

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



Landesbetrieb Straßenbau NRW
- Niederlassung Aachen -
Postfach 500245
52086 Aachen

z.Hd.: Frau Lüpschen

Ihr Zeichen
4100.23.10-642-70_2_56

Ihr Schreiben vom
21.05.2003

Datum
30.07.2003 Ger...

Unser Zeichen
(bitte unbedingt angeben)

DN 35-02.98 ST

Auskunft erteilt:

Herr Gerhard

Neubau der Ortsumgehung „Soller-Frangenheim“ im Zuge der B 56 - Linienbestimmung

Sehr geehrte Frau Lübschen,

die Vorschlagstrasse wird von den Naturschutzverbänden BUND und NABU abgelehnt.

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

Begründung:

1. Fehlender Bedarf

Die Notwendigkeit des Straßenbaus wird insgesamt infrage gestellt. Die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2015 beträgt laut Erläuterungsbericht S. 1 lediglich ca. 7000 Kfz/24 h an normalen Werktagen bei einem Schwerverkehrsanteil von 5,1%. In der UVS vom September 2000 (S.8) wird für die OD Soller entgegen dem bundesweiten Trend mit einer Stagnation bzw. sogar geringfügigen Abnahme des Verkehrsaufkommens gerechnet. Mit diesem geringen Aufkommen ist der schwerwiegende Eingriff in Natur und Landschaft nicht zu rechtfertigen. Hinzu kommt, dass schon seit mehreren Jahren die Ortsdurchfahrt Soller für den Schwerverkehr gesperrt ist (s. auch S. 1 Erläuterungsbericht) und die Militärtransporte wegen der Schließung der Kaserne in Düren entfallen. Auch die „Drover Heide“ wird nicht mehr zu militärischen Übungszwecken genutzt. Für Frangenheim ist die derzeitige Straßenführung schon eine Umgehung, denn der eigentliche Ortskern liegt östlich der B 56.

Zudem wird es nach Ansicht der Naturschutzverbände durch die mittelfristig anstehende Reaktivierung der Bahnstrecke „Düren-Euskirchen-Bonn“ für den Personenverkehr durch die Dürener Kreisbahn (DKB) zu einer weiteren Abnahme des Straßenverkehrs auf der B 56 kommen. Nach Angaben der DKB steht die Strecke „Düren-Euskirchen-Bonn“, die in nur 3 km Entfernung parallel der B 56 verläuft, derzeit für den Güterverkehr zur Verfügung. Sie ist aber als Personenverkehrsbahnstrecke im Bedarfsplan des Landes enthalten und würde sich wirtschaftlich auch als solche tragen. Es ist nach Auskunft der DKB absehbar, dass auch angesichts der momentanen Haushaltslage eine Ertüchtigung der Bahnstrecke für Personenverkehr mit Tempo 100 km/h in etwa 5 Jahren durch das Land gefördert wird. Ein solches mittelfristig bestehendes Angebot, würde zweifellos zu einer weiteren, erheblichen Verminderung des Straßenverkehrs auf der B 56 führen. Von einem Bedarf für eine Ortsumgehung Soller und Frangenheim kann auch in so fern keine Rede sein.

Die Begründung für die Notwendigkeit der Baumaßnahme - wie in Punkt 1.4 des Erläuterungsberichtes dargelegt - kann nicht aufrechterhalten werden.

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 2 a (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 im weiteren Varianten-Vergleich nicht berücksichtigt, sondern außer Acht gelassen. Auch in der oben angegebenen Aufzählung werden sie unzulässigerweise nicht aufgeführt. Begründet wird diese Vorgehensweise so: „Die ökologischen Risiken der Null-Variante sind mit denen eines Straßenneubaus kaum vergleichbar. Die bau- und anlagebedingten Wirkungen entfallen weitgehend bzw. betreffen ausschließlich Bereiche hoher Vorbelastung. Dementsprechend sind hier die städtebaulichen Belastungen bzw. die auf den Menschen bezogene Belastung besonders zu gewichten.“ (S. 5 UVS).

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

Die Aussage „Aus den Varianten 2 und K, welche die beiden besten Ergebnisse in der UVS erreicht hatten, wurde dann die optimierte Linie der Variante 2K* entwickelt“ (Erläuterungsbericht S. 3) kann so nicht hingenommen werden. Denn erstens hat die Variante 2K* eine größere Eingriffserheblichkeit als die Variante K und zweitens haben die besten Ergebnisse der UVS die Null-Lösungen, gefolgt von der Variante 2 a. In den Tabellen 1 a und 1 b des Erläuterungsberichtes fehlen diese Varianten wieder. Sie sind aber weiterhin in die Betrachtung einzubeziehen. Ebenso ist der Punkt 4 im Erläuterungsbericht unvollständig und kann ohne Einbeziehung der Null-Lösungen und der Variante 2 a nicht akzeptiert werden.

Durch die jetzt schon genutzte Möglichkeit, den Schwerverkehr auf die L 33/K 28 umzuleiten, ergibt sich für Soller unter Berücksichtigung der städtebaulichen und auf den Menschen bezogenen Belastungen die Chance, auch ohne aufwendige Ortsumgehung die Ortsdurchfahrt weitestgehend zu entlasten.

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 UVS-Termin vom 26.3.1998 beim RSBA Aachen wurden als zu untersuchende Nullvarianten angegeben:

1. Die bestehenden Ortsdurchfahrten
2. Die bestehende Umleitung für Schwerverkehr über Kreis- und Landstraße

In der UVS vom September 2000 wurde als weitere Nullvariante die Umleitung des gesamten Durchgangsverkehrs eingeführt. Das ist machbar, aber nicht notwendig. Die Umleitung des Schwerverkehrs entlastet die OD Soller hinreichend. Als Argument gegen diese weitere Null-Lösung (UVS S. 8) wurde die Mehrbelastung für die Ortslage Vettweiß genannt. Dieses Argument kann nicht akzeptiert werden. Ihm ist entgegenzuhalten,

- dass nur Neubaugebiete an der Peripherie des Ortes tangiert werden,
- dass diese mit Immissionsschutz versehen wurden und
- dass die Belastung in der Zukunft vor allem durch andere Maßnahmen des Straßenbaus (OU Kelz-Frauwüllesheim, Anschluss-Stelle Ellen an die BAB A 4) gesteigert wird.

Außerdem lag die Ortslage Vettweiß bis vor kurzem weit von den Durchgangsstraßen entfernt. Im neuen FNP hat die Gemeinde in der Ortslage Vettweiß Richtung K 28 weitere Wohnbauflächen ausgewiesen. Damit widerspricht der FNP hier vorsätzlich und bewusst dem Grundsatz der Konfliktvermeidung. Die Gemeinde nimmt Beeinträchtigung dieser Neubaugebiete durch den Verkehr billigend in Kauf.

3. Eingriff in Natur und Landschaft durch die Vorschlagstrasse

Der Vettweißer Busch (im neuen GEP als BSN dargestellt) und die strukturreichen Ortsränder sowie die Grenzlinien, Gräben und die neuen Anpflanzungen im Rahmen der Flurbereinigung Soller sind in dem weitgehend landwirtschaftlich genutzten Raum zwischen Vettweißer Busch und den Ortslagen von Soller und Frangenheim von hervorragender Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz.

An den östlichen Ortsrändern von Soller und Frangenheim brüten Steinkauz und Schleiereule, die ihre Nahrungshabitate in den angrenzenden Grünland- und Ackerflächen haben. Diese Eulen werden durch die Ortsumgehung nicht nur wegen der Inanspruchnahme und Zerschneidung ihrer Lebensräume beeinträchtigt, die Vögel sind auch als potentielle Verkehrsoffer gefährdet.

Den zwischen Vettweißer Busch und den Ortslagen von Soller und Frangenheim gelegenen Acker- und Grünlandflächen kommt für den Erhalt von Tierarten der offenen Feldflur herausragende Bedeutung zu. Sie sind zudem Teillebensräume verschiedener Tierarten aus den benachbarten Lebensräumen.

Mit dem Bau der geplanten Umgehungsstraße auf der bevorzugten Trasse käme es zu einem Eingriff in einen durch die Flurbereinigung Soller mit Strukturen angereicherten Raum und zu einer nicht ausgleichbaren Zerschneidung von Lebensräumen. Die bevorzugte Trasse führt sehr nahe an den Vettweißer Busch heran, so dass die besonders wertvollen Randbereiche des Vettweißer Busches durch verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffeinträge als Lebensraum für Pflanzen und Tiere beeinträchtigt würden.

Zudem ist in Zukunft aufgrund der Lage in der freien Landschaft und wegen höherer Verkehrsgeschwindigkeiten mit mehr Verkehrsoptionen in der Tierwelt durch Anflug und Überfahren zu rechnen. Entgegen der Aussage auf S. 5 des Erläuterungsberichtes würde der Straßenbau zu einer erheblichen Beeinträchtigung von nachgewiesenen Leitarten der Börde (Feldhase, Feldlerche, Feldsperling, Gold- und Graumammer, Rebhuhn u.a. Vogelarten) und der Dorf- und Ortsränder (Gartenrotschwanz, Grauschnäpper, Schleiereule, Steinkauz u.a. Vogelarten, Kleinsäuger und Fledermausarten) sowie der Anpflanzungen und Hecken (wie Neuntöter und Schwarzkehlchen) führen.

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 gesamte Bereich zwischen den Ortsrändern und dem Vettweißer Busch würde nicht nur als Lebensraum für die Tierwelt, sondern auch als Naherholungsgebiet erheblich beeinträchtigt. Dieser zurzeit noch ruhige Bereich würde auch durch die Verlärmung vollkommen entwertet. Der Verlust der Erholungsfunktion beeinträchtigt auch die Wohnqualität.

Das Landschaftsbild würde auch durch die überwiegende Dammlage vollkommen zerstört.

Weiterhin zu berücksichtigen ist die besondere Bedeutung dieses Raumes für den Schutz des Wassers.

Da wir nicht erkennen, dass die ökologischen Fachbeiträge zum LP Vettweiß, zur Flurbereinigung Soller und der Fachbeitrag der LÖBF zum GEP beachtet wurden, müssen wir diese Forderung weiterhin stellen. Die Mängel, die BUND und NABU in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom 4.3.2001 zur UVS aufgeführt hatten, bestehen nach wie vor. Da immer noch keine Bestandsaufnahme wenigstens der Leitarten (Ausnahme eine erfolglose Hamsterkartierung) durchgeführt wurde, kann weder eine sachgerechte Abwägung und Auswahl der Varianten erfolgen noch kann vorhergesagt werden, dass die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Wieso in Zeiten knapper Kassen noch eine „großzügige“ (UVS S. 3) Umgehung, eine „große Lösung“ (UVS S. 14, 24) mit ortsferner Führung, die mit enormen Kosten sowie erheblichen und vermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist, gewählt wird, sollte das Straßenbauamt genauer begründen.

4. Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens, Punkt 3.1 C im Erläuterungsbericht

Im Erläuterungsbericht wird auf S. 7 das Ergebnis des Beteiligungsverfahrens dargestellt. Aus personellen und organisatorischen Gründen konnten die Naturschutzverbände nicht am 3. Beteiligungstermin teilnehmen, haben aber am 4. März 2001 eine Stellungnahme nachgereicht. Wir erheben Einspruch dagegen, dass diese weder im Erläuterungsbericht erwähnt noch sonst berücksichtigt wurde. Auch in dieser Stellungnahme haben wir uns begründet gegen den Bau der Umgehungsstraße ausgesprochen.

Außerdem wird unserem Erachten nach nicht klar, ob sich die genannten Behörden für Variante 2 oder 2a ausgesprochen haben.

5. Diskrepanzen zwischen den Linienbestimmungsunterlagen und den Informationen des Bundesverkehrsministeriums

Sehr bemerkenswert und erklärungsbedürftig sind die Abweichungen zwischen Verkehrswegeplan (Webseite des Bundesverkehrsministeriums) und dem Erläuterungsbericht des Landesbetriebes Straßen NRW, Niederlassung Aachen vom August 2002. Die Verkehrsstärke 2015 wird im Verkehrswegeplan mit rd. 8000 Kfz/24h und einem LKW-Anteil von 14%, im Erläuterungsbericht (S. 1 und S. 4) mit 7000 Kfz/24h und einem LKW-Anteil von 5,1% angegeben. Kosten und Länge betragen laut Verkehrswegeplan 3,5 Mio.Euro und 2,6 km, laut Erläuterungsbericht (S. 3, 4 und S. 20) 5,4 Mio. Euro und 3,6 km.

Das Bundesverkehrsministerium begründet den „vordringlichen Bedarf“ mit dem angeblich weit vorangeschrittenen Planungsstand. Dabei ist noch nicht einmal die Linie bestimmt.

Mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von nur 1,3 sollte das Gesamtprojekt kaum eine Chance auf Realisierung haben, daher sollte die Planung - auch um weitere unnötige Kosten zu sparen - so bald wie möglich eingestellt werden. Zu bedenken ist dabei auch, dass sich der Nutzen-Kosten-Faktor bei Einfügung der Zahlen aus dem Erläuterungsbericht noch deutlich verschlechtert. In Anbetracht dieser Diskrepanzen, muss an dieser Stelle konstatiert werden, dass das Bundeskabinett augenscheinlich auf der Basis zu günstiger Bewertungen entschieden hat.

Im Übrigen verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom März 2001.

Eine Kopie dieses Schreibens sende ich auch an die Bezirksregierung Köln als höhere Landschaftsbehörde und Bezirksplanungsbehörde.

Mit freundlichem Gruß

Michael Gerhard