



Die Bürgerinitiative Ratingen Heiligenhaus Velbert gegen die A44 / Dü-Bo-Do e.V.

An die
Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 53
Fischerstraße 2

40477 Düsseldorf

Betr. Aktenzeichen 53.32-01/05
Teilstück der A44

Ratingen Heiligenhaus Velbert, 19.05.2005

Die Bürgerinitiative erhebt Einspruch gegen die A 44, weil

1. sich aus den Erläuterungen und den IVV – Gutachten kein ausreichender Bedarf ergibt,
2. eine sachgemäße Abwägung mit besser geeigneten Alternativen nicht stattgefunden hat,
3. die ausgewählte Trasse auf einer mit erheblichen Mängeln behafteten Umweltverträglichkeitsstudie beruht,
4. kein ausreichender Trinkwasserschutz gewährleistet und die vorgesehene Straßenentwässerung den Anforderungen an eine gewässerschonende Wassereinleitung nicht gerecht wird,
5. infolge der Trassenauswahl und der Bauausführung der Lärm viel zu hoch ist, und dazu noch zu niedrig errechnet worden ist,
6. die Belastung mit Schadstoffen und Schwebstoffen unerträglich hoch ist und deren Grenzwerte (für Schwebstaub) überschritten werden,
7. die verkehrliche Belastung als Grundlage für die Lärm- und Schadstoffberechnung in den IVV – Gutachten unglaublich ermittelt worden ist,

8. die Planung zu nicht hinnehmbaren, jeden Nutzen der Autobahn überwiegenden Umweltschäden führen würde,
9. die Auswirkungen auf die Natur in der Planung, speziell im landschaftspflegerischen Begleitplan nicht annähernd ausreichend gewürdigt werden,
10. die Auswirkungen auf das Klima in Heiligenhaus und Velbert nicht gewürdigt werden,
11. die Belange des Denkmalschutzes nicht berücksichtigt wurden,
12. die für die Trassenfindung zugrunde gelegte angeblich hohe Qualität des Kalkvorkommens südlich Heiligenhaus in Wirklichkeit nicht besteht.

Zu 1.

Aus den Erläuterungen und den IVV – Gutachten ergibt sich kein Bedarf, der die durch die A 44 hervorgerufenen Schäden aufwiegt.

Nach dem Erläuterungsbericht soll mit der Planung eine durchgängige Ost-West-Verbindung zwischen der A 3 in Ratingen und der A 44 in Velbert geschaffen werden, um die Ortslagen von Homburg-Meiersberg, Hösel und Heiligenhaus von überörtlichem Verkehr zu entlasten, die aufgrund des fehlenden Lückenschlusses stark belastet seien.

Zunächst ist überraschend, dass Verkehrszweck für eine Autobahn ein 9 Kilometer langes Straßenstück zwischen einer Mittelstadt wie Velbert und der Autobahn A 3 ist, um Städte vom überörtlichen Verkehr zu befreien. Die Autobahn ist grundsätzlich Teil eines großräumigen überregionalen Verkehrsnetzes und -dienst nicht der isolierten Anbindung eines Mittelzentrums an das überregionale Verkehrsnetz. Autobahnen werden nicht für die Entlastung von örtlichen oder regionalen = überörtlichen Verkehr gebaut, sondern für großräumigen überregionalen Verkehr.

Es sei dahingestellt, ob dieser Verkehrszweck einer Autobahn überhaupt zulässig ist, auf jeden Fall bedeutet dies aber nur einen sehr geringen Verkehrsbedarfsfaktor in der Abwägung. Dies verdeutlicht auch die im IVV – Gutachten von 2002 zugrundegelegte Zahl von 35.500 Fahrzeugen pro Tag. Auf stark frequentierten Autobahnen wie der in der Nähe sich befindliche Autobahn A 3 fahren pro Tag mehr als 100.000 Fahrzeuge, auf durchschnittlich frequentierten immerhin noch 60.000 Fahrzeuge.

Umgekehrt würde vielmehr durch den Bau der A 44 Verkehr neu in die Region hereingebracht. Das IVV – Gutachten von Dezember 2002 geht wie gesagt von 35.500 Fahrzeugen auf der A 44 aus. Berücksichtigt man gleichzeitig die mögliche Entlastungswirkung, so macht dieser Verkehr nur rund 15.000 Fahrzeuge aus. Mehr als 20.000 Fahrzeuge werden also neu durch die A 44 in die Region gezogen.

Aus den IVV – Gutachten ergibt sich, dass nicht einmal die Entlastung der genannten Städte vom regionalen bzw. innerstädtischen Verkehr gelingt.

Das IVV – Gutachten von Dezember 2002 kommt ohne A 44 für das Jahr 2015 zu einer Verkehrsbelastung in Heiligenhaus auf Südring/Hauptstraße von 32.000 Fahrzeugen.

Mit A 44 sollen nur noch 24.000 Fahrzeuge durch Heiligenhaus fahren, wobei sich interessanterweise der zu gering angesetzte LKW-Anteil von 1000 LKW = 3,5 % nahezu gar nicht verringert.

Damit würde die Heiligenhauser Innenstadt um 25% entlastet.

Dies erscheint zu wenig, um eine Entlastungsautobahn mit derartigen Schäden zu rechtfertigen. Lohnenswert ist nur eine Entlastung von 50%, weil erst bei diesem Wert der Lärm halbiert und die Entlastung spürbar wird.

Auf keinen Fall werden jedoch damit die Innenstadtprobleme von Heiligenhaus gelöst. 24.000 verbliebene Fahrzeuge, das ist in etwa die Belastung von 1987, als der später aufgehobene Planfeststellungsbeschluss für das Teilstück Velbert – Heiligenhaus erging. Schon damals diente die dringend notwendige Entlastung von Heiligenhaus als Grund für den Planfeststellungsbeschluss.

Und dieser Entlastungseffekt ist allenfalls von kurzfristiger Dauer. Im nachgeschobenen IVV – Gutachten von August 2004 aufgrund der dann aktuellen Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes – Wegfall der A 44 Essen-Hattingen, Vordringlicher Bedarf für den Ruhralleentunnel in Essen B 227 – wird für diesen Fall von der Verkehrszahl von mehr als 20.000 Neufahrzeugen im Ruhralleentunnel ausgegangen, was dazu führt, dass jene 8.000 Fahrzeuge, die allein durch die A 44 abgezogen würden, bei der Verwirklichung aller Maßnahmen wieder auf der Heiligenhauser Innenstadt sind.

Es handelt sich also im Jahre 2015 oder kurz danach um ein Null-Summen-Spiel. Die A 44 bringt keinerlei Verkehrsentslastung gegenüber dem Jetztzustand.

Nach eigenen Aussagen der Stadt Heiligenhaus ist die Innerstädtische Entflechtungsstraße viel wichtiger: Mit dieser Straße sei es möglich, den Ziel- und Quellverkehr aus Hauptstraße und aus Südring zu entflechten. Die für das Jahr 2010 prognostizierte Menge von 20.000 Fahrzeugen auf der Hauptstraße lasse sich um bis zu 50% reduzieren.

Laut IVV – Gutachten Dezember 2002 soll in Hösel auf erheblich niedrigerem Belastungsniveau durch die A 44 ca. 1 Drittel des Verkehrs des Jahres 2015 abgezogen werden, 10.000 Fahrzeuge an Stelle von 14.000 Fahrzeugen. Dies soll sich durch den Neubau des Ruhralleentunnels laut Gutachten August 2004 nicht ändern. Dies ist jedoch nicht richtig nachvollziehbar. Wohin sollen denn die dann wieder angezogenen 8000 Fahrzeuge in Heiligenhaus-Mitte fahren bzw. woher sollen sie kommen? Doch nicht alle nach/von Homberg?

Ferner dürfte nicht berücksichtigt sein, dass mit dem bald erfolgten Wegfall des beschränkten Bahnüberganges beim Bahnhof von Hösel der Verkehr objektiv und vor allem auch subjektiv schneller in Hösel abläuft, was dazu führen wird, dass neuer Verkehr angezogen wird und viele Fahrzeuge dann anders als im IVV-Gutachten unterstellt nicht mehr auf die A 44 wechseln würden.

Die beiden IVV-Gutachten enthalten keine Zahlen über die Verkehrsbelastung und – entlastung von Ratingen-Homberg, obwohl die Entlastung von Homberg ein Ziel der A 44 sein soll. Die letzten Zahlen stammen aus einem IVV-Gutachten von 1996. Danach würde der Verkehr in Homberg um 50% reduziert, von 24.000 auf 12.000 Fahrzeuge. Aber dieses IVV-Gutachten enthält hier einen großen methodischen Fehler. Es unterstellt für Wülfrath, dass der Verkehr mit Fernverkehrsziel die Landstraße L 422 kurz hinter der Ortsausfahrt Wülfrath verlässt und den Berg hoch zur A44 - Auffahrt Velbert fährt. Dies soll auch für die Kalklaster gelten. Diese Annahme ist falsch. Sie berücksichtigt nicht die beträchtlichen Steigungen nach Velbert hinauf und die kurvenreiche Strecke der Landstraße L 426 im letzten Bereich. Die

Kalklager, für die vor einigen Jahren die Ausfahrt weg von der A44 an die L 422 verlagert worden ist, werden weiter durch Homberg fahren.

Entlastet würde Homberg nach mehreren anderen Untersuchungen daher höchstens um ein Drittel, also ca. um 8.000 Fahrzeuge. Dies ist auch zu wenig. So stellt die Stadt Ratingen in einer gerade erschienenen Beschlussvorlage für den Rat fest, die Untersuchung der zukünftigen Verkehrsbelastungen in Homberg führen im Ergebnis dazu, dass die Auswirkungen durch die geplante A 44 auf die L 422 nicht von allzu großer Bedeutung sind.

Schließlich ergibt das IVV-Gutachten August 2004 auch, dass sich durch den Bau des Ruhralleetunnels sich nicht viel an Verkehrsbelastung auf der A 44 ändern wird. Zusätzlich würden nur ca. 1000 zusätzliche LKW die A 44 befahren. Daher lässt sich auch aus dem Ruhralleetunnel kein Verkehrszweck für die A 44 ableiten.

Abschließend:

Eine vergleichbare Entlastung für die Innenstädte von Heiligenhaus, Hösel und Homberg vom regionalen und örtlichen Verkehr könnte durch eine Regionale Verkehrslösung für höchstens ein Viertel der Bausumme durch den Ausbau der vorhandenen Landstraßen L 426 im Bereich Obere Flandersbach und L 422 Ortsdurchfahrt Homberg aufgrund teilweise schon fertiggestellter Planungen erreicht werden.

Noch regional wirksamer wäre eine Verbindung dieser Straßenbaumaßnahmen mit der Reaktivierung der Niederbergbahn zwischen S 6 und S 9 im Rahmen des vom Düsseldorfer Regierungspräsidenten forcierten Circle-Line-Projektes.

Insgesamt kann hier für höchstens der Hälfte der Bausumme des A 44 – Teilstückes unter regionalen Gesichtspunkten insbesondere der Entlastung weitaus wirksamer der Verkehr gesteuert werden.

Zu 2.

Eine sachgemäße Abwägung mit besser geeigneten Alternativen hat nicht stattgefunden

Von Anfang an hat eine Fixierung auf die jetzige Trasse stattgefunden, die zu keiner unvoreingenommenen Abwägungsentscheidung hinsichtlich der Trassenwahl geführt hat.

Die Trasse wurde zunächst im Planfeststellungsbeschluss von 1987 deswegen so nah an die Häuser in Heiligenhaus-Süd gelegt, weil auf jeden Fall auch der Kalkabbau ermöglicht werden sollte, dessen hohe Qualität fragwürdig ist. Der Stadtdirektor der Stadt Heiligenhaus hat dies in einer Stellungnahme damals deutlich zu erkennen gegeben, wenn er schreibt, dass er in einer Verschiebung auch einen großen Vorteil für die Anwohner sähe, dies aber ohne Abbauverzicht der Kalkwerke nicht machbar sei. Eine Abwägung zwischen Interessen des Kalkabbaus einerseits und des Schutzes der Bewohner und Bewohnerinnen vor kumulierten Lärm durch den Kalkabbau und die Autobahn, die gerade dorthin gelegt wurde, wo bei anderen Kalkabbauvorkommen die Schutzzone vor Lärm und anderen Emissionen liegt, hat nie stattgefunden.

Die Fixierung auf den Kalkabbau verhinderte auch eine Abwägung mit einem anderen Schutzgut, dem Trinkwasserreservoir in den Heiligenhauser Kalkzügen. Gleichermaßen wie in Homberg könnte auch hier Trinkwasser gefördert werden. Die Stadt Heiligenhaus hatte sich das in Plänen auch sichern lassen. Welche Bedeutung die Förderung für eine gesicherte Wasserversorgung in Heiligenhaus hat und welches Gewicht dieser Belang daher in der Abwägung hat, ist nie ermittelt worden.

Gerade im letzten Planungsstadium wäre eine Abwägung einer Verschiebung der Trasse nach Süden notwendig gewesen, als sich durch den Verzicht auf die Halbabdeckung die Situation für Anwohner und Anwohnerinnen dramatisch verschlechtert hat.

Unmittelbar nach der Aufhebung des A44 – Planfeststellungsbeschlusses Velbert – Heiligenhaus hat man sich von Planungsseite sofort auf die alte Trasse fixiert und hat nicht mehr den Weg zu einer offenen Abwägung beschritten.

Noch im Jahre 1990 hat der damalige Velberter Bürgermeister und Bundestagsabgeordnete Schemken einen großen Kreis von relevanten Persönlichkeiten eingeladen, u.a. einen Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und des Landschaftsverbandes. Das Treffen endete mit dem Appell, so viel wie möglich von der alten Trasse zu übernehmen. Man fürchtete bei einer neuen offenen Abwägung scheinbar, dass eine neue Trasse sich als besser herausstellen wird und die Mittel dann vorher in die neuen Bundesländer abfließen würden. Schon bevor das Verkehrsministerium über die Trasse entschieden hatte, ja bevor schon die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 1994 vorlag, stellte der zuständige Ministerialrat des Bundesverkehrsministeriums 1992 aufgrund eines ersten Entwurfes zur UVS fest, dass man durch die Wahl der alten Trasse 3 bis 5 Jahre an Zeit spare.

Die UVS lieferte dann die Grundlage, sich auf die alte Trasse festzulegen, ohne sich in eine evtl. Abwägung zwischen Kosten und Umweltinteressen einlassen zu müssen.

Denn diese UVS kommt zu dem zutiefst fragwürdigen Ergebnis, dass die jetzt gewählte § 16 Trasse auf jeden Fall unter Umweltgesichtspunkten nicht schlechter ist als anderen Trassen, speziell auch nicht schlechter als die Trasse IIb.

Ein besonders krasses Beispiel für die fehlerhafte Trassenabwägung ist die Berücksichtigung des Belanges Wasser.

So wird zunächst die Auffassung vertreten, dass die Länge der Querung der Trinkwasser-Kalkzüge kein bedeutender Faktor bei der Trassenentscheidung sei. Ob 300 Meter oder mehr als 2000 Meter, alles würde letztendlich durch Maßnahmen nach der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) geschützt. Dies wird schon dem Anspruch der RiStWag nicht gerecht, dass durch Wasserschutzgebiete der Kategorie II oder vergleichbaren empfindlichen Gebieten keine Straßen verlaufen soll und wenn, nur dann, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind.

Dementsprechend fiel bei der Abwägung der Unterschied hinsichtlich der Betroffenheit der trinkwasserspendenden Kalkzüge kaum ins Gewicht.

Erst nachdem zumindest in einem ersten Durchgang der Trassenvergleich beendet war, wurde das Büro Dietrich/Leonhardt beauftragt zu untersuchen, inwieweit das Trinkwasser überhaupt durch eine Abdichtung geschützt werden kann.

Die Probleme mit dem Schutz des Trinkwassers, die Nichtvereinbarkeit mit der Grundaussage der RiStWag, das bei einer anderen Möglichkeit = Alternative keine Straße über die Wasserschutzzone II verlaufen soll, ist nie mit diesem erheblichen Gewicht in die Trassenabwägung eingestellt worden. Und dies, obwohl das Oberverwaltungsgericht Münster im Urteil von 1990 diesem Gesichtspunkt bei einer erneuten Abwägung eine zentrale Rolle zugewiesen hatte.

Diese fehlerhafte Betrachtung des Belanges Wassers setzt sich fort. Im aktualisierten Variantenvergleich aus dem Jahre 2003 wird ausgeführt, dass auch die Trasse II b über das Wassereinzugsgebiet führe, woraus zu folgern ist, dass der Wasserschutz zwischen beiden Trassen keinen Unterschied ausmacht. Es wird verkannt, dass es weiterhin einen höchst relevanten Unterschied zwischen der Trasse II b und der ausgewählten § 16 –Trasse gibt: Die ausgewählte Trasse verläuft mehr als 2 Kilometer über höchst empfindliche Kalkzüge: Die Trasse II b verläuft aber außerhalb der Kalkzüge nur am Rande des Wassereinzugsgebietes.

Eine Betrachtung, wie die Umweltfolgen zu bewerten wären, wenn wegen der A 44 der Homberger Brunnen aufgegeben werden muss, hat nie stattgefunden.

Nachdem zunächst begründet worden war, dass die Trasse deswegen so nah an die Wohnbebauung geschoben werden muss, damit die zerschnittenen Flächen möglichst so groß bleiben, dass sie weiterhin einen eigenen Wert besitzen, kam man mit dieser Argumentation in Schwierigkeiten, als die dann von Ratingen vorgeschlagene Trasse IIa, später in einer Abwandlung als Trasse II b weiter untersucht, genau aus diesen Gründen sich eng an die Landstraßen L 422 und L 426 anlehnte. Nun wurde ökologisch nicht nachvollziehbar behauptet, dass die Schäden für die Durchschneidung von Natur und Landschaft bei mittiger Durchschneidung geringer seien als bei paralleler Führung zu einer anderen Straße wie in der Alternative IIb. Die beiden großen Restflächen bei der vorgesehenen Trasse seien entwickelbar, nicht jedoch der kleine Bereich zwischen den beiden Straßen.

Schon 5 Wochen nach Vorlage der Umweltverträglichkeitsstudie fiel die Entscheidung für die jetzt vorgesehene § 16 Trasse. Eine wirkliche Abwägung hat nicht mehr stattgefunden.

Dieses Ergebnis geriet in Gefahr, nachdem im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes dieses Teilstück in der in diesem Rahmen erstellten Umweltrisikoeinschätzung URE die höchste Beeinträchtigungsnote bekommen hatte, die Note 5. Folgerichtig wurde diese Straße im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes neben der Einstufung in den vordringlichen Bedarf mit dem Zusatz „mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag (N) versehen. Wäre dies in den Bundesverkehrswegeplan so aufgenommen worden, hätte dies u.a. eine Prüfungsnotwendigkeit bedeutet, ob nicht durch eine Alternative die Umweltschädlichkeit verringert werden könnte. In diesem Zusammenhang teilte das Bundesamt für Naturschutz mit, dass es auch die südlichere Trasse (IIb) bevorzuge.

Nun musste ein neuer Variantenvergleich her. Flugs erstellte das Büro der UVS im Jahre 2003 einen aktualisierten Variantenvergleich.

Dabei wurde die Variante § 16 nunmehr ohne Halbabweckelung in die Abwägung eingestellt. Ihr gegenüber gestellt wurde aber nicht die alte Variante IIb, was zum Ergebnis gehabt hätte, dass auch nach der UVS nunmehr diese Variante umweltfreundlicher gewesen wäre. Vielmehr wurde die Variante II b ohne Tunnel, also vierspurig mitten durch den Ort in Offenlage, als Vergleich gewählt, mit der Begründung, wenn keine Offenlage, dann kein Tunnel. Es war klar, dass bei einem derartigen Vergleich aufbauend auf der fehlerhaften Bewertung in der UVS 1994 die § 16 Variante eher noch besser, auf keinen Fall aber schlechter wegkam. Und da das Bundesamt für Naturschutz dagegen keine handfeste Argumentation aufbauen konnte, gelang noch vor der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplanes eine Streichung des Zusatzes „mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“.

In dem Variantenvergleich wurde auch nicht ein Fehler korrigiert, der schon bei der Umweltverträglichkeitsstudie gemacht worden ist, die Nichtberücksichtigung von Naturschutzregelungen. Schon beim Trassenvergleich hätten die Auswirkungen der FFH-Richtlinie vom 21. Mai 1992, der Vogelschutzrichtlinie vom 2. April 1979, der Verordnung zum Schutz wild lebender Tier- und Pflanzenarten vom 14. Oktober mit berücksichtigt werden müssen. Deren Auswirkungen gehen weit über die Festlegung von FFH-Gebieten hinaus. Die Frage, bei welcher Trasse streng geschützte Arten am meisten beeinträchtigt werden, hätte mit zum Prüfgegenstand gehört.

Ein erheblicher Fehler ist auch darin zu sehen, dass nach Wegfall der Halbabweckelung nicht mehr neu abgewogen wurde, ob die gewählte Trasse im östlichen Bereich noch haltbar ist. Bei der Trassenabwägung hatte man seinerzeit im östlichen Teil die § 16 Trasse verlassen und war auf die Trasse I geschwenkt, sogenannte modifizierte § 16 Trasse, in der Folgezeit aber

nur noch § 16 Trasse genannt. Dies erfolgte aufgrund eines Vorschlages im zweiten Zwischenbericht des Gutachterbüros zur Trassenauswahl 1992. Die verbundene Verschiebung nach Norden an die Wohngebiete geschah jedoch unter der Voraussetzung, dass jeweils ein optimaler Schutz der Siedlungen durch bautechnische Maßnahmen erfolgt. Nachdem dies durch den Verzicht auf die Halbabweckelung aufgegeben worden ist, was zur Konsequenz hat, dass auch in diesem Bereich die Lärmgrenzwerte überschritten werden, wäre eine neue Überprüfung und Abwägung notwendig gewesen.

Im übrigen fühlen sich die Anwohner getäuscht, da immer nur von der § 16-Trasse die Rede war, sie diese mit der ursprünglichen aus dem ersten Planfeststellungsverfahren bekannten Trasse gleichsetzten und jetzt erst von der für sie ungünstigen Modifizierung erfuhren.

Vergleicht man die Variante IIb mit der heute vorliegenden Trasse, so wird die erhebliche Überlegenheit der Variante IIb ersichtlich:

- Die Alternative führt nicht über die trinkwasserführenden Kalkzüge.
- Sie zerschneidet nicht mittig die beiden größten Freiflächen der Region, beeinträchtigt weitaus weniger die Naherholung und schont weitaus mehr Natur und Landschaft.
- Sie berührt, wenn man bedenkt, dass die Bevölkerung in Homberg weitgehend durch einen Tunnel geschützt wird, weniger Wohngebiete. Insbesondere wird die Bevölkerung von Heiligenhaus entlastet. Dies bedeutet auch weniger Lärm und weniger Schadstoffe, ein Gesichtspunkt, der in der UVS beim Variantenvergleich gar nicht unterschiedlich gewichtet worden ist.
- Sie entlastet Homberg von den Kalklastern, weil jetzt eine Auffahrt in die Nähe der Kalkwerke kommt, die diese sicher benutzen werden.

Fazit: In einem Variantenvergleich hätte unter Umweltgesichtspunkten eingestellt werden müssen, dass es eine erheblich umweltfreundlichere Trasse IIb oder IIa gibt.

Ob und in welcher Höhe dem Mehrkosten entgegenstehen, kann nicht nachvollzogen werden. Die Kosten sind nicht gegenübergestellt worden. In den Unterlagen jetzt fehlt jeder Hinweis auf die Kosten. Dem teuren Tunnel sind gegenüber zu stellen ersparte Kosten bei der Bodenabsicherung und beim Spritzschutz und die Kosten diverser Brücken.

Zu 3.

Die Trassenauswahl beruht auf einer Umweltverträglichkeitsprüfung aus dem Jahre 1994, die grob fehlerhaft ist

Die folgende Kritik beschäftigt sich konkreter mit der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) aus dem Jahre 1994, die maßgebend für die falsche Trassenwahl war.

Die vorliegende Planung geht zurück auf ein Konzept, für das die Linienführung vor etwa 25 Jahren bestimmt wurde. Ein erster Planfeststellungsbeschluss erging 1987. Er wurde im Oktober 1990 durch Gerichtsbeschluss aufgehoben. Der Wiederaufnahme der jetzt vorliegenden Planung, die im Wesentlichen identisch ist mit dem Konzept aus den 70er Jahren, ging die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) voraus, die zwischen 1991 und 1994 durch das Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung, Essen, bearbeitet wurde.

Für die Planung der A 44 zwischen der A 3 (Ratingen-Ost) und der B 227 (Velbert-West) sind eine Vielzahl schutzbedürftiger oder für schutzbedürftig erachteter Belange zu berücksichtigen, wie. z.B.:

- Trinkwasserförderung in geplanten Wasserschutzgebieten
- Wohngebiete der Städte Ratingen, Heiligenhaus, Wülfrath und Velbert
- Landschafts- und Naturschutz
- Erholungswert
- klimatologische Regenerationsfunktion
- Landwirtschaft
- Kalkgewinnung

Die hohe Konfliktdichte erfordert von den Verfassern der UVS ein hohes Maß an Sorgfalt, Unvoreingenommenheit, Systematik und Transparenz der Darstellung, wie sie durch das Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MUVS), eingeführt vom Bundesminister für Verkehr mit Rundschreiben Nr. 9 vom Mai 1990 den Obersten Landesstraßenbaubehörden im Interesse einer einheitlichen Handhabung bei der Berücksichtigung der Umweltbelange in der Straßenplanung zur Beachtung anempfohlen wurde. Es darf wohl davon ausgegangen werden, dass die sachlichen und rechtlichen Auffassungen des zuständigen Bundesministeriums über die Qualität einer UVS hinsichtlich der Erfassung, der Bewertungsmethodik und der Darstellung der Belange des Umweltschutzes im Fernstraßenbau damit im MUVS zum Ausdruck kommen.

Die Verfasser der UVS haben sich im vorliegenden Fall jedoch in wesentlichen Punkten von den im MUVS festgelegten Anforderungen gelöst und dadurch Mängel und Fehler verursacht, durch die den Planungsbehörden prinzipielle Fehlbeurteilungen und grobe Abwägungsmängel unterlaufen sind mit dem Ergebnis, dass eine rechtsfehlerfreie Abwägung nicht stattgefunden haben kann.

Die auf der Grundlage der fehlerbehafteten UVS getroffene Entscheidung zugunsten der Variante §16 führt im Ergebnis dazu, dass die unter Gesichtspunkten der Ökologie und des Immissionsschutzes ungünstigste Trassenführung verwirklicht werden soll.

Bereits der zeitliche Ablauf der Bearbeitung zeigt Eigentümlichkeiten, die einem klaren Überblick über abwägungserhebliche Eigenschaften der in der UVS untersuchten Varianten hinderlich sein mussten:

Ein erster Behördentermin fand statt am 21.03.91, ein zweiter am 17.12.91, und ein dritter am 02.04.92. Bereits mit dem zweiten Zwischenbericht wurde im zweiten Behördentermin, also 2 ¼ Jahre vor Abschluss der UVS, die Variante III aus der weiteren Untersuchung ausgeschieden mit der Begründung, bereits ein erster Überblick lasse erkennen, dass diese Variante so ungünstig sei, dass sich eine weitere Untersuchung und ihr abschließender Vergleich mit den verbleibenden Varianten erübrige. Unter den verbleibenden drei Varianten wurde in einem vorläufigen Abschlußbericht im Februar 1992 die Variante §16 als die umweltverträglichste bezeichnet. Allerdings müsse noch eine Untersuchung stattfinden über Risiken und deren Beherrschung, denen bei Verwirklichung dieser Variante die Trinkwassergewinnung nordwestlich von Ratingen-Homberg ausgesetzt sein könnte. Diese Zwischenentscheidung ist bereits auf S.30 des zweiten Zwischenberichtes enthalten.

Im dritten Behördentermin wurde von der Stadt Ratingen eine weitere Variante (II a) zur Diskussion gestellt. Der Untersuchungsumfang wurde daraufhin erweitert, allerdings nicht um den Rater Vorschlag, sondern um eine diesem ähnliche, wie sich zeigt, ungünstigere Variante IIb.

Mit Variante IIb wurde dann die angeblich bisher beste Variante §16 (und nur sie) in einem Anhang zur UVS (Teil 2) verglichen. Variante IIa blieb vom Variantenvergleich ausge-

schlossen, obwohl sie sowohl ökologisch als auch unter Kostengesichtspunkten deutlich günstiger wäre als IIb:

Die Länge der Variante IIa würde bei 10.400 m liegen, die der Variante IIb bei 11.500 m. Bei Variante IIb sind 24,9 ha Wohngebiet „sehr hoch/hoch beeinträchtigt und zu schützen, bei IIa sind es nur 6,16 ha.

Die Fertigstellung der UVS erfolgte im März 1994 mit dem Ergebnis, Variante §16 und IIb seien gleichwertig. Es sei daher eine Güterabwägung erforderlich, die nicht im Rahmen der UVS erbracht werden könne (UVS S.143).

Dies ist wohl so zu verstehen, dass bereits während der Erstellung der UVS alle sonst zur Variantenwahl erforderlichen Abwägungen durch den Gutachter vorweggenommen wurden, statt durch die dafür zuständigen und verpflichteten Behörden nach Abschluss der UVS durchgeführt worden zu sein. Die bereits etwa fünf Wochen nach Vorliegen der fertiggestellten UVS durch das Bundesverkehrsministerium getroffene Entscheidung zugunsten der Variante §16 kann unter den gegebenen Umständen kaum das Ergebnis einer gesamtlichen, abwägenden Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile sämtlicher Varianten, einschließlich der Varianten IIa und III, gewesen sein.

Dem ist hinzuzufügen, dass bereits mehrere Jahre vor Abschluss der UVS von verschiedenen Seiten aus Politik und Behörden Erklärungen bekannt geworden sind, dass nur eine Entscheidung zugunsten der Variante §16 in Betracht zu ziehen sei.

Besonders die im Oktober 1992 öffentlich gemachten entsprechenden Äußerungen des damals amtierenden Bundesverkehrsministers verdienen Beachtung, da eine Beeinflussung des UVS-Gutachters nicht auszuschließen ist.

Auch Äußerungen des Ministerialrats Richard Vreden vom Bundesverkehrsministerium vom 25.03.92 sind aufschlussreich: Das (noch nicht) fertiggestellte Umweltgutachten beschere den Straßenbauern einen Zeitgewinn von 3 bis 5 Jahren. Es trage zur Beschleunigung des weiteren Verfahrens bei, weil es die alte Trasse bestätige.

Grundsätzliche Mängel und Abweichungen vom MUVS haben zu entscheidenden Fehlaußagen der UVS geführt (vergl. MUVS S.12,13,18,20 und 22):

- Durch Ausschluss der Varianten III und II a wurden die Auswahlmöglichkeiten eingeschränkt, der Abwägungsprozess verkürzt.
- Eine Nullvariante, die als Maßstab die Bewertung der Trassenvarianten auf eine für alle Varianten gleiche Grundlage stellen würde, wurde nicht untersucht. Auch die Einbeziehung von Ausbauvarianten ist unterblieben.
- Die Nachvollziehbarkeit der Bewertungsschritte ist erschwert, es fehlt durchweg die Offenlegung der subjektiven Bewertungselemente und klare Trennung der beschreibenden von den wertenden Aussagen.
- Durch Zusammenfassen von Bewertungsergebnissen unterschiedlicher Funktionsbereiche werden diese in unzulässiger Weise aggregiert.
- Völlig fehlt die Einschätzung aller zu erwartenden Beeinträchtigungen, d.h. eine Prognose der Schadenshöhe, ihrer räumlichen Ausdehnung, zeitliche Entwicklung und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Die Aussagen der UVS zeichnen sich durch große Unschärfe aus, da unterschiedliche Belastungskriterien und Bewertungsmaßstäbe auf beliebige und nicht nachvollziehbare Weise überlagert sind und gewichtend Anwendung finden:

Die „quantitativen“ Bewertungskriterien, die „qualitativen“ Bewertungskriterien, sowie mit besonderem Gewicht, das Kriterium der Zerschneidungsempfindlichkeit.

Die nicht nachvollziehbare Unterscheidung zwischen „quantitativen“ und „qualitativen“ Bewertungskriterien in Kombination mit dem ebenso unbestimmten Begriff der „Zerschneidungsempfindlichkeit“ haben für die Schlussfolgerungen der UVS große Bedeutung. Beispielsweise ist es unverständlich und nicht begründbar, warum das Kriterium der sehr unterschiedlichen Trassenlängen, mit denen die einzelnen Varianten die Wasserschutzzone durchschneiden, für eine quantitative Bewertung ungeeignet sein soll und deshalb einer objektiv vergleichenden Wertung entzogen werden.

Analog sind auch andere, unbestreitbar quantifizierbare Eigenschaften der untersuchten Varianten lediglich „verbal-argumentativ“ abgehandelt worden.

Dabei handelt es sich um für die Planungsentscheidung wichtige Bewertungskriterien, die nach der Auffassung des UVS-Gutachters „nicht oder nicht entsprechend ihrer voraussichtlichen Bedeutung quantifiziert darstellbar sind“ (UVS S. 59-65):

- Flächenanteil der im Zusammenhang bebaute Bereiche bzw. Anzahl der Wohnhäuser im Nahbereich der Trasse.
- Verlauf der Trasse innerhalb von Landschaftsschutzgebieten (Trassenlänge).
- Lage der Trasse innerhalb der geplanten Wasserschutzgebiete (Trassenlänge).
- Lage der Trasse in Bezug zu den unterirdisch verlaufenden Kalkzügen.
- Verlust/starke Beeinträchtigung von Quellbereichen (Anzahl).
- Querung von Fließgewässern (Anzahl, Art der Querung).
- Lage der Trasse innerhalb festgesetzter oder geplanter Schutzgebiete.

Im Interesse einer klaren, rationalen Aussage sollten quantifizierbare und qualitative Kriterien deutlich getrennt von einander behandelt werden. Das Vermischen „quantifizierbarer“ mit „qualitativen“ Kriterien bzw. deren beliebige Zuordnung und Abgrenzung kann zu keiner klaren und überprüfaren Aussage führen.

Ein Beispiel, wie die Beurteilungsmethodik im Bereich „nicht quantifizierbarer“ Kriterien zu einer beliebig bewertbaren Aussage führt, zeigt die Beurteilung der durch die verschiedenen Varianten ausgehenden Risiken für die Trinkwassergewinnung :

Auf Seiten 83-84 der UVS wird argumentiert, aufgrund der ohnehin für jede Variante erforderlichen Schutzmaßnahmen nach RiStWag gehe von jeder der untersuchten Varianten im Prinzip das gleiche Restrisiko für die Trinkwassergewinnung aus. Es sei daher nicht gravierend, ob eine Variante mit einer Länge von 300 m oder aber 2.900 m die Wasserschutzzone durchschneide (Zahlen aus UVS Anl. 7).

So gibt die UVS derjenigen Trasse den Vorzug, deren Durchschneidung des Wasserschutzgebietes bis zu 10 mal länger ist als die anderer Varianten.

Mehrfach macht die UVS wertende Aussagen über die Variantenabhängigkeit der erwarteten Verkehrsbelastung des nachgeordneten Straßennetzes, obwohl nach ihrer eigenen Aussage hierüber keine Prognosen vorliegen. Der Mangel wird „durch grobe Einschätzungen“ kompensiert (UVS S.68).

An Variante II b wird bemängelt, eine Tunnelführung der A 44 bewirke für Homberger Wohngebiete eine Immissionsverstärkung von Luftschadstoffen (UVS S.121/122), obwohl auf S.100 eingeräumt wird, nach Aussage des Landschaftsverbandes sei in den Bereichen der

Tunnelmünder keine Überschreitung zulässiger Grenzwerte zu erwarten. Darüber, wie es dann zu einer Aufkonzentrierung der Schadstoffe, dazu noch in größerer Entfernung, kommen soll, gibt die UVS keine Erklärung.

Zur Begründung des Ausschlusses von Variante III wird die gegenüber Variante §16 größere Zerschneidung des offenen Landschaftsraumes genannt, obwohl aus Anlage 9 der UVS hervorgeht, dass beide Varianten eine exakt gleich hohe Zerschneidung bewirken.

Es wird behauptet, die Länge der Durchschneidung von Landschaftsschutzgebieten sei bei Variante III größer als bei Variante §16. Aus Karte 32 der UVS geht aber hervor, dass die Variante §16 Landschaftsschutzgebiete mit einer Länge durchschneidet, die um 440 m größer ist als die der Variante III.

Auch die Behauptung, es gebe weitere Nachteile der Variante III, wegen der diese „bereits bei einem ersten Vergleich“ als die relativ ungünstigste erkannt und ausgeschlossen worden sei, erweist sich bei Auswertung von in der UVS enthaltenen Daten als unhaltbar.

Dass die UVS dem im GEP ausgewiesenen Kalkabbaureservat die gleiche hohe ökologische Wertigkeit gibt wie den Wasserschutzzonen, ist unsinnig, da der bestimmungsgemäße Kalkabbau zur völligen ökologischen Zerstörung dieses Teils des Angertals und angrenzender Landschaftsbereiche führen wird.

Auch befasst sich die UVS nicht mit der naheliegenden Frage, welche Folgen es für das Wohngebiet haben wird, wenn der Geländestreifen zwischen Kalkabbau und Wohngebiet seine Schutzfunktion für das Wohngebiet durch Belegung mit der Autobahn-Trasse verliert mit dem Ergebnis einer Kumulierung von Immissionen des Kalkabbaus und des Autobahnverkehrs.

In der Beurteilung der Trinkwassergewinnung und des Wasserschutzgebietes enthält die UVS erhebliche formale und materielle Mängel und Fehler, die Ursache sind für die fehlerhafte Einschätzung der ökologischen Belastung und Gefährdung, die die Variante §16 maßgeblich bestimmt hat :

Von allen Varianten weist die Variante §16 die bei weitem größte Länge auf, mit der das Trinkwasserschutzgebiet durchschnitten wird. Die UVS hält diese Eigenschaft nicht für gravierend (UVS S. 84).

Sie beruft sich dabei auf die bei jeder Variante zwingend vorzuschreibende Anwendung der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag).

Tatsächlich stützt sich die Planungsbehörde auf ein Sondergutachten, mit dem sich am 14.01.93 das Ing.-Büro Dietrich Leonhard, Düsseldorf, zu der Frage äußerte, ob und durch welche technischen Maßnahmen Risiken für die Trinkwassergewinnung auszuschließen oder zu beherrschen seien. Die Planungsbehörde hatte bei Erteilung des Auftrages an den Sondergutachter hervorgehoben, bereits im Februar 1992 sei entschieden worden, die Variante §16 als die ökologisch günstigste einzustufen mit dem Vorbehalt, dass die Trassenführung durch das Trinkwassergewinnungsgebiet frei sein müsse von Risiken für die Trinkwassergewinnung, bzw. müssten diese durch geeignete Maßnahmen zu beherrschen sein.

Dass die Planungsbehörde die Antwort auf diese Frage nicht der RiStWag entnehmen wollte, dürfte sein Bewandnis wohl darin haben, dass dort der Grundsatz vertreten wurde, eine Was-

serschutzzone II sei von Straßen überhaupt frei zu halten, da alle möglichen Schutzmaßnahmen zwangsläufig unvollkommen seien.

Das Sondergutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Trasse der Variante §16 durchschneide mit einer Länge von 750 m die WSZ II. Die Durchschneidungslänge der WSZ IIIa betrage 2.300 m.
- Die geologischen Verhältnisse seien wegen der Verkarstung des Bodens als besonders wasserwegsam, d.h. empfindlich anzusehen. Jedoch seien Erdfälle nicht bekannt geworden.
- Die WSZ IIIa sei wegen der festgestellten Bodenverhältnisse durch die gleichen Maßnahmen zu schützen, wie die WSZ II, also ihr gleichzustellen.
- Die Verwehung und Verschwemmung von verkehrsbedingten Schadstoffen führe zu einer auf ein schmales Band konzentrierten Anreicherung in den Böden neben dem Straßenkörper.
- Die in den WSZ II und III auf einer Länge von 2.320 m durchzuführenden Schutzmaßnahmen sollten aus dem Bau von Trogbriicken mit einer Länge von 430 m und auf einer Länge von 1.890 m aus dem Einbau von miteinander verschweißten HDPE-Dichtungsbahnen mit erhöhter Reißfestigkeit bestehen.
- Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sei eine zuverlässige Unterbrechung der Wirkungspfade möglicher Schadstoffwanderungen von der Straße in das Umfeld gewährleistet.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Das Sondergutachten steht in prinzipiellem Gegensatz zur RiStWag, die eine Inanspruchnahme der WSZ II sowie, nach den Erkenntnissen des Sondergutachtens, der gleich zu bewertenden WSZ IIIa durch die Straßenplanung ausschließt. In der Vergangenheit aufgetretene Erdfälle sind noch heute zu erkennen und fotografisch dokumentiert. Die Verkarstung der Kalkzüge kann zu weiteren Erdfällen im Bereich des Straßenkörpers führen.

Die eingearbeiteten, zusammengeschweißten Dichtungsbahnen werden den sich daraus ergebenden hohen Belastungen nicht standhalten und reißen, was erst durch auftretende Grundwasserschäden bemerkbar sein wird.

Bau- und Reparaturbetrieb an der Autobahn im Trinkwassergewinnungsgebiet werden durch das Sondergutachten nicht berücksichtigt, ebenso wenig die Tiefgründung der Brückenfundamente, deren Gestaltung dem Sondergutachter unbekannt ist.

Die Bodenbelastung durch Schadstoffe, deren Wanderung in das Grundwasser wegen der ausgeprägten Durchlässigkeit des Bodens zu erwarten ist, erfasst nach Feststellungen des Bundesumweltamtes einen Geländestreifen von ca. 50 m Breite beiderseits des Straßenkörpers (UVS S.24 u.62). Soll das Trinkwasser vor Verunreinigung bewahrt werden, so sind auch diese Flächen, ebenso wie der Straßenkörper selbst, zu versiegeln. Die Gesamtfläche, die versiegelt werden muss, steigt für die Variante §16 dadurch auf 42,2 ha und liegt am höchsten unter allen Varianten.

Über die Behandlung und den endgültigen Verbleib der erheblichen Niederschlagsmengen, deren Versickerung durch lückenlose Versiegelung verhindert werden muss, werden in der UVS oder im Sondergutachten keine dem Problem angemessene Ausführungen gemacht.

Im Sondergutachten wird auf die Möglichkeit von Fahrzeughavarien hingewiesen. Zwar seien Havarien von Tankfahrzeugen als besonders gefährlich einzuschätzen, aber es handele sich

doch meistens nur um ein lokales und temporäres Geschehen, das im Zuge der Gefahrenabwehr zu begrenzen sein werde.

In dieser Auffassung zeigt sich der generell leichtfertige Umgang des Sondergutachtens mit den Schutzbedürfnissen der öffentlichen Versorgung mit hygienisch einwandfreiem Trinkwasser:

Bei im Straßenverkehr transportierten Gefahrgütern handelt es sich um Stoffe, an deren stationäre Lagerung und Umschlag sehr strenge Anforderungen durch die Technischen Regeln für Gefahrstoffe gestellt werden. Errichtung und Betrieb eines Schadstofflagers in einem Wasserschutzgebiet sind grundsätzlich nicht genehmigungsfähig.

Die Präferenz für die Variante §16 mit ihrer engen Heranführung an die Wohngebiete wird begründet mit dem Vorrang des Naturschutzes durch Minimierung der Landschaftszerschneidung. Tatsächlich bietet die Variante §16 einen Vorteil in diesem Sinne nicht, wie beispielsweise der Vergleich mit Variante III zeigt, die angeblich von allen Varianten die größte Zerschneidungswirkung haben soll (UVS Anl. 9).

Hier ist darauf hinzuweisen, dass die Obere Landschaftsbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf der Variante §16 ihre Zustimmung versagt, hingegen den Rateringer Vorschlag (Variante II a) oder der Variante II b aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes für besser hält.

Die UVS geht davon aus, dass die Planungsbehörde geeignete und ausreichend bemessene Maßnahmen zum Schutz der Wohngebiete im Einwirkungsbereich der A 44 durchführen wird. Sie beschränkt sich daher darauf, die Einhaltung von Schadstoffrichtwerten und Lärmgrenzwerten zu unterstellen (UVS S.68). Es fehlen durchweg konkrete Angaben über Höhe, Berechnungsmethoden oder Messergebnisse von Immissionswerten. Einflussfaktoren, wie Hauptwindrichtung, Fahrbahnrässe, Inversionen, smog- oder ozonbegünstigende Wetterlagen bleiben durchweg unbeachtet.

Grundsätzlich werden (zumindest zunächst) Varianten bevorzugt, bei denen die „Restfläche“ zwischen Trasse und Wohngebieten so klein wie möglich bleibt, um den „offenen Landschaftsraum“ so weit wie möglich unzerschnitten zu erhalten (UVS S.50.) Für die Bewohner der betroffenen Wohngebiete werden visuelle Beziehungen zur offenen Landschaft für wichtiger erachtet, als ihr Schutz vor Immissionen durch angemessenen und auch möglichen Abstand der Autobahn zur Wohngebietsgrenze. Wo sich „Restflächen“ zwischen Autobahn und Wohngebiet ergeben, die für Schutzmaßnahmen oder andere Nutzungen zu klein oder sonstwie ungeeignet sind, seien sie „neu zu definieren“ (UVS S.74). Hochspannungsfreileitungen werden als Behinderung für die Schutzfunktion einer Restfläche gewertet, bei der favorisierten Variante §16 bleiben sie unbeachtet (UVS S.74 u. 76).

Auf S.74 der UVS wird der Variante §16 der Vorzug gegeben vor Variante I mit der Begründung, letztere habe zwar eine wesentlich größere Distanz zum Wohngebiet, der verbleibende Raum sei aber zu klein, um als offener Landschaftsraum erlebbar zu sein. Es ergäben sich dysfunktionale Bereiche, die Beziehung Siedlungsraum - offene Landschaft werde somit nachhaltiger gestört als bei Variante §16, der daher (also wegen ihres geringeren Abstandes zum Wohngebiet) der Vorzug zu geben sei. Auf S.74 der UVS wird geäußert, eine 400 m vom Wohngebiet entfernte Brücke in Trogbauweise zum Schutz vor Immissionen zu errichten verbiete sich, da hierdurch die visuelle Belastung der Blickbeziehung aus dem Siedlungsraum hinaus erheblich zunehmen werde.

Offenbar sind Planungsbehörde und UVS der Auffassung, die Immissionswerte der Verkehrslärmschutz-VO seien uneingeschränkt „zulässig“ und könnten bis zu ihren Höchstwerten

beliebig ausgeschöpft werden. Wäre diese Auffassung rechtens, so würde das BImSchG einen Unterschied sehen zwischen Lärm hoher Schädlichkeit und solchem spezifisch geringerer Schädlichkeit, je nach dem, ob es sich um Immissionen handelt, die von Anlagen der gewerblichen Wirtschaft herrühren, oder von solchen des Verkehrs. Derartiges ist aber auszuschließen, da es sich in beiden Fällen um nach DIN definierte, nach der Frequenzbewertungskurve A bewertete Schallpegeläquivalente handelt mit bei gleicher Höhe identischen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit. Dass die für Lärmimmissionen von Anlagen der gewerblichen Wirtschaft geltende TA-Lärm die Immissionsrichtwerte für Wohngebiete mit 50 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts festlegt, die Höchstwerte der Verkehrslärmschutz-VO jedoch mit 59 dB(A) bzw. 49 dB(A) muss daher andere Gründe haben:

Der Gesetzgeber räumt dem Straßenplaner offensichtlich Spielraum ein und ermächtigt ihn, vermutlich aus Kostengründen, zumindest in Zwangslagen den immissionsbetroffenen Menschen eine deutlich höhere Immissionsbelastung zuzumuten. Eine Zwangslage, die es unvermeidlich machen würde, die durch die Verkehrslärmschutz-VO gesetzten Werte auszuschöpfen, besteht aber im vorliegenden Fall nicht. Die Planer hatten eine Auswahl unter mehreren Varianten, die sich bei kritischer Lektüre der UVS als ökologisch günstiger erweisen, unter anderem auch im Hinblick auf den Schutz der Wohngebiete vor vermeidbaren Immissionen.

Dass Grenzwerte für Lärmimmissionen nicht unbeschränkt zulässig sind, ergibt sich auch aus berufener Interpretation des §41 BImSchG (Ministerialdirigent Dr.Feldhaus, Bundesimmissionsschutzgesetz mit Durchführungsverordnungen sowie TA Luft 86 und TA Lärm, 5.Auflage, S.13, Wiesbaden 1986).

Die Richtlinie des Bundesverkehrsministeriums für den Lärmschutz an Bundesfernstraßen vom November 1994 (VLärmR 94) enthält auf S.7 „IV - Lärmschutz durch Planung“ entsprechende Anweisungen und spricht von einem zu beachtenden Optimierungsgebot, für das keine Immissionsgrenzwerte gelten. Analoge Hinweise befinden sich in der RLS-90 (RL für den Lärmschutz an Straßen).

Gegen die sich aus dem §41 in Verbindung mit §50 BImSchG ergebende Optimierungspflicht (Lärmschutz durch Planung) zum Schutz von Wohngebieten vor Immissionen ist im vorliegenden Fall bei der Entscheidung zur Linienführung und Trassenauswahl durchgängig verstoßen worden. Hinzu kommt, dass die UVS ausschließlich von einem stetig fließenden, ungestörten Verkehrsgeschehen auf der A 44 ausgeht. Staubbildung, Emissionen durch Großreparaturen, Unfälle, Fahrzeugbrände, Havarien von Gefahrguttransporten usw. scheinen in der Gedankenwelt der Umweltexperten und Planer nicht zu existieren. Auch für die Wohngebiete gilt, dass in ihrem näheren Umfeld die stationäre Lagerung und der Umschlag von Gefahrgütern nur mit strengen Sicherheitsauflagen genehmigt werden könnte, die in ihrer Konsequenz weit über denen für den Straßentransport von Gefahrgütern liegen.

Bereits im 2. Zwischenbericht, der zum 2.Behördentermin am 17.02.91 vorgelegt wurde, wird hervorgehoben, bei allen Varianten sei von einem hohen Risiko- und Konfliktpotential auszugehen, da sich ein konfliktarmer Korridor im Untersuchungsraum nicht definieren lasse (2.Zwischenbericht S. 17-18). Unterscheidungsmerkmale der einzelnen Varianten ließen sich nur in begrenztem Umfang benennen und seien daher von geringer Relevanz für die Variantenreihung.

Diese Auffassung ist unrichtig und irreführend:

Richtig ist, dass alle Varianten zu erheblichen Umweltschäden führen bzw. führen können.

Falsch ist, dass es zwischen den Varianten keine für die Abwägung erheblichen Unterschiede gibt:

Stellt man die wichtigsten Daten, die in der UVS enthalten sind, einander in einer Tabelle gegenüber, so zeigt sich, dass für nahezu sämtliche Bewertungskriterien deutliche Unter-

schiede zwischen den untersuchten und nicht untersuchten Varianten bestehen. Die beigefügte Tabelle enthält ausschließlich Daten, die der UVS selbst entnommen sind, über deren Relevanz es in diesem Zusammenhang daher keine Meinungsverschiedenheit geben dürfte.

Der tabellarische Vergleich der ökologischen Eigenschaften der Varianten führt zwingend zu dem Ergebnis, dass die angeblich ökologisch beste, aus eben diesem Grunde durch die Planungsbehörde bevorzugte Variante §16, die *o f f e n s i c h t l i c h* schlechteste von allen ist.

Hätten die Verfasser der UVS eine übersichtlich vergleichende Zusammenfassung der ermittelten oder zusammengetragenen ökologisch relevanten Daten zum Bestandteil der UVS gemacht, oder hätte die Planungsbehörde darauf bestanden, so hätte ihr schwerlich eine Fehlbeurteilung beim Variantenvergleich unterlaufen können.

Die Folgen dieser fehlerhaften UVS im Jahre 1994 haben zu der falschen Trassenauswahl erheblich mit beigetragen. Sie haben auch bei der Überprüfung des Trassenvergleichs im Jahre 2003 eine zentrale Rolle gespielt, als der gleiche Gutachter auf der fehlerhaften UVS von 1994 seinen Variantenvergleich von 2003 aufgebaut hat, so dass schon aus diesem Grund diese Variantenüberprüfung unabhängig von den geschilderten weiteren schweren Fehlern fehlerhaft war. Die Fehler der UVS 1994 sind daher weiterhin von großer Relevanz für die Planung.

Variantenvergleich (alle Daten aus UVS März'94)

1	Variante		I	II	III	II b	§16	II a	(Anlagen und Karten aus UVS)
2	Streckenlänge (Anl.6)		8.700	10.400	9.200	11.500	8.800 *	10.400**	*Versiegelung höher (Grundw.schutz) **aus Karte 1
3	Davon Durchschneidung geschützter Gebiete	m %	2.200 25,3	1.300 12,5	3.300 35,7	1.600 13,9	6.110 70,0	1.220 11,7	(4+5+6+7)
4	Wasserschutzzone II (Durchschneidung) aus Karte 30 31 32 33 aus Anlage 7	m m m m m	360	330			660	300	
			300	300	300	300	600	300	
5	Wasserschutzzone IIIa (Durchschneidung) aus Karte 30 31 32 33 aus Anlage 7	m m m m m	1.000	180			2.460	180	
			800	-	-	180	2.300	-	
6	Landschaftsschutzgebiet (Durchschneidung) aus Karte 30 31 32 33 31 und 33 aus Anlage 7	m m m m m m	1.320	1.100			3.210	920	
			1.100	1.000	2.800	1.300	(2.500)		
7	Naturschutzgebiet (aus Anlage 7)	m	-	-	200	-	-	-	

8	Wohngebiet (aus Karte) Beeinträchtigung „sehr hoch/hoch“ „mittel“	ha ha	(25.2) 12,1 47,0	(26.2) 6,8 46,9	(27.2) 13,6 37,9	(29.2) 24,9 60,9	(28.2) 14,2 59,4	(26.2 u. 29.2) 6,16 37,40	
	Summe	ha	59,1	53,7	51,5	85,8	73,6	43,56	
9	Überquerung Angertal Empfindlichkeitsstufe A (aus Karte 24) Brückenlänge (aus Anlage 13)	m m	840 700	875 460	2.000 440	870 350	1.000 420	875 460	
10	Überbrückte Fließgewässer (aus Anlage 13)	Anzahl m	5 2.020	6 2.290	3 1.510	3 1.120	5 1.640	4 1.935	ohne Pos.3 bei V§16, II u. III incl. 300m bei V§16 für Laubecker Bach
11	Bodenversiegelung	ha	33,4	30,0	27,2	39,6	42,2	30,0	einschl. 50m-Streifen in Wasserschutzge- biet
					Unter- suchung abge- brochen			Vor- schlag Ratingen, nicht in UVS aufge- nommen	

Zu 4.**Kein ausreichender Trinkwasserschutz; die vorgesehene Straßenentwässerung wird den Anforderungen an eine gewässerschonende Wassereinleitung nicht gerecht.**

Fehlerhafte Linienbestimmung der § 16 – Trasse der A 44 aus wasserwirtschaftlicher Sicht

- 1.1 Erstes Planfeststellungsverfahren von 1987 / 1990
- 1.2 Stand der wasserrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten.
Wasserversorgung der Stadt Ratingen.
- 1.3 Fehlende Berücksichtigung der geologischen und geohydrologischen Verhältnisse im Planungsgebiet.
Unterlassung / Fehlen ingenieurgeologischer Untersuchungen im Trassenverlauf

Fehlende Angaben und Unterlagen sowie fehlerhafte Vorgaben zum Grundwasser- und Gewässerschutz in Verbindung mit der RiStWag

- 2.1 Schutz des Grundwassers der Wassergewinnungsanlage (WGA) Homberg
- 2.2 Ableitung der Niederschlagswässer der A 44 in den Angerbach von der A 3 bis zum Ausbauende in Velbert

Kritische Betrachtung der RiStWag – Ausgabe 2002 – sowie fehlende Befolgung ihrer Vorgaben

- 3.1 Die RiStWag – Ausgabe 2002 - entspricht nicht dem Allgemeinen Stand der Technik
- 3.2 Benennung von Beispielen, in denen der Antragsteller den Forderungen der RiStWag nicht nachkommt

Grundwasserschutz in Heiligenhaus und fehlende allgemeine Angaben zur Einschränkung von Schäden am Grundwasser und den Oberflächengewässern

- 4.1 Grundwasserschutz auf Heiligenhauser Gebiet.
- 4.2 Fehlende Angaben über Häufigkeit und Umfang von Kontrollen und Unterhaltungsmaßnahmen
- 4.3 Schutz des Grundwassers und der Oberflächengewässer insbesondere bei Unfällen

Fehlerhafte Linienbestimmung der § 16 – Trasse der A 44

- 1.1 Erstes Planfeststellungsverfahren von 1987 bis 1990

Die Planung der A 44 geht auf das Jahr 1970 zurück.

Das erste Planfeststellungsverfahren von 1987 / 1990 beschränkte sich auf das Teilstück zwischen der L 156 und der B 227 südlich von Heiligenhaus.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde durch das OVG Münster für rechtswidrig befunden und aufgehoben, da über eine planungsrechtlich einwandfreie Trassenführung für das westliche Nachbar-Teilstück zwischen der L 156 und der A 3 keine ausreichenden Kenntnisse existierten. Dies galt insbesondere für die nördlich von Ratingen – Homberg gelegene Trinkwassergewinnungsanlage am Wittenhausweg, für die eine vom OVG für erforderlich gehaltene korrekt ermittelte Grenzziehung für das Wassereinzugsgebiet / Wasserschutzgebiet noch nicht ermittelt war.

Diese Planungsvoraussetzung war bis zum Mai 2005 im vollen Umfang immer noch nicht erfüllt.

Die Stadtwerke Ratingen haben auf der Grundlage des „Hydrogeologischen Gutachtens zum wasserrechtlichen Bewilligungsantrag für die Trinkwassergewinnungsanlage Homberg-Meiersberg der Stadtwerke Ratingen GmbH“ vom 14. Mai 2003, erstellt von den Beratenden Ingenieuren GmbH Bieske und Partner, das Wassereinzugsgebiet für die Wassergewinnungsanlage Ratingen-Homberg völlig neu in ihrem Umfang festgelegt.

Im Oktober 2004 und im März 2005 haben sowohl die Bezirksregierung Düsseldorf (Dez. 54) als auch der Geologische Dienst Krefeld Nachforderungen zur Durchführung weiterer geologischer / geohydrologischer Erkundungen gestellt, die ggf. noch zu einer Korrektur des Wassereinzugsgebietes führen können.

Das z.Zt. noch bestehende Wasserrecht für die Wassergewinnungsanlage Homberg (erteilt durch die Bezirksregierung Düsseldorf am 24.06.1977 auf den Antrag vom 03.03.1975) läuft am 31.12.2005 aus. Sobald das Wasserrecht neu erteilt / verlängert worden ist, wird / muss die Obere Wasserbehörde / Bez. Reg. Düsseldorf dann auch die **Wasserschutzzone** festlegen.

In der RiStWag – Ziffer 1 Anwendungsbereich – heißt es hierzu:

„Die (Anforderungen der) RiStWag gelten auch für Gebiete, die der öffentlichen Wasserversorgung dienen oder dafür vorgesehen sind, für die aber noch keine Schutzzonen festgelegt worden sind. In diesen Fällen sind die voraussichtlichen Schutzzonen durch ein Fachgutachten zu ermitteln.“

Der Antragsteller hat auf die Erstellung dieses geforderten Fachgutachtens verzichtet, um die Kosten und Mühen zur genauen Erkundung der geologischen und geohydrologischen Verhältnisse im Wassereinzugsgebiet selbst sowie in dessen Umfeld einzusparen.

Er hat stattdessen das Wassereinzugsgebiet insgesamt formell zur Wasserschutzzone II erklärt.

Somit hat er in Unkenntnis der unverzichtbaren geologischen und geohydrologischen Erkenntnisse sowie zusätzlich unter Nichtbeachtung der durch die RiStWag gestellten Vorgaben die § 16 – Trasse zwischen Ratingen – Ost (A3) und Velbert (Anschluss B 227) festgelegt.

Die damals fehlenden Grundlagen und Erkenntnisse zwischen der A 3 und der L 156, insbesondere zur Trinkwassergewinnungsanlage Homberg, die dazu führten, dass das OVG Münster den damaligen Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig befand und ihn aufhob, **fehlen im gleichen Umfang auch heute den erneut vorgelegten Planfeststellungsunterlagen.**

1.2 Derzeitiger Stand der wasserrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten. Wasserversorgung Ratingen.

Die Wasserversorgung der Ortsteile Lintorf, Breitscheid, Hösel und Eggerscheid erfolgt durch die Rheinisch- Westfälischen Wasserwerke in Mülheim. Die von ihnen gelieferte Wassermenge schätzen die Stadtwerke Ratingen auf 1,80 Mio. m³ / Jahr. Zur eventuellen Aufbereitung des Wassers vor Einspeisung in das Netz machen sie keine weiteren Angaben.

Die Ortsteile Mitte, West und Tiefenbroich werden durch das Wasserwerk Broichhofstraße versorgt. Seine wasserrechtlich vor etwa 3 bis 4 Jahren genehmigte Förderkapazität (Laufzeit von 30 Jahren) ist begrenzt auf 4,0 Mio. m³ / Jahr.

Es verfügt über Aufbereitungsstufen zur Entfernung von Eisen und Mangan, zur Entkarbonisierung, zur Sauerstoffanreicherung, zur CO₂ - Dosierung sowie zur Filterung. Seit 1997 werden auch chlorierte Kohlenwasserstoffe durch Aktivkohlefilter entfernt.

Das mittels eines Tiefbrunnen am Wittenhausweg in Homberg in einer Menge von 1,2 bis 1,4 Mio. Kubikmetern pro Jahr aus dem Hauptmassenkalk geförderte Trink- und Brauchwasser dient der Versorgung der Ortsteile Homberg und Mitte – Ost. Einer anschließenden Aufbereitung bedarf das Homberger Wasser wegen seiner natürlichen Reinheit nicht, nachdem es aus dem Tiefbrunnen (80 m

Tiefe) nach oben gefördert wurde. Es wird daher auch unmittelbar in das Wassernetz eingespeist. Ein Windrad liefert die notwendige Förderenergie. Vom Geologischen Dienst Krefeld wird dieses Wasser wegen seiner gesundheitsfördernden Qualität als „Mineralwasser“ eingestuft, das für den normalen Hausgebrauch eigentlich zu schade sei.

Nach Aussage der Stadtwerke Ratingen speisen ihre beiden Wassergewinnungsanlagen (WGA) in Homberg und der Broichhofstraße in das gemeinsame Wassernetz der Stadt ein und können mengenmäßig daher auch nicht voneinander getrennt werden.

Das zur Zeit bestehende (einschließlich des für die WGA Homberg beantragte) und künftige Wasserrecht der Stadtwerke von insgesamt 5,5 Mio. m³ im Jahr entspricht dem Bedarfswert für die künftige Trink- und Betriebswasserversorgung für das Jahr 2020.

Eine Reservemenge von etwa 0,9 Mio. m³ im Jahr benötigen die Stadtwerke Ratingen, um einen ausreichenden Spielraum zur Versorgung von neuen Siedlungsgebieten zu haben sowie um die Wasserversorgung neu angesiedelter Gewerbe- und Kleinindustrie – Betriebe zu sichern.

Auf den Weiterbestand der WGA Homberg können daher sowohl die Stadtwerke Ratingen als auch die Stadt selbst nicht verzichten.

Die Wassergewinnungsanlage Homberg ist außerdem durch die Übernahme ihres Wassereinzugsgebietes / Wasserschutzgebietes in den Gebietsentwicklungsplan des Regierungsbezirkes Düsseldorf in ihrem Fortbestand gesichert.

1.3 Fehlende Berücksichtigung der geologischen und geohydrologischen Verhältnisse bei der Linienbestimmung der Trasse der A 44.

Unterlassung ingenieurgeologischer Untersuchungen im Trassenverlauf

Der geplante Verlauf der § 16 - Trasse beginnt am zum Teil bestehenden BAB – Kreuz Ratingen – Ost (Übergang der A 3 zur A 44) und schließt an die B 227 in Velbert an. Auf dem Ratinger Gebiet verläuft die A 44 – Trasse über eine Karst – Landschaft, in der das Kalkgebirge streckenweise unmittelbar bis an die Erdoberfläche reicht. Dabei folgt sie bzw. kreuzt sie mehrere in ihrer Größe unterschiedliche Kalkzüge, die nach den Angaben des Geologischen Dienstes von 1993 untereinander in hydraulischer Verbindung stehen. Selbst die sie begrenzenden zwischenlagernden Schluffstein-, Mergel- und Sandstein – Schichten behindern ihre untereinander bestehende Wasserwegsamkeit nicht.

Dies wird auch bestätigt durch die neuesten Erkenntnisse der Beratenden Ingenieure Bieske und Partner im „Hydrogeologischen Gutachten zum wasserrechtlichen Bewilligungsantrag für die Trinkwassergewinnungsanlage Homberg – Meiersberg der Stadtwerke Ratingen vom 14.Mai 2003.

Die Stadtwerke sind erst kürzlich (Oktober 2004 / Februar 2005) durch die Bezirksregierung Düsseldorf bzw. den Geologischen Dienst Krefeld aufgefordert worden, durch Niederbringung einer weiteren Tiefbohrung und weiterer geohydrologischer Untersuchungen festzustellen, durch welche Wasserwegsamkeiten / Zuflüsse das Wasser in den nördlich gelegenen Kalkzug (Hauptmassenkalk, bestehend aus dickbankigem Kalkstein und Riffschutt mit einer Einschaltung von konglomeratischem Sandstein) gelangt, aus dem die WGA Homberg jährlich bis zu 1,4 Mio. m³ im Jahr Trinkwasser zur Versorgung der Bevölkerung von Homberg und Ratingen – Ost fördert.

Der Kalkzug verläuft mit Gefälle von Nord – Ost nach Süd – West. Er hat eine Mächtigkeit von etwa 80 m bis 140 m und eine mittlere Breite von 300 m. Seine Länge, beginnend an der Kreuzung der Lilienstraße / Breckhauser Weg bis zur WGA am Wittenhausweg, beträgt etwa 2 000 m.

In seinem weiteren Verlauf in Richtung Westen unterquert er die A 3.

Gemeinsam mit fünf weiteren „Kalkzügen“ liegt er in dem von Bieske und Partner neu bestimmten Wassereinzugsgebiet, das eine Flächengröße von etwa 4,5 km² aufweist. Mindestens zwei der Kalkzüge reichen in das Heiligenhauser Gebiet hinein.

Die § 16 – Trasse der A 44 verläuft dabei auf etwa 700 m Länge unmittelbar über den der Trinkwasserförderung dienenden „Kalkzug“ und liegt außerdem noch im inneren Randbereich des Absenkungstrichters des Förderbrunnens. Dies steigert die potentielle Gefahr einer Verunreinigung des geförderten Trinkwassers in besonders hohem Maße.

Des weiteren kreuzt sie noch drei andere „Kalkzüge“ einschließlich deren Störzonen.

Allgemein sind Karst – Regionen, zu denen auch das Homberger und Heiligenhauser Gebiet zählt, als geologisches Risikogebiet bekannt.

Hier tritt durch das Grundwasser ständig eine sogenannte Kohlensäure – Verwitterung (Erosion) auf, weil hier die aus dem Massenkalk bestehenden Kalkzüge unmittelbar an oder in der Nähe der Erdoberfläche liegen. Dies ist ein seit Jahrhunderten andauernder Vorgang.

Das mit dem Kohlendioxid (CO_2) der Luft (z.B. aus Verbrennungsabgasen o.ä.) angereicherte Niederschlagswasser erfährt beim Durchsickern des Pflanzensaumes eine noch wesentlich stärkere Anreicherung von CO_2 aus Pflanzenwurzeln, Bakterien und anderen Bodenbewohnern, den Organismen, aus deren tierischer und pflanzlicher Atmung.

Das mit Kohlensäure so beladene Regen- / Sickerwasser (H_2CO_3) führt zur Auflösung von Kalk ($\text{H}_2\text{CO}_3 + \text{CaCO}_3 = \text{Ca} (\text{HCO}_3)_2$, d.h., es hat sich das lösliche Kalziumhydrogenkarbonat gebildet, das mit dem Grundwasser fortgetragen wird.

(Zum Beispiel bei Erhitzung des Wasser gast das CO_2 wieder aus, es verdampft Wasser und der wieder zurückbleibende Kalkstein führt zur lästigen Verkalkung der Elektrogeräte. Ein vergleichbarer chemischer Vorgang führt in den Kalksteinhöhlen zur Bildung des Stalaktit und des Stalagmit.)

Da die Lösung des Kalkgesteins bevorzugt entlang seiner Klüfte und Spalten stattfindet, werden diese Hohlräume erweitert und es entsteht ein Netzwerk von Hohlräumen und Verbindungswegen. Dabei wird die Kalklösung (Erosion des Kalkes) durch hohen CO_2 - Gehalt des Wassers sowie durch niedrige Temperaturen begünstigt. Auch eine größere Fließgeschwindigkeit des Wassers trägt zur schnelleren Erweiterung der Klüfte und Spalten bei. Sind die Hohlräume und Spalten mit Wasser gefüllt, erfolgt die Lösung des Kalkgesteins an der gesamten Oberfläche. Die Höhle bricht ein, sobald ihr „Dach“ sehr dünn geworden ist und es die Auflast nicht mehr tragen kann. **Es entsteht eine Doline, die in ihrer Trichterform bis an die Erdoberfläche reichen kann.**

Derartige Einbrüche treten sehr plötzlich auf. Aus Amerika ist bekannt, dass dabei Menschen und fahrende Autos eingebrochen und verschüttet worden sind.

Auch das Geologische Landesamt Sachsen – Anhalt erwähnt Straßeneinbrüche und Straßenschäden durch Dolinen, die jäh entstanden sind.

Selbst in Homberg werden jedes Jahr mehrere neue Dolinen mit einem oberen Durchmesser von etwa drei bis fünf Metern entdeckt. Wie tief sie in den Untergrund hinabreichen, ließ sich bisher nicht ermitteln; entsprechende Daten werden aber mit Sicherheit dem Geologischen Dienst in Krefeld vorliegen.

Wie bereits erwähnt, fördert die WGA Homberg jedes Jahr etwa 1,4 Mio. m^3 . Mit jedem geförderten Kubikmeter Wasser werden gleichzeitig 300 bis 500 Gramm Kalkstein dem Gebirge entzogen, d.h. es entsteht jährlich ein zusätzlicher Hohlraum von etwa 300 m^3 , der zur Verkarstung des Kalkgebirges durch Bildung von Spalten, Erdorgeln und Vergrößerung der Hohlkammern beiträgt. Die bekannte Folge ist das immerwährende Entstehen von Dolinen.

An der Kreuzung der Lilienstraße mit dem Breckhauser Weg in Homberg – Nord verläuft die Trasse der A 44 über eine Karst-Wanne (Uvalas) / Schüsseldoline, die sich aus mehreren Großdolin gebildet hat. Auf sie und die sich daraus ergebenden Folgerungen wird im landschaftspflegerischen Begleitplan (Abschnitt 3.1.3.2 Seite 47) näher eingegangen. Dabei wird auch auf die potentielle Verschmutzungsgefahr für das Grundwasservorkommen durch die Dolineneinbrüche hingewiesen.

Diese Großdoline mit einem Durchmesser von über 100 m und einer Tiefe von mehr als 10 m ist nach hiesiger Kenntnis bereits vor 1900 entstanden. (In Homberg als „Kesselsdelle“ benannt.) (Auf sie wird bei der Begründung, dass die von der RiStWag empfohlene Abdichtung das Eindringen verschmutzter Straßenabwässer in das Grundwasser **nicht verhindern kann**, noch näher eingegangen.)

Eine besondere Bedeutung an dieser Stelle erlangen die Ausführungen in den beiden Schreiben des Geologischen Dienstes vom 26.03.1992 und vom 07.09.1995 nebst ihren zugehörigen Karten an das Autobahnamt Essen. Besonders hervor zu heben sind die deutlichen Hinweise, wonach

- die Zwischenschichten (Schluffstein, Mergel, Sandstein) zwischen den Kalkzügen (Oberer Massenkalk, Unterer Massenkalk, Hauptmassenkalk) einen hohen Anteil an eingeschlossenen Kalksteinbrocken / Riffschutt enthalten.
Zumindest in den oberflächennahen Bereichen kann nach dem Herauslösen des Kalkgesteins eine gute Wasserwegsamkeit entstehen. Aus Pumpversuchen habe sich ergeben, dass die Zwischenschichten keine vollständige hydraulische Trennung von Hauptmassenkalk und dem Oberen- und dem Unteren Massenkalk bewirken. Das gesamte Wassereinzugsgebiet könne daher als ein untereinander wasserwegsameres Gebiet bezeichnet werden, wobei quantitative Aussagen nicht getroffen werden.
- großräumige Dolinen, die aus dem Einbruch riesiger Karst-Hohlräume im Untergrund der Kalkzüge entstanden sind, bereits in das topografischen Kartenwerk (s. z.B. 4607 Heiligenhaus) übernommen wurden, andere geologisch nachgewiesen werden konnten, weitere durch den GD vermutet werden.
So habe der GD darauf verzichtet, in die dem Autobahnamt Essen überlassenen Karten die Dolinen einzuzeichnen, da es ihm unmöglich sei, alle Dolinen aufzufinden.
- der GD im Bereich Heiligenhaus 20 bis 30 m unter der Geländeoberfläche Karsthohlräume angetroffen habe, die mehrere 1 000 m² groß seien und für die es keine Geländehinweise gegeben hätte.
- **der Geologische Dienst Krefeld die § 16 – Trasse aus hydrogeologischer Sicht als die ungünstigste aller Trassenvarianten bezeichnet und daher dringend empfiehlt, mit der Trasse der A 44 den gesamten Bereich der Massenkalkausstriche einschließlich ihrer Zwischenschichten zu meiden.**

In der Fachliteratur über Geologie / Geohydrologie wird die Karst-Landschaft nur schematisch dargestellt. Wo im hiesigen Homberger Gebiet mit starken Verkarstungen bzw. mit größeren Hohlräumen und in Folge mit Erdfällen / Dolinen zu rechnen ist, lässt sich ohne sehr genaue Kenntnis des Untergrundes auf der Grundlage von Bohrergebnissen nur mit aller Vorsicht vermuten.

Diese Vermutungen an Hand von Erkundungsbohrungen in fundierte geohydrologische Erkenntnisse umzusetzen, wäre nach RiStWag eine unerlässliche Aufgabe des Antragstellers gewesen.

Er hat es unterlassen. Selbst die dringende Empfehlung des Geologischen Dienstes Krefeld, das Gebiet für eine Straßenplanung zu meiden, hat er nicht befolgt.

Während in Homberg in letzter Zeit viele Bohrungen niedergebracht wurden, fehlen sie im Verlaufe der festgelegten A 44 – Trasse, obwohl sie gerade hier besonders notwendig gewesen wären.

Ebenso enthalten die Unterlagen keine Angaben über ingenieurgeologische Untersuchungen, die gerade in diesem Gebiet hätten durchgeführt werden müssen, um spätere Schäden am gesamten Autobahnkörper sowie an den Bauwerken weitgehend auszuschließen.

Die Bestimmung der Linienführung muss daher aus der Sicht des Ingenieurs als ein besonders fehlerhaftes und unverantwortliches Verfahren bezeichnet werden.

Wie bereits erwähnt, lassen die Unterlagen Bieske und Partner nähere Angaben vermissen, wie die jährliche Fördermenge des Tiefbrunnens am Wittenhausweg von 1,4 Mio. m³ aus welchen Zuläufen

in welcher Menge in den Kalkzug gelangt. Dabei gehen die Beratenden Ingenieure sogar von der Annahme aus, dass sich im Karst des Kalkzuges sogar die doppelte Jahresfördermenge (d.h. 3,0 Mio. m³) befindet. Dies könnte zu der bisher nicht bestätigten Vermutung führen, dass sich möglicherweise ein unterirdischer Gewässerlauf innerhalb des Kalkzuges befindet, der auch vom Zufluss aus einem anderen Kalkzug gespeist wird. Die in Homberg beobachteten und in einer Linie hintereinander gelegenen Dolinen würden die mit aller Vorsicht geäußerte Vermutung sogar ein wenig erhärten. Die deutlich erkennbaren Dolinen befinden sich gerade in dem Bereich, wo die Trasse der A 44 verlaufen soll.

Baldige Schäden an der fertiggestellten Autobahn sind hier bereits vorprogrammiert.

Auch könnten bei der Gründung der Brückenpfeiler bzw. der Brückenfundamente durch die eingebrachten größeren Mengen an Beton die Fließpfade des Grundwassers im Kalkzug in Richtung zum Förderbrunnen unterbrochen oder zumindest behindert werden.

Das östliche Fundament der Brücke über den Homberger Bach (km 15 + 725,00) soll nach den Planunterlagen im Kalkgebirge genau dort gegründet werden, wo dieser durch Störzonen stark eingengt wird. **Ob dadurch an dieser Engstelle der ausreichende Zufluss des Grundwasserstromes zum Förderbrunnen erhalten bleibt, muss in Frage gestellt werden.**

Die Planunterlagen sagen auch nichts darüber aus, in welchem Maße Erschütterungen aus dem Schwerlastverkehr über die Fahrdecke in den Untergrund bzw. in das Kalkgebirge befürchtet werden müssen und welche Folgen dies auf die Verkarstung sowie die Dolinenbildung des Kalkgebirges haben könnte, aus dem das Trinkwasser gewonnen wird.

Zusammenfassend ist hier zu kritisieren, dass der Antragsteller entweder aus Unkenntnis oder mit Absicht zum generell wichtigsten Problem, welches die Bevölkerung von Homberg und Ratingen – Ost besonders stark berührt, nämlich der weiteren Versorgung mit einem qualitativ hochwertigen und gesunden Trinkwasser, keine verbindlichen Aussagen trifft.

Beispielhaft sind des weiteren folgende Punkte zu bemängeln :

- Der Antragsteller hat die Empfehlungen des Geologischen Dienstes, wegen der Vielzahl der bereits vorhandenen Dolinen den gesamten Bereich der Massenkalkausstriche mit der Trasse der A 44 zu meiden, nicht beachtet.
- Er hat es unterlassen, die nach RiStWag geforderten geologischen und geohydrologischen Untersuchungen durchzuführen, die Voraussetzung und Grundlage für ein Fachgutachten zur Festsetzung der Wasserschutzzone hätten sein müssen. Stattdessen hat er das in seinen Grenzen neu festgelegte Wassereinzugsgebiet für die WGA Homberg lediglich formell als WSZ II eingestuft, ohne dann die sich aus der RiStWag ergebenden Anforderungen innerhalb der WSZ II zu beachten.
- Er hat es unterlassen, ingenieurgeologische Untersuchungen längs der Trasse der A 44 durchzuführen. Es fehlen ihm somit die erforderlichen Erkenntnisse, um den Straßenbaukörper sowie die Ingenieurbauten vor geologisch bedingten Einwirkungen zu schützen.
- Es fehlen weitergehende geologische Untersuchungen, die über den Bereich Homberg in das Heiligenhauser Gebiet hineinreichen. Sie haben den Raum abzudecken, wo die in Homberg gelegenen Kalkzüge auch auf Heiligenhauser Gebiet hinüberreichen und mit der Trasse der A44 in Berührung kommen.
Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers sind auch hier zu treffen.
- In den Planungsgrundsätzen der RiStWag, Ziff. 5.3 heißt es :
„Die WSZ II ist von Straßen freizuhalten“.
Trotzdem hat der Antragsteller vorgesehen, die A 44 über die zur Trinkwasserförderung vorgesehenen Kalkzüge und die grundwasserführenden Zwischenschichten zu verlegen.

= Welche zwingenden Gründe des öffentlichen Wohls,
 = welche Abwägungen im Interesse des öffentlichen Wohls
 haben ihn trotzdem veranlasst, auf die zur Auswahl stehende wesentlich günstigere Trasse IIb
 zu verzichten ?
 Welche Gründe und Abwägungen waren es ?

Der mangelhafte Kenntnisstand des Antragstellers auf Grund der o.g. unterlassenen Untersuchungen hat zur Auswahl einer völlig falschen Trasse geführt, die in ihrer Linienführung zumindest auf Homberger Gebiet abzulehnen ist.

Fehlende Angaben und Unterlagen sowie fehlerhafte Vorgaben zum Grundwasser- und Gewässerschutz in Verbindung mit der RiStWag sowie dem Merkblatt 3 / BWK April 2001

2.1 Schutz des Grundwassers der Wassergewinnungsanlage (WGA) Homberg

Das Ingenieurbüro Dietrich – Leonhardt hat am 14.01.1993 im Auftrag des Straßenbauamtes Essen ein Gutachten vorgelegt, wonach mittels einer kombinierten Abdichtung, bestehend aus einer mechanisch verdichteten mineralischen Dichtungsschicht (Lehm, Löss, Ton) und einer darüber zu verlegenden Kunststoffdichtungsbahn aus HDPE (High Density Polyethylen) von mindestens 2 mm Dicke ein Schutz des Grundwassers für die WGA Homberg - innerhalb der WSZ II – herbeigeführt werden kann.

Der Gutachter nannte dabei als Voraussetzung für die Wirksamkeit dieser Abdichtung, dass im Verlaufe des so verlegten Dichtungssystems Hohlräume in den Kalkzügen nicht zu lokalen Erdfällen / Dolinen führen dürfen.

Diese Einschränkung wird als deutlicher Hinweis gesehen, dass die in der RiStWag beschriebene Kombinationsdichtung nicht erfolversprechend verwendet werden kann, weil nach zwischenzeitlichen Erkenntnissen des Antragstellers in Homberg sowohl Großdolinen als auch kleine Dolinen mit einem Durchmesser an der Geländeoberfläche von 3 m bis 5 m in einer größeren Anzahl dort festgestellt werden konnten (siehe Ausführungen des GD Krefeld in Ziff. 1.3 dieses Einspruches sowie im Landschaftspflegerischen Begleitplan unter Ziff. 3.1.3.2 – Grundwasser -), wo die Trasse der A 44 einmal verlaufen soll.

Die bereits bestehenden und die ständig neu in Erscheinung tretenden Dolinen im Bereich des Dichtungssystems, die dessen Wirkung mehr als in Frage stellen, sowie die allgemeine Feststellung der RiStWag, wonach

auf den Bau von Straßen innerhalb einer Wasserschutzzone II nach Möglichkeit verzichtet werden sollte, da hier trotz aller vorgesehenen Schutzmaßnahmen eine Verunreinigung des Grundwassers nicht ausgeschlossen werden kann, da diese alle zwangsläufig unvollkommen bleiben,

mag den Antragsteller veranlasst haben, auf detaillierte zeichnerische Unterlagen sowie auf eine in die Einzelheiten gehende Beschreibung der technischen Maßnahmen zur Untergrundabdichtung zu verzichten.

Im Erläuterungsbericht zu Ziff. 5.4.2 – Grundwasser – heißt es dann auch nur :

Durch die Beachtung von Vorschriften – RiStWag 2002 - und die Anwendung baulicher Schutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik **können spezielle** Beeinträchtigungen des Grundwassers demnach ausgeschlossen werden.

Unabhängig davon verbleibt ein allgemein nicht bestimmbares Restrisiko.

Was sollen die unbestimmten Ausdrücke „können spezielle“ hier zum Ausdruck bringen?

Und dann wird unter Ziff. 5.10.4 – Wasserschutzgebiete - weiter ausgeführt:

In der Wasserschutzzone II werden bauzeitlich (*welche Maßnahmen, wann?*) und konstruktionsbedingt (*welche Maßnahmen, wann?*) vorgeschriebene Sicherheitsmaßnahmen gem. RiStWag (2002) beachtet, so dass Beeinträchtigungsrisiken ausgeschlossen werden. Sehr glaubhaft klingt diese Zusage nicht, wenn nach Durchsicht der Planfeststellungsunterlagen festgestellt werden muss, dass viele der in der RiStWag geforderten Maßnahmen (siehe Ausführungen zu Ziff.3.2 dieses Einspruches) überhaupt keine Berücksichtigung gefunden haben.

Zugegeben wird an dieser Stelle, dass im **speziellen Fall eines porösen Grundwasserleiters (Sand – Kies – Grundwasserleiter), d.h. bei einem standfesten Untergrund, „Beeinträchtigungsrisiken weitgehend ausgeschlossen werden können“.** **Wirkungslos bleiben jedoch die in der RiStWag empfohlenen Abdichtungsmaßnahmen in dem Homberger Kalk – Karst – Gebiet, wie nachfolgend näher begründet wird.**

Glaubhaft wird dies bestätigt durch den ehemaligen Geschäftsführer der Stadtwerke Ratingen, der im Oktober 2004 zum Ausdruck brachte, dass durch den Bau der A 44 ein Weiterbestand der WGA Homberg sehr zweifelhaft sei.

Mit dem Einbruch einer Großdoline, vergleichbar der am Kesselsdell, ist nur in Zeiträumen von 100 und mehr Jahren zu rechnen. Karste, die für einen Einbruch dieser Größenordnung Voraussetzung sind, können durch geotektonische Untersuchungen aufgespürt werden, sofern sie nicht mehr als 30 m unterhalb der Geländeoberfläche liegen. Eine seitliche Verschiebung der Trasse der A 44 könnte so einen Großschaden am Straßenkörper verhindern.

Als viel gefährlicher sind die nicht vorhersehbaren vielen kleinen Dolinen mit oberen Durchmessern von 3 m bis 5 m einzuschätzen, die über den Kalksteinzügen bis an die Geländeoberfläche reichen.

Hier wird der unter der HDPE – Dichtungsbahn als Trag- und mineralische Dichtungsschicht vorher unter Verdichtung aufgebrauchte Löß, Lehm oder Ton in seiner Schichtdicke von etwa 40 cm in den Absenkungstrichter absacken. Als Folge wird die Dichtungsbahn an der Einbruchsstelle, bedingt durch die Auflast der 40 cm dicken Bodenschutzschicht wie ein Seil durchhängen. In ihr werden dabei Zugspannungen auftreten, denen sie trotz Verstärkung mit Geokunststoffgittern nicht standhalten kann. **Sie wird reißen! Das in den Mulden seitlich der Straße angesammelte verschmutzte Niederschlagswasser wird direkt in den Kalkzug abfließen. Als Folge wäre das aus dem Kalkzug geförderte Trinkwasser in seiner heutigen hervorragenden Qualität nach wenigen Jahren für Menschen nicht mehr genießbar.**

Sollte der Antragsteller dieses vorhersehbare Risiko abstreiten und am Einbau der genannten Abdichtung nach RiStWag festhalten, so muss darauf bestanden werden, dass durch ihn die Vorgehensweise sowie alle technischen Einzelheiten beschrieben werden, die der Einbau der Dichtungsschicht erfordert. Dazu gehören auch Angaben zur HDPE – Dichtungsbahn selbst, die beabsichtigte Verschweißtechnik, die Kontrollen auf Kraftschlüssigkeit im Bereich der Schweißnähte sowie die Beständigkeit / Unbeständigkeit der Dichtungsbahn gegenüber Einwirkungen durch Chemikalien.

Leider wird in der RiStWag auf die Schweißtechnik, d.h. die Verbindung der Dichtungsbahnen untereinander nicht eingegangen. Aber gerade der Art der Verschweißung unter Kraftschlüssigkeit der Schweißnähte kommt eine besondere Bedeutung zu.

Knotenpunkte sind nach Ziff. 5.3 der RiStWag in der WSZ II zu vermeiden. Trotzdem hat der Antragsteller den Autobahnknotenpunkt A 3 / A 44 in die WSZ II verlegt.

Ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit sollen hier entwurfs-, bau- und verkehrstechnische Maßnahmen gewährleisten. **Nicht eine einzige Maßnahme findet sich in den Planunterlagen !**

Dies ist nachzuholen !

Ebenso fehlen die Darstellungen / Zusagen, den Grundwasserschutz hier nach RiStWag vorzunehmen.

Ist dort das Grundwasserabdichtungssystem eingebaut ?

Wie soll das mit demjenigen der anschließenden neu zu bauenden Trasse verbunden werden ?

Welche Schweißtechnik soll für die HDPE – Dichtungsbahn hier angewendet werden ?

2.2 Ableitung der Niederschlagswässer der A 44 in den Angerbach von der A 3 bis zum Ausbauende in Velbert.

Der Berechnungsregen zur Ermittlung der (gedrosselten) Einleitungsmengen in den Angerbach ist im Ansatz **falsch** gewählt worden. Es dürfen über den Querschnitt der Autobahn keine drei unterschiedlichen Bemessungsregen verwendet werden. (RiStWag Ziff. 8.4.2)

- Ein Regen von 15 Minuten Dauer und einer einjährigen Häufigkeit.
- Ein Regen von 15 Minuten Dauer und einer einmaligen Häufigkeit innerhalb von 3,3 Jahren.
- Ein Regen von 5 Minuten Dauer und einer einjährigen Häufigkeit.

Hier muss dem Antragsteller der Versuch unterstellt werden, die Abflussmengen von der A 44 möglichst gering ermitteln zu wollen.

Ob die in Anlage 9 „Regelung wasserwirtschaftlicher Sachverhalte“ für die Teilabschnitten zur Straßenentwässerung angegebenen gedrosselten Einleitungsmengen tatsächlich zutreffen, ist den vorliegenden Unterlagen nicht zu entnehmen. Dies betrifft insbesondere das bestehende Rückhaltebecken an der A 3, das künftig zusätzlich zu den bisherigen Wassermengen auch die Abwässer des ersten Straßenabschnittes der A 44 ab Bau-km 16+879 zur Drosselung übernehmen soll. Eine Überprüfung ist nicht möglich, da Angaben über sein Fassungsvermögen fehlen.

Insgesamt soll in den Angerbach das gesamte Niederschlags-Abwasser der Ausbaustrecke nach Drosselung in einer Gesamtmenge von 840 l / Sekunde an vier gesonderten Stellen eingeleitet werden.

Diese vorgesehene Einleitungsmenge überschreitet erheblich die zulässige, wie sie zur Bewirtschaftung von Gewässern im Sinne der §§ 1a und 36 b des Wasserhaushaltsgesetzes sowie der EU-Wasserrahmenrichtlinie nach 3 /BWK Merkblatt vom April 2001¹ gestattet werden kann.

Diese zu groß angesetzte Einleitungsmenge hätte mittelfristig ein allmähliches Absterben des Gewässers zur Folge.

Örtliche Ermittlungen haben für den Angerbach ergeben :

Der Mittelwasserabfluss liegt bei etwa $MQ = 1,0 \text{ bis } 1,2 \text{ m}^3 / \text{sek.}$

Der einjährige Hochwasserabfluss liegt bei etwa $HQ_{n=1} = 5 \text{ m}^3 / \text{sek.}$

Damit wird die zusätzlich genehmigungsfähige Einleitungsmenge der Straßenabwässer in den Angerbach, bezogen auf die Gesamt-Ausbaustrecke, begrenzt auf 10 % des Hochwasserabflusses von $5 \text{ m}^3 / \text{sek.}$ gleich $500 \text{ l} / \text{sek.}$ Hiervon sind dann noch alle Einleitungsmengen abzuziehen, die bereits aus anderen Zuflüssen über den Homberger Bach, den Laubecker Bach, den Nonnenbruch Graben usw. in den Angerbach gelangen.

Die damit insgesamt gestattete Einleitungsmenge wird daher voraussichtlich auf **$Q_E = 250 \text{ l} / \text{sek.}$ anstatt der vorgesehenen $840 \text{ l} / \text{sek.}$ zu begrenzen sein.**

• ¹ Ableitung von immissionsorientierten Anforderungen an Misch- und Niederschlagswassereinleitungen unter Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse

Der Antragsteller hat daher die von ihm vorgesehene Einleitungsmenge durch zusätzliche Rückhaltung (das bedeutet eine wesentliche Vergrößerung der Rückhaltebecken) um voraussichtlich mehr als zwei Drittel zu drosseln.

Der Antragsteller ist daher aufzufordern, die notwendige Gesamtgewässerbetrachtung mit allen Einleitungsmengen zu erarbeiten und vorzulegen. Des Weiteren sind von ihm die vorgelegten Planungsunterlagen durch nachvollziehbare Berechnungen zu ergänzen, die nachweisen, dass die im 3/ BWK – Merkblatt definierten Zielgrößen eingehalten werden.

Die Zielsetzungen des Merkblattes gelten als erfüllt, wenn zum einen der jährlich einmal überschrittene potenziell naturnahe Hochwasserabfluss des Angerbaches durch Niederschlagswassereinleitungen um nicht mehr als 10 % erhöht wird und zum anderen die Niederschlagswassereinleitungen keine kritischen Sauerstoff- oder toxische Ammoniak-Konzentrationen im Gewässer bewirken.

An dieser Stelle muss ausdrücklich noch darauf hingewiesen werden, dass es nicht ausreicht, die Berechnungen und Ermittlungen ausschließlich nur auf den Angerbach zu beziehen. Sie sind sinngemäß vielmehr für jedes Gewässer, in das die Niederschlagswässer der Ausbaustrecke unmittelbar eingeleitet werden, zu erbringen (z.B. Homberger Bach, Laubecker Bach, Nonnenbrucher Bach). Die Einzeleinleitungen sind so vorzunehmen, dass sich ihre „Spitzen“ nicht überlagern.

Die Lage der Einleitungsstelle der Straßenabwässer des ersten Abschnittes in den Homberger Bach ist nicht eindeutig erkennbar. Sollte diese noch innerhalb der WSZ II liegen, ist die gesamte Einleitungsmenge zu klären.

Das Rückhaltebecken an der A 3 ist mit einer Kläranlage für die Gesamteinleitungsmenge zu kombinieren.

Kritische Betrachtung der RiStWag sowie fehlende Befolgung ihrer Vorgaben

3.1 Die RiStWag – Ausgabe 2002 – entspricht nicht dem allgemeinen Stand der Technik

Wie der einführende Erlass des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 24. Juli 2002 betont, bildet die RiStWag 2002 die Grundlage für die Planung und Ausführung der erforderlichen Umweltschutzmaßnahmen beim Zusammentreffen von Straßenverkehrswegen und Grundwasserschutzgebieten.

Ein Vergleich mit der Ausgabe 1982 lässt zwar eine textliche Änderungen beim Einsatz der Dichtungssysteme erkennen, erhöhte Anforderungen an die technische Qualität des Dichtungsmaterials bei der

- mineralischen Abdichtung,
- Abdichtung mittels Kunststoffdichtungsbahnen,

gegenüber der Ausfertigung der Richtlinie 1982 werden kaum deutlich.

Nach wie vor werden alle natürlichen und künstlich aufbereiteten Böden als geeignet bezeichnet, deren Durchlässigkeitsbeiwert im eingebauten Zustand einen $k \leq 10^{-7}$ m /sek. aufweist.

Zusätzlich wird nur die bereits allgemein übliche Prüfung verlangt, bei welchem Wassergehalt und Verdichtungsgrad der o.g. k - Wert erreicht wird.

Welche Einzelfälle begründet sind, sogar ein mineralisches Bodengemisch mit einem Durchlässigkeitsbeiwert $k \leq 10^{-6}$ m /sek. bei einer Dicke von 1 m zur Anwendung zu bringen, bleibt offen.

Auch die geforderte Mindestdicke von 2 mm an die Kunststoffdichtungsbahn aus PEHD ist aus der Richtlinie Ausgabe 1982 so übernommen worden. Die Begrenzung der zulässigen

Dehnung der Dichtungsbahn auf max. 3 % ist neu hinzugekommen. Auf die sich insbesondere daraus ergebende Konsequenz bei der Verschweißung der Bahnen (Beachtung der Witterungseinflüsse, u.ä.) wird nicht näher eingegangen.

Beim Vergleich der Anforderungen, die andere Richtlinien und Technische Anleitungen an Dichtungssysteme nach dem Stand der Technik stellen, erscheinen die der **RiStWag als sehr billig und wenig wirksam.**

Dabei stellt sich die Frage, ob die Anforderungen an das Dichtungssystem im kritischen Fall zum Schutz des Grundwassers innerhalb der WSZ II nicht zwingend den Vorgaben der **TA Abfall** entnommen werden sollten (wobei auch das in der TA Abfall geforderte Abdichtungssystem im Karstgebiet wirkungslos bleibt).

Es ist unbestreitbar, dass die im Bereich der Autobahn freiwerdenden Schadstoffe (vergl. Ziff.3, Tabelle 1 der RiStWag –2002-) in Verbindung mit dem Streusalz und dem Niederschlagswasser dem Sickerwasser einer Hausmülldeponie Klasse 2 gleichkommen bzw. sogar dem einer Sonderabfalldeponie gleichkommen können.

Daher ist es durchaus berechtigt, zum Schutz des Grundwassers die wesentlich höheren Anforderungen, wie sie in der TA Abfall – Deponieklasse 2 an das Dichtungssystem gestellt werden, heranzuziehen. Die hier geforderte Schutzwirkung der mineralischen Dichtungsschicht mit einer in drei Lagen aufgebauten Mindestdicke von 75 cm und einem Durchlässigkeitsbeiwert von $k \leq 5 \times 10^{-11}$ m / sek. bei $i = 30$ (Laborwert) ist mindestens 500 mal höher als der vorgegebene Wert der RiStWag.

Art und Einzelheiten über die Zusammensetzung des zum Einbau kommenden mineralischen Bodens sind in der TA Abfall genau vorgegeben, ebenso die Prüfmethode, ob die vorgegebene Dichtigkeit und Standfestigkeit erreicht wurde.

Sinngemäß gilt dies auch für die Kunststoffdichtungsbahn aus HDPE, an deren Einbau einschließlich der Prüfmethode die TA Abfall ebenfalls erhöhte Anforderungen stellt.

Besonders zu beachtende Schwachpunkte bei der HDPE – Dichtungsbahn

- sind ihre ordnungsgemäße Verlegung (sie sind i.d.R. 10 m breit und 100 m lang),
- ist die anschließende Kontrolle auf eine kraftschlüssige Verschweißung.

HDPE – Dichtungsbahnen kommen überall dort zur Anwendung, wo höchste Anforderungen an die Beständigkeit gegenüber chemischen Stoffen gestellt werden.

So muss sogar nach der TRGS 514 beim Lagern von Gefahrstoffen der Fußboden so beschaffen sein, dass freiwerdende Stoffe sofort erkannt und vollständig beseitigt werden können.

Diese Forderung gilt als erfüllt, wenn in die obere der zwei auf Abstand gehaltenen 2,5 mm dicken HDPE – Dichtungsbahnen zusätzlich eine durchgehende Metallschicht eingearbeitet ist und die zwischen den beiden HDPE – Bahnen befindliche Luftschicht auf das Eindringen von Schadstoffen jederzeit kontrolliert werden kann.

Keinesfalls zulässig ist, dass freigewordene Schadstoffe in die öffentliche Kanalisation oder einen Vorfluter eingeleitet werden.

Sowohl das Lager für die o.g. Gefahrstoffe als auch das für die weitaus weniger gefährlichen Abfälle aus Haushaltungen sowie aus vergleichbaren gewerblichen und öffentlichen Einrichtungen darf sich nach TRGS 520 innerhalb der Wasserschutzzone I bis III a nicht befinden.

Alle diese Stoffe, an die bei der Lagerung selbst außerhalb der Wasserschutzzone sehr hohe Anforderungen gestellt werden, können mittels Fahrzeugen, die wie bekannt bei mindestens 30 % aller Fahrzeugkontrollen den Verkehrssicherheitsbestimmungen nicht

entsprechen, nunmehr durch die Wasserschutzzone II ohne zusätzliche verkehrliche Anforderungen befördert werden.

Denn verkehrliche Einschränkungen wurden in den vorliegenden Unterlagen nicht festgestellt!

3.2 Benennung von Beispielen, in denen der Antragsteller den Forderungen der RiStWag nicht nachkommt.

- Das von den Stadtwerken Ratingen im hydrogeologischen Gutachten zur Verlängerung des Wasserrechtes für die WGA Homberg festgesetzte Wassereinzugsgebiet wurde ohne das geforderte Fachgutachten insgesamt nur formell als Wasserschutzgebiet II eingestuft.
- Nach den Planungsgrundsätzen der RiStWag war bereits bei der Linienbestimmung auf das Wassereinzugsgebiet besonders zu achten. Die Linienführung war mit den Fachbehörden - Dez. 54 - und dem Betreiber des Wasserwerkes **abzustimmen** d.h. es war mit ihnen ein Konsens zu finden.
Die von der Stadt Ratingen im Einvernehmen mit den Stadtwerken anschließend vorgeschlagene Trasse II b, die am äußersten Rande der Wasserschutzzone verlaufen wäre, wurde durch den Antragsteller verworfen.
- Die Baugrund- und Grundwasserverhältnisse waren genau festzustellen. Die Planunterlagen beinhalten keine Angaben über die Lage der Kalkzüge im Wassereinzugs- bzw. Wasserschutzgebiet in Verbindung mit der Trassenführung.
- Eine Beurteilung der Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung im Verlauf der Trasse war vorzunehmen, um ergänzende Schutzmaßnahmen zu treffen.
- Es fehlen besonders geforderte Schutzmaßnahmen, um das Abstürzen von Fahrzeugen von Brücken zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die Brücke über den Homberger Bach. Dieser schneidet den hier gelegenen Kalkzug oberflächlich an. Eine „Bachschwinde“ tritt dort in einer Länge von 100 m auf. Technische Abdichtungen des Gewässers müssen ohne Erfolg bleiben.
- Straßenknotenpunkte sind in der WSZ II zu vermeiden. Der Straßenknotenpunkt von der A 3 zur A 44 liegt trotzdem in der WSZ II bzw. ist gemäß Unterlagen dort vorgesehen.
- In der WSZ II muss unabhängig von der Höhenlage der Straße im Verbreitungsraum der tertiären Sande ($k \leq 10^{-7}$ m/sek. von km 15 + 850 bis 17 + 200) wegen geringer Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung der gesamte Bereich unter der Verkehrsfläche abgedichtet werden.
Die Erfüllung dieser Forderung ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich.

Weitere Beispiele können in beliebiger Anzahl beigebracht werden!

Grundwasserschutz in Heiligenhaus und fehlende allgemeine Angaben zur Eingrenzung von Schäden am Grundwasser und den Oberflächengewässern

4.1 Grundwasserschutz auf Heiligenhauser Gebiet

Im Bereich des Massenkalkes, der dem Verlauf des Angerbaches folgt, ist eine Zone als „Wasserreservegebiet“ im Konzept der Flächennutzungsplanung der Stadt Heiligenhaus vorgesehen. Entsprechende Untersuchungen wurden bereits durch Langguth (1966), den Geolo-

gischen Dienst Krefeld (1980) und das StUA Düsseldorf (1976) durchgeführt. Die Fläche des Wasserreservegebietes ist im Planungsatlas eingetragen.

In welchem Maße dieses Wasserreservegebiet durch den Bau der A 44 berührt wird, ist durch den Antragsteller zu prüfen und noch im einzelnen anzugeben.

4.2 Fehlende Angaben zu Umfang und Häufigkeit von Kontrollen und Unterhaltungsmaßnahmen

Die Unterlagen lassen Angaben zur Häufigkeit und den Umfang von Kontrollen sowie betrieblichen Unterhaltungsmaßnahmen u.a. an:

- Ölabscheidern
- Becken zur Drosselung der Einleitungen von Straßenabwässern, insbesondere deren mechanischen Vorrichtungen,
- Kontrollen auf Dichtigkeit an den Abdichtungssystemen im Normalfall und nach Unfällen,
- Einleitungsstellen in Oberflächengewässern,

vermissen.

Hier sind Angaben und Beschreibungen noch nachzuliefern.

4.3 Schutz des Wassers und des Grundwassers bei Unfällen

Schadstoffe, die z.B. bei Unfällen freierwerden, können entweder unmittelbar oder mittelbar über das Niederschlagswasser in das Grundwasser bzw. über das Entwässerungssystem der Straße einschließlich der Drosselbecken in den Angerbach gelangen.

Da Vorkehrungen gemäß RiStWag in den Unterlagen näher zu beschreiben sind, müssen hierzu vom Antragsteller noch geeignete Maßnahmen zur Einschränkung von Schäden beschrieben werden.

Zu 5.

Die Lärmbelastung ist infolge Trassenauswahl und Bauausführung zu hoch und ist darüber hinaus noch zu niedrig errechnet worden.

Einwendungen für den Bereich Velbert-Flandersbach

Verzicht auf Halbabweckelung widerspricht Anregungen des Straßenbaulastträgers im Bebauungsplanverfahren 636:

Der Straßenbaulastträger der geplanten Autobahn (seinerzeit Landschaftsverband Rheinland (Rheinisches Straßenbauamt)) hat sich im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans 636 (Am neuen Ständer) der Stadt Velbert mit Schreiben vom 13.03.1991 beteiligt. (Anlage S 1.4 -636- zu B-Plan-Unterlagen vom 06.02.1992)

Unter Hinweis auf die A44-Planung wird ausgeführt: „(...) Deshalb wird es für sinnvoll gehalten, dass die Stadt Velbert die bisherige Planung der A 44 berücksichtigt. Sinngemäß ist daher die Stellungnahme der Straßenverwaltung vom 20.05.1988 nach wie vor anzuwenden, auch unter Berücksichtigung des offensichtlich erheblich reduzierten Bebauungsplangebietes.“

Im Schreiben vom 20.05.1988 wird ausgeführt: „(...) In der Planfeststellung der A 44 ist Lärmschutz für die bestehende Bebauung im Rahmen des Bundesimmissionsschutzes vorgesehen. Darüber hinausgehender Lärmschutz aus städtebaulicher Sicht gemäß DIN 18005 sowie voller Lärmschutz für im Rahmen des Bebauungsplanes hinzukommende Neubebauung

ist – sofern erforderlich – von der Stadt vorzunehmen und im Bebauungsplan auszuweisen: zusätzlicher Lärmschutz zu Lasten der Straßenbauverwaltung darf nicht festgesetzt werden.“

Mit dem vorgelegten Planfeststellungsantrag und dem Verzicht auf die ursprünglich enthaltene Halbabweckung geht der Antragsteller jetzt hinter die im Bebauungsplanverfahren zum B-Plan 636 gemachten Zusagen (Lärmschutz im Umfang der bisherigen Planung) zurück.

Bebauungsplan 636 wird nicht benannt und nicht ausreichend berücksichtigt:

In Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen (Lärmtechnischer Sachverhalt) werden als verwendete Datengrundlagen zahlreiche Bebauungspläne der Stadt Heiligenhaus benannt aber keiner der betroffenen Bebauungspläne in der Stadt Velbert.

Es muss daher davon ausgegangen werden, dass die planungsrechtliche Abwägung und Ausgestaltung des Bebauungsplanes 636 wie auch die Äußerungen des Antragstellers im Beteiligungsverfahren nicht ausreichend in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt wurden.

Verbliebener aktiver Schallschutz mindert die Lärmbeeinträchtigungen kaum:

Der Rat der Stadt Velbert ist den Bedenken und Anregungen des Rheinischen Straßenbauamtes am 24.03.1992 nicht gefolgt.

In der Begründung zum Bebauungsplanentwurf führt die Stadt Velbert aus, dass das neue Baugebiet trotz der zukünftigen Nachteile durch die Nähe zur A 44 gerechtfertigt sei weil „... die Lärmbeeinträchtigungen durch aktiven Schallschutz (...) erheblich gemindert werden ...“. (Anlage E1 -636- vom 19.10.1990)

Der nunmehr verbleibende Schallschutz (186 m lange Lärmschutzwand mit einer Höhe von 1,00 m) reduziert die Beurteilungspegel ausweislich Tabelle 9 (Anlage 11) nur noch um maximal 1 dB(A). An mehr als der Hälfte der in Tabelle 9 genannten Immissionsorte findet überhaupt keine Reduzierung des Beurteilungspegels durch diese Lärmschutzmaßnahme statt. Darunter sind auch Gebäude im Gebiet des rechtsgültigen Bebauungsplanes 636.

Beurteilungspegel gegenüber den Aussagen im Bebauungsplan deutlich höher:

In der Begründung, den Bedenken und Anregungen des Rheinischen Straßenbauamtes nicht zu folgen, führt die Stadt Velbert aus: „Die örtlichen Gegebenheiten werden durch reine Wohngebiete (Bebauungsplan Nr. 633) sowie durch Wohnbebauung im Übergang zur freien Landschaft geprägt. Der Bebauungsplan Nr. 636 rundet diese vorgegebene Entwicklung ab. Die schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung des Beiblatts 1 zur DIN 18005 mit 40 bzw. 35 dB nachts und 50 dB tags werden aufgrund der jetzigen Randlage des Plangebietes unterschritten. Die Alternative, allgemeine Wohngebiete nur wegen einer zu erwartenden Nähe zu der geplanten A 44 festzusetzen, wird nicht weiterverfolgt, weil dies mit der städtebaulichen Entwicklung in Ortsrandlage und der Einfügung in die bestehende Umgebung nicht vereinbar wäre. Bei der Neuplanung der A 44 sind deshalb die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 636 zu berücksichtigen.“

Die bisherigen Planungen der A 44 sahen als aktiven Schallschutz für die geplanten Wohngebiete eine einseitige Überdeckung der Autobahn vor. Nach überschlägigen Ermittlungen würde für die nächstliegenden Wohngebiete ein Lärmpegel von 48 dB nachts und 53 dB tags erreicht. Ob diese Vorkehrungen auch bei einer zu erwartenden Neuplanung der A 44 ausreicht, ist vom Straßenbaulastträger im erneuten Planfeststellungsverfahren nachzuweisen.“

Der Wegfall der im B-Plan-Verfahren noch vorausgesetzten Halbabweckung der Trasse (Länge 720 m, max. 8,70 m über Gradienten) führt nunmehr dazu, dass die im B-Plan-Verfahren ermittelten Beurteilungspegel für die nächstliegende Wohngebäude von 53 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts in weiten Teilen der betroffenen Wohngebiete erreicht oder sogar überschritten werden. Die weitgehende Verlärmung eines ruhigen Wohngebietes durch willkürlichen Verzicht auf zugesagte Lärmschutzmaßnahmen widerspricht in besonderem Maße der EG-Umgebungslärmrichtlinie und dem derzeit dazu in Beratung befindlichen Gesetzentwurf der Bundesregierung (siehe §47e, Lärminderungsplanung für die Umgebung von Hauptlärmquellen).

Selbst Immissionsgrenzwerte nach 16.BImSchV werden nicht mehr eingehalten

In der Begründung, den Bedenken und Anregungen des Rheinischen Straßenbauamtes nicht zu folgen, führt die Stadt Velbert weiter aus: „Der Stadt Velbert ist bewusst, dass die vom Straßenbaulastträger einzuhaltenen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) für reine Wohngebiete mit 49 dB nachts und 59 dB tags höher liegen, als die städtebaulichen Orientierungswerte. Bei Nichtüberschreitung dieser Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV ...“ wäre die Einhaltung eines Innenschallpegels in Schlafräumen durch Fenster mit Isolierverglasung erreichbar.

Die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV werden entgegen diesen Ausführungen im Bebauungsplangebiet nunmehr durch Verzicht auf ausreichenden aktiven Lärmschutz überschritten.

Aussagen im Bebauungsplanverfahren werden zur Farce

Die Stadt Velbert führt weiter aus: „An der städtebaulichen Abrundung einer in Ansätzen schon vorhandenen Bebauung wird wegen des künftigen Wohnungsbedarfs festgehalten; bei der Neuplanung der A 44 kann durch geeignete Maßnahmen ein wirksamer Schallschutz gegenüber der vorhandenen und geplanten Bebauung erreicht werden (z.B. vollständige Überdeckung). (...) Aufgrund der rechtlichen Situation ist eine Berücksichtigung der vorsorglich vom Landschaftsverband Rheinland vorgebrachten Bedenken und Anregungen nicht möglich, viel mehr kann der Straßenbaulastträger durch seine Neuplanungen einen aktiven Schallschutz gegenüber den geplanten Wohngebieten sicherstellen. Darüber hinausgehende städtebauliche Schallschutzvorkehrungen sind angesichts der Ungewissheit der Straßenplanung nicht sinnvoll.“ (Ratssitzung vom 24.03.1992, TOP 9.4)

Belastung durch Kalklaster auf der L426 nicht untersucht

Der Erläuterungsbericht spricht ganz pauschal von einer Entlastung der Ortsdurchfahrten u.a. in Ratingen-Homberg. Gemeint ist hier wohl die Annahme, die LKW der Kalkwerke Wülfrath würden zukünftig über die L426 (Flandersbacher Weg) zur A44-Anschlußstelle Velbert und dort auf die A44 fahren.

Außer einer Steigerung der LKW-Belastung auf der L426 um 1.000 LKW/Werktag im Mitfall 1(+) findet sich nirgends ein Hinweis auf diese Belastungsverlagerung. Die enge Führung der L426 am Wohnsiedlungsbereich und die großen Steigungen bis zur geplanten AS Velbert lassen hier hohe Lärm- und Schadstoffimmissionen vermuten, die im Planfeststellungsantrag keinerlei Berücksichtigung gefunden haben.

Mit dem jetzigen Planfeststellungsantrag wird der Forderung nach wirksamem Schallschutz gegenüber der vorhandenen und geplanten Bebauung nicht entsprochen, obwohl der Antragsteller als Träger öffentlicher Belange an der Aufstellung des Bebauungsplanes 636 beteiligt war. Er hat der Ablehnung der von ihm vorgebrachten Bedenken und Anregungen auch nicht widersprochen und Rechtsmittel eingelegt. Jetzt den Lärmschutz noch weiter einzuschränken widerspricht der im Bebauungsplanverfahren getroffenen Abwägung und ist geeignet, das Vertrauen der Lärmbetroffenen in die Gültigkeit und Wirksamkeit des Bebauungsplanes 636 zu zerstören.

Einwendungen für den Bereich Heiligenhaus-Süd

Geänderte A44-Planung belastet Wohngebiete mehr als in neuen Bebauungsplänen ermittelt

Der Erläuterungsbericht nennt als verwendete Datengrundlage einen Vorentwurfsplan Nr.3 „Werkerhäuschen“ vom 20.01.1999, gemeint ist wohl der gleichnamige Vorhaben- und Erschließungsplan.

In der Begründung und Erläuterung zu diesem V+E-Plan (Anlage Nr.1 zum Durchführungsvertrag) wird ausgeführt: „Die geplante A 44 liegt mehr als 200m von der vorgesehenen Bebauung entfernt in einem 14,0 m tiefen Abschnitt, durch den sich erhebliche Abschirmwerte ergeben. Aufgrund der Schallberechnung des Ingenieurbüros Krause, sind trotz Einrechnung einer Sicherheit von 3 dB(A) für aufsteigendes Verkehrsaufkommen und Reflexion wegen der Troglage, für den Vorhaben- und Erschließungsplan Werkerhäuschen auch dann keine gesonderten Schallschutzmaßnahmen notwendig.“

Wie auch in einem anderen Wohngebiet entlang der A44 (B-Plan 636 in Velbert) scheinen diese schalltechnischen Beurteilungen durch den nun vorgelegten Planfeststellungsantrag überholt zu sein, da nun alle neuen Wohngebäude im Plangebiet des V+E-Plans Nr. 3 massiven Lärmzuwachsen ausgesetzt sind und die Grenzwerte durch unzureichenden aktiven Lärmschutz um bis zu 3 db(A) überschritten werden.

Ursächlich hierfür scheint zu sein, dass die Autobahnabfahrt aus Richtung Velbert und die Autobahnauffahrt in Richtung Düsseldorf auf die östliche Seite der L156 verlegt wurde. Der im Zuge des V+E-Plans Nr. 3 geänderte Flächennutzungsplan sieht diese Autobahnanschlüsse noch westlich der L156 in größerer Entfernung zum schutzwürdigen Siedlungsbereich vor (s. Anlage 4 zum Durchführungsvertrag). Damit beträgt die Entfernung zur A44 (Auf- und Abfahrt) z.T. unter 100 Meter.

Es stellt sich auch hier die Frage nach dem Vertrauensschutz der Bürger in die Gültigkeit der an der Trasse (z.T. in jüngster Vergangenheit) entwickelten Bebauungspläne und der bei ihrer Aufstellung durchgeführten Untersuchungen und Abwägungen.

Belastung durch L 156 größer als im V+E-Plan ermittelt

Auch die Lärmbelastung durch die L156 ist gemäß der Anlage 11 (Tabelle 1) der Planfeststellungsunterlagen mit einem Emissions-Mittelungspegel von nun 64,3 dB(A) tags und 57,4 dB(A) nachts um über 3 dB(A) höher als im V+E-Plan Nr. 3 dargestellt (62,1 dB(A) tags bzw. 54,3 db(A) nachts, Anlage Nr. 4, S. 8).

Der Städtebauliche Rahmenplan „Innovationspark Heiligenhaus Am Grünen Jäger“ (Drucksache 417/2000) geht für 2015 mit Realisierung der A 44 für die L156 von 18.000 Kfz/24h

aus, statt 16.600 Kfz/24h. Dort wird auch auf eine „Zunahme des Verkehrsaufkommens auf über 20.000 Kfz/24h nach Realisierung des Gewerbegebietes (...)“ hingewiesen.

Der Straßenbaulastträger hat in seiner Funktion als Träger öffentlicher Belange die Anwohner in Bebauungsplanverfahren im Unklaren darüber gelassen, dass er durch eine Änderung seiner Straßenplanung die Lärmbelastung weit über die in diesen Verfahren diskutierten Belastungen erhöhen wird. Ein vorsorgender Lärmschutz innerhalb der B-Plan-Verfahren ist damit unterblieben.

L156-Ausbau zur Autobahnanschlussstelle ist eine wesentliche Änderung i.S. von §41 BImSchG

Bei der Ermittlung ob der Ausbau der L156 eine wesentliche Änderung ist, werden die Belastungen im Mitfall (mit A44) niedrig gerechnet und im Nullfall (ohne A44) hochgerechnet, um nachzuweisen, dass durch die Änderung keine Pegelerhöhung um 3 dB(A) erfolgt.

Die Annahme, dass ohne A44 Ausbau die L156 in den nächsten zehn Jahren eine Verkehrszunahme um rd. 20% erhält ist vollkommen unbegründet. Die L156 hatte ausweislich der Beurteilungsbögen zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes im Jahr 1990 eine DTV von 9.851 Kfz/24h, in 1995 von 9.832 Kfz/24h und in 2.000 von 9.560 Kfz/24h, was eher als Stagnation der Verkehrsmengen bezeichnet werden kann.

Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum der LKW-Anteil (6,0% tags und 12,5% nachts) ohne A44-Anschlußstelle höher sein sollte als mit.

Es wäre erstaunlich, wenn eine Autobahn-Anschlussstelle, die einer wesentlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt (auch vom Schwerverkehr) dienen soll, keine wesentlich höheren Belastungen als eine mäßig stark frequentierte Landstrasse aufweisen sollte.

Werden realistische Verkehrszunahmen im Nullfall (10% bis 2015) und realistische Verkehrsbelastungen (18.000 Kfz/24) und LKW-Anteile im Mitfall (7% tags/14% nachts) angesetzt, so ergibt sich ein Unterschied der Emissions-Mittelungspegel von über 3 db(A). Auch ohne Berücksichtigung der Störwirkung der vorgesehenen Lichtsignalanlagen an den Auffahrten ist davon auszugehen, dass es sich um eine wesentliche Änderung der L 156 handelt.

Die Lärmberechnung ist damit fehlerhaft und kommt auch zu fehlerhaften Ergebnissen hinsichtlich des nötigen aktiven Lärmschutzes und der Bestimmung der Gebäude mit Restbetroffenheit.

Allgemeine Einwendungen

Lückenhafte Darstellung der Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen und keine Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse

Die Anlage 11 (Lärmtechnischer Sachverhalt) stellt die Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen nicht wie in Kapitel 4.7 der anzuwendenden Berechnungsvorschrift RLS-90 gefordert dar. Wesentliche Berechnungsparameter wie z.B. die Boden- und Meteorologiedämpfung D_{BM} oder die Pegeländerung durch bauliche Maßnahmen D_B (incl. Abschirmmaß) werden nicht für die einzelnen Immissionsorte offengelegt. Die Richtigkeit der genannten Beurteilungspegel kann daher aus den Unterlagen nicht nachvollzogen werden. Beim Versuch unter Zugrundelegung der bekannten Ausgangswerte die schalltechnischen Berechnungen nachzuvollziehen, wurden durchweg höhere Schallimmissionen an der angrenzenden Wohnbebauung ermittelt. Somit stellt sich die Frage unter Ansatz welcher Werte wurde wie gerechnet.

Auch die verkehrlichen Ausgangsdaten der Lärmberechnung werden in den Planfeststellungsunterlagen nicht korrekt dargelegt. Verkehrsgutachten und ergänzende Verkehrsuntersuchung liegen nur beim Landesbetrieb Straßenbau in Essen aus.

Zweifel an der korrekten Berechnung der Beurteilungspegel

Wie auch andere Planfeststellungsverfahren zeigen (vgl. VGH Bad.-Württ., Urt. V. 8.3.1996 –5S 1743/95 – VBIBW 1996, 423; Verfahren vor BverwG 4 A 23/96 und BayVGH 8 A 95.40057) können die in der Anlage 1 Tabelle B der 16. BimSchV genannten Korrekturwerte DStrO für Straßenoberflächen nicht pauschal angesetzt werden. Die veranschlagte Lärmreduzierung und die Dauerhaftigkeit sind nicht nachgewiesen, so dass diese Straßenoberflächen keine auf Dauer angelegte Lärmschutzmaßnahme darstellen. Sollte dennoch ein Einbau eines solchen Materials geplant werden, so muss zumindest in den Unterhaltungskosten eine fünfjährige Erneuerung der Deckschicht berücksichtigt werden um einen Unterschied zu herkömmlichen Asphalt zu erzielen.

Bei der Berechnung der Schallausbreitung ist nicht der Korrekturwert DBM für die Boden- und Meteorologiedämpfung anzusetzen, da im gesamten Streckenverlauf eine Verwallung vorgesehen ist.

Fehlerhafte Verkehrsmengen und LKW-Anteile

Neben Fragen zur korrekten Berechnung der Beurteilungspegel, scheinen selbst die für die Berechnung angesetzten verkehrlichen Parameter nicht aktuell und zutreffend ermittelt worden zu sein.

Die dieses Planfeststellungsverfahrens betreffenden Gutachten der Ingenieurgruppe IVV aus 12/02 und 08/04 werden beim Landesbetrieb Strassen NRW archiviert. Dort sollen für das Jahr 2015 im sogenannten "Mitfall 2" 52.000 Fahrzeuge auf der A44 ermittelt worden sein. Gleichwohl geht das dort vorliegende Lärmschutzgutachten angeblich nur von 35.000 Fahrzeugen aus. Das hängt wohl mit dem nachgeschobenen Gutachten aus 2004 zusammen. Im sogenannten "Mitfall 1+" wird die Fortsetzung der A44 nach Osten dauerhaft nicht mehr verfolgt. Gleichzeitig wird die Realisierung der A 535 zu Grunde gelegt.

Dennoch bleiben die Zahlen unverständlich: während die Ruhrallee in Essen im Jahr 2015 (dann A 535) mit 58.000 Fahrzeugen angegeben wird, und immerhin eine Steigerung von 22.000 durch die A 44 dort ermittelt wurde, "versandet" der Verkehr über Kupferdreh, Velbert-Krähenberg, Velbert-Nord, Velbert-West, bis eben nur noch 1.000 Fahrzeuge "Fernverkehr" übrig bleiben.

Was irritiert ist, dass die Verfasser folgendes vermerken (wörtlich): "Die von den Projekten A 535 und A 52 ausgehenden sehr umfangreichen Verkehrsverlagerungen finden nördlich des hier behandelten Untersuchungsraumes statt. Der Nachweis dieser Effekte ist nicht Gegenstand der hier vorliegenden Untersuchung". Mit anderen Worten bedeutet dies, dass die Verlagerungen die auf die A44 erfolgen, von diesem Netzmodell gar nicht erfasst wurden.

Es gibt auch Unklarheiten zwischen der Verkehrsuntersuchung von August 2004 (IVV) und der ausgelegten schalltechnischen Berechnung (Anlage 11): So werden in der Anlage 11 für den Abschnitt 6 täglich 35.860 Kfz (DTV/24h) angegeben, während die aktuelle IVV-Verkehrsuntersuchung die Belastung mit 38.000 Kfz angeben soll. Dass die Planfeststellungsunterlagen nur teilweise ausgelegt haben, erschwert auch die Vergleichbarkeit der Zahlen z.B. hinsichtlich durchschnittlichem Verkehr und Werktagsverkehr. Ferner sollen statt LKW-Anteilen von 9,5% tags und 13,5% nachts (im Abschnitt 6) in der Verkehrsuntersuchung im Mittel 16% LKW-Anteil genannt sein.

Die anzuwendende RLS-90 geht für Bundesautobahnen von einem maßgebenden LKW-Anteil von 25% tags bzw. 45% nachts aus. Ein Lkw ist in der Geräuschemission vergleichbar mit etwa zehn Pkw. Er ist folglich für die Genauigkeit der Lärmuntersuchungen von vorrangiger Bedeutung.

Die Planfeststellungsunterlagen üben den Spagat, in dem sie einerseits die „Verlagerung des Schwerverkehrs auf die A 44“ (Erläuterungsbericht, S. 16) loben und andererseits nur von geringen LKW-Anteilen auf der A 44 ausgehen. Insgesamt sind die mangelhaften Betrachtungen zu den LKW-Verkehrsströmen aus Sicht des vorsorgenden Gesundheitsschutzes nicht geeignet, die höheren LKW-Anteile der RLS-90 zu ersetzen.

Man hätte den LKW-Anteil in Anlage 11 aber selbst vor dem Hintergrund des IVV-Gutachtens 04/2004 um rund ein Drittel höher ansetzen müssen. Die Zahl der Anspruchsberechtigten für passive Lärmschutzmaßnahmen ist demnach höher als im Gutachten angegeben. Das gesamte Verfahren, die Wirtschaftlichkeit der aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Frage zu stellen, und nur bessere Fenster zu fördern (passiver Lärmschutz) ist nicht begründet.

Planfeststellungsantrag widerspricht der Umweltverträglichkeitsstudie

Der Aspekt des Lärmschutzes war ein wesentlicher Aspekt in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vom März 1994.

Neben der quantitativen Risikobewertung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion (Zahl der trassennahen Wohnhäuser im Außenbereich, Abbruch von Gebäuden) ist laut UVS „vor allem die mögliche Beeinträchtigung von Wohnquartieren in Abhängigkeit von der Höhe und Lage der Trassen zu diesen und zur Hauptwindrichtung sowie die Wirksamkeit von Lärm- und Immissionsschutzvorkehrungen für die Variantenbewertung ausschlaggebend.“ (UVS, S.72)

Die UVS nennt bei der Beschreibung der dem Planfeststellungsantrag zugrundeliegende Trassenvariante §16 als Minderungsmaßnahmen:

- „Höherlegung der Gradiente südlich Heiligenhaus einschließlich zusätzlicher Lärmschutzvorkehrungen,“ und
- „verbesserter Lärmschutz bei Velbert“.

Die UVS stellt fest: „Es werden bei allen Varianten die vom Bund vorgegebenen Lärm-Grenzwerte eingehalten.“ (UVS, S.68)

Das basiert auf folgenden der UVS zugrundeliegenden Maßnahmen.

Heiligenhaus:

„Im weiteren Verlauf tangiert die Trasse der Variante §16 den südlichen Ortsrand von Heiligenhaus in ca. 100m Entfernung. Als Vermeidungsmaßnahme mit besonderer Wirkung ist eine ortsseitige Abdeckelung der Trasse vorgesehen, die einen Lärmschutz entsprechend den Richtlinien gewährleistet und eine Höherlegung der Gradiente mit Vermeidung des Eingriffs (bezüglich Flächeninanspruchnahme, Eingriff in den Untergrund, Bodenaushub) ermöglicht.“ (UVS, S. 73)

Velbert:

„Im Korridor zur Anschlussstelle Velbert liegt bei den Varianten I und §16 vor allem die westliche Wohnlage von Velbert (Am Stinder, Am Thekbusch) im Einwirkungsbereich der Trasse. Als Vermeidungsmaßnahme ist bei Variante §16 eine halbseitige Fahrbahnabdeckung vorgesehen, die prinzipiell auch bei Variante I möglich ist. Hierdurch werden Lärm- und Immissionsbelastungen herabgesetzt.“ (UVS, S.75)

„Der Variantenvergleich erfolgte auf der Basis der vorliegenden Grobentwürfe, welche für beide Varianten einen gleichwertigen technischen Standard aufweisen. Es wird vorausgesetzt, dass die technischen Entwurf dargestellten bzw. textlich zusätzlich benannten Maßnahmen zur Vermeidung/Verminderung im Rahmen der nachfolgenden Planungsebene (straßenbautechnischer Vorentwurf mit landschaftspflegerischem Begleitplan) Beachtung finden. Diese Maßnahmen, die daher Bestandteil der durchgeführten Variantenbewertung sind, werden in der nachfolgenden Auflistung zusammenfassend benannt. (...)

§16, Vorzusehende Maßnahmen zur Vermeidung/Verminderung' (...)

- generell: Lärmschutz entsprechend den maßgeblichen Richtlinien
- einseitige, (ortsseitige) Abdeckelung der Trasse im Bereich des südl. Ausläufers von Heiligenhaus
- einseitige Abdeckelung (Ostseite) im Bereich der westl. Wohnlage von Velbert („Am Stinder“, „Am Thekbusch“)

(UVS, S.129)

Die Beurteilung der Trassenvarianten IIB und §16 im Zuge der UVS (Teil B) kommt hinsichtlich des Kriteriums ‚Wohnen und Wohnumfeld‘ zu falschen Ergebnissen, da für die §16-Trassenvariante Vermeidungsmaßnahmen zugrunde gelegt sind, die im Planfeststellungsantrag tatsächlich nicht berücksichtigt wurden.

Die Gleichrangigkeit der Varianten §16 und IIB in der Gesamtbeurteilung (UVS, S.143) wäre bei einer Bewertung entsprechend dem Planfeststellungsantrag (Nichtberücksichtigung der Fahrbahnabdeckungen in Heiligenhaus und Velbert) zugunsten der Variante IIB ausgefallen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie wird so zur Farce: Die vom Antragsteller bevorzugte Trassenvariante geht mit zahlreichen Vermeidungsmaßnahmen in die vergleichende Bewertung ein um nach erfolgreicher Auswahl dann ohne diese Vermeidungsmaßnahmen planfestgestellt und betrieben zu werden.

Fehler der Straßenverkehrszählung auch im Verkehrsgutachten

Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung weisen für die L156 (Ratinger Strasse) und die B227 in Heiligenhaus Fehler auf, die auch in die Verkehrsgutachten Eingang gefunden haben.

So nennt die Verkehrsstärkenkarte 2000 des Landes NRW (siehe: www.mwmev.nrw.de/cipp/mvel/lib/all/lob/return_download,ticket,g_u_e_s_t/bid,8615/no_mime_type,0/~/Ausschnitt_Verkehrstaerkenkarte.gif) für die L156 eine Belastung mit 2.653 Kfz. Die Belastung für den Heiligenhauser Südring (B227) wird dort mit 27.334 Kfz angegeben, während das Verkehrsgutachten (IVV 12/02, Anlage 14) hier 15.000 Kfz/Werktag nennt. Die fehlerhafte Angabe von aufgerundet 3.000 Kfz/Werktag ist so auch in das Verkehrsgutachten eingegangen (siehe IVV 12/02, Anlage 14)

Die Datenbasis der Straßenverkehrszählung kann demnach nicht als so ‚valide‘ angesehen werden, wie der Gutachter behauptet. Damit ist auch anzuzweifeln, dass das Netzmodell realitätsnah geeicht wurde.

Keine Aussagefähigkeit der Netzberechnungen für LKW-Verkehr

Die gewählte Darstellungsform der Ergebnisse der Netzberechnungen (1 entspricht 1.000 Kfz/Werktag) ist nicht geeignet die Auswirkungen der Netzfälle auf den LKW-Verkehr zu verdeutlichen. So beträgt im Bezugsfall 2 (ohne A44) die LKW-Belastung der B227 in Heili-

genhaus 1.000 Kfz/Werktag (Anlage 27), die LKW-Belastung im Mitfall 2 (mit A 44) beträgt nach Anlage 29 ebenfalls 1.000 Kfz/Werktag und schließlich wird die Belastungsdifferenz zwischen Bezugs- und Mitfall 2 mit -1.000 Kfz/Werktag angegeben.

Da für die B 227 Heiligenhaus und die L156 weder Dauerzählstellen eingerichtet sind und die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung für beide Straßenzüge eklatante Fehler aufweisen (Abweichung von 200-300%), müssen die Aussagen zur Entlastungswirkung der A44 für die Ortsdurchfahrt insgesamt angezweifelt werden.

IVV-Gutachten 08/2004

Die Behauptung, die erhebliche Reduzierung der Netzwidestände durch die Realisierung des Ruhralleetunnels (im Zuge der A535) hätte keine Auswirkungen auf die Belastungssituation der A44 ist nicht nachvollziehbar. Ein Grund könnte darin liegen, dass das Netzmodell (Verkehrszellen, Strukturdaten, Nachfragedaten) der IVV-Studie 12/2002 (s. IVV 12/2002, Anlage 2), dass auch in der Studie 08/2004 genutzt wurde, großräumige Verkehre auf der Relation Düsseldorf – Mittleres Ruhrgebiet gar nicht berücksichtigt. Der Umfang der spezifizierten Verkehrszellen und Nachfragematrizen (s. IVV 12/2002, S.6) wird leider nicht dargestellt.

Eine andere Möglichkeit besteht darin, dass es noch kein hinreichend realistisches regionales Netzmodell für diese Netzvariante gibt. Dies würde auch erklären, warum der Gutachter sich weigert, Bilder der zu erwartenden Belastungen und Belastungsdifferenzen darzustellen.

Keine Entlastung der Heiligenhauser Innenstadt

Der Erläuterungsbericht sagt auf S.16: „Durch den Bau der A44 zwischen Ratingen und Velbert werden neben der Schaffung einer durchgängigen Ost-West-Verbindung die vorhandenen Ortslagen von Homberg-Meiersberg, Hösel und Heiligenhaus wesentlich vom Verkehr entlastet. Durch die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die A 44 wird zudem die innerörtliche Verkehrssicherheit erheblich verbessert.“

Im Mitfall 1(+) beträgt die Belastung der OD Heiligenhaus (B227) 32.000 Kfz/Werktag und 1.000 LKW/Werktag (IVV 08/2004, Anlage 6 und 7). Das ist die gleiche Menge, wie sie für den Bezugsfall 1 angegeben wird (IVV 12/2002, Anlage 20 und 21).

Im Vergleich der Kfz-Belastungsdifferenzen zwischen Mitfall 1(+) und Mitfall 1 (IVV 08/2004, Anlage 8) werden auf der B 227 Heiligenhaus zweimal -4.000 Kfz/Werktag (also Abnahme) dargestellt. Tatsächlich weist der Mitfall 1(+) 8.000 zusätzliche Kfz/Werktag in der Ortsdurchfahrt Heiligenhaus auf.

Diese Merkwürdigkeit setzt sich in Anlage 9 fort: Hier sind als LKW-Belastungsdifferenz ebenfalls jeweils -4.000 Kfz/Werktag für Hauptstrasse und Südring angegeben, dabei beträgt die LKW-Belastung in Mitfall 1 und Mitfall 1(+) jeweils nur 1.000 Kfz/Werktag.

Egal welchem Ergebnis der Modellsimulation man folgt, entweder gibt es keine Entlastung für die Heiligenhauser Innenstadt oder es wären zusätzlich 8.000 Kfz/Werktag auf der A44 und in den Lärmberechnungen zu berücksichtigen. Hinsichtlich der im Mitfall 1(+) zu erwartenden großräumigeren Verlagerungseffekte wäre hier der überörtliche LKW-Verkehr anteilmäßig stärker vertreten. Die Lärmwirkungen und die Anzahl der Betroffenen sind im Mitfall 1(+) daher höher anzunehmen, als die älteren Planfeststellungsunterlagen annehmen.

Keine Variantenbetrachtung, fehlerhafte Abwägung zum aktiven Lärmschutz

Die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen (z.B. Lärmtechnischer Sachverhalt, Anlage 11) enthalten keine Alternativendarstellung zu den möglichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes und die erfolgte Abwägung. Der Straßenbaulastträger hat indes in bauplanungsrechtlichen Verfahren zu den nun betroffenen Gebieten als Träger öffentlicher Belange nicht darauf hingewiesen, dass in diesen Verfahren genannte Vermeidungsmaßnahmen (wie z.B. Halbabdeckungen) nicht erfolgen bzw. dort genannte Lärmimmissionswerte nicht zutreffen.

Beim Landesbetrieb Straßenbau soll ein weiterer Immissionstechnischer Fachbeitrag (Lärmschutz) archiviert sein, der auch Betrachtungen zu weitergehendem Lärmschutz durch Einsatz von offenporigem Asphalt enthält. Dort heißt es: „Bei der Abwägung der Varianten ist die ‚Wirtschaftlichkeit‘ der aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Hauptaspekt gegenüber ‚Restbetroffenheit‘ und der ‚Schalltechnischen Wirksamkeit‘. Die Einpassung in das Landschaftsbild hat eher sekundäre Bedeutung, da der Haupteingriff von der Baumaßnahme der BAB A 44 selber ausgeht.“

Die Gesamtbeurteilung der Alternativen scheint sich jedoch keiner in der Planung bekannten Methodik (wie etwa der Nutzwertanalyse) zu bedienen. Die Gewichtung der o.g. Kriterien wird nicht angegeben. Große Vorteile z.B. hinsichtlich Reduzierung der Restbetroffenheit gehen nicht mit einem entsprechenden Ertrag in die Bewertung ein. Schließlich bleibt die rechnerische Bestimmung des Gesamturteils völlig offen.

Die Festlegung auf die Wirtschaftlichkeit ist zugleich Entscheidung darüber, dass wirksamere Schallschutzmaßnahmen gar nicht erst Eingang in die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen gefunden haben. Dabei muss nicht betont werden, dass wirtschaftliche Parameter wie Grundstückswertminderungen, evtl. daraus folgende Grundsteuerreduzierungen oder auch die Kosten langfristiger auftretender gesundheitlicher Schäden nicht berücksichtigt werden. Unter ‚Wirtschaftlichkeit‘ werden nur die Kosten des Straßenbaulastträgers gemeint.

Berücksichtigung beweglicher Teile

Der geplante Streckenabschnitt verläuft in weiten Teilen über Brückenbauwerke. Die Brückenbauwerke sind konstruktionsbedingt beweglich gelagert und verfügen über Bewegungsfugen. Um die Bewegungsfreiheit der Dehnungs- / Bewegungsfugen nicht einzuschränken kann kein durchgängiger starrer Anschluss der Brücke an die Fahrbahn, sondern ein elastischer Anschluss an die benachbarten Fahrbahnen erfolgen. Dies hat zur Folge, dass die Fahrzeuge beim Überfahren der Bewegungsfuge eine Bewegung auslösen, welche als Schall-schwingung deutlich wahrgenommen wird. Die so verursachten Geräusche überlagern sich mit der Schallemission und führen zu einer im Vergleich zur reinen Verkehrsbelastung erhöhten Schallimmission an der Wohnbebauung.

Widerspruch zur EG-Umgebungslärmrichtlinie

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie fordert in Artikel 8 Absatz 1 Satz 1 lit. b durch zu erstellende Aktionspläne eine Zunahme des Lärms in schutzwürdigen ruhigen Gebieten vorzubeugen. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung (Drucksache 15/3782) führt dazu aus: „Soweit sich daher aus den Strategischen Lärmkarten ergibt, dass schutzwürdige ruhige Gebiete betroffen sind, soll die Lärminderungsplanung vorbeugend Maßnahmen festlegen, um diese Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Dafür kommen insbesondere planungsrechtliche Maßnahmen wie die bereits angeführte Verkehrsplanung und Raumordnung in Betracht.“ (S. 29)

Bei den von der Planfeststellung lärmbeeinträchtigten Wohngebieten handelt es sich ausweislich der Begründungen zu den Bebauungsplänen um solche ruhigen Gebiete.

Der Planfeststellungsantrag zum A44-Neubau, missachtet den in der Umgebungslärmrichtlinie festgelegten besonderen Schutz ruhiger Gebiete indem er diese Anforderungen in keiner Weise in die Abwägung zu treffender aktiver Lärmschutzmaßnahmen einbezieht.

Zu 6.

Die Belastung mit Schadstoffen und Schwebstoffen ist unerträglich hoch und deren Grenzwerte werden nicht eingehalten. Die Berechnung ist im Übrigen grob fehlerhaft.

Zu diesem Ergebnis kommt man, wenn man die reale Belastung berücksichtigt, die ohne die zahlreichen Fehler bei der Ermittlung der Schadstoffbelastung allgemein und der Schwebstaubbelastung im Besonderen durch die A 44 eintreten würde.

Bei der Vorbelastung der Luft wurden die Werte aus verschiedenen Gründen falsch ermittelt. Der Standort der Messstation LUQs-Rat2 in Ratingen Tiefenbroich ist ungeeignet: Die Station wird von einer Baumreihe und einer dichten Hecke begrenzt. Da der Bewuchs höher ist als der Einsaugstutzen für die Messluft, werden nicht alle Stickoxide und aller Schwebstaub erfasst; er bleibt besonders bei feuchtem Wetter im Bewuchs hängen. Der Standort der Station liegt westlich von der Trasse in ca. 5,5 km entfernt. Die Hauptwindrichtung zur Trasse ist West-Süd-West, d.h. die gemessene Luft erreicht nicht den Bereich der A 44, sondern geht nach Essen/Werden (Zeile 11 – ² Die Zeilenangaben beziehen sich jeweils auf die beigefügte Tabelle).

Die Belastungen zwischen Messstation und A 44 – Wohngebieten werden nicht erfasst, es sind die A 3, ein Gewerbegebiet, der Großteil der Stadt Ratingen (Zeile 11). Die Station liegt 41m über NN, die Trasse der A 44 in Heiligenhaus-Süd/Velbert-Obere Flandersbach hingegen in eine Höhe zwischen 120 und 230 Meter über NN. Die Luftschichten in Höhe der Trasse werden von der Messstation nicht erfasst, z.B. nicht die Abluft aus den 60 bis 90 Metern hohen Schornsteinen (Zeile 11).

Es dürfen Messgeräte verwendet werden, bei denen die Staubmengen bis zu 50% durchgelassen werden. Hier ist eine Eichung vorzunehmen und auf dieser Grundlage die reale Belastung mit Schwebstaub zu errechnen. Dies ist unterblieben, so dass nicht ersichtlich ist, wie weit die gemessene von der realen Staubbelastung abweicht (Zeile 13).

Zur Ermittlung der Vorbelastung sind Daten aus unterschiedlichen Jahren herangezogen worden. Schadstoffe sind aus dem Jahre 2001 zugrundegelegt worden, obwohl es bereits neuere Daten gibt. Die meteorologischen Daten scheinen aus den Jahren 1961 bis 1990 (für Regen) zu stammen. Die Verkehrsverhältnisse sind auf das Jahr 2015 bezogen. Es fehlt an Aktualität und Vergleichbarkeit (Zeile 5).

Die Schwebstoff-Meßwerte sind um ein Drittel gekürzt worden, um den Anteil der Staubfraktion PM - 2,5. Dabei gehören nach dem Immissionsschutzrecht 1. Tochterrichtlinie zum Schwebstaub alle Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 µm (Zeile 14). Die Schwebstoff-Meßwerte sind erhöht ohne Mengenangabe (Zeile 21). In der Bewertung werden Messwerte für Blei, Ruß, Benzol angegeben. In Tiefenbroich werden sie nicht gemessen. Wie sind die Werte ermittelt worden (Zeile 15)? Dabei werden typische Standardwerte für Kleinstädte herangezogen, obwohl es sich um landwirtschaftliches Gebiet handelt, für die Belastungen mit Ammoniak und Nitraten typisch sind.

² Alle folgenden Zeilenangaben beziehen sich auf die unten folgende Tabelle

Die Auswahl der Schadstoffe ist eingeschränkt, es fehlen z.B. Ozon, Platin (Zeile 16). Die Berechnung der zusätzlichen Belastung ist nicht transparent und daher nicht auf Plausibilität zu prüfen. Die Funktionsweise des Rechenprogramms MLuS 02 ist nicht beschrieben worden. Im Rechenergebnis ist kein Einfluss der Windrichtung erkennbar, aber ein Einfluss einer Sinkgeschwindigkeit für Schwebestaub, die es laut Definition nicht geben dürfte (Zeile 9).

Die Aufpunkte für die Schadstoffentwicklung konnten mangels Wiedergabe im Kartenmaterial nicht zugeordnet werden (Zeile 9).

Die Anwendung des MLuS 02 Rechenprogramms für die Anfangs-Endpunkte und den Aufahrtbereich Homberg ist zweifelhaft. Laut Erläuterungen in MLuS 02 müsste dafür MLuS 92 eingesetzt werden (Zeile 22). Ferner fehlt die in MLuS 02 unter Anwendungsbedingungen genannte Spezialuntersuchung zur hier vorliegenden Orographie (Zeile 23).

Bei der Belastung durch die A 44 ist der Seitenwindeinfluss nicht berücksichtigt worden, die Schadstoffbelastung ist bei beiden Seiten der Autobahn gleich angesetzt worden.

Die Anreicherung mit Schadstoffen in Längsrichtung der Autobahn auf Heiligenhaus infolge des vorherrschenden West-Süd-West-Windes ist nicht gewürdigt worden (Zeile 8).

Die Qualität der Messung ist mit 5 Komponenten benannt. Kohlenmonoxid und Schwefeldioxid sind aber nicht berücksichtigt worden (Zeile 12).

Nicht untersucht wurden die Vorbelastung und die Auswirkungen der Schadstoffe bei Bau und Betrieb der A 44 für Boden, Wasser, Fauna, Flora, Mensch. Der Verzicht auf die Schadstoffbelastung des Bodens – obwohl über das Landesumweltamt Daten zur Bodenbelastung vorliegen – führt dazu, dass der Eintrag von Schadstoffen in die Nahrungskette über die Belastung der landwirtschaftlich genutzten Böden nicht berücksichtigt wird (Zeilen 1 und 2 und 18).

Die Annahme einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 130 erfasst die wahre Belastung nicht. Eine lineare Erhöhung der Geschwindigkeit bedeutet einen quadratischen Anstieg der Belastung. Konkret bedeutet dies, dass die Belastung bei 10 Autos von 120 Kilometern und 10 Autos von 140 Kilometern höher ist als bei 20 Autos von 130 Kilometern (Zeile 10).

Nicht berücksichtigt wurden die Auswirkungen von Unfällen auf der Baustelle und mit Schadstofftransporten während des Betriebs. Dabei können gerade dadurch im erheblichen Umfang Schadstoffe freigesetzt werden. Auch droht eine erhebliche Schadstoffbelastung, wenn Gefahrtransporter von der Brücke abstürzen auf das darunter liegende Gelände. Dies wird durch die bisherige Planung nicht verhindert. Der Unfall auf der A 4 bei Olpe im vergangenen Jahr hat das Gefahrenpotential deutlich gemacht (Zeile 3).

Die Zulässigkeit der Belastung mit Schwebstäuben PM 10 wurde auf die Jetztsituation bezogen, nicht jedoch auf das Jahr 2015, dem Vergleichsjahr für die Ermittlung der Veränderungen durch die A 44. Die zulässigen Toleranzen für Schwebstäube sind im Jahre 2015 weitaus geringer als jetzt. Jetzt ist entscheidend, ob an 35 Tagen die Grenzwerte überschritten werden. Im Jahre 2015 liegt eine zulässige Belastung schon bei weniger als 35 Tagen Überschreitung vor (Zeile 6).

Gleichwohl werden an mehr als 35 Tagen im Bereich der Trassenmitte (und 10 Metern davon entfernt) die Grenzwerte für Schwebestaub überschritten. Es wird nicht für relevant erklärt, wie der Schwebestaub sich weiter entfernt von der Trasse verhält, da er zu Boden sinken

würde. Schwebestaub und andere Schadstoffe haben keine Sinkgeschwindigkeit, sondern breiten sich wie ein Gas je nach Windrichtung aus und können noch in mehreren 100 Metern Entfernung zu einer Überschreitung der Grenzwerte führen.

Um so mehr liegt eine relevante Überschreitung der Grenzwerte vor, wenn die Grenzwerte des Jahres 2015 zugrundegelegt werden (Zeilen 6 und 9).

Die Verknennung der Tatsache, dass auch mehrere hundert Meter entfernt von der Trasse eine Überschreitung der Grenzwerte zu erwarten ist bzw. möglich ist, führt dazu, dass die negativen Auswirkungen auf 4 Schulen, mehrere Kindergärten und Spielplätze nicht ermittelt wurden, die im Bereich von 60 m bis 300m liegen, obwohl hier eine Überschreitung der Grenzwerte möglich ist (Zeile 17).

Da die Ergebnisse des fehlerhaft angewandten und mit Mängeln behafteten Rechenprogramms MLuS 02 sich bei verschiedenen Umweltmedien (Boden, Wasser, Klima) der Planfeststellungsunterlagen auswirken, sind die Planunterlagen nach erfolgter Korrektur des Programms zu überarbeiten (Zeile 20).

Da Aussagen zu gleichen Schadstoffen im Planfeststellungsverfahren in unterschiedlicher Form an unterschiedlichen Standorten vorgenommen wurden, ist ein Nachvollzug, Plausibilität, Fehlererkennung nicht einwandfrei möglich. Das vorliegende Planfeststellungsverfahren sollte insofern einer Zertifizierung nach ISO 9000 durch den TÜV unterzogen werden. Typische Beispiele (Zeile 19):

- Kürzung des Wertes für Schwebestaub um ein Drittel
- Erhöhung des Wertes für Schwebestaub um wie viel?

Zeile	Gegenstand der Beanstandung	In Unterlage	Bewertung	Bemerkung
1	Schadstoffanalysen für das Wasser und den <u>Boden</u> fehlen zur Ermittlung der <u>Vorbelastung</u> , ferner fehlen die Belastung aus Betrieb und der Baumaßnahme	Erläut.bericht (Anlage 1) Kap.2.2.1, Seite 4/5 und Kap.5.3, Seite 17 , Kap. 5.4, Seite 17/18	Komplett nicht vorhanden, Einfluß auf Nahrungskette nicht untersucht Fehler ? A44-08 pdf	Keine Begründung für Fehlen der Wasser- und Bodenuntersuchung, z. B. die Bodenversauerung
2	Böden ökologisch „gering“ bewertet, ohne nachvollziehbare Grundangabe	Erläut.bericht (Anlage 1) Kap.5.2, Seite 17	Nicht nachvollziehbar / belastbar	
3	Auswirkungen von <u>Unfällen</u> auf der Baustelle und mit <u>Schadstofftransporten</u> während des Betriebes der A-44 wurden nicht untersucht	---	Unzulässig ? A44-03 pdf ? A44-04a pdf	Keine Begründung für Fehlen der Anwendung von Sicherheitsvorschriften
4	Hinweise auf die Tochterrichtlinien zur BImSchV nicht gegeben	Schadstoff.(Anlage 10) Kap.2, Seite 2, Rechtliche Grundlagen	Fehler	---
5	<u>Zulässige Überschreitungen</u> der PM-10 Fraktion nicht auf das Jahr des Betriebes ausgerichtet, Betriebsjahr der Prognose 2015 ? A44-04 pdf	Schadstoff.(Anlage 10) Kap.2, Tab.1, Seite 3 & Kap.3, Seite 5, vorletzter Absatz	35 Überschreitungen pro Jahr sind nach BImSchV 1. Tochterrichtlinie im Jahre 2015 nicht zulässig	Angabe nicht verwertbar, Interpretationsfehler
6	Zulässige Toleranzen in % für fast alle Messdaten zu hoch angesetzt für das Jahr des Betriebes 2015	Schadstoff.(Anlage 10) Kap.2, Tab.1, Seite 3	Die Toleranzen sind im Jahre 2015 kleiner (Pkt. 5)	Angabe nicht verwertbar, %-Rechenfehler ?
7	Die örtlichen Emissionsbelastungen von Homberg-Meiersberg, Heiligenhaus, Velbert im Bezug zum Offenlandbereich nicht eingearbeitet	Erläut.bericht (Anlage 1) Kap.2.2.1, Seite 5, gesamter Paragraf „Klima“	Die Messungen in Ratingen-Tiefenbroich geben den Ist-Zustand im Zielgebiet nicht wieder	Basisermittlung fehlerhaft, Interpretationsfehler
8	Unter meteorologischen Daten ist die Windrichtung nicht aufgenommen und im Rechenprogramm MLuS 02 nicht vorgesehen	Schadstoff.(Anlage 10) Kap.3, Seite 5, Punkt d) & Kap. 4.3, Seite7 Meteor. Gegebenheiten	Die Windrichtung bestimmt für die A 44 das Schadstoffprofil in Längs- und Querrichtung	Angabe nicht verwertbar, Fehler im Rechenprogramm MLuS 02, ? A 44-Windkarte03.rtf

Zeile	Gegenstand der Beanstandung	In Unterlage	Bewertung	Bemerkung
9	Die ermittelten Überschreitungen in der Bahnmitte können für die PM 10 Staubfraktion in den Außenbereichen von 10m bis 50m und weiter außen <u>nicht kleiner oder weniger sein.</u>	Schadstoff.(Anlage 10) Kap.5, Seite 9, Abs. 5 und Anhang Seite 11 ? A44-09 pdf ? A44-14 rtf	Der Staub PM-10 breitet sich flächig und ungleichmäßig aus, je nach Seitenwind	Schwebstaub hat <u>keine</u> „Sinkgeschwindigkeit“, Seite 6,7, 8 Fehler im MLuS 02, Rechenprogramm
10	Richtgeschwindigkeit 130 km/h für PKW zur Ermittlung des Partikelausstoßes zu niedrig angenommen	Schadstoff.(Anlage 10) Kap. 4.2, Seite 6	Errechnete Werte sind zu niedrig	Partikelausstoß steigt quadratisch mit ansteigender Fahrgeschwindigkeit
11	Standort der Messstation LUQS – RAT 2, Ratingen - Tiefenbroich, Daniel Goldbachstr. 17-19 in der Örtlichkeit falsch gewählt, da: -die <u>Windrichtung von der Station zum Zielgebiet</u> West angenommen ist, es aber in situ West-Süd-West ist -die Station von <u>Hecken umgeben</u> ist, die höher sind als die Lufteinlassstutzen der Station. Die Schadstoffe bleiben bei feuchtem Wetter an den Blättern hängen -die Höhenlage der Station mit 41m über NN angegeben ist. Die Trasse der A-44 liegt zwischen 120m bis 230m über NN, Die <u>Schadstoffe dieser Höhenlage</u> werden von der Station nicht erfasst . -zwischen der Messstation und dem Zielgebiet liegt das Industriegebiet Ratingen und die BAB 3, deren Schadstoffe nicht erfasst werden	Schadstoff.(Anlage 10) Kap. 4.4, Seite 7, Kap. Luftschadstoffvorbelastung ? A44-13 pdf ? A44-02 pdf ? A44-05 pdf	1.Tochterraichtlinie zu BImSchV nennt auf Seite 3 unter Kap. „zu den neuen Grenzwerten wird insbesondere auf folgende Punkte hingewiesen“ unter Anstrich 6 einige Aufstellungsbedingungen für Messstationen Diese Bedingungen brauchen nicht voll mit dem Zielgebiet übereinstimmen, aber sie geben eine Qualität des zu wählenden Aufstellungsplatzes vor.	Die Ermittlung der Vorbelastung mit Schadstoffen und eine spätere Vorwarnung wegen Überschreitungen ist für das Zielgebiet mit dieser Meßstation LUQS – RAT 2 nicht möglich
12	Die Qualität der Messung ist mit 5 Komponenten benannt, davon werden zurzeit Kohlenmonoxid und Schwefeldioxid nicht ermittelt. Die Messwerte stammen aus dem Jahre 2001, sind nicht aktuell	Schadstoff.(Anlage 10) Kap. 4.4, Seite 7, Kap. Luftschadstoffvorbelastung	In der Schadstoffanalyse zugesagte Messungen sind nur teilweise vorhanden	unzulässig

Zeile	Gegenstand der Beanstandung	In Unterlage	Bewertung	Bemerkung
13	Das eingesetzte Meßsystem für Feinstaub braucht nur 50% der tatsächlich in der Luft vorhandenen Teilchen erfassen, ein Eichwert für das System liegt nicht vor.	Merkblatt MLuS 02, Seite 7, Par. PM 2,5 bzw. PM 10	Die Ungenauigkeit der Messung kann bis zu 50% betragen	Ein Eichwert ist für <u>jedes</u> Gerät anzugeben
14	Kürzung der ermittelten Messwerte für Schwebstaub um ein Drittel	Schadstoff.(Anlage 10) Kap. 4.4, Seite 7, Kap. Luftschadstoffvorbelastung	1.Tochtrichtlinie zu BImSchV nennt auf Seite 1 Absatz 1 für PM 10 <u>„alle“</u> Partikel, die kleiner sind als 10 µm, also auch die der Fraktion 2.5 µm	Unzulässiger Eingriff in den Rechengang, Interpretationsfehler
15	Für die Stoffe Ruß, Benzol und Blei sind zur Ermittlung der Vorbelastung „typische Standardwerte ‘ Kleinstadt - Mittel‘“ eingesetzt, obwohl das Zielgebiet intensiv landwirtschaftlich genutzt ist.	Schadstoff.(Anlage 10) Kap. 4.4, Seite 8, erster Absatz, Kap. Luftschadstoffvorbelastung & Erläut.bericht (Anlage 1) Kap.2.2.1, Seite 6, letzter Absatz	Typische Belastungen aus der Landwirtschaft wie Ammoniak, Nitrate fehlen,	Unvollständig besonders die Folgereaktionen der Schadstoffe in Bezug auf Wasser und in der Luft nicht berücksichtigt
16	Einschränkung in der Auswahl belastender Stoffe ? A44-06 pdf und ? A44-07 pdf	Schadstoff.(Anlage 10) Kap. 4.4, Seite 8, Tabelle 4	Stoffe fehlen wie <u>-Platin >> krebserregend</u> <u>-Ozon >> ätzend</u>	unvollständig
17	Lage der A 44 im <u>Abstand von 60m bis 400m von vier Schulen und mehreren Kindergärten</u>	Übersichtskarte ? A44-01pdf;? A44-15pdf	Unerkanntes Überschreiten von Schadstoffwerten	Gefährdung der Atemwege
18	Es wird auf die besondere Sensibilität des Bodens gegenüber Einträgen von Schwermetallen durch betriebsbedingte Immissionen verwiesen	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Seite 82, Absatz 3	Ausbreitungsrechnung für Schadstoffe durch MLuS 02 gibt zu niedrige Werte	Gefahr für Nahrungskette
19	Behandlung und Bewertung der Ergebnisse aus einem Fachgebiet (z.B. Schadstoffe) unter mehreren Kapiteln des Planfeststellungsverfahrens ergibt Verlust der Übersicht und Zuordbarkeit	Planfeststellungsverfahren	die Zusammenhänge sind nicht klar erkennbar, es resultieren Fehler bei der Bewertung	<u>Zertifizierung</u> der Unterlagen z.B. durch den TÜV nach ISO 9000 ? A44-10 pdf

Zeile	Gegenstand der Beanstandung	In Unterlage	Bewertung	Bemerkung
20	Bezugnahme auf die Schadstoffuntersuchung (Anlage 10) und das Rechenverfahren MLuS 02 in fast allen Kapiteln des Planfeststellungsverfahrens	In mehreren Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens	Bei Fehlern in diesen beiden Systemen ist das Planfeststellungsverfahren insgesamt nicht belastbar	Nachweis unter den Punkten 1 bis 16
21	...zum Schutz der Anwohner wird ein höherer Wert von PM – 10 zugrunde gelegt...	Schadstoff. (Anlage 10) Seite 7, letzter Absatz	Hinweis auf MLuS02, Anhang C, >> Wirkung von Schadstoffen auf Menschen<< wäre besser	Um wie viel ist erhöht worden, nachdem vorher ein Drittel reduziert wurde?
22	Anwenden von MLuS 02 als Rechenmodell anstatt von MLuS-92 für den Anfangs- End- Auf-fahrtbereich Homberg	MLuS 02, Seite 5, Para 1.2 Methodik	MLuS 02 ist für diese Bereiche nicht zuständig	Andere Rechenergebnisse
23	Anwenden von MLuS 02 als Rechenmodell, da Ausschlussbedingungen zutreffen	MLuS 02, Seite 6, Kap. 1.3 Anwendungsbedingungen, Anstrich 1 und 2	Gutachten DWD, Seite 3, letzter Absatz, Hinweis auf Orographie ? A 44 DWD Gutacht.01.pdf	Bericht zu Klima Velbert, Seite 46 bis 49 und 55, ? A 44 Windrichtg. Velbert01 u. 02.pdf Freiflächenplan Heiligenhaus Seiten 10, 11 ? A44-Windrichtg Heilhs01.pdf

Zu 7:**Die verkehrlichen Auswirkungen als Grundlage für die Lärm- und Schadstoffbelastung sind in den IVV –Gutachten unzureichend ermittelt worden.****Zusammenfassung**

1. Die Auswirkungen der A52 / A535 Neubauten sind fehlerhaft berücksichtigt.
2. Die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Ausbauten der A 40 / A 44 in Essen / Bochum wurden im Gutachten nicht berücksichtigt.
3. Der Untersuchungsraum ist für eine Bundesfernstraße zu klein gewählt.
4. Die Baumaßnahme stellt keinen Lückenschluss im Fernstraßennetz dar.
5. Die A44 entlastet nicht die Heiligenhauser Innenstadt.
6. Die Auswirkungen der A52 / A535 Neubauten sind fehlerhaft in das lokale Straßennetz übertragen.
7. Das Gesamtverkehrsaufkommen in der Oberen Flandersbach steigt um 530 %
8. Die Ortseinfahrten in Velbert erfahren zusätzlichen Verkehr.
9. Ratingen-Homberg wird nicht vom Schwerlastverkehr entlastet.

1. Erläuterung der Begriffe:**IVV Gutachten 12 / 2002**

Das Gutachten trägt den Titel "Verkehrsuntersuchung für die A44 zwischen A3 (AK Ratingen Ost) und Velbert (AS Heiligenhaus-Hetterscheidt) und ist die Grundlage zur Ermittlung der Auswirkungen (und damit des Bedarfs) für den Neubau der A 44.

Grundlagen des Gutachtens:

Das Verkehrsgutachten untersucht die Verkehrsentwicklung von 2000 bis 2015. Es unterstellt von 1997/98 bis 2015 für Heiligenhaus einen Einwohnerrückgang von 3,2 %, einen Erwerbstätigenrückgang von 8,5 % bei gleichzeitiger Steigerung des PKW-Bestands von 12 %, einer Steigerung des Verkehrsaufkommens von 19,2 % und einer Steigerung des LKW-Verkehrs von 15,7 %.

Rechenmethode des Gutachtens:

Heiligenhaus wurde in 9 "Verkehrszellen", welche der Landesverkehrsplanung entnommen sein sollen, unterteilt. Aus diesen Zellen entsteht im Rechenmodell in Verbindung mit den eingegebenen Fahrtzielen und den "Widerständen", die sich durch unterschiedlich lange bzw. gut ausgebaute Straßen ergeben, der prognostizierte Verkehr.

Belastung 2000:

Die hier angegebenen Zahlen stellen den "Ist-Zustand" zur Zeit der Erstellung des Gutachtens dar.

Bezugsfall 2015

Damit werden die Belastungen prognostiziert, die sich im Straßennetz ergeben ohne dass die A44 gebaut wird.

Mitfall 1:

Prognose für das Jahr 2015 mit A 44 (jedoch nur bis zum Krähenberger Kreuz und dann über die neue B 227 nach Kupferdreh.

Mitfall 2

Diese Variante wurde 2004 zurückgezogen, es ist die Fortsetzungsvariante der A 44 über Hattingen / Bochum. Ab Krähenberg verschwenkt die A44 jedoch um 2 km nach Süden, südlich Pollen, um dann in einem weiten Bogen nach Norden den alten Trassenverlauf etwa über dem Deilbachtal zu erreichen. Offenbar sollte das Asbachtal verschont werden (künftig Naturschutzgebiet), dafür wurde ein erheblicher Umweg in Kauf genommen. Diese ungünstige "Schlangenlinienführung" hat dennoch eine Verkehrsbelastung der A44 südlich Heiligenhaus von 52.000 Kfz zur Folge, statt 38.000 wie im Mitfall 1.

Für die weitere Betrachtung wird die hier erwähnte ungünstige Trassenführung im Mitfall 2 noch von Bedeutung sein. Denn der hier abgebildete zusätzliche Fernverkehr hätte auch im Mitfall 1+, zumindest teilweise, seinen Weg nach Heiligenhaus finden müssen.

IVV Ergänzungs - Gutachten August 2004

Diese Ergänzung wurde nach Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans notwendig, weil die A 44 - Fortsetzung nach Bochum (Mitfall 2) nicht mehr enthalten ist. Gleichzeitig wurde der Ruhralleetunnel (A535) und die Fortsetzung der A 52 zwischen dem AK Essen-Ost und dem AK Essen-Nord als "Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen.

Die A 535 beginnt am Sonnborner Kreuz verläuft dann über die heute B 224 genannte Schnellstraße, über die neue B 227 nach Kupferdreh, erhält einen Tunnel unter der Ruhrallee, kreuzt die A 40 in der Nähe von Essen Ost und wird dort an die A 52 angebunden, die im Übrigen bis Gelsenkirchen durchgebaut wird.

Mitfall 1 +

Dieser neue "Mitfall" entspricht den oben ausgeführten Festsetzungen des Bundesverkehrswegeplans.

2. Kritik an den Gutachten zur regionalen Ermittlung des Verkehrswerts:

2.1. Die Auswirkungen der A 535 und A 52 Neubauten auf das geplante Teilstück der A 44 wurden nur unzureichend berücksichtigt.

Die Beurteilung der Auswirkungen dieser Neubaumaßnahmen, die nördlich der Begrenzung des Untersuchungsraums für die Gutachten liegen, hätte durch Ausweitung des Untersuchungsraums erfolgen müssen. Die Maßnahmen A 44 (Ratingen-Velbert), A535 (Ruhralleetunnel) und A 52 (Osttangente Essen) stellen ein eng miteinander korrespondierendes Netz dar:

- Fehlende Nord-Süd Autobahnvernetzung im Ruhrgebiet ergänzen (Ersatz für die alte A 31 Planung Emden-Bonn).
- Essen entlasten, vor allem die innerörtliche B 224.
- die A 52 entlasten, von Essen gibt es folglich drei Wege nach Düsseldorf, über die A 52, die A535/A44 und die A 535/A46.

- Die A44 nach Bochum auf Umwegen schaffen(sechsstreifiger Ausbau A 40 in Wattenscheid, und von dort Umwidmung des Bochumer Außenrings in A 44, mit Durchbau bei Opel (als "Bochumer Lösung" bezeichneter politischer Kompromiss zum Entfall der A44-Fortsetzung über Velbert hinaus).

Dennoch vermerken die Planer:

" Die von den Projekten A 535 und A 52 ausgehenden sehr umfangreichen Verkehrsverlagerungen finden nördlich des hier behandelten Untersuchungsraumes statt. Der Nachweis dieser Effekte ist nicht Gegenstand der hier vorliegenden Untersuchung" (Seite 3 IVV 2004).

Die Planer haben die Untersuchung lediglich um die "Netzelemente A 535 und A 52 erweitert", die jedoch außerhalb des Untersuchungsraums liegen. Die Auswirkungen dieser als Appendix zu sehenden "Netzelemente" können nicht nachvollzogen werden.

Es ist daher davon auszugehen, dass die getroffenen Annahmen über die Verkehrsbelastungen der A44 und des nachgeordneten Netzes fehlerhaft sind.

Die daraus getroffenen Schlüsse in den Untersuchungen zum Lärmschutz und zu den Schadstoffen wurden auf einer fehlerhaften Grundlage getroffen.

2.2. Die Auswirkungen der A 40 Ausbauten und der A 44 Neubauten östlich Essen auf das geplante Teilstück der A 44 wurden nicht berücksichtigt.

Wie im vorgenannten Punkt bemerkt, wird die im Mitfall 2 noch enthaltene Ostdurchbindung der A44 nach Bochum nach dem Bundesverkehrswegeplan in anderer Form geschaffen: sechsstreifiger Ausbau A 40 in Wattenscheid, und von dort Umwidmung des Bochumer Außenrings in A 44, mit Durchbau bei Opel. Beide Maßnahmen sind in Anlage 1 des Ergänzungsgutachtens dargestellt.

Im Gutachten sind sie jedoch mit keinem Wort erwähnt.

Daraus folgt, dass die Verkehrsbelastung, die im Mitfall 2 noch mit 52.000 Kfz (Anlage 28 IVV 2002) angegeben wurde, und im Vergleich mit dem Mitfall 1 (Anlage 22 IVV 2002) eine Mehrbelastung auf der geplanten A44 von +14.000 Kfz in Heiligenhaus und +13.000 in Homberg nach sich zog, nicht mehr erfasst ist. Es muss davon ausgegangen werden, dass zumindest ein Teil des Ost-West gerichteten Verkehrs aus dem Mitfall 2 sich trotz ungünstigerer Verkehrsführung im Mitfall 1+ niederschlägt. Zumindest ist der Nachweis in Form einer Verkehrsuntersuchung zu erbringen. Es hätte, dem veränderten Bundesverkehrswegeplan auch in dieser Hinsicht Rechnung tragend, einen "Mitfall 2+" geben müssen, unter Berücksichtigung der Maßnahmen in Essen/Bochum.

Dieses ist nicht geschehen.

Die Planer stellen lediglich fest, dass

"dem aktuellen Bedarfsfall entsprechend...die A44 zwischen Velbert und Bochum in den Mitfall 1(+) nicht mit einbezogen" wurde (Seite 2 IVV 2004).

Dieses ist jedoch unzureichend, da diese Planung in einer anderen Form, im wesentlichen einer Ausbauvariante von B227 / A 40 / Sheffieldring Bochum, weiter bestehen bleibt.

Es ist daher davon auszugehen, dass die getroffenen Annahmen über die Verkehrsbelastungen der A44 und des nachgeordneten Netzes fehlerhaft sind.
Die daraus getroffenen Schlüsse in den Untersuchungen zum Lärmschutz und zu den Schadstoffen wurden auf einer fehlerhaften Grundlage getroffen.

2.3. Der Untersuchungsraum ist für die Beurteilung einer Bundesfernstraße ungeeignet

Die Einbeziehung der Planung der A 535 als Nord-Süd Autobahn zwischen Essen und Velbert (-Wuppertal) ermöglicht ein, regional bereits übliches, Wechseln auf Parallelstrecken bei Überlastung der bevorzugten Route.

Als Beispiel seien hier die A535/A44 als Alternativroute zur oft überlasteten A1/A46 genannt, für den Ost West-Verkehr z.B. von Dortmund nach Düsseldorf oder die A535/A44 als Alternativroute zur A52 für den Nord-Süd Verkehr von (Münster-) Gelsenkirchen nach Düsseldorf.

Der gewählte Untersuchungsraum trägt dem nicht Rechnung.

Die A 46 als nächste Parallelstrecke im Süden liegt (mit Ausnahme eines unwirksamen Fragments) ausgeblendet außerhalb des Untersuchungsraums.

Auch die A 43 als nächste Autobahn im Osten ist nicht berücksichtigt. Der Untersuchungsraum einer Bundesfernstraße sollte aber zumindest die nächsten angrenzenden Bundesfernstraßen berücksichtigen.

Dieses ist nicht geschehen.

Es ist daher davon auszugehen, dass die getroffenen Annahmen über die Verkehrsbelastungen der A44 und des nachgeordneten Netzes fehlerhaft sind.
Die daraus getroffenen Schlüsse in den Untersuchungen zum Lärmschutz und zu den Schadstoffen wurden auf einer fehlerhaften Grundlage getroffen.

2.4. Die Baumaßnahme stellt keinen Lückenschluss im Fernstraßennetz her

Im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung wird unter 1.0 allgemeines Bezug auf die Nordumgehung Velbert genommen. Es wird argumentiert, dass die Neubaumaßnahme "die Lücke zwischen den vorhandenen Teilstücken der A44 schließt".

Dieses wird bestritten.

Zwar handelt es sich bei der Nordumgehung Velbert um ein Teilstück, welches in den 1970-er Jahren als Torso errichtet wurde und allein politisch begründet ist. Die zur Planfeststellung vorgelegte Planung lässt aber bereits aufgrund ihres Querschnitts mit vier Fahrstreifen den unumstößlichen Schluss zu, dass es sich beim Velberter Torso mit sechs Fahrstreifen, (davon vier befestigte Streifen in offener Lage mit Reserve im Mittelstreifen und sechs im Tunnel Birth) um eine Fehlplanung in finanzieller und verkehrlicher Hinsicht handelt.

Dafür spricht auch der geringe Verkehrswert des Velberter Torsos, der mit 5 Km Länge allenfalls nominell als "Bundesfernstraße" bezeichnet werden darf.

Da der Torso zur Zeit nach wenigen Kilometern jeweils "im Acker" endet, stellt das Argument des "Lückenschlusses" keine hinreichende Begründung dar. Auch nach Fertigstellung des planfestgestellten Abschnittes wird es sich aufgrund der Festsetzungen im Bundesverkehrswegeplan dauerhaft um eine Stichstrecke handeln. Die Fortsetzung nach Bochum wurde

aufgrund der technisch und finanziell nicht zu bewältigenden Vermeidung von Konflikten ganz aus dem "möglichen weiteren Bedarf" herausgenommen.

Bei der Maßnahme handelt es sich also nicht um einen Lückenschluss einer Bundesfernstraße, sondern um eine Stichstrecke zur Stadt Velbert. Der Velberter Torso ist in der verkehrlichen Betrachtung von keiner großen Relevanz.

3. Kritik an den Gutachten zur lokalen Ermittlung des Verkehrswerts:

3.1. Die Baumaßnahme entlastet nicht die Heiligenhauser Innenstadt

Im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung wird unter 1.0 Allgemeines Bezug darauf genommen, dass "die Ortslagen von Homburg-Meiersberg, Hösel und Heiligenhaus aufgrund des fehlenden Lückenschlusses stark belastet sind". Man würde also eine wesentliche Entlastung durch diese Maßnahme unterstellen.

Tatsächlich findet sich bereits in der Aufgabenstellung des Gutachtens IVV 2002 der Punkt "Entlastungseffekte in den Ortslagen, insbesondere Heiligenhaus" zu ermitteln (Seite 1, IVV 2002).

Das Gutachten stellt in seinem Resümee (Seite 16 IVV 2002) fest, dass die "Entlastung der Ortsdurchfahrt Heiligenhaus 8.000 bzw. 9.000 Kfz/Fahrten je Werktag (Bezugsfall 1 bzw. 2)" beträgt.

Im IVV Ergänzungs-Gutachten 2004 wird auf die Entlastungsfunktion der A44 kein Bezug mehr genommen. Das mit gutem Grund:

Die Entlastung der Ortslage Heiligenhaus durch die A44 wurde mit **0,0 %** ermittelt.

Im Folgenden werden die Verkehrsbelastungen in Heiligenhaus in den einzelnen "Lastfällen" wiedergegeben. Die Belastung des Südrings und der Hauptstraße wurden addiert:

Analysenetz 2000 (Ist - Zustand ohne A44):	30.000	(IVV 2002 Anlage 16)
Bezugsfall 2015 (Prognose ohne A 44):	32.000	(IVV 2002 Anlage 20)
Mitfall 1 -2015- (mit A44 bis Velbert):	24.000	(IVV 2002 Anlage 22)
Mitfall 2 -2015- (mit A44 bis Bochum):	23.000	(IVV 2002 Anlage 28)

Wie oben aufgeführt kommt man also auf eine entlastende Wirkung von 8.000 bis 9.000 Kfz im IVV-Gutachten 2002 für Heiligenhaus. Unabhängig von der Frage, ob dies die negativen Wirkungen aufwiegt, ist festzustellen, dass die Ergänzung des Gutachtens aus 2004 die allein gültige Grundlage für die Planung darstellt, da sich durch Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans völlig neue Ansätze ergeben haben. Es wurden nun folgende Werte ermittelt:

Mitfall 1+ -2015- (A44 / A535 bis Essen):	32.000	(IVV 2004 Anlage 6)
---	--------	---------------------

Das sind exakt die Ergebnisse der Prognose ohne A44.

Eine Entlastungsfunktion der Autobahn ist also nicht einmal marginal gegeben.

Dass die Entlastungsfunktion von vormals behaupteten 8.000 bis 9.000 Fahrzeugen nicht mehr gegeben ist, erscheint gleichwohl wenig logisch.

In der Folge sinkt nämlich im gleichen Maß die Belastung der A 44 südlich Heiligenhaus von 52.000 im Mitfall 2 auf 38.000 im Mitfall 1+. Im gleichen Maß vermindert sich, rechnerisch, die Lärmimmission. Dadurch werden weniger (zur Zeit "nur" noch 156 Gebäude) über die

Grenzwerte belastet. Daraus folgt der von der Planungsbehörde als "wirtschaftlich" angesehene weitgehende Verzicht auf aktive Lärmschutzmaßnahmen.

Die Schlüsse, die daher im Lärmschutzgutachten aus den Verkehrsprognosen gezogen werden, sind demnach auf fehlerhafter Grundlage ermittelt. Im Übrigen werden im Lärmschutzgutachten nur 35.000 Kfz gezählt.

Eine Entlastungswirkung für die, durch einen hohen Anteil aus Ziel- Quell- und Binnenverkehr gekennzeichnete Situation in Heiligenhaus lässt sich allein durch die "Innerörtliche Entflechtungsstrasse" erreichen. Bei den bereits fertig gestellten Teilstücken ist dies deutlich erkennbar.

3.2. Die Verkehrsbelastung aus dem Mitfall 1+ (Ruhralleetunnel / A535 / A52 Osttangente) wirken unzureichend auf die Belastung der A44 ein

Wie bereits unter dem Punkt " Die Auswirkungen der A 535 und A 52 Neubauten auf das geplante Teilstück der A 44 wurden nur unzureichend berücksichtigt" dargestellt, ist die Verkehrsmenge unzureichend erfasst worden.

Gleichwohl vermindert sich die Verkehrsmenge auf der Planfeststellungstrasse zusätzlich in einer nicht nachvollziehbaren Weise. Die B227 in Kupferdreh wird mit einem durch die A 535/A52-Maßnahme erhöhten Verkehrsaufkommen von +22.000 (Anlage 8 IVV 2004) Kfz angegeben, in der Differenz also 58.000 (Mitfall1+) statt 35.000 (Mitfall 1).

Man sollte annehmen, dass es sich hierbei in einem wesentlichen Teil um überörtlichen Fernverkehr handelt. Dafür spricht auch, dass die durch den nun nicht mehr verfolgten Mitfall 2 ermittelten +12.000 Kfz (Anlage 30 IVV 2002) "auf anderem Wege" wieder dem Untersuchungsraum zufließen.

Die Belastungsdifferenz von +22.000 auf der Ruhrallee vermindert sich jedoch im Mitfall 1+ mit jedem Kilometer, den sich die Autobahn Heiligenhaus nähert (Anlage 8 IVV 2004):

+22.000 in Kupferdreh auf der B227 (A535)

+13.000 auf der B227n (A353) zwischen Dilldorf/Kupferdreh und AS Langenberg

+ 5.000 auf der A44 zwischen Velbert-Langenberg und Velbert-Nord

+1.000 auf der A44 südlich Heiligenhaus

Gleichzeitig wird eine zusätzliche Belastung von Heiligenhaus mit +8.000 angegeben (siehe oben). Der zusätzliche Verkehr findet übrigens keine Fortsetzung auf den westlichen Ortsausfahrten in Heiligenhaus. Gem. Gutachten fließt der Heiligenhauser Innenstadt 8.000 Kfz zusätzlicher Verkehr zu und verbleibt dort!

Weder der "Schwund" in Dilldorf/Kupferdreh in Höhe von 9.000 Kfz, noch in Velbert - Langenberg in Höhe von 8.000 Kfz und auch nicht in Velbert -Nord in Höhe von 4.000 Kfz lassen sich durch entsprechende Abflüsse in das nachgeordnete Netz nachvollziehen.

Beispiel: in Velbert-Langenberg, wo die Situation ja aufgrund der ländlich gelegenen Abfahrt ohne Stadtstraßen sehr übersichtlich ist (k e i n Z i e l - u n d Q u e l l v e r k e h r), werden die von der A 535 abgeflossenen 8.000 Fahrzeuge lediglich mit 3.000 Zuflüssen auf die B 227-alt Richtung Hespertal abgebildet.

Es könnte natürlich sein, dass die übrigen 5.000 Kfz schlicht an jeder Abfahrt zurückfahren. Diese Vorstellung ist aber ebenso wenig sinnstiftend.

Das "Verschwinden" des Verkehrsaufkommens in Richtung Heiligenhaus bedarf einer Erläuterung.

Die Schlüsse, die daher im Lärmschutzgutachten aus den Verkehrsprognosen gezogen werden sind demnach auf fehlerhafter Grundlage ermittelt.

3.3. Die Baumaßnahme entlastet nicht die Ortslage Obere Flandersbach in Velbert

Im Folgenden werden die Verkehrsbelastungen der L 426 im Ortsteil Obere Flandersbach in den einzelnen "Lastfällen" wiedergegeben:

Analysenetz 2000 (Ist - Zustand ohne A44):	9.000	(IVV 2002 Anlage 16)
Bezugsfall 2015 (Prognose ohne A 44):	12.000	(IVV 2002 Anlage 20)
Mitfall 1 -2015- (mit A44 bis Velbert):	10.000	(IVV 2002 Anlage 22)
Mitfall 2 -2015- (mit A44 bis Bochum):	10.000	(IVV 2002 Anlage 28)
Mitfall 1+ -2015- (A44 / A535 bis Essen):	10.000	(IVV 2004 Anlage 6)

Eine Entlastungsfunktion der Autobahn ist also nur marginal gegeben. Nicht einmal der Verkehrszuwachs von 15 Jahren wird aufgefangen!

Gleichzeitig wird die Ortslage durch den Bau der A44 mit zusätzlichem Fernverkehr auf der Westseite belastet:

Analysenetz 2000 (Ist - Zustand ohne A44):	0	(IVV 2002 Anlage 16)
Bezugsfall 2015 (Prognose ohne A 44):	0	(IVV 2002 Anlage 20)
Mitfall 1 -2015- (mit A44 bis Velbert):	38.000	(IVV 2002 Anlage 22)
Mitfall 2 -2015- (mit A44 bis Bochum):	52.000	(IVV 2002 Anlage 28)
Mitfall 1+ -2015- (A44 / A535 bis Essen):	38.000	(IVV 2004 Anlage 6)

Per Saldo nimmt die Verkehrsbelastung des gesamten Ortsteils um 39.000 Kfz (= 530%) zu.

3.4 Weitere negative Auswirkungen durch den Bau der A 44 an den Ortseinfahrten in Velbert

Entgegen der Annahme einer Entlastung werden sich die Verkehrsverhältnisse auf folgenden Straßenabschnitten in Velbert durch den Bau der A44 verschlechtern:

Ortseinfahrt Velbert Nord (alte B 224):

Analysenetz 2000 (Ist - Zustand ohne A44):	9.000	(IVV 2002 Anlage 16)
Bezugsfall 2015 (Prognose ohne A 44):	10.000	(IVV 2002 Anlage 20)
Mitfall 1 -2015- (mit A44 bis Velbert):	11.000	(IVV 2002 Anlage 22)
Mitfall 2 -2015- (mit A44 bis Bochum):	13.000	(IVV 2002 Anlage 28)
Mitfall 1+ -2015- (A44 / A535 bis Essen):	12.000	(IVV 2004 Anlage 6)

Ortseinfahrt Velbert West (B 227):

Analysenetz 2000 (Ist - Zustand ohne A44):	21.000	(IVV 2002 Anlage 16)
Bezugsfall 2015 (Prognose ohne A 44):	24.000	(IVV 2002 Anlage 20)
Mitfall 1 -2015- (mit A44 bis Velbert):	25.000	(IVV 2002 Anlage 22)
Mitfall 2 -2015- (mit A44 bis Bochum):	26.000	(IVV 2002 Anlage 28)
Mitfall 1+ -2015- (A44 / A535 bis Essen):	25.000	(IVV 2004 Anlage 6)

Man müsste annehmen, dass der nach Westen und Norden stadtauswärts gerichtete Verkehr gleich bleibt, egal ob er sich wie heute über Landstraßen seinem Ziel nähert, oder wie im Mitfall 1+ über die Autobahn.

Dieses wird aber anders als erwartet nachgewiesen!

In beiden Fällen werden die Steigerungszahlen der Prognose für 2015 durch den Bau der Autobahn noch einmal um bis zu 20 % übertroffen. Die A44 zieht neuen Verkehr an.

3.5. Die Baumaßnahme entlastet nicht die Ortslage Homberg vom Schwerlastverkehr

Folgende LKW-Belastungszahlen werden im Gutachten auf der L 422 von Obschwarzbach / Bibelskirch nach Homberg angegeben:

Analysenetz 2000 (Ist - Zustand ohne A44):	1.000	(IVV 2002 Anlage 17)
Bezugsfall 2015 (Prognose ohne A 44):	3.000	(IVV 2002 Anlage 21)
Mitfall 1 -2015- (mit A44 bis Velbert):	1.000	(IVV 2002 Anlage 23)
Mitfall 2 -2015- (mit A44 bis Bochum):	1.000	(IVV 2002 Anlage 29)
Mitfall 1+ -2015- (A44 / A535 bis Essen):	1.000	(IVV 2004 Anlage 7)

Die A44 bringt hier also eine Entlastung um 2/3 des LKW-Verkehrs. Die sprunghafte Steigung um 200 % in 15 Jahren erscheint allerdings erläuterungsbedürftig.

Da der Verkehr nicht östlich von Homberg über die L 156 zur A44 auffährt, bleibt die Frage nach dessen Verbleib. Man betrachte die L 426 nach Velbert:

Analysenetz 2000 (Ist - Zustand ohne A44):	2.000	(IVV 2002 Anlage 17)
Bezugsfall 2015 (Prognose ohne A 44):	3.000	(IVV 2002 Anlage 21)
Mitfall 1 -2015- (mit A44 bis Velbert):	4.000	(IVV 2002 Anlage 23)
Mitfall 2 -2015- (mit A44 bis Bochum):	4.000	(IVV 2002 Anlage 29)
Mitfall 1+ -2015- (A44 / A535 bis Essen):	4.000	(IVV 2004 Anlage 7)

Hier wird der LKW-Anteil im Vergleich zum Bezugsfall 2015 sogar um 33 % erhöht. Bedenkt man, dass der größte Teil der im Bezugsfall 2015 dort befindliche Verkehr (Velbert - A3) sich auf der Autobahn befindet, wird deutlich, dass die gesamte Verlagerung aus Homberg (-2000 LKW / Tag) nach Velbert-West gerichtet wurde. Dabei handelt es sich vornehmlich um den Schwerlastverkehr der Kalkwerke Wülfrath.

Die Annahme, der Schwerlastverkehr würde von den Kalkwerken über Velbert-West zur A 3 fahren ist falsch.

Dagegen spricht der erhebliche Umweg von 5 Km.

Dagegen spricht die Topographie, da zunächst das Angertal zu queren ist und dann in permanenter Steigung der Hochpunkt in Velbert-West erreicht werden muss.

Dagegen spricht die von den Kalkwerken vor wenigen Jahren durchgeführte Verlegung der Werksausfahrt zur L 422. Dieser Umstand scheint den Planern nicht bekannt zu sein.

Dagegen spricht die umständliche Anbindung der A44, wenn man von der L 426 kommt (wofür sie eben gar nicht gedacht ist): links abbiegen auf die B 227 und nach zwei Ampelkreuzungen auf die A44 auffahren.

Dagegen spricht der schlechte Ausbauzustand der L 426 im Velberter Abschnitt. Ein Ausbau ist nicht vorgesehen.

Daher ist anzunehmen, dass Homberg nicht vom Schwerlastverkehr entlastet wird. Ein wesentliches Ziel der Planung ist damit verfehlt.

Zu 8.

Die Planung würde zu nicht hinnehmbaren, jeden Nutzen der Autobahn überwiegenden Umweltschäden führen.

Die besondere ökologische Beeinträchtigung ergibt sich u.a. aus der Umweltrisikoeinschätzung (URE), die für den Bundesverkehrswegeplan 2003 erstellt worden ist. Obwohl kein FFH-Gebiet betroffen ist, wurde der A 44 ein Höchstmaß an Umweltbeeinträchtigung – Höchstnote 5 – zuerkannt.

Der Untersuchungsraum der URE weist auf 36% der Fläche ein sehr hohes, auf 10% der Fläche ein hohes Umweltrisiko auf. Dies betrifft insbesondere die zahlreichen Bachtäler. Auf immerhin 31% der Fläche werden Ortslagen betroffen.

Nach Augenschein ergebe sich im Süden ein konfliktärmerer Korridor, was zu einer Untersuchung von Alternativen und zu einer Erweiterung des Suchraumes nach Süden führen sollte. Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes war daraufhin die Ergänzung „mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ vorgesehen, was diese erweiterte Untersuchung rechtlich eindeutig abgesichert hätte. Obwohl dies im endgültigen Plan nicht mehr vorgesehen ist, zeigt die Einstufung der URE die besondere ökologische Bedeutung des Naturraumes. Sie hat auch erhebliche Bedeutung für das nachfolgende Verfahren insofern, als damit vorgegeben wird, dass dieser Belang bei der Abwägung ein besonderes Gewicht hat.

Auch die Umweltverträglichkeitsstudie von 1994 benennt erhebliche ökologische Probleme und zweifelt deswegen an der Planung „Wenn die Planung fortgesetzt werden soll, dann ...“

Wie auch im Folgenden aufgezeigt wird, ist der Belang so gewichtig, dass er eindeutig schwerer wiegt als der Belang verkehrlicher Bedarf.

Durch die A 44 wird eine vielfältig gegliederte hügelige Landschaft u.a. mit Bachtälern, Siepen, Gehölzgruppen, Hecken, Sträuchern, Feuchtgebieten, Staudenfluren, Gewässern, aufgegebenen Steinbrüchen und Tongruben, Feldrainen, deren ökologisches Zusammenwirken u.a. für FFH-Tierarten und Rote-Liste-Tierarten wie Steinkauz, Schleiereule und Kammolch von besonderer Bedeutung ist. Die ökologische Bedeutung des Gebietes ist im gerade stattfindenden Landschaftsplanänderungsverfahren wieder hervorgehoben worden. Die Autobahn lässt sich in diese abwechslungsreiche Landschaft nicht einpassen und zerstört diesen Zusammenhang, gefährdet den Lebensraum der Tierarten.

Insgesamt sind 2 Naturschutzgebiete, 3 Landschaftsschutzgebiete, 5 Naturdenkmäler und 6 geschützte Landschaftsbestandteilen betroffen. Eines der Naturschutzgebiete ist das zukünftige Naturschutzgebiet Anger, das zwar im Text erwähnt, aber in der Karte nicht als schützenswertes Gebiet dargestellt worden ist, obwohl es schon im Regionalplan als Bereich für den Schutz der Natur ausgewiesen worden ist. Dies lässt vermuten, dass der Eingriff durch die A 44 nicht insofern ausreichend gewürdigt worden ist. Betroffen sind 3 große Biotopverbundflächen, die Anger mit Nebentälern (705 ha naturschutzwürdige Flächen), das Naturschutzgebiet in der Bracht (8 ha naturschutzwürdige Flächen) und die Nebentäler des Angerbachtales (150 ha landschaftsschutzwürdige Flächen). Vernetzte Biotopverbundsysteme zwischen Tälern und den höher gelegenen landwirtschaftlichen Flächen werden unterbrochen, wie beim Komplex Himmelbachtal - Naturschutzgebiet In der Bracht – Anger. Die Isolation des Naturschutzgebietes „In der Bracht“ gefährdet das Vorkommen von Ringelnatter und Erdkröte sowie von Fledermäusen.

Als besonders betroffene Vogelart ist der Steinkauz zu nennen, der gerne im niedrigen Sturzflug jagt und für den die Trasse ein großes Hindernis darstellt. Beeinträchtigt wird der Lebensraum der Greifvögel, die große Freiflächen benötigen.

Neben der Anger sind insgesamt 13 Bäche von der Planung betroffen.

6 Bäche werden überbrückt. Wenn gleich durch die Überbrückung an Stelle einer Dammschüttung die Belastungen gemildert werden, bildet jede Brücke einen besonderen Eingriff in den Lebensraum Tal. Zu nennen ist hier beispielsweise die Störung der Brutvögel.

Im Schmitzbrück und in anderen Bereichen findet Wildwechsel statt, der möglicherweise zum Verlust von Rehwild, Dachsen und Füchsen führen kann.

Die erhebliche Beeinträchtigung der Landschaft wird augenscheinlich an den meterhohen Wällen zu beiden Seiten der Autobahn und an den zahlreichen Brücken. Von 9.195 Metern Autobahn sind immerhin 1.180 Meter überbrückt.

Diese Landschaft ist eine Erholungslandschaft von hoher Qualität. Es handelt sich bei den beiden Flächen zu beiden Seiten der Landstraße L 156 Homberg – Heiligenhaus um die beiden größten unzerschnittenen Flächen der Region. Sie sind auch noch wenig lärmbelastet. Daher dient diese Landschaft mit zahlreichen Wegebeziehungen der Naherholung der angrenzend wohnenden Bevölkerung und der Bewohner und Bewohnerinnen der benachbarten Großstädte. Diese Erholungsfunktion wird weitgehend aufgehoben. Ein Lärmband zieht sich quer durch die Landschaft. Die Sichtbeziehung ist u.a. auch durch die hohen Wälle nachhaltig gestört. Das Wegenetz wird eingeschränkt.

Durch den Straßenkörper selbst und zur Straße gehörende Flächen werden 62,3 ha in Anspruch genommen; 54,8 ha davon sind landwirtschaftlich genutzt. 132 ha werden als Ausgleichs- und Ersatzflächen benötigt und damit zum großen Teil der landwirtschaftlichen Produktion weitgehend entzogen. (Auch diese Größenordnung zeigt im übrigen die Größe des Eingriffes). Zu berücksichtigen ist ferner, dass 412 ha als beeinträchtigt gelten, da sie bis zu 250 Meter vom Rand der Fahrbahn entfernt liegen und bis dort Auswirkungen reichen. Marktfrüchte werden durch Schwermetalle geschädigt.

So werden im großen Umfang ackerbaulich genutzte Flächen zerstört oder beeinträchtigt. Es handelt sich dabei um Ackerböden von höchster Qualität mit mehr als 80 Bodenpunkten, Böden, die für eine gesicherte landwirtschaftliche Produktion unverzichtbar sein sollten. Dieser Verlust bringt etliche Höfe in Existenznot.

Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodens findet auch durch Bodenabschwemmungen statt.

Es fehlen auch Ausführungen, was mit den z.T. wertvollen Böden geschieht, die durch den Bau anfallen. Nur 1/3 sollen an Ort und Stelle z.B. für den Bau der Dämme wiederverwandelt werden. Das „Schicksal“ der anderen Zwei Drittel ist nicht ersichtlich.

Dabei ist festzustellen, dass die Beurteilung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft im landschaftspflegerischen Begleitplan schwere Mängel hat, das Ausmaß der Beeinträchtigung noch nicht einmal ausreichend widerspiegelt.

Zu 9.:

Die Auswirkungen auf die Natur werden in der Planung, speziell im landschaftspflegerischen Begleitplan nicht annähernd ausreichend gewürdigt.

Bei der Sichtung der Unterlagen stellte sich heraus, dass verschiedene grundlegende Fachbeiträge und Gutachten nicht in den Unterlagen vorlagen. Daher wurde mit dem Landesbetrieb Straßen in Essen zur Einsichtnahme der nicht beiliegenden Fachbeiträge und Gutachten ein

Termin abgesprochen. Bei diesem Termin am 06.04.2005 konnten verschiedene Beiträge nicht eingesehen werden. Durch Benachrichtigung des Landesbetrieb Straßen NRW am 19.04.2005 wurde mitgeteilt, dass die in dem Erläuterungsbericht zum Landschaftspflege-rischen Begleitplan (Anlage 12) erwähnten Gutachten "Zooökologische Untersuchung" von Hamann und Schulte / 1996 und der "Gewässerökologische Fachbeitrag" vom Umweltbüro Essen / 1996 in der NL Essen vorliegen und bei Bedarfeingesehen werden können. Erbetene Unterlagen zur Beschreibung der Geologie und Hydrogeologie wurden nicht zur Einsicht freigegeben. Daraufhin wurden der Landesbetrieb Straßen NRW und der Geologische Dienst mit Hinweis auf das Umweltinformationsgesetz um Einsicht in die Unterlagen gebeten. Diesem Antrag wurde weitgehend entsprochen. Die Unterlagen wurden zum Verbleib von Essen und Krefeld übermittelt. Fehlende Pläne wurden vom Landesbetrieb Straßen digital fotografiert und als letzte Unterlage am 12. Mai 2005 per mail zur Verfügung gestellt. Letztlich wurden allerdings keine Materialien zu den „neuesten geologischen Erkundungen aus 2002“ heraus gegeben, da diese aus den wasserrechtlichen Antragsunterlagen der Stadtwerke Ratingen entstammen. Sie sind nicht in der Verfügbarkeit des Landesbetriebes Straßen in Essen. Die Bezirksregierung lehnte die Herausgabe ab, mit Hinweis auf das laufende Verfahren. Die Stadtwerke ihrerseits lehnten die Einsichtnahme ab, da die Antragsunterlagen noch nicht vollständig seien und erst abschließende Bohrungen abgewartet werden müssten, um fundierte Aussagen zu den hydrogeologischen Bedingungen des Wasserwerkes Homberg machen zu können. Die Sichtung der Unterlagen in Ordner 4 & 5 und der nun vorliegenden Sachinformationen ergab folgende Erkenntnisse:

1. Biotop- & Artenschutz

In den Planungen zum Bau der A44 zwischen Ratingen und Velbert wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen zum Schutz der Natur in weiten Teilen nicht beachtet und auch nicht in adäquater Weise in den Planungen umgesetzt.

Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde im März 1994 vorgelegt. In dieser Studie werden die Ausführungen der 2. Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen vom 21. Mai 1992 nicht berücksichtigt. In dieser so genannten FFH-Richtlinie werden Lebensraumtypen und Arten von Pflanzen und Tieren genannt, die einem besonderen Schutz unterliegen sollen. Hierzu werden besondere Schutzbestimmungen erlassen, die für die genannten Lebensraumtypen und Pflanzen- und Tierarten Gültigkeit haben. Die 3. Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vögel, kurz Vogelschutzrichtlinie, wird ebenfalls bei der UVS von 1994 nicht berücksichtigt. Der Konzeptentwurf von 1996 berücksichtigt die Ausführungen der beiden Richtlinien ebenfalls nicht. Die Verordnung zum Schutz wild lebender Tier- und Pflanzenarten (Bundesartenschutzverordnung), datiert vom 14. Oktober 1999 (zuletzt geändert am 25.3.2002), hätte erst bei der ergänzenden Variantenbeurteilung von 2003 bei den Planungen Beachtung finden können. Dies ist aber dort ebenso wenig geschehen, wie für die Bearbeitung der Planfeststellungsunterlagen aus 2005. Gleiches gilt für die Vogel-schutz- und FFH-Richtlinie. Auch diese sind bislang eigentlich nicht erkennbar in den Planungen berücksichtigt worden. Zur Verdeutlichung werden nachfolgend die in den drei Schutzbestimmungen aufgeführten und gleichzeitig im Planungsgebiet bekanntermaßen lebenden Tierarten aufgelistet.

Die Herkunft der Daten zur Erfassung der Arten werden hier tabellarisch mit dargestellt.

Artnamen / Erfassungsjahre	Biotop- kataster 1977-87	IVÖR 2000	Biol Stat. 2000	Hamann & Schulte 1996	LBP 2005
Zwergfledermaus		+		+	+
Wasserfledermaus		+		+	+
Großer Abendsegler		+			
Braunes Langohr		+			
Kleiner Abendsegler		+			
Geburtshelferkröte	+	+	+	+	+
Kreuzkröte	+			+	+
Kammolch	+	+	+	+	+
Bekassine				+	+
Eisvogel	+	+		+	+
Erlenzeisig			+		-
Feldschwirl			+		-
Gartenrotschwanz			+		-
Grünspecht		+	+	+	+
Habicht			+		+
Kiebitz				+	+
Kleinspecht			+		-
Kornweihe			+		-
Mäusebussard			+		+
Mittelspecht			+		
Neuntöter			+		
Pirol			+		
Rotmilan			+		+
Schleiereule			+		
Sperber			+		-
Steinkauz			+		+
Teichhuhn			+		
Teichrohrsänger			+		
Turmfalke			+		+
Turteltaube			+		
Wachtel				+	-
Waldkauz			+		+
Waldohreule			+		
Wendehals			+		
Anzahl	4	9	24	10	15

Tabelle 1: Im Planungsraum auftretende, planungsrelevante „Streng geschützte Tierarten“ und „Europäische Vogelarten“, die bei der artenschutzrechtlichen Prüfung in Fachplanungen zu beachten sind. + : Art als streng geschützt aufgeführt, - : Art nicht als streng geschützt aufgeführt.

Allein schon bei Nennung der Arten Geburtshelferkröte, Kammolch, Kreuzkröte und Eisvogel im Biotopkataster der LÖBF für das Angertal hätte es bei den ersten Variantenvergleichen und Trassenbestimmung zu erkennbaren Abwägungsprozessen zu Vorkommen und potentieller Beeinträchtigung dieser Arten durch die geplante A44 führen müssen. Dies ist

jedoch nicht geschehen. Selbst die zunehmenden Kenntnisse zum Vorkommen „streng geschützter Tierarten“ im Angertal hatte keine ernsthafte Prüfung zu Auswirkungen auf die betroffenen Arten zur Folge. Weithin sind die notwendigen Prüfungen zu Schutzmöglichkeiten bei Bau und Betrieb der §16-Trasse unterblieben. Vielfach wurden nicht fundierte Fehlbehauptungen der objektiven Auseinandersetzung mit den offenkundigen Problemen im Bereich des Artenschutzes vorgezogen. Auch wurde der entsprechende strenge Schutzstatus in weiten Teilen bis in die Planfeststellungsunterlagen verschleiert. Die vorgelegten Planunterlagen erfüllen daher nicht die gesetzlich vorgesehenen Standards für Eingriffsplanungen und sind somit abzulehnen. Überdies sind zahlreiche besonders geschützte Arten nicht im Vorkommen vermerkt, z.B. Hirschkäfer im Angertal.

Die Tiervorkommen in den sehr willkürlich abgegrenzten faunistischen Funktionsräumen sind weithin unzutreffend dargestellt. Ihr Schutzstatus ist hier sehr fehlerhaft angegeben und die Vernetzung von Biotopkomplexen unzureichend erkannt oder behandelt. Genannt seien hier einige Nennungen von Braunkehlchen in den Funktionsräumen 8-11, diese werden aber nicht in die Artenliste fortgeführt. Wertgebende Vorkommen weiterer streng geschützter Arten und solcher der FFH-Richtlinie werden offenbar bewusst verschwiegen. Auffällig ist die häufige Nennung von Amphibien in den Flächen östlich der Anger, ohne hier Laichgewässer und Landlebensräume in Beziehung zu setzen. Dies ist bezeichnend für die unzureichend erfasste Vernetzung von Biotopkomplexen.

Bewusste Verschleierungen von nachteiligen Auswirkungen der Einleitung zu hoher Mengen von Straßenabwässern werden bei der Besprechung des Funktionsraumes 12, Homberger Bach westlich A3, sehr gut erkennbar. Das Artenvorkommen der beiden Bäche wird verschwiegen. Die Beschreibung „ Kleinschotter und größere Steine sorgen für vielfältige Sohlenstrukturen und Strömungsunterschiede des insgesamt als naturnah zu bezeichnenden Fließgewässers.“ (LBP S. 33) lässt ja keineswegs die gravierenden Erosionsprobleme erahnen, die das Bachsystem mit der übermäßigen Einleitungsmenge von 390 l/sec hat. Gerade diese sind aber an anderer Stelle der Planungsunterlagen als Grund für die dringend gebotene Verlagerung der Einleitung genannt. Es bleibt zu fordern, die beantragte Verlagerung der Einleitung in den Homberger Bach nur unter der Auflage zu genehmigen, dass die Einleitungsmenge auf die gesetzlich geforderten Standards reduziert wird.

Die ab Seite 34 vorgenommenen Nennungen zu streng geschützten Tierarten entsprechen keineswegs den vorliegenden zu Tiervorkommen und Schutzstatus (vergl. Tabelle 1). Es wird zudem bei den benannten Arten regelmäßig mit der falschen Behauptung gearbeitet, die Tiere lebten in Bereichen, die vom Vorhaben nicht betroffen seien. Dazu drei Beispielsfälle:

- Fledermäuse wurden nur im NSG Bracht beschrieben. Die dort über dem Teich jagenden Tiere seien durch die benachbart geplante Autobahntrasse nicht betroffen. Diese Behauptung ist falsch, weil die Tiere hier ja nur in einem Teillebensraum angetroffen wurden. Der gesamte Lebensraum umfasst aber auch das Angertal mit seinen Nebentälern und den dortigen Grünländereien und Ackerflächen. Die Autobahntrasse wird den bislang gut vernetzten Lebensraum durchtrennen und erheblich beeinträchtigen, Fledermäusen wird durch den Autobahnbau der derzeitige Lebensraum zerstört. Es sind zudem hohe Mortalitäten bei den Jagdflügen über der Autobahn zu erwarten.
- Kammmolche sind im Angertal nachgewiesen, eine Beeinträchtigung sei nicht gegeben, weil der Talraum überbrückt werde. Die generellen Lebensraum- und Vernetzungsfunktionen im Talraum blieben unverändert erhalten, nicht ersetzbare Biotope würden nicht zerstört und damit sei auch keine besondere Beeinträchtigung gegeben. Es muss jedoch festgestellt werden, dass ein bekannter Offenlandbewohner, wie der Kammmolch, nicht nur in der Talaue der Anger angetroffen wird, sondern einen erheblich größeren Bereich als Landlebensraum nutzt. Bei den Wanderungen im

Sommer sind die Tiere durch den Verkehr der benachbarten Straße erheblich gefährdet. Dies wird nicht bedacht, ebenso die Beeinträchtigung des Laichbiotopes „Angertal“ unterhalb der Straßenabwassereinleitung im Angertal. Der Laichbiotop wird bei Hochwässern regelmäßig von der Anger überflutet. Salz- und schadstoffhaltige Straßenabwässer der A44 werden auf diesem Weg in den Laichbiotop eingetragen. Der Fortpflanzungserfolg und die Fitness der dort anwesenden Tiere werden in Frage gestellt.

- Eisvögel sind ebenfalls im Angertal beheimatet. Deren Vorkommen ist aber nicht auf den Talraum beschränkt. Zur Jagd suchen die Vögel gerne Gewässer mit reichem Kleinfischbestand auf, die im Umfeld des Angertales gelegen sind. Sie sind sowohl in dem NSG „In der Bracht“, wie auch an den verschiedenen Fischteichen südlich von Heiligenhaus anzutreffen. Den niedrig streichenden Vögeln wird der Anflug der Nahrungsbiotope und damit das Überqueren der A44 nicht mehr gelingen. Der Fahrzeugverkehr auf der A44 wird den Vögeln zum Verhängnis. Die im LBP angenommene Unbedenklichkeit der A44 ist falsch und realitätsfremd.

Ab der Seite 50 werden Beschreibungen des Landschaftsbildes und Erholungsfunktion gegeben, die als Basis für die qualitative Ermittlung des Eingriffes dienen sollen. Die dort vorgenommenen räumlichen Abgrenzungen für die „landschaftsästhetischen Raumeinheiten“ sind weithin nicht nachvollziehbar bzw. unzutreffend. Dies soll an zwei Beispielen belegt werden.

1. Beispiel Raumeinheit 2, Homberger Bachtal mit Zufluss: Als **Raumeinheit** werden drei Teilbereiche zusammengefasst, der Homberger Bach östlich der A3 (RE 2.1), der Kaltenbach (RE 2.2) und der Homberger Bach westlich der A3 mit dem Hahnerhofbach (RE 2.3). Warum dies als Raumeinheit beschrieben wird, obwohl hier die Raumeinheit 1, Autobahnkreuz Ratingen Ost, trennend und isolierend wirkt, ist nicht begründbar.
2. Beispiel Raumeinheit 3, Himmelbach: Dem Himmelbachtal sind schon durch die Geländegestaltung, Gehölzbestand und ähnlichem die beiden Hofanlagen „Knopshof“ und „Breckhausen“ zugehörig. In diesem Fall möchten die Gutachter diese beiden Höfe als eigene Raumeinheit 4 aus dem Himmeltal herauslösen. Die vorgenommene Trennung ist unrichtig.

Es muss eine sachgerechte Kartierung und Untergliederung gefordert werden, die den Ansprüchen einer Eingriffsbewertung tatsächlich gerecht werden kann. Die vorliegende Bearbeitung kann den Anforderungen für eine Eingriffsbewertung nicht gerecht werden.

Bei der Darstellung von Art, Umfang und zeitlichem Ablauf des Eingriffs werden ab S. 59 die anlagebedingten Auswirkungen aufgeführt. Für den Fall der dauerhaften Flächeninanspruchnahme muss der Sonderfall ergänzt werden, Zerstörung des Vorfluters durch zu hohe Einleitungsmengen von Straßenabwässern. Beispiele sind die Gewässer Hahnerhofbach und Nonnenbruchgraben, die zerstört sind durch ihre Funktion als Vorfluter, dem mittels dauerhafter Einleitungsgenehmigung eine viel zu hohe Wassermenge zugeführt wird.

Bei den betriebsbedingten Auswirkungen werden Tierverluste durch Unfalltod im Verkehrsfluss angesprochen. Dadurch wird das Bild des Wildunfalles vor Augen geführt, nicht jedoch der weniger beachtete oft massenweise auftretende Unfalltod von kleinen Tieren, so vor allem beispielsweise Amphibien, Fledermäuse und Insekten. Deren Unfalltod oder andere Beeinträchtigungen durch den Autobahnbetrieb werden auch in den Ausführungen zu den Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen nicht angenommen. Die vorgelegten Pläne zeichnen ein unrealistisches Bild von den unbeeinträchtigten Tierpopulationen längs der A44-Trasse. Es müssen sachliche Auseinandersetzungen mit den zu erwartenden Tierverlusten und den realistischen Schutzmöglichkeiten gefordert werden. Diese Risikoabschätzung ist selbst für die im Trassenumfeld beheimateten streng geschützten Arten

nicht erfolgt. Entsprechende Nachbesserungen der Planungsunterlagen müssen gefordert werden.

Unter Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden die Ziele des landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes dargelegt. Dort heißt es „Die Lage der Ausgleichsmaßnahmen soll so gewählt werden, dass sie die räumlichen und funktionalen Verflechtungen wiederherstellt oder von der Landschaftsplanung angestrebte Verflechtungen gefördert werden können. Sie sollen sich jedoch nicht im Einwirkungsbereich der von Straßenverkehr emittierten Schadstoffe befinden. Sie können in der Nähe der Straße liegen, wenn dies der Wiederherstellung der Funktion nicht entgegensteht.“ (LBP, S. 100) Als beeinträchtigte Bereiche werden neben den Straßen vier Zonen auf Seite 103 festgelegt:

Zone	Entfernung vom Fahrbahnrand m	Beeinträchtigungsfaktor	
		ARGE	LBP A44
I	0-25	0,7	0,5
II	25-50	0,4	0,3
III	50-150	0,2	0,1
IV	150-250	0,1	0,1

In den Zonen I-IV befinden sich nach LBP insgesamt 412 ha beeinträchtigte Fläche. Ein wesentlicher Anteil dieser Flächen wird wiederum zu Kompensationen für die Eingriffe herangezogen. Nach den Grundlagen des Ausgleichskonzeptes ist dies nicht zulässig. Es ist daher zu fordern, die Ziele des Ausgleichskonzeptes angemessen umzusetzen. Überdies sind die von ARGE unbegründet abweichend für die A44 festgelegten Beeinträchtigungsfaktoren zurück zu nehmen und die anerkannte Arbeitsanleitung korrekt anzuwenden.

2. Gewässerschutz

In den diversen Funktionsräumen werden verschiedentlich periodisch Wasser führende Bäche beschrieben. Den Grund für diese nur periodische Wasserführung sehen die Autoren fälschlicherweise in Verdunstungsverlusten. In den Bereichen treten aber immer wieder „Bachschwinden“ in Erscheinung, d.h. hier versickert der Bach allmählich in den Untergrund, das anstehende Kalkgestein. Der Grundwasserschutz muss auch im Bereich Heiligenhaus / Velbert den lokalen Bedingungen angepasst werden. Nicht nur im Bereich des Homberger Wasserwerkes sind sehr starke Infiltrationsmöglichkeiten ins Grundwasser gegeben, die zu schweren Beeinträchtigungen führen werden. Auch hier muss wegen der direkten Grundwassergefährdungen die Ausweisung als Wasserschutzzone II gefordert werden. Hier, wie auch in den als Wasserschutzzone II ausgewiesenen Bereichen, müssen alle gesetzlich vorgesehenen Schutzmaßnahmen Anwendung finden. Dazu zählen unter anderem verkehrliche Beschränkungen in der Schutzzone II für Fahrzeuge, die Gefahrstoffe transportieren.

Die in Kapitel 3.1.3 Wasser angesprochenen Oberflächengewässer werden mittels veralteter Ergebnisse aus dem Jahr 1995 behandelt. Besonders deutlich wird dies bei den Ausführungen zum Homberger Bach. Der Wegfall der Kläranlage sowie Bau und Betrieb des Regenrückhaltebeckens in 1999 kommt erst als nachträglicher Vermerk zu den früheren Bedingungen ansatzweise zum Ausdruck. Die Erkundungen der Oberflächengewässer sind nicht mehr zeitgemäß und müssten durch realitätsnahe Erfassungen und Beschreibungen verbessert werden.

Bei den Oberflächengewässern werden keine Angaben zu absehbaren Schäden an Bächen gemacht, die durch die Einleitung von belasteten Straßenabwässern herrühren. Mit Streusalz, Reifen-/Bremsenabrieb und anderen Schadstoffen belastetes Straßenwasser werden durch Leichtflüssigkeitsabscheider ungereinigt in Oberflächengewässern geleitet. Es muss aber zum Schutz der Natur eine unbelastete Einleitung von Abwässern in die Oberflächengewässer gefordert werden, damit diese auch für empfindliche Entwicklungsstadien als Lebensraum erhalten bleiben können.

Im Weiteren behandelte Stillgewässer sind nicht ausreichend bearbeitet. Exemplarisch seien hier der Altarm an der Anger und der Teich Hofermühle (FR 5) genannt. Der Altarm ist Laichgewässer des Kammolches, dies und die Überflutung durch die Anger bei Hochwasser hat ganz wesentliche Bedeutung für den Lebensraumwert. Ähnliches gilt für den Teich Hofermühle. Neben der Bedeutung als Laichbiotop von Amphibien hat dieses Gewässer auch eine Bedeutung als Nahrungsbiotop für den Eisvogel. Diese Fakten verschweigt der LBP geflissentlich nicht nur hier, sondern auch an vielen weiteren Stillgewässern. Funktionale Bedeutung und Biotopwert der Gewässer werden von der Bearbeitung nicht erfasst. Sie gibt dem Teich Hofermühle nur allgemeine Bedeutung als Wert- und Funktionselement, in Unkenntnis oder Verschweigen der Tatsache, dass dieser Teich seit langen Jahren sogar als NSG ausgewiesen wurde.

Für das Grundwasser wird zwar auf „neueste geologische Untersuchungen (in 2002)“ (LBP S. 47) verwiesen, diese Angaben sind allerdings nicht nachvollziehbar, nicht durch Quellenangaben gestützt und abgesichert. Es wird einzig auf das seit langem bekannte Gutachten (DIEDRICH-LEONHARD UND PARTNER, 1993) und einige ältere Schreiben des Geologischen Landesamtes, datiert zwischen 31.08.1989 und 07.09.1995, verwiesen. Es kann als gesichert angenommen werden, dass die hydrogeologische Situation im Planungsraum trotz aller anderen Bekundungen bislang immer noch nicht geklärt ist. Der ausgewiesene Verlauf einer neuen Wasserschutzzone für das Wasserwerk Homberg muss als bloße Hypothese angesehen werden. Aus den Unterlagen des LandesentwicklungsPlan (1995) und des GebietsentwicklungsPlan (1999) muss vielmehr geschlossen werden, dass das Wassereinzugsgebiet des Wasserwerkes weit in das Stadtgebiet Heiligenhaus fortgesetzt ist. Auch weisen die oben zitierten Stellungnahmen und Gutachten des Geologischen Landesamtes darauf hin, dass der zur Wasserförderung bereits genutzte Kalkzug tatsächlich über die Hofermühle hinaus weiter bis Heiligenhaus reicht. Dies berücksichtigen die ausgelegten Planungsunterlagen für den Bau der A44 jedoch nicht. In den Planfeststellungsunterlagen fehlen die geologischen und hydrogeologischen Erkundungen des südlich von Heiligenhaus bis Velbert gelegenen Planungsraumes. Die Planungen zum Bau der A44 gehen von falschen geologischen Gegebenheiten aus, gefährden damit das Trinkwasser in Homberg und sind letztlich abzulehnen.

Die Verkehrssicherheit und Standfestigkeit der Brückenbauwerke ist bei den vorhandenen Dolinen im Kalkstein nicht zu gewährleisten. Die Planungen sind auch aus diesem Grunde abzulehnen.

3. Kompensation

In den Planfeststellungsunterlagen werden zwar die Landschaftsplanänderungen für Ratingen und Heiligenhaus angesprochen, bei der Darstellung von Eingriffen in die Natur und Landschaft werden die zukünftigen Schutzeinstufungen aber nicht berücksichtigt. Da das Angertal mit seinen Nebentälern zu Beginn des Autobahnbaues weitgehend unter Naturschutz stehen wird, ergeben sich erheblich höhere Eingriffsbewertungen und Ausgleichsbedürfnisse als dar-

gestellt. Derartigen unzutreffenden und unzureichenden Darstellungen muss widersprochen werden.

Die Übersichtspläne Bestand / Konflikte (Blatt 1 – 2) (Anlage 12.1.01.01) deuten auf zahlreiche Fehler der Biotoptypenkartierungen hin. Die Sichtung der detaillierten Kartenblätter der Anlage 12.1.1 Bestands- und Konfliktplan (Blatt 1 – 12 M 1 : 1000) bestätigt eine überraschende Vielzahl von tatsächlichen Fehlkartierungen. Diese Fehlkartierungen können nicht ausschließlich mit der sehr lange zurück liegenden Grundkartierung in 1995 begründet werden, sind doch im Spätsommer 2002 entlang der geplanten Trasse 300 m rechts und links Aktualisierungen der Bestandsdaten aus 1995 unter Verwendung des nun gültigen Biotoptypenschlüssels gemäß ARGE Eingriff- Ausgleich NRW erfolgt. Auswahlmäßig sind hier nun verschiedene Fehlkartierungen nur aus einigen der ersten drei Planblätter im Autobahnverlauf östlich der A3 angesprochen. Dadurch soll die auch sonst desolate Grunddatenlage andeutungsweise beschrieben werden. Es wird aber ausdrücklich auf eine vollständige Korrektur verzichtet, dies kann nicht Aufgabe und Sinn der vorliegenden Stellungnahme sein.

Anlage 12.1.1 Blatt 2

Im Nahbereich des Regenrückhaltebeckens östlich der A3 befinden sich einige z.T. großflächige Quellaustritte. Diese sind nicht kartiert, aber durch Bauwerke überplant.

Die Abfahrt von der A3 auf die A44 vernichtet Gehölzbewuchs (AA1) und eine feuchte Hochstaudenflur (EC3) mit einzelnen Gebüsch (BB12). Der Verlust ist nicht vermerkt.

Die Abfahrt der A44 auf die A3 verläuft über Gehölzbewuchs (AA1), eine nicht kartierte Baumhecke mit mittlerem Baumholz (BD12), eine ausdauernde Ruderalflur (HP7) und eine Wallhecke mit mittlerem Baumholz (BD32). Der Verlust ist nicht vermerkt.

Im geplanten Trassen- und Kreuzbereich befindet sich ein unbewirtschafteter Böschungsbereich, der mit Wildkräutern und einzelnen Bäumen und Büschen bewachsen ist. Nicht alle Gehölze sind eingezeichnet, auch ist der Verlust des Biotopkomplexes nicht vermerkt.

Im weiteren Trassenverlauf ist westlich des Wittenhausweg eine Baumhecke dem Straßenverlauf im Wege. Diese ist nicht dargestellt. Auch der Verlust ist nicht vermerkt.

Am westlichen Rand des Wittenhausweg wachsen mehrere Obstbäume, die dem Straßenbau weichen müssten. Im Plan ist nur ein Baum eingezeichnet.

Östlich des Kaltenbaches befindet sich seit langer Zeit eine großflächige Ackerbrache unter der Brücke und rechts (südlich) der Trasse. Statt der richtigen Angabe (HA1) wird hier Acker (HA0) dargestellt.

Östlich an das Wasserwerk Homberg schließt sich eine seit Jahren ungedüngte, extensiv genutzte Weidefläche an. Diese ist als intensiv gedüngte Fettweide falsch kartiert.

Zwischen dem Ackerland und Weideflächen des Wiedenhof / Viegenkotten befindet sich eine lange Baumreihe (BF12), die nicht kartiert wurde.

Anlage 12.1.1 Blatt 3

Im Bereich der Talbrücke des Hombergerbach liegt eine Weidefläche zwischen dem Wittenhausweg und der Ackerflur. Zwischen Acker und Weide wachsen seit Jahren 12 Obstgehölze (BF32). Laut Kartierung handelt es sich um 7 Bäumchen (BF31). Ein Teil der 12 Bäume wird möglicherweise durch den Brückenbau zerstört.

Laut Kartierung führt ein Rundweg (HY2) um die Windkraftanlage. Das ist unrichtig.

Südlich der Hofstelle Wittenhaus befindet sich eine extensiv bewirtschaftete Obstweide mit alten Hochstämmen (HK3). Die falsche Kartierung nennt hier HK 2 (Obstgarten ohne Hochstämmen). Zudem ist die Ausdehnung der Obstweide unrichtig dargestellt. Es fehlt weiterhin die Darstellung / Erfassung der beiden Neuanpflanzungen, die in den letzten 15 Jahren in anderen Abschnitten der Weidefläche erfolgten.

Die alte extensive Obstweide mit Hochstämmen (HK3) südlich Hausmannshausen ist nicht dargestellt.

Ebenfalls nicht dargestellt sind die alten Hochstämmen (HK3) nördlich Hausmannshausen. Nordwestlich Hausmannshausen ist ein Bachlauf dargestellt, den es in der Realität nicht gibt. Nördlich Hausmannshausen liegt ein extensiv bewirtschafteter Wiesenbereich in die Ackerflächen eingebettet. Dieser ist falsch kartiert als Fettweide (EB).

Nördlich der Hoflage Unter Schrievers befindet sich neben dem Feldweg eine periodisch schüttende Quelle. Sie ist nicht kartiert.

Am Ende des Feldweges von Unter Schrievers liegt eine extensive Wiesenfläche. Diese ist fälschlich als Fettweide (EB) dargestellt. Falsch kartiert ist auch der in Realität nicht vorhandene Weg in der Wiese. Auch ist das mit FM2 dargestellte Fließgewässer in Realität nicht gegeben. Es ist kein Bachbett ausgebildet! Im südwestlichen Zipfel dieser Wiese entspringt eine periodisch schüttende Quelle, deren Wasser nach wenigen Metern Fließstrecke versickert. Quelle, Bachverlauf und Bachschwinde sind nicht eingezeichnet.

Anlage 12.1.1 Blatt 4

Im nordwestlichen Bereich des Kartenblattes wird wieder der Himmelbach mit der Klassifikation FM2 dargestellt. Den Bach gibt es dort nicht.

Zwischen der Autobahntrasse und Hoflage Breckhausen liegt ein Mischwaldkomplex mit einem nördlich angeschlossenen beweideten Grünland. Dieses von einem ausdauernden Weidezaun umgebene Grünland wird als artenarme Intensiv-Fettwiese (EA) deklariert.

In dem Mischwald verläuft dann tatsächlich der Himmelbach auf kurzer Strecke, bis er im Untergrund versickert ist. Quelle und Bachschwinde sind nicht dargestellt.

Dem Mischwald östlich gelegen wird auf der Karte eine artenarme Intensiv-Fettwiese (EA) dargestellt, tatsächlich handelt es hier um eine mehrjährige Aufforstung (AD1), die auch für den Biotopkartierer nur durch Überklettern des Wildschutzzaunes erreichbar ist.

Südlich davon gelegen schließt sich eine weitere Aufforstung (AD1) an, diese wird im Plan als Acker ohne Wildkrautflur (HAO) dargestellt.

Südlich des Knopshof wird Acker ohne Wildkrautflur (HAO) kartiert, im hofnahen Bereich werden dort aber Biogemüse und Kartoffeln erzeugt, wodurch eine durchaus reichlich ausgeprägte Wildkrautflur anzutreffen ist. Richtige Kartierung wäre daher HA1.

In der Weggabelung Breckhauserweg / Hohenanger befindet sich eine Strauchgruppe (BB12), die nicht kartiert wurde. Sie liegt im Trassenverlauf und müsste als Verlust gekennzeichnet sein.

Am Weg Hohenanger befindet sich Weg begleitend eine Baumgruppe (BF13), die ebenfalls den Planungen zum Opfer fallen würde. Baumgruppe und Verlust sind nicht dargestellt.

Bei derartigen Mängeln in der Grunddatensammlung können die weiter durchgeführten Berechnungen zu Eingriffskompensation und ähnlichem - selbst bei unterstellt richtiger Anwendung - nicht zu sachgerechten Ergebnissen führen. Hier müssen realistische Grunddatenbestände gefordert werden. Die vorhandene Datensammlung kann den notwendigen Anforderungen für die Eingriffsbewertung und -kompensation nicht gerecht werden. Bei der zu erwartenden Schwere des Eingriffes in den Naturhaushalt muss eine Gesamtkompensation abseits der geplanten Straße gefordert werden.

Grundsatzkritik

Der LBP beruft sich für sein Vorgehen auf das von der ARGE Eingriff – Ausgleich NRW entwickelte Gutachtermodell Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft, Bewertungsrahmen für die Straßenplanung, (hrsg. von den Ministerien für Stadtentwicklung und Verkehr sowie Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft, Düsseldorf 1999, künftig: ARGE), das mit Ministerialerlaß vom 25.2.1999 verbindlich wurde. Er weicht aber an entscheidenden Stellen von dessen Vorgaben ab.

Gravierendster Faktor ist dabei die Heranziehung eines abstrakten Wertepunktsystems, das eine funktionsunabhängige „Abrechnung“ ermöglicht, die nur sekundär am Schluß auch auf einen Flächenbedarf bezogen wird (LBP S. 104 ff)

Mit ARGE wurde dagegen ein Modell entwickelt, mit dem flächen- und funktionsbezogen die Erheblichkeit eines Eingriffs und der Mindestumfang von Kompensationsmaßnahmen ermittelt werden sollen.

Mit der Einführung des abstrakten Wertepunktsystems wird der durch den Straßenbau bedingte Eingriff für den LBP zu einem bloßen Rechenmodell, bei dem sich die Eingriffsintensität nur noch als höhere ausgleichende Punktzahl niederschlägt. Die Frage, ob von dem Projekt so tiefgreifende Auswirkungen auf den Naturhaushalt ausgehen, dass seine Zulässigkeit in Frage steht, wird ausgeblendet - wenn man nicht die ausführliche Schilderung der Ergebnisse der UVS, dass das Projekt nur unter gravierendsten Schäden für die verschiedenen Schutzgüter zu realisieren sei, als vorgeschalteten Hinweis auf diese Tatsache wertet.

Beispiel: Die quantitative Eingriffsermittlung (Unterlage 12.0.5) bezieht sich allein auf die Ermittlung von Wertpunkten für die betroffenen Biotopbereiche. Die Erkenntnis, dass durch die Maßnahme über 2 ha an Biotopen in Anspruch genommen werden, die laut Unterlage 12.0.1 als nicht ausgleichbar gelten, ist nur durch aufwändige eigene Berechnungen zu gewinnen. Die Anlage der Übersicht zielt nicht darauf ab, solche für die Bestimmung der Eingriffsintensität wichtige Erkenntnisse zu vermitteln. (NB weist der LBP auch im Textteil nicht darauf hin.)

Mit der Zwischenschaltung des abstrakten Wertepunktsystems umgeht der LBP die grundlegende Forderung von ARGE, dass Eingriff und Kompensation funktional aufeinander bezogen sein müssen. Statt die Kompensation individuell auf den jeweiligen Eingriff abstimmen zu müssen, kann der LBP über das Wertepunktkonto jede ökologische Aufwertung anrechnen – selbst dann, wenn sie für das betroffene Schutzgut kontraproduktiv ist.

Beispiel: Die Maßnahmenblätter (Unterlage 12.0.10) weisen mehrere Gehölzanpflanzungsmaßnahmen (Maßnahmen 2.x, 3.x, 4.x) als Kompensation u.a. für die Lebensraumverluste von freilebenden und Offenland-Tierarten aus – deren Lebensraum damit über den Eingriff hinaus (ihr Lebensraum macht lt. S. 63f des LBP 84 % der Eingriffsfläche aus) auch noch durch die Kompensationsmaßnahmen beschnitten wird.³ Dem grundsätzlichen Anspruch von ARGE (S. 41): “Die Bestimmung der Art der Kompensationsmaßnahmen ist in Abhängigkeit von den beeinträchtigten Funktionen vorzunehmen“ wird diese Vorgehensweise sicher nicht gerecht. Auch die pauschale Gegenüberstellung in Unterlage 12.0.8 leistet dies, im Gegensatz zu der wesentlich differenzierteren Aufarbeitung der Faktoren Landschaftsbild und Erholungsfunktion, für den Bereich Naturhaushalt nicht.

³ Der mögliche Einwand, ARGE selbst erwähne (S. 76f), es sei „aus ökologischer Sicht nicht wünschenswert, für einen ökologisch geringwertigen Acker als Kompensation die Neuanlage von Acker anzustreben“, sondern „eine Möglichkeit wäre zum Beispiel die Schaffung von Feldgehölzen, Hecken und anderen Saumbiotopen“, könnte nur greifen, nachdem man sichergestellt hätte, dass dies den Lebensraumansprüchen der vom aktuellen Eingriff betroffenen Tierarten, darunter in diesem Fall streng geschützte Arten, entspricht. Das geschieht aber nicht (s.u.).

Nur, indem er auf die von ARGE geforderte funktionale Zuordnung und die Ermittlung der Eingriffsintensität verzichtet und die Kompensation statt dessen als Ausgleich eines abstrakten Wertpunktkontos behandelt, kann der LBP zu dem Ergebnis kommen, dass „durch die genannten Maßnahmen .. die erforderliche Kompensation von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes i.S. des Landschaftsgesetzes NW geleistet“ werde (LBP S. 116).

Die Ermittlung von Art und Umfang der von dem Eingriff betroffenen Schutzgüter entspricht nicht den Vorgaben von ARGE. Sie – und in der Folge auch die Kompensationsermittlung – sind ungenügend.

Nochmals zur quantitativen Ermittlung:

Ob tatsächlich die volle Wertpunktzahl für alle als Kompensation angestrebten Biotope angesetzt werden kann, ist zumindest für AA22 (Laubwald und Feldgehölz bodenständiger Baumarten mit bedingt naturnahem Unterwuchs) zweifelhaft angesichts der von ARGE S. 79 gesetzten Frist von 30 Jahren, innerhalb derer der anrechenbare Entwicklungsstand erreicht sein muss.

Zum fachlichen Vorgehen:

Während der LBP sich auf die Bestimmung allgemeiner Biotoptypen beschränkt, fordert ARGE – aus Gründen des Arbeitsaufwandes nur für ausgewählte Bereiche mit „einer zumindest mittleren Wertigkeit“ - die Erstellung von floristischen Gesamtartenlisten (ARGE S. 46). Legt man einen Mindestwert von 6 Punkten zugrunde, hätte das eine Bearbeitung von 21 Biotoptypen an diversen Standorten zur Folge haben müssen. Noch bei einem Mindestwert von 8 Punkten wären 7 Biotoptypen an mehreren Standorten zu bearbeiten gewesen. Das geschieht nicht.

Dem Hinweis von ARGE (S. 48f), es gebe größere Spannbreiten in der Wertigkeit von Biotopen eines Typs, so dass der jeweilige Wert einzelfallbezogen ermittelt werden müssen, wird nicht Rechnung getragen.

Stattdessen werden die Biotoptypen im LBP-Text (S. 23f) lediglich überschlägig beschrieben und der Unterschiedlichkeit durch Zuweisung von Wertpunkten in einer Spannweite (z.B. für Wälder 8 – 10) Rechnung getragen. Diese Spanne wird aber in den Listen zur quantitativen Erfassung (Unterlagen 12.0.5) der einzelnen Teilbereiche nicht aufgenommen oder gar weiter differenziert, sondern durch eine einheitliche Ansetzung für alle Standorte eines Biotoptyps (für Waldstandorte bis 8) ersetzt.

Laut Ministerialerlass (ARGE S. III), sollen „die im Gutachtermodell enthaltenen formalisierten Ansätze zur Bewertung des Eingriffs und zur Ermittlung des Kompensationsumfangs ... Wertzuordnungen (sein), die der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Bewertungsergebnisse dienen sollen“. Der LBP dagegen verzichtet auf die Chance, die im Textteil zumindest angedeuteten Wertunterschiede zwischen den einzelnen Flächen gleichen Biotoptyps durch eine entsprechende Ansetzung individueller Wertigkeiten zu verdeutlichen, zugunsten einer standardisierten Ansetzung.⁴

Die von ARGE zugunsten der Nachvollziehbarkeit geforderte argumentative Begründung für die Bildung von Funktionsräumen unterbleibt im LBP. Die Funktionsräume werden beschrieben, Gründe für die Bildung in dieser Form oder ihre Abgrenzung werden nicht genannt.

⁴ Die Behauptung des LBP (S. 102), ARGE-gemäß habe die qualitative Eingriffsermittlung im Vordergrund gestanden, bestätigt sich im Werk nicht.

Offenbar sieht der LBP mit der Bildung von Funktionsräumen, „die als Lebensraum ... den Ansprüchen bestimmter Tier- und Pflanzenarten entsprech[en]“, auch „deren Bedeutung für einzelne Tierarten mit besonderer Bedeutung“ (S. 24) als hinreichend erfasst an.

Er kommt nicht einmal der von ihm selbst referierten Erkenntnis nach, dass der Wert von Biotoptypen sich durch deren Bedeutung als Tierlebensraum erhöhen kann.

Die Anweisung von ARGE, dass gesondert faunistisch begründete Funktionsräume gebildet werden müssen, „wenn das Vorkommen gefährdeter oder stenöker Tierarten ... nachgewiesen ist“ (ARGE S. 47), und zwar für jede betroffene Tierart gesondert und argumentativ begründet, wird ignoriert.

Obwohl die Auflistung der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Tierarten (Unterlage 12.0.2)⁵ streng geschützte Arten ausweist (2 Fledermaus-, 3 Amphibien- und 11 Vogelarten), für die auch die einschlägige Artenschutzgesetzgebung (BNatSchG, FFH, EU-Richtlinie) eine gesonderte Einzelbetrachtung der Lebensraumkonstellation für jede Tierart zwingend fordert, sind für keine dieser Tierarten derartige Funktionsräume ermittelt worden. Ansätze einer solchen Analyse finden sich allenfalls in der Diskussion der Lebensraumansprüche von Arten, für die eine Habitatzerstörung durch ein Straßenbauprojekt in der Regel verneint wird (z.B. Mäusebussard), nicht aber für die Arten, bei denen Straßenbauprojekte zumeist eine Habitatzerstörung zur Folge haben (z.B. Amphibien, Fledermäuse). Beide Fledermaus- und alle drei Amphibienarten unterliegen dem Schutz der FFH-Richtlinie; entgegen der Angabe im LBP findet sich der Kammmolch laut wisia.de zudem auch in Anlage II dieser Richtlinie. Da keine faunistisch begründeten Funktionsräume gebildet werden, kann der LBP auch der Forderung von ARGE (S. 49), dass „bei Eingriffen in diese Flächen ... bezüglich der faunistischen Funktionen eine gesonderte Ermittlung der Eingriffsfolgen und deren Kompensation vorzunehmen (ist) und diese „gegebenenfalls zusätzlich zu der anhand des Eingriffs in die Biotoptypen ermittelten Kompensation durchzuführen (sei)“, nicht entsprechen. Wäre dies geschehen, hätte man ein dichtes Geflecht von je nach Tierart unterschiedlichen Funktionsräumen gefunden. Wäre man der Forderung von ARGE (S. 79) gefolgt, dass „bei mehreren Beeinträchtigungsfaktoren innerhalb eines Biotops ... [die Kompensationsermittlung] bezogen auf jeden Beeinträchtigungsfaktor durchzuführen (sei). Die ermittelten Flächengrößen sind anschließend zu addieren“, hätte auch dies zur Ausweisung flächenmäßig größerer, vor allem aber qualitativ-funktional anderer Kompensationsmaßnahmen führen müssen. Eine Abgeltung über Ökopunkte muss ausgeschlossen werden.

Zu 10.:

Die Auswirkungen auf das Klima in Heiligenhaus und Velbert werden nicht gewürdigt

Übersicht der Kapitel

1. Zustand jetzt
2. Zustand ohne A 44
3. Zustand mit A 44
4. Vergleichende Bewertung

1. Zustand jetzt.

1.1 Boden

Der Boden ist im Bereich der geplanten A 44 zurzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Rückstände aus alten und nicht mehr vorhandenen Fertigungsbetrieben lassen

⁵ zu ergänzen wäre, dass dieser Status auch dem Braunkehlchen zusteht, sowie der nicht erwähnten, aber im Untersuchungsgebiet vorkommenden Schleiereule

sich im Boden nachweisen, besonders vom Metallverarbeitendem Gewerbe und Metallbergbau. Entsprechende Karten mit der Vorbelastung für einzelne Elemente sind bei dem LUA – Boden abrufbar.

Über die Flurwinde, wie unter 1.3 Luft beschrieben, können Schadstoffe beim Bau und Betrieb der A 44 zusätzlich in den Boden oder in die Pflanzen direkt eingetragen werden und so in die Nahrungskette gelangen, wenn keine Vorsorge getroffen wird.

1.2 Wasser

Zur zukünftigen Sicherung des Heiligenhauser Trinkwassers ist ein Reservoir in Verlängerung der Kalkzüge von Homberg nach Osten vorgesehen, anschließend an das Wassergewinnungsgebiet von Homberg. (Freiflächenplan Heiligenhaus Seite 10, Para 1.2.2.2 Grundwasser, letzter Absatz). Es ist die gleiche Wirkung für Verschmutzungen denkbar, wie unter 1.1 Boden, beschrieben.

1.3 Luft

Das Klima wird von der Großwetterlage her als atlantisch, ausgeglichen, beschrieben. (Freiflächenplan Stadt Heiligenhaus, Seite 11, zweiter Absatz, Temperatur)

Der Hinweis der Wetterabhängigkeit von Orographie, Bewuchs und Bebauung für die lokalen Wind- und Klimaverhältnisse findet sich im Gutachten des Deutschen Wetterdienstes, letzte Seite Stadt Heiligenhaus, Seite 11, erster Absatz, Windverhältnisse, Bericht zu Klima und Luftgüte, Stadt Velbert, Seite 47.

Das DWD Gutachten gibt als Hauptwindrichtung 240° (West-Süd-West) an, bei einer mittleren Geschwindigkeit von 3,9 m/s für die Großwetterlage.

In den Velberter Aufzeichnungen ist Süd bis West-Süd-West angegeben. (Bericht zu Klima und Luftgüte, Stadt Velbert, Seiten 47 u. 48) bei Windgeschwindigkeiten von 3,6 bis 4,5 m/s. Für Heiligenhaus wird von Schwachwinden vom Süden kommend mit einer Geschwindigkeit von 1,5 m/s gesprochen (Freiflächenplan Stadt Heiligenhaus, Seite 11, erster Absatz, Windverhältnisse). Die Stadt Velbert hat die Abhängigkeit des hiesigen Wetters von der umgebenden Landschaft erkannt. Mit ihrer, an verschiedenen Punkten im Gelände aufgestellten, Wetterstation des Bauhofes wurden einige, für Velbert relevanten Daten jeweils über begrenzte Zeiträume gesammelt. (Bericht zu Klima und Luftgüte, Stadt Velbert, Seiten 45 bis 51).

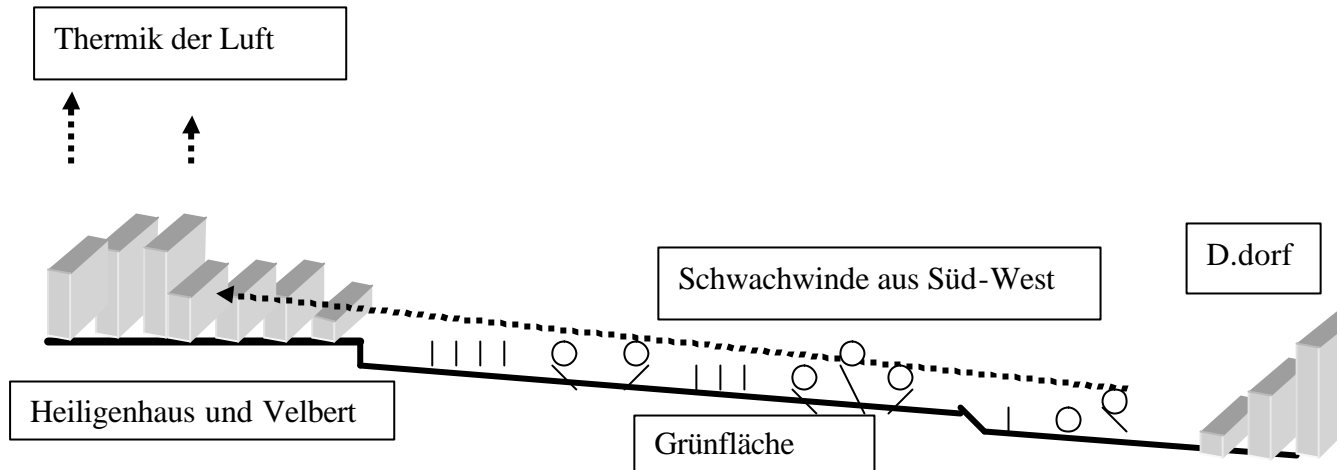
Die Stadt Heiligenhaus hat keine Wetterbeobachtungen vorgenommen und es liegen nur Abschätzungen vor. (Freiflächenplan Heiligenhaus, Seite 10, Para. 1.2.3, 5. Absatz), Das Klima von Heiligenhaus wird als „Schonklima“ eingestuft. (Freiflächenplan Heiligenhaus Seite 10, Para. 1.2.3 Ende 4. Absatz)

Aus den Wetterbeobachtungen in Velbert ist ein Modell des Wettergeschehens um Velbert entwickelt worden. (Bericht zu Klima und Luftgüte, Stadt Velbert, Seiten 3 bis 44). Das Modell zeigt Unterschiede zum Modell der Beurteilung der Wetterlage des DWD, basierend nur auf der Großwetterlage.

Die Einschätzung, dass die hiesige Wetterlage eine lokal geprägte ist, wird auch im Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens vertreten (Seite 5, Para. 2.2.1 Beschreibung der Umwelt, Absatz Klima und Seite 19, Para. 5.6 Klima).

Der hauptsächliche Grund für den Unterschied ist die Lage der Hügelketten in der Terrassenlandschaft hinunter zum Rheintal. Damit wird die Abweichung der Richtung der Schwachwinde von der Richtung der in Höhe von 10 m gemessenen Winde der Großwetterlage erklärt (Freiflächenplan Heiligenhaus Seite 11, Para. Windverhältnisse und Bericht zu Klima und Luftgüte, Stadt Velbert, Seite 47). Schwachwinde sind die relativ langsamen Winde der Geschwindigkeit bis 1,5 m/s. Es sind die vorherrschenden Winde, die unsere Luftfeuchte, Nachtkühlung, den Sauerstoff und die Schadstoffe heranbringen. (Bericht zu Klima und Luftgüte, Stadt Velbert, Seite 40).

2. Die Modellbetrachtung ohne A 44



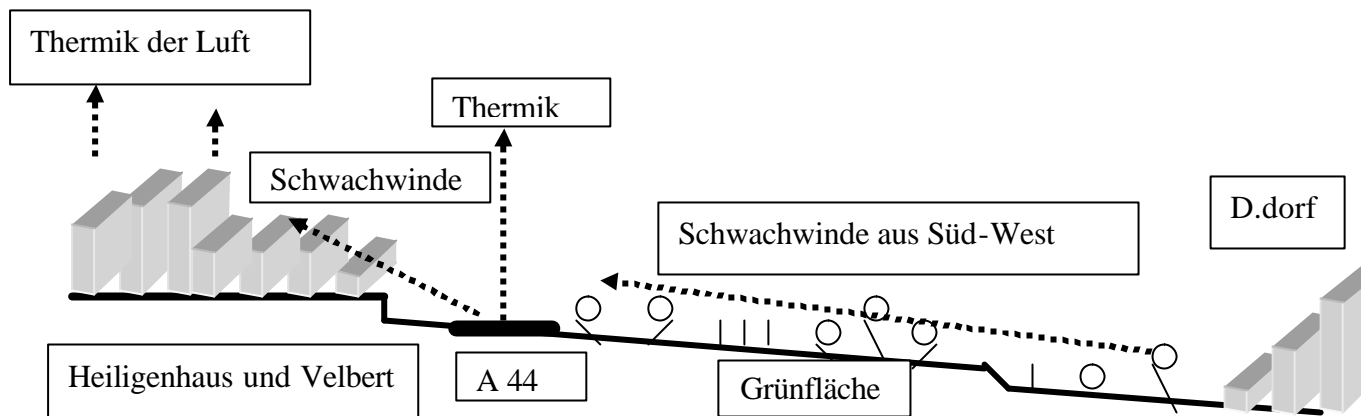
Das Modell für Velbert besagt:

Durch die Thermik der aufgewärmten Stadt wird Luft aus der Terrassenlandschaft oder dem Freiland (welches tags und nachts kühler ist als die Stadt) angesaugt; dieser Vorgang trägt zum Luftaustausch, zur Sauerstoffzufuhr, zur Kühlung im Sommer und zur Schadstoffverminderung in der Stadt bei. Die angesaugte Luft kommt von Süd-West in die Stadt über das Freiland aus Richtung Düsseldorf (nicht aus Ratingen) und hat sich über der vorgelagerten Terrassenlandschaft gereinigt, befeuchtet, mit Sauerstoff aufgeladen und gekühlt.

Überträgt man dieses Modell auf Heiligenhaus, so ist das mit Schonklima bewertete gute Klima von Heiligenhaus, auch in der Innenstadt, dadurch zu erklären, dass die Luft über die Grünfläche von Süden in die Stadt strömt.

Die in der Innenstadt von Heiligenhaus erkannten Belastungen der Luft mit Schadstoffen rühren zum Großteil von der Gewerbetätigkeit und Verkehr. Dieser ist durch die Bebauungsstruktur bedingt, weil viele Produktionsbetriebe (Metallgewerbe) und Geschäfte zu stark mit der Wohnbebauung, noch aus Tradition von alters her, vermischt sind (Freiflächenplan Stadt Heiligenhaus, Seite 39, Parat. 2.1.1 Lärmbelastung, erster bis dritter Absatz und Parat 2.2.1 Luftbelastung Seite 46, mittlerer Absatz). Die Vollendung der Entflechtungsstraße würde hier eine größere Entlastung bringen, da die Frischluftzufuhr überwiegend aus dem Terrassenvorland über die Grünfläche zur Klimaerhaltung kommt. Diese Frischluftzufuhr durch die vorherrschenden Schwachwinde aus Süd-West bis Süd sollte für Heiligenhaus erhalten bleiben über Belüftungsschneisen und weiter verbessert werden. Alle Gebäude in Ost-West-Erstreckung im südlichen Stadtteil sind als Hindernis für diese Belüftung durch Schwachwinde für die Hauptstraße und den Südring anzusehen.

3. Die Modellbetrachtung mit A 44



Das Modell mit der A 44 zeigt qualitativ die Veränderung der Verhältnisse. Rechenmodelle für Heiligenhaus können nicht aufgestellt werden, da Langzeitbeobachtungen für den hiesigen Raum nicht vorliegen (Freiflächenplan Stadt Heiligenhaus, Seite 39, Para. 2.1.1 Lärmbelastung, zweiter Absatz und Seite 45, Para. 2.2.1 Luftbelastung, zweiter Absatz).

Zu erwarten ist, dass durch den Bau und Betrieb der A44 sich folgendes verändert, da die A 44 in diesem Bereich überwiegend parallel in südlicher bis südwestlicher Position zur Längsausdehnung von Heiligenhaus geführt wird:

- die Zufuhr der Schwachwinde oder Flurwinde aus dem Terrassenvorland oder Freiland (je nach Literaturstelle) werden abgeschnitten durch die Thermik des Bandes der Autobahn A 44 mit ihren Brücken. (Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens, Seite 19, Para. 5.6 Klima, erster Absatz).
- Die Kühlung von Heiligenhaus wird als Folge reduziert.
- Die Luftfeuchte von Heiligenhaus wird als Folge weniger reguliert.
- Der Sauerstoffeintrag nach Heiligenhaus aus dem Terrassenvorland oder Freiland geht als Folge zurück.
- Der Sauerstoffeintrag nach Heiligenhaus geht zusätzlich weiter zurück, da der Verkehr auf der A 44 als bandförmiger Verbraucher stets selbst Sauerstoff verbraucht.
- Alle Schadstoffe des bandförmigen Emittenten A 44 werden als Schwebestoffe von dort in Richtung Heiligenhaus transportiert und gleichzeitig windgesichtet, das heißt die immer feineren Stoffe werden immer weiter in die Stadt transportiert.
- Die reinigende Wirkung des Terrassenvorlandes oder Freilandes auf die Schwachwinde wird stark verringert.

4. Vergleichende Bewertung

Gesamtbetrachtung Klima:

Da Hetterscheidt, Heide, Nonnenbruch und Werkerwald von dem Regenerationseffekt der Flurwinde durch die A 44 abgekoppelt werden, ist mit einer Veränderung des Klimas in diesen Gebieten und dem Kern von Heiligenhaus zu rechnen. Das Klima wird sich mehr zur Einstufung Großstadtklima verschieben und einiges an seiner bisherigen Güte des Schonklimas verlieren.

Da die Flurwinde bei Bau und Betrieb der A 44 auch Träger der Schadstoffe dieser Autobahn sein werden, ist mit einem Anstieg entsprechender Erkrankungen und der Verkürzung der Lebenserwartung in den Gebieten Hetterscheidt, Heide, Nonnenbruch und Werkerwald zu rechnen. (Artikel LUA >Ministerin B. Höhn<).

Eine gesicherte Aussage über die Zusatzbelastungen ist zurzeit nicht möglich, da langfristige Voruntersuchungen über die hiesigen Klimaverhältnisse fehlen, zur Beurteilung des lokalen Klimas aber unbedingte Voraussetzung sind.

Die Lage der kleinflächigen, aber geschützten, Biotope, ist zueinander zersplittert. Eine Verbindung untereinander wird bisher über Grünflächen im Verbund hergestellt und damit die Funktion der Biotope erhalten. Durch Zerschneidung des Großraumes zwischen den Biotopen mittels der A 44 wird der Bestand der geschützten Biotope gefährdet und ihr Wert für Umwelt, Mensch und Klima weiter reduziert. (Kurzfassung von MURL 1992 a, im Bericht zur Natur und Landschaft, Velbert 1994, Amt für Stadtentwicklung und Umweltschutz). Dies ist ein Verlust nicht nur für das Klima, Fauna, Flora, sondern für uns alle.

Zu 11.:

Belange des Denkmalschutzes sind nicht ausreichend gewürdigt worden.

Die ausgelegten Planungsunterlagen fassen sich zum Thema Denkmalschutz äußerst kurz:

Der Erläuterungsbericht stellt (S. 21) fest, es würden insgesamt 6 einzeln benannte denkmalgeschützte Bauwerke im Wirkungsbereich der Straße „angetroffen“.

En passant erwähnt wird die Betroffenheit denkmalgeschützter Bauwerke außerdem in der Beschreibung der Raumeinheiten und Landschaftsräume im LBP. Am 'ausführlichsten' erfolgt dies für die Denkmale im Homberger Bereich, wo es heißt (S. 93): „Die Querung des Homberger Bachtals führt zur nachhaltigen Beeinträchtigung / Verfremdung des kulturlandchaftlich wertvollen Bereichs um die Hoflagen „In den Höfen“, „Unter Schrievers“ und „Wittenhaus“ (infolge Überbrückung, Begrenzung des Lichtraums, Visuelle Einengung durch Widerlager und Pfeiler)“

Damit ist der Eingriff, den die Realisierung der A 44 für die Denkmale bedeuten würde, nicht annähernd angemessen erfasst.

Es soll kein Baudenkmal abgerissen werden. Inwieweit Erd- und Gründungsarbeiten die Bausubstanz gefährden, mag dahingestellt bleiben.

Die Wirkung der Denkmale aber wird nachhaltig beeinträchtigt.

Die drei denkmalgeschützten Hofanlagen In den Höfen, Unter-Schrievers und Wittenhaus sind nicht nur jedes für sich Beispiele des 18. und 19. Jahrhunderts für die im niederbergischen Raum typischen Einzelhofanlagen; ihre Bedeutung besteht in der Ensemblewirkung der Lage zueinander wie zu den umgebenden und von ihnen seit Jahrhunderten bewirtschafteten Ackerflächen.

Die Höfe sind seit dem 15. (Unter-Schrievers) bzw. 16. Jahrhundert ((In den Höfen, Wittenhaus) in Schriftquellen belegt. Die Lage der Höfe und Lage und Umfang der zu den Höfen gehörenden Ländereien sind seit Jahrhunderten unverändert und bis heute erhalten geblieben. Die Struktur mit „Haus, Hof, Garten und Baumgarten“, wie sie die alten Quellen aufzeigen, ist bis heute gegeben und wird ergänzt durch die markante Buchengruppe, die nicht nur als Naturdenkmal bedeutsam ist, sondern auch als Zeugnis des Gestaltungswillens früherer Generationen.

Das Ausmaß des Eingriffs in dieses kulturhistorisch bedeutsame Ensemble aus den drei Hofstellen und ihren Wirtschaftsflächen wird in den Planungsunterlagen nicht deutlich, ist vermutlich auch nicht erkannt.

Allgemein wird in Anlehnung an die französische Denkmalschutzgesetzgebung eine 500-m-Zone als eingriffsrelevant angenommen.⁶ Mit der Planung wird diese Zone nicht nur erfasst,

⁶ Nach differenzierter Betrachtung kommt zu dem gleichen Ergebnis D. Boesler; Die Kulturgüter als Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung, Köln 1996.

die A44 durchschneidet das Ensemble. Die visuelle Wirkung der Autobahn mit hohen Wällen im Bereich der traditionell offenen Felder der Hochflächen und einer 216 m langen und 15 m hohen Talbrücke ist offensichtlich.

Gegenüber den landschafts- und kulturraumangepassten denkmalgeschützten Bauwerken stellt die Brücke einen überdimensionalen, gegenüber den Hofstellen dominanten Fremdkörper dar. In jedem Fall wird die Brücke das Gesamtensemble trennen und auch den Blick auf jedes einzelne der z.T. unter 100 m von der Straße entfernten Gehöfte verstellen und damit seine Wirkung nachhaltig beeinträchtigen.

Da genauere Planungen zur Brücke nicht vorliegen, sind Einzelheiten derzeit nicht absehbar. Eine Absicht, die Brücke in irgendeiner Form der Situation und Lage anzupassen, ist den Planungsunterlagen nicht zu entnehmen.

Die Bedeutung der denkmalgeschützten Hofstellen liegt zudem im Bezug zu den ihnen zugeordneten Wirtschaftsflächen, dem näheren Umfeld mit Garten und Baumgarten und den vom Hof aus bewirtschafteten Ackerflächen. Diese agrarisch bestimmte offene Kulturlandschaft ist ein wesentliches Kennzeichen der geschichtlichen Entwicklung des Raumes.⁷

Dieser kulturräumlichen Eigenart trägt die Planung in keinsten Weise Rechnung.

Die Gestaltung der gesamten Trasse erfolgt ohne erkennbaren Reflex auf diese Besonderheit. Abstrakt betrachtet mag eine meterhohe Verwallung der Einbindung eines solch großen linearen Vorhabens in die Landschaft dienen, im speziellen Fall verstärkt sie die kulturraumverändernde Wirkung der Autobahn.

Besonders bedauerlich aber ist die Verkennung der kulturräumlichen Eigenart im Umfeld der Denkmale. Dort bewirkt bereits die Autobahntrasse selbst einen erheblichen Eingriff in das Ensemble der Bauwerke und ihren kulturräumlichen Bezugsrahmen. Dieser Eingriff wird ohne Not und offensichtlich ohne jeden Gedanken an denkmalschützerische Belange verschärft durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen, die die gewachsene Kulturlandschaft zusätzlich überformen und ohne Rücksicht auf ihre Eigenart verändern.

Weiterreichende Überlegungen zur Wirkung der Autobahn auf die anderen Baudenkmale sind den Planungsunterlagen nicht zu entnehmen.

Eine Beteiligung der für Bau- und Bodendenkmale zuständigen Behörden in der Planungsphase ist nicht erkennbar.

An zwei Stellen soll die Autobahn die Heidestraße queren, einen historischen Weg, der bereits im Jahre 975 n.Chr. urkundlich erwähnt worden ist, sicher aber schon früher als Teil einer Verbindung zwischen Köln und Bochum bestand.

Sofern eine Beseitigung aufgrund höherer Ziele unvermeidbar ist, sollten folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Einrichtung eines Grabungsschutzgebietes, da bei der Beseitigung mit Funden zu rechnen ist, die das Alter der Denkmäler näher bestimmen,
- Auflage an den Straßenbaulastträger, einen Suchgraben senkrecht zu den Bodendenkmälern anzulegen, um das historische Profil zu erkunden und Parallelwege festzustellen
- Auflage an den Straßenbaulastträger, die Abtragung des Bodendenkmales an den Querungen zu dokumentieren, da auch ältere Fundstücke zu erwarten sind
- Veränderung der bisherigen Planung im Bereich Baukilometer 20+800, westlich der Hofschaff „Auf dem Schmalbeck“. Die Linienführung der historischen Heidestraße ist in die Brückenführung aufzunehmen.

⁷ Siehe dazu auch die UVS (1994), bes. S. 42 und Karte 2.

Zu 12:**Eine mögliche Verschiebung der Trasse nach Süden von Heiligenhaus ist unterblieben, weil das Kalkvorkommen fälschlicherweise für sehr wertvoll gehalten wurde**

Bereits im Planfeststellungsbeschluss von 1987 ist für die beabsichtigte Linienführung der A44 ein südlich von Heiligenhaus gelegenes Kalkvorkommen, dessen Abbauwürdigkeit unterstellt wurde, maßgeblich gewesen. Seine angeblich hohe Qualität ist in der gerichtlichen Auseinandersetzung durch die Kläger widerlegt worden, indem die Fehlerhaftigkeit der im Gutachten des Geologischen Landesamtes von 1974 enthaltenen Qualitätsangaben nachgewiesen wurden.

In diesem Gutachten wird auf Seite 11 als Sollwert für die Zementherstellung ein Wert von ca. 44 % CaO angegeben.

In dem Fachbuch „Lagerstätten der Steine, Erden und Industriemineralien, Untersuchung und Bewertung“, Herausgeber Verlag Chemie, Weinheim 1981 befindet sich unter 3.3 „Rohstoffe für die Zementherstellung“ ein ausführlicher Beitrag von Dr. H Eisenlohr, Dyckerhoff Zementwerke AG, sowie Dr. Volker Stein, Niedersächsisches Landesamt für Bodenforschung. Dort heißt es auf Seite 233:

„Gefordert werden im ofenfertigen Rohmehl 77 – 80 % CaCO₃“ (Kalkstein).

Auf Seite 234 wird als Ausgangsmaterial für die wichtigsten Zementsorten ein Mittelwert von 64 CaO genannt, d.h., dem ofenfertigen Rohmehl mit 77 – 80 % CaCO₃ entsprechen für den daraus gefertigten Zement 64 % CaO.

Dies ist ein fast um die Hälfte höherer Wert als im Gutachten des Geologischen Landesamtes mit nur 44 CaO angegeben. Werte von ca. 64 CaO sind offensichtlich in dem angeblich hochwertigen Kalksteinvorkommen südlich von Heiligenhaus nicht festgestellt worden. Folgt man dieser Logik, so ist das Vorkommen nicht abbauwürdig.

Unmittelbar nach der Annullierung des Planfeststellungsbeschlusses von 1987 durch das OVG Münster im Oktober 1990 wurde durch die Planer, gedrängt durch die Politik, beschlossen, aus Gründen der Zeitersparnis für die Neuplanung der A44 die Trassenführung des rechtswidrigen Planfeststellungsbeschlusses von 1987 beizubehalten. Eine Verlagerung der § 16 Trasse nur um wenige hundert Meter nach Süden wurde deswegen ausgeschlossen, weil man sich durch das fälschlicherweise aufgrund des Gutachten des Geologischen Amtes für wertvoll gehaltenen Kalkabkommen daran gehindert ansah, schon zu einem Zeitpunkt, als die Ausweisung des Kalkvorkommens im neuen Gebietesentwicklungsplan noch nicht erfolgt war.

Eine Überprüfung der fehlerhaft bestimmten Kalkqualität, und damit der Abbauwürdigkeit des Kalkvorkommens, ist dabei unterblieben.

Die 1994 fertiggestellte UVS hat sich mit dem praktisch abstandslosen Nebeneinander von Kalkabbau, Autobahn und Wohngebiet nicht befasst. Im Gegenteil:

Das angeblich hochwertige Kalkabbaureservat erhielt in der UVS die höchste ökologische Wertstütze, um die wohngebietsnahe Trassenführung zu begründen.

Dabei haben 1997 Fachleute der Kalkindustrie in einer Pressemitteilung erstmals selbst die unzulängliche Qualität des Heiligenhauser Vorkommens zugegeben: „Nach Meinung der Experten handelt es sich um eine schwierige Lagerstätte. Der Kalkstein ist nicht zusammenhängend und mit nicht verwertbaren Materialien durchsetzt. Außerdem ist das Gestein für die Herstellung von Kalkprodukten nur bedingt geeignet. Im Standortsicherungskonzept des Flandersbacher Werkes, das bis zum Jahre 2025 reicht, ist der Bruch im Angertal jedenfalls mit keinem Wort erwähnt...“

Gleichwohl wurde im Gebietsentwicklungsplan durch den Bezirksplanungsrat 1999 das Gebiet als wertvolle Kalk-Lagerstätte ausgewiesen, ohne die umstrittene Qualitätsfrage durch eine neutrale Fachinstanz überprüfen zu lassen. Es wurde dazu in seinen Abbaugrenzen so verändert, dass die Trassenführung der A44 zwischen nördlicher Kalkabbaugrenze und Wohngebiet noch weiter eingeengt wird.

Dass macht überdeutlich, dass eine Abwägung zwischen Anwohnerschutz und Kalkvorkommen nie stattgefunden hat, die z.B. hätte dazu führen können, dass die Trasse ca. 100 Meter nach Süden verschoben und dadurch die Anwohner entlastet worden wären. Gerade angesichts des Verzichts auf die Halbabweckelung hätte dies noch einmal intensiv betrachtet werden müssen. Der Stadtdirektor von Heiligenhaus hatte seinerzeit schriftlich bestätigt, dass er in dieser Verschiebung auch einen großen Vorteil für die Anwohner sähe, dies aber ohne Abbauverzicht der Kalkwerke nicht machbar sei. So schlossen private Interessen der Kalkwerke die Betrachtung einer Verschiebungsvariante aus.

(Eckhard Brandt)

(Margarete Bruckhaus)