

12.10.2007

An die
Bezirksregierung Köln
- Dez 65 -
50606 Köln

Betr.: B 56 n/OU Soller-Frangenheim – Ihr Zeichen 65.3.3.2-1 aus 2007
Landesbürozeichen: DN 35-02.98 ST/8.07

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Naturschutzverbände BUND und NABU lehnen die vorliegende Planung ab. Der Bau der Ortsumgehung Soller/Frangenheim muss neu abgewogen werden. Dies sollte einen Verzicht auf die Planung bzw. eine Umplanung der Linie zur Folge haben.

Wir begründen dies mit den folgenden Argumenten:

1. Fehlender verkehrlicher Bedarf

Ein ernsthafter Bedarf für den Bau der Straße ist nicht zu erkennen. Die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2020 beträgt (laut Erläuterungsbericht der Straßenbauverwaltung) 8050 bis 9080 Kfz/24 h an normalen Werktagen bei einem Güterverkehrsanteil von nur 4,6 bis 4,7 %. Grundsätzlich aber stellen wir die Bewertungsgrundlagen der Prognosen in Frage. Die Berechnungsgrundlagen entsprechen nicht mehr der heutigen Verkehrsforschung und fallen in Ihrem Prognoseergebnis zu hoch aus. Dieser Prognose liegen Zahlen einer Verkehrszählung vom Februar 2006 zugrunde, bei der 7230 Kfz/24h gezählt wurden. Aktuelle Zahlen belegen, dass der Verkehr in der Ortslage Soller weiter deutlich zurückgegangen ist. In jüngsten Messungen vom 7.9.2007 bis 14.9.2007 wurden maximal 4100 Kfz/24h gezählt. Mit einer weiteren Abnahme des motorisierten Individualverkehrs ist zu rechnen.

Mit diesem geringen Aufkommen ist der schwerwiegende Eingriff in Natur und Landschaft nicht zu rechtfertigen.

Auch für den Netzzusammenhang der Bundesstrassen muss die OU „Soller und Frangenheim“ nicht gebaut werden. Im Bereich Soller dient die B 56 vor allem dem Nahverkehr Nideggen-Düren, Mechernich-Düren, während der Verkehr Euskirchen-Düren über die K 28 oder die L 264 und der Verkehr Bonn-Düren über die A 555/A 4 verläuft.

Militärtransporte fallen wegen des Abzuges der belgischen Streitkräfte, der Aufgabe des Truppenübungsgeländes „Drover Heide“ und der Schließung der Kaserne in Düren weg. Der Schwerlastverkehr ist von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Die Bahnstrecke „Bonn-Euskirchen-Düren“, die in nur 3 km Entfernung parallel zur B 56 verläuft, dient bereits heute in geringem Umfang dem Gütertransport. Der Abschnitt der „Bördebahn“ Düren-Vettweiß-Zülpich wurde 2003 wieder in Betrieb genommen. Nach Angaben des Betreibers, der ‚Dürener Kreisbahn‘ ist mittelfristig auch mit der Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Düren-Euskirchen zu rechnen. Sie ist als Personenverkehrsbahnstrecke im Bedarfsplan des Landes enthalten und würde sich wirtschaftlich auch als solche tragen. Die Ertüchtigung dieser Bahnstrecke auf eine Reisegeschwindigkeit von 100 km/h für den Güter- und Personenverkehr sollte gefördert werden. Sie wird den Personen-Individualverkehr sowie den Schwerverkehr auf der B 56 in Zukunft weiter vermindern.

2. Lösungsvorschläge und Varianten

Die UVS (S. 25) kam im September 2000 zu folgendem Ergebnis:

„Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Varianten K und 4 ergibt sich für die Neubauvarianten folgende Reihenfolge mit steigender Eingriffserheblichkeit:

Variante 2a (OU Soller) < Variante 2 < Variante K < Variante 4 < Variante 3 < Variante 1 (OU Soller + OU Frangenheim)“

Entgegen dem Auftrag aus dem UVS-Termin vom 26.3.1998 wurden die beiden Nullvarianten (die bestehende Umleitung für den Schwerverkehr bzw. die bestehenden Ortsdurchfahrten) im weiteren Varianten-Vergleich nicht berücksichtigt, sondern außer Acht gelassen. Auch in der oben angegebenen Aufzählung werden sie unzulässigerweise nicht aufgeführt.

Bezieht man die Null-Lösungen ein, ergibt sich nach der UVS für die Varianten folgende Reihenfolge mit steigender Eingriffserheblichkeit: „Null-Varianten < Variante 2a < Variante 2 < Variante K < Variante 4 < Variante 3 < Variante 1“

Bis jetzt wurde vom Straßenbauamt nicht nachgewiesen, dass die bestehende Verkehrslösung mit der Umleitung des LKW-Verkehrs über die L 33/ K 28 nicht auch für die Zukunft eine tragfähige Alternative sein kann.

Im Erläuterungsbericht fehlen die Null-Varianten. Sie sind aber – gerade auch angesichts des mangelnden Bedarfs - weiterhin ebenso wie die Var. 2a in die Betrachtung einzubeziehen. Die Punkte 2.2 bis 2.4 im Erläuterungsbericht sind unvollständig und können ohne Einbeziehung der Null-Lösungen und der Variante 2a nicht akzeptiert werden. Die Streichung dieser Varianten wird als Abwägungsausfall angesehen.

BUND und NABU halten nach wie vor die Lösung mit der bestehenden Umleitung des Schwerverkehrs über die L 33 / K 28 für die beste Variante.

3. Keine unzumutbaren Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten

In den Ortschaften, die durch eine OU „Soller und Frangenheim“ entlastet werden sollen, bestehen heute keine unzumutbaren Verkehrsverhältnisse. Es kommt weder zu Staus noch zu zähfließendem Verkehr.

Die Ortsdurchfahrt Soller ist seit mehreren Jahren für den Schwerverkehr gesperrt. Der geringfügige Umweg für nur einen sehr kleinen Teil des Schwerverkehrs ist zumutbar. Für den Ort „Frangenheim“ stellt schon die heutige Trasse der B 56 eine Umgehung dar, denn westlich der B 56 liegen nur 3 Einzelgehöfte. Der eigentliche Ort „Frangenheim“ liegt östlich von der B 56 und wird durch diese nicht ersichtlich belastet.

Die B 56 wurde 2007 zwischen Froitzheim und Soller ausgebaut. Zwischen Frangenheim und Soller besteht ein kombinierter Geh-/Radweg.

4. Keine Unfallhäufung

Die Dokumentation der Kreispolizeibehörde weist für den Abschnitt der B 56, der durch die Ortsumgehung Soller B 56n entlastet werden soll, keine Unfallhäufung auf.

5. Schwerer Eingriff in die Natur

Bei einem Neubau der B 56 n würde die typische Kulturlandschaft dieser Region mit ihren heute bedrohten und seltenen Tierarten schwer geschädigt und das Landschaftsbild zerstört.

Ökologisch und ökonomisch hochwertige Böden gingen verloren.

Die geplante Ortsumgehung „Soller und Frangenheim“ verläuft zwischen den Dörfern „Soller“ und „Frangenheim“ und einem Waldgebiet („Vettweißer Busch“) durch die Feldflur der Zülpicher Börde. Diese wurde im Flurbereinigungsverfahren Soller seit 1985 durch Hecken und Raine zur Biotopvernetzung angereichert. Mit dem Bau der Umgehungsstrasse auf der Vorschlagstrasse würden fünf Gewässer unterbrochen und verlören ebenso wie die Anpflanzungen der Flurbereinigung ihre Funktion als Biotopvernetzungsachsen.

Der „Vettweißer Busch“ wurde von der damaligen Landesanstalt für Ökologie (LÖBF) als wertvolles Biotop kartiert und als naturschutzwürdiges Gebiet eingestuft (NRW-Biotopkataster BK-5205-021). Die Trasse der B 56n verläuft in nur 50-150 m Entfernung zu diesem ökologisch wertvollen Wald. Die Risiken für diesen Biotop liegen auf der Hand.

Auch die Feldflur, die völlig zerschnitten würde, ist ökologisch keineswegs wertlos. Der LBP kommt hinsichtlich der Vogelwelt zu Recht zu folgenden Ergebnissen: „Insgesamt weist die Feldflur innerhalb des Planungsraumes eine überraschend hohe Artenvielfalt auf, ...“ und „Insgesamt wurden innerhalb des von dem Straßenneubau betroffenen Raumes 21 planungsrelevante besonders geschützte Vogelarten nachgewiesen, von denen acht Arten streng geschützt sind.“

6. Artenschutz

Die Summationswirkung verschiedener Straßenbauprojekte östlich von Düren ist bei der Bewertung der Maßnahme zu berücksichtigen.

Der Feldhamster wurde zwar bei der letzten Untersuchung nicht mehr nachgewiesen. Dennoch ginge das Gebiet zumindest als potentieller Lebensraum für diese Art verloren. Auch dies ist bei der Abwägung zu berücksichtigen.

A. Avifauna

Das avifaunistische Gutachten liegt uns nicht vor. Unsere Bewertung des Vorhabens erfolgt aufgrund der Aussagen im LBP und eigener Beobachtungen.

Nach eigenen Beobachtungen ist das Gebiet auch für Wintergäste bedeutsam. Dies wird auch durch Beobachtungen vom Februar 2007 belegt:

16.02.07, 9 Kornweihen

17.02.07, 4 Kornweihen

21.02.07, 6 Kornweihen

Die Tiere schlafen auf Bäumen im Vettweißer Busch und nutzen die Feldflur als Jagdrevier.

Eine Kartierung der Wintergäste ist nachzuholen.

Im Planungsraum wurden die streng geschützten Vogelarten Grünspecht, Habicht, Kiebitz, Mäusebussard, Schleiereule, Steinkauz, Turmfalke und Turteltaube sowie die besonders geschützten Arten Braunkehlchen, Feldlerche, Feldschwirl, Graureiher, Nachtigall, Neuntöter, Pirol, Rauchschwalbe, Rebhuhn, Schafstelze, Schwarzkehlchen, Steinschmätzer, Wachtel und Wiesenpieper nachgewiesen. Diese werden durch das Vorhaben gestört, geschädigt bzw. ihre Lebensräume zerstört. Bei anderer Trassenwahl würden diese Beeinträchtigungen der Individuen und der Populationen zum größten Teil vermieden. Die gewählte Trassenführung ist daher unzulässig. Die Planung verstößt gegen die gesetzlichen Bestimmungen des Artenschutzes, insbes. § 19 Abs. 3 BNatSchG, §42 BNatSchG und Art. 5 bis 9 und 13 VS-RL.

Die Naturschutzverbände halten Störungen, Beeinträchtigungen von Individuen und populationsrelevante Beeinträchtigungen im Sinne von § 42 BNatSchG sowie nicht ersetzbare Lebensraumverluste gem. § 19 Abs. 3 BNatSchG bei den Arten Kiebitz, Schleiereule, Steinkauz, Feldlerche, Feldschwirl, Rebhuhn, Schafstelze, Schwarzkehlchen und Wachtel für gegeben. Das Vorhaben verletzt die Störungs- und Schädigungsverbote des § 42 BNatSchG in mehrfacher Hinsicht. So ist damit zu rechnen, dass Individuen der besonders geschützten Arten bau-, anlage- oder betriebsbedingt verletzt, getötet oder ihre Gelege, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten beschädigt oder zerstört werden (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Überdies ist damit zu rechnen, dass diese Arten an ihren Brutrevieren bau, anlage- und betriebsbedingt gestört werden, so dass

diese Habitate ihre Funktion für Paare dieser Arten vollständig verlieren (§ 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Daher ist eine andere Variante zu suchen und zu prüfen. Die Maßnahme darf nur dann durchgeführt werden, wenn die spezifischen Ausnahmetatbestände der VS-RL gem. Art. 9 und 13 erfüllt sind. Dies ist hier nicht der Fall, da es eine alternative Lösung in Form einer anderen aus Vogelschutzsicht günstigeren Variante gibt. Wir schlagen vor, die Variante 2a auf ihre Verträglichkeit mit den Belangen des Artenschutzes zu prüfen. Die eigenwillige und nicht begründete Streichung dieser Variante sowie der Null-Varianten durch das Straßenbauamt halten wir für einen Abwägungsausfall.

Zu einzelnen Arten

a. Kiebitz

Der Kiebitz wurde mit zwei Brutpaaren im Gebiet nachgewiesen. Diese Brutreviere sind offensichtlich für den Kiebitz besonders geeignet. Auch wenn sich beide Brutplätze außerhalb des geplanten Trassenkorridors befinden, käme es durch Verlärmung, Zerschneidung und Fragmentierung projektbedingt zur Einschränkung des Lebensraumes des Kiebitzes. Eine Aufgabe der Brutreviere wäre wahrscheinlich. Für den Kiebitz ist die unzerschnittene Feldflur als Brut- und Nahrungsrevier unersetzbar. Ein Ausweichen in andere Räume ist nicht möglich, da diese entweder nur suboptimal oder bereits besetzt sind.

Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen sind wegen der Waldnähe und der Art der Pflege nicht geeignet.

Bei Wahl der Nullvariante oder der Var. 2a wird die Beeinträchtigung des Lebensraumes für den Kiebitz ausgeschlossen.

b. Schleiereule

Die Schleiereule brütet in der Feldscheune bei Frangenheim. Als Nahrungsrevier bevorzugt sie die Waldränder am Vettweißer Busch. Die geplante Straße verläuft in einem Abstand von lediglich 75 m zum Brutplatz. Durch den Straßenbau würden Flächen zum Nahrungserwerb verloren gehen und der Brutplatz vom Nahrungshabitat getrennt. Kollisionen der Altvögel und der unerfahrenen Jungvögel sind wegen des geringen Abstandes zwischen Straße und Brutplatz und der Lage der Hauptjagdgebiete jenseits der Straße provoziert.

Bei Eulen wurde von verschiedenen Autoren ein Zusammenhang zwischen Straßenmortalität und Populationsentwicklung festgestellt (LBP S. 41, neuere Publikationen z.B. MATICS 2004, NABU Sachsen-Anhalt 2007). Bei der Schleiereule steht der Verkehr als Mortalitätsfaktor an erster Stelle. Sie ist die Eulenart, die durch den Straßenverkehr besonders hohe Verluste erleidet (Holzgang et al.2000). Die Dichte des Straßennetzes hat einen erheblichen Einfluss auf das Überleben der Population. Waldränder sind als Nahrungsraum für die Schleiereule besonders attraktiv. Sie würde daher, insbesondere zur Brutzeit, regelmäßig zur Nahrungssuche die Straße überqueren. Würde das Männchen zur Brutzeit überfahren, käme es mit größter Wahrscheinlichkeit zum Verlust der gesamten Brut. Individuenverluste durch Verkehrsofopfer können das Auslöschung der lokalen Population zur Folge haben.

Die Niststätte in der Feldscheune würde projektbedingt als Brutplatz wegen der erheblichen Beeinträchtigungen und Verluste entweder aufgegeben oder für die Schleiereule zur ökologischen Falle, die möglicherweise weiterreichende Folgen auch auf benachbarte Populationen hätte.

Ob eine Abpflanzung der Straße tatsächlich als Maßnahme gegen Kollisionen geeignet ist, oder – im Gegenteil – sogar zu einer Erhöhung des Risikos führt, ist derzeit offen. Gerade Grenzlinienstrukturen mit Gehölzen sind für Kleinsäuger besonders attraktiv und damit auch für Eulen. Aus diesem Grund jagen Schleiereulen in großräumigen Ackerlandschaften bevorzugt an Waldrändern.

Zum Schutz der Schleiereule ist ganz auf den Straßenneubau zu verzichten oder die Var. 2a zu wählen.

c. Steinkauz

Der Steinkauz kommt mit drei Brutpaaren in den Ortschaften Soller und Frangenheim vor. Er besiedelt die östlichen Dorfränder. Als Nahrungshabitat dient dem Steinkauz nicht nur das z.T. baumbestandene Grünland in Dorfnähe, sondern besonders zurzeit der Jungenaufzucht und im Winterhalbjahr auch die Feldflur. Dies belegen u.a. Telemetriestudien von K.W. Zens. Um diese zu erreichen, müsste er nach Realisierung der Planung die Straße überfliegen. Des Weiteren lesen besonders Jungvögel häufig in Straßennähe, am Straßenrand oder sogar auf der Straße selbst Käfer u.a. kleinere Beutetiere auf. Dabei besteht die Gefahr, dass sie selbst Opfer des Verkehrs werden. Untersuchungen aus Spanien belegen, dass junge aber bereits selbständige Steinkäuze sich besonders regelmäßig an Straßen aufhalten und den Straßenverkehr ignorieren. Kollisionen der Altvögel und der unerfahrenen Jungvögel sind vorprogrammiert. Diese Individuenverluste hätten bedeutende Auswirkungen auf die lokale Population. Zusätzlich käme es zu Störungen von Steinkauz-Individuen. Die Verlärmung des Lebensraumes kann zu einem indirekten Habitatverlust führen. Der Steinkauz ist besonders empfindlich gegenüber Lärm. Lärm behindert die Partnersuche, Revierabgrenzung und die Jagd. Nahrungshabitats gingen verloren oder würden vom Brutrevier getrennt. Durch die vielfältigen Beeinträchtigungen könnten Brutreviere aufgegeben werden.

Für den Steinkauz sind daher umfangreiche Ausgleichs- und Verminderungsmaßnahmen erforderlich, z.B. Anlage von baumbestandenem Grünland zur Habitatverbesserung. Bei drei betroffenen Revieren mindestens auf einer Fläche von 15 ha.

Der Kreis Düren hat für den Steinkauz eine besondere Verantwortung. Er ist trotz des Bestandsrückganges der letzten Jahre immer noch Siedlungsschwerpunkt dieser streng geschützten Art. Es sollte alles getan werden, um den Bestandsrückgang aufzuhalten. Weitere Beeinträchtigungen, Störungen und Lebensraumverluste dieser Art sind im Kreis Düren nicht mehr hinnehmbar.

Zum Schutz des Steinkauzes ist ganz auf den Straßenneubau zu verzichten.

d. Feldlerche

Die Feldlerche fällt zu Unrecht bei der Abwägung heraus. Sie ist eine Charakterart der offenen Feldflur. In anderen Regionen (Bergisches Land, Hamburg, England) ist sie dramatisch zurückgegangen. Für die Erhaltung dieser Art spielt die Börde eine besonders wichtige Rolle. Die geplante Zerstörung ihrer Brutreviere durch den Straßenbau ist zu dokumentieren und in die Abwägung einzubeziehen.

Bei der bevorzugten Trassenvariante sind erhebliche Beeinträchtigungen für die lokale Feldlerchenpopulation nicht vermeidbar. Zum Schutz der lokalen Population ist eine andere Trassenwahl erforderlich. Auch hier bietet sich neben der Nullvariante die Var. 2a an.

e. Feldschwirl

Diese Art ist landesweit im Rückgang begriffen. Im Planungsraum wurden drei Brutpaare festgestellt. Ein Brutrevier wird zerstört. Es ist aber davon auszugehen, dass auch die anderen Brutreviere durch den Straßenbau aufgrund der Verlärmung und Zerschneidung beeinträchtigt werden. Selbst wenn Brutplätze durch den Straßenbau nicht während, sondern außerhalb der Brutzeit zerstört würden, läge dennoch eine Beeinträchtigung (= Störung) des Fortpflanzungsgeschehens vor, weil den betroffenen Brutvögeln kein geeigneter Neststandort mehr zur Verfügung steht.

Die Zerstörung des Brutplatzes und die Beeinträchtigung der Brutreviere sind bei anderer Trassenwahl vermeidbar.

f. Rebhuhn

Das Rebhuhn kommt mit 8 bis 10 Brutpaaren im Planungsraum vor. Diese Brutpaare haben die geeignetsten Bereiche besetzt. Durch die geplante Maßnahme würden einzelne Tiere gestört oder als Verkehrsoffer getötet, Brutplätze zerstört, mehrere Niststandorte dieser reviertreuen Vögel beeinträchtigt und der gesamte Korridor zwischen den Ortslagen Soller/Frangenheim im Westen und dem Vettweißer Busch im Osten durch Verlärmung, Zerschneidung, Fragmentierung als Lebensraum für das Rebhuhn entwertet, wenn nicht sogar völlig vernichtet. Der Aussage im LBP „Durch kleinräumige Revierverlagerungen können die projektbedingten Flächenverluste und Beeinträchtigungen innerhalb des durch landwirtschaftliche Nutzflächen beherrschten Raumes vom Rebhuhn vermutlich kompensiert werden.“ wird ausdrücklich widersprochen. Diese Einschätzung ist unbelegt und bei einer reviertreuen Art unwahrscheinlich. Man muss – im Gegenteil – davon ausgehen, dass es kein Zufall ist, dass die unbesiedelten Bereiche der Feldflur mangels Eignung dieser Flächen unbesetzt sind. Die projektbedingten Verluste können nicht kompensiert werden. Bei der bevorzugten Trassenvariante sind erhebliche Beeinträchtigungen für die lokale Rebhuhnpopulation nicht vermeidbar. Diese können zum Erlöschen der Population führen. Selbst wenn Brutplätze durch den Straßenbau nicht während, sondern außerhalb der Brutzeit zerstört würden, läge dennoch eine Beeinträchtigung (= Störung) des Fortpflanzungsgeschehens vor, weil den betroffenen Brutvögeln kein geeigneter Neststandort mehr zur Verfügung steht.

Abgesehen davon dass die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen nicht geeignet sind um die Lebensraumverluste auszugleichen, da sie an den Bedürfnissen des Rebhuhns als charakteristischer Offenlandart vorbeigehen, ist ein Lebensraumverlust in der Größenordnung wie durch die geplante Trasse vorgegeben, für die lokale Rebhuhnpopulation nicht ausgleichbar. Zum Schutz der lokalen Rebhuhnpopulation ist eine andere Trassenwahl erforderlich. Auch hier bietet sich neben der Nullvariante die Var. 2a an.

g. Schafstelze

Bei der Schafstelze sind laut LBP 7 Brutpaare betroffen. Es ist davon auszugehen, dass diese Brutpaare die geeignetsten Bereiche besetzt haben. Durch die geplanten Maßnahmen würden Brutplätze zerstört und der gesamte Korridor zwischen den Ortslagen Soller/Frangenheim im Westen und dem Vettweißer Busch im Osten würde durch Verlärmung, Zerschneidung, Fragmentierung als Lebensraum entwertet. Die projektbedingten Verluste können nicht kompensiert werden. Selbst wenn Brutplätze durch den Straßenbau nicht während, sondern außerhalb der Brutzeit zerstört würden, läge dennoch eine Beeinträchtigung (= Störung) des Fortpflanzungsgeschehens vor, weil den betroffenen Brutvögeln kein geeigneter Neststandort mehr zur Verfügung steht.

h. Schwarzkehlchen

Innerhalb des Planungsraumes wurden laut LBP 5 BP nachgewiesen, das ist 1% des Bestandes in NRW. Direkt zerstört wird 1 Brutplatz. Es ist aber davon auszugehen, dass auch die anderen Brutreviere durch den Straßenbau aufgrund der Verlärmung und Zerschneidung beeinträchtigt werden. Selbst wenn Brutplätze durch den Straßenbau nicht während, sondern außerhalb der Brutzeit zerstört würden, läge dennoch eine Beeinträchtigung (= Störung) des Fortpflanzungsgeschehens vor, weil den betroffenen Brutvögeln kein geeigneter Neststandort mehr zur Verfügung steht.

Die Zerstörung des Brutplatzes und die Beeinträchtigung der Brutreviere sind bei anderer Trassenwahl vermeidbar.

i. Wachtel

Der Planungsraum geht als potentieller Lebensraum für die Wachtel durch Verlärmung, Zerschneidung, und Fragmentierung verloren. Aktuell liegt laut LBP lediglich ein Brutverdacht vor.

Die Beeinträchtigung des Lebensraumes der Wachtel ist bei anderer Trassenwahl vermeidbar. Die Ausgleichsmaßnahme ist von ihrer Lage her nicht als Wachtellebensraum geeignet.

B. Amphibien

Laut LBP kommen im Planungsraum die streng geschützten Arten Kammolch und Springfrosch vor. Diese werden durch das Vorhaben gestört, geschädigt bzw. ihre Lebensräume zerstört. Nicht untersucht wurden Landlebensräume und Wanderkorridore. Dies ist nachzuholen.

Einschätzung der Aussagen des Gutachtens von Cochet Consult zu Amphibien

Auf S. 46 werden die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Amphibienfauna behandelt. Im Gebiet wurden mit dem Springfrosch und dem Kammolch zwei nach Bundesartenschutzverordnung streng geschützte Arten nachgewiesen. Darüber hinaus sind beide „Arten von gemeinschaftlichem Interesse“ im Sinne der Fauna-Flora-Habitat Richtlinie (Richtlinie 92/43 EWG oder FFH-RL). Beide Arten sind im Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat Richtlinie geführt.

Für die wildlebenden Tiere und natürlichen Lebensräume im Sinne der FFH-RL (Artikel 1) ist es das Ziel, einen günstigen Erhaltungszustand zu bewahren oder wiederherzustellen (Artikel 2 (2)). Als „günstig“ bezeichnet die FFH-RL den Zustand einer Population, „wenn

- aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird, und
- das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und
- ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.“

Hinsichtlich der Auswirkungen des geplanten Projektes kommt Cochet Consult in einer sehr knappen Analyse zu dem Ergebnis, dass keine Beeinträchtigungen dieser beiden Amphibienarten von gemeinschaftlichem Interesse zu erwarten sind (S. 46).

Diese Einschätzung berücksichtigt bereits länger bekannte und durch aktuell veröffentlichte wissenschaftliche Ergebnisse bestätigte Auswirkungen der Lebensraumfragmentierung auf den Erhaltungszustand von Amphibien nicht. Die zitierte Literatur zu Aktionsräumen und Wanderverhalten von Amphibien ist veraltet. Es fehlen Literaturzitate, die sich mit Populationsdynamik, Auswirkungen von Habitatfragmentierung auf Amphibien etc. beschäftigt.

Die Bedeutung von Populationsgrößen, populationsdynamischer Prozesse und Habitatfragmentierung auf die Überlebensfähigkeit gefährdeter Populationen wird hier unterschätzt; so sind wichtige Aspekte nicht von Cochet Consult berücksichtigt worden. Cochet Consult hat keine Bewertung der Vorkommen in einem die umliegenden Flächen einbeziehenden Kontext vorgenommen, umliegende Vorkommen bzw. Verbreitungslücken der Arten sind nicht berücksichtigt worden.

Begründung

Auf der Grundlage von Erfassungen des Arbeitskreises Amphibien und Reptilien im Kreis Düren zur Verbreitung von Springfrosch und Kammolch im Kreis Düren zeigt sich, dass die Vorkommen im Bördewäldchen „Am Stückchen“ stark isoliert sind. Diese Vorkommen sind bereits jetzt als Habitatfragmente zu bezeichnen. Da beide Arten sehr selten sind, spielen die Vorkommen jedoch im Gesamtkontext eine wesentliche Rolle.

Für beide Arten sind Vorkommen in der westlich gelegenen Drover Heide bekannt. Ob die beiden Arten darüber hinaus auch im Vettweißer Busch vorkommen, ist derzeit offensichtlich unbekannt, zumindest aber für den Springfrosch anzunehmen, da dort potenziell geeignete Gewässer bekannt sind.

Neue Studien zur genetischen Anpassungsfähigkeit von Grasfroschpopulationen zeigen sehr deutlich, dass durch Habitatfragmentierung die Anpassungsfähigkeit so stark reduziert werden kann, dass Drifteffekte die evolutiven Anpassungsprozesse überlagern (Johansson 2007). Das bedeutet, dass die für ein Fortbestehen in der sich fortwährend ändernden Landschaft notwendigen Anpassungsprozesse in stark fragmentierten Landschaften aufgrund der Dominanz reiner Zufallsprozesse unmöglich werden. Das führt beim als Modellorganismus untersuchten (und mit dem Springfrosch nah verwandten) Grasfrosch kurz- bis mittelfristig zu einer deutlich verschlechterten Überlebensfähigkeit der Larven und somit zu einer deutlichen Verringerung der Reproduktionsraten, wie in der genannten Studie nachgewiesen werden konnte.

Durch die geplante Ortsumgehung würde jedoch im besonders wichtigen Korridor zwischen den Vorkommen von Spring- und Grasfrosch im Naturschutzgebiet „Stückchen“ und den Vorkommen im Naturschutzgebiet „Drover Heide“ eine weitere, besonders relevante Barriere entstehen. Diese weitere Wanderbarriere würde die Fragmentierung des Vorkommens von Kammmolch, Springfrosch und aller anderen Amphibienarten deutlich steigern.

Daher ist von einer nachhaltigen Schwächung des Genpools der Vorkommen sowohl in der Drover Heide, als auch im NSG Stückchen auszugehen.

Diese dem aktuellen Stand der Forschung bereits länger bekannten Faktoren der (Meta-) Populationsbiologie fehlen dem vorliegenden Gutachten völlig.

Die Mangelnde Berücksichtigung dieser Aspekte führt zu irreführenden Schlussfolgerungen seitens der Gutachter. Damit ist eine für die Planung des Projektes verwertbare Einschätzung der Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der beiden genannten Amphibienarten auf Grundlage der vorliegenden Datenbasis unmöglich zu treffen.

Es ist auf Basis des aktuellen Wissenstandes davon auszugehen, dass die geplante Baumaßnahme eine weitere Fragmentierung der genannten Amphibienvorkommen nach sich ziehen würde, wodurch der Erhaltungszustand der FFH-relevanten Arten beeinträchtigt würde – nicht nur im NSG „Stückchen“ sondern ebenso im FFH-Gebiet „Drover Heide“. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Kammmolche und Springfrosch unter den explizit genannten Erhaltungszielen dieses FFH-Gebietes geführt sind.

Literatur

Johansson, M., C.R. Primmer, Merliä, J. (2007): Does habitat fragmentation reduce fitness and adaptability? A case study of the common frog (*Rana temporaria*).– *Molecular Ecology* 16, 2693-2700.

C. Fledermäuse.

Die Verminderung des Kollisionsrisikos für die B 56 n querenden Fledermäuse ist nicht ausreichend. Um eine Gefährdung auch insbesondere für die langsam fliegenden Langohren zu verringern sind Grünbrücken erforderlich. Bei der derzeitigen Planung sollte von einer

Beeinträchtigung der Flugkorridore der Fledermausarten ausgegangen werden, so dass auch hier die artenschutzrechtlichen Verbote der FFH-RL beachtlich sind.

Zu den Ausgleichsflächen

Die in den Unterlagen vertretene Auffassung, unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vorkehrungen zur Vermeidung sowie Kompensationsmaßnahmen nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung seien die Störungs- und Schädigungsverbote des § 42 BNatSchG nicht verletzt, ist mit Blick auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts rechtswidrig (vgl. Urteil zum Neubau der Ortsumgehung Stralsund vom 21.06.2006 Az. 9 A 28/05). Darin heißt es: "Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 19 Abs. 2 BNatSchG sind grundsätzlich nicht geeignet, die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG zu verhindern (Rn. 40)."

Abgesehen davon wurden die Flächen anscheinend weniger nach ihrem funktionalen Zweck als nach ihrer Verfügbarkeit ausgewählt. Denn die Maßnahmen sind weder von ihrer Größe, noch von ihrer Lage, noch von der Pflege her geeignet, den immensen Eingriff auszugleichen.

Laut LBP werden faunistische Funktionsbeziehungen in einem 23 ha großen Raum beeinträchtigt. Nach unserer Einschätzung wird ein Raum von weit über 100 ha beeinträchtigt. Dieser Funktionsverlust ist zu vermeiden oder auszugleichen. Die beeinträchtigten faunistischen Funktionsbeziehungen sind wiederherzustellen. Dies kann aber nur geschehen, wenn die Zerschneidung der Landschaft aufgehoben wird. Dies ist kaum möglich und wird im vorgelegten Konzept nicht einmal ansatzweise versucht.

Aus artenschutzrechtlicher Sicht sind alle Ausgleichsflächen vor Beginn der Baumaßnahme so herzustellen, dass sie bei Beginn der Baumaßnahme, also beim Eintreten der Beeinträchtigungen, Schädigungen und Habitat- und Brutplatzverluste verfügbar und wirksam sind.

Maßnahme A2

Die Maßnahme A2 umfasst vier Teilflächen. Eine befindet sich im Nahbereich des Schleiereulenbrutplatzes und die drei übrigen östlich der geplanten Straßentrasse am „Rande des Vettweißer Busches“. Es ist vorgesehen, dass die Strauchpflanzungen der Eigenentwicklung überlassen, die Gras- und Staudenfluren im Abstand von 3 bis 5 Jahren durch eine Mulchmäh gepflegt werden.

Von ihrer Lage her sind Flächen in Waldnähe nicht zielführend hinsichtlich der Funktion „Ausweichlebensraum für Arten des Offenlandes“. Denn Arten des Offenlandes meiden Flächen am Waldrand oder in Waldnähe wegen des erhöhten Prädatorenrisikos. Dies gilt insbesondere für Rebhuhn, Wachtel, Kiebitz und Schafstelze. Die Flächen sind daher als Ausgleichsmaßnahme für den Verlust von Lebensräumen dieser Vogelarten ungeeignet. Auch die beabsichtigte Art der Pflege ist nicht zielführend. Eine Mulchmäh lediglich im Abstand von 3 bis 5 Jahren macht die Flächen als Nahrungshabitat für die Schleiereule und als Lebensraum für Rebhuhn, Wachtel und den Neuntöter ungeeignet. Der Bau der Straße in der geplanten Lage ist für die lokale Rebhuhnpopulation nicht ausgleichbar.

Bei einer Rücknahme des Gehölzanteils und anderer Artenwahl (keine Schlehen, keine Baumarten) wäre die Fläche geeignet um Lebensraumverluste für Schwarzkehlchen, Goldammer und Feldschwirl auszugleichen. Auch als Nahrungsraum für den Grünspecht wäre sie geeignet.

Zwei der Flächen am schattigen Waldrand sind sehr schmal und daher störanfällig.

Ein Teil der größeren Fläche am Waldrand wurde augenscheinlich in 2007 nicht bewirtschaftet. Sollte es sich bei Beginn der Baumaßnahme ohnehin um Brachland handeln, ist dies bei der Bilanzierung zu berücksichtigen.

Die vom Straßenbauamt vorgeschlagene Ausgleichsfläche zwischen Straße und Scheune ist von ihrer Lage, Art und Größe nicht zielführend. Sie wird möglicherweise sogar die unerfahrenen Jungvögel an die Straße locken. Altvögel werden nur einen kleinen Teil ihres Nahrungsbedarfs bzw. des der Jungvögel hier decken können. Als Vögel mit einem großen Aktionsradius werden sie auch weiterhin den Waldrand am Vettweißer Busch befliegen. Hierzu müssen sie die Straße queren. Auch die flüggen Jungeulen werden sich hierhin orientieren. Es ist jedenfalls trotz der gut gemeinten Ausgleichsmaßnahme oder sogar wegen dieser mit Unfallopfern zu rechnen. Abgesehen davon, gilt für die Ausgleichsflächen A2 insgesamt, dass sie als verfilztes Brachland mit einer Mulchmahd im Abstand von 3 bis 5 Jahren als Jagdhabitat für die Schleiereule ungeeignet wären.

Der Bau der Straße in der geplanten Lage ist für die Schleiereule nicht ausgleichbar.

Maßnahme A3

Die Maßnahme A 3 führt möglicherweise nicht zu dem gewünschten Ziel, da die Gefahr besteht, dass die stauende Schicht sich schon in 50-100 cm Tiefe befindet und bei der Anlage der Gewässer durchstoßen wird. Bei einer Begehung im Oktober 2007 konnten wir keine Nässezeiger feststellen.

Maßnahmen A4 und A5

Die Maßnahmen A4 und A5 stellen lediglich Straßenbegleitgrün dar und können nicht als Ausgleichsmaßnahmen angerechnet werden.

Maßnahme A6

Die Maßnahme A6 ist nicht zielführend, da zu klein und an der falschen Stelle. Auch hier ist die Lage am Waldrand bzw. in Waldnähe für Arten des Offenlandes kontraproduktiv wegen des erhöhten Prädatorenrisikos.

7. Naherholung

In Soller und Frangenheim hat sich die große Mehrheit der Bürger wegen der Eingriffe in Natur und Landschaft und der Zerstörung eines attraktiven Naherholungsgebietes mit ihrer Unterschrift gegen die Ortsumgehung ausgesprochen (Unterschriftensammlung der „Bürgeraktion gegen den Neubau der B 56n“ im Dezember 2003 / Januar 2004). Ein Anziehungspunkt für die Naherholung ist das Waldgebiet des Vettweißer Busches, das durch die geplante Ortsumgehung von den Dörfern abgeschnitten würde. Der Erholungswert des Gebietes, der für die ortsansässige Bevölkerung durch die angelegten Saumstrukturen und Anpflanzungen gesteigert wurde, würde vernichtet. Die landwirtschaftlichen Wege in der Feldflur östlich von Soller und Frangenheim werden zurzeit gerne sowohl von Spaziergängern als auch von Radfahrern zur Feierabenderholung genutzt.

8. Kosten-Nutzen-Faktor

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Straße lag im Jahre 2002 bei 1,29. Aktuell liegt der Wert bei Zugrundelegen des tatsächlichen Verkehrsaufkommens unter 1. Nur durch die Zusammenfassung mit der Ortsumgehung Düren kam die Ortsumgehung Soller auf einen Kosten-Nutzen-Faktor in einer Größenordnung (4,0), der die Einordnung in den „vordringlichen Bedarf“ ermöglichte. Wir halten diese Zusammenfassung mit der Ortsumgehung Düren für eine Täuschung der Betroffenen und der Öffentlichkeit. Es gibt keine rechtliche oder tatsächliche Rechtfertigung. Es handelt sich hier um zwei unabhängige Verfahren. Dies alles geschieht auf Kosten von Natur und Landschaft, der Landwirtschaft und der Steuerzahler.

Der Kosten-Nutzen-Faktor ist für die geplante OU Soller gesondert und aufgrund des gesunkenen Verkehrsaufkommens und der gestiegenen Kosten neu zu berechnen. Außerdem führte der BMVBW in seiner städtebaulichen Bewertung aus: *"Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten eine geringe Bedeutung."*

Wir glauben, dass die Summe der hier aufgeführten Argumente zeigt, dass es keinen Bedarf für eine Ortsumgehung „Soller und Frangenheim“ gibt. Dieses Projekt findet bei den Bürgern vor Ort keine Akzeptanz und hat keinen erkennbaren verkehrlichen Nutzen.

Der nicht objektiv nachvollziehbaren Einordnung im Bundesfernstraßenbedarfsplan, die wir als willkürlich ansehen, kommt nach Auffassung von BUND und NABU daher hier keine Funktion als Planrechtfertigung zu.

Selbst wenn es einen rechtlichen Bedarf geben würde, könnte dieser sich nicht mit der gebotenen zwingenden Notwendigkeit durchsetzen. Denn ihm stehen schwere Schäden für Natur und Landschaft gegenüber, die das Projekt in seiner jetzigen Form verursachen würde. Hierbei sind insbesondere die Zerschneidungs-, Verkehrsgefährdungs-, Brutplatz- und Habitatverluste für die in dem betroffenen Landschaftsraum besonders hochwertige Vogelwelt von Bedeutung. Gegenüber diesen Beeinträchtigungen kann sich der sachlich nicht begründbare gesetzliche Bedarf nicht durchsetzen.

Darüber hinaus wird nochmals darauf hingewiesen, dass das Projekt wegen der bei Wahl der Nullvariante bzw. der Alternativtrasse 2a minimierbaren bzw. vermeidbaren Brutplatz- und Habitatverluste planungsrelevanter Vogelarten gegen striktes Recht verstößt und daher unzulässig ist.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag