

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger
in Bergisch Gladbach,

28.8.13

für den sog. Autobahnzubringer wurden von der Landesregierung zwei große Gutachten (Verkehr und Umwelt) in Auftrag gegeben. Der entscheidende zweite Teil der Umweltverträglichkeitsstudie mit den Auswirkungsprognosen für die 6 Varianten ist seit April 2012 fertiggestellt. Erstaunlicherweise werden die Ergebnisse nicht veröffentlicht. Wir fassen das umfangreiche Werk kurz zusammen.

Untersucht wurden die Schutzgüter

- Mensch/Landschafts-/Stadtbild,
- Tiere/Pflanzen und deren Lebensräume
- Boden
- Wasser
- Klima/Luft
- Kulturgüter

Bei allen Schutzgütern gibt es erhebliche Beeinträchtigungen, die besonders hoch sind für Mensch/Landschaft- und Stadtbild und für Tiere/Pflanzen und deren Lebensräume.

Bei der Anbindung an die A4 (Varianten 1, 2, 2a und 3) werden die Beeinträchtigungen für das FFH- und Vogelschutzgebiet Königsforst als so hoch angesehen, dass die Variante 1 mit ihrem Anschlussbauwerk als „äußerst unrealistisch“ bezeichnet wird.

Für die Varianten 2/2a und 3 ist als Alternative eine Rampenlösung entlang der A4 vorgesehen. Die Beeinträchtigungen auf das FFH Gebiet sind geringer, aber, was die Umweltverträglichkeit betrifft, immer noch sehr hoch.

„Die Variante 2 (Anschluss an die A4 über Rampen) führt nördlich der L 136/Kölner/Frankenforster Straße zum annähernd vollständigen Verlust der Gehölzbestände, die innerhalb der Siedlungsgebiete eine hohe Bedeutung für das Wohnumfeld und die Naherholung sowie als Lebensraum und Vernetzungselement für die Tierwelt haben. Durch visuelle Beeinträchtigung (Trasse und erforderliche Lärmschutzwände) sowie durch die Inanspruchnahme von Wohngrundstücken und den Verlust von 2 Wohngebäuden kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes.“

Die Umweltauswirkungen der Varianten 2 und 2a sind gleich zu beurteilen. Die Entlastungswirkungen sind bei Variante 2a jedoch geringer, da keine Anbindung an die L 136 vorgesehen ist.

„Variante 3 hat durch planfreie Anbindung der Knoten und die hierzu erforderlichen Aufständungen und Rahmen die höchste Flächeninanspruchnahme von privaten Grundstücken zur Folge und führt zum Verlust von insgesamt 5 Wohngebäuden. Die Variante hat damit sehr hohe Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Wohnumfeld/Erholung).“

„Variante 4 endet an der Frankenforster Straße. In den Waldbeständen des Königsforsts sind keine Auswirkungen zu erwarten. Auch das FFH- und das Vogelschutzgebiet werden nicht betroffen. Die Auswirkungen der Variante 4 sind annähernd die gleichen wie bei Variante 2 zwischen Bauanfang und Frankenforster Straße. Am Knoten III werden ebenso wie bei Variante 2 zwei Wohngebäude überbaut, wobei es sich bei den Varianten aber um unterschiedliche Gebäude handelt. Bei Variante 4 sind im Gegensatz zu Variante 2 keine Wohngebäude in der Denkmalzone „Villenkolonie Alt-Frankenforst“ betroffen.“

Da bei der Variante 4 keine Anbindung an die A4 erfolgt, hat sie geringere Entlastungswirkungen und führt zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Frankenforste/Kölnerr Straße, wodurch die angrenzende Wohnbebauung zusätzlich beeinträchtigt wird.

Bei der Variante 5 besteht der einzige Unterschied zu Variante 4 im Knoten III zur Anbindung an die L 136/Frankenforster Kölner Straße. Die damit verbundenen Auswirkungen auf das Wohnumfeld und die Kulturgüter sind die gleichen wie bei Variante 2, d. h. es kommt zur Betroffenheit von 2 Wohngebäuden, die zur Denkmalzone „Villenkolonie Alt-Frankenforst“ gehören“.

Bei dieser Variante muss laut Verkehrsgutachten (IGS Dez. 2010) die Leistungsfähigkeit der L 136 erhöht werden, die Kreuzung Frankenforster Straße/ Buchenallee ausgebaut und die Frankenforster Str. auf ca. 200m Länge um mindestens 7 m verbreitert werden.

Fazit

„Durch alle Varianten sind hohe und sehr hohe Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch /Wohnumfeld/Erholung) sowie Tiere und Pflanzen zwischen Bauanfang (Mülheimer Straße) und der Frankenforster/ Kölner Straße zu erwarten.“

Alle in Anführungszeichen gesetzten Texte sind Original-Auszüge aus der UVS.

Sie erinnern sich sicher an die verkehrliche Untersuchung, die eine Entlastung der Hauptverkehrsstraßen Dolman-und Bensberger Straße von 18-20 % prognostiziert hatte, wenn die neue Trasse einen direkten Anschluss an die A4 erhält sowie sämtliche dazu gehörenden Zufahrten bzw. Knotenpunkte von der Stadt gebaut werden, und zwar **nur dann**.

Fassen wir mal zusammen. Das Argument der Entlastung vorhandener Straße wird ja immer als Begründung eingebracht. Wir wissen alle, dass es darum gar nicht geht und daß die Zielsetzung eine ganz andere ist. Weitere Infos hierzu auf dieser Website. Selbst wenn die hochverschuldete Stadt die Zufahrten bauen könnte, dann wäre die errechnete, relativ geringe Entlastung für die Anwohner kaum spürbar. Im Gegenzug würden, was wir längst wissen und immer geäußert haben, alle Schutzgüter in so hohem Maße in so vielen Ortsteilen der Stadt beeinträchtigt, dass der Gedanke an die Weiterverfolgung irgendeiner dieser Varianten als unverantwortlich bezeichnet werden kann.

Wir wissen seit Jahren, dass das Bundesverkehrsministerium einen zusätzlichen Anschluss an die A4 wegen der vorhandenen Anschlussdichte als nicht genehmigungsfähig bezeichnet hat. Wir wissen auch, dass es nicht einmal einen formal-korrekten Beschluss des Rates der Stadt gibt, dass das Vorhaben nur durch grobe Täuschungen bei der Kostenermittlung in die Integrierte Gesamtverkehrsplanung gelangen konnte, und wir erinnern uns auch an die breite Unterstützung in der Bürgerschaft mit Tausenden von Unterschriften und der größten Bürgerversammlung, die Bergisch Gladbach laut „Kölner Stadtanzeiger“ je hatte.

Zahllose Eingaben, Stimmenverluste im Rat und abgewählte Bürgermeister halten unsere hiesigen Verantwortlichen, aber auch das Ministerium in Düsseldorf – egal, welche Couleur gerade das Sagen hat – nicht davon ab, das Vorhaben immer weiter planerisch voranzutreiben – im Hintergrund.

Es stellen sich folgende Fragen:

Warum wird der 2. Teil der Umweltverträglichkeitsstudie nicht veröffentlicht?

Warum kauft die hochverschuldete Stadt vor dem geschilderten Hintergrund Bahngelände aus Privatbesitz auf und macht dabei ein Vorkaufsrecht geltend, das sie dafür gar nicht hat?

Wir werden Sie weiter informieren.

DieELF Bürgerinitiativen