

# LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

KOORDINATIONSSTELLE FÜR MITWIRKUNGSVERFAHREN  
Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen · Tel. 0208 / 880 590 · Fax 0208 / 880 5929  
e-Mail: LB.Naturschutz@t-online.de Internet: <http://www.lb-naturschutz-nrw.de>

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE · RIPSHORSTER STR. 306 · 46117 OBERHAUSEN



Hessisches Landesamt für  
Straßen- und Verkehrswesen  
Postfach 3227

65022 Wiesbaden

Unser Zeichen  
(bitte unbedingt angeben)

**SI 23-05.09ST**

Auskunft erteilt:

Herr Mackmann

Ihr Zeichen  
26 Pa / 22 Ri

Ihr Schreiben vom  
29.04.2009

Datum  
Ma

## **Planung einer Bundesfernstraßenverbindung zwischen den Räumen Olpe – Frankenberg (Eder) – Hattenbach in Nordrhein-Westfalen und Hessen; UVS- Scoping-Termin am 27.05.2009 in Frankenberg**

**Hier:** Vorläufige Hinweise der in NRW anerkannten Naturschutzverbände zum  
Untersuchungsraum und zu den Untersuchungsinhalten UVS

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß der Zusage des Landesbüros im UVP-Scoping-Termin am 27.05.2009 gebe  
ich im Namen und in Vollmacht der in NRW anerkannten Naturschutzverbände LNU,  
NABU und BUND die folgenden Hinweise zum UVP-Scoping ab.

Es handelt sich nicht um eine Stellungnahme im verfahrensrechtlichen Sinn. Die hier  
vorgetragenen Hinweise haben zudem nur vorläufigen und unvollständigen Charakter,  
da sich die Naturschutzverbände zum jetzigen Zeitpunkt nicht in der Lage sehen, einen  
vollständigen Anforderungskatalog für die UVS aufzustellen.

Die in NRW anerkannten Naturschutzverbände behalten sich vor, jederzeit weitere  
Hinweise und Ergänzungen zu den hier vorgetragenen Hinweisen abzugeben.

### **1. Vorbemerkung**

Die in NRW anerkannten Naturschutzverbände lehnen die Fortführung einer  
Bundesfernstraßenverbindung – sei es als Autobahn A 4 oder als Autobahnersatzbau in  
Form einer Bundesstraße bzw. in Form von Umgehungsstraßen – in dem genannten  
Raum grundsätzlich ab. Die Gründe hierfür sind hinlänglich bekannt und wurden bereits  
in diversen Verfahren vorgetragen:

Aufgrund der zu erwartenden gravierenden Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, sowie auch das soziale Umfeld der in dem betroffenen Raum zwischen Olpe/Kreuztal/Krombach und Frankenberg (Eder) bzw. Hattenbach wohnenden und arbeitenden Menschen sehen die in NRW anerkannten Naturschutzverbände keine Möglichkeit eines verträglichen Neubaus einer Bundesfernstraßenverbindung.

Die von der hessischen Straßenbauverwaltung offenbar nunmehr verfolgte Planung einer Bundesfernstraße würde zu erheblichen und massiven Eingriffen in unzerschnittene Naturräume mit einer Vielzahl von zum großen Teil europaweit geschützten Tier- und Pflanzenarten und zu massiven Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes führen. Hinzu kommen Auswirkungen auf die dort wohnende und arbeitende Bevölkerung.

Auch sind die angeblich positiven Wirkungen einer neuen Bundesstraßenverbindung in Ost-West-Richtung auf den Wirtschaftsraum Nordhessen und Siegerland bislang völlig unklar und nicht eindeutig nachgewiesen. Nach derzeitigem Stand muss davon ausgegangen werden, dass sogar massiv Kaufkraftströme abfließen werden, wie vergleichbare Planungen zeigen.

Die in NRW anerkannten Naturschutzverbände sehen zudem weder verkehrliche Notwendigkeiten noch rechtliche Begründungen für die angestrebte Bundesfernstraßenverbindung. Folgerichtig ist eine solche, dem UVP-Scoping zu Grunde gelegte Bundesfernstraßenverbindung auch nicht im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWPI 2003) enthalten.

Nach Auffassung der Naturschutzverbände sind aufgrund der geschilderten Risiken und Empfindlichkeiten des betroffenen Raumes folgende Anforderungen an eine UVS zu erfüllen:

## **2. Klärung der verkehrlichen und raumordnerischen Ziele**

Die Ziele, die mit der neuen Ost-West-Verbindung verfolgt werden sollen sind völlig unklar. Unklar ist auch die Frage, mit welcher Projektausprägung diese Ziele erfüllt werden können (eine Autobahn oder eine autobahnähnliche Bundesstraße oder eine Bundesstraße?). Zu erklären ist dieses wohl auch damit, dass diese neue Verbindung („Bundesfernstraßenverbindung zwischen den Räumen Olpe – Frankenberg(Eder) – Hattenbach“) bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist.

Offensichtlich ist sich auch das hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen nicht darüber im Klaren, was es genau planen soll. Zu vermuten ist, dass dieses auch an den bislang nicht definierten Zielen der neuen Ost-West-Verbindung liegt: Nach Aussage der Vertreter des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswegen im UVP-Scoping-Termin am 27.05.2009 hätte der Bundesminister für Verkehr den Auftrag erteilt, mit dem Ziel das Projekt bei der anstehenden Fortschreibung in den Bundesverkehrswegeplan aufnehmen lassen zu können.

Bislang haben der Bundesverkehrsminister, die Bundesregierung und der Bundestag, als entscheidende Instanz, jedoch keine verkehrliche Erforderlichkeit gesehen, eine Bundesfernstraßenverbindung zwischen Olpe - Frankenberg (Eder) - Hattenbach in den Bundesfernstraßenbedarfsplan aufzunehmen. Es ist auch nicht zu erkennen, dass sich an dieser Einschätzung aktuell etwas geändert haben könnte.

„Merkwürdigerweise“ stimmt die Tischvorlage zum UVP-Scoping-Termin - hier ist die Rede (siehe oben) von einer „Bundesfernstraße“ - nicht überein mit den Darstellungen im UVP-Scoping-Termin; im UVP-Scoping-Termin war davon nicht durchgängig die Rede, sondern auch von einer „Bundesstraße“ (z.B. in den Folien). Laut Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sind Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Hierbei wird zwischen Bundesautobahnen und Bundesstraßen unterschieden.

Hiermit wird deutlich: es ist sowohl möglich, dass die neue Verbindung als Bundesfernstraße in Form einer Autobahn geplant wird oder als autobahnähnliche Bundesstraße (sog. „gelbe Autobahn“) oder als „normale“ Bundesstraße, wenn auch – aufgrund der zahlreichen Steigungsstrecken – mit längeren Abschnitten, die dreispurig anzulegen sind. Welcher Ausbaustandard zum Ausführung kommen soll ist jedoch auch und gerade von besonderem Interesse für die betroffene Öffentlichkeit, da hiermit auch Aussagen zur Verkehrsbelastung und damit Belastung von Natur und Mensch verbunden sind.

Um den Untersuchungsraum und –rahmen der hierfür beauftragten UVS festlegen zu können, müssen jedoch zunächst einmal die konkreten Planungshintergründe (Anlass, Ziele des Projektes) bekannt und konkretisiert sein. Dieses ist hier nicht der Fall und konnte auch im UVP-Scoping-Termin nicht näher konkretisiert werden.

**Die Naturschutzverbände NRW fordern daher dazu auf, sowohl die Ziele klar zu definieren als auch die Festlegung der Ausbildung der geplanten neuen Ost-West-Verbindung. Dieses ist nicht nur von Interesse für die möglichen Eingriffe und deren Folgen im Hinblick auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild im betroffenen Raum, sondern auch gerade für die dort lebenden, wohnenden und arbeitenden Menschen, der ansässigen Wirtschaftsunternehmen, wie auch die städtebauliche weitere Entwicklung der betroffenen Kommunen.**

### **3. Fehlende Auftragsgrundlage BVWPI – Fehlende SUP**

Die zunehmenden Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur und die sich an eine umweltverträgliche Gestaltung der Verkehrsabläufe ergebenden Anforderungen an die Verkehrsplanungen sind beträchtlich. Dieses ergibt sich aus der Komplexität der sich damit stellenden Aufgaben mit all ihren Wechselwirkungen. Die Bundesregierung setzt daher auf eine Integrierte Verkehrspolitik, die auf ein verbessertes Gesamtverkehrssystem ausgerichtet ist und die verschiedenen Maßnahmen und Instrumente, deren Wechselwirkungen, Ursachen- und Folgezusammenhänge, die unterschiedlichen beteiligten Verwaltungen und räumlichen Ebenen sowie unterschiedliche Zeithorizonte in ein Gesamtkonzept einbindet.

Da Investitionsprojekte, insbesondere ab einer bestimmten Größenordnung, untereinander um knappe Haushaltsmittel konkurrieren, wird ein Investitionsplan aufgestellt, der auf der verkehrsträgerübergreifenden Planung aufbaut; den so genannten Bundesverkehrswegeplänen (BVWPI), die jeweils für einen überschaubaren Zeitraum (i. d. R. ca. 10 Jahre) von der Bundesregierung aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen werden.

In diesen Bundesverkehrswegeplänen wird - abgestimmt auf den für den jeweiligen Geltungszeitraum voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzrahmen - das für die Erhaltung und den Ausbau der bestehenden Infrastruktur vorgesehene Investitionsvolumen dargestellt. Dabei wird eine Einordnung der untersuchten („erwogenen“) Aus- und Neubauprojekte entsprechend ihrer wirtschaftlichen Bewertung sowie einer ökologischen und raumordnerischen Einschätzung in Bedarfskategorien vorgenommen. Alle für den aktuell gültigen BVWPI 2003 definierten Aus- und Neubauprojekte sind einer einheitlichen Bewertung nach nutzen-kosten-analytischen, umwelt- und naturschutzfachlichen sowie raumordnerischen (einschließlich städtebaulichen) Kriterien unterzogen worden.

Hieran mangelt es bei der hier vorgesehenen Bundesfernstraßenplanung zwischen Olpe – Frankenberg (Eder) – Hattenbach in Nordrhein-Westfalen und Hessen: Diese geplante neue Ost-West-Verbindung ist nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWPI 2003) enthalten. Offenbar halten also sowohl die Länder als auch die Bundesregierung eine solche Verbindung für nicht erforderlich oder aufgrund der diversen Restriktionen für nicht umsetzbar oder aber finanzierbar. Fazit: Es gibt also keinen Planungsauftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan.

Hieraus ergeben sich besondere Planungsanforderungen auf der aktuell angestrebten Planungsebene – auch und gerade hinsichtlich der möglichen Umweltauswirkungen – bzw. der Unverträglichkeiten, die mit der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für das Linienbestimmungsverfahren sowie der im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vorzunehmenden Strategischen Umweltprüfung (SUP) aufzuzeigen sind.

Insbesondere betrifft dieses die bislang fehlende Strategische Umweltprüfung (SUP) die - wie die Bezeichnungen schon verdeutlicht - andere Aufgaben als eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu erfüllen hat (siehe hierzu auch Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung und zur Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG (SUPG); in Kraft getreten am 29. Juni 2005). Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Plan im Sinne der UVP-RL und unterliegt damit der Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung. Diese liegt bislang für die neue Bundesfernstraßenverbindung von Olpe nach Hattenbach nicht vor. In NRW ist eine solche Verbindung auch nicht als Ziel der Regionalplanung und Raumordnung im gültigen Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Oberbereich Siegen (Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein) dargestellt.

**Die Naturschutzverbände NRW fordern daher - neben der Durchführung einer UVP auf der Basis einer UVS - die Erweiterung der Untersuchungen für die geplante neue Bundesstraßenfernverbindung im Hinblick auf die Kosten-Nutzen-Analyse, die strategische Umweltprüfung (SUP) einschl. Alternativenprüfung im Sinne der SUP-RL bzw. des SUPG sowie der entsprechenden Prüfung der raumordnerischen Auswirkungen.**

**Ob eine solche Verbindung als Ziel der Regionalplanung und Raumordnung im Regionalplan Oberbereich Siegen aufgenommen werden kann, ist im Regionalrat für den Regierungsbezirk Arnsberg zu diskutieren.**

#### **4. Erweiterung Untersuchungsraum der UVS**

Sinn und Zweck einer UVS für ein Straßenbauvorhaben (Raumordnung, Linienbestimmung) ist es, auf der Basis einer umfassenden Raumanalyse mehrere unterschiedliche Varianten eines möglichen Verkehrsweges finden und zu untersuchen, um durch diesen Variantenvergleich eine geeignete Linie für die geplante Straßenverkehrsverbindung zu finden und im weiteren Planungsprozess eine Optimierung der Linienführung zu erreichen.

Gemäß der Tischvorlage für den UVP-Scoping-Termin am 27.05.2009 bzw. der Aussagen im UVP-Scoping-Termin soll mit der UVS über eine neue Bundesfernstraßenverbindung im Raum Olpe (Siegen-Wittgenstein) über Frankenberg (Eder) bis nach Hattenbach das östliche Siegerland und Nordhessen miteinander verbunden werden.

Dabei ist jedoch völlig unklar, ob die geplante Bundesfernstraße damit im westlichen Bereich in Nordrhein-Westfalen über die im Bundesverkehrswegeplan teilweise mit naturschutzfachlichem Vorbehalt versehenen, noch zu bauenden, im BVWP zweispurig ausgewiesenen Ortsumgehungen B508 Kreuztal, B508 Ferndorf, B508 Hilchenbach, B508/B62 Lützel und B62 Erndtebrück/Schameder verlaufen soll oder ob nicht sogar eine weitere Bundesfernstraße geplant wird. Nach Auffassung der Naturschutzverbände besteht ein massives Interesse der Öffentlichkeit zu erfahren, was denn nun genau geplant ist.

**Vor diesem Hintergrund sind folgende Abgrenzungskriterien des Untersuchungsraumes der UVS, wie er in der Tischvorlage und im UVP-Scoping-Termin dargestellt wurde (sowie der weiteren notwendigen Untersuchungen und Prüfungen) erforderlich:**

##### **4.1 Machbarkeitsstudie - mangelhafte Grundlage für die UVS-Abgrenzung**

Grundlage des in der Tischvorlage zum Scopingtermin „*Untersuchungsrahmen für eine UVS zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens für den Bau einer Bundesfernstraßenverbindung zwischen den Räumen Olpe – Frankenberg - Hattenbach*“, dargestellten Untersuchungsraumes (und zum Teil auch des Untersuchungsprogramms) ist eine Machbarkeitsstudie aus 2007, die – wie der Name schon verdeutlicht - außerhalb gesetzlicher Rahmenvorgaben angesiedelt ist (z.B. des UVPG oder des BVWPI 2003).

Da also auch kein Planungsauftrag des Bundes besteht, wurde die Machbarkeitsstudie vom Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen und dem Kreis Siegen-Wittgenstein in Auftrag gegeben.

An der Finanzierung der Machbarkeitsstudie beteiligten sich einige Interessengruppen der Wirtschaft, wie z.B. die Industrie- und Handelskammer Siegen, die Industrie- und Handelskammer zu Dillenburg und Wetzlar sowie die Industrie- und Handelskammer Kassel, die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V., Geschäftsstelle Nordhessen, die Arbeitskreise für Wirtschafts- und Kommunalfragen Frankenberg, Waldeck, Hersfeld-Rotenburg und die Vereinigung der Wirtschaft Schwalm-Eder.

Es verwundert daher nicht, dass die Gesamtfassung der Machbarkeitsstudie weder der Öffentlichkeit bekannt gemacht worden ist, noch offiziell den Naturschutzverbänden in NRW und Hessen. Den Naturschutzverbänden ist auch nicht die Gelegenheit gegeben worden, eine Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie abzugeben.

Vor diesem Hintergrund verwundert es darüber hinaus auch nicht, dass die maßgeblichen Interessengruppen Aussagen der Machbarkeitsstudie zu Ihren Gunsten interpretieren. Die Aussage der Tischvorlage zum UVP-Scoping-Termin (Tischvorlage Seite 39 Punkt 1.4), dass die Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2007 im Ergebnis relativ konfliktarme Korridore ausgewiesen habe, ist jedenfalls entschieden zurück zu weisen; denn diese Aussage widerspricht gerade zu dem Ergebnis der Studie in wesentlichen Punkten! So kommen die Verfasser der Machbarkeitsstudie u.a. in ihren Schlussbemerkungen auf Seite 194 Punkt 9.3 vielmehr zu dem Fazit:

*„Die Studie hat gezeigt, dass es Korridore gibt, die zwar abschnittsweise zum **Teil hohe bis sehr hohe Raumwiderstände** entgegensetzen und somit streckenweise auch kostenaufwändige Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen erfordern, ....“.*

In diesem Zusammenhang ist auf das 1980 erstellte und wissenschaftlich sowie auch in der Politik und den behördlichen Verwaltungen anerkannte „Kiemstedt-Gutachten“ zum Weiterbau der A 4 hinzuweisen. Dieses Gutachten hat für den gleichen Untersuchungsraum eine ökologische Unverträglichkeit für den Bau einer mehrspurigen Bundesfernstraße festgestellt. Zu den gleichen eindeutig negativen Bewertungen hinsichtlich der Machbarkeit einer Bundesfernstraßenverbindung in dem jetzt beanspruchten Raum kommt auch eine vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Auftrag gegebene „Machbarkeitsstudie für eine Autobahn A 4 zwischen Krombach und Hattenbach“ aus dem Jahr 1999.

Angesichts dieser eindeutigen Diskrepanz zu den Schlussfolgerungen, welche die Befürworter einer neuen Bundesfernstraßenverbindung in dem Raum aus der Machbarkeitsstudie 2007 „herausfiltern“, befürchten die Naturschutzverbände NRW im weiteren Planungsverlauf – vor allem auch vor dem Hintergrund, dass diese Straßenverbindung nicht im Bundesverkehrswegeplan dargestellt ist - eine einseitig interessengeleitete Bewertung von Untersuchungsergebnissen von Seiten der hessischen Behörden bzw. der von ihnen beauftragten Ingenieurbüros.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Machbarkeitsstudie 2007 einige aus Sicht des Naturschutzes bedeutende Mängel aufweist. So wurde z.B. die im Untersuchungsgebiet sehr bedeutsame und stark gefährdete Population der europäischen Wildkatze nicht untersucht. Generell spielt der Artenschutz keine Rolle.

**Aus den vorgenannten Gründen lehnen die Naturschutzverbände NRW die Machbarkeitsstudie als alleinige Grundlage für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes sowie die Festlegung der Untersuchungsumfänge ab.**

**Der Untersuchungsraum ist neu abzugrenzen. Basis für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes kann die Abgrenzung des Untersuchungsraumes der Machbarkeitsstudie 2007 sein.**

**Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass im Termin am 27.05.2009 die Vertreter des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen Hessen davon gesprochen haben, dass sie die Machbarkeitsstudie bereits als Phase 1 der UVS betrachten.**

**Darüber hinaus muss sich die Abgrenzung an den möglichen alternativen Trassenführungen, wie sie sich u.a. aus dem aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan ergeben, orientieren:**

## **4.2 Notwendige Alternativenprüfungen**

Der vom Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen in der Tischvorlage einseitig auf die zusammenfassenden Aussagen der - in großen Teilen allerdings völlig unzulänglichen Machbarkeitsstudie 2007 - bezogene Untersuchungsraum umfasst lediglich nur den Bereich Erndtebrück (NRW) bis nach Hattenbach (Hessen) und lässt somit den ebenfalls von einer in Richtung Osten gerichteten neuen Bundesfernstraßenverbindung betroffenen Raum bis Olpe/Kreuztal/Krombach völlig außer Betracht, obwohl dieses sogar im Titel der Tischvorlage für den UVP-Scoping-Termin als Planung angegeben ist!

Eine Nichtberücksichtigung dieses Bereichs in der UVS ist nicht akzeptabel, da es gravierende Wechselwirkungen mit dem Bereich Olpe – Erndtebrück gibt. (z.B. induzierte Verkehre, Fernverkehr, Umwidmung der in Planung befindlichen Ortsumgehungen – dann Bundesfernstraße mit erweiterter Verkehrsfunktion). So wird eine durchgängige Ost-West-Bundesfernstraßenverbindung den vorgesehenen Charakter der in NRW bislang geplanten Ortsumgehungen im Zuge der B 508/B 62 deutlich verändern; diesen Ortsumgehungen kommt dann mit deutlich höherem Fernverkehrsanteil und höherem Anteil des induzierten Verkehrs eine wesentlich erweiterte Verkehrsfunktion zu. Das bei einer durchgängigen nördlichen Ost-West-Verbindung von Olpe/Kreuztal/Krombach zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen wird z.B. zu einer noch größeren Beeinträchtigung des im Bereich Lützel liegenden FFH-Gebietes Rothaarkamm und Wiesentäler führen, welches schon in der Machbarkeitsstudie 2007 als sehr hoher Raumwiderstand aufgeführt wird.

Allerdings ist zu klären, wie die neue geplante Bundesfernstraßenverbindung in das abgestimmte Konzept des Bundesverkehrswegeplanes passt. So ist in NRW die sog. „FELS“ (Strecke Kreuztal – Bad Laasphe) im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes als Süd-Ost-Verbindung von NRW nach Hessen dargestellt. Auch im darauf folgenden Verlauf der B 62 sind hessische Bereiche in den weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplan eingestellt. Hierbei würde sich auch ein teilweiser Ausbau vorhandener Straßen anbieten.

Des Weiteren hat die UVS Alternativen zu betrachten – vor allem auch im Hinblick auf die massiven nicht kompensierbaren Eingriffe in FFH- und Vogelschutzgebiete sowie die zu erwartenden nicht überwindbaren schwerwiegenden Eingriffe in europäische artenschutzrechtliche Belange. Die Beschränkung des Untersuchungsraumes auf eine Nordvariante stellt hier einen schwerwiegenden Mangel dar und widerspricht auch den Zielen, die mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWPI 2003) verfolgt werden.

Neben generellen alternativen Trassenführungen (z.B. Nord- oder Südvarianten in Neubauvarianten mit Untervarianten) und daher Erweiterungen des Untersuchungsraumes sind auch alternative Lösungsmöglichkeiten in Form eines Ausbaus des bestehenden Straßennetzes mit zu untersuchen. Um einen Vergleich in Bezug auf die Umwelteinwirkungen zu dem geplanten Vorhaben herstellen zu können, muss grundsätzlich auch die Null- oder eine Null - + - Variante (Teilausbau – oder Teilneubau) vollwertig geprüft werden.

**Die Naturschutzverbände NRW fordern daher die Erweiterung des Untersuchungsraumes (unter Vorbehalt der Rechtmäßigkeit des für den im UVS-Termin am 27.05.2009 vorgestellten Untersuchungsraumes für die UVS (und die sonstigen damit im Zusammenhang stehenden und erforderlichen Untersuchungen): Der Untersuchungsraum der UVS ist auf den gesamten, für eine neue gemäß den (angeblichen) verkehrlichen Zielen erfordernde den Raum erschließende Ost-West-Verbindung in Frage kommenden Großraum Olpe – Hattenbach bzw. Olpe - Bad Laasphe (B 62) - Hessen nach Westen und Süden hin auszudehnen und mit dem geplanten westlichen Anschlusspunkt im Bereich Kreuztal/Krombach zu beginnen. Die UVS hat dabei alternative Streckenführungen gleichwertig mit zu betrachten.**

## **5. Nachweise der raumordnerischen und regionalplanerischen Verträglichkeit**

Insbesondere dann, wenn - wie im vorliegenden Fall – die UVS auch unter raumordnerischen und regionalplanerischen Gesichtspunkten wie auch im Rahmen der Linienbestimmung durchzuführen ist, ist eine Prüfung einschl. des Vergleichs des geplanten Neubaus der Bundesfernstraße einerseits und dem Ausbau bestehender Straßen andererseits unter folgenden Gesichtspunkten vorzunehmen:

**Vergleich verkehrlicher Wirkung regional:** Anbindung Wittgenstein nicht nur Achse Erndtebrück Kreuztal sondern auch Ausbau „kürzerer“ Strecken über Netphen nach Siegen

**Vergleich verkehrlicher Wirkung überregional:** hier auch Belastung bislang wenig belasteter Gebiete mit zusätzlichem Verkehr incl. Immissionen

**Vergleich Auswirkungen auf die Umwelt:** versiegelte Fläche, Schadstoffeinträge, Lärm, unzerschnittene Waldgebiete, Baustellenerschließung, Flora, Fauna

**Vergleich sozioökonomischer Wirkungen:** gesellschaftliche Wirkungen einschl. Veränderungen in der Landwirtschaft durch indirekte Wirkungen durch das Straßenprojekt

**Vergleich wirtschaftlicher Wirkung:** Auswirkungen auf die maßgeblich volkswirtschaftlich wirkenden Unternehmen

**Berücksichtigung Zeitfenster:** Vorteile und Nachteile des Neubaus im Vergleich des möglichen Ausbau bestehender Strecken

## 6. Anforderungen an das Untersuchungsprogramm

### 6.1 Abgleich Untersuchungsmethoden NRW – Hessen

In Hessen und NRW gelten unterschiedliche Methoden der Datenerhebung. So gibt es z.B. große Unterschiede in der Erfassungsmethode zwischen NRW und Hessen beim Schutzgut Wasser zum Parameter „Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers“ und beim Schutzgut Boden zum Thema „Filter- und Puffervermögen der Böden gegenüber Schadstoffeintrag“.

*„Hier wurde eine Vergleichbarkeit der Datenlage mittels intensiver Gespräche mit den zuständigen Fachleuten herbeigeführt und dadurch die eindeutige und vergleichbare Zuordnung der landesspezifischen Daten in die Raumwiderstände „sehr hoch“, „hoch“ und „mittel“ gewährleistet.“*

Diese Aussagen in der Tischvorlage sind nicht transparent. Welche Methoden zur Vergleichbarkeit der Daten wurden erarbeitet? Diese müssen offen gelegt werden. Die Biotop- und Nutzungstypenkartierung erfolgt für den gesamten Untersuchungsraum nach der hessischen Kompensationsverordnung. Den Naturschutzverbänden NRW ist diese Verordnung nicht bekannt und ist, da nur für das Land Hessen maßgeblich; für den Bereich der NRW betrifft nicht anwendbar.

### 6.2 Untersuchungsprogramm Flora und Fauna

#### 6.2.1 Erweiterung Erfassungszeiträume

Im weiteren Verfahren muss stets die jeweils aktuelle Datenlage hinsichtlich Erfassung von Flora und Fauna Grundlage für eine Verträglichkeitsuntersuchung sein.

Daher ist der in der UVS vorgesehene Untersuchungsrahmen hinsichtlich Flora und Fauna als völlig unzureichend anzusehen, um die erwartenden Konflikte herausarbeiten und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen zu können. Denn auch außerhalb der FFH-Gebiete gibt es schützenswerte Natur und schützenswerte Arten, die gerade in einer UVS genauestens zu kartieren und in Karten im Maßstab 1:5.000 darzustellen sind.

In der Tischvorlage wird als Untersuchungsrahmen eine Vegetationsperiode: Frühjahr, Sommer und Herbst angenommen. Diese Beschränkung des Untersuchungsumfanges auf lediglich eine Vegetationsperiode ohne die Winteraspekte zu erfassen, ist völlig unzureichend. Denn im Winter kommt nicht die gesamte Natur zum Erliegen! So wurden z.B. im NRW-Teil des Untersuchungsrahmens regelmäßig Gänsesäger als Wintergäste beobachtet.

Somit ist auch eine Kartierung der Wintergäste im Untersuchungsraum notwendig. Viele Vögel, wie Kolkraben und Uhu, zeigen schon im Winter Balzverhalten. Fledermäuse wechseln ihre Winterquartiere etc.. Die Kartierungen hierzu müssen eine ausreichende Menge von Kartiergängen beinhalten. Dabei sind neben Bat-Detektoren auch Horchboxen und Netzfänge anzuwenden.

**Der Untersuchungsrahmen muss vielmehr alle 4 Jahreszeiten betreffen.**

**Aufgrund der klimatischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet fordern die Naturschutzverbände NRW einen Untersuchungszeitraum von mindestens zwei Jahren, welches zwei Vegetationsperioden und den Winterzeitraum umfasst.**

### **6.2.2 Ausweitungen Erfassungen UVS und Artenschutzrecht**

Hinsichtlich der Artenschutzprüfung ist festzustellen, dass sowohl der zeitliche als auch die Beschränkung des Untersuchungsraumes auf die gemeldeten FFH-Gebiete, der vorgesehene eingeschränkte, zeitliche Untersuchungsumfang (Anzahl der Kartiergänge, Kartiermonate und auch die Kartiermethoden (z.B. keine Netzfänge bei Fledermäusen) unzureichend ist.

**Die europäischen und nationalen artenschutzrechtlichen Anforderungen können so nicht erfüllt werden. Für nachvollziehbare Aussagen sind hier entsprechenden aktuelle Bestandserfassungen notwendig !**

In den bisher vorliegenden Untersuchungen zur verkehrlichen Erschließung des Wittgensteiner Raums durch eine große Verkehrsachse (u.A. auch B 508 / B 62) wird von höchsten naturschutzfachlichen Raumwiderständen gesprochen. Daher ist der in der UVS vorgesehene Untersuchungsrahmen hinsichtlich Flora und Fauna als geradezu lächerlich anzusehen. Auch außerhalb der FFH-Gebiete gibt es schützenswerte Natur und schützenswerte Arten!

**Die Naturschutzverbände NRW fordern daher eine Kartierung der sog. „planungsrelevanten“ Arten und Rote –Liste-Arten auch außerhalb der FFH-Kulisse.**

Allerdings muss hier deutlich herausgestellt werden, dass die in NRW anerkannten Naturschutzverbände unter „planungsrelevant“ etwas anderes versteht als der Landesbetrieb Straßenbau NRW (siehe auch mündliche Hinweise im Termin am 27.05.2009 durch das Landesbüro):

#### **6.2.2.1 Untersuchungen Avifauna**

**Baumfalke** (streng geschützt, Artikel 4 (2) VSR), sind im Untersuchungsgebiet auf Bruten hin zu überprüfen, da sie regelmäßig im Untersuchungsraum beobachtet werden.

**Braunkehlchen** (Anhang I der VSR) sind im UG regelmäßige Brutvögel. Hier ist eine genauere Bestandserfassung **aller** Bruten notwendig.

Der **Habicht** (streng geschützt) ist vermutlich Brutvogel im UG. Dies sollte erfasst werden.

Der **Sperber** (streng geschützt) brütet mit Sicherheit im UG.

Eine aussagefähige **Neuntöter**kartierung (Anhang I der VSR), deren Erfassung stark witterungsabhängig und zeitintensiv ist, sollte durchgeführt werden.

Der **Raubwürger** (streng geschützt, Artikel 4 (2) VSR) ist auf Brutnachweis im UG zu überprüfen. Die Art verhält sich zur Brutzeit noch heimlicher als der Neuntöter. Erst wenn die Jungvögel ausgeflogen sind, können die sehr aufmerksamen bzw. warnenden Altvögel wieder leichter registriert werden.

Der **Raufußkauz** (Anhang I der VSR) zeigt stark schwankende Bestände mit deutlich abnehmender Tendenz. **Er ist in seinem Bestand gefährdet**, die Schutzwürdigkeit damit deutlich gestiegen. Hier wird **jedes einzelne Brutpaar** wichtig.

Der **Rotmilan** (Anhang I der VSR) brütet in Wittgenstein auch in alten Fichten. Angesichts der geringen Populationsgröße sind alle Brutvorkommen bedeutend für die Population. Insofern kann bereits der Verlust einzelner Tiere zu populationsrelevanten Verlusten führen (LANUV 2008). Zerschneidung trifft diese Art besonders.

Der **Wiesenpieper** (besonders geschützt, Artikel 4 (2) VSR) ist im Untersuchungsraum anzutreffen, hat aber keine stabilen Bestände mehr und ist somit stark gefährdet. Auch hier ist die Einzelerfassung der Brutpaare sehr wichtig.

**Eisvögel** (Anhang I der VSR) als Zielart in den Bachtälern mit Feuchtgrünland sind in Bezug auf Brutvorkommen genauer zu überprüfen.

Auch der **Kolkrahe** ist auf Brutnachweise hin zu überprüfen. Kontrollen bzgl. Balz und Nestaufbau sollten zwischen Dezember und März erfolgen.

**Uhu** (Anhang I der VSR) – Hier gibt es gesicherte Nachweise in zwei Gebieten außerhalb des FFH-Raumes, wahrscheinlich auch Brut. Verhörkontrollen sollten zwischen Dezember und Februar erfolgen.

Im gesamten Raum Wittgenstein gibt es nur im Untersuchungsraum noch Bruten der **Rohrhammer**. Diese muss daher kartiert werden.

**Schwarzstorch** (Anhang I der VSR) – Der Aktionsradius des Schwarzstorchs zwecks Nahrungssuche beträgt durchaus 10 km. Zerschneidung trifft diese Art besonders. Diese Art ist stark „Kyrillgeschädigt“ durch Verlust von Horstbäumen. Erfassung durch Untersuchung notwendig.

### 6.2.2.2 Untersuchungen Fischfauna

Die Auswirkungen der möglichen Varianten der geplanten Bundesfernstraßenverbindung auf die im Anhang II der FFH-RL aufgeführten Arten Groppe u. Bachneunauge sind umfassend zu untersuchen:

Wie wird sich insbesondere eine Sedimentfracht bei entsprechenden Baumassnahmen auf das Kieslückensystem der Gewässerböden auswirken? Welche Variante wirkt sich hierbei wie auf die betroffenen Arten aus? Ein gut durchlüftetes Kiesbett ist für die Fortpflanzung sämtlicher genannter Arten imminent wichtig (auch für das Bachneunauge, da es in Kiesbetten ablaicht). Wie sind die Auswirkungen bzgl. einer Unterbrechung der Durchgängigkeit dieser Fließgewässer etc. auf die genannten Arten? Bei der Groppe ist z.B. bekannt, dass bereits Hindernisse in den Gewässern mit einer Höhen von nur 20 cm einen Individuenaustausch der Populationen verhindern!

**Neben den beiden genannten Arten Groppe und Bachneunauge kommen mit Elritze, Äsche, Bachforelle und Aal mind. 4 weitere Arten der Roten Liste in den Planungsräumen vor, die es bei einer entsprechenden Begutachtung ebenfalls zu berücksichtigen gilt.**

### 6.2.2.3 Untersuchungen Reptilien und Amphibien

Da sich abzeichnet, dass die **Geburtshelferkrötenpopulationen** in tiefer gelegenen Regionen NRWs deutlich rückläufig sind, gewinnen die Mittelgebirgspopulationen immer mehr an Bedeutung für den Fortbestand dieser Art. Der Kreis Siegen-Wittgenstein liegt im Kernverbreitungsgebiet dieser Art in NRW und hat wichtige, kopfstärke Vorkommen. Eine genauere Erhebung der **Geburtshelferkröte** (Anhang IV FFH-Richtlinie) ist auch deshalb wichtig, da u.U. CEF-Maßnahmen notwendig werden, die erhebliche zeitliche Vorläufe VOR Baubeginn einer Straße auslösen. Auch dieses ist in die Entwicklung von möglichen Varianten aufgrund der Raumanalyse sowie den Variantenvergleich einzubeziehen.

Dieses betrifft auch die geschützte Schlingnatter. Die Biotopstrukturen im Untersuchungsraum erlauben die Vermutung des Vorkommens der **Schlingnatter** (Anhang IV FFH-Richtlinie). Diese sind in geeigneten Habitaten zu überprüfen und in die Empfindlichkeitsanalyse einzustellen.

### 6.2.2.4 Untersuchungen Fledermäuse

Eine Kartierung sämtlicher **Fledermausarten** (alle Arten Anhang IV der FFH-Richtlinie) muss durchgeführt werden, um herauszufinden, wie die geplanten Straßenverbindung auf die Populationen wirkt und ob trotzdem Varianten entwickelt werden können.

Im Untersuchungsraum ist zu rechnen mit:

**Große Bartfledermäuse** wurden in Wittgenstein neben Netzfängen an Schwärmquartieren auch in isolierten Laubwaldbeständen nachgewiesen.

Der Nachweis des **Grauen Langohrs** steht noch aus, da Gebäudekontrollen durch den AK-Fledermausschutz Siegen-Wittgenstein bisher nur in sehr geringem Umfang durchgeführt wurden. Die Art kommt jedoch im benachbarten Raum Biedenkopf vor.

**Der Kleinabendsegler** tritt zumindest als Nahrungsgast mit Sicherheit im gesamten Sommerhalbjahr im Planungsgebiet auf. Eines der NRW-weit wichtigsten Kerngebiete für Wochenstuben und Balzquartiere dieser Art liegt im Raum Wittgenstein.

Die **Wasserfledermaus** kann besonders an ruhigen Fließgewässerbereichen der Eder – auch im Planungsgebiet - regelmäßig jagend beobachtet werden. Sie gehört neben der Zwergfledermaus zu unseren häufigsten Fledermausarten. Das registrierte Individuum gehört mit ziemlicher Sicherheit zur Lokalpopulation.

**Das Große Mausohr** (Anhang II und IV der FFH-Richtlinie) kommt mit Sicherheit im Untersuchungsgebiet vor. Intensivere Untersuchungen zur Erfassung dieser Art, wie Netzfänge in geeigneten Lebensräumen (insb. in den vorhandenen Laubwaldbereichen), sind durchzuführen.

Erfassung der **Fransenfledermaus**. Diese Art jagt **besonders im Oktober und Anfang November** mitunter auch gern über Waldwegen.

**Die Kartierungen hierzu müssen eine ausreichende Menge von Kartiergängen beinhalten.** Dabei sind neben Bat-Detektoren auch Horchboxen und Netzfänge anzuwenden.

#### **6.2.2.5 Untersuchungen Säugetiere**

##### **Wildkatze**

Bereits in den Verfahren zu den Planungen der B 508 / B 62 ist von den Naturschutzverbänden NRW darauf hingewiesen worden, dass mehrere von verschiedener Seite bestätigte Nachweise für Wildkatzenvorkommen in dem betroffenen Raum vorliegen. Eindeutige Sichtbeobachtungen liegen vor. Es gilt als sicher dass, sich eine Kernpopulation etablieren konnte, von der eine Ausbreitung in alle Richtungen ausgehen wird. Besonders Bereiche des Westfälischen Rothaargebirges, des Burgwaldes und des Kellerwald-Nationalparks können von dieser Migration profitieren. Jeder Verlust bedeutet dabei einen Rückgang des Ausbreitungsdrangs.

Daher ist die Aussage in der Tischvorlage, dass Wildkatzen nur an Hand vorhandener Datenlage zu überprüfen sind, ist absolut unzureichend.

Aufgrund einer sehr hohen Vorkommenswahrscheinlichkeit muss der Artstatus und anschließend die Populationsgröße und ihr Raumnutzungsverhalten untersucht werden.

Um eine Störung der Wildkatze zu vermeiden, ist es unbedingt erforderlich, Auswirkungen einer neuen Bundesfernstraßenverbindung auf die Streif- und Wandergebiete auszuzeigen, Konflikte zu vermeiden und entsprechende Kompensationsmaßnahmen entwickeln zu können.

**Dazu muss eine genaue Erhebung erfolgen. Aktuelle Bestandskartierungen der Wildkatze sind im Zeitraum von mindestens vier Vegetationsperioden notwendig.**

**In einem beidseitigen Korridor der endgültig gefundenen Trassenführung ist auf jeweils mindestens fünf Kilometer Breite eine Untersuchung des tatsächlichen Vorkommens mittels Lockstöcken in einem Raster nicht kleiner als 500m durchzuführen. Von einigen Tieren beiderlei Geschlechts ist ein Bewegungsprofil mittels Telemetriedaten zu erstellen. Diese Darstellungen sind in die Variantenauswahl einzustellen. Maßnahmen zum Schutz der Art sind zu entwickeln.**

## **Luchs**

Auch für den Luchs liegen für den Untersuchungsraum Sichtbeobachtungsmeldungen vor. Dies kann durchaus plausibel sein, da sich in der jetzt unzerschnittenen Landschaft ein durch keine Ortschaften gestörter Wanderweg für den Luchs zwischen Sackpfeife und Ebschloh ermöglicht. Jede Variante, die den Luchs beeinträchtigen, sei es durch die Zerschneidung und Verlärmung des Lebensraumes oder zu Reduktion der Beute durch die Auswirkungen der jeweiligen Variante, ist auszuschließen. Grundsätzlich ist auszuschließen, dass mit einer neuen Bundesfernstraßenverbindung die voranschreitende Wiederansiedlung des Luchses verhindert wird.

**Die bekannten vorliegenden Sichtbeobachtungen sind von anerkannten Luchs-Experten zu überprüfen. Für den betroffenen Kreis Siegen-Wittgenstein gibt es Luchsbeauftragte, die von der LANUV geschult wurden. Sollten sich die Sichtbeobachtungen bestätigen sind entsprechende Bestandserfassungen erforderlich, um Varianten ausschließen zu können, dass die Entwicklung der Luchspopulationen behindert wird.**

## **Haselmaus**

Die Naturschutzverbände NRW halten eine Haselmausuntersuchung (Anhang IV FFH-Richtlinie) für notwendig, da diese Art durch Verlust und Zerschneidung von Lebensräumen und Schaffung von Barrieren besonders gefährdet ist. Hierbei ist, ähnlich wie bei der Geburtshelferkröte, anzuführen, dass die Art NRW-weit ihren Verbreitungsschwerpunkt in den Mittelgebirgen hat und damit auch der Kreis Siegen-Wittgenstein eine große Verantwortung bzgl. des Erhalts dieser bedeutenden Population in NRW hat. **Jede Variante die hier zu Beeinträchtigungen der Erhalt dieser Art führt, ist auszuschließen.**

## **Des Weiteren sind zu überprüfen:**

Kornweihe, Wespenbussard, Mäusebussard, Rohrweihe, Schwarzmilan, Turmfalke, Merlin, Sperlingskauz, Grünspecht, Wasserramsel, Wanderfalke, Schwarzspecht, Hohltaube kommen im Untersuchungsgebiet vor. Ebenso kommen Grauspecht, Goldammer, Feldsperling, Dorngrasmücke und Feldlerche im Untersuchungsgebiet zumindest als Reviervögel vor.

### 6.2.3 Bestandsdarstellung Wintergäste

Im nordrhein-westfälischen Teil des Untersuchungsraumes (Tischvorlage) werden regelmäßig Wintergäste beobachtet (z.B. Gänsesäger). Somit ist auch eine aktuelle Kartierung der Wintergäste im Untersuchungsraum notwendig.

**Da die Arten und die Individuenzahlen der Wintergäste je nach Ausprägung des jeweiligen Winters in den Brutgebieten wie auch den Überwinterungsgebieten variieren sind entsprechend mehrjährige Untersuchungen erforderlich, um je nach Straßenbauvariante, die Auswirkungen prognostizieren zu können.**

### 6.3 Untersuchungen der Zerschneidungswirkungen

Eines der gravierenden Probleme von Infrastrukturvorhaben besteht aus der bereits erfolgten und weiter zunehmenden Zerschneidung und Fragmentierung und damit Verinselung von Lebensräumen auf. Verkehrswege wirken auf Tierpopulationen durch Habitatverkleinerung, Erhöhung der Mortalität (Kollision mit Fahrzeugen), Trennwirkung und Zerteilung und Isolation von (Teil-)Populationen (Unterbindung von Wiederbesiedlungen). Damit verbunden ist oft eine geringe Flächengröße der verbleibenden Lebensräume. Sowohl die Isolation als auch die oft geringe Populationsgröße führt zu einem verminderten Gen-Fluß und erhöhten Extinktionsrisiko ("Unterschreiten des Minimalareal") bei Pflanzen und Tieren. Vor allem der hierdurch begrenzte oder sogar ausgeschlossene genetische Austausch von Populationen lässt befürchten, dass es zu weiter abnehmenden Biodiversität kommen wird.

Diese Problematik ist auch von der Bundesregierung erkannt worden. In der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung wird eindeutig darauf hingewiesen, dass kleinflächiger Schutz der Landschaft zum Schutz der Artenvielfalt nicht ausreichend ist. Um das europäische Naturerbe und die biologische Vielfalt zu erhalten, will die Bundesregierung daher eine weitere Zerschneidung der deutschen Landschaft "auf das Mindestmaß" begrenzen. Auch soll der Flächenverbrauch möglichst gering gehalten werden. Daher hat sich die Bundesregierung in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie zum Ziel gesetzt, den Flächenverbrauch bis zum Jahre 2020 bundesweit auf 30 ha pro Tag zu begrenzen.

Um diese Ziele erreichen zu können, wird u.A. ein bundesweites "Wiedervernetzungs-konzept" entwickelt, das ein wichtiger Baustein des länderübergreifenden Biotopverbundes werden soll. Siehe hierzu [http://www.bundestag.de/aktuell/hib/2007/2007\\_198/04.html](http://www.bundestag.de/aktuell/hib/2007/2007_198/04.html).

Mit dem geplanten Bau einer Bundesfernstraße als A4-Ersatzneubau zwischen Erndtebrück und der Landesgrenze NRW / Hessen und im weiteren Verlauf durch Hessen bis nach Hattenbach kommt es jedoch zu weitreichenden und massiven Zerschneidungen bisher unzerschnittener Naturräume auf großer Länge. Der Untersuchungsraum Rothaargebirge mit dem angrenzenden Burg- und Kellerwald zählt zu den wenigen in Deutschland noch nicht von mehrspurigen durchgängigen Straßen zerschnittenen Räumen. Dies ist ein wesentlicher Grund für den bisherigen Erhalt und Bestand gefährdeter Tier- und Pflanzenarten in diesem Gebiet.

Die jetzt geplante neue Bundesfernstraßenverbindung steht im eindeutigen Widerspruch zu diesen Zielen! Der geplante Bau wird eine erhebliche Barriere und ein Ausbreitungshindernis darstellen sowie zur Trennung von Populationen führen mit der Gefahr des Aussterbens von Populationen.

**Die Naturschutzverbände NRW warnen daher eindringlich vor der Zerschneidung dieser bisher von Zerschneidungen weitgehend verschont gebliebenen Landschaft und fordern, diesem Zerschneidungsaspekt tiefer gehend zu untersuchen, als dieses bislang offenbar vorgesehen ist.**

**Diese Wirkungen der geplanten neuen Bundesfernstraße sind in ihrer Wirkungsweise auf die Populationsdichte und das Extinktionsrisiko („Unterschreitung von Miniamarealen,“) näher zu untersuchen. Dieses ist ein wichtiger Teil-Aspekt, um das Minimierungspotenzial verschiedener Maßnahmen wie z.B. eine Abzäunung (Trade-off zwischen Verkehrsmortalität und Trennwirkung), stärkerer Bündelung mit anderen Straßen und Querungshilfen herausfinden zu können. Maßgeblich sind hierfür insbesondere Indikator-Tierarten wie z.B. die Wildkatze oder der Luchs.**

#### **6.4 Untersuchungen zu Wildwechsel**

Laut der Tischvorlage soll die Beurteilung des Wildwechselverhaltens ausschließlich durch Befragen und nach Datenlage erfolgen. Dieses ist völlig unzureichend:

Die deutliche Barrierewirkung von Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen für großräumig wandernde Wildarten ist eindeutig nachgewiesen. Insbesondere trifft dieses auch - aufgrund der Ausbaustandards mit Lärmschutzwällen und -wänden, Spritzwasserschutz und breiten dreiteiligen Mittelleitplanken mit erhöhtem Innenteile - auf Bundesfernstraßen zu mit relativ geringen Kfz-Aufkommen < 30.000 Kfz/24 ha.

Wildtierpopulationen werden dabei auf vierfache Weise beeinträchtigt: Habitatflächen und Habitatqualität werden verringert, Barriere-Wirkungen verhindern den Zugang zu Ressourcen auf der anderen Straßenseite, die Mortalität erhöht sich aufgrund der Kollisionen mit Fahrzeugen, und die verbliebenen Habitatflächen werden in kleinere, stärker isolierte Fragmente zerstückelt.

Diese Wirkungsmechanismen weisen Schwellenwerte auf, bei denen das Risiko einer Schädigung der Überlebenschancen der jeweiligen Population aufgrund Unterschreitungen der notwendigen Minimal-Areale sehr stark ansteigt. Außerdem wird durch die Zerschneidung von Wildwechselrouten der genetische Austausch, der überlebensnotwendig für das Überleben der Populationen unbedingt notwendig ist, nachhaltig behindert, wenn nicht sogar völlig abgeschnitten.

Erforderlich sind daher Untersuchungen zu den im Raum vorliegenden Wildwechselrouten und die zu erwartenden Zerschneidungswirkungen möglicher Varianten mit aktiven Untersuchungen der Wildwechsel einschl. der in diesem Fall vorzunehmenden kompensierenden Maßnahmen, wie z.B. Grünbrücken.

Die Wildkatze ist neben dem Luchs und dem Rothirsch ganz klar „Flaggschiff“ – bzw. Indikator-Arten für die Nicht-Vernetzung oder eingeschränkte Vernetzung oder Wiedervernetzung (siehe hierzu auch "Grünes Band", „Bundeswildwegeplan“ u.a.).

**Es ist daher ein Wildwechselgutachten zu Rothirsch, Wildkatze und Luchs zu erarbeiten, in dem die in dem betroffenen Raum vorliegenden Wildwechsel auf der Grundlage aktueller Bestandskartierungen analysiert und die Auswirkungen eines Straßenbaus auf ihre Habitate ermittelt werden.**

## **6.5 Untersuchung empfindlicher und geschützter Biotope**

Weiter ist darzustellen wie etwa Eingriffe durch die verschiedenen möglichen Linienführungen bzw. Trassenvarianten auf sensible und schützenswerte, wie auch gesetzlich geschützte Pflanzenvorkommen vermieden werden können. Dieses betrifft einerseits direkte Wirkungen, z.B. durch Verluste oder Teilverluste. Andererseits sind aber auch die indirekten Wirkungen, wie z.B. die Unterschreitung von Minimalarealen oder der Einfluss von Schadstoffeinträgen zu prüfen. Der Einfluss von Luftschadstoffen wie Abgasen, Aerosolen, Partikeln aus Abgas und Abrieb auf Flora und Fauna muss ausgeschlossen werden und es ist aufzuzeigen, wie dies erreicht werden kann. Besonderes Augenmerk ist dabei auf den Schutz von Referenzbiotopen zu legen (z.B. Quellen und Quellgewässer, nährstoffarme Biotope usw.).

**Die in NRW anerkannten Naturschutzverbände fordern daher die genaue Untersuchung, Kartierung und Bewertung der Auswirkungen auf die sehr vielen vorhandenen schützenswerten Biotope bzw. den direkt gesetzlich nach § 62 LG NRW geschützten Biotope im Untersuchungsraum und sonstige, schützenswerte oder empfindliche Biotope.**

## **6.6 Betrachtung der Auswirkungen von Schadstoffbelastungen (Critical-Loads)**

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.01.2007 (9 A 20.05) zur A-143 (Westumfahrung Halle) ist eine Beeinträchtigung von nährstoffarmen Lebensraumtypen durch Stickoxid- und Ammoniakbelastung auszuschließen.

Auch wenn eine Abgrenzung im Einzelfall schwierig ist, ergeben sich – schon hinsichtlich der Auswahl der möglichen Varianten - spezielle Anforderungen an die Bearbeitung im Rahmen der UVS. Zu untersuchen sind unter Beachtung des Worst-Case-Scenarios (Streckenauswirkungen einer durchgehenden Verbindung von der A 45 / A4 in NRW bis zur Anbindung an die A 49 / A5 / A7 in Hessen):

- Vorbelastung
- Zusatzbelastung
- Gesamtbelastung
- Empfindlichkeit der Lebensraumtypen
- Beurteilung der FFH-Verträglichkeit
- Auswirkungen der Varianten

Ebenso ist eine vertiefende Darstellung in den UVS-Unterlagen über die Auswirkung dieses Straßenbau-Projektes auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz notwendig. Es werden durch den Bau überaus wertvolle CO<sub>2</sub>-Senken, wie die im Untersuchungsgebiet befindlichen Moore und Wälder, erheblich beeinträchtigt.

**Es wird daher von den Naturschutzverbänden in NRW eine gesonderte wissenschaftliche Untersuchung zu den Critical Loads im Untersuchungsgebiet gefordert sowie der Beeinträchtigung natürlicher CO<sub>2</sub>-Speicher im betreffenden Gebiet gefordert.**

## **6.7 Auswirkungen der erforderlichen Tunnelbauten**

Je nach den geologischen bzw. den geohydrologischen Gegebenheiten können Tunnelbauten zu massiven Eingriffen in die Grundwasserverhältnisse führen. Dieses kann in der Folge auch Auswirkungen auf grundwasserabhängige Biotope oder Pflanzen haben (z.B. durch die Drain-Wirkungen von Tunnelbauwerken oder das Durchstossen und Aufbrechen von wasserstauenden Schichten). Daher ist dieses Kriterium ein wichtiger Aspekt sowohl bei der Raumanalyse als auch bei der Variantenauswahl.

**Es sind daher entsprechende geohydrologische Untersuchungen zu den zu erwartenden Tunnelbauten vorzusehen, um solche Bereiche zu identifizieren, in denen es zu den geschilderten Auswirkungen durch Tunnelbauwerke kommen kann. Es sind Tabubereiche zu definieren und darzustellen.**

**Beim Variantenvergleich sind auch die Details der notwendigen Tunnelbauwerke zu beurteilen; das umfasst auch die Auswirkungen durch Baustellen, Anfahrtswege und die Verbringung der Aushubmassen sowie die Auswirkungen durch die auftretenden Lärm- und Schadstoffimmissionen während Bau und Betrieb.**

## **6.8 Untersuchungen der klimatischen Auswirkungen**

Für das Schutzgut Klima liegen für die einzelnen Länder sehr unterschiedlich detaillierte Daten vor, so dass eine direkte Vergleichbarkeit nicht gegeben ist. In NRW sind lediglich Klima- und Immissionsschutzwälder ausgewiesen; in Hessen darüber hinaus noch z. T. großflächige Vorbehaltsgebiete für besondere Klimafunktionen. Diese wiederum sind im Rahmen der Entwurfsbearbeitung der Regionalpläne der beiden Bezirksregierungen in unterschiedlicher Weise aus einem hessenweiten Gutachten zum Thema Klima abgeleitet worden. Die Klima- und Immissionsschutzwälder werden dem „sehr hohen Raumwiderstand“ und die Vorbehaltsgebiete dem „hohen Raumwiderstand“ zugeordnet. Aufgrund dieser Datenlage können in NRW für das Schutzgut Klima / Luft lediglich sehr hohe Raumwiderstände und in Hessen sehr hohe und hohe Raumwiderstände ausgewiesen werden. Letztendlich können die vorhandenen Daten für das Schutzgut Klima nur hilfsweise für die Ableitung von Raumwiderständen herangezogen werden. Für den Variantenvergleich sind sie untauglich.

**Die Naturschutzverbände NRW fordern daher gezielte aktuelle Klimagutachten, (nicht nur auf Grundlage vorhandener Unterlagen) – insbesondere für den Teilbereich des Untersuchungsraumes der UVS der NRW betrifft um die diesbezüglichen Aspekte in die Variantenauswahl einfließen lassen zu können.**

## **7. Verfahrensfragen**

Es ist im UVP-Scoping-Termin zwar schon von den Naturschutzverbänden NRW vorgetragen worden, da aber auf Seiten der Verbänden Zweifel hierzu aufgekommen sind, ist hier nochmals darauf hinzuweisen:

In NRW hat sich eine gute und konstruktive Zusammenarbeit mit den Vorhabensträgern und Behörden; gerade auch den Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenbau bewährt. So gibt es in NRW mindestens 3 Arbeitskreistermine zur UVS (UVP-Scoping-Termin, Raumanalyse und Entwicklung von Varianten, Variantenvergleich und Endfassung der UVS). In vielen Fällen haben je nach Bedarf, weitere Termine mit Beteiligung der Naturschutzverbände NRW stattgefunden (z.B. Artenschutz, FFH- und Vogelschutz). Dokumentiert ist dieses nicht nur in zahlreichen Teilnahmen an den entsprechenden Terminen sondern auch insbesondere an den dafür geltenden Verfügungen und Richtlinien des Landesverkehrsministeriums, des Umweltministeriums und des Landesbetriebs Straßenbau NRW.

Unverständlicherweise war der Landesbetrieb Straßenbau NRW auf dem UVP-Scoping-Termin am 27.05.2009 in Frankenberg (Eder) weder mit der zuständigen Regionalniederlassung Südwestfalen noch dem Betriebsitz Gelsenkirchen vertreten.

**Die Naturschutzverbände NRW erwarten, dass die in NRW bislang eingehaltene vertrauensvolle Zusammenarbeit auch im Falle der geplanten Bundesfernstraße im Raum Olpe – Frankenberg (Eder) – Hattenbach eingehalten wird und das es weitere Arbeitskreistermine zur Erarbeitung der UVS geben wird.**

**Diesen Terminen sehen die Naturschutzverbände NRW mit Spannung entgegen.**

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Gerd Mackmann