

# **Erläuterungen zur Problematik der L 361n unter besonderer Berücksichtigung verkehrstechnischer, ökologischer und sozialer Aspekte sowie den entsprechenden Zielsetzungen des Gebietsentwicklungsplanes 99 und der Euroga 2000**

## **Inhaltsverzeichnis:**

1. Einführung
2. Darstellung und Bewertung der beiden Varianten
3. Zielkonflikte der Variante II (Ostumgehung) mit dem 4. Gebietsentwicklungsplan (GEP) 99
4. Die Euroga 2000
5. Das Gutachten der Stadt Grevenbroich zur geplanten L361n durch die Erftaue
6. Das Schreiben der Bezirksregierung vom 11.12. 2000 bezüglich der Darstellung der Variante II im GEP 99
7. Zusammenfassung

## **1. Einführung:**

Aus der Bürgerinitiative RETTET DIE ERFTAUE ging Anfang letzten Jahres der Verein RETTET DIE ERFTAUE e. V. hervor. Dieser hat mittlerweile 504 Mitglieder (Stand:31.12. 2000). Seit etwa 20 Jahren bemühen wir uns um eine landschafts- und sozialverträgliche Lösung der L361n.

Unser Verein hat dabei die Unterstützung des Landesumweltministerium, der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten (LÖBF) sowie der Naturschutzverbände.

Da ausgebildete Naturwissenschaftler mit den Schwerpunkten Umwelt- und Naturschutz neben vielen sachkundigen Bürgern Mitglieder unseres Vereins sind, verbietet sich eine Diskussion über das Niveau unserer Sachkompetenz, wie es seitens der Lokalpolitiker immer wieder versucht wird. Wir gehen davon aus, daß diese auch bei Ratsmitgliedern selbstverständlich vorhanden sein müsste.

Die Erftaue zwischen Wevelinghoven und Neubrück hat überregionale Bedeutung. Sie ist potentiell Fauna - Flora – Habitat – Gebiet. Weiterhin tangiert die geplante L361n das Naturschutzgebiet „Zur Schwarzen Brücke“. Die Erftaue ist im gesamten Bereich Landschaftsschutzgebiet.

Unsere Sorge gilt aber nicht nur dem Erhalt der Natur, der sicherlich für uns den höchsten Stellenwert besitzt, sondern auch den Menschen, die durch den Bau der L361n betroffen sind. Die Erftaue ist schon seit Generationen Bestandteil der Ortschaften Gilverath, Tüschbroich und Wevelinghoven. Daher identifizieren sich viele Menschen mit dieser Landschaft. Die geplante Straße teilt die Ortschaft Gilverath und verläuft teilweise nur wenige Meter (!) entlang der Wohnbebauung dieser Ortschaften zur Erftaue hin. Durch den Bau der L 361n soll also überregionaler Verkehr unmittelbar an den Ortschaften Wevelinghoven, Kapellen,

Tüschenbroich und durch eine Baulücke in Gilverath geführt werden, mit dem Argument einer Umgehungsstraße zur Entlastung dieser Ortschaften!

Die hier lebenden Menschen werden durch die Lärm- und Schadstoffbelastungen der geplanten L 361 n durch die Erftaue nicht nur massiv an Lebensqualität verlieren, sie werden – und das ist viel schlimmer – ihre Heimat verlieren! Daher hat auch der soziale Aspekt für uns eine außerordentliche Bedeutung. Dieser Aspekt wird leider seitens der Behörden sehr stark vernachlässigt.

Der gesamte Ort Kapellen wird durch das verstärkte Verkehrsaufkommen dieser überregionalen Straße – besonders in Verbindung mit dem geplanten „Entwicklungsbereich Kapellen“ – einer zusätzlichen Verkehrsbelastung ausgesetzt.

Für die Bevölkerung der umliegenden Ortschaften bedeutet die L361n durch die Erftaue den Verlust ihres Naherholungsgebietes.

Zweck dieses Schriftstückes ist eine kurze Erläuterung der Problematik, wie sie sich uns, den Bürgern der betroffenen Region, die sich schon seit Jahren mit dieser Thematik auseinandersetzen, darstellt. Die Kürze der Zeit verbietet eine genauere wissenschaftliche Untersuchung der sozialen und verkehrstechnischen Aspekte, welche den Sachverhalt sicherlich noch deutlicher dargestellt und das Ergebnis untermauert hätte.

Zur Erläuterung der landschaftsökologischen Gegebenheiten in der Erftaue liegt ein wissenschaftliches Gutachten von 2000 bei. Grundlage dieses Gutachtens ist eine Diplomarbeit des Geographischen Institutes der Universität Bonn aus dem Jahre 1998 mit dem Titel: Ein ökologisches Entwicklungskonzept für die Erftaue zwischen Wevelinghoven und Neubrück.

## **2. Darstellung und Bewertung der beiden Varianten**

### **2.1 Darstellung**

Grundsätzlich stehen zwei Varianten zur Diskussion:

Die Variante II oder auch Ostumgehung verläuft durch den gesamten Auenbereich zwischen Wevelinghoven und Gilverath im Abstand von wenigen Metern bis einigen hundert Metern auf einer Strecke von etwa 3100 m mehr oder weniger parallel zum Flussbett der Erft. Kurz vor Wevelinghoven quert sie die Erft.

Die Variante VII oder auch Westumgehung verläuft über Ackerstandorte zwischen der Autobahn A 46 und der Bahnlinie von Kapellen nach Grevenbroich. Sie verläuft weitgehend parallel zur A 46 und zur Bahnlinie in einem Abstand von jeweils etwa 350 m bis sie vor Noithausen auf die linienbestimmte Ortsumgehung Noithausen trifft und so Anschluß an die K10/K22 bzw. B59 erhält. Durch den Bau der K10 hat bereits 1984 in der Erftaue von Wevelinghoven eine Erftquerung in einem sensiblen Auenbereich stattgefunden.

## **2.2 Bewertung der Varianten**

Die Westumgehung (Variante VII) ist aus ökologischer und sozialer Sicht die verantwortungsbewusstere und damit bessere Lösung. Sie ist auch unter dem Aspekt der Verkehrsführung eine hervorragende Alternative.

Zu diesem Ergebnis kommt eine Umweltverträglichkeitsstudie (1988), ein Urteil des Obergerverwaltungsgerichtes Münster (1991), ein Verkehrsgutachten (1995) und ein wissenschaftliches Gutachten (2000).

Hier nun die wichtigsten Ergebnisse:

### **2.2.1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die geplante L361n – Umgehung Wevelinghoven**

Nach der Auslegung des Plans für den Lückenschluß durch die Erftaue im Frühjahr 1980 klagte ein Mitglied der damaligen Bürgerinitiative „Rettet die Erftaue“ beim Verwaltungsgericht Münster gegen den Bau der L361n. Es folgten weitere Einwände des BUND und der Bürgerinitiative.

Der Beklagte war der Direktor des Landschaftsverband Rheinland.

1. Aufgrund der genannten Klagen und Einwendungen ergaben weitere Prüfungen, daß ein landschaftsökologisches Gutachten, also eine UVP erforderlich sei.
2. Weiterhin fand im April 1985 zwischen Vertretern des Ministerium, des Straßenbauamtes Mönchengladbach und des Beklagten eine Besprechung statt. Daraufhin wurde der Streckenabschnitt der L361n durch die Erftaue von der (Plan)Feststellung ausgenommen. Es sollten erst ergänzende Untersuchungen über die Folgen des Eingriffes bei einer Führung der L361n durch die Erftaue durchgeführt werden.
3. Aus diesem Grunde hat der Landschaftsverband Rheinland 1985 im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung erstellen lassen. Das Ergebnis wurde dann 1988 vorgestellt.

Die Umweltverträglichkeitsstudie von 1988 entspricht weitgehend einer heutigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Sie wurde im Auftrag des Landschaftsverbandes Rheinland – Rheinisches Straßenbauamt Mönchengladbach erstellt. Sie ist also kein „Gefälligkeitsgutachten“ sondern eine Untersuchung, die den Richtlinien einer UVS entspricht.

Damit hat sie also eine ganz andere Bedeutung als das „Gefälligkeitsgutachten“ welches 1997 für die Stadt Grevenbroich innerhalb des „Rahmenkonzeptes Erftaue“ erstellt wurde. In der UVS von 1988 verläuft die Trasse der ortsnahen Variante Ia fast identisch mit der heutigen Variante II.

Die 1988 als Variante II bezeichnete Trasse entspricht dem Verlauf der heutigen Westumgehung. Zusammengefasst lautet das sinngemäße Ergebnis der UVS von 1988:

A. Varianten, die aufgrund der nicht ausgleichbaren Eingriffe als nicht umweltverträglich zu bewerten sind.

**Dazu zählen:**

1. Die Varianten I und die ortsnahe Variante Ia (heutige Variante II) durch die Erftaue

Von diesen Varianten sind eine Vielzahl von ökologischen und visuellen beeinträchtigungen zu erwarten, die nicht ausgleichbare Eingriffe darstellen. Die Probleme beziehen sich vor allem auf:

einen hohen Flächenverbrauch und eine hohe Flächenversiegelung  
die Durchschneidung des Landschaftsraumes Erftaue und die Trennungswirkung durch den Straßenbaukörper  
den massiven Eingriff in das Landschaftsbild und die Beeinträchtigung des Erlebnis- und Erholungswertes  
die Verlagerung von Lärm- und Schadstoffimmissionen in den Freiraum

**2. Die Variante BI 2**

Diese Variante ist nicht umweltverträglich, da neben hohem Flächenverbrauch und hoher Flächenversiegelung noch die Gefährdung des Grundwassers (teilweise Wasserschutzgebiet Zone II) sowie eine starke Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Erlebnis- und Erholungswertes zu erwarten sind.

B. Die Varianten II (Westumgehung) und III, die vorwiegend in der Ackerlandschaft verlaufen und aus landschaftspflegerischer Sicht geeignete Linienführungen darstellen.

C. Die Variante „Null“ und die Variante BI 1, die ausschließlich auf vorhandenen Straßen verlaufen. Bei einer Verkehrsführung über diese beiden Varianten sind gleichzeitig verkehrsberuhigende Maßnahmen in Kapellen und Wevelinghoven notwendig.

**Ergebnis:**

Ein Bau der L361n in den Varianten I und II durch die Erftaue sowie der Variante BI 2 ist aus landschaftsverträglicher Sicht abzulehnen, da es sich um nicht umweltverträgliche Trassierungen handelt.

Der Nullvariante, auch in Verbindung mit der Variante III ist der Vorrang zu geben, wobei gleichzeitig verkehrsberuhigende Maßnahmen in Wevelinghoven und Kapellen erforderlich werden.

Eine weitere Präferenz hat die Variante II (Westumgehung), deren Bau ebenfalls gleichzeitig verkehrsberuhigende Maßnahmen in den Ortslagen erfordert. Diese entspricht den gesetzlichen Verpflichtungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und stellt eine geeignete Lösung zur Beseitigung der Verkehrsprobleme in Wevelinghoven und Kapellen dar.

Die UVS lehnt also sämtliche Varianten durch die Erftaue als nicht umweltverträglich ab! Sie empfiehlt vielmehr die hier noch als Variante II bezeichnete Westumgehung.

### **2.2.2 Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 09. März 1991**

Als Tatbestand stellt das Gericht u.a. fest, dass die Planungen zum Bau der Ostumgehung bis (mindestens) in die 60er Jahre zurückgehen. Weiterhin stellt die L361n einen durchgehenden regionalen Straßenzug dar, der verschiedene Großräume miteinander verbindet. Eine besondere Bedeutung erhalte die L361n als Zubringerstraße zu den Autobahnen A46 und A 540.

#### **Sinngemäß kommt das Gericht zu folgendem Urteil:**

Der Endpunkt des planfestgestellten Abschnitts im Bereich der L142 stellt für eine zukünftige Planung keinen bereits vorgegebenen Zwangspunkt in dem Sinne dar, dass dadurch jede denkbare andere Planungsalternative als die einer Weiterführung in nördliche Richtung entsprechend der ursprünglichen Planung ausgeschlossen wäre. Zwar werden als Argumente die Lückenschließung, die Entlastung Kapellens vom Durchgangsverkehr und der Anschluss an die A46 aufgeführt, sie haben aber kein derartiges Gewicht, dass sie den Lückenschluss geboten und darüber hinaus die zukünftige Linienführung zwangsläufig festgelegt hätten. Die genannten Alternativen, insbesondere eine zusätzliche Westumgehung, konnten auch nicht von vornherein als unrealistisch vernachlässigt werden. Das gilt umso mehr, als die zwischenzeitlich vorgelegte UVS zu dem Ergebnis kommt, dass sowohl eine Ostumgehung in der bislang geplanten Form als auch eine ebenfalls östlich gelegene Alternativtrasse in Anlehnung an den Ortsrand (Variante II) aus landschaftspflegerischer Sicht abzulehnen seien und einer „Nulllösung“ auch in Verbindung mit einer Westumgehung als Verbindung der K10 bis zum Autobahnanschluss Grevenbroich Kapellen – jeweils zusammen mit bestimmten verkehrsberuhigenden Maßnahmen – der Vorrang einzuräumen sei.

Diese beiden Tatbestände und das Urteil gelten auch heute noch. Es handelt sich also hier um eine Reliktplanung aus den 60er Jahren, die den heutigen landesökologischen Anforderungen nach einer naturverträglichen Trassenführung nicht mehr entsprechen.

Die schon in der UVS und nun auch vom Gericht empfohlene „Nulllösung“ entspricht der aktuellen Verkehrssituation. Allerdings gibt es einen feinen Unterschied: Verkehrsberuhigende Maßnahmen sind bis heute nicht durchgeführt worden, obwohl dies schon seit Jahren von den Bürgern und wenigen verantwortungsvollen Politikern gefordert wird. Stattdessen wird der gesamte regionale und überregionale Verkehr in Richtung Grevenbroich, Wevelinghoven aufgrund der Beschilderung durch den Ort Kapellen geleitet. Eine ordentliche Verkehrsführung entlang der Ortschaft ist aber schon lange im Bereich der geplanten Westumgehung auf dem vorhandenen Straßennetz möglich und wird teilweise auch von der lokalen Bevölkerung genutzt!

Weiterhin wird im Gerichtsurteil schon auf den Landstraßencharakter und die überregionale Bedeutung der L361n hingewiesen.

Für eine solche Landstraße ist aber ein Planfeststellungsverfahren und damit eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Um die oben erwähnte UVS aus dem Jahre 1988 zu umgehen hat die Stadt Grevenbroich die Landstraße einfach als Ortsumgehung bezeichnet und stellt eine Flächennutzungsplanänderung bzw. einen Bebauungsplan auf. Innerhalb dieses Verfahrens ist eine UVP nicht mehr nötig. Allerdings muss für eine Ortsumgehung auch ein städtischer Bezug vorhanden sein. Auch hierfür hat die städtische Planung eine Lösung parat: Es sind im Bereich der Shell – Tankstelle in Tüschenbroich und kurz vor Wevelinghoven Auf – bzw. Abfahrten in die Ortschaften geplant.

In der Planungsausschusssitzung vom 09.11.1999 hat die Verwaltung darauf hingewiesen, dass sie diese Vorgehensweise für sehr bedenklich hält.

Wir, die betroffenen Bürger, der Verein „Rettet die Erftaue“ Schutzgemeinschaft Lebensraum Kapellen – Wevelinghoven e.V., die Naturschutzverbände und alle Naturfreunde halten das gewählte Verfahren für unzulässig und diese Vorgehensweise der Stadt für einen unseriösen Versuch uns zu hintergehen.

### **2.2.3 Die Untersuchung der Verkehrs- und Regionalplanung GmbH, Lilienthal bei Bremen vom September 1995**

Am 14. 11. 1995 hat die Verwaltung der Stadt Grevenbroich dem Planungsausschuss die Variante 33 empfohlen. Insgesamt standen vier Varianten (V30 bis V33) und die Nullvariante V0n zur Diskussion, wobei die Variante 33 ein Vorschlag der Verwaltung war. Diese schlug als Lösungsmöglichkeit zur Verbesserung der Verkehrslage folgendes vor:

Anbindung der K 10 an die K40 ohne neuen Autobahnanschluss, Verlängerung der K22 neu parallel zur Bahnstrecke Grevenbroich – Kapellen bis zur Straße „Auf den Hundert Morgen“, Umgehungsstraßen für Neubrück/Mühlrath und Hülchrath (K 33 neu), Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Kapellen und Wevelinghoven.

Bis auf die Umgehung von Neubrück/Mühlrath und Hülchrath (K 33 neu) entspricht die Variante 33 exakt der Westumgehung.

Die von den Bürgern, dem Verein RETTET DIE ERFTAUE und den Naturschutzverbänden geforderte Westumgehung ist also ein Vorschlag der Verwaltung!

Die Varianten 30 bis 33 wurden von der Verkehrs – und Regionalplanung GmbH, Lilienthal bei Bremen untersucht.

#### **Das Verkehrsgutachten kommt zu folgendem Ergebnis:**

„Die in der Variante VII angesetzten verkehrsberuhigenden Maßnahmen in den Ortsteilen Kapellen und Wevelinghoven bringen für diese Ortsteile eine deutliche Entlastung.“ Es kommt zu einer Abnahme des Verkehrs auf der Tal-/Neusser Straße um 34,2% und auf der Friedrichstraße um 62,6%. Im Bereich „An der Untermühle“ zwischen Stadionstraße und „Am Gather Hof“ nimmt der Verkehr um 32,8% ab. Für den Ortsteil Noithausen (im Bereich der Grabenstraße) kommt es zu einer Verkehrsentlastung von über 65%!

**Aufgrund dessen kam die Verwaltung der Stadt Grevenbroich zu folgender Schlußfolgerung:**

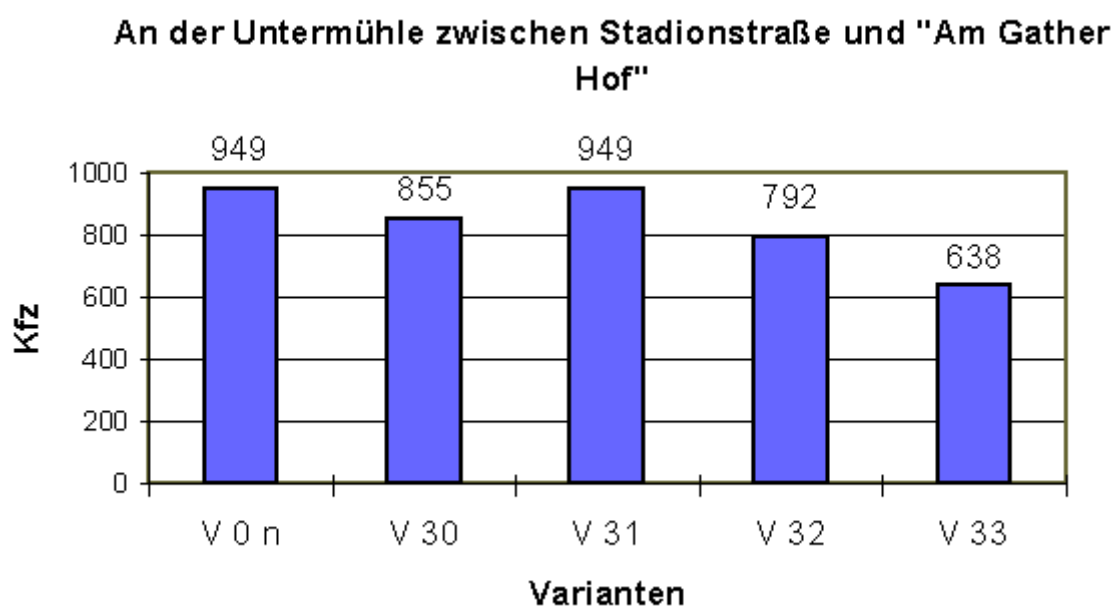
Die Variante 33 (Westumgehung) wurde als Vorschlag der Verwaltung erarbeitet. Bei einer Umsetzung bietet sie den o. a. Stadtteilen die bestmögliche Entlastung und wird die Entwicklung der Stadt besonders positiv fördern. Für Kapellen und Wevelinghoven hat die Variante 33 (Westumgehung) den größten Effekt. Flankierende verkehrsberuhigende Maßnahmen sind zwar auch bei den anderen Varianten denkbar, aber die mit Abstand größte Entlastung hat ihren Grund zum ganz großen Teil darin, dass bei der Variante 33 über die K10 neu und die Verlängerung der K22 neu die schnelle Erreichbarkeit der A46 in Kapellen garantiert ist. Die Friedrichstraße erfährt eine erhebliche Entlastung. Das Gutachten geht von mehr als 60% Entlastung aus.

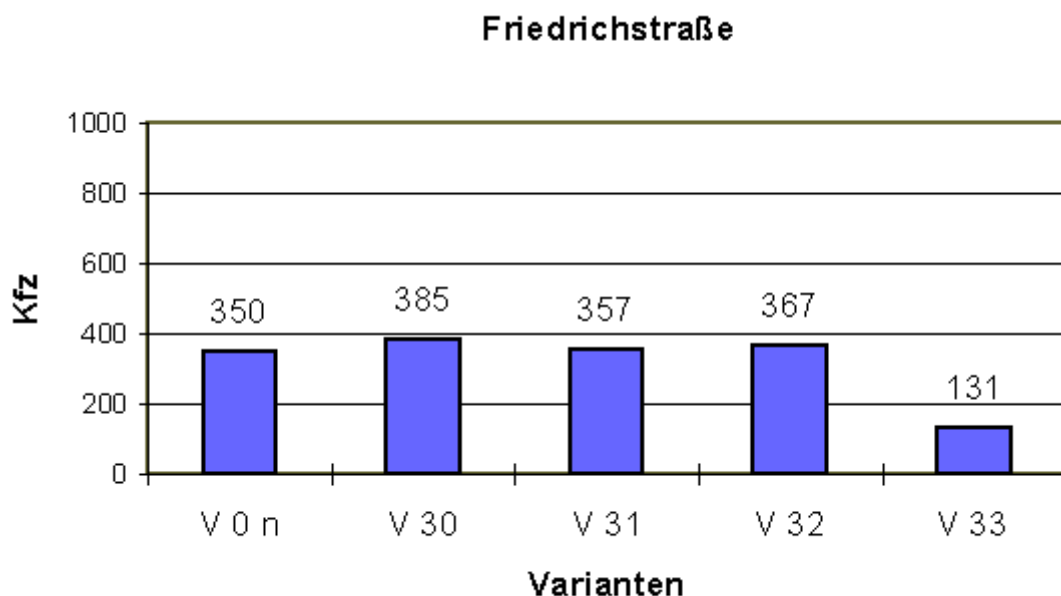
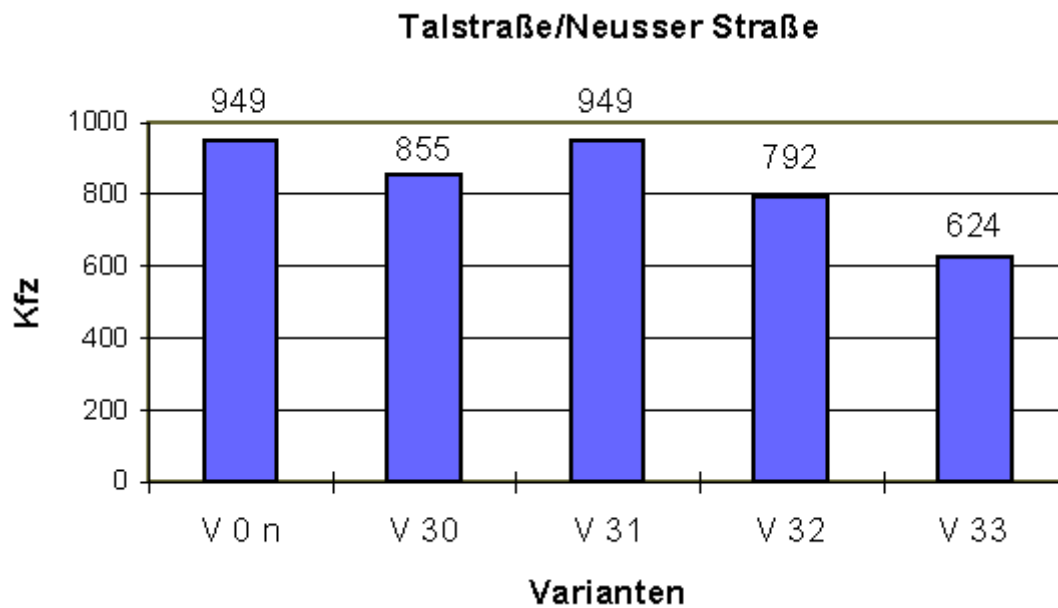
Naturgemäß entfällt durch den Bau von Umgehungsstraßen für Neubrück/Mühlrath und Hülchrath der Durchgangsverkehr für diese Stadtteile völlig.

Zusammenfassend stellt die Variante 33 (Westumgehung) die beste Lösung dar, zumal mit der Verlängerung der K22 neu in Richtung A46 Anschlußstelle Kapellen gleichzeitig die innere Haupteerschließungsstraße für das Gewerbe-/Wohngebiet nach Gebietsentwicklungsplanänderung zwischen A46 und der Bahnstrecke Grevenbroich – Kapellen entsteht.

Die Verwaltung des Kreises Neuss unterstützt diese Variante 33 ebenfalls.

**Zur Entlastung wird auf das Balkendiagramm verwiesen:**





## 2.2.4 Wissenschaftliche Untersuchung von 2000:

Die Auswirkungen der geplanten L361n /Variante II auf die Ökologie der Erftaue zwischen Wevelinghoven und Kapellen

Ziel dieses Gutachtens ist es, die potentiellen Auswirkungen der geplanten L361n / Variante II auf die Ökologie der Erftaue zwischen Wevelinghoven und Kapellen zu beschreiben und zu bewerten. Grundlage hierfür ist eine 1997/98 im Rahmen einer Diplomarbeit des geographischen Institutes der Universität Bonn durchgeführte Naturraumanalyse sowie die Auswertung umfangreicher wissenschaftlicher Literatur. In diesem Zusammenhang wird nicht nur das Gewässer in seiner linearen Ausprägung, sondern vielmehr die funktionale Einheit von Fließgewässer und Aue analysiert und bewertet und somit der überregionalen ökologischen Bedeutung des Untersuchungsraumes Rechnung getragen.

## **Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis:**

Aus ökologischer Sicht erlangt die Erftaue zwischen Wevelinghoven und Kapellen, aufgrund ihres hohen ökologischen Potentials und ihrer wichtigen Vernetzungsfunktion, überregionale Bedeutung. Sowohl in Bezug auf seine Lebensräume als auch in Bezug auf seine Flora und Fauna kommt diesem Gebiet eine besondere Schutz- und Entwicklungsfunktion zu. Daher ist in diesem Bereich der Erftaue keine naturverträgliche Trassenführung einer Straße möglich.

### **2.2.5 Zusammenfassung:**

In diesem Kapitel kann anhand der UVS (1988), dem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes (1991), der Verkehrsuntersuchung (1995) und dem als Anlage beigelegte Gutachten (2000) zweifelsfrei festgestellt werden, dass keine naturverträgliche Trassenführung (auch keine ortsnahe Variante!) durch die Erftaue möglich ist.

Weiterhin wird durch das Verkehrsgutachten von 1995 die außerordentliche Bedeutung und Befähigung der Westumgehung, eine verkehrliche Entlastung sowohl für bereits bestehende Ortschaften als auch für den geplanten „Entwicklungsbereich Kapellen“ zu bewirken, noch einmal unterstrichen.

Der Kauf des Hofes Zweifaltern mit den zugehörigen Flächen durch die Stadt Grevenbroich und die aktuelle Planung des „Entwicklungsbereich Kapellen“ führt mittelfristig zur Ausweisung weiterer Gewerbeflächen bis Noithausen. Damit kommt der Westumgehung eine noch größere Bedeutung zu. Nun stellt sie unter dem Aspekt der Verkehrsführung nicht mehr die zweitbeste Lösung dar, sondern ist eindeutig für auch für den gesamten Ort Kapellen sowie Teile der Ortschaften von Wevelinghoven, Hemmerden und Noithausen verkehrstechnisch die Vorzugsvariante, da sich sonst die neuen Verkehrsströme durch diese Ortschaften einen Weg suchen werden. Für die Erschließung der neuen Gewerbegebiete und eine rasche Anbindung an die B59 bzw. die A540 und die A46 ist ein Ausbau der Westumgehung unbedingt erforderlich.

## **3. Zielkonflikte der Variante II (Ostumgehung) mit dem Gebietsentwicklungsplan (GEP) 99**

Der Bau der geplanten L 361n als Variante II durch die Erftaue entspricht nicht den angestrebten Zielen des GEP 99 für Siedlungs-, Freiraum- und Infrastrukturentwicklung.

Deshalb werden in diesem Kapitel die entsprechenden Ziele des GEP sinngemäß zusammengefasst und die Zielkonflikte bezüglich der geplanten L361n (Variante II) dargestellt. Dabei wird deutlich, dass eine Trassenführung der L 361n im

Suchkorridor Erftaue keine umwelt- und sozialverträgliche Lösung im Sinne des GEP darstellt.

### **3.1 Zielkonflikt Siedlungsraum**

#### **3.1.1 Regionale Siedlungsstruktur**

##### Ziel 1

Regionale Grünzüge sind als knappe Freiräume von Siedlungstätigkeiten freizuhalten. Sie sind keine Flächenreserven für eine zukünftige Siedlungsentwicklung.

Laut Aussage des Planungsbüros Dröge, Grohs, Preismann und Partner in der Planungsausschusssitzung vom 22.02.2000 bekommen Wevelinghoven und Kapellen einen klaren Ortsraum mit einer deutlichen Abgrenzung (Arrondierung) zur Erftaue. In Rahmenkonzept Erftaue des Planungsbüros ist sogar eine Ortserweiterung Tüschenbroich bis zur Trasse eingezeichnet.

Die Erftaue gehört aber schon seit Generationen zum Ortsbild und ist die Heimat der hier lebenden Menschen. Niemand wünscht sich diese unsinnige Abgrenzung und die Bebauung der vorhandenen Freiräume. Die geplante Arrondierung zerstört hier nur in Generationen gewachsene dörfliche Strukturen, die sehr viel zum Reiz dieses Landschaftsbildes beitragen!

##### Ziel 2

Mit Grund und Boden sparsamer umgehen

Die Variante II verläuft über freie Auenflächen durch ein Landschaftsschutz- und potentiell FFH – Gebiet. Orientiert man sich bei der Ermittlung der Trassenbreite der Variante II am RAL – Q, wonach für 2 – spurige Bundes – und Landstraßen 12,5 m Straßenbreite vorgesehen sind, so würden ca. 70.000m<sup>2</sup> natürlich gewachsener Auenboden in Anspruch genommen.

Dadurch und durch die geplanten Ortserweiterung Tüschenbroich im Zuge der Arrondierung ist der Flächenverbrauch enorm.

Die Variante VII (Westumgehung) verläuft größtenteils über bereits vorhandene Straßen über Ackerstandorte. Allerdings sind diese Ackerstandorte schon in naher Zukunft keine freien Flächen mehr, da hier Gewerbe- und Mischbebauung geplant ist. Insofern würde bei einer Realisierung der Westumgehung kein zusätzlicher freier Flächenverbrauch entstehen.

### **3.2 Zielkonflikt Freiraum**

#### **3.2.1 Regionales Freiraumsystem**

##### Ziel 1

Den Freiraum nachhaltig schützen

Für die nachhaltige Entwicklung der Umweltqualität des Regierungsbezirkes und zur Sicherung der in wesentlichen Teilen land- und forstwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft ist ein zusammenhängendes Regionales Freiraumsystem zu sichern und in seinen verschiedenen Freiraumfunktionen aufzuwerten.....Dem ökologisch wirksamen Freiraumverbund kommt besonderes Gewicht zu. Daher sind

zusammenhängende Freiraumbänder, insbesondere entlang der Gewässerläufe, vor weiteren Einengungen bzw. Beanspruchungen durch Nutzungen, die den Freiraum beeinträchtigen, zu schützen.

Freiraum ist auch Komplementärraum zum Siedlungsraum. Die Schutzbedürftigkeit des Freiraumes ergibt sich hier neben der Freiraumknappheit aus der mit der Nähe zu den Siedlungsbereichen zunehmenden Bedeutung der freiraumgebundenen Ausgleichsfunktionen. Das heißt, dass Ausgleichsräume bzw. ihre ökologische Qualität wesentlich die Umwelt- und Lebensqualität der Siedlungen und Städte mitbestimmen. Hieraus begründen sich die Notwendigkeiten der regionalplanerischen Sicherung und Entwicklung von Regionalen Grünzügen.

Die Variante II führt parallel zum Gewässerverlauf der Erft durch die gesamte Erftaue. Sie zerstört nicht nur den gesamten Freiraum- sondern auch den Biotopverbund und steht in krassem Gegensatz zu den oben genannten Zielen des GEP!

Wie das Planungsbüro am 22.02.2000 betonte soll durch aktive Lärmschutzmassnahmen der Verkehrslärm von den Ortschaften weg in die Erftaue abgestrahlt werden. Die Erftaue ist aber Naherholungsgebiet und ein wichtiger Ausgleichsraum für die lokale und sogar überregionale (!) Bevölkerung. Die ökologische Qualität dieses Ausgleichsraumes würde irreparabel geschädigt!

## Ziel 2

Regionale Grünzüge – Freiraum in den Verdichtungsgebieten noch stärker schützen

Die Regionalen Grünzüge sollen insbesondere die siedlungsräumliche Gliederung, den klimaökologischen Ausgleich, die Biotopvernetzung sowie die freiraumorientierte Erholung sichern. Planungen und Maßnahmen, die diese Aufgaben und Funktionen beeinträchtigen sind auszuschließen.

Durch den Wiederaufbau von zerstörter oder beeinträchtigter Landschaft sowie durch Biotopvernetzung soll das ökologische Potential der regionalen Grünzüge verbessert werden. Hierbei ist besonders auf zusammenhängende ökologisch wirksame Verbindungsfunktionen hinzuwirken.

Gewässerverläufe stellen hierbei besondere Ansatzpunkte für landschaftsökologische und auch erholungsorientierte Verbesserungsmaßnahmen dar. Sie sind Rückzugsgebiete und Ersatzlebensräume für heimische Tier- und Pflanzenarten.

Die Zielsetzung hebt die außerordentliche Bedeutung der Gewässerverläufe als Erholungsraum und Retentionsgebiet für heimische Tier- und Pflanzenarten dar. Das beides im Bereich der Erftaue in besonderem Maße gewährleistet ist, kann den im Kapitel 2 erwähnten Gutachten entnommen werden.

Nun verläuft aber auf einer Strecke von etwa 3100 m die Variante II parallel zum Gewässerverlauf durch die gesamte (!) Erftaue. Sie tangiert dabei die Erft im Bereich der Ortschaft Gilverath und überquert diese kurz vor Wevelinghoven um dann entlang dieser Ortschaft noch mehrere hundert Meter durch die Erftaue zu verlaufen. Dabei werden mehrere Altarme und ihre Gehölzbereiche tangiert oder überquert. Die

in der Zielsetzung geforderten ökologisch wirksamen Verbindungsfunktionen können sich nicht mehr einstellen. Damit ist die gesamte Biotopvernetzung im Auenbereich irreparabel geschädigt.

Sie kann auch nicht durch Ausgleichsmaßnahmen, wie sie unsinniger Weise vom Gutachter des „Rahmenkonzeptes Erftaue“ aufgeführt werden, wieder hergestellt werden.

Durch die Abstrahlung der Lärm- und Abgasentwicklung in den Auenraum, wie es das Planungsbüro vorsieht, kommt es zu erheblichen ökologischen Störungen in der Erftaue. Der gesamte Freiraum kann seiner in der Zielsetzung geforderten Erholungsfunktion ebenfalls nicht mehr gerecht werden.

Die Zielsetzung sieht weiterhin vor, dass Planungen und Maßnahmen, die diese Aufgaben und Funktionen beeinträchtigen auszuschließen sind. Davon ausgenommen sind in begründeten Ausnahmefällen Einrichtungen der Infrastruktur.

Für die Variante II kann das Argument, es handele sich um einen begründeten Ausnahmefall nicht geltend gemacht werden. Im Gegenteil: Die in Kapitel 2 aufgeführten Gutachten begründen vielmehr die Notwendigkeit der Variante VII (Westumgehung) und die verkehrliche Optimierung der hier durch die K10 schon vorhandenen Erftauenquerung. Bei Realisierung der Variante VII besteht für eine erneute Erftauenquerung durch die Variante II kein Bedarf mehr.

Somit stellt die Variante VII (Westumgehung) mehr als nur eine Alternative dar, da nur sie den Verkehr wirksam aus den Ortschaften in die Peripherie bzw. die geplanten Gewerbegebiete verlagert. Nur sie bringt für die betroffenen Ortschaften eine Entlastung ohne dabei für bestimmte Ortsteile und die Natur eine Belastung zu werden. Im Gegensatz zur Variante II besitzt die Variante VII keine negativen ökologischen und sozialen Nebeneffekte. Dadurch, dass die Variante VII durch zukünftige Gewerbegebiete verlaufen soll und den neuen Verkehr gezielt aus den oben genannten Ortschaften heraushält, ist sie verkehrlich gesehen auch nicht mehr nur die zweitbeste Lösung, wie noch vor der Entwicklung dieser neuen Gebiete!

### **3.2.2 Wald**

#### Ziel 1 und Ziel 2

Wald schützen – Eingriffe vermeiden oder ausgleichen und Wald vermehren und verbessern

Die im GEP dargestellten Waldbereiche sollen nach Fläche und Funktion zur Erfüllung ihrer Nutz-, Schutz und Erholungsfunktionen erhalten bleiben. Auch die Inanspruchnahme der im Maßstab des GEP nicht dargestellten Kleinflächen ist zu vermeiden. Kleinwaldflächen sind als Refugialstandorte zu schützen.

Das Plangebiet des Regierungsbezirkes Düsseldorf ist mit einem Bewaldungsanteil von 15,5 % unterdurchschnittlich bewaldet. Die Zunahme der Waldfläche in den waldarmen Teilbereichen ist für die Zukunft anzustreben. Besonderes Ziel ist u.a. die Wiederherstellung stark beeinträchtigter/bedrohter Waldgesellschaften (Auwälder/Erlenbruchwälder). Bei der Waldvermehrung ist jedoch darauf zu achten, dass wertvolle Offenlandbiotope nicht aufgeforstet werden sollen.

Die Stadt Grevenbroich hat einen Waldanteil von z. Zt. 11,7% und liegt damit nach GEP im Waldanreicherungsbereich. Sie gilt als absolut waldarme Gemeinde. Gerade in diesen Bereichen sollen laut Landesplanungsgesetz erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um aus dem Bereich der extrem waldarmen Gemeinden herauszutreten.

Beim Bau der Variante II durch die Erftaue sind keine größeren Waldflächen direkt betroffen (vgl. landschaftsökologisches Gutachten). Allerdings werden hier im Bereich der Altarme Reste naturnahen Auwaldes, ökologisch wertvolle Gehölzstrukturen, seltene Pflanzengesellschaften und Saumbiotop vernichtet oder durch indirekte Einflüsse geschädigt.

Ein etwa 30000m<sup>2</sup> großer Bruch- und Auenwald zwischen Gilverath und Tüschenbroich, wird durch die Trasse isoliert und von der Aue abgetrennt. Der GEP weist ausdrücklich darauf hin, dass Funktionsverluste oder gar Inanspruchnahme der im Maßstab des GEP nicht darstellbaren Kleinflächen zu vermeiden sind.

Weiterhin werden Auwälder und Erlenbruchwälder im GEP als besonders gefährdet angesehen. Die Vernichtung der letzten erhaltenen Auwaldreste typischer Ausprägung ist auch durch die vom Planungsbüro angekündigten Ausgleichsmaßnahmen nicht zu ersetzen: Die Erftaue ist ein wertvolles Offenlandbiotop. Der GEP weist ausdrücklich darauf hin, dass wertvolle Offenlandbiotop nicht aufgeforstet werden sollen. Damit ist ein Ausgleich für die vernichteten oder in ihrer Funktion beeinträchtigten Auwaldreste nicht möglich.

### **3.2.3 Schutz der Natur**

Ziel

Lebensräume seltener Pflanzen und Tiere schützen und ein Biotopverbundsystem aufbauen

Die Bereiche für den Schutz der Natur umfassen insbesondere die

durch Fachplanung gesicherten naturschutzwürdigen Gebiete und weitere naturschutzwürdige Lebensräume (Biotop), die entsprechend zu schützen sind.

Darüber hinaus enthalten sie Teilbereiche, die für die Fachplanung als Suchräume gelten, in denen die Fachplanung die Möglichkeiten zur Ergänzung der vorhandenen naturschutzwürdigen Lebensräume und zum Aufbau eines Biotopverbundsystems zu bestimmen und zu entwickeln hat.

Bei allen Planungen, Maßnahmen und Nutzungen ist die Erhaltung der naturschutzwürdigen Gebiete bzw. Lebensräume zu beachten und die angestrebte Entwicklung und der Aufbau eines Biotopverbundes zu fördern.

Laut GEP ist die Situation des Biotop- und Artenschutzes trotz vielfältiger und teilweise erfolgreicher Bemühungen nach wie vor u. a. durch folgende Gefährdungen gekennzeichnet:

viele schutzwürdige Biotope sind noch nicht oder nicht ausreichend gesichert viele Lebensgemeinschaften sind durch Schad- und Nährstoffeinträge (Biozidanreicherung, Versauerung, Eutrophierung) und durch Entwässerung bedroht. Der fortschreitende Verbrauch von Freiflächen, u. a. durch Abgrabungen und Bautätigkeit, sowie die Zersiedelung und Zerschneidung der Landschaft halten an. Der GEP weist auf S. 38 ff. ausdrücklich auf die herausragende Bedeutung der Fließgewässer und ihrer Auen hin als Verbundelemente für ein Verbundsystem hin. Dabei wird die Erft namentlich erwähnt. Die Erftaue ist als ein vorrangig auszubildender Biotopverbund ausgewiesen:

Als wesentliche Aspekte des Biotopverbundsystems werden die Sicherung großflächiger naturschutzwürdiger Lebensräume und deren Verknüpfung über ökologisch wirksame Verbindungen angesehen. Als Verbundelemente dienen in der Regel linear und durchgängig ausgerichtete Landschaftsstrukturen gleicher oder ähnlicher standörtlicher Beschaffenheit. Der Vernetzungsgrad wird durch die Durchgängigkeit des Gesamtsystems bestimmt. Hierbei haben die Fließgewässer mit ihren Auen herausragende Bedeutung. Das gilt insbesondere für bezirksübergreifende und zum Teil übernationale Verbundstandorte im Verlauf des Rheines, der Lippe, Erft, Ruhr, Issel, Niers, Schwalm, Nette.

Der Verfasser weist in diesem Zusammenhang noch einmal auf die irreparablen Schäden hin, die eine 3100 m lange Zerschneidung des Verbundelementes Erftaue anrichtet. Ein funktionsfähiges Ökosystem dient als Retentionsgebiet der einheimischen Flora und Fauna. Dabei kommt dem Biotopverbund essentielle Bedeutung zu. Nur so kann ein genetischer Austausch zwischen unterschiedlichen Populationen erfolgen.

Die Trasse der L361n bedeutet für viele gefährdeten Arten eine unüberwindbare Barriere, die auch durch Ausgleichsmaßnahmen, wie sie im Rahmenkonzept Erftaue vorgesehen sind, nicht kompensiert werden kann.

Eine detaillierte Eingriffsbewertung ist im beigefügten und bereits oben erwähnten Gutachten nachzulesen.

Auf S. 39 beschreibt der GEP Bereiche für den Schutz der Natur mit nationaler und internationaler Bedeutung.

Darin wird ausdrücklich die Geltung und Aktualität der FFH – Richtlinie betont. So heißt es u.a.:

Gemäß der Richtlinie 92/43/EWG“ des Rates vom 21.05. 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um in diesen besonderen Schutzgebieten die Verschlechterung der natürlichen Lebensräume sowie Störungen von Arten, für die diese Gebiete ausgewiesen sind, zu vermeiden. Pläne oder Projekte, die diese Gebiete erheblich beeinträchtigen können, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für diese Gebiete festgelegten Erhaltungszielen.

Bekanntlich ist der Bereich der Erftaue, der durch die ortsnahe Variante II der L361n zerschnitten und tangiert wird, nicht nur Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiet, sondern auch potentiell FFH – Gebiet.

Mittlerweile liegen uns detaillierte Unterlagen über die Bedeutung der Erftaue als potentiell FFH – Gebiet vor. Die geplante Trasse zerstückelt den für ein FFH – Gebiet essentiellen Biotopverbund. So würden mehrere Altarme zerstört und ein etwa 30.000 m<sup>2</sup> großer Auwaldbereich abgetrennt.

Der Bau der L 361n ist also nicht mit der oben genannten Richtlinie des Rates vereinbar.

Die Ausweisung der Erftaue als potentiell FFH – Gebiet unterstreicht einmal mehr die überragende Bedeutung dieser Auenlandschaft in einer stark zersiedelten, von Gewerbeansiedlungen und an ökologischen Strukturen ausgeräumten, hochintensiven Agrarlandschaft.

### **3.2.4. Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung**

#### **Ziel 1**

Die biologische Vielfalt und der Erlebniswert der Landschaft sollen erhalten bzw. verbessert werden.

Bei der Abwägung von raumrelevanten Nutzungsansprüchen sind im besonderen Maße die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und die landschaftlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen; landschaftliche Funktionszusammenhänge sollen erhalten bzw. verbessert werden. Typische Landschaftsstrukturen und charakteristische Landschaftsbestandteile sollen erhalten bleiben.

Wie bereits im Kapitel 2 erwähnt ist die Variante VII eine schon in naher Zukunft mehr als vollwertige Alternative zur Variante II. Um dem Ziel des GEP gerecht zu werden muss sich die weitere Planung bei der Abwägung der raumrelevanten Nutzungsansprüche für die Variante VII entscheiden. Sie wird zukünftig durch Gewerbegebiet und in geringem Maße über Ackerflächen verlaufen. Es entsteht bei dieser Variante – ganz im Gegensatz zur Variante II – also kein Zielkonflikt bezüglich der hier erwähnten Zielvorstellungen des GEP.

Auf S. 42ff. betont der GEP ausdrücklich die Bedeutung des Erholungswertes einer Landschaft. Dieser wird durch die Eigenart, Vielfalt und Schönheit des Landschaftsbildes erreicht, weil hierdurch dem Bedürfnis des Menschen nach Unverwechselbarkeit und Identität Rechnung getragen wird. Daher gilt es ein ökologisch als auch ästhetisch wertvolles Landschaftsbild zu erhalten.

Dieser soziale Aspekt gilt in besonderem Maße für die Menschen, die teilweise schon seit Generationen in der Erftaue oder deren Peripherie leben. Die Menschen verlieren ihre Identität und ihre Heimat. Die geplante Straße trennt alle betroffenen Ortschaften von der Auenlandschaft. Damit werden die Menschen von ihrer Erftaue ausgegrenzt. Es ist für uns unbegreiflich, wie diese Arrondierung von den Politikern und dem Planungsbüro ausdrücklich erwünscht wird. Das ist wieder einmal mehr ein Beweis dafür, dass diese Politiker die Bedürfnisse ihrer Bürger nicht ernst nehmen.

Damit wird auch hier den Zielen des GEP nach Unverwechselbarkeit und Identität nicht entsprochen.

#### **Ziel 2**

Die Landschaft als Erholungsraum sichern und aufwerten

Die Erftaue zwischen Wevelinghoven und Gilverath ist nicht nur ein lokales Naherholungsgebiet, sondern auch ein überregionaler Erholungsraum, der in einer ausgeräumten, und an ästhetischen Landschaftsbildern verarmten Agrar- und Industrielandschaft sehr stark von Erholungssuchenden frequentiert wird.

Die Variante II quert auf ganzer Länge diesen Erholungsraum. Nach Aussagen des Planungsbüros werden Lärm und Abgase von den Ortschaften weg in die Aue abgestrahlt. Damit sind auch die Bereiche, welche nicht unmittelbar von der Trasse berührt werden einer zusätzlichen Belastung ausgesetzt. Der Erholungswert und die Attraktivität der gesamten Region werden – auch in Bezug auf die Euroga 2000 – unter der geplanten Straße leiden.

### **3.2.5. Klima**

Ziel

Klimaökologische Räume schützen

Die Funktionsfähigkeit klimaökologischer Ausgleichsräume (Ventilationsschneisen, Luftaustauschräume) ist zu sichern. Daher sollen in den Ventilationsschneisen weitere Einengungen bzw. Verriegelungen verhindert werden. Es sollen keine Barrierewirkungen zu den Siedlungsbereichen entstehen.

Der GEP weist auf S.53 ff. auf die besondere Bedeutung der Flussläufe und ihrer begleitenden Freiraumflächen hin:

Flussläufe und ihre begleitenden Freiflächen sind Ventilationsschneisen. In Niederungen tragen Flussläufe besonders zur Kaltluftproduktion bei. Den Wirkungsgrad der Ventilationsschneisen können Verriegelungen und Einengungen erheblich mindern. In besonderem Maße nachteilig sind Emissionsquellen in Ventilationsschneisen.

Die Uferfronten, besonders die ufernahen Siedlungsränder, sollten möglichst offen gehalten werden, um den Absaugeffekt durch die freiflächenbedingte Strömung möglichst weit in die bebauten Bereiche wirken zu lassen.

Besondere Bedeutung haben mit Fließgewässern im Zusammenhang stehende Ventilationsschneisen insofern, dass ggf. vorhandene Flurwinde und reliefbedingte lokale Windsysteme nicht schon am Rande des Verdichtungsraumes abgebremst werden, sondern auch dicht besiedelte Bereiche erreichen können.

Ein Bau der Variante II durch die Flussniederung der Erftaue sorgt für eine erhebliche Emissionsquelle innerhalb dieser Ventilationsschneise. Die geplanten „aktiven Lärmschutzmaßnahmen“ und die Abgrenzung der ufernahen Siedlungsränder durch Arrondierungsmaßnahmen (z.B. die geplante Orterweiterung Tüschenbroich) verhindern einen Frischluftaustausch zwischen der Erftaue und den besiedelten Bereichen.

### **3.3 Zielkonflikt Infrastruktur**

#### **3.3.1 Regionale Infrastruktur**

##### **Ziel**

Die bestehende leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im Regierungsbezirk Düsseldorf ist zu erhalten, und soweit erforderlich, siedlungsbezogen sowie im Interesse überregionaler Verkehrsbeziehungen umweltverträglich auszubauen.....

Der GEP legt besonderen Wert auf eine umwelt-, siedlungs- und sozialverträgliche Verkehrskonzeption.

Die Variante II durch die Erftaue wird von weiten Teilen der Bevölkerung abgelehnt. Sie ist damit nicht sozialverträglich. Die Variante II führt teilweise nur wenige Meter entlang der Ortschaften Wevelinghoven, Kapellen und Tüschenbroich vorbei. Sie führt durch die Ortschaft Gilverath! Durch die geplanten Zufahrten von der Variante II auf die innerörtlichen Straßen „Am Gather Hof“ und Talstraße kommt es in Verbindung mit den geplanten PR – Plätzen am Bahnhof Kapellen zu einem wesentlich höheren innerörtlichen Verkehrsaufkommen.

Die Variante II leitet also neue, überregionale Verkehrsströme in den Siedlungsraum hinein. Sie ist also keinesfalls siedlungsverträglich. Die nicht vorhandene Umweltverträglichkeit ist schon ausgiebig dargestellt worden.

Die von der Bevölkerung, dem Umweltministerium, den Naturschutzverbänden und dem Verein RETTET DIE ERFTAUE – Schutzgemeinschaft Kapellen – Wevelinghoven e.V. geforderte Variante VII ist umwelt-, siedlungs- und sozialverträglich.

Im GEP wird betont, dass die vorhanden Verkehrsinfrastruktur besser genutzt werden soll. Dabei hat der Ausbau vorhandener Verkehrswege Vorrang vor einem Neubau. Durch integrierte Verkehrsentwicklungskonzepte soll der Verkehrswegebau minimiert werden.

Die Variante VII verläuft zu einem beachtlichen Teil auf der bereits vorhandenen Straße „Auf den Hundert Morgen“. Ein Ausbau dieser Straße mit Anschluß an die K10/K22 in Noithausen zu einer regionalen Landstraße ist zur Erschließung der neuen Gewerbegebiete schon in naher Zukunft notwendig. Diese Straße hätte dann im Bereich der K10 eine Erftquerung und Anschluss an die B59 und das überregionale Verkehrsnetz. Sie führt sogar zu einer deutlichen Entlastung bestimmter Ortsteile von Kapellen, Noithausen und Hemmerden (> 60 %) – ohne für andere Orteile zur Belastung zu werden.

Die Variante VII entspricht dem Ziel eines umwelt-, siedlungs- und sozialverträglichen Verkehrskonzeptes.

#### **3.3.2 Straßen**

##### **Ziel**

Die Qualität des Straßennetzes erhöhen

Im GEP wird betont, dass vorrangig Netzlücken geschlossen werden sollen. Das wäre bei der Variante II der Fall.

Allerdings räumt der GEP dem Aus- und Umbau vorhandener Straßen den Vorrang ein. Dies jedoch ist bei der Variante VII der Fall.

Dass die zeichnerische Darstellung der L361n und die Ausweisung als Bedarfsplanmaßnahme im GEP einen Lückenschluss durch die Erftaue nicht zwangsläufig zur Folge haben muss, wird nicht nur im bereits erwähnten Urteil des Oberverwaltungsgerichtes von 1991 deutlich.

Auch am Beispiel der B9 – Ortsumgehung Kleve/Kranenburg wird im GEP auf S. 93ff anschaulich verdeutlicht, dass nach Abwägung aller raumordnerischen Belange dem verkehrlichen Belang nicht immer der Vorrang eingeräumt werden muss.

Die Planung der B9 ist nicht mit dem Naturschutzgebiet Düffel als internationales Feuchtgebiet nach der RAMSAR – Konvention vereinbar. Daher wurde hier dem Naturschutz Vorrang eingeräumt.

Auch bei der Variante II muss den Belangen des Naturschutz Vorrang eingeräumt werden. Sie führt durch das Landschaftsschutzgebiet der Erftaue, tangiert das Naturschutzgebiet „Zur Schwarzen Brücke“ und zerschneidet ein potentiell FFH – Gebiet.

Hinzu kommt, dass sie von weiten Teilen der Bevölkerung abgelehnt wird und nicht siedlungs- und sozialverträglich ist. Außerdem hat sie in der Variante VII eine Alternative, die zukünftige Verkehrsprobleme optimaler lösen kann.

#### **4. Euroga 2000**

Der Schutz und die Sicherung von Freiräume und Landschaft sind die wesentlichen Grundsätze der Euroga 2000.

Der Schaffung eines regionalen Biotopverbundsystems kommt dabei besondere Bedeutung zu:

Die Schaffung eines regionalen Biotopverbundsystems gewinnt angesichts des fortdauernden Freiraumverbrauchs immer mehr an Bedeutung, um einer weiteren Verkleinerung, Zerschneidung und Isolierung ursprünglich zusammenhängender Biotope und dem damit verbundenen Artenrückgang entgegenzuwirken. Auf die Unterstützung eines solchen Biotopverbundsystems legt auch die Landesregierung in ihrem Konzept „Natur 2000 in NRW“ großen Wert.

Den Erftauen kommt in diesem Zusammenhang eine Sonderstellung zu:

Die ökologisch, landschaftspflegerische und kulturelle Bedeutung der Erftaue bietet in der ansonsten eher strukturarmen Agrarlandschaft des westlichen Kreisgebietes von Neuss hervorragende Ansatzpunkte für die weitere landschaftliche Entwicklung.

**Wesentliche Ziele der Planung sind:**

- Schutz der bestehenden, wertvollen, natürlichen Lebensräume
- Schaffung eines durchgehenden Biotopverbundsystems entlang des Gewässers
- Anlage auentypischer Wälder
- Schaffung extensiver Grünlandbereiche

Damit entspricht der Bau einer 3100 m langen Erftauenquerung nicht den Zielen der Euroga 2000.

**5. Das Gutachten der Stadt Grevenbroich zur geplanten L361n durch die Erftaue**

Sowohl in den Sitzungen der Stadt als auch in der Öffentlichkeit wird immer wieder von einem Gutachten, Umweltgutachten oder einer Umweltverträglichkeitsprüfung gesprochen, welches den Bau der L361n durch die Erftaue als unbedenklich bezeichnet. Im Dezember 2000 hat auf Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen auch der Kreis betont, dass zur Zeit kein Handlungsbedarf gegen eine Erftquerung der geplanten L361n besteht, da das Gutachten die L361n befürwortet.

In einem Schreiben vom 11. 12. 2000 stützt sich auch die Bezirksregierung auf dieses Gutachten.

**Wie sieht dieses Gutachten nun ganz konkret aus?**

Im Auftrag der Stadt Grevenbroich hat das Landschaftsarchitektenbüro Dröge – Grohs – Preismann – von Wendt + Partner das „Rahmenkonzept Erftaue“ entworfen und im August 1997 vorgestellt. Für den etwa 20 Kilometer langen Abschnitt der Erft (von km 7,9 bis km 27,8) im Stadtgebiet sollen die Auenflächen der Erft renaturiert werden. Ziel dieses Rahmenplan ist es den Freiraum Natur und Landschaft der Erft zu erhalten und wieder zu gewinnen. Der Landschaftsraum Tüschbroich/Langwaden (km 11,8 bis 13,96) hat dabei folgendes Entwicklungsziel: Erhaltung der vorhandenen Altarmstrukturen und Wiederherstellung des ursprünglichen „natürlichen“ Gewässerverlaufes als Beispiellandschaft! (Rahmenkonzept Erftaue S. 48 ff.)

Ganze 18(!) Zeilen innerhalb des Erftauenkonzeptes (S.49) beschäftigen sich mit der L361n. Hier sind sie:

Ein wesentlicher Entwicklungsschub, um in diesem reizvollen Landschaftsraum zusammenhängende Strukturen zu entwickeln, könnte von den Ausgleichsmaßnahmen ausgehen, die sich aus der Realisierung der L361n ergeben würden. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde aufgrund der aktuellen ökologischen Befunde nochmals eine Risikoabschätzung für einen Straßenzug als Verbindung der beiden Ausbaustrecken untersucht.

Hierbei stellt sich heraus, dass eine ortsnahe Trasse mit herabgesetzter Entwurfsgeschwindigkeit die besten Voraussetzungen böte, Kapellen und Wevelinghoven dauerhaft zu entlasten, ohne die Auenlandschaft unnötig zu belasten. In diesem Zusammenhang wäre sowohl eine Ortarrondierung von Kapellen (Tüschbroich) dergestalt möglich, dass durch einen sogenannten „aktiven Lärmschutz“ der Lärmschutz für die Ortslage insgesamt verbessert würde, als auch die erhebliche Reduzierung der Luftschadstoffe durch die zügige Führung mit geringer Geschwindigkeit zu erreichen.

Ein Teil der Strecke würde in Tieflage so geführt werden, dass die heutige Straße als Lärmschutzwall zurückgebaut werden könnte. Der günstigste Effekt ergibt sich aus dem Umstand, dass in dem betroffenen Abschnitt die Ausgleichsmaßnahmen so gebündelt würden, dass die Auenlandschaft insgesamt wiederhergestellt würde, ohne dass die L361n Auenstandorte selbst in größerem Ausmaß belasten oder versiegeln würde.

Dies also ist das Umweltverträglichkeitsgutachten der Stadt, erstellt von einem Landschaftsarchitektenbüro!

In diesen völlig schwammigen Äußerungen wird es als reizvoll dargestellt, gewachsene schützenswerte Landschaftsstrukturen zunächst zu zerschneiden und zu zerstören und dann durch Ausgleichsmaßnahmen zur L 361n neue Strukturen zu schaffen. Außerdem stellt sich die Frage, wo sich die erwähnte Risikoabschätzung detailliert nachlesen lässt! Gibt es überhaupt detaillierte wissenschaftliche Untersuchungen seitens des Planungsbüros hierzu?

Soll man wirklich glauben, dass sich eine 3100 m lange Querung der Erftaue durch ihre Ausgleichsmaßnahmen positiv auf ein Natur- und Landschaftsschutzgebiet auswirkt? Diese Schönrede hat mit Sachverstand wohl nichts zu tun! Vielleicht wäre es sogar sinnvoll eine Autobahn oder gar EC – Trasse durch die Erftaue zu bauen, weil hierfür die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen noch großzügiger ausfallen würden.

Durch „aktiven Lärmschutz“ soll der Lärmschutz für die Ortslage insgesamt verbessert werden, heißt es in dem Gutachten. Auf der 4. Sitzung / 6. Wahlperiode des Planungsausschusses vom 22.02.2000 hieß es hierzu seitens des Landschaftsarchitektenbüro konkret: Der Lärm soll durch Maßnahmen vom Ort weg in die Aue abgestrahlt werden.

Allein das würde aber schon ausreichen um das Naturschutz-, Landschaftsschutz-, und Naherholungsgebiet zu zerstören! Besonders die Einstufung als potentiell FFH – Gebiet zeigt, welche überregionale Bedeutung die Erftaue hat und wie sensibel sie zu behandeln ist!

Nicht nur für sachkundige Bürger ist es unglaublich, wie ein Landschaftsarchitektenbüro sich so verbiegen kann, um zu solch einem Ergebnis zu kommen. Wir vermuten, dass hier gewichtige andere Gründe den Landschaftsarchitekten den Blick für die Realität verschleiern haben. Hierbei handelt es sich eindeutig um ein typisches „Gefälligkeitsgutachten“. Schließlich wurde der Auftrag zur Erstellung des „Rahmenkonzept Erftaue“ ja von der Stadt Grevenbroich erteilt.

Der Verein kritisiert daher auf das Schärfste diese Machenschaften und fordert eine erneute objektive Prüfung der geplanten Variante II auf Umwelt-, Sozial- und Siedlungsverträglichkeit.

## **6. Das Schreiben der Bezirksregierung vom 11.12. 2000 bezüglich der Darstellung der Variante II im GEP 99**

Die Aussagen dieses Schreibens, welches seitens der Stadt Grevenbroich am 10. 01. 2001 in der Presse veröffentlicht wurde, sind bei weiten Teilen der Bevölkerung auf Ablehnung und vor allem Unverständnis gestoßen.

Man nimmt an, dass die zuständige Behörde „im fernen Düsseldorf“ über die wirklichen Verhältnisse und Tatbestände nicht ausreichend informiert ist. Vor allem die Aussage, dass es bei Realisierung der Variante VII, welche mehrere hundert Meter weit außerhalb der Ortschaften verläuft, zu einer Verlagerung zusätzlicher Verkehre in diese Ortslagen kommt, ist für die Menschen hier nicht nachvollziehbar.

Im Gegenteil: die Variante II sorgt, anders als im Schreiben dargestellt, durch die geplanten Ortszufahrten, die Trassenführung durch Gilverath und die ortsnahe Lage für zusätzliche überregionale Verkehre innerhalb der Ortschaften!

Das Schreiben bezeichnet die zeichnerische Darstellung im GEP als Grobtrasse/Korridor, der einen Suchraum darstellt. Im Bereich der Erftaue ist dieser Suchraum teilweise weniger als 100m breit, da die Bebauung so nahe an das Naturschutzgebiet „Zur Schwarzen Brücke“ heranreicht. In Gilverath ist überhaupt kein Suchraum mehr vorhanden. Die Trasse der L 361n führt durch die einzige Baulücke in dieser Ortschaft!

Weitere Erläuterungen der Sachlage findet sich in den Kapiteln 2 und 3.

## **7. Zusammenfassung**

Nur die Variante VII in Verbindung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen sorgt für eine Entlastung ohne dabei für weite Teile der Natur und der Bevölkerung zur Belastung zu werden. Sie ist die bei weitem umwelt-, siedlungs-, und sozialverträglichere Möglichkeit, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Darüber hinaus gewährleistet sie auch dem geplanten Gewerbegebiet und dem überregionalen Verkehr eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die durch den schon lange geforderten Anschluss der K10 an die A 46 noch deutlich verbessert würde. Im Rahmen des geplanten sechsspurigen Ausbaus der A46 sollte dieser Anschluss schon bald realisierbar sein.

Eine Schließung des Tribünenweges, der einer Biotopvernetzung im Rahmen der Euroga 2000 weichen soll ist ebenfalls nur möglich, wenn die Variante VII als Landstraße mit überregionalem Charakter ausgebaut wird.

Die Stadt Grevenbroich plant schon seit Jahren stückweise von einer Kommunalwahl zur anderen. Hier wird dringend ein Rahmenkonzept für eine Gesamtentwicklung benötigt um unnötige zeit- und kostenintensive Planungen zu vermeiden. Ein solches Rahmenkonzept würde die Notwendigkeit der Variante VII unterstreichen.

Die Variante II hat eindeutig überregionalen Charakter, daher ist das von der Stadt Grevenbroich geplante Bauleitverfahren, mit dem die schon erwähnte UVP umgangen werden soll, unzulässig. Auch die Verwaltung hält diese Vorgehensweise für bedenklich. Die Bürger werden diesem Verfahren nicht zustimmen.