Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/4848

29. 01. 86

Sachgebiet 912

Änderungsantrag

der Abgeordneten Schulte (Menden), Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN

zur zweiten Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen – 3. FStrAbÄndG –
— Drucksachen 10/4389, 10/4734 —

Der Bundestag wolle beschließen:

Zu Artikel 1:

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird wie folgt geändert:

Die B 265 n, OU Hürth–Efferen von westlich Fischenich (L 103)–Köln (L 34), wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Bonn, den 29. Januar 1986

Schulte (Menden)
Senfft
Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion

Begründung

Wir folgen der Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die B 265 n e. V., die uns Ende 1985 zugegangen ist:

Für den zum 1. Januar 1986 fortzuschreibenden Bundesfernstraßenbedarfsplan wurde eine B 265 n von den zuständigen Ministern in Düsseldorf und Bonn für die Rubrik „Planungen" vorgeschlagen. Gleichzeitig hat die Stadt Hürth das Ingenieurbüro Dr. Baier, Aachen, beauftragt, „Untersuchungen zur Planung Ortsumgehung B 265 n in Hürth" (Titel der Arbeit) durchzuführen. Nach Erscheinen dieses Gutachtens (Oktober 1985) hat der Stadtrat sehr kurzfristig in einem Dringlichkeitsantrag den Landschaftsverband und den Bund aufgefordert, für einen raschen Ausbau der Straße zu sorgen.

Mit Befremden hat dabei die Bürgerinitiative gegen B 265 n registriert, daß das Gutachten bisher weder der Bevölkerung vorgestellt wurde noch in der regionalen Presse diskutiert worden ist, daß andererseits aber scheinbar „Hals über Kopf" ein Ratsbeschluß zugunsten einer Umgehungsstraße erfolgte.

Bei genauerer Betrachtung dieses Gutachtens scheint dieses Verhalten verständlich zu sein, stützt das städtische Gutachten doch in weiten Teilen die von der Bürgerinitiative gegen B 265 n vorgetragenen Einwände gegen das Straßenprojekt.

Als Interessenvertretung der durch den möglichen Bau einer B 265 n unmittelbar und mittelbar Betroffenen, möchte die Bürgerinitiative ihre durch das Gutachten bestätigten und erhärteten Bedenken noch einmal darlegen.

In einer Belastungszählung ermittelte der Gutachter für den Bereich Efferen in der Zeit von 6 bis 19 Uhr folgende Kraftfahrzeuganzahl (in und aus Richtung Köln):

	21 857 Kfz
davon	3 773 Lkw (= 17,5 %)
davon	367 Müllfahrzeuge (= 9,7 %)

Auf 24 Stunden hochgerechnet sind dies 26 500 Kfz.

Für den Ortsbereich Hermülheim ergab die Zählung:

	16 609 Kfz
davon	2 348 Lkw (= 14,1 %)
davon	483 Müllfahrzeuge (= 20,6 %)

Auf 24 Stunden hochgerechnet sind dies 19 900 Kfz. (Gutachten S. 6)

Für den Ortsbereich Hermülheim, der nach dem Willen der Verantwortlichen umgangen werden soll, konnte der Gutachter folgendes feststellen: „Als Durchgangsverkehr von Köln Richtung Erftstadt wurden in 3 Stunden (16 bis 19 Uhr) 475 Pkw ermittelt. Dies sind 23 % der an der Erfassungsstelle 1/1 (Efferen) aufgenommenen Belastung.

Als Durchgangsverkehr von Erftstadt in Richtung Köln wurden in diesen 3 Stunden 215 Pkw ermittelt. Dies sind 15 % der an der Erfassungsstelle 5/2 (südlicher Ortsausgang Hürth: „Dicker Stein"/Fischenich) aufgenommenen Belastung. Im Zentralbereich Hermülheim sind lediglich 35 % bz. 32 % der Belastungen Durchgangsverkehr in Richtung Köln bzw. Erftstadt." (Gutachten S. 9)

Der die Luxemburger Straße benutzende Verkehr ist somit zu annähernd 70 % eigener, Hürther Verkehr, der zu den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzenzeiten nach oder von Köln drängt. Die Luxemburger Straße ist also vor allem eine innerstädtische Straße, die innerstädtischen Verkehr aufnimmt. Eine Umgehung schösse da sicherlich an der Zielgruppe vorbei.

„Die Luxemburger Straße kann verkehrstechnisch ca. 1 700 Fahrzeuge in den Spitzenstunden bewältigen. Bei einer Belastung von ca. 1 600 Kfz/Sp.-h in Hermülheim ist die Leistungsfähigkeit der Luxemburger Straße noch ausreichend, der Verkehr wird auch zur Hauptverkehrszeit ohne Stau bewältigt. Größere Behinderungen für den Kraftfahrzeugverkehr treten nur punktuell – z. B. an höhengleichen Bahnübergängen über die KBE-Strecke – auf... Ggf. kann eine punktuelle Lösung – die Unterführung der Luxem-

burger Straße unter die KBE-Strecke – erwogen werden." (Gutachten S. 20)

Der Landschaftsverband Rheinland als Bauträger einer Straßenbaumaßnahme „B 265 n" geht von einer durchschnittlichen täglichen Belastung von 24 000 Fahrzeugen auf einer vierspurigen Ortsumgehung Hermülheim aus. Der Gutachter, Dr. Baier, geht von einer Entlastungsmöglichkeit von 8 000 Kraftfahrzeugen täglich in der Ortsdurchfahrt aus. Die Differenz von 16 000 Kfz/täglich wird durch „Verlagerungen im regionalen Verkehrsnetz auf die Ortsumgehung B 265 n geführt, ... denn es kann durchaus sein, daß eine B 265 n ... so attraktiv im Vergleich zu Alternativrouten ist, daß hohe zusätzliche Belastungen auftreten." (Gutachten S. 24)

Eine derartige Umgehung würde also weitaus mehr Verkehr anziehen, als durch sie „beruhigt" werden soll: 24 000 Kfz auf der „Umgehungsstraße" und weitere 12 000 verbleibende im Ortskern. Hermülheim/Kalscheuren müßte dann die Belastung von 36 000 Kfz täglich aufnehmen, ein Effekt, der niemandem zugemutet werden kann und den sicherlich auch niemand wollen kann.

Mehrfach betont der Gutachter an verschiedenen Stellen, daß „die geplante Ortsumgehung (nach den Berechnungen des Landschaftsverbandes) offensichtlich zusätzliche Verkehre aus der Region auf die B 265 n verlagert". (S. 45)

„Beim vierspurigen Ausbau einer Ortsumgehung wird auch in Efferen ein 4-spuriger Ausbau mit entsprechend höheren Verkehrsbelastungen aus Verlagerung des überörtlichen Verkehrs erforderlich." (S. 45) Die Umgehung transportiert dann nur neue Verkehre auf der Luxemburger Straße nach Efferen, in einen Bereich, wo schon heute die Leistungsfähigkeit der Straße an mehreren Stunden überschritten wird. Der vom Gutachter vorgeschlagene vierspurige Ausbau würde dann lediglich dazu dienen, den zusätzlich angezogenen Verkehr auf ähnlich chaotische Weise nach Köln abfließen zu lassen, wie er sich heute bei geringerer Zahl auf zwei Spuren bewegt. Heute sei hier eine Wohnnutzung kaum möglich, betont der Gutachter. In der Tat existieren in Efferen aber zahlreiche Einfamilienwohnhäuser, deren Gärten der Verkehrssituation ungeschützt ausgesetzt sind. Eine Umgehung mit ihrem zusätzlichen Verkehr und dem vierspurigen Ausbau würde nicht nur dafür sorgen, daß „in diesem Fall mehrere Häuser abgerissen werden müssen" (S. 16), sondern würde den Anwohnern auch erhöhte Belastung und den abzusehenden Verlust von Gartenflächen bringen.

Durch Radarmessungen stellte der Gutachter fest, daß „mehr als 25 % der Kfz die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überschreiten. Die höheren Geschwindigkeiten treten vor allem dann auf, wenn Geschwindigkeiten frei gewählt werden dürfen". (Gutachten S. 12) Es steht sicherlich außer Frage, daß eine vierspurige Umgehungsstraße das individuelle Fehlverhalten weiter verstärken würde und so zu noch einer erhöhteren Unfallgefahr

führen würde (vgl. Unfallstatistik Luxemburger Straße Gutachten S. 13).

Bei einer Beibehaltung der bestehenden Ortsdurchfahrt im Bereich Hermülheim sieht der Gutachter genügend gestalterische und funktionale Möglichkeiten der Verbesserung, die durch eine Reduzierung der Fahrbahnweite auf 6,50 m erreicht werden können (vgl. S. 16).

„Ein Gestaltungsspielraum für die Seitenräume besteht schon heute, da im großen und ganzen ausreichende Flächen im Gehwegbereich für Radfahrer und Fußgänger, für den Aufenthalt und für Befplanzungen vorhanden sind. Punktuelle Flächendefizite könnten schon heute durch Rückbau der über 8 m breiten Fahrbahn auf 6,50 m ausgeglichen werden." (S. 20)

Darüber hinaus „schafft die vor- und zurückspringende Bebauung Flächen, die zum Aufenthalt einladen. Zudem sind aureichende Flächen für Radfahrer vorhanden". (S. 5)

Zudem „besteht die Möglichkeit, durch kompensatorische Maßnahmen den Verkehr weniger unverträglich abzuwickeln sowie die individuell empfundene Lärmbelästigung zu reduzieren. Dazu dienen vor allem

— optische Fassung und Einengung der Flächen für den Kfz-Verkehr u. a. zur Geschwindigkeitsreduzierung,
— Querungshilfen u. a. zur Verminderung der Trennwirkung,
— punktuelle Verbesserungen der Geh- und Radwege,
— Bepflanzungen u. a. zur Verringerung des subjektiven Lärmempfindens und Verbesserung des Kleinklimas,
— Gestaltung von Aufenthaltsflächen zur Verbesserung der Freiraumqualität im Straßenraum." (S. 40)

Nicht zu vergessen sei hier, daß im Zuge der Ortsdurchfahrt einige Einrichtungen ihre Kundschaft auch aus dem Durchgangsverkehr beziehen; dies sind vor allem zwei Tankstellen. Beim Bau einer Ortsumgehung würden diese Einrichtungen einen Teil ihrer Kundschaft verlieren." (S. 25)

An verschiedenen Stellen betont der Gutachter auch die entlastende Wirkung der in Bau befindlichen Autobahnabfahrt „Ville" (A 1). Weil der „die besonders hohe Belastung der Ortsdurchfahrt und der Knotenpunkte durch Lkw's" (S. 4) sieht, berücksichtigt er, „daß beim Bau des Anschlusses Rasthof Ville auch ohne Bau einer Ortsumgehung Lkw-Verkehre und Verkehre mit Müllfahrzeugen abgezogen werden. Auch für den Lkw-Verkehr mit dem Ziel Hoechst, RWE, Messer-Griesheim muß dieser Anschluß als sehr attraktiv angesehen werden." (S. 20)

Wichtig, gerade für die Reduzierung des hohen Anteils von innerstädtischem Verkehr, der wie gesehen annähernd 70 % ausmacht, und der wiederum zum großen Teil an den Arbeitsplatz in Köln drängt, „ist die Aufnahme des Stadtbahnbetriebes (Herbst 1986) auf der Trasse der Köln-Bonner-Eisenbahn im 7,5 bis 15-Minuten-Takt. Damit verbunden ist die Anlage neuer und die Ausstattung vorhandener Bahnhöfe mit P + R Parkplätzen." (S. 17)

Gerade die vom Gutachter erhobenen Daten zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten signalisieren einen arbeitsplatzbedingten Individualverkehr, der aus dem Mangel an einem attraktiven, bequemen und kostengünstigen Nahverkehrssystem herrührt. Ganz entscheidend sind dazu die durch den Gutachter angestellten Aussagen:

„Bei der Entscheidung über den Bau einer Ortsumgehung sollte bedacht werden, daß der Bau von Verkehrswegen (Straße oder Schiene) eine erhöhte Verkehrsnachfrage nach dem entsprechenden Verkehrsmittel erzeugt. So wäre im regionalen Verkehrsgeschehen zu überprüfen, ob der Bau einer Ortsumgehung nicht den Bemühungen des öffentlichen Personennahverkehrs um erhöhte Fahrgastzahlen entgegenläuft. Aus städtebaulichen Gesichtspunkten und aus Aspekten des Umweltschutzes sollte eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Sinne einer weiteren Verstärkung des motorisierten Individualverkehrs nicht unterstützt werden." (S. 44)

Neben den bisher genannten Beeinträchtigungen, die der Bau einer B 265 n zwischen den Ortsteilen Hermülheim und Kalscheuren mit sich bringen würde, nimmt die Frage nach den Beeinträchtigungen im Naturbereich breiten Raum in den Ausführungen des Gutachters ein.

„Der geplante vierspurige Ausbau (RQ 20) der B 265 n wird einschließlich Böschungen und Einrichtungen für den Schallschutz Flächen bis zu 50 m Breite beanspruchen. Darüber hinaus werden Flächen für die Anschlußpunkte an das bestehende und geplante Straßennetz benötigt.

Im Gewerbegebiet „Nord-Ost" werden Flächen von 6,5 ha beansprucht. Eingerechnet wurde der Flächenverbrauch für die Verknüpfung mit der L 92 n.

Die Abgase der Kraftfahrzeuge enthalten u. a. Kohlenmonoxid, Stickoxide, unverbrannte Kohlenwasserstoffe sowie Blei. Für die landwirtschaftliche Nutzung ist die Bleibelastung, die proportional mit der Verkehrsbelastung ansteigt, von besonderer Bedeutung. Das Umweltbundesamt empfiehlt deshalb, daß Flächen, die an Verkehrswege angrenzen, von der landwirtschaftlichen Nutzung ausgenommen werden, dabei sind Breiten von 25 bis 30 m je Straßenseite im Gespräch. Unter diesen Voraussetzungen wäre der Flächenverbrauch in der Landwirtschaft durch die B 265 n mit einer Breite von 70 m anzusetzen.

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen Hans-Böckler-Straße und Bonnstraße sind der naturräumlichen Einheit „Brühler Lößplatte" zuzuordnen, deren günstige Boden- und Klimaeigenschaften Erwerbsgemüseanbau und Gartenbau ermöglichen.

Der Landwirtschaft gehen in diesem Bereich dann an landwirtschaftlich nutzbarer Fläche verloren: 9,8 ha.

Die Emissionen aus dem Kraftfahrzeugverkehr sind in dem Bereich zwischen Hermülheim und Kendenich besonders zu beachten, da diese Flächen durch Blei- und Schwefeldioxidimmissionen vorbelastet sind." (S. 26)

An Flächen für die Landwirtschaft gehen in diesem Bereich zusätzlich verloren 10,0 ha; Summe 19,8 ha.

Zusätzlich zu dem die Stadt Hürth umschließenden „Chemie-Gürtel" würde die B 265 n neue Belastungen für Felder und die übrige Natur mit sich bringen. Berücksichtigt man, daß an der vorgesehenen Trasse fast ausschließlich kleinsiedlerische Gartenanlagen liegen, käme die Trasse der Zerstörung dieser individuellen Lebensräume gleich.

Da die Wohn- und Gartenanlagen für die Besitzer, meist Arbeiter, kleine Angestellte und Beamte, eine unumstrittene Erholungsfunktion besitzen, „gehen unmittelbar durch den Neubau der B 265 n Flächen verloren:

Brühler Lößplatte	7,0 ha,
Villehang (Kendenich)	7,0 ha". (S. 28)

Was die Erholungsnutzung der freien Landschaft anbelangt, „kann unterstellt werden, daß Lärmimmissionen von mehr als 50 dB(A) die Erholungsnutzung stark einschränken. Betroffen dadurch ist beim Bau einer Ortsumgehung B 265 n der gesamte nicht bebaute Bereich zwischen den Ortsteilen Hermülheim und Kalscheuren sowie zwischen Kendenich und Fischenich. Die Erholungsfunktion dieser Flächen wird dadurch eingeschränkt. An belasteten Flächen ergeben sich: 180 ha." (S. 30)

Nach den Annahmen des Gutachters wird die Lärmbelästigung für die Anwohner und das Gebiet aber nirgendwo weniger als 65 dB(A), partiell sogar mehr als 70 dB(A) betragen (vgl. S. 29 und siehe unten).

Die folgenden Aussagen des Gutachters bezüglich der naturräumlichen Beeinträchtigungen sprechen unkommentiert für sich.

„Durch den Bau einer Ortsumgehung werden eine ganze Reihe von natürlichen Lebensräumen sowie landschaftsgliedernde und belebende Elemente beeinträchtigt. Die geplante Trasse... wird den größten Teil (eines) ohnehin sehr kleinen, geplanten Landschaftsschutzgebietes in Anspruch nehmen. Einige Bäume an der Hans-Böckler-Straße müssen gefällt werden. An einem Gehölzstreifen und einer Brachfläche besteht die Möglichkeit, mehrere Flächen zu einem Grünzug zusammenzufassen und eine Verbindung bis zur Ursulastraße herzustellen. Durch die geplante B 265 n werden bereits vorhandene Flächen in Anspruch genommen. Die Anlage eines zusammenhängenden Grünzugs kann (dann) nicht mehr erfolgen." (S. 31)

„Die landwirtschaftlich genutzte Fläche zwischen Bonnstraße und Luxemburger Straße ist der naturräumlichen Einheit „Villehang" zuzuordnen. Es ist geplant, das Wäldchen und eine ehemalige Teichanlage unter Naturschutz zu stellen. Dieses Gebiet zeichnet sich durch eine hohe biologische Vielfalt aus, ist wertvoll für das Landschaftsbild und kann einen potentiell wertvollen Lebensraum für Kleintiere bieten." (S. 32 bis 33)

„Ein großer Teil der landwirtschaftlich genutzten Wege werden von Gehölzsäumen umgeben. Diese Pflanzungen könnten ergänzt

werden, um einen durchgehenden Gehölzstreifen bis zur Burg Kendenich anzulegen. Der Neubau der Ortsumgehung B 265 n würde das Wäldchen und das mögliche Gehölzsaumsystem zerschneiden." (S. 33)

Insgesamt attestiert der Gutachter dem Straßenprojekt einen hohen „Beeinträchtigungsfaktor". (S. 33)

Eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung für das gesamte Stadtgebiet erwartet der Gutachter zudem aus der Unterbrechung der Frischluftzufuhr:

„Der unverbaute Villehang, die zugehörigen Talbereiche und unbebauten Korridore der Brühler Lößplatte dienen der Frischluftzufuhr bebauter Bereiche. Eine weitere Versiegelung der Oberfläche soll vermieden werden, da sich die zugeführte Luft über versiegelten Flächen erwärmt und nach oben steigt. Ein Neubau der B 265 n würde somit die Belüftung der besiedelten Bereiche unterbrechen oder zumindest erschweren." (S. 34)

Nimmt man die hier resümierten Aussagen des Verkehrsgutachters Dr. Baier wirklich ernst, so kann eine Entscheidung nur zuungunsten einer „Umgehungsstraße" ausfallen. Geht man, wie der Gutachter, darüber hinaus noch davon aus, daß auch nach dem etwaigen Bau einer B 265 n die Belastung im Ortsbereich Hermülheim (aus den genannten Gründen) annähernd gleich hoch bleiben wird, dazu aber noch einige hundert Menschen und viele Hektar Land zusätzlich belastet werden, so entbehrt eine B 265 n schließlich jeglicher Logik.

Die Bürgerinitiative gegen B 265 n e. V. sieht sich in ihrer bisherigen Argumentation gegen das Straßenbauprojekt durch den Gutachter weitestgehend bestätigt. Als Ergänzung und zur Gegenüberstellung seien hier noch einmal die früheren Aussagen der Bürgerinitiative aufgelistet.

1. Die Notwendigkeit einer Umgehung des Ortskerns von Hürth–Hermülheim wegen des bei der Festsetzung des zur Zeit gültigen Flächennutzungsplanes unterstellten zukünftigen Verkehrsaufkommens von etwa 32 000 Fahrzeugen pro Tag ist heute nicht eingetreten. Das hat mehrere Gründe. Die erwartete Steigerung der Einwohnerzahl Hürths auf 75 000 wurde nicht erreicht; sie stagniert seit vielen Jahren bei 50 000 bis 52 000.

2. Durch umfangreiche Baumaßnahmen wurde der ursprünglich an der B 265 n (Luxemburger Straße) gelegene Stadtkern an einen neuen Standort verlagert. Hierzu war der Neubau des Rathauses, des Bürgerzentrums, eines Einkaufszentrums und mehrerer Wohngebäude notwendig. Das von der Verwaltung der Stadt Hürth verwendete Argument einer Beruhigung des Stadtkerns von Hürth–Hermülheim ist somit nicht mehr gegeben.

3. Die heute bestehenden morgendlichen Belastungen und Staus auf der Luxemburger Straße an der Stadtgrenze von Köln werden durch die B 265 n nicht aufgehoben werden können.

Das Gegenteil wird dadurch erreicht, daß der ortsumgehende Verkehr kurz vor der Kölner Stadtgrenze wieder auf die ursprüngliche Trasse zurückgeführt werden soll und somit zu einer zusätzlichen Verschlechterung der Verkehrssituation führen wird. Berücksichtigt man, daß eine vierspurige Trasse mit Sonderquerschnitt geplant ist, die dann in die bestehende zweispurige Luxemburger Straße einmündet, sind die Verkehrsstaus vorprogrammiert. Das gleiche Problem entstünde südlich von Hürth, wo die geplante Trasse in Höhe des „Dicken Steins" ebenfalls auf die bestehende zweispurige Straße zurückgeführt werden würde.

Der Ortsteil Efferen ist schon heute von diesen Verkehrsstaus, die durch ungenügendes Abfließen des Verkehrs nach Köln hinein verursacht werden, stark betroffen. Da sich die Stadt Köln aber einer verkehrsgerechteren Anbindung an das Kölner Straßennetz durch „Pförtnerampeln" und andere verkehrsberuhigende Maßnahmen zu Lasten des Umlandes widersetzt, ist auch nach dem Bau der B 265 n nicht mit der bei der Planung zugrunde gelegten Beruhigung zu rechnen.

Die geplante Linienführung der B 265 n behält somit einerseits bestehende Lasten bei, schafft andererseits gleichzeitig neue Lasten.

4. Der beträchtliche Quellverkehr von Alt-Hürth, Kendenich, Hermülheim, Stotzheim etc. wird auch weiterhin über die bestehende B 265 n abfließen müssen, und so zu Belästigungen der Anwohner führen. Gleichzeitig wird eine neue Trasse zusätzlichen Verkehr in die Stadtteile Kalscheuren/Hermülheim und Efferen hineintragen. Wovon jetzt eine Strecke von 1,4 km tangiert ist und die Bürger dort belastet, erzeugt dann auf einer Länge von 3 km zusätzliche Belastungen, wovon noch mehr Menschen betroffen sein werden, als das heute der Fall ist. Es werden dann Stadtteile durchtrennt, die im Begriff sind zusammenzuwachsen. Da es sich hier neben landwirtschaftlich genutzter Fläche um zur Zeit reine Wohnbereiche handelt, würde eine Durchgangsstraße (von einer Umgehungsstraße kann hier nämlich nicht die Rede sein) zu tiefgreifenden Einschnitten in die Wohn- und Lebensqualität führen. Staub-, Lärm- und Abgasimmissionen sind in diesen Gebieten durch angrenzende Industriebetriebe bereits hoch genug.

   Die von den Planern favorisierte Tieflage der Trasse (die vordergründig schützend wirken soll) würde einen breiten Graben durch die Stadt ziehen. Soziale und wirtschaftliche Kontakte wären nur noch über Brücken und Stege möglich!

5. Eine ähnliche Situation würde sich in dem in den letzten fünf Jahren entstandenen Gewerbegebiet Nord-Ost ergeben. Durch eine vierspurige Trasse in Tieflage wäre die notwendige Verkehrsanbindung dieses Industriegebietes nur mit erheblichen straßenbaulichen Maßnahmen möglich. Gleichzeitig würde auch dieses Gebiet durch einen Graben in zwei Teile zerfallen.

6. Einer der wichtigsten Punkte bei den Überlegungen gegen eine B 265 n stellt der enorme Landschaftsverbrauch dar. Bei einem Querschnitt der Straße von 20 m entsteht bei Tieflage unter Berücksichtigung des Böschungsbereichs eine Breite von 50 m. Bei einer angenommenen Länge der Straße von 3 km beträgt der Verlust an Land- und Ackerfläche ca. 20 ha. Gerade die im Stadtbereich von Hürth zur Debatte stehende Fläche wird größtenteils von Hürther Vorgebirgsbauern landwirtschaftlich genutzt, um Obst und Gemüse anzubauen. Diese vielen nicht sehr großen Parzellierungen stellen die Haupteinnahmequelle der betroffenen Bauern dar.

   Welchen Gegenwert kann dazu eine Straße liefern, die Kosten in Höhe von 75 Millionen DM verursachen würde?

Täglich verschwinden in der Bundesrepublik Deutschland 27 ha wertvollen Ackerlandes. Wir dürfen in diesem Zusammenhang an den Kabinettsbeschluß der Bundesregierung vom 6. Februar 1985 zu einer Bodenschutzkonvention erinnern: „Die Zerschneidung und Zersiedelung der Landschaft soll aufhören, beim Ausbau der Fernstraßen sollen strengere Maßstäbe des Umwelt- und Naturschutzes angelegt werden; Investitionen zugunsten des Eisenbahnverkehrs sollen Vorrang erhalten."

Nehmen Bund, Länder und Gemeinden diese Beschlüsse ernst, dann sind Planungen wie die zur B 265 n geeignet, unter den oben genannten Gesichtspunkten überprüft zu werden.

Zur Verkehrsberuhigung wird die geplante B 265 n aus den vorgenannten Gründen nicht beitragen können; im Gegenteil trägt der Eingriff in die Natur und das Stadtgefüge von Hürth nur zu neuen ungewollten Belastungen bei. Die in den späten siebziger Jahren erwartete Steigerung des Verkehrsaufkommens um 50 % ist zudem nicht eingetreten, sie liegt lediglich bei 10 %.

Zur Verkehrsberuhigung werden jedoch Maßnahmen beitragen, die bereits in 1986 greifen sollen. So können ab diesem Zeitpunkt sämtliche Müllfahrzeuge der Stadt Köln, die zur Zeit einen Teil des Verkehrs auf der Luxemburger Straße ausmachen, über den Autobahnring Köln (A 4) und die beschlossene Neueinrichtung der Abfahrt Ville die entsprechenden Deponien erreichen. Diesbezügliche Gespräche wurden bereits zwischen der Stadt Köln und dem Erftkreis geführt (für die weitere Zukunft sieht die Stadt Köln ohnehin die Bahnverladung des Mülls vor).

Darüber hinaus kann die genannte Autobahnanbindung Ville dann auch den Berufsverkehr aus dem betroffenen Teil des Kölner Hinterlandes aufnehmen, der jetzt noch die B 265 benutzt. Sofern ab Herbst 1986 die Vorlaufbahn soweit ausgebaut ist, daß sie im 7 ½ Minuten-Takt verkehren kann, wird sich das als eine weitere Entzerrung des privaten Personennahverkehrs auswirken.

Aus der Sicht der Bürger, die sich in der Bürgerinitiative gegen B 265 n e. V. zusammengeschlossen haben, sind die Planungsgrundlagen für die B 265 n entfallen.

Die hier zusammengefaßten Überlegungen haben bei zahlreichen Hürther Bürgern zu einem klaren „Nein" zur B 265 n geführt.

Selbst der Straßenbauausschuß der Landschaftsversammlung Rheinland hat im Juli 1985 in seinen Vorschlägen zur Dringlichkeitsreihung anläßlich der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen das Projekt „B 265 n" in Rangplätzen über 100 eingeordnet und damit unseres Erachtens nicht nur die Dringlichkeit sondern auch die Notwendigkeit dieses Vorhabens stark in Frage gestellt.

Die Bürgerinitiative gegen B 265 n e. V. fordert die verantwortlichen Stellen auf, die Planungen zu einer B 265 n einzustellen und die veranschlagten Baukosten in Höhe von 75,5 Millionen DM vor allem in alternative Projekte der Verkehrsentzerrung und des öffentlichen Personennahverkehrs zu investieren.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333