

BUND NRW • Merowingerstraße 88 • 40225 Düsseldorf

Bezirksregierung Köln

50606 Köln

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland**

Landesverband
Nordrhein-Westfalen e.V.

Düsseldorf, den 30.06.2005

Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau und Verlegung der BAB 4 zwischen den Anschlussstellen Düren und Kerpen

hier: Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V. (BUND NRW e.V.) im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 17 Bundesfernstraßengesetz i.V.m. § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz NRW

Ihr Schreiben vom 11.04.2004, Az.: 53.3.3.2 – 2/05

Sehr geehrte Damen und Herren,

namentlich und im Auftrag des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V. (BUND NRW e.V.) nehme ich zu dem oben genannten Bauvorhaben wie folgt Stellung:

1. Notwendigkeit der Verlegung nicht gegeben

Gemäß der Planunterlagen soll mit dem Fortschreiten des Tagebaus ‚Hambach‘ etwa im Jahre 2017 die derzeitige Trasse der BAB 4 erreicht und damit eine räumliche Verlegung eines Teilstücks von etwa 9,2 km der Autobahn notwendig werden.

Der Vorhabensträger bezieht sich dabei auf die Verbindlichkeit des Braunkohlenplans –Teilplan 12/1 Hambach– sowie den bergbaulichen Planungen und den sich daraus vermeintlich ergebenden Notwendigkeiten.

Wie im Folgenden gezeigt wird, sind diese Prämissen nicht zutreffend.

Von daher wird beantragt, das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau und der Verlegung der BAB 4 unverzüglich zu stoppen, hilfsweise so lange auszusetzen, bis eine tatsächliche bergbauliche Anspruchnahme der heutigen Trasse absehbar ist.

Bestandskräftiger Rahmenbetriebsplan fehlt

Derzeit liegt kein bis zum Jahre 2020 bestandskräftiger bergbaulicher Rahmenbetriebsplan vor.

Gegen die Zulassung des Rahmenbetriebsplanes für die Fortführung des Tagebaus Hambach von 1995 bis 2020 vom 17.08.1995 hatte der BUND NRW e.V. Widerspruch eingelegt. Nach Abweisung des Widerspruchs wurde am 02.07.1996 vor dem Verwaltungsgericht Aachen Klage erhoben und beantragt, die Zulassung des Rahmenbetriebsplanes aufzuheben. Mit Datum vom 10.11.1999 wurde die Klage abgewiesen. Der BUND NRW e.V. stellte daraufhin am 24.12.1999 beim OVG Münster einen Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des VG Aachen. Dieser Antrag wurde am 28.06.2004 positiv beschieden. Am 17. Dezember 2004 wies das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster die Berufungs-Klage des BUND gegen das Bergamt Düren wegen der Genehmigung des Rahmenbetriebsplans zur Fortführung des Tagebaus Hambach bis zum Jahre 2020 ab; Revision wurde nicht zugelassen. Daraufhin stellte der BUND NRW e.V. am 22.03.2005 einen Antrag auf Zulassung der Revision. Dieser Antrag wurde seitens des Bundesverwaltungsgericht noch nicht beschieden.

Wie nicht bestritten werden dürfte bestehen in faktischer Hinsicht eindeutige Bindungswirkungen der bergrechtlichen Zulassung im Hinblick auf die geplante Verlegung der BAB 4. Würde die Zulassung des Rahmenbetriebsplanes durch Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts aufgehoben, so wären entsprechenden Anpassungen unausweichlich.

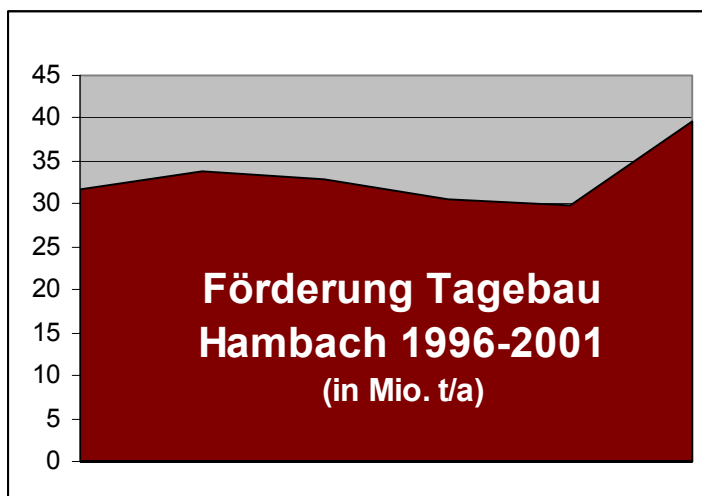
Verlegung 2017 nicht begründbar

Auch wenn man davon ausginge, dass die Notwendigkeit einer Verlegung der BAB 4 aufgrund der bergrechtlichen Zulassung der Fortführung des Tagebaus notwendig sei, so ist der geplante Zeitpunkt der Verlegung und der damit verursachte frühzeitige Eingriff in Natur und Landschaft nicht nachvollziehbar.

Gemäß der Angaben des Vorhabensträgers wird die Trasse der derzeitigen Autobahn 4 im Jahr 2017 vom fortschreitenden Tagebau Hambach erreicht. Grundlage für diese Zeitplanung ist die bergrechtliche Zulassung, welche wiederum bezüglich der Kohlenförderung auf einer Planungsgrundlage von durchschnittlich 50 Mio. t/a aus dem Tagebau Hambach beruht.¹ Für die Jahre 1996 bis 1999 wird eine durchschnittliche jährliche Kohlenförderung von ca. 38 Mio. t zugrunde gelegt, die dann im Zeitraum von 2000 bis 2004 auf 54 Mio. t/a steigt, sich 2005 bis 2009 bei 50 Mio. t/a einpendelt und 2010 bis 2014 auf 48 Mio. t/a absinkt.

Dem gegenüber hat sich die derzeitige Kohleförderung aktuell bei etwa 40 Mio. t/a eingependelt, nachdem sie lange Jahre sogar noch weit geringfügiger war (siehe Abbildung).

¹ vgl. Rheinbraun AG: Rahmenbetriebsplan für die Fortführung des Tagebaus Hambach von 1996 bis 2020 vom 03.05.1993; S. 6 i.V.m. Anlage 4



Quelle: diverse Geschäftsberichte der RWE Rheinbraun AG bzw. RWE Power AG

Damit liegen die tatsächlichen Fördermengen weit hinter der ursprünglichen Planung zurück. Es ist nicht damit zu rechnen, dass die jährlichen Fördermengen signifikant steigen werden.

Damit aber ergibt sich ein vom Rahmenbetriebsplan deutlich abweichender Stand der Landinanspruchnahme. Ein Erreichen der jetzigen Trasse der BAB 4 im Jahre 2017 ist ungewiss. Die Notwendigkeit der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht gegeben.

Kein öffentliches Interesse

Dies wiegt umso schwerer als ein öffentliches Interesse an der Verlegung nicht existiert. Im Gegenteil, das Vorhaben berührt wesentliche öffentliche Interessen, die dessen Verwirklichung entgegen stehen.

Die gravierenden Änderungen der energiewirtschaftlichen Rahmenbedingungen machen es zunehmend wahrscheinlich, dass die gesamte Braunkohlenplanung eine grundsätzliche Änderung erfährt. Die energiewirtschaftlichen Grundannahmen für den Braunkohlenplan Hambach sind aufgrund der Liberalisierung und Umstrukturierung des Energiemarktes und der nationalen und internationalen Verpflichtungen zum Klimaschutz nicht mehr gegeben. Der Anteil des Braunkohlenstromes im Grundlastbereich wird gemäß aktueller energiewirtschaftlicher Prognosen – verstärkt durch die EU-Richtlinie zum Emissionshandel und die damit einhergehende zusätzliche Belastung kohlenstoffreicher Energieträger – sukzessive zurück gehen.²

Dem gegenüber gewinnen Maßnahmen zum Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen und den Kriterien der Nachhaltigkeit entsprechende Energieversorgungsstrukturen zunehmend an Bedeutung. Eine energiepolitische Notwendigkeit zur unveränderten Fortführung des Tagebaus Hambach besteht nicht (mehr). Wesentliche Schutzgüter des UVPG sind von der geplanten Maßnahme betroffen, weshalb im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge die Zulässigkeit des Vorhabens zu verneinen ist.

² siehe z.B. Umweltbundesamt: Langfristszenarien für eine nachhaltige Energienutzung in Deutschland, Berlin, 2002; ESSO Energieprognose 2001; BMWi:Nachhaltige Energiepolitik für eine zukunftsfähige Energieversorgung, Berlin, Oktober 2001. Öko-Institut e.V. (2004): Alternativen zur Braunkohle, Freiburg. Öko-Institut e.V. (2004): Energiewirtschaftliche Bewertung Garzweiler I/II, Freiburg.

Auch ist nicht auszuschließen, dass RWE Power zukünftig auf eine Fortführung des Tagebaus verzichtet, da wegen der nachlassenden Konkurrenzfähigkeit des Braunkohlenstroms z.B. gegenüber dem Energieträger Gas³ die wirtschaftliche Grundlage fehlt.

Ebenso wenig darf dem Vorhaben ein präjudizierende Wirkung im Hinblick auf eine mögliche Fortführung des Tagebaus Hambach zukommen. Wenn die BAB 4 gemäß der Vorhabensplanung verlegt würde, griffe dies dem dritten Rahmenbetriebsplan von Hambach (2020-2045) vor und hätte Signalwirkung für die mögliche Devastierung von Mannheim und Morschenich.

Von daher ist die Notwendigkeit der geplanten Maßnahme nicht gegeben.

Die folgenden Einwendungen bezüglich des geplanten Vorhabens erfolgen nur für den Fall, dass die vorangestellte Forderung des BUND NRW e.V. nach einem sofortigen Stopp des Planfeststellungsverfahrens zur Verlegung der BAB 4 unberücksichtigt bleibt.

2. Fehlerhafte Linienbestimmung der Trasse / Vorschlagslinie nicht begründbar

Die Linie der hier zugrunde gelegten Autobahntrasse wurde am 19.01.2001 vom Bundesministerium für Verkehr- und Wohnungsbauwesen nach § 16 Abs. 1 Fernstraßengesetz bestimmt. Im Rahmen der damaligen Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurden 7 Varianten entwickelt, von denen schließlich die Variante 2a linienbestimmt wurde.

Diese Linienbestimmung erfolgte abwägungsfehlerhaft und ist als Grundlage des Planfeststellungsverfahrens ungeeignet.

Prüfung der „Nullvariante“ fehlt

Nach einer vollständigen rechtskonformen Abwägung aller Fakten hätte die Linie zwangsläufig anders bestimmt werden müssen. V.a. fehlte und fehlt in der durchgeführten UVS die grundlegende Prüfung der so genannten Null-Variante, d.h. der sechsstreifige Ausbau auf der bestehenden Trasse.

Wie oben bereits dargestellt wurde, besteht zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinerlei Veranlassung, die Verlegung der Autobahn planfestzustellen.

Wenn man allerdings unterstellt, dass der 6-streifige Ausbau verkehrspolitisch geboten ist, wäre der Ausbau der heutigen Trasse, z.B.. unter Inanspruchnahme des Standstreifens, sowohl im Hinblick auf die Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft, als auch Gründen des Schallschutzes für Sindorf, und Buir bei weitem vorzuziehen. Erhebliche Belastungen der Bevölkerung durch Lärm- und Feinstaubimmissionen könnten vermieden werden. Dazu bliebe Geilrath von der unzumutbaren Insellage verschont. Die Optimierung des aktiven Schallschutzes im derzeitigen Autobahnverlauf bei Niederzier-Ellen und Arnoldsweiler würde zudem zu einer erheblichen Verbesse-

³ in diesem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, dass das norwegische Energieunternehmen Statkraft nunmehr mit dem Bau eines 800 MW-GuD-Kraftwerks in Hürth beginnt (KÖLNER STADT-ANZEIGER, 28.06.2005)

rung der dortigen Lebenssituation beitragen. Auch aus Kostengesichtspunkten wäre diese Lösung mit Abstand die günstigste.

Rechtsfehlerhaft ist die erfolgte Abwägung auch in Bezug auf die angeführte Verkehrswegebündelung. Entgegen der Darstellung ist die gewählte Trassenvariante 2a keineswegs diejenige mit den geringsten Zerschneidungswirkungen. Auch unter dem Gesichtspunkt des Freiraumschutzes wäre der Ausbau der bestehenden Trasse mit Abstand am günstigsten zu bewerten. Alle geprüften Varianten haben zudem den erheblichen Nachteil, dass damit der Vernetzungskorridor der Teilräume des FFH-Gebietes DE-5105-301 Dickbusch, Loersfelder Busch, Steinheide weitgehend entwertet würde, was einen erheblichen Eingriff darstellt (hierzu s.u.).

Weitere Abwägungsmängel bei der Linienbestimmung

Die Bündelung mit der vorhandenen DB-Strecke hätte zwar gegenüber den Trassenvarianten 5 und 6 den Vorteil der Nicht-Inanspruchnahme bislang weitgehend unzerschnittener Freiräume, würde aber gleichzeitig mit der Bündelung aller Belastungen in Buir „erkauft“. Dass der Landesbetrieb Straßenbau NRW gleichzeitig im Erläuterungsbericht (S. 15) als Begründung für die Bevorzugung der Trassenvariante 2a gegenüber der Variante 6 mit dem zu erzielendem Schallschutz in den südlichen Ortsteilen Buirs argumentiert, ist angesichts der geplanten Zusatzbelastung für die nördlichen Ortsteile Buirs sowie für Geilrath und Teile von Sindorf als geradezu zynisch zu bezeichnen.

Auch kann bis heute nicht begründet werden, welche Vorteile die Trassenvariante 2a gegenüber der Variante 2 haben soll. Im Gegenteil: Mit der Trassenvariante 2 könnte die inakzeptable Insellage Geilraths vermieden werden.

Setzte man voraus, dass die Hambachbahn verlegt würde, hätte die Trassenvariante 2a zudem gegenüber allen anderen geprüften Varianten den Nachteil einer zweifachen Bahnkreuzung. Auch die Entscheidung für ein neues großes Kreuzungsbauwerk im Schnittpunkt von A 4 und DB-Strecke in Sindorf bedeutet immense Investitionen und Erhaltungsaufwendungen. Beides blieb bei der Abwägung im Linienbestimmungsverfahren unberücksichtigt.

Gegenüber der Trassenvariante 2 ist die gewählte Variante 2a zudem durch die Verschwenkung nach Norden mit einer Streckenverlängerung von 0,5 km verbunden. Die volkswirtschaftlichen Kosten durch die zusätzliche Streckenverlängerung sind weder ermittelt noch beurteilt worden.

Die vorgelegte Begründung der Vorschlagslinie hat damit die erheblichen Abwägungsfehler des Linienbestimmungsverfahrens nicht korrigieren können. Wir beantragen daher, die Planfeststellung abzulehnen.

3. Fehlende Strategische Umweltprüfung (SUP)

Gemäß der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-RL) muss eine Umweltprüfung auch bei allen Plänen und Programmen vorgenommen werden, die im Verkehrsbereich ausgearbeitet werden oder bei denen angesichts ihrer voraussichtlichen Auswirkungen auf Gebiete eine Prü-

fung nach Artikel 6 oder 7 der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) für erforderlich erachtet wird (Art. 3 (2) a) und b) SUP-RL).

Wie im Folgenden dargelegt wird, unterliegt auch das Planfeststellungsverfahren zu Ausbau und Verlegung der BAB 4 der SUP-Pflicht. Diese kann auch nicht durch die vorgelegte UVP ersetzt werden. Insbesondere hätte durch die SUP sichergestellt werden können, dass nicht nur Trassenvarianten, sondern alle vernünftigen bzw. in Betracht zu ziehenden Alternativen untersucht worden wären.

Die Nicht-Durchführung der SUP ist ein Planungsfehler, der hier ausdrücklich gerügt wird.

SUP-Richtlinie gilt unmittelbar

Für Verkehrsinfrastrukturplanungen gibt es bislang weder eine Übernahme der EU-Vorschriften noch deutsche SUP-Standards, womit die SUP-RL dann unmittelbar wirksam wird, wenn Pläne oder Programme „voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben“ (Art. 3 (1) SUP-RL). Diese sind einer Umweltprüfung zu unterziehen. Dass das hier in Rede stehende Vorhaben erhebliche Umweltauswirkungen hat dürfte ebenso unbestritten sein, wie der Umstand, dass eine FFH-Verträglichkeitsprüfung notwendig ist.

Nach dem Grundsatz des effektiven Gemeinschaftsrechts kommt es auf die Erreichung der SUP-Ziele an und weniger auf formale Aspekte (Fristen, Verfahren ...). Auch in formeller Hinsicht sind die Projektplanungen im Anschluss an die Fernstraßenbedarfspläne (Linienbestimmung und Entwurfsplanungen) SUP-pflichtig:

- a) Fernstraßenprojekte entsprechen den in der SUP-RL gemeinten Plänen oder Programmen, „die von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgearbeitet werden“;
- b) Fernstraßenprojekte sind Planentwicklungen mit erheblichen planerischen Freiräumen: Die Bundesverkehrswege- und Fernstraßenbedarfsplanung legen nur die Verknüpfungen mit dem übrigen Straßennetz, die Zahl der Fahrspuren und eine grobe Linienführung fest. Die regionalen Behörden erst arbeiten die Planentwürfe aus, entscheiden über Varianten;
- c) das Fernstraßenbedarfsplanverfahren war ein Vorbereitungsakt ohne SUP, obwohl auch Vorbereitungsakte vor dem 21.7.2004 laut Art. 13 Abs. 3 SUP-RL eindeutig SUP-pflichtig sind;
- d) da auch im vorgelagerten Linienbestimmungsverfahren keine SUP durchgeführt wurde, die vor der zu spät ansetzenden Projekt-UVP die grundsätzlichen Alternativen und deren Umweltwirkungen hätten prüfen können, bevor die Planung verfestigt ist, gilt es diese im Planfeststellungsverfahren nachzuholen.

Da im vorliegenden Fall weder auf Ebene der Bundesverkehrswegeplanung bzw. einer integrierten Verkehrsplanung auf regionaler Ebene eine Prüfung der grundsätzlichen Vorhabensalternativen unter Einschluss der Nullvariante erfolgt ist, besteht daher unter Beachtung der Abschichtungsregeln die Notwendigkeit, diese – da sie auch im Raumordnungs- bzw. Linienbestimmungsverfahren unterblieb – im Planfeststellungsverfahren nachzuholen.

Die Notwendigkeit einer SUP ergibt sich auch aus der Konzeption des § 19 b Abs. 3 E-UVPG. Danach sollen die Länder bei der Anmeldung von Verkehrsprojekten vorbereitende Prüfungen durchführen und deren Ergebnisse oder sonstige Angaben beibringen, die für die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung erforderlich sind. Da sich ein großer Teil der Projekte, die bei der nächsten Verkehrswegeplanung des Bundes einer SUP unterzogen werden, bereits in konkreten Planungsverfahren befinden, hätte dies zur Folge, dass für diese eine Strategische Umweltprüfung nachgeholt werden müsste. Ein großer Teil der Planungen auf Projektebene müsste damit gänzlich neu begonnen werden, wenn nicht bereits jetzt die Anforderungen einer SUP in diese Planungen einfließen würden (dies gilt im Übrigen auch dann, wenn der BMVBW nicht von der Ermächtigung des § 19 b Abs. 3 E-UVPG Gebrauch macht). Alleine diese Vorgriffswirkung einer zukünftigen Verkehrswegeplanung auf Bundesebene macht eine SUP im vorliegenden Fall nicht nur erforderlich, sondern ist auch aus Gründen der Verfahrenseffizienz geboten.

Verhältnis zwischen UVP und SUP

Es besteht eine Inkonsistenz des „Systems“ von SUP und UVP in Verbindung mit den Eigentümlichkeiten des deutschen Planungssystems. Entscheidend ist, dass für die Straßenplanung die Linienbestimmung und das Raumordnungsverfahren besonders bedeutsam ist. Ausgerechnet die beiden Verfahren sind unter anderem mit der Begründung, dass auf diesen Ebenen schon die UVP durchgeführt wird, von der SUP-Pflicht ausgenommen worden.

Bei SUP und UVP handelt es sich keinesfalls um lückenlose, sich ergänzende Umweltprüfungen, die sich durch alle Planungsebenen ziehen. Die qualitativen Unterschiede der beiden Umweltprüfungen sind für die Straßenplanung gravierend. In einzelnen wesentlichen Punkten reichen nämlich die Anforderungen der SUP über die bei der UVP geltenden hinaus. So ist die Pflicht zur Alternativenprüfung bei der UVP in der Regel darauf beschränkt, diejenigen Projektalternativen darzulegen, die vom Vorhabensträger geprüft worden sind. Nach der SUP-RL dagegen müssen alle „vernünftigen Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen“ geprüft werden. Grund dieser Erweiterung ist, dass die Behörde nicht durch den Antrag eines Vorhabensträgers auf ein bestimmtes Konzept festgelegt sein soll, sondern nach einer frühzeitigen und transparenten Diskussion verschiedener Alternativen ergebnisoffen Zweck und Ziel der Planung selbst bestimmen soll. Nur so kann die Öffnung der Planung für umweltschonende Möglichkeiten gewährleistet werden.

Durch die Nicht-Durchführung der geforderten SUP unterblieb im vorliegenden Falle die obligatorische Prüfung der besonders relevanten Null-Variante. Diesen erheblichen Planungsfehler gilt es zu korrigieren.

4. Unvereinbarkeit mit Braunkohlenplan Hambach

Mit der Verbindlichkeitserklärung des Braunkohlenteilplans 12/1 Hambach am 11.05.1977 wurde insbesondere eine Festlegung der äußeren Begrenzungslinien für den Braunkohlenabbau und die Außenhalde Sophienhöhe einschließlich der dazugehörigen Sicherheitslinie getroffen. Mit der Sicherheitslinie wird diejenige Fläche umschlossen, auf welcher unmittelbare Auswirkungen der Abbau- bzw. Verkippsmaßnahmen auf die Geländeoberfläche nicht ausgeschlossen werden können, so dass ge-

benenfalls Maßnahmen zur Sicherung gegen Gefahren erforderlich sind. Ihre Übernahme in nachfolgende räumlich und sachlich betroffene Planungen ist deshalb geboten.

Neben der Bedeutung zur Gefahrenabwehr hat die Sicherheitszone die Funktion, die Bergbautätigkeit mit den außerhalb der Sicherheitslinie angrenzenden Nutzungen verträglich zu machen.

Die linienbestimmte Trassenvariante 2a verläuft zwischen Kilometer 38+200 und 44+600 auf der Sicherheitslinie bzw. teilweise innerhalb der Sicherheitszone. Damit verliert sie sowohl ihre Funktion zur Gefahrenabwehr als auch Schutzzone Buirs gegenüber dem Tagebau.

Gemäß der verbindlichen Vorgaben des Braunkohlen-Teilplans 12/1 Hambach⁴ ist eine Änderung der Nutzung der Sicherheitszone – abgesehen von land-, garten- und forstwirtschaftlichen Nutzungsänderungen, nur mit Zustimmung der Bergbehörde planungsrechtlich zulässig. In den Planfeststellungsunterlagen findet sich hierzu allerdings keinerlei Aussagen.

Damit verstößt die vorgelegte Planung gegen die planerisch bindenden Vorgaben des Braunkohlen-Teilplans 12/1 Hambach; die Planfeststellung ist deshalb unzulässig.

5. Nichtzulässigkeit des Vorhabens

Im Sinne der gemäß § 4 (4) LG NW gebotenen Unterlassung vermeidbarer Eingriffe, der Nichtzulässigkeit gem. § 12 UVPG und der entgegen stehenden öffentlichen Interessen beantragen wir hilfsweise, den Plan nicht festzustellen.

Auswirkungen des Vorhabens auf das UVPG-Schutzgut ‚Menschen‘

Bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens kommt dem Schutzgut Menschen eine wesentliche Bedeutung zu. Die Sicherung gesunder physischer und psychischer Lebensbedingungen der Bevölkerung ist dabei nicht zuletzt auch wegen des grundgesetzlich garantierten Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2,2 GG) geboten.

Die mit der „Ergänzung der Umweltverträglichkeitsstudie, Stand 30.03.2005“ vorgelegten Angaben vermögen die grundsätzlichen Mängel der UVS nicht zu beheben. Die schutzgutbezogene Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen ist unvollständig, eine umfassende Einbeziehung aller Vorbelastungen in ihrer Summationswirkung (u.a. Tagebau, Tagebaubetrieb, Kohlebunker, Bandsammelpunkt, Hambachbahn und DB- sowie S-Bahn-Strecke) unterblieb.

Feinstaub

Nach § 2 Absätze 1 bis 3 UVPG umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die entsprechenden Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen.

⁴ vgl. Erläuterungsbericht zum Teilplan 12/1 Hambach des Gesamtplans für das Rheinische Braunkohlengebiet – Abbau- und Außenkippenfläche des Braunkohlentagebaus Hambach –, S. 2

Die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Feinstaubimmissionen sowie der diesbezüglichen Vorbelastung des Untersuchungsraumes ist grob mangelhaft. Die vereinzelt im Zuge des Verfahrens zur Verlegung der Hambachbahn getätigten Untersuchungen können eine UVPG-konforme vollständige Ermittlung der Auswirkungen auf das Schutzgut ‚Menschen‘ im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht ersetzen.

Weder erfolgte eine Einbeziehung des aktuellen Kenntnisstandes noch eine Prognose der zu erwartenden Zusatz- und Gesamtbelastung. Damit fehlt eine entscheidende Abwägungsgrundlage. Eine Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut ‚Menschen‘ ist so nicht möglich.

a) Ermittlung der Hintergrundbelastung

Im Oktober 2003 wurde mit einer kontinuierlichen Erfassung der Feinstaubimmissionen im Umfeld des Tagebaus Hambach begonnen. Neben den Messstationen des Landesumweltamtes in Elsdorf-Angelsdorf (ELSA) und Niederzier (NIZI) wurden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur Verlegung der Hambachbahn seitens der RWE Power AG zwei weitere temporäre Messstationen in Ellen und Buir installiert; daneben existiert eine weitere Feinstaub-Messstation der RWE Power AG in Elsdorf-Esch. Dieses Messnetz erlaubt konkrete Aussagen zur derzeitigen Belastungssituation und stellt eine hinreichende Basis für Prognosen der zukünftigen Entwicklung dar.

In Niederzier wurden die PM₁₀-Konzentrationen seit dem 13.02.2004 kontinuierlich bestimmt. Die Verfügbarkeit dieser Daten lag dadurch für das Gesamtjahr bei 88 %. Am Ende des Messjahrs wurden die Daten mit einem Faktor korrigiert, der mit Hilfe des Referenzmessgerätes ermittelt worden ist, das seit dem 06.07.2004 in der Messstation NIZI parallel im Einsatz ist.⁵

Bei PM₁₀ kam es im Jahr 2004 in Niederzier zu Überschreitungen der Grenzwerte. Der Tagesmittelwert überschritt 48-mal den seit dem 01.01.2005 gültigen Grenzwert von 50 µg/m³. Der Grenzwert zuzüglich der Toleranzmarge in Höhe 55 µg/m³ für das Jahr 2004 wurde insgesamt 35-mal überschritten. Der gemessene Jahresmittelwert betrug 30 µg/m³. Da in Niederzier nicht im kompletten Kalenderjahr gemessen worden ist, wurden die Daten auf das Gesamtjahr hochgerechnet.

Die nachfolgende Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Belastung in Niederzier im Jahr 2004. Die Grenzwerte und zulässigen Toleranzbereiche sind zum Vergleich ebenfalls in der Tabelle 1 enthalten.

Aufgrund der Überschreitungshäufigkeit des PM₁₀-Tagesgrenzwertes ergibt sich nach § 47 Abs. 2 BImSchG die Pflicht zur Aufstellung eines Aktionsplanes Tagebau Hambach.

Bemerkenswert ist darüber hinaus die relative Höhe der Jahresmittelwerte von 29 bzw. 30 µg/m³. Diese setzen sich zu etwa 71 % aus dem so gen. „Regionalen Hintergrund“ und zu 25 % aus dem Tagebau Hambach zusammen.

⁵ hierzu und im Folgenden: Bezirksregierung Köln 2005 „Entwurf des Aktionsplans Tagebau Hambach“

Schadstoff	Grenzwert	Toleranzbereich 2004 (Grenzwert + Toleranzmarge)	Belastung 2004
PM10	Jahresmittelwert: 40 µg/m ³	Jahresmittelwert: 41,6 µg/m ³	Jahresmittelwert: 30 µg/m ³
	Tagesmittelwert: 50 µg/m ³ 35 zulässige Überschreitungen		Tagesmittelwert 50 µg/m ³ 48 Überschreitungen
		Tagesmittelwert: 55 µg/m ³ 35 zulässige Überschreitungen	55 µg/m ³ 35 Überschreitungen

Tab. 1: Im Jahr 2004 ermittelte PM10-Grenzwertüberschreitungen in Niederzier
(Quelle: Bezirksregierung Köln)

Station	Art der Station	PM10 Jahresmittelwerte µg/m ³	PM10: Anzahl der Tagesmittelwerte > 50 µg/m ³
Niederzier	Industrie	30	48
Elsdorf-Angelsdorf	MILIS	29	14

Tab. 2: PM10-Jahresmittelwerte und Grenzwertüberschreitungen ELSA und NIZI 2004
(Quelle: Bezirksregierung Köln)

Nach Angaben des Landesumweltamtes besteht bei einer derart hohen Grundbelastung unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit von Überschreitungen des Tagesgrenzwertes (siehe Tab. 3).

Diese Prognose findet durch die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Verlegung der Hambachbahn in Buir und Ellen durchgeführten temporären PM10-Immissionsmessungen Bestätigung (vgl. Tab. 4).⁶

Die hohen Feinstaub-Belastungen in Ellen sind dabei nach Einschätzung der Projektgruppe Aktionsplan Tagebau Hambach auf die Autobahn 4 zurückzuführen.

Fazit: Die derzeitige Vorbelastung ist schon jetzt unzulässig hoch. Weitere zusätzliche Emissionen müssen daher im Hinblick auf die gem. § 4 Abs. 2 und 4 BImSchG einzuhaltenden Grenzwerte vermieden werden.

⁶ vgl. Bezirksregierung Köln, Schreiben vom 24.01.2005, Az.: 58.7.4.2.8/02

PM 10 – Jahres- Mittelwert (JM) [µg/m ³]	Überschreitungshäufigkeit
JM < 29	mit hoher Wahrscheinlichkeit < 35
29 ≤ JM < 32	> 35 möglich
JM ≥ 32	mit hoher Wahrscheinlichkeit > 35

Tab. 3: Tagesmittelwertüberschreitungen in Abhängigkeit vom Jahresgrenzwert (Quelle: Landesumweltamt)

Dezember 2004	Überschreitungstage > 50 µg/m ³	
	Buir	Ellen
01.12.2004	77	111
02.12.2004	51	67
03.12.2004	62	90
10.12.2004	53	53
20.12.2004	52	

Tab. 4: Tagesmittelwertüberschreitungen Buir und Ellen, Dezember 2004 (Quelle: Bez.-Reg. Köln)

b) Verstoß gegen Vorsorgeprinzip

Unterstellte man, dass die PM10-Belastung im Raum Ellen und Buir derzeit noch die Immissionsgrenzwerte unterschreitet, so sind die zuständigen Behörden gemäß § 11 Abs. 8 BImSchG verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass hier die bestmögliche Luftqualität im Einklang mit der Strategie einer dauerhaften und umweltgerechten Entwicklung unterhalb der Immissionsgrenzwerte erhalten bleibt. Dieser Grundsatz ist bei allen relevanten Planungen zu berücksichtigen.

Der Landesbetrieb Straßen NRW ermittelt bezüglich der im Jahre 2020 zu erwartenden Verkehrsbelastung für den hier in Rede stehenden Streckenabschnitt der BAB 4 einen Zuwachs des Lkw-Verkehrs von 67,1 % gegenüber dem Jahr 2000. Der entsprechende Prognosezuwachs für Pkw wird mit 24,5 % beziffert. Insgesamt wird im Mittel mit täglich etwa 86.000 Fahrzeugen gerechnet, wovon die Lkw einen Anteil von 30,9 % erreichen sollen.⁷

Damit einher ginge – selbst wenn man von einer Steigerung des Anteils von Fahrzeugen mit Partikelfilter ausginge – eine erhebliche Zunahme der PM10-Emissionen und damit auch PM10-

⁷ Erläuterungsbericht, S. 26

Immissionen in Trassennähe. Dazu kommen entsprechende Belastungen durch weitere Schadstoffquellen (Tagebaue Inden und Hambach, Kohlebunker, Bandsammelpunkt, Hambachbahn). Zumindest Buir, Ellen, Geilrath und Teile von Sindorf werden damit einer autobahnbedingten zusätzlichen Schadstoffexposition ausgesetzt.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) geht bereits bei einer Zunahme der PM10-Konzentration von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ von einem Anstieg des Mortalitätsrisikos um 0,6 % bei der Gesamtmortalität, von 1,3 % bei den Atemwegserkrankungen und 0,9 % bei den Herz-Kreislauf-Erkrankungen aus.⁸ Eine Wirkungsschwelle existiert für PM10 nicht.

Der Gesetzgeber trägt der Gefährlichkeit der Feinstaub-Partikel durch die Verankerung des Vorsorgeprinzips (s.o.) Rechnung. Die Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27. September 1999 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie) sieht des Weiteren in der so gen. 2. Stufe der Umsetzung ab 2010 eine Senkung des zulässigen Jahresgrenzwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit auf $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vor; dann sind auch nur noch 7 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro Kalenderjahr zulässig.

Für den hier beobachteten Untersuchungsraum ist absehbar, dass damit die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können. Durch die beabsichtigte Verlegung der BAB 4 würde zudem die Gemeinde Buir in nicht hinnehmbaren Maße einer derzeit nicht existierenden Feinstaub-Belastung durch die Autobahn ausgesetzt.

Diese wesentliche Auswirkung des Vorhabens blieb in den Planfeststellungsunterlagen weitgehend unberücksichtigt, weshalb eine umfassende Abwägung nicht möglich ist.

Fazit: Durch die Verlegung der BAB 4 würden die Einwohner von Buir und Geilrath in ihrem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2;2 GG) verletzt. Dieser massive Eingriff in die Grundrechte ist nur dadurch zu vermeiden, dass die Autobahntrasse da bleibt, wo sie ist.

Lärm

Die Einschätzung der zukünftigen Lärmsituation im Untersuchungsraum ist aufgrund der unvollständigen Untersuchungen im Rahmen der UVS nicht möglich. Insbesondere fehlt die gemeinsame Betrachtung aller tatsächlichen und zukünftigen Lärmerzeuger in ihrer Summationswirkung, als da wären

- Tagebau Hambach,
- verlegte Hambachbahn (288 Zugbewegungen/24h),
- DB- und S-Bahn-Strecke,
- Grubenrandstraße,
- B 477n
- verlegte BAB 4.

Die Untersuchungen der zukünftigen Lärmbelastungen angrenzender Stadtteile und Wohnsiedlungsbereiche sind darüber hinaus unvollständig. Ergänzende Untersuchungen sind zumindest für

⁸ J. SCHNEIDER / WHO: Workshop PMx-Quellenidentifizierung, 22./23.1.2004, Duisburg, S. 7f.

die Stadtteile Kerpen-Sindorf (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Vogelrutherfeld) und Buir (Baugebiet Hoover Diggen) notwendig.

Auch trotz dieser grundlegenden Ermittlungsdefizite ist die Lärmbelastung bei der gewählten Trasse und der gewählten Bauausführung unvertretbar hoch. Insbesondere die Ortschaften in relativ großer Ferne von der bestehenden Autobahntrasse (Geilrath, Manheim, Buir) sollen nun erstmalig in den Einflussbereich der Schallemissionen gelangen und werden damit einer inakzeptablen Zusatzbelastung ausgesetzt. Der 6-streifige Ausbau wird zudem die Belastung in Ellen, Huchem-Stammeln und Arnoldsweiler erhöhen.

Die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen reichen nicht aus, die zulässigen Immissionsgrenzwerte gem. § 2 Abs. 1 16. BImSchV einzuhalten (vgl. beispielhaft Tab. 5).

Ortslagen	Lärmprognose tags in dB(A), Maxima		Lärmprognose nachts in dB(A), Maxima		maximale Ü- berschreitung Tag/Nacht
	ohne Lärmschutz	mit Lärmschutz	ohne Lärmschutz	mit Lärmschutz	
Buir	64,9	62,1	59,7	57,2	3,1/8,2
Ellen	62,0	56,2	57,0	51,3	-/2,3

Tab. 5: Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (Maxima) in Buir und Ellen
(Quelle: Schalltechnische Untersuchungen)

Danach besteht für insgesamt etwa 350 Häuser in den betroffenen Ortslagen zwischen Arnoldsweiler und Sindorf Anspruch auf passiven Lärmschutz. Weitere Wohnstellen werden zwar gleichermaßen belastet, haben aber keinen Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, weil sie in Misch- oder Gewerbegebieten liegen.

Diese enorme Belastung wäre vermeidbar, indem die Verlegung der Trasse unterbleibt und in Ortsnähe die aktiven Lärmschutzmaßnahmen optimiert werden (Halb- oder Ganzabdeckung). Passivmaßnahmen müssen im Sinne des Erhalts von Lebensqualität nach Möglichkeit vermieden werden.

Ein passiver Lärmschutz ist im Vergleich zum aktiven Lärmschutz nicht annähernd geeignet, vor Lärm zu schützen, da er zu erheblichen Einschränkungen bei der Wohnungsnutzung führt und außerdem bisher auch nur dem Grunde nach besteht. Darüber hinaus ist mit einem bisher nicht bezifferten Wertverlust der Immobilien zu rechnen.

Ein Festhalten an der bestehenden Planung stellt auch eine eindeutige Nichtbeachtung des Grundsatzes des § 50 BImSchG dar, in der Planungsphase eine möglichst weitgehende Lärminderung anzustreben. Dies hätte eine Orientierung an den Werten der DIN 18005, Beiblatt 1 bedeutet. Diese betragen 50 dB(A) und nachts 40 dB(A).

Einen eindeutigen Verstoß gegen § 50 BImSchG stellt auch die Tatsache dar, dass aus offenbar reinen Kostengründen auch bei Verzicht auf die Abdeckung nicht einmal eine Abwägung zwischen Lärmschutz und Landschaftseinpassung einerseits und „Wirtschaftlichkeit“ andererseits stattgefunden hat.

In diesem Zusammenhang wurde fehlerhaft auch nicht berücksichtigt, dass in den nächsten Jahren Lärminderungspläne für Wohngebiete aufzustellen sind. Gegenstand der Pläne ist es auch, bisher ruhige Gebiete vor zusätzlicher Verlärmung zu schützen. Es handelt sich in großen Teile des betroffenen Gebietes um bisher relativ ruhige Gebiete, die entgegen der Zielsetzung der Lärminderungsplanung durch die A 4 zu lärmintensiven Bereichen werden. Es müssen, da die Autobahn auf keinen Fall vor Inkrafttreten der Umgebungslärm-Richtlinie in 2007 gebaut werden wird, Aussagen getroffen werden, wie dieser Konflikt gelöst werden soll.

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Lärmbelastung durch die o.g. Summationswirkungen noch viel höher sein wird als zugrunde gelegt. Auch wurden die Berechnungsparameter und Rechenschritte nicht entsprechend den Anforderungen der Richtlinie RLS-90 offen gelegt. Es ist beispielsweise nicht ersichtlich, wie topographische und meteorologische Besonderheiten berücksichtigt worden sind.

Ferner steht zu vermuten, dass die Verkehrsbelastungen zu niedrig angesetzt wurden. Die RLS-90 geht für Bundesautobahnen von einem maßgebenden LKW-Anteil von 25% tags bzw. 45% nachts aus. Die vorliegende Verkehrsprognose geht von einem gemittelten Lkw-Anteil im Jahre 2020 von 30,9 % aus. Wenn man bedenkt, dass der Lärm eines LKW in etwa das zehnfache eines PKW beträgt und dass bei vielen Häusern der zulässige Grenzwert nur um 1 dB(A) unterschritten wird, lässt sich das Ausmaß der wahren Lärmbelastung erahnen.

Diese Unklarheit unterschiedlicher, sich teilweise widersprechender Daten für die Lärmberechnung wird gerügt und die beantragt, einwandfrei und klar nachvollziehbare Daten zu nutzen und offen zu legen.

Fazit: Durch die Verlegung der BAB 4 würden die Einwohner von Buir, Mannheim , Geilrath und Sindorf vermeidbaren zusätzlichen Lärmbelastungen gesundheitsschädliches Ausmaßes ausgesetzt. Die Bewohner von Arnoldweiler und Ellen könnten durch eine Verbesserung des aktiven Schallschutzes vor weiteren Lärmimmissionen geschützt werden.

Auswirkungen des Vorhabens auf das UVPG-Schutzgut ‚Tier und Pflanzen‘

Das Vorhaben ist nach der gewählten Ausführungsvariante mit gravierenden Eingriffen verbunden, die bei Wahl der so gen. Null-Variante oder einer anderen Ausführungsvariante vermeidbar sind. Auch aus diesem Grund ist der beantragte Beschluss abzulehnen.

Die außergewöhnliche floristische und faunistische Bedeutung der Reste des Hambacher Forstes und der Steinheide mit Altwaldbeständen und hohem Totholzanteil müssen bei der Bewertung der Umweltverträglichkeit einer Verlegung der BAB 4 ganz besonders berücksichtigt werden. Der tagesbaubedingte irreversible Verlust solcher Lebensräume in der Region einschließlich der natürlich gewachsenen Waldböden (sehr hohe Lebensraumbedeutung) bedeutet einen schon jetzt nicht ausgleich- oder ersetzbaren Eingriff in Natur und Landschaft.

Diese Vorschädigungen des Naturraumes und diesbezügliche Wechselwirkungen müssen im Rahmen der Abwägung angemessen gewichtet werden.

Da im Untersuchungsraum durch

- ein mögliches Fortschreiten des Tagebaus Hambach und die damit einher gehenden nicht ausgleichbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sowie das Lebensumfeld der Menschen,
- die Verlegung der Hambachbahn,
- durch den Neubau der B 477n,
- den Ausbau der Bahnstrecke Aachen-Köln und
- verschiedene Auskiesungsvorhaben

erhebliche Veränderungen des Ist-Zustandes zu erwarten sind, ist nach Ziffer 0.5.1.2 UVPVwV auch der vorhersehbare Zustand zu beschreiben, wie er sich bis zur Vorhabensrealisierung darstellen wird. Eine solche Beschreibung und damit eine wesentliche Abwägungsgrundlage fehlt bislang weitgehend. Eine problemangemessene Untersuchung und Bewertung der der Wechsel- und Summationswirkungen im Kontext mit den o.a. Vorhaben erfolgt damit nicht.

Daneben ist die Eingriffsbewertung mangelhaft. Im Einzelnen:

Naturschutzrechtliche Unbedenklichkeit nicht gegeben

Die Führung der Trassenvariante 2a ist mit erheblichen Eingriffen in ein Naturschutzgebiet mit FFH-Gebietsschutzstatus "Dickbusch, Lörsfelder Busch, Steinheide" DE-5105-301 sowie intaktem Waldbestand verbunden. Die im Planfeststellungsantrag zu diesen Eingriffen mitgeteilten Tatsachen und Bewertungen setzen sich nicht annähernd mit den tatsächlichen Gegebenheiten und Auswirkungen auseinander.

Mit der von der Antragstellerin gewählten Variante ist nach den Unterlagen ein Flächenverlust im FFH- und Naturschutzgebiet des Bürgewaldes Steinheide von 8,1 ha (Erläuterungsbericht, S. 66) verbunden. Dabei ist die naturschutzfachlich überregional hohe Bedeutung dieses FFH-Lebensraumes 9160 (Stieleichen-Hainbuchenwald) auch wegen der zahlreichen Vorkommen von Spechtarten einschließlich Mittelspecht, Schwarzspecht, Waldkauz, Waldohreule und Fledermausarten auch von der Antragstellerin dargelegt und anerkannt. In den Unterlagen der Europäischen Kommission ist insoweit ausgeführt: "Das Gebiet repräsentiert als eines der wenigen größeren Waldgebiete in der Niederrheinischen Bucht Bestände des bedrohten winterlindenreichen Eichen-Hainbuchen-Waldes und weist eine landesweit bedeutende Population des Mittelspechtes und ein wichtiges Vorkommen der Gelbbauchunke auf."

Aus dieser Erkenntnis ergeben sich weitreichende Konsequenzen. Beim Vergleich der Varianten ist unabhängig vom Ergebnis eines etwa vorausgegangen Linienbestimmungsverfahrens im Planfeststellungsverfahren der volle Nachweis der naturschutzrechtlichen Unbedenklichkeit zu führen.

Die Angabe im Erläuterungsbericht, hinsichtlich der Trassenwahl sei bei Varianten 2 und 2a hinsichtlich der Beeinträchtigung südlicher Waldrand Steinheide sei "nahezu identisch" ist im Hinblick auf die betroffenen wertvollen Naturhaushaltsbestandteile nicht nur völlig unqualifiziert und irreführend, sie erweist sich bei sachgerechter Betrachtung der Trassenvarianten als verfehlt und im Ergebnis falsch.

Unschwer ist den Planfeststellungsunterlagen nur zu entnehmen, dass der Trassenvariante 2a der Vorzug gegeben wurde, weil dann die Kosten für ein Dammbauwerk eingespart werden können.

Diese wirtschaftlich orientierte Entscheidung steht nicht im Einklang mit den Interessen der Allgemeinheit an der Erhaltung der letzten, nicht abgegrabenen Waldbestände, die nicht Jungwald sind. Dabei sind nicht nur die Interessen des Natur- und Artenschutzes und des Landschaftsbildes, sondern auch der Nutzungsinteressen wie der stillen Erholung etc. zu berücksichtigen.

Der einzig hier gegenläufige Aspekt einer Erhaltung des "Waldinnentraufs" Dickbuscher Wald ist nach Inhalt der vorgelegten Unterlagen hinsichtlich seiner naturschutzfachlicher Qualität nicht geeignet, eine Preisgabe des Steinheider Waldes zu rechtfertigen. Auch die angesprochenen Aspekte des Landschaftsbildes bzw. des Denkmalschutzes für Geilrath sind nicht geeignet, die Trassenwahl zwischen 2 und 2a in dem hier vorgenommenen Sinne zu beeinflussen.

Mithin geht der BUND davon aus, dass die Wahl der hier geplanten Variante nur aufgrund von finanziellen Erwägungen erfolgte, um eine möglichst kostengünstige Bauausführung zu gewährleisten. Demgegenüber wurden Umweltbelange faktisch nicht ihrem objektiven Gewicht entsprechend in die Abwägung eingebracht. Sozusagen zur Tarnung dieses Abwägungsfehlers werden Belange zur Begründung der Plantrasse vorgebracht, die nicht nachvollziehbar sind. Die Straßenbauverwaltung hat durch das offenbare Überwiegen rein finanzieller Erwägungen, das angesichts der ökologischen Belastungen dieser Trassenwahl schon allein nicht statthaft ist, und darüber hinaus durch die unrichtig eingestellten anderen Belange eine Situation herbeigeführt, in der eine neutrale Abwägung nicht möglich ist.

FFH-Verträglichkeitsprüfung mangelhaft

Der landschaftspflegerische Begleitplan und die FFH-VP kommen zu dem Schluss, dass keine erheblichen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Dickbusch, Lörsfelder Busch, Steinheide“ zu erwarten sind. Aufgrund dieser Einschätzung wird die eigentlich erforderliche Prüfung von Alternativen und der „zwingenden Gründe eines überwiegenden öffentlichen Interesses“ gem. Art. 6 Abs. 4 rechtswidrigerweise nicht durchgeführt.

Den von der EU aufgestellten hohen Anforderungen an eine FFH-VP, bestätigt durch die ständige Rechtsprechung (z.B. sog. Muschelfischerurteil des EuGH) wird die vorgelegte Verträglichkeitsprüfung nicht gerecht:

- **Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (UG)**

Die Untersuchungen beschränken sich nur auf einen Teil des FFH-Gebietes. Etwa die Hälfte des Lörsfelder Busches und ca. Dreiviertel des Dickbusches wurden überhaupt nicht untersucht. Vor diesem Hintergrund sind die getroffenen Aussagen in Bezug auf die Auswirkungen der Planungen auf das gesamte FFH-Gebiet unzulässige Verallgemeinerungen.

- **Faunistische Untersuchungen**

Die Darstellung der Methodik ist unpräzise und teilweise missverständlich (keine Jahresangaben, unpräzise Angaben zu den Bezugsräumen der Begehungen und der Häufigkeit, unzureichende Angaben zur Erfassungsmethodik).

Die angegebenen Häufigkeiten und Untersuchungsmethoden stellen teilweise nicht den aktuellen Stand der Wissenschaft dar (z.B. Hamster, Käfer und Reptilien) und werden daher

einer FFH-VP nicht gerecht.

Teilweise wurden Arten wahrscheinlich falsch bestimmt (Tagfalter). Darüber hinaus wurde auf Daten aus älteren Erhebungen zurückgegriffen, ohne dies präzise zu kennzeichnen. Es besteht daher Unklarheit welche Daten aktuell sind und welche veraltet.

Einzelne FFH-relevante Arten wurden nicht erfasst (Verdacht auf Springfrosch FFH-Anhang IV).

Die Einordnung gemäß der Roten Liste NRW enthält Fehler.

Daher kann es nicht verwundern, wenn sich die Ergebnisse der Untersuchung nicht mit in anderen Zusammenhängen erhobenen aktuellen Daten decken (Gelbbauchunke: In Studie zwei adulte Tiere – bei einer zufälligen Begehung durch den NABU Rhein-Erft Anfang 2005 60 Individuen aller Altersklassen, je 20 adulte, subadulte, juvenile/ übrige Amphibien-Daten aus dem Bereich Lörsfelder Busch ebenfalls sehr lückig).

Die Ergebnisse gehen in weiten Teilen nicht über den Status von Zufallsbeobachtungen hinaus. Von einer systematischen und wissenschaftlich präzisen Erfassung, die für eine FFH-VP erforderlich ist, kann hier nicht gesprochen werden.

Die so erhaltenen Daten sind nicht geeignet, den Erhaltungszustand und insbesondere die Wechselwirkungen zwischen den Teilbereichen des FFH-Gebietes angemessen abzuschätzen. Auf dieser Grundlage kann auch eine Einschätzung der Erheblichkeit des Eingriffes nicht getroffen werden. Auch die Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich sind damit in Frage zu stellen.

- Ein Flächenverlust stellt nach der ständigen Rechtsprechung immer einen erheblichen Eingriff in ein FFH-Gebiet dar. Unabhängig von der unzureichenden Datengrundlage ist daher die getroffene Einschätzung, dass durch die Planungen keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind, sachlich falsch.
- Die Planungen stehen auch dem Entwicklungsgebot der FFH-RL entgegen. Die geplante Verlegung der BAB 4 verhindert auf Dauer die langfristig einzig sinnvolle Entwicklungsperspektive des FFH-Gebietes Dickbusch, Lörsfelder Busch, Steinheide durch Verbindung der drei einzelnen Teile über funktionale Waldbrücken. In der vorgelegten Planung kommt dieser Aspekt an keiner Stelle zur Geltung. Das Gebot der Entwicklung kommt dementsprechend auch in der Ausgleichskonzeption nicht zum Ausdruck.
- Unabhängig vom FFH-Status des Gebietes wurde Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bei der Eingriffsplanung unzureichend berücksichtigt.

PWC-Anlage im FFH-Gebiet

Die Lage der PWC-Anlage ist naturschutzrechtlich unzulässig, da der Verursacher nach § 4 LG NW verpflichtet ist, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Die PWC-Anlage soll nach den vorgelegten Planungen in das Landschaftsschutzgebiet „Umgebung Naturschutzgebiete Steinheide und Lörsfelder Busch/Dickbusch“ gelegt werden. Das Gebiet wurde

als Schutzfläche ausgewiesen, um insbesondere störende Einflüsse auf die angrenzenden Naturschutzgebiete abzuwenden. Diesem Schutzziel steht die geplante PWC-Anlage entgegen.

In einem Abstand von 5-10 m liegt das von gemeinschaftlicher Bedeutung ausgewiesene FFH-Gebiet „Steinheide“. Störeinträge auf das FFH-Gebiet sind durch eine PWC-Anlage an geplanten Standort unvermeidlich. Ebenso ginge für das Gebiet ein faunistisch relevanter Offenlandbereich verloren.

Zerschneidungseffekte

Die Region der Bürgewälder zeichnet sich innerhalb der Kölner Bucht durch bodenkundliche und klimatische Besonderheiten aus, die dazu führen, dass hier der Maiglöckchen-Stieleichen-Hainbuchenwald seinen Verbreitungsschwerpunkt im Naturraum hat. Das natürliche Verbreitungsgebiet ist im Wesentlichen auf einen Bereich zwischen Kerpen–Arnoldsweiler–Jülich und Elsdorf beschränkt. Hier stocken noch heute historisch alte Laubwälder, die allerdings durch Ackerslandschaften, Verkehrswege und Siedlungen voneinander getrennt sind.

Im Zentrum der Bürgewälder steht der Hambacher Forst, dessen Südteil die Verlegung der Hambachbahn queren würde. Weiter östlich schließen sich im Abstand von ~2 km die Steinheide an. Noch weiter östlich liegt der Dickbusch und die Waldgebiete Parrig und Kerpener Bruch. Die weiter östlich gelegenen Aufforstungen sind durch Braunkohletagebaue und den Siedlungsgürtel effektiv von dem Komplex der Bürgewälder getrennt.

Nach Westen hin trennt der Tagebau Hambach auf ~6,5 km die Reste des Hambacher Forstes von den Wäldern um die KFA Jülich und den Lindenberger Wald. Nach Süden hin liegt der Nörvenicher Wald ~6,5 km von den Bürgewäldern entfernt. Nach Norden hin fehlen Wälder völlig. Die Außenkippe ‚Sopienhöhe‘ des Tagebaus Hambach ist mit den natürlichen Wäldern aufgrund ihrer künstlichen Entstehung, ihres unnatürlichen Substrates und ihrer naturfernen Bepflanzung und ihrer naturraumfremden Hochlage auf Dauer nicht vergleichbar.

Realistische ökologische Funktionsbeziehungen sind nach heutigem Kenntnisstand nur zwischen den Flächen Hambacher Forst, Steinheide, Dickbusch, Lörfelder Busch, Parrig und Kerpener Bruch zu erwarten. Auch diese Beziehungen sind eingeständenermaßen durch Verkehrswege etc. behindert.

Alle Arten benötigen einen gewissen Austausch von Individuen, weil es sonst zu genetischen Defekten und lokalen Aussterbeereignissen kommen kann.

Bei isolierter Betrachtung der Verlegung der BAB 4 würde es einerseits zu einer Zerschneidung des Waldgebietes Merzenicher Erwald (als Südteil des Hambacher Forstes; FFH-Vorschlagsgebiet DÜR3) der Steinheide kommen

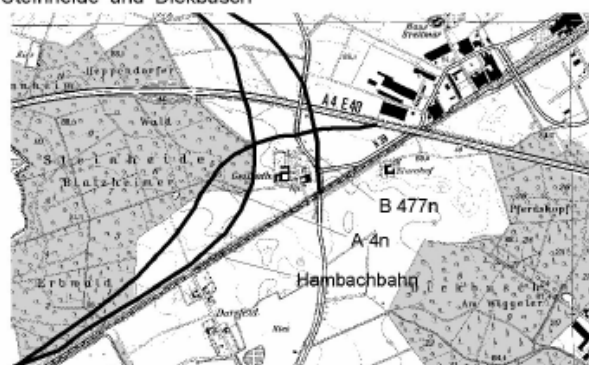
Besonders beachtlich ist dabei, dass die Steinheide von ihrem östlichen Nachbarwald, dem Dickbusch stärker, als bisher abgetrennt wird. Hierdurch wird insbesondere wenig mobilen Tierarten ein Individuenaustausch zwischen den Wäldern stärker, als bisher erschwert, was langfristig eine genetische Isolierung der Populationen und daraus resultierend eine verminderte Anpassungsfähigkeit an sich ändernde Umweltbedingungen zur Folge hat. Aus Sicht des BUND NRW ist bereits dieser Zerschneidungseffekt als schwer wiegend und erheblich sowohl im Sinne des UVPG, als auch der Eingriffsregelung, als auch der FFH-Richtlinie anzusehen.

Nimmt man die weiteren geplanten Eingriffe in der Region hinzu, ergibt sich folgendes Bild bzw. Szenario:

- Der Hambacher Forst wird mit einer heute noch vorhandenen Laubwaldfläche von über 1.000 ha fast völlig durch den Braunkohletagebau vernichtet.
- Die einzige verbleibende Restfläche im äußersten Süden (Südteil des Merzenicher Erbwaldes) wird durch die Hambachbahn und die Verlegung der A 4 in drei schmale Waldstreifen zerschnitten.
- Der westliche Teil der Steinheide wird ebenfalls durch den Braunkohletagebau vernichtet.
- Zwei südöstliche Teilflächen der Steinheide werden durch die 6-streifige A 4 vom Restgebiet abgeschnitten.
- Östlich davon fügt die Verlegung der Hambachbahn einen weiteren Sperrriegel hinzu.
- Östlich davon wird durch den Ausbau/Neubau der B 477 ein weiterer Sperrriegel eingefügt.

Die Steinheide ist vom Dickbusch damit durch nicht weniger als 4 Verkehrsstrassen getrennt. Die heutige Trennwirkung besteht aus der DB-Bahnstrecke (aus dem Luftbild gemessene Breite von ~13 m) und der Kreisstrasse 39 (~10 m Breite). Nach der Verlegung der Verkehrswege kämen ~20 m für die Hambachbahn (ohne Böschungen) und ~45 m für die 6-streifige A 4n hinzu. Es ergibt sich eine Trennwirkung von ~90 bzw. 100 m.

Geplante Neu-Zerschneidungen zwischen den FFH-Teilgebieten 'Steinheide' und 'Dickbusch'



Bei einer Verlegung von A 4, B 477 und Realisierung des Tagebaus Hambach würde das gesamte Vorkommen des Maiglöckchen-Stieleichen-Hainbuchenwaldes der Region irreparabel geschädigt. Einerseits würden die weitaus größten Flächen dieses Biotops direkt vernichtet, andererseits würden die Restflächen Steinheide und Reste des Merzenicher Erbwaldes zerschnitten und insgesamt von den nächsten artgleichen Waldflächen abgeschnitten.

Schon die UVS hätte zu dem Ergebnis kommen müssen, dass es sich hier um eine extrem schwerwiegende Kombination von Eingriffen handelt. Dies gilt um so mehr für die FFH-VP, die zur Kenntnis hätte nehmen müssen, dass hier die Kohärenz des Schutzgebietssystems unwiederbringlich beschädigt wird.

Dabei muss darauf hingewiesen werden, dass es sich beim Hambacher Forst (d.h. ohne die Flächen Steinheide u. Dickbusch) um die mit Abstand größte Eichen-Hainbuchenwaldfläche innerhalb der atlantischen biogeographischen Region Deutschlands handelt. Der Maiglöckchen-Stieleichen-Hainbuchenwald entspricht dem Lebensraumtyp 9160 des Anhangs I der FFH-RL. Alle anderen offiziell von den deutschen Bundesländern gemeldeten Vorkommen dieses Lebensraumtyps sind um eine Dimension kleiner, als der Hambacher Forst. Zusammen mit Steinheide und Dickbusch befindet sich im Planungsgebiet sehr wahrscheinlich das zweitgrößte Vorkommen dieses Anhang I Le-

bensraumtypes in der gesamten atlantischen biogeographischen Region Europas. Umso höher wären die Zerschneidungswirkungen durch die BAB 4 zu gewichten gewesen.

Hinsichtlich der Beachtung der Summationswirkung ist erneut festzuhalten, dass sämtliche Planungsverfahren im Raum einem Zweck – nämlich der Realisierung des Tagebaus Hambach dienen. Sie können insofern schon sachlich nicht losgelöst voneinander betrachtet werden.

Aus Sicht des BUND NRW muss hierzu festgehalten werden, dass weder der Braunkohleplan, noch der Rahmenbetriebsplan, die nach Aussagen des Antragstellers das Planverfahren zur Verlegung der BAB 4 begründen sollen, einer FFH-Verträglichkeitsprüfung unterzogen wurden.

Die Existenz des Braunkohleplans und des wegen der verwaltungsgerichtlichen Klage des BUND NRW allerdings noch nicht bestandskräftigen Rahmenbetriebsplans hat bei der Auswahl und Meldung von FFH-Gebieten durch die Landesregierung dazu geführt, dass die ansonsten ohne weiteres meldepflichtige Fläche des Hambacher Forstes nicht an die EU-Kommission weitergeleitet wurde. Dies stellt allerdings nach Auffassung des BUND einen Verstoß gegen die europarechtlichen Meldeverpflichtungen dar, da weder Braunkohleplan, noch Rahmenbetriebsplan dem Bergbautreibenden ausreichend gesicherte Rechte geben, um eine FFH-Gebietsmeldung verhindern zu können. Hinzu kommt, dass beim Vorliegen eines so überaus wertvollen Gebietes die städtliche Verpflichtung bestanden hätte, dem FFH-Schutz entgegenstehende Genehmigungen zurückzuziehen. Neue, der Straßenbauverwaltung vorliegende Erkenntnisse zur Bedeutung des Hambacher Forstes für Fledermausarten des Anhangs II der FFH-RL – hier insbesondere für die Bechsteinfledermaus, die im Hambacher Forst ihr größtes Wochenstübenvorkommen im atlantischen NRW (vermutlich im gesamten atlantischen Deutschland) hat unterstreichen diese Auffassung. Schon wegen des Vorkommens der Bechsteinfledermaus hätte – wie dies in einem analogen Fall geschehen ist (Tatenhauser Wald vs. A 33) – der Hambacher Forst als FFH-Gebiet gemeldet werden müssen.

Jedenfalls ist aus Sicht des BUND festzuhalten, dass bei einer korrekten Meldung der FFH-Gebiete das Gesamtsystem des Hambacher Forstes einschließlich der Steinheide und des Dickbusches zu melden gewesen wäre. In diesem Fall hätte – rein rechtlich – die Möglichkeit bestanden, den Braunkohletagebau sowie die Verlegung der diversen Verkehrswege einschließlich der BAB 4 innerhalb eines Zulassungsverfahrens aus ihre FFH-Verträglichkeit zu prüfen und dabei die gesamte Schwere der Eingriffe auf das kohärente Netzwerk NATURA 2000 zu würdigen.

Fehlendes Abweichungsverfahren gem. Art. 16 FFH-RL

In der Praxis dieses Planfeststellungsverfahrens blieben die artenschutzrechtlichen Bestimmungen der FFH-Richtlinie rechtswidriger Weise unberücksichtigt. Offenbar wurde bei diesem UVP- und eingriffsregelungspflichtigen Vorhaben von einer grundsätzlichen Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten der FFH-Richtlinie ausgegangen. Diese Praxis ist allerdings auch nach Auffassung der Europäischen Kommission nicht rechtskonform. Die alleinige Beachtung des Artenschutzes im Rahmen der Abarbeitung der Eingriffsregelung ist damit nicht zulässig.

Artenschutzvorgaben der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL)

Nach Artikel 12 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Pflanzen und Tiere vom 21. Mai 1992 (FFH-Richtlinie) haben die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen zu treffen, um ein strenges Schutzsystem für die in Anhang IV Buchstabe a) genannten Tierarten in deren natürlichen Verbreitungsgebieten einzuführen. Dieses verbietet u.a. auch jede absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der

Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten und jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

Unter die Artenschutzvorgaben der FFH-RL fallen sämtliche in Anhang IV der Richtlinie genannten Tier- und Pflanzenarten. Für diese Arten gelten damit die Vorschriften der Art. 12 ff. FFH-RL und zwar unabhängig davon, ob die Arten innerhalb oder außerhalb eines angemeldeten oder potenziellen FFH-Gebietes angetroffen wird. Die Geltung der Artikel 12 ff. FFH-RL ist von keinen weiteren Umsetzungsakten abhängig.

Eine Beeinträchtigung von Anhang IV-Arten entgegen der Verbote des Art. 12 ist nur zulässig, sofern die spezifischen Ausnahmetatbestände des Art. 16 (1) FFH-RL gleichzeitig erfüllt sind.

Folgende Voraussetzungen müssen hierfür – bezogen auf das hier diskutierte Vorhaben – gegeben sein:

1. Es darf keine zufrieden stellende Alternative zu der beeinträchtigenden Maßnahme geben und
2. die Population der betroffenen Art muss in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung in einem günstigen Erhaltungszustand verbleiben und
3. die Ausnahme wird nur erteilt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich sozialer oder wirtschaftlicher Art oder positiver Folge für die Umwelt.

In Orientierung an die Ausnahmegründe in Art. 6 Abs. 4 FFH-RL müssen jedenfalls zwingende Gründe von erheblichem Gewicht gegeben sein. Wie in Art. 6 Abs. 4 FFH-RL handelt es sich um striktes, keiner Abwägung unterliegendes Recht. Ist entweder eine zumutbare Alternative vorhanden, die die Beeinträchtigung der Anhang IV-Art vermeidet, oder ist der Erhaltungszustand der Art bereits schlecht oder greift keiner der Ausnahmetatbestände aus Art. 16. Abs. 3 FFH-RL, muss die Beeinträchtigung unterbleiben.

Das Vorliegen der Ausnahmetatbestände ist durch ein gesondertes Abweichungsverfahren zu belegen.

Zahlreiche Anhang IV-Arten betroffen

Gemäß des Erläuterungsberichts zum Landschaftspflegerischen Begleitplan kommt es durch das Vorhaben zur Inanspruchnahme und/oder Störung von Teilbereichen des Habitats folgender Anhang IV-Arten:

Tab. 6: Überschreitungen Vorkommen von Arten des Anhangs IV FFH-RL im Untersuchungsraum
(Quelle: Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 110 f.)

Artenvorkommen		Vorkommen im Untersuchungsraum
Gelbbauchunke	<i>Bombina variegata</i>	Kiesgrube am Lörsfelder Busch
Kreuzkröte	<i>Bufo calamita</i>	Recyclinganlage Pütz, Graben an der DB-Strecke, Mülldeponie Haus Forst
Große Bartfledermaus	<i>Myotis brandti</i>	Steinheide

Fransenfledermaus	<i>Myotis nattereri</i>	Merzenicher Erbwald, Steinheide, Dickbusch
Bechsteinfledermaus	<i>Myotis bechsteinii</i>	Merzenicher Erbwald, Steinheide
Großes Mausohr	<i>Myotis myotis</i>	Steinheide, Merzenicher Erbwald
Zwergfledermaus	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Haus Rath, Merzenicher Erbwald
Rauhhaufledermaus	<i>Pipistrellus nathusii</i>	k. A.
Großer Abendsegler	<i>Nyctalus noctula</i>	Haus Rath, Buir, Merzenicher Erbwald
Kleiner Abendsegler	<i>Nyctalus leisleri</i>	Steinheide
Braunes Langohr	<i>Plecotus auritus</i>	Merzenicher Erbwald, Steinheide, Dickbusch

Mit der Vorhabensverwirklichung läge somit ein Verstoß gegen die Verbote des § 42 Abs.1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG und Art. 12 Abs. 1 FFH-Richtlinie vor. Dennoch hat die Vorhabens-trägerin es unterlassen, das notwendige Abweichungsverfahren durchzuführen. Das Vorhaben ist auch deshalb nicht zulassungsfähig.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die Ausnahmetatbestände des Art. 16 FFH-RL nicht vorliegen.

Zum einen sind keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gem. Art.16 (1) c FFH-RL ersichtlich. Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt wurde ist die Notwendigkeit einer Verlegung nicht begründbar. Im Gegenteil: Das Vorhaben ist mit erheblichen Eingriffen und Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten und nach Anhang IV-FFH-RL geschützte Arten und deren Lebensräume verbunden. Die Lebensqualität zahlreicher Menschen würde durch Lärm- und Feinstaubimmissionen massiv beeinträchtigt, die Immobilien zahlreicher Betroffener würden drastisch an Wert verlieren. Dem kann auch nicht entgegen gehalten werden, dass der 6-streifige Ausbau der A 4 im Bundesverkehrswegeplan im „vordringlichen Bedarf“ notiert wird, da der Ausbau problemlos auf der derzeitigen Trasse, z.B. durch Umnutzung des Standstreifens, möglich wäre.

Zum anderen sind solche Abweichungen gem. Art. 16 (1) FFH-RL nur möglich, sofern es keine anderweitige zufrieden stellende Lösung gibt und unter der Bedingung, dass die Population der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilt. Dass anderweitige zufrieden stellende Lösungen existieren wurde oben stehend schon erläutert. Von einem günstigen Erhaltungszustand der betroffenen Tier-Population kann angesichts deren Einstufung in der Roten Liste der bedrohten Tierarten NRW wohl kaum die Rede sein. Selbst wenn dies nicht der Fall wäre und heute ein günstiger Erhaltungszustand vorläge – durch die Fülle von Eingriffen, die den Gesamttraum der Bürgewälder betreffen, wird sich der Erhaltungszustand der Waldarten (insb. der Fledermäuse) extrem verschlechtern. Die Zerschneidung der Steinheide durch mehrere Verkehrslinien, der Verlust der Habitate sowie die Verkehrsfährdung der Fledermäuse durch die geplante Autobahn inmitten der traditionellen Flugrouten der Waldfledermäuse führt dabei zu weiteren Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der Populationen. Angesichts der im Planungsraum ständig wachsenden Waldverluste bestehenden Vorschädigung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen dürften weitere Einschränkungen der Habitate dieser Arten – den Erhaltungszustand vollends ungünstig werden lassen. Selbst wenn es Gründe für die Vernichtung der Lebensstätten der Anhang IV-Arten geben würde und keine artenschutz-verträglicheren Alternativen bestünden (beides ist aber nicht der Fall) wäre im vorliegenden Fall eine Planfeststellung zu versagen, weil die betroffenen

Populationen sich in der extrem vorgeschädigten Situation von solchen Eingriffen, wie sie die Planung der A 4 bringt, nicht mehr erholen könnten, sondern dauerhaft in einem ungünstigen Erhaltungszustand verbleiben würden, oder – um es konkreter zu sagen – regional an den Rand der Ausrottung gebracht werden.

Wegen der nicht begründbaren Notwendigkeit der Verlegung der Autobahn A 4 beantragen wir zusammenfassend, das Planfeststellungsverfahren zu stoppen, hilfsweise so lange auszusetzen, bis eine tatsächliche bergbauliche Anspruchnahme der heutigen Trasse absehbar ist. Im Übrigen ist das Vorhaben wegen gravierender Mängel der Planfeststellungsunterlagen und der dargelegten Verstöße gegen das Umwelt- und Naturschutzrecht nicht zulassungsfähig.

Ergänzende Stellungnahmen behalten wir uns vor. Für eine schriftliche Bestätigung des fristgerechten Eingangs der Stellungnahme wäre wir Ihnen dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.
im Auftrag

Dirk Jansen
Geschäftsleiter