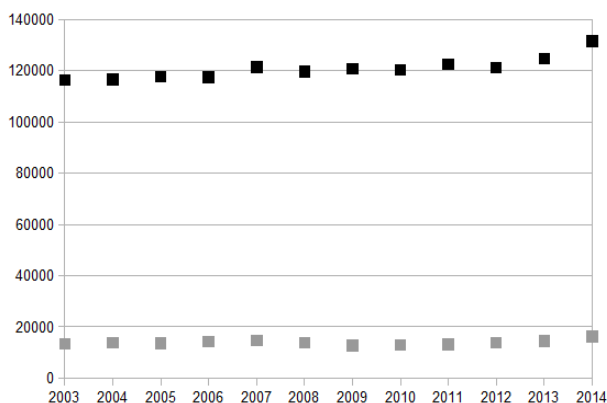


(Teil)-Projektnummer	A4-G30-NW
Straße	A 4 AK Köln/Süd (A 555) - AK Gremberg (A 559)
Einstufungsvorschlag BVWP-E	VB-E
Geplante Maßnahme	Ausbau (von 6 auf 8 Streifen)
Verfahrensstand	Neues Vorhaben
LABÜ-Aktenzeichen	Neues Vorhaben

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Ein Ausbaubedarf ist aktuell nicht erkennbar; die Verkehrszahlen sind von 2003 bis 2012 annähernd gleich geblieben (siehe Graphik); insbesondere die LKW-Verkehre stagnieren (2003: 13.410 LKW/24h – 2012: 13.736 LKW/24h). Ab 2013 machen sich allerdings Ausweichverkehre wegen der LKW-Sperrung der A 1-Rheinbrücke bei Leverkusen bemerkbar, die zu einer Steigerung des LKW-Verkehrs um 2.500 LKW/25h von 2012 bis 2014 führen.



Verkehrsmengen an der automatischen Zählstelle „Rheinbrücke Rodenkirchen“ im Ausbaubereich (schwarz: DTV, grau: LKW/24h) Quelle: BASt

Vor einer Entscheidung über den sehr kostspieligen Ausbau der Rheinbrücke (> ¼ Mrd. €) sollte aber die Verkehrsentwicklung nach Fertigstellung der neuen Leverkusener Rheinbrücke abgewartet werden.

Der BVWP-E geht für 2030 von 144.000 DTV aus – derartige Verkehrszahlen wären nur diskutabel, wenn die A 1-Rheinbrücke Leverkusen dauerhaft nicht erneuert würde und Ausweichverkehre weiter die Rodenkirchener Rheinbrücke nutzen. Das ist aber nicht zu erwarten. Daher sollte das Projekt „A4 AK K-Süd – AK Gremberg“ zurückgestuft werden. Aktuell ist ein Ausbau nicht geboten.

Eingriff in Natur und Landschaft

Mit dem Ausbau wären erhebliche Eingriffe in den mittleren bis alten Waldbestand des südlichen äußeren Kölner Grüngürtels, der zudem als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist, verbunden. So wären insbesondere die Verbundflächen „Äußerer Grüngürtel zwischen Braunsfeld und Rodenkirchen“, der „Grünzug zwischen Buchheim und Westhoven“ sowie die „Rheinaue im Stadtbereich Köln“ (siehe unten) betroffen. Die Flächen besitzen durch ihre Innenstadtrandlage eine besondere Vernetzungsfunktion, dienen als Lebensraum und

Trittsteinbiotop für eine große Zahl z.T. gefährdeter Tier- und Pflanzenarten und sind auch kulturhistorisch wertvoll.

Die Rheinaue umfasst unverbaute links- und rechtsrheinische Auen- und Uferabschnitte mit in Teilen erhaltenen Relikten der Weichholzaue und besitzt einen außerordentlichen Wert als Vernetzungselement im Ballungsraum sowie den landesweiten Biotopverbund. Eine breitere Überbauung (bereits heute ist eine Überbauung auf ~ 55 m Uferbreite realisiert) würde den Biotopverbund entlang des Rheins weiter verschlechtern.

Im Bereich des AK Gremberg wären zudem voraussichtlich Abgrabungsgewässer als bedeutender Lebensraum für bedrohte Amphibien- und Libellenarten, für Wasservögel und Uferschwalben betroffen, wobei der Kiesgrubensee Gremberghoven zudem als Naturschutzgebiet und gesetzlich geschützter Biotop ausgewiesen ist. Weiterhin wären durch einen Ausbau Beeinträchtigungen der Verbundfläche „Gremberger Wäldchen“ zu erwarten, einer der wenigen erhaltenen Reste des Maiglöckchen-Perlgras-Buchenwaldes in der Niederrheinischen Bucht. Hoher Struktureichtum, besonderer Altholzreichtum und der sehr hohe Anteil naturnaher Buchen- und Buchenmischwälder sowie Eichenmischwälder mit Übergängen zu Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald bedingen die Einmaligkeit dieses Gebiets auf Kölner Stadtgebiet. Das Gremberger Wäldchen ist als Relikt der potenziell natürlichen Vegetation und als Refugial- und Trittsteinlebensraum für viele Tier- und Pflanzenarten im Rahmen des landesweiten Biotopverbunds von herausragender Bedeutung.

Der Biotopverbundkorridor herausragender Bedeutung „Rheinaue im Stadtbereich Köln“ (VB-K-5007-101) würde zusätzlich durch die Verbreiterung der Überbrückung zerschnitten. Die herausragend bedeutenden Biotopverbundflächen „Gremberger Wäldchen“ (VB-K-5008-102) würden sicher oder wahrscheinlich „Abgrabungsgewässer bei Gremberg, Wahn und Lind“ (VB-K-5008-107) durch Flächenverluste tangiert. Letztere Fläche ist auch als „NSG Kiesgrubensee Gremberghoven“ (K-019) unter Schutz gestellt.

Der Ausbauabschnitt befindet sich zudem innerhalb der Schutzzonen I, II und III des festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes Hochkirchen und innerhalb der Schutzzonen II und III des festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes Westhoven.

Die Einstufung dieses Projekts unter „geringer“ Umweltbetroffenheit ist falsch.

Forderung: Abstufung

Statt eines weiteren Ausbaus auf acht Spuren sollten alternative Verkehrskonzepte in Betracht gezogen werden (insbesondere Förderung des ÖPNV, verstärkter Gütertransport per Bahn). Auch eine Nutzung der Standspur zu Stoßzeiten (wie auf der A 57 in Köln) erscheint zielführend.