt bzw. endet an der L 286 (Mülheimer Straße). Die Verkehrsuntersuchung IGS JAN 2010 zeigt deutlich, dass dies nicht eingehalten wird, sondern dass sie über die L 286 hinaus und über die S-Bahn-Gleise in Richtung Norden weitergeführt werden soll. Für das von der Stadt gewünschte zweite S-Bahn-Gleis verlangt die Bahn AG aber einen Abbau des beschränkten Bahnübergangs an der Tannenbergsstraße. Dazu hat die Stadt Bergisch Gladbach den Bau einer Unterführung und eines in Tieflage angelegten Kreisverkehrsplatzes vorgesehen, dessen Hauptverbindung in Richtung Süden auf das Gelände des Bahndamms zur A4 führt. Warum wurde über den Planauftrag im Dossier 24222 hinausgegangen, und ist die städtische Bebauungsplan-Aufstellung neuerdings Teil des Planvorhabens? Ist die Stilllegung der Güterzugtrasse vom Ministerium gewollt ?

*Vgl. Anlage 10 Lageplan der Stadt Bergisch Gladbach zum geplanten Bebauungsplan 2433 vom 19.1.2010
Lageplan Dossier 24222
IGS Verkehrsuntersuchung S. 50*

Frage 11

Die Analyse der Umweltverträglichkeitsstudie von 2009 zeigt in nahezu allen untersuchten Schutzgüter-Bereichen hohe bis sehr hohe Raumwiderstände auf. Wenn schon die anderen, schwerwiegenden Argumente, die allesamt Rückschlüsse auf Täuschungen zulassen, und die seit Jahren immer wieder vorgebracht wurden, im Ministerium für Bauen und Verkehr kein Gehör fanden, hätte allein das Ergebnis dieser neuen, vom Ministerium selbst in Auftrag gegebenen Umweltverträglichkeitsstudie ausgereicht, das Vorhaben unverzüglich aus dem Landesstraßenbedarfsplan herauszunehmen. Warum ist dies nicht geschehen?

Vgl. Anlage 11 Auszug Seite 56-58 und Raumwiderstandskarte aus Umweltverträglichkeitsstudie, Teil 1, Analyse

Frage 12

Die Stadt Bergisch Gladbach verfügt über drei eigene Autobahnanschlüsse. Den Bau eines zusätzlichen Anschlusses zwischen den Anschlussstellen Bensberg und Moitzfeld hat das BMVBW bereits 2005 abgelehnt. Dennoch vertritt der Verfasser der Verkehrsuntersuchung 2010 die Auffassung, man könne den neuen Anschluss durch Teilrückbau (!) vorhandener Anschlüsse genehmigungsfähig machen. Kann dies als ernst zu nehmende Zielsetzung angesehen werden?

Vgl. Anlage 12 Entscheidung BMVBW im Schreiben des Abteilungsleiters Ekhart Maatz an Staatssekretär G. Kozlowski, MBV, vom 18.7.2005; Verkehrsuntersuchung IGS, JAN. 2010, Seite 36

Januar 2011

Die ELF Bürgerinitiativen von Bergisch Gladbach

Liane Schneider (Sprecherin) 51427 Bergisch Gladbach Parkst. 40