

(Teil)-Projektnummer	B55-G30-NW-T1-NW
Straße	B 55 W-OU Erwitte (B 1 – B 55 s Lippstadt)
Einstufungsvorschlag BVWP-E	WB
Geplante Maßnahme	3-streifiger Neubau
Verfahrensstand	
LABÜ-Aktenzeichen	SO 59-01.85 ST /06.08

Bewertung des Vorhabens

Bedarf

Im Zuge der Ortsdurchfahrt Erwitte wird der Verkehr auf der B 55 durch mehrere Signalanlagen, Einmündungen sowie die Kreuzung mit der B 1 stark beeinträchtigt. Eine zusätzliche Behinderung des Verkehrsflusses stellt der höhengleiche Bahnübergang der Westfälischen Landeseisenbahn im unmittelbaren Kreuzungsbereich von B 55 und B 1 dar. Auf dieser Strecke verkehren derzeit werktäglichen nach Auskunft der WLE montags bis freitags 15 und samstags 3 Werktransportzüge. Hierdurch kommt es immer wieder zu Stauungen, die insbesondere bei starkem Berufs- und Ausflugsverkehr bis außerhalb der Ortsdurchfahrten von Erwitte reichen.

Bei einem Belastungswert von derzeit 17.981 Kfz/24h, davon 1.981 Lzg. auf der B55 und von ca. 14.640 Kfz/Werktag auf der B 1, davon 1.638 Lzg., gezählt in dem Teilstück zwischen Hauptkreuzung B 1/B 55/L734 und der Anschlussstelle B 1/B 55 n, mit der sich anschließenden Anbindung an die A 44, machen den Bau einer Ortsumgehung von Erwitte grundsätzlich erforderlich. Die Zählwerte entstammen der Straßenzählung 2010.

Die Zementwerke sowie Industrie- und Gewerbegebiete Erwitte sind derzeit nur über die Hauptkreuzung B 1/B 55/L 734 zu erreichen.

Wirtschaftlichkeit

Eine mögliche Variante zwischen Erwitte und Stirpe hätte eine Baulänge von 4,9 km gegenüber einer Baulänge von 7,4 km bei der Westumgehung Stirpe (Planfeststellungs-trasse). Die Neuversiegelung steht in einem Verhältnis von 1:3, nämlich 32.000 m² zwischen Erwitte und Stirpe gegenüber 96.000 m² Westumgehung Stirpe. Die Baukosten für die Planfeststellungs-trasse (Prognosestand 1996) waren mit 44 Mio. € mehr als doppelt so hoch wie die Baukosten für eine Trasse zwischen Erwitte und Stirpe mit 20 Mio. Euro, berechnet mit Gutachtererstellung durch die dortigen Bürgerinitiative.

Eingriff in Natur und Landschaft

Bei der Planfeststellungs-trasse kommt es zu nicht ausgleichbaren Beeinträchtigung in das „Vogelschutzgebiet Hellwegbörde“. Dies vor dem Hintergrund, dass mehrere zumutbare Alternativen mit nicht nur geringeren Beeinträchtigungen gegeben sind. Zwischen Erwitte und Stirpe durchquert eine mögliche Variante nicht das Vogelschutzgebiet, während bei der neu anvisierten Verfahrensvariante noch immer 53,5 ha des Vogelschutzgebietes in Anspruch genommen werden.

Zum Schutz und Erhalt der freien und konfliktarmen Landschaft im „VSG Hellwegbörde“ in Gänze bestand das Anfang 2016 wieder eingestellte EU-Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2013/4111. Zuvor bestand auch in Bezug auf die B 55 n bereits das Vertragsverletzungsverfahren Nr. 1998/4873. Hier hatte die EU bereits am 5.7.2000 die Klageerhebung vor dem Europäischen Gerichtshof beschlossen. Dieses Verfahren wurde nur deswegen unter dem späteren CHAP (2009)00615 eingestellt, weil nach dem von den Klägern erfolgreich durchgeführtem Klageverfahren gegen die „Sofortige Vollziehung“ in 2003 und in der Hauptverhandlung am 2.2.2005 vor dem OVG Münster der zu erstellende Planfeststellungsergänzungsbeschluss vom Land NRW nicht erstellt wurde und damit nach Auffassung der Europäischen Kommission vom 23.11.2011 eine „Vereinbarkeit mit europäischem Recht“ zum beurteilungserheblichen Zeitpunkt nicht prüfbar war. Die Wiederaufnahme des Verfahrens ist bei Vorlage der ergänzenden Planunterlagen als sicher anzusehen.

In dem Rechtsgutachten von Prof. Dr. Bernhard Stürer vom 2.5.2013, erstellt im Auftrag des Landesbetrieb Straßenbau zu den in 2012 erstellten Artenschutzprüfungen kommt dieser zu dem Schluss (S. 9), dass die Verfahrenstrasse als schlechteste der zu betrachteten Trassen einzustufen ist und die Alternative der BI „BI 3-O-Trasse“ die günstigste Variante darstellt. Er stellt auf S. 5 fest, dass aus seiner Sicht Restzweifel an der Verträglichkeit des Vorhabens bleiben könnten und empfiehlt eine Abweichungsprüfung (RdNr. 15).

Ebenso tangiert die Trasse das Schilfgebiet „Olle Wiese“ als Bestandteil des FFH-Gebietes „Manninghofer Bach, Gieseler und Muckenbruch“. Hier ist eines der größten Dichtzentren der Brutbestände in NRW mit bis zu 7 Brutpaaren pro Jahr. Dazu ILS, Artenschutzprüfung, S. 17: „...Die Olle Wiese ist als Bruthabitat obligat. Die Brutbestände der Rohrweihe im europäischen Vogelschutzgebiet DE4415-401 Hellwegbörde sind von internationaler Bedeutung (LANUV 2012).“ Der Brutnachweis im Trassenabstand bis zu 500 m (in 100 m-Abschnitten) wird von der Bürgerinitiative seit 1993 geführt. Der Eingriff würde eine „erhebliche Beeinträchtigung“ darstellen, der einer gerichtlichen Prüfung bei vorliegenden Alternativen nicht standhalten kann.

Daneben sind im Wirkungsbereich der Verfahrenstrasse Rebhuhn, Wasserralle, Rotmilan, Schwarzmilan und Wachtelkönig bei ungünstigem bis schlechtem Erhaltungszustand betroffen.

Auch wirtschaftliche Gründe können für eine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes nicht gelten, da insgesamt drei alternative Planungsmöglichkeiten vorhanden sind und eine der Alternativen mit wesentlich geringeren Baukosten verbunden ist. Verstoß gegen Art. 6 Abs. 4 FFH-RL.

Eingriffe in die Schutzgüter Boden und Wasser sind bei der geplanten Trasse gravierend.

Es fehlt eine Vermeidungsprüfung bzw. die Prüfung, ob Alternativen weniger Auswirkungen zeigen. Diese Prüfung hat auch Prof. Dr. Stürer als eigener Rechtsgutachter des Landesbetrieb Straßenbau in seinem Rechtsgutachten empfohlen.

Die Artenschutzprüfung zu den bisherigen Alternativtrassen, der bisherigen Planfeststellungstrasse sowie zu der vom Planungsträger eingebrachten optimierten Verfahrenstrasse ist abgeschlossen (Gutachten ILS Essen, Dez. 2012). Der Gutachter empfiehlt in der artenschutzrechtlichen Gegenüberstellung die BI 3-Trasse. Zitat: „Diese würde neben der Besonderheiten des Artenschutzes zusätzlich nicht das „Vogelschutzgebiet Hellwegbörde“ queren sowie und das FFH-Gebiet „Manninghofer Bach sowie Gieseler und Muckenbruch“ randlich tangieren und entsprechend beeinträchtigen.“

In dem Rechtsgutachten von Prof. Dr. Bernhard Stürer vom 02.05.2013, erstellt im Auftrag des Landesbetrieb Straßenbau, kommt dieser zu dem Schluss dass die Verfahrenstrasse als schlechteste der zu betrachteten Trassen einzustufen ist und die Alternative der BI „BI 3-Trasse“ die günstigste Variante darstellt. Er stellt auch fest, dass aus seiner Sicht Restzweifel an der Verträglichkeit des Vorhabens bleiben könnten und empfiehlt eine Abweichungsprüfung.

Die Umweltverbände haben über ihre Einwendung hinaus bereits 1998 zur Alternative 1 eine Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet, in der für beide Varianten (westlich von Stirpe und zwischen Erwitte und Stirpe) die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild, Erholung, Biotope und Fauna, Schutzgebiete, Boden, Wasser und Klima untersucht werden. Diese Studie belegt, dass auf der Basis einer raumbezogenen Empfindlichkeitsuntersuchung eine Trassenvariante (zu der Variante westlich von Stirpe) zwischen Erwitte und Stirpe entwickelt werden kann, welche sich im Hinblick auf die Anforderungen des UVP-Gesetzes im Rahmen einer Risiko- und Konfliktanalyse hinsichtlich der zu erwartenden Belastungen auf die Schutzgüter Landschaftsbild, Erholung, Biotope und Fauna, Schutzgebiete, Boden, Wasser und Klima als positiver darstellen. Für die Schutzgüter Mensch und Wasser konnte keine Empfehlung ausgesprochen werden.

Die hier dargelegte naturschutzfachliche Einschätzung wird vom Landesverkehrsminister NRW, Michael Groschek, persönlich geteilt. So schrieb er selbst am 30.4.2013 an den Bürgermeister der Stadt Erwitte: „Ich kann Ihnen zusichern, dass die Landesregierung weiterhin die Umsetzung der OU Erwitte anstrebt. Eine Verbesserung in Erwitte kann jedoch nur erreicht werden, wenn die Maßnahmenplanung auf einer belastbaren Umweltverträglichkeitsprüfung beruht, die auch Aussicht auf Rechtssicherheit für den Planungsvorgang einschließt. Hierzu wurden im laufenden Planfeststellungsverfahren Lösungen untersucht und Einwendungen aufgearbeitet. Die Ergebnisse der Untersuchungen liegen nun vor. Allerdings erfolgt derzeit noch eine abschließende Einschätzung der Untersuchungsergebnisse hinsichtlich ihrer möglichen Rechtswirkungen. Es ist zu entscheiden, ob aufgrund umweltfachlicher Probleme der derzeitigen Verfahrenstrasse eine Weiterverfolgung dieser Trasse sinnvoll und zielführend ist. Die von Ihnen vorgeschlagene Lösung in Form einer Abwägung zu Gunsten eines Eingriffs in das Vogelschutzgebiet ist nur möglich, wenn keine durchsetzbaren alternativen Trassenführungen vorhanden sind.“

Forderung: Streichung

Verzicht auf die linienbestimmte Vorzugstrasse

Aufgrund der möglichen Alternativen, mit deren Verwirklichung bedeutend weniger Eingriffe in Natur und Landschaft und im Besonderen nicht in das Vogelschutzgebiet Hellwegbörde verbunden wären sowie eine drastische Kostenreduzierung implimentiert wäre, sollte die bisher linienbestimmte Variante bzw. die modifizierte Planfeststellungstrasse westlich von Stirpe aus dem Bundesverkehrswegeplan komplett gestrichen werden.

Die geplante Verfahrenstrasse B 55 n wird auch der Forderung nach vernünftiger Lenkung des Schwerlastverkehrs nicht gerecht, wie im Projektinformationssystem „PRINZ“ richtig dargestellt wird.

Es sollte berücksichtigt werden, dass der Lenkung des Schwerlastverkehrs in Erwitte eine besondere Bedeutung zukommt. Dazu wurde 2014 der „Luftreinhalteplan Erwitte“ aufgestellt. Hiermit wurden zur Verhinderung einer Umweltzone nach dem Konzept der örtlichen Politik, IHK und Wirtschaft, die LKW über freiwillige Ausweichrouten auf Landstraßen weiträumig um

Erwitte über die umliegenden Dörfer gelenkt, um den Kreuzungspunkt B 1/B 55 zu entlasten. Die Sinnhaftigkeit der B 55 wurde mit diesem Konzept gleichzeitig in Frage gestellt.

Weiterverfolgung von Alternativen:

Da eine Planfeststellung für die modifizierte Planfeststellungstrasse einer gerichtlichen Prüfung nicht standhalten kann, müsste zunächst eine fachlich ordnungsgemäße Alternativenprüfung mit einer möglichen neuen Linienbestimmung erfolgen.

Da die B 1 n in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden soll, macht eine OU B 55 nur dann Sinn, wenn einer der Anknüpfungspunkte B 1n an diese OU angebunden wird. Das erfordert eine neue Linienbestimmung, die nur bei der jetzigen kompletten Streichung langfristig anvisiert werden kann.

Das Planungsvorhaben B 55n OU Erwitte kann einer rechtlichen Prüfung auch zukünftig nicht standhalten und sollte aus dem Bundesverkehrswegeplan gänzlich gestrichen werden. Damit würde bei Wiederaufnahme einer späteren Neuplanung eine Linienfindung mit Anschlussmöglichkeit ab die B 1n erfolgen können.