

Berichtsvorlage

- öffentlich -

Vorlagen-Nr. 369/VIII

Beratungsfolge:

Bezirksvertretung Süd
Bezirksvertretung Ost
Planungs- und Bauausschuss
Umweltausschuss

TOP:

L 19n - Ortsumgehung Giesenkirchen und Odenkirchen

Die L 19n wurde Ende 2006 mit der Zielstellung einer Verkehrsentlastung in den Bereichen Odenkirchen und Giesenkirchen in den Landesstraßenbedarfsplan des Landes NRW aufgenommen. Die angemeldete Linienführung verlief im Norden an der Rheydter Straße beginnend über die ehemalige A 44 –Trasse. Im Süden war jedoch nicht der Anschluss an die bestehende A 44, sondern nordwestlich von Sasserath der Anschluss an die bestehende L 19 vorgesehen.

Mit Verabschiedung des Landesstraßenbedarfsplanes als Gesetz hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW den Auftrag erhalten, die Planungen zur L 19n aufzunehmen.

Der erste Schritt dieser Planung besteht in der Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und einer Verkehrsuntersuchung für die zu prüfenden Linien bzw. Trassenkorridore. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden im Dezember 2009 den Trägern öffentlicher Belange, zu denen u.a. auch die Stadt Mönchengladbach zählt, vorgestellt.

Nach UPG NRW ist zum derzeitigen Planungsstand eine Stellungnahme der Stadt Mönchengladbach als Träger öffentlicher Belange erforderlich. Erst im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens ist eine Bürgerbeteiligung vorgesehen.

Es wurden 4 verschiedene Trassenvarianten geprüft. Das sind im Einzelnen:

- Korridor entlang der Niers, die ehemalige BAB-Trasse A 44 (Variante 1)
- Korridor östlich um Giesenkirchen herum (Varianten 2 und 3)
- Korridor zwischen Giesenkirchen und Schelsen im Bereich der Gewerbegebiete Erftstraße und Langmaar (Variante 4)

Die bisherigen **verkehrstechnischen Untersuchungsergebnisse** werden im Folgenden kurz zusammengefasst:

- Variante 1: Streckenlänge 7,75 km
 - Entlastungen in Odenkirchen und Giesenkirchen zwischen rd. 3.500 und 4.700 Fahrzeuge/ Tag (Fzg/Tag),
 - Entlastungen im Rhein-Kreis Neuss rd. 4.000 Fzg/Tag,

Belastungssteigerungen in den Zubringerstraßen zur L 19n

- Variante 2: Streckenlänge 10,38 km
 - keine signifikanten Entlastungen im Bereich Odenkirchen,
 - Entlastungen im Bereich Giesenkirchen zwischen 3.000 und 9.000 Fzg/Tag,
 - Entlastungen im Rhein-Kreis Neuss 3.000 – 4.300 Fzg/Tag,
 - Belastungssteigerungen in den Zubringerstraßen (L 116 Kamphausener Straße 2.000 Fzg/Tag)
- Variante 3: Streckenlänge 10,12 km
 - keine signifikanten Entlastungen im Bereich Odenkirchen,
 - Entlastungen im Bereich Giesenkirchen zwischen 3.000 und 9.000 Fzg/Tag,
 - Entlastungen im Rhein-Kreis Neuss 3.000 – 4.300 Fzg/Tag,
- Variante 4: Streckenlänge 8,88 km
 - keine signifikanten Entlastungen im Bereich Odenkirchen,
 - Entlastungen im Bereich Giesenkirchen zwischen 3.000 und 9.000 Fzg/Tag,
 - Entlastungen im Rhein-Kreis Neuss 3.000 – 4.300 Fzg/Tag,
 - Belastungssteigerungen in den Zubringerstraßen (L 116 Kamphausener Straße rd. 3.000 Fzg/Tag)

Gemessen an der Zielstellung einer Verkehrsentlastung in Odenkirchen und Giesenkirchen erfüllt die Variante 1 die Anforderungen. Die Varianten 2,3 und 4 entfalten für Odenkirchen keine relevanten Entlastungswirkungen, wohl aber für Giesenkirchen sowie auch für die Ortslagen des Rhein-Kreises Neuss. Im Bereich Giesenkirchen wird insbesondere die Ortslage Ruckes in den Varianten 2 bis 4 um bis zu 9.000 Kfz/Tag entlastet.

Die **Prüfung der Umweltverträglichkeit** hat zu dem folgenden Ergebnis geführt:

Alle in der UVS untersuchten Varianten verursachen zum Teil schwerwiegende Umweltauswirkungen, welche sich in einigen Fällen durch geeignete Maßnahmen vermindern bzw. vermeiden lassen. Dennoch verbleiben Beeinträchtigungen der Umwelt, die weder vermeidbar noch ausgleichbar sind.

Nach Auswertung und Beurteilung des vorgelegten Variantenvergleichs durch die Fachverwaltung wird die Linienführung der Variante 1 auf Grund ihrer schwerwiegenden Umweltauswirkungen aus ökologischen Gründen abgelehnt. Die Linienführungen der Varianten 2 und 3 sind auf Grund ihrer im Vergleich zu Variante 1 geringeren aber immer noch erheblichen Umweltauswirkungen kritisch zu bewerten. Es kristallisiert sich daher, unter Berücksichtigung der folgenden Abwägungskriterien

- Flächeninanspruchnahme und Neuversiegelung
- Durchschneidung von bedeutsamen Landschaftsräumen
- Trennung räumlicher Funktionsbeziehungen
- Störung und / oder Verlust der biologischen Vielfalt
- Art, Schwere und Umfang der Verluste der Schutzgüter des UVPG sowie
- sonstige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG

die Variante 4 mit Anschluss an die A 44 und an die L 31 bei Neersbroich als die umweltverträglichste Linienführung heraus und ist daher durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW dem Landesverkehrsminister für das Linienbestimmungsverfahren vorzuschlagen.

Da die Variante 1 aus Umweltgesichtspunkten bereits ausscheidet, haben sich in dem dritten Behördentermin im Dezember 2009 alle Beteiligten vorbehaltlich der detaillierten Prüfung der

UVS sowie der verkehrstechnischen Untersuchung der Empfehlung der Gutachter für die Variante 4 angeschlossen.

Im Bereich der Variante 4 treten jedoch Probleme bei der Grundstücksverfügbarkeit auf.

Mit Übersendung des Protokolls zum dritten Behördentermin zur UVS im Dezember 2009 teilt der Landesbetrieb mit Datum vom 21.01.2010 folgendes mit:

„Die Variante 4, für die bis dahin die höchsten Baukosten ermittelt wurden, wird sich durch den erforderlichen Abriss des o.g. Gewerbebetriebes nochmals erheblich verteuern.“

Daher hat sich der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein entschlossen, die Variante 4 nicht weiter zu verfolgen und dafür die Variante 2 [...] als Vorzugstrasse dem Ministerium für Bauen und Verkehr für das anschließende Linienbestimmungsverfahren vorzuschlagen.“

Fazit

Die Stadt Mönchengladbach folgt den Aussagen und Wertungen der Umweltverträglichkeitsstudie und der verkehrstechnischen Untersuchung.

Danach ist die Variante 1 aus ökologischen Gründen abzulehnen. Die übrigen Varianten sind in der Reihenfolge 4, 2, 3 zu werten, wobei die Umweltauswirkungen durch unvermeidbare Eingriffe bei der Variante 4 am geringsten sind.

Eine verkehrliche Entlastung im Bereich Odenkirchen ist bei den Varianten 2, 3 und 4 jedoch nicht festzustellen, wohl aber im Rhein-Kreis Neuss. Hier gilt, je weiter sich die Trasse von Odenkirchen und Giesenkirchen entfernt, desto geringer wird die Entlastungswirkung. Daher kommt die Stadtverwaltung aus verkehrstechnischer Sicht zu der gleichen Wertung wie die UVS.

Aus Sicht der Stadt Mönchengladbach sollte daher nicht die Variante 2 zur Linienbestimmung vorgeschlagen werden. Alternativ wird unter Berücksichtigung der umwelttechnischen und verkehrstechnischen Belange um eine ergänzende Prüfung einer Abwandlung der Variante 4 unter Einbeziehung der B 230 und/ oder der L 370 gebeten.

Die detaillierte Stellungnahme der Fachverwaltung ist als Anlage beigefügt.

Norbert Bude

Anlage:

L 19 – Ortsumgehung Giesenkirchen und Odenkirchen

hier: Stellungnahme der Stadt Mönchengladbach zur Umweltverträglichkeitsstudie

Am 14. Dezember 2009 fand beim Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein der dritte Behördentermin im Zusammenhang mit der Erarbeitung einer Umweltverträglichkeitsstudie im Planverfahren L 19 - Ortsumgehung Giesenkirchen und Odenkirchen statt. Dabei wurden den Teilnehmern die vom beauftragten Gutachterbüro untersuchten 4 Varianten der Linienführung vorgestellt, die sich daraus ergebenden Untersuchungsergebnisse erläutert und die Gutachten übergeben.

Eine Variante der Linienführung führt parallel zur Niers (Variante 1), eine andere verläuft zwischen Giesenkirchen und Schelsen (Variante 4). Zwei weitere Trassen werden östlich um Schelsen herum geführt (Varianten 2 und 3).

Als Ergebnis der UVS kristallisiert sich Variante 4 mit Anschluss an die A 44 und an die L 31 bei Neersbroich als die umweltverträglichste Linienführung heraus.

Dennoch merkte die Stadt Mönchengladbach im Termin an, dass für einige der untersuchten Bereiche noch Klärungsbedarf besteht. Es wurde vereinbart, dass die damit zusammenhängenden Fragen und Anmerkungen in einer abschließenden schriftlichen Stellungnahme der Stadt Mönchengladbach nachgereicht werden. Nachdem dann die umweltverträglichste Variante ausgewählt ist, wird der Landesbetrieb Straßenbau NRW dem Landesverkehrsminister diese Linienführung zur weiteren Planung vorschlagen.

Nachdem im Januar 2010 die verkehrstechnische Untersuchung ebenfalls zur Verfügung gestellt wurde, nimmt die Stadt Mönchengladbach nun wie folgt Stellung:

1. Verkehrstechnische Untersuchung

– Analyse

In der Darstellung der Analyseverkehrsbelastungen wurde das Verkehrsmodell der Stadt Mönchengladbach eingearbeitet. Die Verkehrszählungsergebnisse der letzten 5 Jahre wurden als Eichgrundlage ebenfalls berücksichtigt. Für das Mönchengladbacher Stadtgebiet ist die Darstellung der Verkehrsbelastungen plausibel.

– Prognose

Das städtische Verkehrsmodell beinhaltet eine Verkehrsprognose für das Jahr 2015. In der vorliegenden Untersuchung wurde der Prognosehorizont auf das Jahr 2025 ausgedehnt. Die getroffenen Annahmen bezüglich der Verkehrsbelastungen basieren in der Hauptsache auf Untersuchungen des Bundes und sind für den überörtlichen Verkehr durchaus als progressiv zu bezeichnen. Sie treffen für den innerörtlichen Verkehr in Ballungsräumen schon seit Jahren in dieser Größenordnung nicht mehr zu.

– Varianten

Ausgangspunkt für die Anmeldung einer L 19 n in der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes (IGVP) war der Wunsch nach einer Verkehrsentlastung in den Bereichen Odenkirchen, Rheydt und Giesenkirchen. Die im IGVP dargestellte Trassenvariante beginnt im Norden an der Rheydter Straße, führt über die alte A 44-Trasse und schließt im Süden nordwestlich von Sasserath an die bestehende L 19 an.

Alle 4 Varianten der verkehrstechnischen Untersuchung enden im Süden am Ausbauende der A 44. Die Varianten 2, 3 und 4 weichen in der Trassenlage komplett von der ursprünglich im IGPV angemeldeten Linienführung ab.

Das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung bestätigt daher, dass für die Varianten 2, 3 und 4 keine Entlastung im Bereich Odenkirchen zu erwarten ist, wohl aber im Kreis Neuss. Für Variante 1 werden in Odenkirchen und im Kreis Neuss gleichermaßen Entlastungen prognostiziert. Während die Variante 1 zusätzlich für den Bereich Rheydt noch geringe Entlastungswirkungen erzielen kann, weisen die Varianten 2, 3 und 4 lediglich Verkehrsentslastungen im Bereich Giesenkirchen auf. Des Weiteren wird in den Berechnungen der Varianten 2, 3 und 4 südlich von Ruckes ein Anschluss der L 19 n an die alte L 31 dargestellt. Dieser Anschluss ist zwar nach Ansicht der Stadt Mönchengladbach erforderlich, um die dargestellten Entlastungswirkungen zu erzielen. Hinsichtlich der Finanzierung dieses Anschlusses liegen derzeit keine Aussagen vom Landesbetrieb vor.

2. Lärmtechnische Bewertung

Die Grenzwerte des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der dazugehörigen Verkehrslärmschutzverordnung müssen bei Neubauten zwingend eingehalten werden. Das ist laut Untersuchung auch für die L 19 n der Fall. Dennoch werden die Grundstücke, die bislang an ruhige Freiräume angrenzen, eine erhebliche und spürbare Lärmzunahme erfahren.

Für die Varianten 2 und 3 ist eine halbkreisförmige Führung um Schelsen vorgesehen. Dadurch wirkt der Lärm von mehreren Seiten gleichzeitig. Es wird sich eine Lärmbelastung für die Ortslage Schelsen ergeben. Gleiches gilt für die östliche Bebauung der Ortslage Ruckes sowie für Eiger und Högden.

3. UVS

Von Seiten der Fachverwaltung werden folgende, in der vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie behandelten Schutzgüter, bewertet:

Schutzgüter	Stellungnahme durch
Mensch	
• Flächenverlust	Untere Landschaftsbehörde
• Trennung räumlicher Funktionsbeziehungen	Untere Landschaftsbehörde
• Schadstoffimmissionen	Sachgebiet Klimaschutz
Landschaft	Untere Landschaftsbehörde
Boden	Untere Bodenbehörde
Wasser	Untere Wasserbehörde und Produkt Braunkohle
Luft / Klima	Sachgebiet Klimaschutz

Allgemeine Anmerkungen

An einigen Stellen im Text (S. 20, S. 21, S. 25) sind noch Platzhalter vorhanden. Die hier fehlenden Textteile sind zu ergänzen, damit Inhalt und Begründung der Argumentation für die Schutzgüter eindeutig nachvollzogen werden können. Die zweite Überschrift der Tabelle 36 (S. 35) ist wie folgt zu korrigieren: „Verlust/Zerschneidung bedeutender landschaftsbildprägender Elemente“.

Stellungnahme zum Schutzgut Landschaft

Nachfolgend sind einige Hinweise und Anmerkungen aus Sicht des Schutzgutes Landschaft aufgeführt, die bei der Überarbeitung der UVS zu berücksichtigen und in diese einzuarbeiten sind.

zu Kapitel 2.2.6. „Barriere- und Trennwirkung, Kollisionsgefährdung“ (S. 17)

Die hier vorgenommene Beschränkung der Untersuchung auf Fledermäuse ist nicht akzeptabel. Insekten (Fluginsekten, bodengebundene, wie Laufkäfer, Spinnen) und Vögel sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Für Fledermäuse lässt sich die Durchgängigkeit nicht durch spezielle Maßnahmen (Anflug-, Überflugschutz) aufrecht erhalten. Neuere Untersuchungen haben ergeben, dass derartige Hilfskonstruktionen nicht die erwartete Wirkung zeigen, daher sind andere Maßnahmen erforderlich.

zu Kapitel 2.6.1. „Verlust / Zerschneidung von bedeutenden Landschaftsbildeinheiten“ (S. 31) und

zu Kapitel 2.6.4. „Visuelle Beeinträchtigung von Landschaftsräumen, die der Erholungsnutzung dienen“ (S. 34)

Große Flächen wurden nur mit „nachrangig“ bzw. zu gering bewertet. Dies entspricht nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Der Blick von der Kamphausener Höhe / Galgenberg in die weite, offene Ackerflur hat einen hohen ästhetischen Wert. Eine Straße (alle Varianten sind hier betroffen) mit den sich bewegenden Autos würde weithin sichtbar sein und in jedem Fall störend wirken.

Die Beschränkung der Bewertung der Auswirkungen auf ein 400 m breites Wirkband ist gerade im Bereich der weit offenen Feldflur auch bei einer geländenahen Trassierung nicht ausreichend. Zwangsläufig erforderliche Brückenbauwerke für die Aufrechterhaltung von Wegebeziehungen sind insbesondere im südlichen Abschnitt aller Varianten deutlich weithin sichtbar.

zu Kapitel 2.6.3. „Schallimmissionen in der Erholungsnutzung dienenden, bedeutsamen Landschaftsräumen“ (S. 33)

Eine Beschränkung der Betrachtung darauf, ob Erholungsräume direkt durch zukünftige Schallimmissionen betroffen sind, ist nicht ausreichend. Es muss auch bewertet werden, wie die Erholungsräume zurzeit und zukünftig erreicht werden können und welche Beeinträchtigung durch Lärm den Erholungssuchenden auf dem Weg zu seinem Ziel trifft. Zum Beispiel können die Erholungssuchenden aus Ruckes/Giesenkirchen nach dem Bau der L 19n das ruhige Waldgebiet Hoppbruch erst nach Durchquerung eines Lärmkorridors erreichen. Der Weg dorthin wird also zukünftig für Fußgänger und Radfahrer deutlich erschwert. Auch damit nimmt die Attraktivität des Erholungsraumes ab.

Bei der vorliegenden Planung ist für die einzelnen Varianten nicht erkennbar, welche Wegebeziehungen zukünftig wegfallen und welche durch Brückenbauwerke oder Unterführungen erhalten werden sollen. Dies ist jedoch zur Beurteilung der einzelnen Varianten von Bedeutung, da es z.B. um den Erhalt oder Verlust von Wegebeziehungen zu landwirtschaftlichen Flächen und Erholungsgebieten geht. Außerdem haben bei einem ebenerdigen Verlauf der Straße die sicherlich an einigen Stellen vorgesehenen Brückenbauwerke deutlich negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Wahrnehmung der Straße insgesamt (siehe Kapitel 4.).

Der Fachbereich Umweltschutz und Entsorgung weist schon jetzt darauf hin, dass die notwendigen Kompensationsmaßnahmen für den landschaftsrechtlichen Eingriff frühzeitig mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen sind. Grundsätzlich sind auch produktionsintegrierte Maßnahmen in der Landwirtschaft und Maßnahmen in der Niersaue zu berücksichtigen.

Insgesamt handelt es sich bei der geplanten Straße, gleich welcher Variante, um einen gewaltigen landschaftlichen Eingriff, dessen Vermeidbarkeit unter strenger Abwägung der Kosten-Nutzen-Relation und unter Einbeziehung der aufgezeigten Natur- und Landschaftsschutzbelange zu prüfen ist. Aus Sicht des Schutzgutes Landschaft – insbesondere unter Berücksichtigung des Artenschutzes – weist die Variante 4 die geringsten erheblichen Umweltauswirkungen auf. Sie wäre von daher zu begrüßen.

Stellungnahme zum Schutzgut Boden

Nachfolgend sind einige Hinweise und Anmerkungen aus Sicht des Schutzgutes Boden aufgeführt, die bei der Überarbeitung der UVS zu berücksichtigen und in diese einzuarbeiten sind.

zu Kapitel 2.3 1. „Flächen- und Funktionsverluste von Boden“ (S. 20) und

zu Kapitel 2.3.2. „Schutzgutbezogener Variantenvergleich“ (S.21)

Im gesamten Untersuchungsgebiet kommen, im Gegensatz zur in der vorgelegten UVS geäußerten Feststellung, laut Bodenkarte NRW, Blatt L 4904 MG (1:50.000), keine Rendzinen vor. Dieses sind Böden, welche sich auf kalkhaltigem Gestein mit einem Carbonatgehalt von $>/= 75$ Masse-% entwickelt haben. Im südlichen Teil des Untergrundes kommen u. a. Pararendzinen vor. Dieser Bodentyp entsteht aus 2 bis < 75 Masse-% Carbonat im Gesamtbo den; nicht untypisch für den hier in großen Teilen anstehenden Löss. Da im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes alle Trassen mehr oder weniger parallel zueinander und im Bereich dieses Bodentyps verlaufen, ist zu prüfen, ob die Bewertung der Schutzwürdigkeit im Variantenvergleich hierdurch verändert wird.

Variante 4 wird nicht in den Variantenvergleich einbezogen; wie ist diese Variante in Hinblick auf das Schutzgut Boden im Vergleich zu den Varianten 1-3 zu bewerten? Beim Vergleich der Varianten in Abschnitt 3.2 zeigt sich, dass der Flächen- und Funktionsverlust von Böden bei Variante 4 etwa 25% unter dem der Varianten 2 und 3 liegt. Dies sollte im Text dargestellt und in der Bewertung berücksichtigt werden.

Grundsätzlich ist bei der Realisierung des Projektes die Streckenvariante mit der geringsten Flächenversiegelung zu wählen. Daher wird unter Berücksichtigung aller bodenschutzrechtlichen Gesichtspunkte und vorbehaltlich der Beantwortung der unter den Punkten 1 - 4 aufgeworfenen Fragestellungen, aus Sicht des Schutzgutes Boden die Variante 4 als die günstigste Variantenführung angesehen.

Stellungnahme zum Schutzgut Wasser

Nachfolgend sind einige Hinweise und Anmerkungen aus Sicht des Schutzgutes Wasser aufgeführt, die bei der Überarbeitung der UVS zu berücksichtigen und in diese einzuarbeiten sind.

Es sei darauf hingewiesen, dass zur UVS vom August 2008 bereits im November 2008 eine Stellungnahme vom FB 64.10 zum Schutzgut Wasser/Grundwasser vorgelegt wurde. Darüber hinaus bzw. nochmalig werden im Folgenden die für das Schutzgut Wasser/Grundwasser relevanten Themen behandelt:

zu Grundwasserneubildung/Versiegelung

Laut Berechnungen des Gutachters werden vorraussichtlich ca. 16 bis 24 ha Fläche beim Bau der Umgehungsstraße versiegelt. Hierbei ist zu beachten und zu erläutern inwieweit sich diese Versiegelung auf die nahe gelegene Wassergewinnungsanlage Hoppbruch auswirkt. Es sind die zu erwartenden Defizite hinsichtlich des Wasserdargebots nach Wasserhaushaltsgleichung zu errechnen und numerisch darzustellen. In diesem Zuge sind seitens des Gutachters Vorschläge zu Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung der Wasserbilanz zu formulieren.

Weiterhin fehlen Aussagen, inwieweit die anfallenden Versickerungsmengen an die Kanalisation angeschlossen werden oder gegebenenfalls über die belebte Bodenzone versickert werden sollen.

zu Wasserschutzzonen

Die geplanten Trassen verlaufen vollständig innerhalb der die Wasserschutzzonen IIIA und IIIB der Wassergewinnungsanlage Hoppbruch. Je nach Variante wird die Schutzone II der Wassergewinnungsanlage Hoppbruch zumindest tangiert. Hier ist sicher zu stellen, dass die Vorgaben nach der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) eingehalten werden. Von Versickerungsbauwerken zur Ableitung von Niederschlagswasser der Verkehrsfläche ist in diesem Bereich abzusehen, bzw. es sind die Vorgaben nach RiStWag auch hinsichtlich der Versickerung über die Straßenschulter einzuhalten. Eine entsprechende fachgutachterliche Planung zum Schutz der Wasserschutzzonen ist vorzulegen.

zu Entwässerung/Niederschlagsversickerung

Hinsichtlich der Versickerung des Niederschlagswassers der Verkehrsflächen fehlen Angaben zu den Grundwasserständen sowie zur derzeitigen und zukünftigen Veränderung der Grundwasserstände durch die Sümpfungsmaßnahmen. Es sind Aussagen zu den Flurabständen, die im Planungsgebiet je nach Variante sehr unterschiedlich sind, zu machen.

Darüber hinaus sind für die Planung Angaben zu den oberflächennahen Bodenarten-/typen, deren Durchlässigkeiten und Mächtigkeiten sowie die Tiefenbereiche sickerfähigen Bodens von Belang.

Zur Beurteilung einer potentiellen Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser durch die o. g. Maßnahmen ist eine Planung zu Anzahl, Art, Bauweise der geplanten Versickerungsbauwerke vorzulegen, hier ist vor allem anzugeben bis in welche Tiefenbereiche die Bauwerke geplant sind. Hierzu sind im Vorfeld zu den Baumaßnahmen fachgutachterliche Untersuchungen des Untergrunds zur Niederschlagsentwässerung durchzuführen.

In der UVS schließt der Gutachter Verunreinigungen des Untergrunds durch stoffliche Emissionen des KFZ-Verkehrs aus. Nach dem Runderlass des LANUV aus 2004 zu den Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren werden Verkehrsflächen, wie hier geplant, als Kategorie III und damit als stark belastetes Niederschlagswasser eingestuft. Die Versickerung über den Straßennahmbereich stellt einen diffusen Eintrag dar. Schadstoffe, die in die wassergesättigte Zone gelangen (z. B. Havarie), können von dort aus flächenhaft diffus verteilt werden (Schadstofffahne). Bei der Planung der Niederschlagsentwässerung sind u. a. die relevanten DVGW Richtlinien (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V.) zu beachten.

Es sind die geplanten Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers zu beschreiben. Weiterhin ist anzugeben, welche Flächen und in welchen Bereichen Kanalanschluss erfolgt bzw. eine Versickerung über die belebte Bodenzone durchgeführt wird.

zu Querung von Gräben und Bachläufen

Für die Errichtung der Querungsbauwerke sind Genehmigungen nach §99 LWG NW einzuholen. In diesem Zusammenhang sind die Dimensionierungen für die Bauwerke vorzulegen.

In der nunmehr vorgelegten Kurzfassung zur UVS sind aus Sicht des Schutzgutes Wasser keine weiteren neuen Erkenntnisse, Anmerkungen, Ergänzungen abzuleiten bzw. zu erkennen. Die in der Stellungnahme vom August 2008 formulierten Sachverhalte bleiben demnach bestehen und sind im Anhang tabellarisch dargestellt.

Abschnitt / Seite / Absatz	Anmerkungen/Ergänzungen	Änderungen
5.6.1/ 70 / Tabelle 20	In der Tabelle fehlen die Begriffe - Infiltrationsmaßnahmen - Niederschlagsbewirtschaftung	
5.6.2/ 70 / letzter Absatz	-Beim Verweis auf die „neuesten Forschungsergebnisse“ ist die Quelle anzugeben	- Das Wort „mehrheitlich“ ist zu vage und durch eine konkrete Prozentangabe zu ersetzen, - Es fehlt eine differenzierte Be- trachtung für einzelne relevante Parameter
5.6.2/ 71 / erster Absatz	Das Wort „vermieden“ muss durch das Wort gemindert ersetzt werden, denn grundsätzlich stellt der Eingriff eine Versiegelung dar	- Es wird nicht klar was „festge- setzte Grenzwerte werden im Allgemeinen nicht überschritten“ bedeutet, hier fehlt der Bezug - Es werden das Bankett mit Versickerungsbauwerke gleichge- setzt, dies ist so nicht richtig
5.6.2/ 71 / letzter Absatz, erster Satz	Bei der Bewertung sind auch die Niederschlagsbewirtschaftung und Infiltrationsmaßnahmen einzube- ziehen	
5.6.2/ 71 / letzter Absatz, zweiter Satz		Der komplette Satz muss geänd- ert werden: - wir befinden uns mit dem Pla- nungsbereich innerhalb von WSZ, folglich ist die Versickerung zu beurteilen, ebenso die Versiege- lung und damit die Reduzierung der Grundwasserneubildung zu nennen
5.6.4 / 74 / zweiter Absatz	Aussage ist nur für den südlichen Teil richtig, nördlich des Rheindah- lener Sprungs liegen andere Grundwasserverhältnisse vor	
5.6.4 / 74 / dritter Absatz	<i>Dem Boden wird eine gute Filter- wirkung attestiert, ein schnelles Eindringen und ein langsames Ausbreiten hinsichtlich verschmutz- ten Grundwassers wird prognosti- ziert.</i> Die Aussage ist komplett fachlich zu überarbeiten und differenziert (Angaben zu Bodenart, Bodentyp, unterlagerndes Substrat bzw. an- stehende Terrasse, K-Werte etc. fehlen) darzustellen.	
5.6.4 / 75 / erster Absatz	In diesem Zusammenhang ist die von der Stadt MG im Grundwasser registrierte Schadstofffahne im Bereich WG Hoppbruch nennen, hierzu sind weitere Infos zu recher- chieren	
5.6.4 / 75 / vorletzter Absatz	Bei Durchführung der Varianten 2 oder 4 (östliche Umleitung) wäre zwischen der letzten nordöstl. Ge- legenen Bebauung und der WSZ II Hoppbruch nur ein schmaler Strei- fen zur Trassenführung vorhanden, daher ist hier zumindest das Tan- gieren der WSZ II bei den o. g. Varianten zu befürchten. Dieser Sachverhalt ist näher zu erläutern.	

Aus Sicht des Schutgutes Wasser – insbesondere unter Berücksichtigung des Grundwasserschutzes – weist Variante 4 die geringsten erheblichen Umweltauswirkungen auf und ist daher als die günstigste Variantenführung anzusehen.

Stellungnahme des Sachgebietes Klimaschutz

Aus Sicht des Sachgebietes Klimaschutz ist bei der Realisierung des Projektes grundsätzlich die Streckenvariante mit dem geringsten Flächenverbrauch zu wählen. Daher wird unter Berücksichtigung aller klimatisch sowie lufthygienisch relevanten Faktoren die Linienführung der Variante 4 als die günstigste Variantenführung angesehen.

Stellungnahme des Produktes Braunkohle

Nachfolgend sind einige Hinweise und Anmerkungen aus Sicht des Produktes Braunkohle aufgeführt, die bei der Überarbeitung der UVS zu berücksichtigen und in diese einzuarbeiten sind.

Den planenden Stellen liegen bereits Anlagen- und Leitungspläne aus früheren Vorplanungen vor. Im Zuge der weiteren Verfahren ist sicherzustellen, dass die BR Arnsberg, Abtl. 6 Bergbau und Energie in NRW, Postfach, 44025 Dortmund, hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen Ausgleichsmaßnahmen für den Braunkohlentagebau Garzweiler II beteiligt wird.

Das Produkt Braunkohle weist nochmals auf die schon bekannten Fakten hinsichtlich Versickerungsanlagen nebst Zuleitungen hin:

die Variante I kreuzt Leitungen und tangiert ggf. Anlagen zwischen K18 und K16 (ca. Kamphausener Höhe),
die Variante IV kreuzt Leitungen und tangiert ggf. Anlagen zwischen K18 und K13 (ca. Kreuzung L31),
die Varianten II, III, IV kreuzen Leitungen und tangieren ggf. Anlagen bei K6 (vor Högden).

Fazit

Alle in der UVS untersuchten Varianten verursachen zum Teil schwerwiegende Umweltauswirkungen, welche sich in einigen Fällen durch geeignete Maßnahmen vermindern bzw. vermeiden lassen. Dennoch verbleiben Beeinträchtigungen der Umwelt, die weder vermeidbar noch ausgleichbar sind.

Nach Auswertung und Beurteilung des vorgelegten Variantenvergleichs durch die Fachverwaltung wird die Linienführung der Variante 1 auf Grund ihrer schwerwiegenden Umweltauswirkungen aus ökologischen Gründen abgelehnt. Die Linienführungen der Varianten 2 und 3 sind auf Grund ihrer im Vergleich zu Variante 1 geringeren aber immer noch erheblichen Umweltauswirkungen kritisch zu bewerten. Es kristallisiert sich daher, unter Berücksichtigung folgender Abwägungskriterien

- Flächeninanspruchnahme und Neuversiegelung
- Durchschneidung von bedeutsamen Landschaftsräumen
- Trennung räumlicher Funktionsbeziehungen
- Störung und / oder Verlust der biologischen Vielfalt
- Art, Schwere und Umfang der Verluste der Schutzwerte des UVPG, sowie
- sonstige Umweltauswirkungen auf die Schutzwerte des UVPG

aus Sicht der Fachverwaltung, die Variante 4 mit Anschluss an die A 44 und an die L 31 bei Neersbroich als die umweltverträglichste Linienführung heraus.

Mit Schreiben vom 21.01.2010 teilte der Landesbetrieb Straßenbau NRW mit, aus Kostengründen die Variante 4 nicht weiter verfolgen zu wollen, statt dessen die aus Umweltsicht nur geringfügig schlechter eingestufte Variante 2 als Vorzugstrasse dem Ministerium für Bauen und Verkehr für das anschließende Linienbestimmungsverfahren vorzuschlagen.

Die Fachverwaltung lehnt den Vorschlag des Landesbetriebs Straßenbau NRW als nicht akzeptabel ab, solange eine (modifizierte) Variante 4 möglich bzw. nicht geprüft ist. Aus Gesamtumweltsicht kann der dargelegten Argumentation u. a. aus folgenden Punkten nicht gefolgt werden:

- Im Vergleich zur Variante 4 verursacht Variante 2 einen um 4,4 ha höheren Flächenentzug und eine um 1,2 ha höhere Flächenversiegelung. Der durch Variante 2 verursachte erhöhte Flächenentzug bedeutet somit einen nicht auszugleichenden Verlust von hochwertigen Ackerböden sowie eine erhebliche Beeinträchtigung von Flächen die der Neubildung und des Schutzes des Grundwassers sowie der Trinkwassergewinnung dienen.
- Variante 2 führt im Vergleich zu Variante 4 zu einer erheblich höheren Beeinträchtigung von artenschutzrechtlichen Offenlandarten wie der starkgefährdeten Brutvogelarten Rebhuhn und Wachtel sowie der gefährdeten Arten Kiebitz und Feldlerche. Daneben kommt es bei dieser Linienführung ebenfalls zu einer deutlichen Habitatminderung des im siedlungsnahen Grünland ansässigen Steinkauzes.
- Der Verlust bzw. die Zerschneidung bedeutender Landschaftsbilteinheiten wie der offenen Acker- / Feldflur sowie landschaftsbildprägender Elemente wie Baum- und Strauchreihen ist bei Variante 2 erheblich kritischer zu bewerten als bei Variante 4.

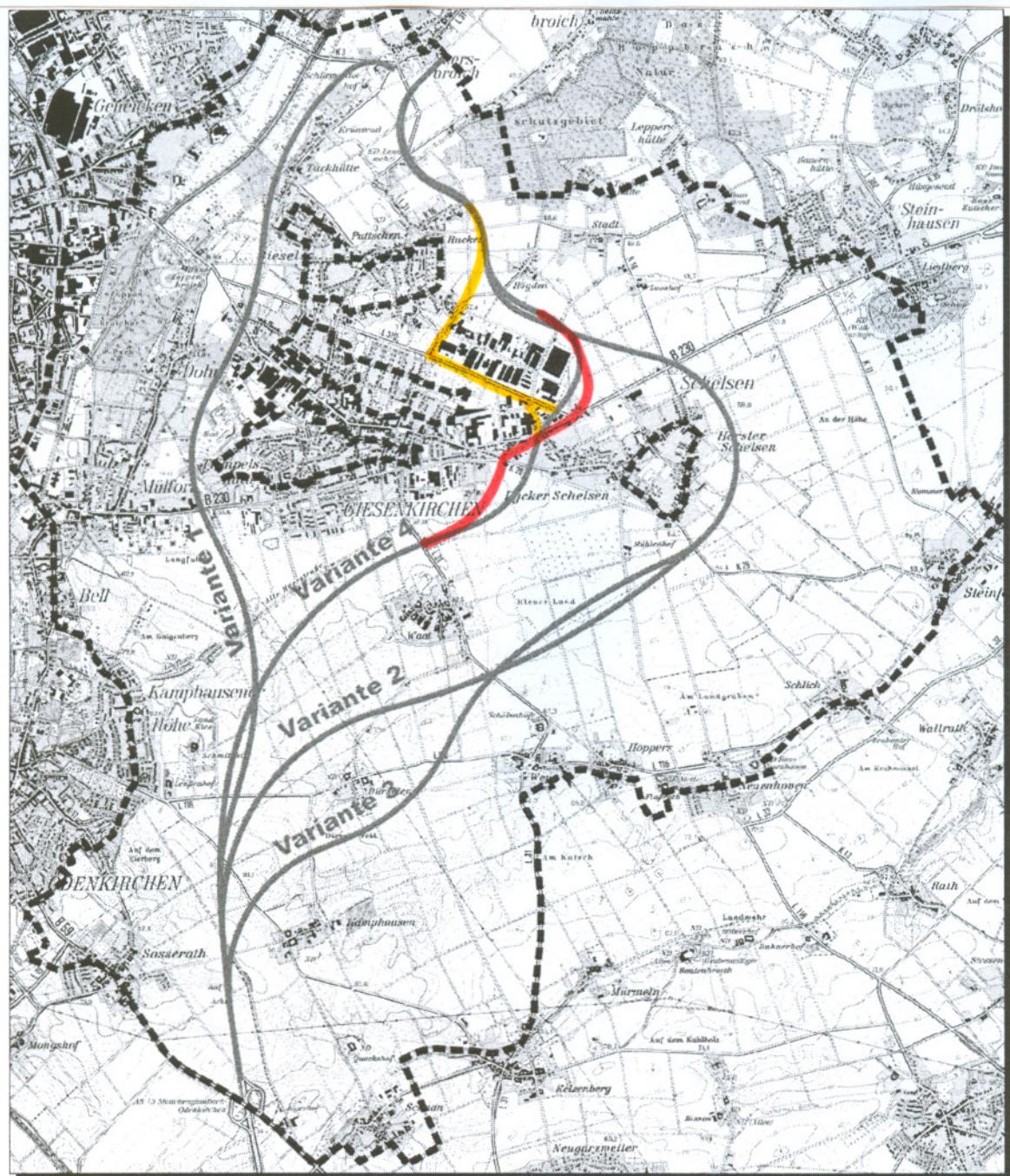
Da die ursprünglich angedachte Streckenführung der Variante 4 im Bereich Schelsen auf Grund von Problemen bei der Grundstücksverfügbarkeit erschwert ist, wird als Alternative zum beabsichtigten Variantenvorschlag des Landesbetriebs Straßenbau NRW die im beigefügten Plan gekennzeichneten Varianten 4a und 4b vorgeschlagen.

Bei Variantenvorschlag 4a könnte zwischen der Liedberger Straße und Ruckes die vorhandene, gut ausgebauten Zoppenbroicher Straße (L 370) genutzt werden. Dies würde den landschaftlichen Eingriff und die daraus resultierenden notwendigen Kompensationsmaßnahmen deutlich reduzieren. Der Flächenverbrauch wäre bei einem Verzicht auf die östliche Umfahrung des Gewerbegebietes Giesenkirchen spürbar geringer.

Bei Variantenvorschlag 4b könnte die sehr leistungsfähige B 230 vom Kreuzungspunkt Mülforter Straße / Schloß-Dyck-Straße bis zum Kreuzungspunkt Liedberger Straße / Hamps weg in die Streckenführung mit einbezogen werden. Dort erfolgt dann ein nordwestliches Schwenken auf die im Variantenvergleich untersuchte östliche Umfahrung des Gewerbegebietes Giesenkirchen der Variante 4.

Aus Sicht der Stadt Mönchengladbach sollte daher nicht die Variante 2 zur Linienbestimmung vorgeschlagen werden. Alternativ wird unter Berücksichtigung der umwelttechnischen und verkehrstechnischen Belange um eine ergänzende Prüfung einer Abwandlung der Variante 4 unter Einbeziehung der B 230 und/ oder der L 370 gebeten.

Variantenvorschlag des Fachbereichs Umweltschutz und Entsorgung



Variante 4a

Variante 4b