

# LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

KOORDINATIONSTELLE FÜR MITWIRKUNGSVERFAHREN  
Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen · Tel. 0208 / 880 590 · Fax 0208 / 880 5929  
e-Mail: LB.Naturschutz@t-online.de Internet: <http://www.lb-naturschutz-nrw.de>

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE · RIPSHORSTER STR. 306 · 46117 OBERHAUSEN



An die  
Bezirksregierung Köln  
- Bezirksplanungsbehörde -

50606 Köln  
z.Hd.: Frau Schmelz

Unser Zeichen  
(bitte unbedingt angeben)  
**LEV/OBK 12-01.07 GEP**  
**EUS 11-01.07 GEP**

Auskunft erteilt:

Herr Mackmann

Ihr Zeichen  
61.6.2-2.12-7 / .. 11-14.

Ihr Schreiben vom  
29.12.2006

Datum  
02.03.2007 Ger...

## **14. Änderung des Regionalplans Köln – TA Köln – Streichung von Schienenwegen im Bergischen Land sowie 7. Änderung des Regionalplans Köln – TA Aachen – Streichung der Bahnstrecke Kall-Schleiden-Hellenthal**

Sehr geehrte Frau Schmelz,

zur oben genannten Änderungen der Regionalpläne nehmen die anerkannten Naturschutzverbände BUND, LNU und NABU wie folgt Stellung:

Die 14. Änderung des Regionalplans für den TA Köln sowie die 7. Änderung des Regionalplans für den TA Aachen werden von den Naturschutzverbänden abgelehnt.

### **I. Grundsätzliches**

Die Begründung für die Regionalplanänderung hebt darauf ab, dass mit der Streichung bestimmter Strecken aus der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes und darauf basierend aus dem ÖPNV-Bedarfsplan Fakten geschaffen worden seien, denen sich die Regionalplanung beugen muss. Wegen ungünstiger Kosten-Nutzen-Analyse sei der Betrieb dieser Strecken weder volkswirtschaftlich sinnvoll, noch angesichts der Finanzlage auf absehbare Zeit bezahlbar. Unabhängig von der grundsätzlichen Kritik an Methodik und Ergebnissen der integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes ist festzustellen, dass IGVP und ÖPNV-BP letztlich nur die kurzfristig bedeutsamen Absichten des Landes in den Aufbau und die Voll-Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur aufzeigen. Es mag unter den momentanen politischen Umständen zutreffend, wenn auch bedauerlich sein, dass es an den politischen Möglichkeiten zur Reaktivierung des Bahnverkehrs fehlt und somit das Land derzeit kein Interesse an einer Finanzierung des SPNV im Bergischen Land und in der Eifel hat. Das wird angesichts der kommenden Aufgaben und Erfordernisse (Klimawandel, Ölverknappung) aber mit großer Sicherheit nur eine Episode sein.

Demgegenüber ist es die Aufgabe der Regionalplanung auch über die Tagespolitik und deren finanzielle Probleme hinaus Zukunftsoptionen abzusichern und offenzuhalten. Gerade wenn Fortschreibungen des Regionalplans in bestimmten Rhythmen stattfinden, ist Wert darauf zu legen, dass auch sehr langfristige Planungs- und Nutzungsoptionen erhalten bleiben, falls es sich um schon vorhandene Infrastruktur handelt, wie die Freihaltung der Bahnstrecken.

## II. fehlende SUP

Nach der Begründung der Regionalplanänderungen soll von einer Strategischen Umweltprüfung abgesehen werden, weil die Herausnahme der Schienenwege-Signatur selbst nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden sei. Nach § 15 Landesplanungsgesetz ist im Rahmen der Aufstellung von Raumordnungsplänen eine Umweltprüfung durchzuführen und ein Umweltbericht zu erstellen. In dem Umweltbericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des Plans auf die Umwelt hat, sowie anderweitige Planungsmöglichkeiten, die die Ziele und den räumlichen Anwendungsbereich des Plans berücksichtigen, zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Offenbar wollte der Gesetzgeber jede Änderung der Regionalpläne einer vorherigen SUP unterziehen. In so fern bedarf auch die vorliegende Änderung des Regionalplans einer SUP.

§ 2 Abs. 2 Satz der Plan-Verordnung zum LPIG spricht eine Regelvermutung zu der Frage aus, welche Planungen erhebliche Umweltauswirkungen haben. Es handelt sich allerdings nicht um eine abschließende Liste, wie daraus ersichtlich wird, dass das Planzeichen 2.c. 'Oberflächengewässer' nicht in der Auflistung enthalten ist (1). Unstrittig ist offenbar, dass das Kriterium für die Notwendigkeit einer SUP die Frage der erheblichen Umweltauswirkungen ist. Mit der Herausnahme der Bahnlinien sind aber sehr wohl erhebliche negative Umweltauswirkungen verbunden.

Zunächst würde die Streichung der Schienenwege eine allmähliche Abkehr vom PKW-gebundenen Individualverkehr in weiten Teilen des Bergischen Landes unmöglich machen, indem die schon bestehenden Bahntrasse anderen Nutzungen geöffnet werden. Wegen der besonderen Abhängigkeit des Bahnverkehrs von der Topographie (geringes Steigungsvermögen) und der gerade im Bergland dadurch beschränkten Anzahl möglicher Bahnverkehrsstrecken von der Rheinschiene in die höheren Lagen einerseits und der starken Bebauung der Täler würde einer Streichung der heute noch vorhandenen Bahnstrecken jede Neuerschließung per Bahn zukünftig faktisch unmöglich machen. Nach der Streichung der heute vorhandenen Bahnstrecken wäre einer neuen Linienfindung faktisch unüberwindliche Hürden entgegengesetzt. Demgegenüber könnte der Straßenverkehr, der weit stärkere Steigungen überwinden kann und daher nicht so stark von der Topographie abhängt, zahlreiche neue Streckenführungen aus der Rheinschiene in die höheren Lagen entwickeln. Ergo wäre die Streichung der Bahnstrecken von dauerhafter Bedeutung – weit über den Planungshorizont eines Regionalplanes hinaus.

Eine Streichung der Bahnstrecken würde die starke Abhängigkeit vom Straßenverkehr auf Dauer zementieren – also auch die Umweltprobleme wie Feinstaubbelastung, Lärm und Schadstoffausstoß insbesondere von CO<sub>2</sub>.

---

1 Zweifellos würde eine neue Darstellung einer großen Wasserfläche z.B. ein großes Regenrückhaltebeckens oder eine neue Talsperre aber dennoch einer SUP unterzogen werden.

Angesichts des Klimawandels, der damit einhergehende CO<sub>2</sub>-Sparzwänge sowie der absehbaren Verknappung von KFZ-Brennstoffen sind das gravierende Hypothesen auf die Zukunft. Eine Streichung der Bahnstrecken selbst stellt zwar an sich noch kein Umweltproblem dar. Jede vernünftige Zukunftsprognose muss aber zwingend zum Ergebnis führen, dass die Streichung der Bahnstrecken bereits in absehbaren Zeiträumen zu gravierenden Folgeproblemen führen wird, weil die nötigen Reaktionen auf negative Umweltveränderungen in Zukunft unmöglich gemacht werden.

Daher sollte vor den Änderungen des Regionalplans eine SUP durchgeführt werden. Der Verzicht auf eine SUP ist an dieser Stelle besonders bedenklich, weil eine korrekte Strategische Umweltprüfung die Folgewirkungen einer Streichung der Schienenwege besonders deutlich zutage bringen würde.

### **III. Ungenügende Entscheidungsgrundlage**

Leider sind die im Aufstellungsverfahren zum IGVP aufgezeigten Möglichkeiten für die Erarbeitung des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanes nicht genutzt worden. Ursprünglich war vorgesehen, ein Projekt nicht nur für die Vorhabenstrecke selbst, sondern auch hinsichtlich der von diesem Projekt beeinflussten Netzzusammenhänge zu bewerten. Insofern hätte dieses Verfahren bei konsequenter Anwendung die Möglichkeit für eine weitestgehend objektive Bewertung der Straßen- wie auch Schienenprojekte geboten. Diese Chance wurde jedoch nicht genutzt, vielmehr ist es in weiten Teilen zu einer nicht nachvollziehbaren Einstufung von Projekten gekommen, wobei der SPNV offenbar geradezu systematisch gegenüber dem Straßenverkehr benachteiligt wurde.

### **IV. Nutzen der Bahnstrecken**

Sachlich sprechen viele Gründe gegen eine Streichung der schon vorhandenen Bahnstrecken, was mit einer SUP zweifellos deutlich herausgearbeitet würden. Neben der zukünftigen Notwendigkeit gerade den KFZ-Verkehr zur Vermeidung von Treibhausgasen zu minimieren, was nur erreichbar erscheint, wenn ein leistungsfähiges Bahnnetz als Grundlage des ÖPNV vorliegt, weisen weitere Aspekte auf die zukünftig weit größere Bedeutung der heute ungenutzten Bahnlinien hin:

Sowohl die Kürzung der Pendlerpauschale, als auch die zukünftig weiter ansteigenden Kraftstoffpreise werden bei vielen Verkehrsteilnehmern die Bereitschaft erhöhen vom Auto in den ÖPNV und damit in die Bahn einzusteigen. In 10 oder 20 Jahren wird sich die wirtschaftliche Machbarkeit der heute als unwirtschaftlich angesehenen Bahnstrecken ganz anders darstellen.

Auch die Alterung der Gesellschaft – gerade im ländlichen Raum – spricht für eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung. Alte Menschen werden in Zukunft eine wichtigere Rolle in unserer Gesellschaft spielen. Sie werden sich zukünftig, weil sie lebenslang an starke Mobilität gewöhnt sind, auch als Senioren deutlich mobiler verhalten, als heutige Senioren; gerade was kulturelle oder Konsum-Angebote in den Großstädten angeht. Binnen Jahrzehnten werden gerade im Köln-Aachener Umfeld große Menschengruppen, die einen Einkauf oder einen Konzertbesuch in der Großstadt zeitlebens als normal angesehen haben, in ein Lebensalter kommen, das PKW-Fahrten ins Zentrum der Großstadt unattraktiv, weil beschwerlich und gefährlich macht. Bei

Vorliegen eines geeigneten Angebotes würde eine Bahnanbindung vom Land in die Stadt an Bedeutung für diese Gruppe gewinnen; gerade weil der Zug ohne weitere Fußwege in der City endet.

Selbst bei einer weitgehenden Einschränkung des Kraftstoffverbrauchs im Individualkraftverkehr, der sich schon recht kurzfristig aufgrund der CO<sub>2</sub>-Problematik einstellen wird, verbleiben gravierende Probleme des KFZ-Verkehrs: namentlich die Feinstaubproblematik. Feinstaub entsteht nicht nur aus dem Dieselruß, sondern in ähnlich hohen Dimensionen aus Reifen- und Bremsenabrieb. Mittelfristig werden gerade in den größeren Städten weitreichendere Maßnahmen gegen die Feinstaubbelastung ergriffen werden müssen, als heute. Auch dadurch wäre ein Bahnverkehr begünstigt.

Dass die wirtschaftlich totgesagten Bahnstrecken sehr wohl wirtschaftliche Bedeutung erlangen können, zeigt die angesichts des Fichten-Holzanfalls nach dem Sturm Kyrill erhebliche Transportleistung per Bahn. Gerade die Nebenstrecken werden jetzt aufgrund des Vorhandenseins von Verladestellen zu wichtiger Infrastruktur beim Ferntransport des Holzes, das der regionale Markt alleine bei weitem nicht aufnehmen kann.

## **V. ökologische Bedeutung der Bahnstrecken**

Bahnstrecken tragen wegen der linienförmig vorliegenden oft trockenen und fast immer mageren Biotopstrukturen zum Biotopverbund bei. Insbesondere wärme- und trockenheitsliebende Tierarten, wie die Zauneidechse breiten sich regelmäßig entlang von Bahnstrecken aus und können so auch geeignete Habitate im Bergland erreichen, die ihnen ansonsten durch die Barrierewirkung andere Biotope verschlossen geblieben wären. Daher sind z.B. trockene Steinbrüche an den Bahnstrecken zumeist artenreicher, als sonst vergleichbare Steinbrüche abseits der Bahnstrecken. Beispiele für solche Situationen sind im Wiehltal (Oberberg) oder im Ölbachtal (Leverkusen) bekannt.

Bei der Wiehltalbahn (Oberberg) kommt hinzu, dass sich der Bahntunnel ‚Kömpel‘ zu einem der vermutlich bedeutendsten Fledermaus-Winterquartiere im Bergischen Land entwickelt hat. Diese artenschutzrechtliche Bedeutung muss auch zukünftig aufrechterhalten bleiben, was vermutlich regelmäßige Unterhaltungsarbeiten erforderlich macht.

In der Summe sind die heute vorhandenen und inzwischen in die Landschaft eingebundenen Bahnstrecken als ökologische Bereicherung anzusehen.

## **VI. Fazit**

Die zeitliche Koppelung dieser Regionalplanänderung mit aktuell Entwicklungsabsichten für die oberbergische Wiehltalbahn könnte darauf hindeuten, dass die beiden GEP-Änderungsverfahren vornehmlich den Planungen der „Wiehltalkommunen“ geschuldet sind. Auch weil in den anderen Regierungsbezirken bisher keine Änderungen der Regionalpläne mit dem Ziel der Streichung von nicht mehr im ÖPNV-Bedarfsplan enthalten Strecken eingeleitet wurden. In diesem Zusammenhang mag von Interesse sein, dass das Land für die Wiehltalbahnstrecke nach zwei Entscheidungen des VG Köln am 28.2.2007 eine Betriebsgenehmigung ausgestellt hat.

Die heute nicht befahrenen Bahnstrecken in Eifel und Bergischem Land stellen eine zukünftig mit Sicherheit wichtiger werdende Option dar, die aus Gründen des Umweltschutzes und der Erhaltung der Mobilität in einer alternden Gesellschaft unverzichtbar ist; insbesondere weil das KFZ zukünftig mit Sicherheit wesentlich teurer werden wird. Es wäre kurzsichtig, die schon vorhandenen Bahnstrecken regionalplanerisch nicht für den zukünftig zu erwartenden Einsatz vorzuhalten. Das haben breite Bevölkerungskreise erkannt und das wird auch in einzelnen Kommunen wie Bergneustadt inzwischen als zukünftig wichtiger werdender Standortvorteil gesehen. Eine Streichung der Bahnstrecken aufgrund der Aussagen des IGVP fällt bei einer ideologiefreien Betrachtung - gelinde gesagt - schwer.

Mit freundlichen Grüßen

- gez. -

Gerd Mackmann