

- Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 12.07.2018**  
 **Anfrage von**                      **vom**

**Vorlagen Nr. 61/018/2018**

**öffentlich**

Fachbereich: Planungsamt	Datum: 23.07.2018
--------------------------	-------------------

<b>Gremium:</b> Ausschuss für Umwelt-, Landschafts- und Naturschutz	<b>Termin</b> 06.09.2018
--	-----------------------------

**Artenschutz beim Ausbau A3**  
**hier: Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 12.07.2018**

**Vorbemerkung**

Wie bereits in einer der letzten Sitzungen des Ausschusses für Umwelt-, Landschafts- und Naturschutz dargestellt, gliedert sich das Vorhaben des achtspurigen Ausbaus der A3 in drei Abschnitte und damit in drei Planfeststellungsverfahren. Für die beiden nördlich gelegenen Abschnitte liegen noch keinerlei Unterlagen und Vorstellungen des Landesbetriebs Straßen.NRW vor. Lediglich für den Abschnitt vom Autobahnkreuz Hilden bis zur Anschlussstelle Leverkusen-Opladen stehen Unterlagen zum 1. Behördenbeteiligungstermin vom 14.05.2018 zur Verfügung. Die nachfolgende Antwort bezieht sich daher ausschließlich auf diesen südlichen Teilabschnitt. Das Vorhaben tangiert neben dem Kreis Mettmann auch noch den Rheinisch-Bergischen Kreis sowie die Städte Solingen und Leverkusen. Die nachfolgenden Antworten beschränken sich auf das Gebiet des Kreises Mettmann; betroffen sind hier die Städte Hilden und Langenfeld Rhld.

**Beantwortung**

1. *Wie viele FFH-Gebiete mit wie vielen Hektar sind von der geplanten Erweiterung der A3 auf acht Spuren betroffen?*

Die A3 durchläuft schon jetzt auf Kreisgebiet die 300-m-Pufferzonen um insgesamt 3 FFH-Gebiete. Von einem Ausbau wären somit auch diese drei Gebiete (Hilden – Sporkelnbruch, Ohligser Heide und Further Moor) betroffen. Insgesamt befinden sich im Streckenverlauf ca. 2,3 Autobahnkilometer innerhalb dieser Pufferzonen. Wieviel Fläche für den Ausbau genau in Anspruch genommen werden soll, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden. Dies hängt von der letztlich gewählten Variante sowie der damit verbundenen Ausbaubreite ab.

2. *Wie viele weitere schützenswerte Gebiete sind betroffen?*

Auf Kreisgebiet sind drei Naturschutzgebiete betroffen, die in Teilen deckungsgleich mit den zu Ziffer 1 genannten Gebieten sind. Zudem berührt das Vorhaben drei Landschaftsschutzgebiete im Kreis Mettmann.

3. *Welche geschützten Arten siedeln derzeit auf den Autobahnböschungen?*

Zur Vorbereitung des Artenschutzbeitrages wurde eine Faunistische Planungsraumanalyse erstellt, in der das Erfordernis von Kartierungen beurteilt wurde. Im Ergebnis wurde aufgrund des besonderen Artenschutzes, von FFH-Gebieten bzw. des Umweltschadensrechts für die folgenden Arten /-gruppen eine Kartierung als erforderlich eingestuft:

- Vögel
- Fledermäuse
- Haselmäuse
- Zauneidechse
- Kreuzkröte
- Kleiner Wasserfrosch
- Kammmolch
- Laubfrosch
- Große und Kleine Moosjungfer (Libellen)
- Hirschkäfer (als tot- bzw. altholzbewohnender Käfer)
- Fische

Welche Arten derzeit konkret auf den Autobahnböschungen siedeln, ist nicht bekannt und wird Gegenstand der weiteren artenschutzrechtlichen Betrachtung. Dabei werden jedoch nicht nur die Autobahnböschungen, sondern ein deutlich größerer Untersuchungsradius berücksichtigt.

4. *Welche Artenschutzprobleme werden von der Verwaltung durch die Erweiterung gesehen?*

Zum jetzigen Zeitpunkt des Verfahrens geht es darum, aus drei möglichen eine Vorzugsvariante zu entwickeln. Erst wenn die zu verfolgende Ausbauvariante feststeht, können konkrete Aussagen zu möglichen Artenschutzproblemen getroffen werden. Derzeit sind weder Art noch Umfang des Projektes oder das tatsächliche Vorhandensein planungsrelevanter Arten bekannt.

Zur Berücksichtigung des Artenschutzes bereits zum Zeitpunkt der Vorplanung wird auf die Beantwortung der Frage 6 verwiesen.

5. *Welche Maßnahmen werden eingeleitet, um die Artenschutzprobleme zu vermeiden?*

Wenn aufgrund des vorhandenen Artenspektrums oder der relevanten Wirkfaktoren negative Auswirkungen auf FFH-Anhang-IV-Arten oder europäische Vogelarten zu erwarten sind, müssen vorgezogene Vermeidungsmaßnahmen bestimmt werden, die geeignet sind, die negativen Auswirkungen auf diese Arten zu vermeiden oder zu vermindern. Werden planungsrelevante Arten der FFH-Anhang-IV-Arten im Eingriffsraum nachgewiesen, so sind im Rahmen einer artenspezifischen Planung vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes oder Maßnahmen zur Sicherung oder Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der angetroffenen Population der jeweiligen Art festzusetzen, die die besonderen Ansprüche an funktionale und zeitliche Zusammenhänge beachten.

6. *Aus unserer Sicht sollten die Artenschutzbeiträge nicht erst im Zuge der Genehmigungsplanung erstellt werden, sondern bereits in der Vorplanung, um diese frühzeitig berücksichtigen zu können. Wird dies erfolgen? Wenn nicht: Warum nicht? Wie kann sich der Kreis bei Straßen.NRW dafür einsetzen?*

Ursprünglich vorgesehen war, den Artenschutzbeitrag im Rahmen der Genehmigungsplanung zu erstellen. Aufgrund von Anregungen, u.a. von der unteren Naturschutzbehörde, wurde jedoch vereinbart, dass eine artenschutzrechtliche Prüfung der Varianten in einem Artenschutzbeitrag zur Vorplanung erfolgen wird. Dieser wird die Ausbaualternativen anhand des Risikos artenschutzrechtlicher Konflikte und der Möglichkeit diese zu bewältigen bewerten.

7. *Bereits im Rahmen der Vorplanung ist eine aktuelle Bestandsaufnahme zu Verkehrsaufkommen, Stickstoff-, Lärm- und Erschütterungsbelastungen durch Straßen.NRW sinnvoll. Wird diese erfolgen? Wann wird diese erfolgen? Wenn diese nicht erfolgt: Warum nicht? Wie kann sich der Kreis bei Straßen.NRW dafür einsetzen?*

Die Frage kann nur in Rücksprache mit dem Vorhabenträger Straßen.NRW beantwortet werden. Nach dortiger Auskunft wurde eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse liegen vor und werden derzeit ausgewertet. Auch der Aspekt der Lärmbelastung wird bereits im Rahmen der Vorplanung und über das dort vorgeschriebene Maß hinaus berücksichtigt. Für die Luftschadstoffuntersuchung wird im Rahmen der Vorplanung eine erste Grobabschätzung durchgeführt; die dezidierte Untersuchung wird jedoch erst im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgen.

Möglichst erschütterungsarme Übergänge zwischen der freien Strecke und den Brückenbauwerken werden im Rahmen der Ausführungsplanung behandelt. Gleiches gilt für mögliche bauzeitliche Erschütterungen.

Der Kreis Mettmann sieht keine Veranlassung hier auf eine andere Vorgehensweise hinzuwirken.

8. *Neben den bekannt gewordenen Ausbau-Alternativen ist eine „Nullvariante“ (Weiterhin sechsspurig mit optimierter Verkehrslenkung z.B. über die A59 und Nutzung des Stand-Streifens) denkbar. Wann wird diese Variante bearbeitet? Welche Ergebnisse werden bis wann vorliegen? Wie wird diese Variante in das Gesamtszenario mit Abwägung der Vor- und Nachteile eingeordnet?*

Der achtspurige Ausbau der A3 ist im Bundesverkehrswegeplan in der höchsten Kategorie (vordringlicher Bedarf, Engpassbeseitigung) eingestuft. Der Ausbau ist demnach die Variante, die im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans vorgeschlagen wird.

Es werden jedoch alle denkbaren Alternativen durch Straßen.NRW geprüft. Die Tiefe der Prüfung entscheidet sich danach wie viele Informationen erforderlich sind, um die bessere Eignung einer Variante auszuschließen.

Bei Kenntnis möglicher Trassenvarianten werden diese im Rahmen von Öffentlichkeitsterminen der Allgemeinheit zur Diskussion vorgelegt. Vorschläge, Anregungen und Änderungswünsche können zu diesem Zeitpunkt noch in der Variantenplanung berücksichtigt werden. Zum Jahreswechsel 2019/2020 wird mit diesen Terminen zu rechnen sein.

## **Anlage**

Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 12.07.2018