

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 10/1714 —**

**B 59 n/LKW-Verkehr in Pulheim**

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 21/40.25.78.1059/21016 Vm 84 I – hat mit Schreiben vom 23. Juli 1984 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

1. Wie stark ist das Verkehrsaufkommen, getrennt nach PKW- und LKW-Verkehr,
    - a) zur Zeit,
    - b) 1990,
    - c) 2000
- auf der B 59 in Pulheim, und welchen Anteil hat davon der Durchgangsverkehr?

Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) auf der B 59 in der Ortslage Pulheim liegt z. Z. am Ortseingang aus Richtung Grevenbroich bei 11 500 Kfz/24 h und steigert sich über 18 000 in der Ortsmitte auf 23 000 Kfz/24 h am Ortsausgang in Richtung Köln. Der LKW-Anteil nimmt dabei von 1 500 über 1 800 auf 2 300 Fz/24 h zu. Der Durchgangsverkehr hat einen Anteil von 30 bis 50 %; genauere Zahlen liegen nicht vor.

Durch den Bau der B 59 n (Prognosezeitraum 1990/2000) wird sich der Verkehr im Ortskern von Pulheim voraussichtlich um die Hälfte des bisherigen Aufkommens auf etwa 9 000 Kfz/24 h verringern. Entsprechend hoch wird die Abnahme des LKW-Verkehrs sein; nähere Angaben hierzu sind nicht möglich.

2. Wie verteilt sich das Verkehrsaufkommen nach Ansicht der Bundesregierung nach dem geplanten Bau einer Umgehungsstraße auf der alten B 59 und der B 59 n?

Nach dem Bau der B 59 n verbleibt auf der alten B 59 der örtliche und zwischenörtliche Verkehr (Ziel- und Quellverkehr Pulheim). Die B 59 n übernimmt den Durchgangsverkehr sowie weitere Verkehre aus dem nachgeordneten Straßennetz der Region und Anteile aus dem Autobahnverkehr Köln–Mönchengladbach.

3. Um wieviel Prozent würden durch eine B 59 n
  - a) der Lärm,
  - b) die Abgase (aufgeschlüsselt nach CH, CO, NO<sub>x</sub>)im Ort gesenkt, im Vergleich zur heutigen Situation und im Vergleich zu einer sofortigen Umleitung des Fernschwerlastverkehrs über das bestehende Autobahnnetz?
4. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, gemäß § 7 Abs. 2 des Bundesfernstraßengesetzes aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Umleitung für den Schwerlastverkehr über die A 46/ A 57/A 1 vorzuschreiben?

Durch den Neubau der B 59 n geht die Lärmbelastung in der Ortslage Pulheim um rd. 3 dB (A) zurück, d. h. die empfundene Lautstärke sinkt um etwa ein Drittel. Die Abgasemissionen verringern sich um etwa 50 %. Jährlich bedeutet dies eine Abnahme von rd. 84 t Kohlenmonoxid, rd. 8,5 t Kohlenwasserstoffe und rd. 11,5 t Stickoxide.

Die Bemühungen der Bundesregierung um lärm- und abgasarme Fahrzeuge werden die Situation in Pulheim dann noch weiter verbessern.

Die Frage der Umleitung des Schwerlastverkehrs über das Autobahnnetz fällt in die alleinige Zuständigkeit des Landes NW und kann daher nicht näher beurteilt werden. Zu bedenken wäre dabei allerdings, daß eine Umleitung nur für den LKW-Verkehr in Frage käme und im übrigen der Effekt einer solchen Lösung wegen des relativ hohen Ziel- und Quellverkehrs für Pulheim nur gering sein dürfte.

5. In welche Planfeststellungsabschnitte gliedert sich die Planung der B 59 n Köln–Grevenbroich, und wie weit sind die Planungen im einzelnen fortgeschritten?

Die Planung und Bauvorbereitung für die B 59 n Köln–Grevenbroich erfolgt in drei Abschnitten. Z. Z. besteht folgender Sachstand:

— Abschnitt Köln (A 1)–Pulheim (K 9)

Länge: 3,6 km; Linienführung nach § 16 FStrG bestimmt, Entwurfsbearbeitung im Anfangsstadium,

- Abschnitt Pulheim (K 9)–Rommerskirchen (B 477 n)  
Länge: 7,2 km; Planfeststellungsverfahren seit Dezember 1983 im Gange,
- Abschnitt Rommerskirchen (B 477 n)–Grevenbroich (B 59)  
Länge: 9,7 km; Entwurfsbearbeitung im Gange, Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Sommer 1985 beabsichtigt.

6. a) Wird im Hinblick auf die Fortschreibung des Bedarfsplanes eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt, die sowohl den zweispurigen als auch den vierspurigen Ausbau untersucht?
- b) Kann ebenso mit einer ökologischen Risikoeinschätzung gerechnet werden, und welchen Stellenwert mißt die Bundesregierung dieser Risikobeurteilung bei?

Es ist beabsichtigt, für die vierstreifige B 59 n im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes eine Nutzen-Kosten-Analyse und eine ökologische Risikoeinschätzung durchzuführen. Zusätzlich kann auch eine Nutzen-Kosten-Analyse für die geplante 1. Baustufe mit zwei Fahrstreifen erstellt werden.

Die ökologische Risikoeinschätzung stellt nach Auffassung der Bundesregierung eine wichtige Entscheidungshilfe für die gesamtwirtschaftliche Abwägung der Projektwirkungen im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes dar; in der Planungsstufe des Bedarfsplanes ist sie auf eine vorläufige und noch relativ grobe Aussage begrenzt.

7. Welche Untersuchungen sind von seiten des Bundesverkehrsministeriums durchgeführt bzw. in Auftrag gegeben worden bezüglich
  - a) möglicher Alternativtrassierungen zur B 57 n,
  - b) zur Lösung der Durchgangsverkehrsprobleme in Pulheim durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, der Verkehrslenkung und/oder im öffentlichen Verkehrssektor.
8. Falls bisher derartige Untersuchungen nicht stattgefunden haben, ist die Bundesregierung bereit, diese zu erstellen, wenn nein, warum nicht?

Es wird vorausgesetzt, daß es in Frage 7 statt B 57 n richtig B 59 n heißen muß.

Im Rahmen der Voruntersuchungen zur Bestimmung der Linienführung und nochmals bei der anschließenden Entwurfsbearbeitung für die B 59 n wurden und werden auch mögliche Alternativtrassen untersucht.

Zur Lösung der Durchgangsverkehrsprobleme baut der Bundesminister für Verkehr die Ortsumgehung Pulheim im Zuge der B 59 n. Inwieweit darüber hinaus Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung in Pulheim notwendig bzw. erwünscht sind, ist in erster Linie eine Angelegenheit der Gemeinde.

