

L 19 n

Stellungnahme des BUND Jüchen



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
LV NW e.V.
BUND Jüchen/Korschenbroich

10.5.10

Aus Sicht des Naturschutzes ist die Zerschneidung und Versiegelung von Landschaft immer negativ, da

- Lebensräume vieler Tierarten zerstört werden,
- die Biotop-Verbindungen gestört oder gänzlich abgeschnitten werden,
- Böden vernichtet werden,
- das Landschaftsbild beeinträchtigt wird,
- der Erholungswert für die Umgebung sinkt.

Umweltbelastung durch Versiegelung

NRW hat mit über 20 % einen sehr hohen Anteil an versiegelter Fläche und ein dichtes Straßennetz. Jeden Tag werden in NRW ca. 15,5 ha Boden in Siedlungs- und Verkehrsflächen umgewandelt. Das Umweltministerium des Landes NRW hat im Jahr 2006 die Initiative zur Verringerung des Flächenverbrauchs ergriffen und die „Allianz für die Fläche“ ins Leben gerufen, mit dem Ziel, den Flächenverbrauch von derzeit 15 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2020 auf 5 Hektar zu verringern. Gerade in NRW ist aus diesen Gründen jede weitere Versiegelung besonders kritisch zu sehen. Eine Rechtfertigung für einen Straßeneubau kann es deswegen nur geben, wenn der Belastungsdruck für die Bevölkerung extrem hoch ist. Durch eine Umgehungsstraße muss dieser dann aber auch spürbar verringert werden, die Belastung darf allerdings nicht auf andere Bürger verlagert werden.

Im Falle der L 19n ist die Belastung durch den Straßenbau für Natur und Umwelt extrem hoch. Variante 1 ist deswegen erfolgreich gestrichen worden. Aber auch die Varianten 2 und 3 führen zu einer sehr hohen, und dabei unnötigen Belastung der Natur, sowie zu Versiegelung wertvollem Freiraums, die durch die verlängerte Streckenführung der Variante 2 und 3 besonders hoch ausfällt.

Biotopvernichtung

Für die meisten Tierarten sind die riesigen Ackerflächen kein attraktiver Lebensraum. Die wenigen Arten, die noch auf diesen Flächen leben können, wie Hasen, Kiebitze, Hamster, Feldlerchen, Rebhühner etc. sollten deswegen besonderen Schutz genießen. Ihre Populationen sind bereits durch die Bewirtschaft in großer Gefahr. Sie brauchen größere zusammenhängende Flächen. Durch weitere Bebauungen und Straßenbau ist jedoch irgendwann ein Grenzwert erreicht, bei dem diese Flächen so stark verkleinert sind, dass das Überleben der Arten nicht mehr möglich ist. Durch Flächenzerschneidung, besonders durch mehrspurige, stark befahrene Straßen (Landstraßen, Autobahnen), werden die Rest-Felder außerdem zu isolierten Inseln. Ein notwendiger, effektiver Lärmschutz verstärkt das Problem, denn für die Tiere ist er ein unüberwindliches Hindernis. Der Zusammenbruch der genetisch isolierten Einzel-Populationen kann nur verhindert werden, indem breite Grünbrücken als Biotopvernetzungen angelegt werden.

Noch sieht man Hasen, Rebhühner, Kiebitze und Feldlerchen auf den nördlichen Ackerflächen der Gemeinde Jüchen, die zu den letzten ungestörten Freiflächen der Gemeinde gehören. Hilfsprogramme für Hasen, Rebhühner, Lerchen müssen im Biotopschutz ansetzen, und das bedeutet für die oben genannten Arten wenigstens der Erhalt einer Mindestfläche ohne unüberwindliche und tödliche Straßen.

Bodenschutz

Die Böden des nördlichen Gemeindegebietes sind Bereiche mit besonders wertvollen Böden, die nicht für eine Straße geopfert werden sollten. Während der hohe Wert der Böden (als landwirtschaftl. Fläche) als Argument herangezogen, wenn Wegrain-, Hecken- oder Baumbepflanzungen verhindert werden sollen, können diese Böden für eine Straße oder eine Bebauung offensichtlich leichter geopfert werden.

Verkehrsaufkommen

Die Begrenzung der fossilen Ressourcen (pik oel 2020) lässt in absehbarer Zeit generell eher ein signifikant abnehmendes Verkehrsaufkommen erwarten, was die Notwendigkeit neuer Umgehungsstraßen in Frage stellt.

Während die Prognosen noch steigende Verkehrszahlen nennen, zeigen die Verkehrszählungen ein relativ konstantes Verkehrsaufkommen. Nach den aktuellen Verkehrszahlen würde Odenkirchen schon von der

Variante 4 kaum mehr profitieren, noch weniger von den Varianten 2 und 3, die auch für Giesenkirchen nicht mehr attraktiv ist, da die Wege dabei zu lang werden. Wenn der Ziel- und Quellverkehr nicht mit auf die Umgehung geleitet wird, hat eine Umgehungsstraße keine Rechtfertigung.

Sinn einer Umgehungsstraße ist die Entlastung der Bürger, die L19 würde aber die Belastung nur auf andere Bürger verlagert.

Durch die Anbindung der L19n an die A44/Odenkirchen wird die L19n zu einer Autobahn-Ersatzstraße. Sinn einer Landstraße darf es nicht sein, Autobahn-Verkehrsströme abzuziehen. Hierdurch entstehen vermehrt Verkehrsströme in/durch die Ortschaften. Maut-Vermeiden bietet sich an, der LKW-Verkehr wird wachsen. Generell wird über die Nebenstraßen der L19 auch das innerörtliche Verkehrsaufkommen zunehmen.

Die L19n wird nicht nur zusätzlich weitere Bevölkerungsgruppen belasten, sondern durch neue, zusätzliche Verkehrsströme auch die Entlastung auf den alten Strecken zunichte machen. Der Fernverkehr muss auf den Autobahnen bleiben, die L19 ist keine sinnvolle Ortsumgehung, da sie nicht zu einer allgemein gültigen Entlastung führt.

Kosten

Die Kosten für eine Umgehung betreffen nicht nur die Erstellungskosten, sondern auch die jährlich anfallenden Kosten für die Pflege, Unterhaltung und Reparatur. Gerade der letzte Winter hat gezeigt, dass diese Kosten nicht unerheblich sind. Auch die immer mehr geforderten effektiven Lärmschutzmaßnahmen mit Erstellung und Unterhaltung werden ins Gewicht fallen. Je länger die Trasse, desto höher fallen die Kosten nicht nur für den Bau, sondern auch für die Unterhaltung und Pflege aus.

Die Kosten für einen Lagerhallenabriss wären wahrscheinlich langfristig geringer als die Gesamtkosten einer längeren Trasse. Eine Bauaktivität auf anderen Trassen-Varianten sollte durch das Beispiel der genehmigten Lagerhalle nicht forciert werden.

Lärm

Die nördlichen Freiflächen der Gemeinde Jüchen gehören zu den letzten „Ruhezonen“ der Gemeinde. Eine Landstraße würde die kleinen Orte einer neuen extremen Lärm-Belastung aussetzen, die durch die geringe Bebauungsgröße jeweils den gesamten, kleinen Ort belastet.

Umgehungsstraßen führen fast immer an den Ortsränder entlang (Gartenbereichen). Auch für die Giesenkirchener und Schelsener Anwohner bedeutet die L19n eine Lärmbelästigung von der Bebauungsrückseite/Garten- und Ruhezone, zusätzlich zur Lärmbelastung einer Straßenseite.

Während an der Straßenseite oft schon Lärmschutzvorrichtung eingerichtet worden sind, ist die Rückseite des Hauses in den meisten Fällen für Ruhe und Erholung vorgesehen. Hier gibt es kaum Möglichkeiten durch bauliche Maßnahmen eine Lärmbelastung aus dem Garten zu halten.

Während die aktuelle Lärmbelastung auf den betroffenen Straßen nicht aufgehoben, sondern höchstens verringert wird, kommt es in den Randbereichen Giesenkirchens, Schelsens und Ruckes zu zusätzlichen Belastungen und in den dörflichen Ortschaften Jüchens zu einer extremen Neubelastung.

Schutz von Freiräumen

Die Gemeinde Jüchen wird als Gebiet mit überwiegend ländlicher Raumstruktur eingeordnet.

Nach Empfehlung der Bezirksregierung sollen ausgewiesene Freiräume in der Landschaft freigehalten werden. Die einzigen größeren zusammenhängenden Landschaftsflächen ohne Straßenzerschneidung liegen im Norden der Gemeinde und sollten deswegen einen besonderen Schutz genießen.

Durch die Variante 1 und 2 werden die Ortschaften Waat, bzw. Dürselen, vom Gemeindegebiet abgeschnitten und extrem belastet.

Naherholung

Sowohl für Einwohner aus Jüchen als auch aus Giesenkirchen und Schelsens dient das nördliche Gemeindegebiet durch die ruhige Lage und das Fehlen von Straßen der Naherholung. Der Straßenbau würde auch diesen wichtigen Aspekt des Lebensumfeldes zerstören. Zu fordernde Lärmschutzmassnahmen beeinträchtigen das Landschaftsbild erheblich.

Zusammenfassung und Lösungsvorschlag

Nur weil das Land NRW die große Umgehungslösung finanziert, dürfen kostbare Güter wie Natur, Boden, Landschaft, Wasser nicht ohne Notwendigkeit geopfert werden. Sinn einer Umgehungsstraße kann nicht sein, dass eine Bürgergruppe die Belastung einer anderen Gruppe übernimmt. Bürgerprotest ist vorprogrammiert.

Die kostenintensiven und umweltzerstörenden Varianten 2 und 3 lassen keine objektiv dringliche Notwendigkeit für die Einwohner erkennen. Die Zahlen zum aktuellen als auch zukünftigem Verkehrsaufkommen machen diesen Straßenbau überflüssig. Auch die Streckenführung ist weder für den

Ziel- noch für den Quellverkehr attraktiv. Die Anbindung an die Autobahn zieht große Verkehrsströme auch in die Orte ab. Diese heben die Entlastung durch die Umgehungsstraße höchstwahrscheinlich auf, evtl. verstärken sie diese sogar noch. Auch der Mautvermeiderverkehr führt eher zu einer Mehrbelastung.

Nur für die Bevölkerung an der Durchgangsstraße des Ortes Ruckes könnte evtl. durch eine Umgehungsstraße eine Verkehrsentlastung entstehen. Vor diesem Hintergrund würde es ausreichen, wenn eine Umgehung im Norden von der L 31 (Korschenbroich) abzweigt und über die Erftstraße auf die B230 führt. Der gewerbliche Verkehr würde so direkt ins Gewerbegebiet geleitet und möglichst wenigen Anwohnern eine zusätzliche Lärmbelastung vom Ortsrand her aufbürden. Dabei sollten auch hier die Anbindungen so kurz wie möglich sein, um den Landschaftsverbrauch so gering wie möglich so halten.

Für die Anwohner der östlichen Ortsrandlage von Ruckes wurde die Belastung zunimmt, die den Bau eines effektiven Lärmschutzes nötig macht.

Für Ruckes sollten die Aspekte Versiegelung, Umweltbelastung, Entlastung und Belastung der verschiedenen Wohngebiete sorgfältig mit den Betroffenen abgewogen werden, um zu entscheiden, ob die Umgehungsstraße auch hier das Problem nicht nur verlagert.

Da es keine Variante der L19n gibt, die nicht neue, meist größere Probleme schafft, ist eine Vernichtung von Natur und Landschaft vor diesem Hintergrund nicht zu rechtfertigen.