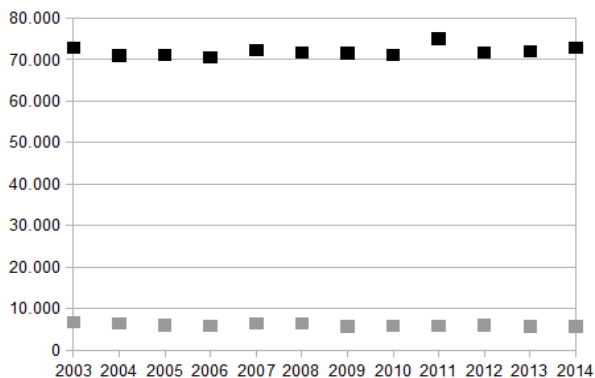


| | |
|--|--------------------------------------|
| (Teil)-Projektnummer | A4-G60-NW-T1-NW |
| Straße | A 4 AK Köln/Ost (A 3) – AS Moitzfeld |
| Einstufungsvorschlag BVWP-E | VB-E |
| Geplante Maßnahme | Ausbau (von 4 auf 6 Streifen) |
| Verfahrensstand | Neues Vorhaben |
| LABÜ-Aktenzeichen | Neues Vorhaben |

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Ein Ausbaubedarf ist objektiv nicht ansatzweise erkennbar; die Verkehrszahlen stagnieren seit Jahren: 2007 betrug der Kfz-Verkehr/d (DTV) an der Zählstelle „Bensberg/Frankenforst“ nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) 72.342 DTV, ging in den darauffolgenden Jahren leicht zurück und erreichte 2011 mit 75.003 DTV einen Höhepunkt. Die Verkehrszahlen im Jahr 2014 betrugen wiederum nur 72.887 DTV. Auch der LKW-Verkehr stagniert seit 2003 (siehe Graphik). Von dem im BVWP-E (Kap. 2.2 des PRINS) behaupteten „erheblichen Verkehrszuwachs auf der A4“ kann also keinerlei Rede sein!



Verkehrsmengen an der automatischen Zählstelle 5015/A4 „Bensberg/Frankenforst“ zw. der AS Bensberg und der AS Moitzfeld (schwarz: DTV, grau: LKW/24h) Quelle: BASt

http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html

Angebliche Verkehrszählungen von über 90.000 DTV müssen entweder Einzelereignissen oder Erhebungsfehlern zugewiesen werden, spiegeln den täglichen Durchschnitt aber bei Weitem nicht wieder. Die vom BVWP-E prognostizierten Verkehrsstärken von über 80.000 DTV für 2030 bzw. gar von 95.000 DTV nach der Straßenbedarfsplanprognose 2025 sind offensichtlich aus der Luft gegriffen.

Staus auf der A 4, die fast ausschließlich im Morgenverkehr zur *rush hour* vorkommen, resultieren aus Rückstauung von den langjährigen Baustellen-Bereichen der A3 und dem Nadelöhr B 55a in Richtung der Kölner Innenstadt. Solange an der A3 bis zum Leverkusener Kreuz noch gebaut wird für den achtstreifigen Ausbau, wird es noch zu Staus kommen, danach aber sind Staus nur durch außergewöhnliche Ereignisse wie einem Unfall zu erwarten. Ein Ausbau der A 4 kann an diesen Engpässen auch auf lange Sicht nichts ändern!

Ein Ausbau-Bedarf besteht daher auch in absehbarer Zeit nicht.

Eingriff in Natur und Landschaft

Mit dem Ausbau wären erhebliche Eingriffe in mittleren bis alten Waldbestand und in mehrere Ausgleichsflächen verbunden, zudem würde sich die verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffbelastung des südlich der Autobahn unmittelbar angrenzenden FFH- und Vogelschutzgebietes „Königsforst“ verstärken und voraussichtlich Schutzgebietsflächen durch Bau und Anlage der zusätzlichen Fahrstreifen verloren gehen. Das Vogelschutz- und FFH-Gebiet „Königsforst“ ist ein bedeutendes altes Waldgebiet, u.a. mit großen Buchen- und Eichenmischwäldern. Aufgrund des Alters, der Geschlossenheit der Waldlandschaft und der teilweise noch naturnahen Bachläufe mit ihren begleitenden Bacherlenwäldern zählt der Königsforst zu den Kernflächen eines europäischen Waldbiotopverbundsystems und beherbergt nahezu das komplette Vogelartenspektrum des Naturraumes. Gemeinsam mit der südlich angrenzenden „Wahner Heide“ erfüllt der Königsforst landesweit bedeutende Biotopschutzfunktionen als zentraler Freiflächen- und Biotopkomplex innerhalb der Bergischen Heideterrassen mit Kontakt zu den östlich angrenzenden Bergischen Randhöhen.

Auch nördlich der A 4 befinden sich im Ausbauabschnitt bedeutende Verbundflächen, die durch einen Ausbau weiter in ihren Funktionen beeinträchtigt würden, z.B. der „Grünland-Waldkomplex bei Brück“ als wertvoller Rest der ehemaligen Kulturlandschaft im Übergang von der Rheinebene zur Bergischen Heideterrasse mit besonderer Bedeutung für den landesweiten Biotopverbund (Vernetzung von Waldgebieten). Das Gebiet besitzt ein hohes Entwicklungspotential und hat durch seine Lage im Siedlungsrandbereich eine wichtige Bedeutung für die Freiraumsicherung und die Vernetzung von Lebensgemeinschaften der Sandbäche, Feuchtstandorte und der lichten Wälder.

Inanspruchnahme des Gebietes für den Schutz der Natur (GSN) „Waldreservat Königsforst“ (K_BL-134), eines Bereiches zum Schutz der Natur (BSN), der Biotopverbundfläche besonderer Bedeutung VB-K-5008-009, des NSG „Königsforst (GL-038) und des FFH- und Vogelschutzgebietes „Königsforst“. Angesichts der Topographie erscheint eine Inanspruchnahme dieser Schutzgebiete auch kaum vermeidlich; ein asymmetrischer Ausbau kommt nicht in Betracht, so dass die flächigen Inanspruchnahmen der Schutzgebiete bei einer Realisierung dieser Planung eintreten würden. Daher ist mit hohen Umwelt-Risiken zu rechnen; wie die Einschätzung einer „mittleren Umweltbetroffenheit“, wie sie der BVWP-E festhält, erklärt werden soll, erschließt sich nach der Fakten-Lage nicht. Tatsächlich ist von einem hohen Umwelt-Risiko auszugehen!

Bei einer Inanspruchnahme der Waldbestände nördlich der A 4 würde der Verkehr erheblich näher an die Wohngebiete von Neu-Frankenforst bis Bensberg-Manhattan heranrücken und zu massiven Lärmbeeinträchtigungen führen. Gegenwärtig erfüllt der Waldbestand, der gleichfalls zum größten zusammenhängenden Waldgebiet im Rechtsrheinischen, dem Königsforst, zählt, neben der Freiraum-, Artenschutz-, Naherholungsfunktion insbesondere wichtige Pufferaspekte – insbesondere im Hinblick auf den Lärmschutz. Neben den gravierenden Auswirkungen auf den Natur- und Artenschutz wirkt sich ein Ausbau ganz gewichtig auf den Lärmschutz aus.

Forderung: Streichung

Statt des - angesichts der tatsächlichen Entwicklung der Verkehrsmengen - offensichtlich unnötigen Ausbaus sollten alternative Verkehrskonzepte gewählt werden, um eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs einzuleiten (insbesondere Förderung des SPNV/ÖPNV nach Köln-Hbf). Auch eine weitere Nutzung der Standspur zu Stoßzeiten (wie auf der A 57 in Köln) über die bereits bestehende Regelung zwischen dem AK Köln/Ost bis zur AS Refrath erscheint zielführend.