Solingen

Klingenstadt Solingen · Der Oberbürgermeister · **Ressort 5** · 42601 Solingen

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Rheinland | Außenstelle Köln
Maurice Müller
Deutz-Kalker Straße 18-26
50679 Köln

Ressort 5
Planung, Bauen, Verkehr und Umwelt
Beigeordneter Andreas Budde

Gebäude	Walter-Scheelplatz 1
Zimmer	3.054
Fon	0212 290 - 0
Durchwahl	0212 290 - 4211
Fax	0212 290 - 4209
Sprechzeiten	nach Vereinbarung
E-Mail	a.Budde@solingen.de

Vorab per Mail an:

Müller, Maurice	Mauice.Mueller@autobahn.de
Bauer, Sebastian	Sebastian.Bauer2@autobahn.de,
Früh, Andreas	Andreas.Frueh@autobahn.de

29.01.2022

A.07746.10, A3, AS Leverkusen-Opladen bis AK Hilden (o), 8-streifiger Ausbau

Hier: Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) 3. TÖB-Beteiligungstermin zur Abstimmung der Auswirkungsprognose und des Variantenvergleichs am 12.01.2022 (digital)

Sehr geehrter Herr Müller,

nachfolgend möchte ich Ihnen fristgerecht zum 26. Januar 2022 die Stellungnahme der Stadt Solingen (Untere Umweltbehörde für Wasser, Abfall und Immissionen, Untere Bodenschutzbehörde, Untere Naturschutzbehörde, und Umweltplanung) sowie des Stadtdienstes Planung, Mobilität und Denkmalpflege zur UVU, hier der Bestimmung der Vorzugsvariante zum A3-Ausbau im Bereich Opladen-Hilden, übermitteln. Diese Stellungnahme gilt vorbehaltlich der Entscheidung der zu beteiligenden städtischen Gremien im Januar/Februar 2022.

Die Stellungnahme ergänzt und konkretisiert die bereits seitens der Stadt Solingen im Verfahren eingebrachten Stellungnahmen und setzt die politischen Beschlüsse um. Dazu wird auf den zuletzt getroffenen Beschluss 1163/2021 1. Ergänzung vom 17.06.2021 Bezug genommen. Der Beschluss ist als Anlage beigefügt.

In einem E-Mail Schriftwechsel zwischen der Stadt Solingen und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zum Ausbau der A3 im Januar 2019 wurde die Frage „Wird die Möglichkeit der Verwendung der Stadtstandstreifen als 4. Spur statt Neubau sowohl in der Planung als auch in der UVS als Alternative untersucht und geprüft?“ positiv beantwortet. Derzeit liegen hier nur die Präsentation vom Termin

12.01.2022 und die Präsentationen aus dem Dialogforum im Dezember 2021 vor, die technische Untersuchung ist noch im Entwurfsstadium, eine Berücksichtigung in der UVS fand nicht statt. Lediglich im nachgereichten Auszug zum Erläuterungsbericht wird auf S 2-3 unter Punkt 3.2.1.1 „Frühzeitig ausgeschiedene Varianten" die „Dauerhafte Seitenstreifenfreigabe" kurz angerissen und verworfen.

Die vorgelegten Präsentationen zeigen aber auf, dass eine Standstreifennutzung, wenn sie regelkonform (Erlass/Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr.20/2002) ausgeführt werden, nicht gänzlich ohne Eingriffe (Fahrbahnverbreiterung und Nothaltebuchten) möglich ist. Des Weiteren, basierend auf Ergebnissen von Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen, kommt eine dauerhafte Umnutzung des Seitenstreifens aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Frage.

Die politische Forderung (siehe Anlage Beschluss 1163/2021) der Nutzung der Standstreifen in Verbindung mit einer intelligenten Verkehrssteuerung auf Grundlage des Status quo ohne Ausbaumaßnahmen, entspricht der aktuellen politischen Beschlussfassung. Die Erkenntnisse aus dem dritten TÖB-Termin werden Gegenstand der politischen Beratung und die Beschlussausfertigung wird im Nachgang übersandt.

Sollte seitens der Autobahn GmbH – entgegen der Forderung der Stadt Solingen - der Ausbau weiterverfolgt werden, werden folgende Sachverhalte zu bedenken gegeben.

Verkehrsprognose:
Von der Stadt Solingen wird aufgrund der Veränderungen durch die Corona-Pandemie eine Aktualisierung der Verkehrsprognose von 2015 (Zitat aus der Präsentation: aktuell sehr hohe Verkehrsbelastung, Ø 121.065 Kfz/24h aus BASt, Straßenverkehrszählung 2015; weiterer Anstieg des Verkehrsaufkommens - im Planfall 2030: 135.000 Kfz/24h aus BVWP 2030) gefordert. Da diese alle fünf Jahre stattfindet, wäre die aktuelle Prognose aus dem Jahr 2020 zu verwenden. Es wird erwartet, dass diese ein verändertes Mobilitätverhalten aufzeigt und die Effekte einer Verkehrswende zumindest in Szenarien darstellt.

Variantenuntersuchung:
Die UVU aus dem 2. TÖB-Termin Dezember 2021 kommt in ihrer Variantenuntersuchung u. a. zu dem Ergebnis, dass der das Solinger Stadtgebiet betreffende Autobahnabschnitt von ca. km 112.700 Nordrand Ohligser Heide bis ca. km 116.700 nördlich der Anschlussstelle Solingen eine Ausbautendenz zum westseitigen asymmetrischen Ausbau hat.

Demnach wurden nach einer Überlagerung der Ausbautendenzen mit den technischen Varianten für den Abschnitt 2 die Varianten 6.1 „symmetrischer Ausbau" und 6.2 „asymmetrischer Ausbau auf der westlichen Seite" für Schritt 3 „Auswirkungsprognose/Variantenvergleich" vorgesehen. Dies wurde im 2. TÖB-Termin damit begründet, dass die Ausbauplanung der DEGES für die Tank- & Rastanlage Ohligs West einen Zwangspunkt darstelle. Die Planung der DEGES gehe von einem symmetrischen Ausbau der A3 aus.

Bereits in der Stellungnahme zum 2. TÖB-Termin hat die Stadt Solingen nachfolgendes ausgeführt und auch in dem 3. TÖB-Termin vom 12.01.2022 wurden weder in den vorgelegten Unterlagen, noch in den mündlichen Ausführungen der nachfolgende Sachverhalt ausgeräumt oder eine kumulierende Umweltbetrachtung vorgestellt.

„Die Ausbauplanung der Tank & Rast Anlage Ohligs West wurde der Stadt Solingen in einem Behördentermin am 14.03.2018 vorgestellt. Damals wurde der Stadt Solingen auf Nachfrage mitgeteilt, dass dem Ausbau der T&R Anlage ein symmetrischer Ausbau der A3 zugrunde gelegt wird, da dieser zwangläufig wegen des Anschlusses am Kreuz Hilden erforderlich ist.

Für die Stadt Solingen ist es nicht nachvollziehbar, dass beide Projekte von technischen Zwangspunkten durch die jeweils andere Planung ausgehen. Stattdessen ist dringend eine Abstimmung der beiden Planungen und eine kumulierende Betrachtung der Umwelt-Auswirkungen gemäß § 16 UVPG Abs. 8 erforderlich. Im Termin der DEGES wurde angedeutet, dass ein asymmetrischer Ausbau im Bereich der T&R Anlage Ohligser Heide West dazu führen (könnte), dass die T&R Anlage Ohligser Heide Ost aufgegeben wird. Auch diese Möglichkeit ist in der weiteren Betrachtung zu berücksichtigen.

Es ist der Stadt Solingen nicht bekannt, dass im Rahmen eines baurechtlichen Verfahrens bereits eine Genehmigung für die Modulgebäude der Tank und Rast vorliegt noch liegt der Stadt ein Planfeststellungsbeschluss zu den LKW-Stellflächen der Tank und Rast vor. Daher befinden sich beide Projekte noch im Planungsstadium. In einem der Termin zum Untersuchungsrahmen wurde von der DEGES weiterhin mitgeteilt, dass auch ein asymmetrischer Ausbau auf der Fläche des geplanten Grünstreifens zwischen A3 (bei symmetrischen Erweiterung) und der Tank und Rast möglich wäre.

Die Stadt Solingen fordert eindringlich im 3. Schritt „Auswirkungsprognose/Variantenvergleich" den Ausbau der T&R-Anlage Ohligser Heide West einschließlich der neu geplanten Gebäude in die Betrachtung mit einzubeziehen. In dem Zusammenhang wird an die Stellungnahme der Stadt Solingen zum Ausbau der T&R Anlage vom 18.01.2011 erinnert, in der die Stadt Solingen einer Erweiterung der T&R Anlage Ohligser Heide West nur in einer kleinen Lösung mit max. 60 LKW-Stellplätzen zugestimmt hat.

In der Untersuchung der Kumulation der Umweltauswirkungen sind insbesondere die Planung der Tank- und Rastanlagen Ost und West sowie weiterer Vorhaben im Untersuchungsraum (CO-Pipeline, Planung der L403n einschließlich der Betrachtung von Katastrophenfällen z. B. Leckagen) Entwässerungsanlagen, Beeinträchtigungen von Flora und Fauna, Lärmemissionen, Grundwasserkörper u. v. m. zu berücksichtigen."

Es gab seitdem keine weiteren Informationen seitens der DEGES, außer dass die Planung Tank & Rast Ohligs West bis zur Klärung der Ausbauart, symmetrisch oder asymmetrisch, zurückgestellt sei.
Die mündlichen Ausführungen im Erörterungstermin hingegen wiederholten die vermeintlichen Abhängigkeiten. Die angemeldeten Vertreter der DEGES haben sich im Termin nicht geäußert. Sinngemäßes Zitat seitens der Vertreter der Autobahn GmbH lautet: „*Wenn der asymmetrische Ausbau im Abschnitt 2 kommt, könne die von der DEGES angestrebte Anzahl an Stellplätzen nicht realisiert werden, bzw. teure und langwierige Umplanung auslösen, ggf. sogar die Vergrößerung von PWC (Rastplatz mit Sanitäranlage) – bzw. Tank & Rastanlagen an anderer Stelle zur Folge haben."*

Diese Darstellung wird von der Stadt Solingen nicht geteilt.

Die UVU untersucht vertiefend die Varianten 6.1 und 6.2 (Lage siehe unten, Auszug aus S.186 der UVU), da alle weiteren Varianten ausgeschieden sind.

Die **Varianten 6.1 und 6.2** unterscheiden sich ausschließlich im Abschnitt 2. Hier ergibt sich für die Variante 6.1 ein symmetrischer Ausbau, bei Variante 6.2 ein asymmetrischer Ausbau West (vgl. Abbildung 13).

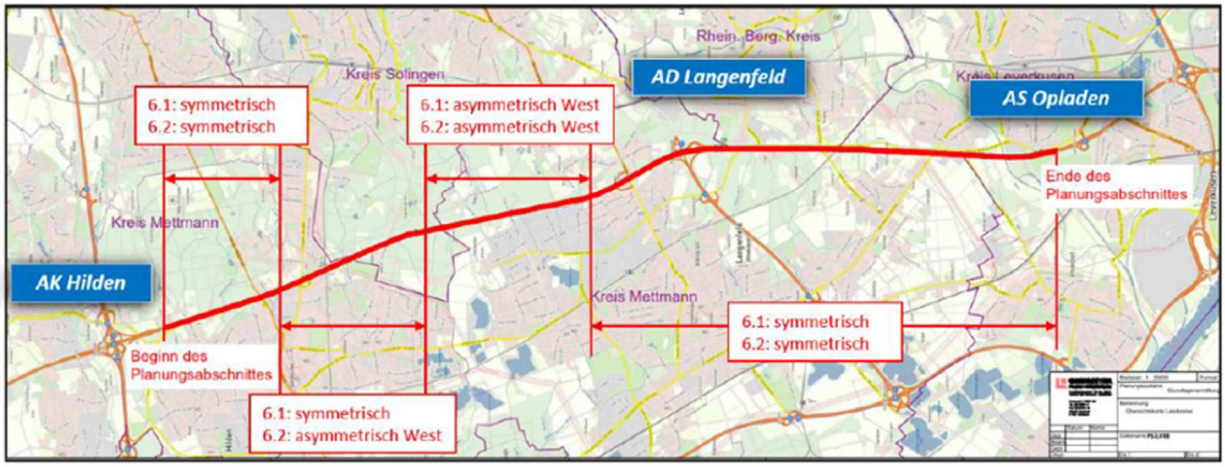


Abbildung 13: Darstellung der Varianten 6.1 und 6.2 (Quelle: OBERMEYER)

Planungsab-schnitt /Nr.	Bezeichnung des Abschnittes	Variante 6.1	Variante 6.2
Abschnitt 1	Anschluss AK Hilden bis B 228	symmetrisch	symmetrisch
Abschnitt 2	B 228 /Elberfelder Straße bis südlich TR Ohligser Heide	**symmetrisch**	**asymmetrisch West**
Abschnitt 3	Südlich TR Ohligser Heide bis nördlich AS Solingen	asymmetrisch West	asymmetrisch West
Abschnitt 4	Nördlich AS Solingen bis AD Langenfeld	symmetrisch	symmetrisch
Abschnitt 5	AD Langenfeld bis PWC Reusrather Heide	symmetrisch	symmetrisch
Abschnitt 6	PWC Reusrather Heide bis Wupper	symmetrisch	symmetrisch
Abschnitt 7	Wupper bis nördlich AS Leverkusen-Opladen	symmetrisch	symmetrisch

Im Anschluss an den 3. TÖB Termin wurden den Beteiligten die folgenden fehlenden Unterlagen zur Verfügung gestellt.

- FFH-Verträglichkeitsprüfung Ohligser Heide (Entwurf)
- Stickstoffgutachten (zu den FFH-Verträglichkeitsprüfungen)
- Auszug aus dem Erläuterungsbericht (technische Beschreibung der Varianten)
- Präsentationen des 3. Beteiligungstermins

Die angefragten Ergebnisse der „Nachkartierung der Fledermäuse an Brückenbauwerken“ werden erst im nächsten Planungsschritt vorliegen.

Festzustellen ist, dass sich mittlerweile alle Planungen im Bereich Solingen auf der technischen bzw. räumlichen Ebene gegenseitig berücksichtigen und abgebildet werden. Die Auswirkungen auf die

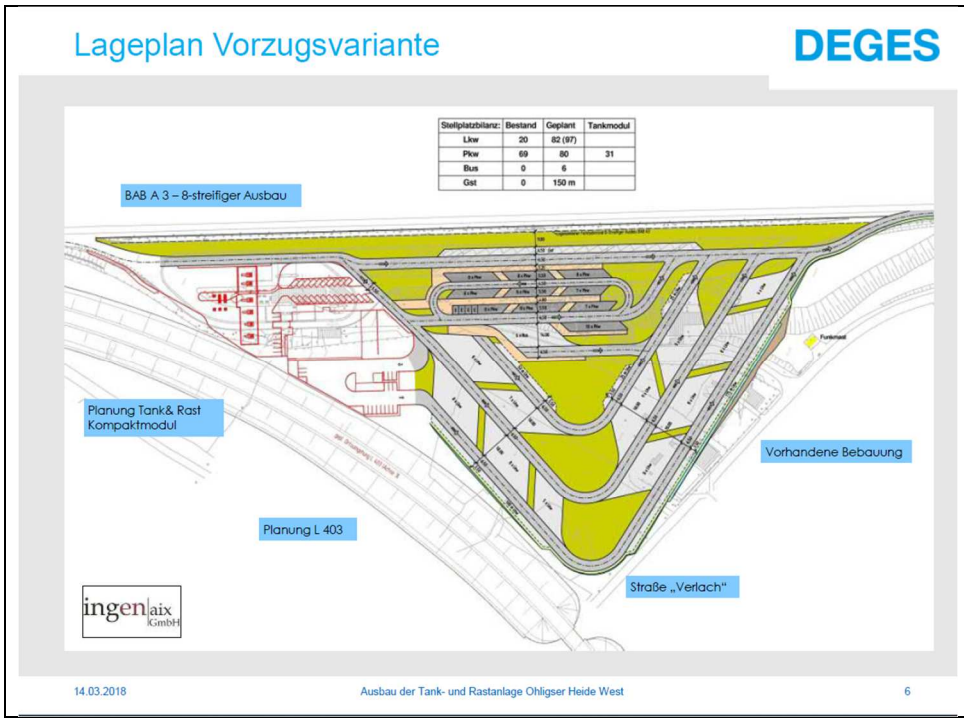
Schutzgüter des UVPGs werden aber weder einzeln noch kumulativ in der UVU zum Variantenvergleich, noch in der FFH-Verträglichkeitsstudie Ohligser Heide (siehe Screen Short der Tabelle 24 unten) dargestellt. Es ist nicht nachvollziehbar, dass einerseits auf der technischen Ebene durch beide Planungen aufgrund ihres Planungsfortschrittes Zwangspunkte entstehen sollen, andererseits wie in der verspätetet übermittelten FFH-Verträglichkeitsstudie Ohligs in Tab. 24 dargestellt, „nicht ausreichend verfestigt, da keine vollständigen Planungsunterlagen vorliegen", die Umweltauswirkungen nicht geprüft werden können. Dies ist ebenfalls nicht nachvollziehbar, da im Termin am 14.03.2018 mit der DEGES zur Festlegung des Untersuchungsrahmens (siehe Anlagen: Ergebnisprotokoll zum Abstimmungstermin am 14.03.2018 und Um- und Ausbau der Tank & Rastanlage „Ohligser Heide West" an der A 3, UVP-Bericht (Umweltverträglichkeitsuntersuchung) Abstimmung des Untersuchungsrahmens, März 2018, Cochet und Schwarze) dieser bereits abgestimmt wurde und die Planung der Tank & Rast für die Umweltuntersuchungen soweit fortgeschritten waren, dass der Entwurf bereits im Herbst 2018 vorliegen sollte. Bereits zu diesem Zeitpunkt lagen

- Ausbau der Tank- & Rastanlage Ohligser Heide West an der A 3. Faunistische Planungsraumanalyse (L + S LANDSCHAFT UND SIEDLUNG AG im Auftrag der DEGES, 2016),
- Um- und Ausbau der Tank- & Rastanlage Ohligser Heide West an der A 3. Faunistische Sonderuntersuchungen Vögel,
- Fledermäuse (COCHET CONSULT im Auftrag der DEGES, 2017) Um- und Ausbau der Tank- & Rastanlage Ohligser Heide West an der A 3. Artenschutzrechtliche Prüfung gemäß § 44 BNatSchG, Entwurf (COCHET CONSULT im Auftrag der DEGES, 2017)

vor.

Wenn auch formaljuristisch eine Summation im Bereich der FFH nicht erforderlich sein mag, so ist es doch fachlich zum derzeitigen Planungsstand auf jeden Fall im Bereich der UVU eine Kumulierung der Auswirkungen beider Planungen auf die Umwelt unserer Auffassung nach zwingend erforderlich. Der gesamte Bereich Ohligs West bzw. die Verlach wird überplant, von dem vorhandenen Naturraum wird nichts mehr übrigbleiben.

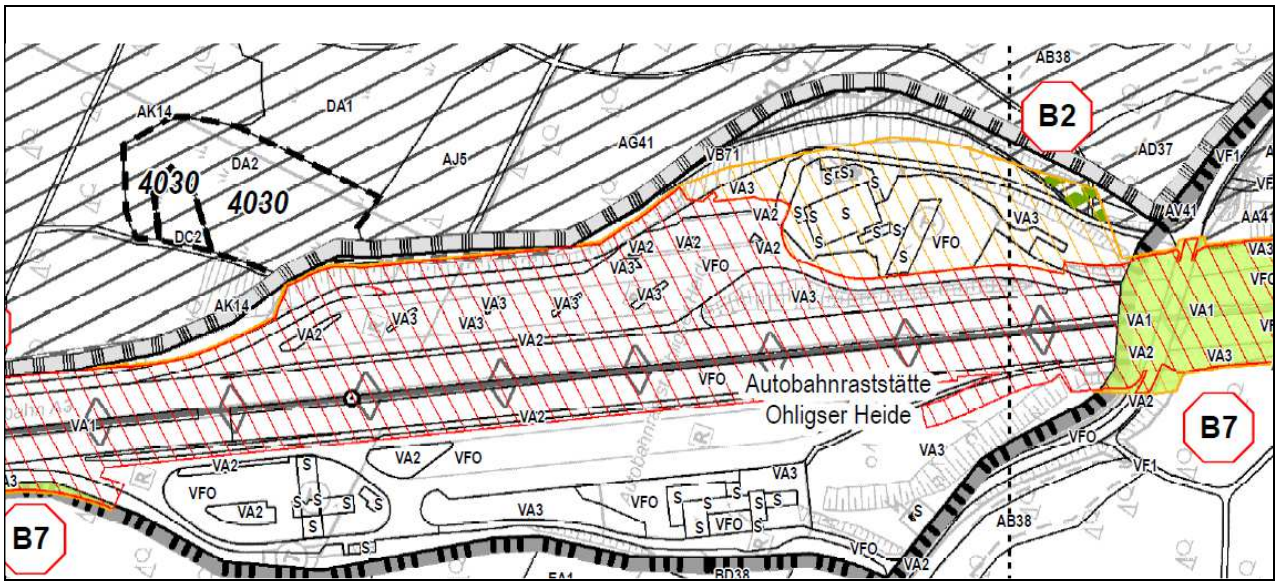
Im Rahmen dieser Planungen ist auch eine Prüfung einer geringfügigen Anpassung/Verlegung der Straße „Verlach" anzudenken. Damit könnte der von DEGES und der Autobahn AG konstruierte sog. gegenseitige Zwangspunkt aufgelöst werden und die gemeinsamen Auswirkungen der Planungen einschließlich einer möglichen Anpassung der Straße „Verlach" auf die Schutzgüter und die Schutzgebiete entsprechend ebenso untersucht werden. Damit wäre eine Abwägung der Varianten auf Basis aller Aspekte, die sich auch maßgeblich anhand der Umweltverträglichkeit ableiten, möglich.



Gleiches gilt für die Planung der Trasse zur L403n.

Weiterhin ist die Darstellung der Auswirkungen je Schutzgut für die gesamte Streckenlänge in der UVU nicht nachvollziehbar. Es ist ein Unterschied, ob ein bestimmter Flächenverlust, z. B. eines FFH-Gebietes auf einen ca. 4 km langen Abschnitt oder auf einen ca. 15 km langen Abschnitt bezogen wird. Zumal sich die Auswirkungen in diesem Raum durch die Flächeninanspruchnahme der Tank & Rast und der A3 Verbreiterung wie oben beschrieben, kumulieren bzw. in den Wechselwirkungen unberücksichtigt bleiben. Der Streckenabschnitt, in dem sich die Varianten tatsächlich unterscheiden, ist in den Karten nicht erkennbar.

Dies auch vor der Tatsache, dass die Umplanung der Tank & Rast Ohligs Ost sehr wohl als Eingriffsbereich aufgenommen und bewertet wurde. - (Diese Umplanungen sind der Stadt wie auf S.15 im nachgereichten Erläuterungsbericht in Punkt 3.2.2.11 Technische Einzelheiten nicht bekannt.) Siehe den nachfolgenden Kartenausschnitt:



Daher wird der Vorschlag von Herrn Früh (Projektleiter) befürwortet, die Umweltauswirkungen für den zweiten Abschnitt gesondert herauszustellen. Hier können dann auch die Auswirkungen der Tank– & Rastplanung in Ohligser Heide West kumuliert werden.

Abschnitt im Bereich Götsche/Krügersheide

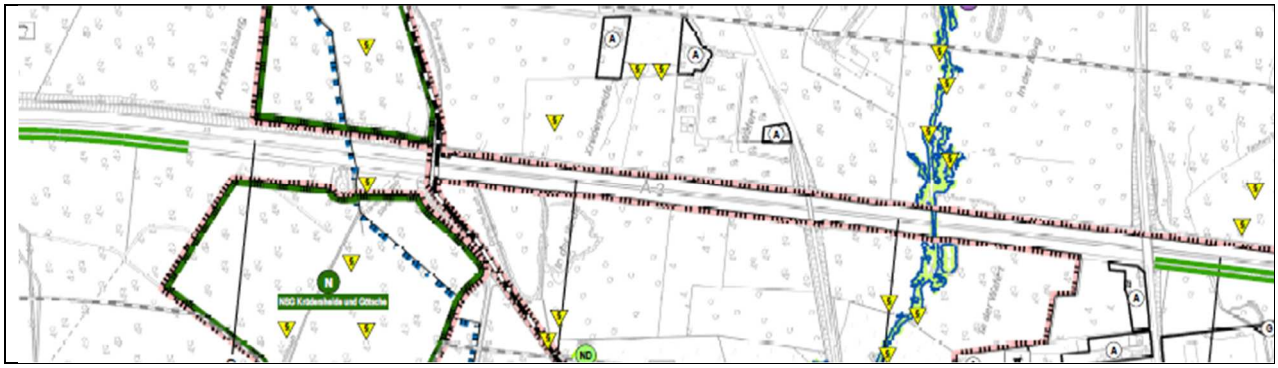
Das Naturschutzgebiet 2.1.9 „Krüdersheide und Götsche“ wird durch die Autobahn und einen ca. 35 m breiten Streifen westlich der Autobahn geteilt. Dies hatte damals weniger naturschutzfachliche, sondern raumplanerische Gründe im Vorgriff auf den Bau der L403 Ortumgehung Hilden. Die Ortsumgehung Hilden L403 wurde hier aufgegeben (s. Karte unten). Ist dieser Umstand bei den Schutzgutbewertungen, die auf Grundlage der Schutzgebietsausweisungen erfolgten, berücksichtigt worden?

Die·Bezirksregierung·Düsseldorf·beabsichtigt·im·Rahmen·der·Fortschreibung·des·Regionalplans·Düsseldorf·die·Darstellung·einer·Ortsumgehung·der·L·403·zwischen·Hilden·und·Langenfeld·(Hil_Str3ab2_006,·Lan_Str3ab2_012,·Sol_Str3ab2_016).¶

M·1:60·000¶

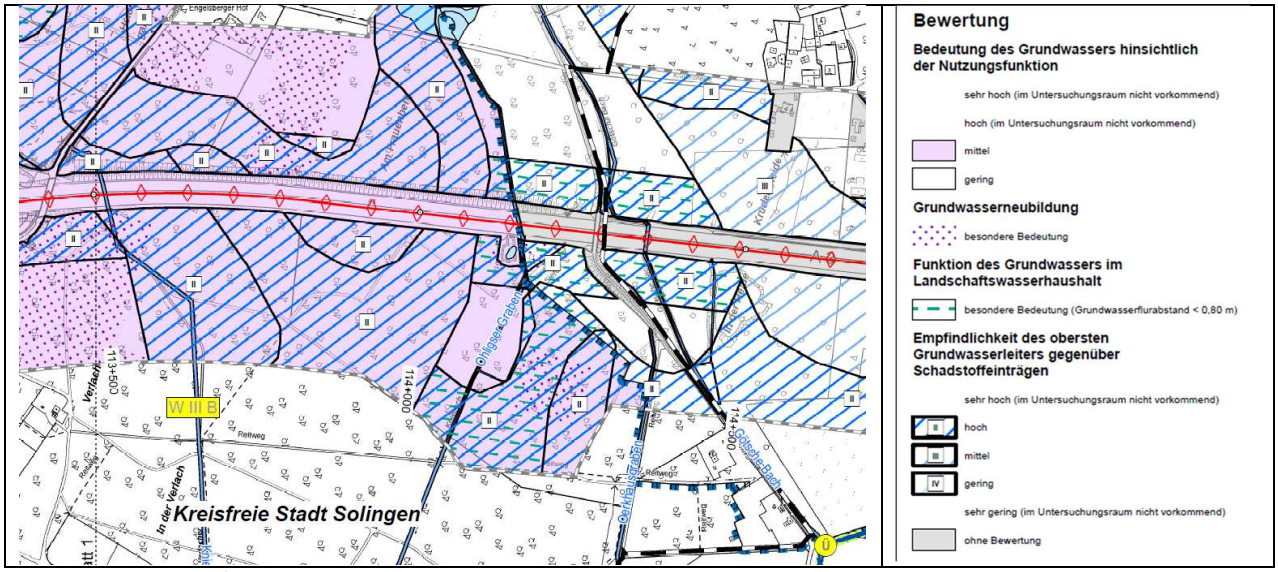
¶

Insbesondere die Fläche südlich des Rückhaltebeckens weist, wie auch in der UVU beschrieben, einen sehr hochwertigen Biotopbestand auf. Hier sind alle technischen Möglichkeiten zu nutzen, den Eingriff in diesem Bereich so gering wie möglich zu halten.

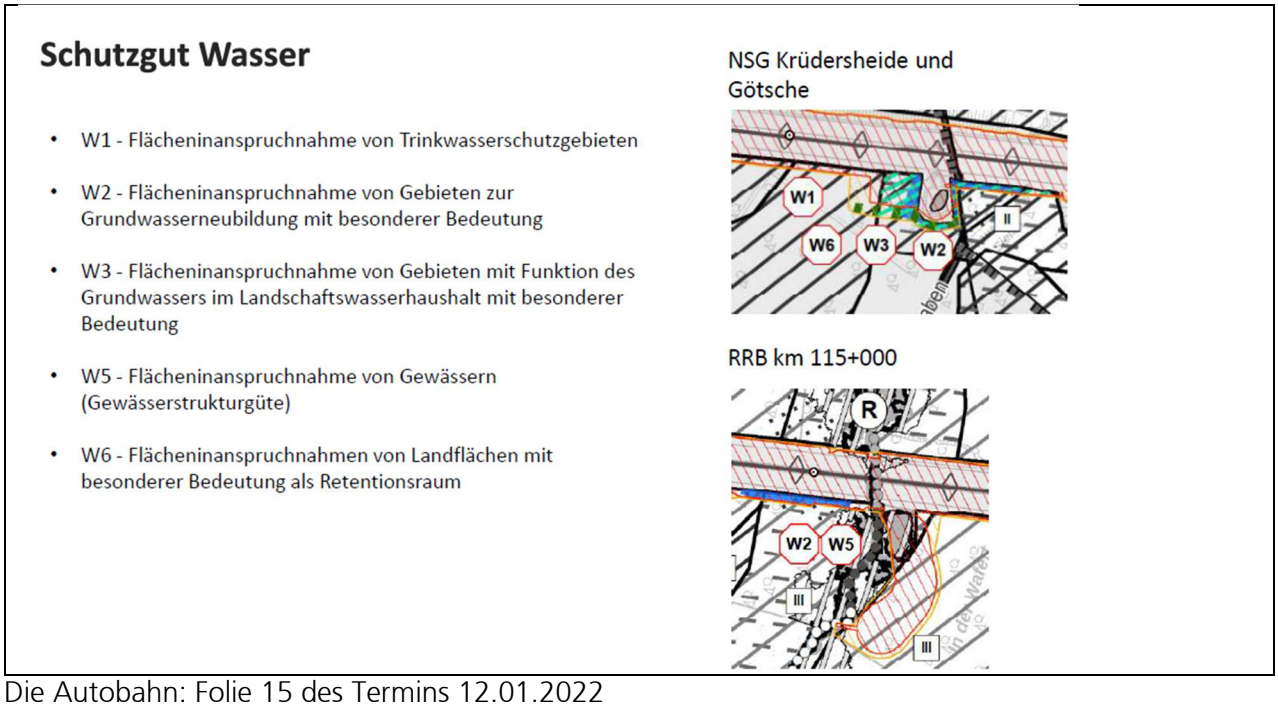


Karte der Ausbautendenz K7

Verlagerung des RÜB Götsche, Becken Nr. 6



Karte: K4 Bestand Wasser 03 02 002



Die Autobahn: Folie 15 des Termins 12.01.2022

Ein aus ökologischer Sicht hoher Zwangspunkt entsteht im Falle der Realisierung der Ausbauplanung im Abschnitt des angrenzenden NSG „Krüdersheide und Götsche". Wie aus der Karte Boden ersichtlich, handelt es sich bei den hier angrenzenden Flächen um Flächen mit einem Biotopentwicklungspotenzial von besonderer Bedeutung und schutzwürdigen Böden. Aus der Karte Wasser wird ferner ersichtlich, dass hier ein Bereich mit einer hohen Empfindlichkeit des oberen Wasserleiters gegenüber Schadstoffeinträgen verortet ist. Ferner besitzt der westlich der A3 gelegene, unmittelbar

südlich des Regenüberlaufbeckens angesiedelte Bereich eine besondere Bedeutung für die Grundwasserneubildung und es handelt sich im gesamten Umfeld des Regenüberlaufbeckens um einen Bereich mit besonderer Bedeutung für das Grundwasser im Landeswasserhaushalt. Wie aus der Karte Schutzgut Wasser im Rahmen des Variantenvergleichs deutlich wird, käme es nah der vorliegenden Planung und der damit verbundenen Planung zur Wasserrückhaltung zu einem Eingriff in Bereiche mit besonderer Bedeutung für die Grundwasserneubildung. Der funktionierende Grundwasserhaushalt ist jedoch essentiell für die westlich angrenzenden FFH-LRT wie beispielsweise der prioritär geschützte LRT Birkenmoorwald.

Zur Vermeidung des Eingriffs wird unabhängig von der gewählten Variante ein Rückbau der vorhandenen Hochwasserrückhaltung und eine Verlagerung der neuen Regenwasserrückhaltung weiter nördlich in einen bezogen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Biotoptypen und vorkommende Fauna und Flora weniger sensiblen Bereich vorgeschlagen.

Beim Neubau ist der aktuelle Stand der Abwassertechnik umzusetzen sowie kein Betrieb des Beckens im Dauerstau. Die Ausleitstrecke zum Gewässer ist dann naturnah zu gestalten.

Grünbrücken

Dem gutachterlichen Vorschlag zu Grünbrücken wird gefolgt. Die Autobahnquerungsbrücken (Brücke der Straße Verlach südlich der Tank & Rast und vorhandene Brücke im Bereich Krüdersheide / Götsche siehe unten in der Wasserkarte) im Solinger Stadtgebiet sollen um den Bereich einer sog. Grünbrücke ergänzt und ausgebaut werden, um den Zerschneidungseffekt der Verbreiterung der A3 zu mindern/minimieren. Auch hierzu sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter und Schutzgebiete zu untersuchen. Der Neubau von alleinigen Grünbrücken im Solinger Stadtgebiet zusätzlich zu den vorhandenen Brücken, wird abgelehnt.

Lärmschutzanlagen und die Erzeugung von regenerativen Energien

Die Stadt Solingen geht davon aus, dass zur Reduzierung von CO_2-Emissionen bei der Energieerzeugung die Lärmschutzwände für die Erzeugung von Solarenergie, hier durch die Bestückung mit Photovoltaikmodulen, genutzt und damit auch die Lärmschutzwände an der A3 entsprechend ausgestattet werden. Vergleichbare Maßnahmen wurden bereits entlang der A3 bei Aschaffenburg seit März 2021 oder der A96 am Ammersee realisiert, siehe auch: Lärmschutzwand mit Photovoltaik | Aktuelles | Die Autobahn GmbH des Bundes: Studie über das Potenzial der Lärmschutzwände entlang von Autobahnen und Bahnstrecken für die Produktion von Solarenergie 68659.pdf (admin.ch).

Abbildung 1: Anlage an der A96 in Ammersee, Deutschland, auf der Seite der Autobahn [12]

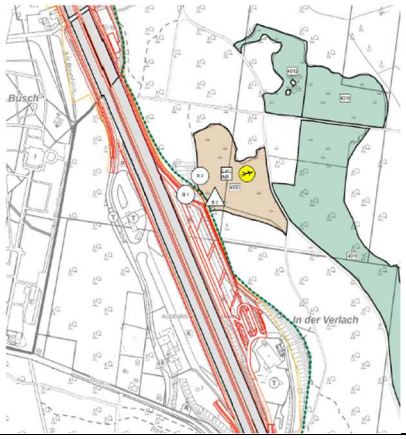
Albedo des Straßenbelags
Der Asphalt der Autobahn ist im Regelfall in NRW schwarz und besitzt damit eine Albedo von 0,1-0,2. Das bedeutet, dass die Wärmereflexion rund 15 % beträgt; zum Vergleich: Schnee hat eine Rückstrahlungswirkung von mehr als 90 %.
Messungen der Oberflächentemperatur von schwarzen Asphalt haben Temperaturen von 80 bis 100 Grad Celsius ergeben. Bei einem mit umweltneutraler Farbe eingefärbten Asphalt oder helleren Gesteinsmaterialien (z. B. A1 Weserbrückenausbau mit dem Naturstein Lysit) liegen die Werte bei rund 60 Grad Celsius. (Quelle: A1-Weserbrücke: Erstmalig heller Asphalt gegen die Hitze - WESER-KURIER)

Im Zuge der Klimaerwärmung ist es daher aufgrund zweier Aspekte erforderlich, hier mit umweltneutralen Farben oder Materialien die Albedo zu erhöhen: Zum einen zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation (als Maßnahme zur Anpassung an den Klimawandel) und zur Stabilisierung der klimatischen Bedingungen der angrenzenden Biotope und zum anderen zur Erhaltung der Verkehrssicherheit (Stichwort blow ups, hierzu wird auch auf den Ausbau in der Horizontal-Hybrid-Bauweise der A 61 verwiesen).

Zauneidechsenvorkommen in der Ohliger Heide Ost
Betrifft die Baubedingte und betriebsbedingte Beeinträchtigung von LRT 4030 mit dortigem Reproduktionsstandort der planungsrelevanten Art Zauneidechse

FFH-Gebiet DE-4807-303 „Ohligser Heide“ FFH-VP

- Flächeninanspruchnahme:
  - Variante 6.1: 75 m² anlagebedingte Flächeninanspruchnahme (4 m² baubedingt)
  - Variante 6.2: 3 m² anlagebedingte Flächeninanspruchnahme (4 m² baubedingt)
- Betroffene Erhaltungsziele:
  - Trockene europäische Heiden (LRT 4030)
- Beeinträchtigungen: Durch geeignete Maßnahmen sind erhebliche Beeinträchtigungen des LRT durch Tötungen von Individuen charakteristischer Arten (Zauneidechse) und bau- und betriebsbedingte Störwirkungen zu vermeiden.



Die Autobahn, Folie 8 des Termins 12.1.2022

Unabhängig von der gewählten Variante Varianten 6.1 „symmetrischer Ausbau“ und 6.2 „asymmetrischer Ausbau auf der westlichen Seite“ kommt es nach dem Vorentwurf der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu folgenden Beeinträchtigungen (siehe obige Abbildung zu Folie 8):

- **Beeinträchtigung B1** - Baubedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes LRT 4030 durch mögliche Individuenverluste der charakteristischen Reptilienart Zauneidechse im Bereich des Baufeldes, unmittelbar angrenzend zum Reptilienlebensraum besonderer Bedeutung
- **Beeinträchtigung B2** – Baubedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes LRT 4030 durch Störwirkungen auf charakteristische Arten (Zauneidechse und Heidelerche) durch Bewegungen (optische Reizauslöser)
- **Beeinträchtigung B3** - Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes LRT 4030 durch Störwirkungen auf charakteristische Arten (Zauneidechse und Heidelerche) durch Bewegungen (optische Reizauslöser).

Zu den in Tabelle 22 dargestellten Schadensbegrenzungsmaßnahmen wird wie folgt Stellung genommen:
Im Rahmen der Baumaßnahmen und der damit verbundenen Baufeldfreistellung sowie der Baustellenzufahrt sind jegliche unmittelbaren Eingriffe in das angrenzende Reproduktionshabitat der Zauneidechse zu verhindern. Ferner sind unabhängig von der gewählten Ausbauvariante eine ökologische Baubegleitung sowie entsprechende den Artenschutz berücksichtigende Bauzeitenfenster vorzusehen.

- M1 zu B1: Das Aufstellen eines Reptilienzaunes ist im Falle einer Realisierung im Vorfeld mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Solingen und der Biologischen Station Mittlere Wupper abzustimmen
- M2 und M3 zu B2 und B3: Die Anlage von Sichtschutzfenstern sollte in Zusammenhang mit notwendigen Lärmschutzwänden gemeinsam geplant werden.
- Außerdem: alle technischen Möglichkeiten sind auszuschöpfen, um einen Gehölzstreifen zwischen der T&R-Anlage Ohligs Ost und dem Biotop LRT 4030 der Zauneidechse zu erhalten.

Lärmschutzwände im Bereich Tank & Rast Ost wegen herausragender Bedeutung für die Erholungsnutzung

Der Ausbau der A3 in Kombination mit der aktuell vorliegenden Verkehrsentwicklungsprognose führt unabhängig von der gewählten Variante zu einer erhöhten Beeinträchtigung durch erhöhte Bewegung und durch erhöhte Verlärmung des LRT 4030 und der dort vorkommenden planungsrelevanten Arten und der Ohligser Heide als Erholungsgebiet von überregionaler Bedeutung.

Abweichend von der bislang vorliegenden Darstellung und der in M2 beschriebenen temporären Sichtschutzlösung wird für den Fall einer Realisierung die dauerhafte und entlang des FFH-Gebietes Ohligser Heide vollständig durchgängige Sicht- und Lärmschutzwand zur Reduzierung der o. g. genannten Beeinträchtigung gefordert.

Gewässer

Aus Gewässersicht wird darauf hingewiesen, dass eine Verbreiterung der A3 für alle Oberflächengewässer eine Verschlechterung darstellt, da diese über die entsprechende Meterstrecke weiter verrohrt werden. Es wird daher davon ausgegangen, dass für die Maßnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein Fachbeitrag zur EU-Wasserrahmenrichtlinie zu erstellen ist. Darin ist darzulegen, ob das geplante Vorhaben, respektive die Entwässerungsplanung, mit den EU-WRRL-Bewirtschaftungszielen zu den betreffenden Oberflächen- und Grundwasserkörpern gem. § 27 und § 47 WHG Wasserhaushaltsgesetz (2009) in Einklang steht.

Im Ausbauabschnitt 2 - Solingen liegen neben dem erwähnten Kniebach auch noch der Verlacher Bach und der Frauenberger Siefen. Diese beiden Gewässer wären durch einen symmetrischen Ausbau derart betroffen, dass die Quellen, die sich unmittelbar östlich der A3 befinden, überbaut oder zumindest räumlich stark begrenzt würden. Daher wird hier ein asymmetrischer Ausbau gegenüber einem symmetrischen Ausbau bevorzugt, wenn nicht die Beibehaltung des Status Quo.
Da im „Elwas web“ die Gewässer Kniebach und Verlacher Bach fälschlicher Weise mit Ohligser Graben und Kniebach angegeben werden, werden in der UVU auch die falschen Bezeichnungen verwendet.

Seite 134 der UVU: Die Ausführung, dass der Götscher Bach im Einzugsgebiet des Garather Mühlenbaches liegt, ist nicht richtig. Er liegt im Einzugsgebiet des Viehbaches.

Auf Seite 135 der UVU wird angegeben (Tabelle), dass der Garather Mühlenbach einen schlechten ökologischen Zustand hat. Das mag für den betrachteten Gewässerkörper stimmen, der bis auf das Hildener Stadtgebiet auf der westlichen Seite der Autobahn reicht. Dies verschweigt aber die Tatsache, dass der Garather Mühlenbach im Gewässerabschnitt auf Solinger Stadtgebiet einen guten ökologischen Zustand aufweist und die schlechte Beurteilung erst nach den Einleitungen aus den Abläufen der Autobahn herrührt. Daher ist ein symmetrischer Ausbau in diesem Bereich abzulehnen. Für den asymmetrischen Ausbau gilt die Forderung, die einen ökologisch nachhalten Gewässerausbau und Verbessrungen bei den Einleitungen vorsieht (Zuständigkeit: UWB Mettmann).

Solingen

Fazit
Aufgrund der fehlenden Untersuchungen ist es für den Streckenabschnitt im Bereich Solingen zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, der Aussage bzw. der Festlegung zur vorgeschlagenen Vorzugsvariante 6.1. symmetrischer Ausbau zu folgen. Die oben beschriebene Kumulationsbetrachtung der beiden Planungen Tank & Rast und Verbreiterung der A3 sowie die Einzelbewertung der Umweltauswirkungen im Abschnitt 2 sind für die Stadt Solingen dazu zwingend erforderlich und werden daher nachgefordert.

Mit dem Ratsbeschluss vom 17.06.2021 forderte Solingen wiederholt eine grundlegende erneute Bedarfsplanung, die sich am veränderten Mobilitätsverhalten und an den Belangen des Klimaschutzes gemäß des Pariser Klimaabkommens und dem am 24.6.2021 beschlossenen, u. a. nach den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts ausgerichteten Bundes-Klimaschutzgesetz orientiert. Diese wurde bisher nicht durchgeführt.

Daher wird der 8-streifige Ausbau der A 3 und auch eine regelkonforme Standstreifennutzung durch die Stadt Solingen abgelehnt, da mit der verbundenen Inanspruchnahme von FFH-Gebieten, Natur- und Landschaftsschutzgebieten, die neben ihrer herausragenden ökologischen Funktion gemeinsam mit den umliegenden Wald- und Landwirtschaftsflächen wichtige Naherholungsgebiete im Verdichtungsraum für die Bürgerinnen und Bürger der Städte zerstört werden.

Ebenso sind die vorgebrachten Bedenken und Anregungen, sowie die bisher eingebrachten Stellungnahmen zu berücksichtigen. Nach Abschluss der politischen Beratungen werden die Beschlussfassungen übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Andreas Budde
Beigeordneter

Anlage:
- Beschluss 1163/2021 1. Ergänzung vom 17.06.2021
- Ergebnisprotokoll zum Abstimmungstermin am 14.03.2018 (im Protokoll falsches Jahr) mit der DEGES zur Festlegung des Untersuchungsrahmens Ausbau Tank- und Rastanlage Ohligs-West
- Untersuchungsrahmen Um- und Ausbau der Tank- & Rastanlage „Ohligser Heide West“ an der A3, März 2018