



- Landesrechnungshof
- Ministerium f. Verkehr u.
Straßenbau

1
LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
10. WAHLPERIODE

Bund
für Umwelt und Naturschutz
Deutschland (BUND)
Landesverband NW e.V.

ZUSCHRIFT
10/296

Anerkannter Naturschutzverband
nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz

An den
Verkehrsausschuß des Landtages
Haus des Landtages

4000 Düsseldorf

Absender dieses Schreibens:

Ortsgruppe Leichlingen

Sprecher: Günter Weber
Büscherhöfen 12
5653 Leichlingen 1
Tel. 02175/90947

05.02.1986

Betr.: L 359 Neubau Ortsumgehung Balken
Gemeinde Leichlingen - Rheinisch-Bergischer Kreis

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wurden auf die genannte Planung aufmerksam und sind sehr erschrocken über das Ausmaß der geplanten Straßentrasse.

Hier wird von einer Ortsumgehung gesprochen, und es ist vor allem ein Ausbau einer fast doppelt so langen, bestehenden Straßentrasse.

Die bestehende Straßentrasse hat unseres Wissens nach bis heute noch zu keiner wesentlichen Verkehrsbehinderung geführt.

Durch mündliches Nachfragen bei der Anhörung am 22.11.85 (s. beil. Protokoll) wurde uns von den Herren des Landstraßenbauamtes mitgeteilt, daß weil der Bauabschnitt so eingeteilt sei, er auch deshalb bis zur Grenze des geplanten Bauabschnittes so ausgebaut werde. Wir müssen aus dieser Antwort, die keine inhaltliche Begründung liefert, schließen, daß Anfang und Ende des Bauabschnittes "willkürlich" gesetzt sind.

Wir bekamen keine Antwort auf die Frage, ob eine Verbreiterung der bestehenden Trasse in der gesamten Länge notwendig ist.

Als die Planung vor kurzem in dem örtlichen Bauausschuß beraten wurde, bekamen wir die Information, daß das Ergebnisprotokoll vom 22.11.85 und unsere Stellungnahme auf Wunsch des Landstraßenbauamtes den örtlichen Politikern nicht mitgeteilt werden sollte. Hier ist die Frage offen, warum in einem demokratischen Entscheidungsprozeß ablehnende Stellungnahmen nicht zugelassen werden.

Wir legen die uns zur Verfügung stehenden Unterlagen bei. Unsere beiliegende Stellungnahme ist unter dem Aspekt des Naturschutzes verfaßt; als Bundesbürger und Steuerzahler sehen wir hier arber auch eine Verschwendung von Steuergeldern, da sicher ein Drittel der Kosten eingespart werden könnte.

Wir würden uns freuen, wenn Sie sich unseres Anliegens annehmen würden.

Mit freundlichen Grüßen

Günter Weber



LANDSCHAFTSVERBAND RHEINLAND

296/2
→ RBK
→ Mai
2.1.86

Postanschrift: Rheinisches Straßenbauamt Gummersbach
Postfach 10 06 52 - 5270 Gummersbach 1

RHEINISCHES STRASSENBAUAMT GUMMERSBACH

Landesverband der
Naturschutzverbände
Agidienstr. 94

4300 Essen 1

EINGEGANGEN

16. Dez. 1985

Frl.

Datum	
13. Dez. 1985	
Bearbeiter	(0 22 61) 89
Frau Barth	272
AUSA	
830-	
Zeichen	
590-21.10/Ba-642-88/2.1/359	
Bei allen Schreiben bitte angeben: (16)kg	

RBK 81-10.83 ST

Landschaftspflegerischer Begleitplan zum
Entwurf der L 359, Ortsumgehung Balken -
Zwischenbericht

Ergebnisprotokoll des Erörterungstermins am 22.11.1985,
Stadtverwaltung Leichlingen

Anlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anlage erhalten Sie das Ergebnisprotokoll des Erörterungs-
termins für den Zwischenbericht LPB L 359, Ortsumgehung Balken.

Mit freundlichen Grüßen

Der Leiter

Im Auftrag

Deppo

11.82

Besucherservice, Gummersbach - Albertstraße 22
Fernruf, Vermittlung (0 22 61) 89-1
Zahlungen nur im Landschaftsverband Rheinland - Kasse
Postfach 21 07 29 - 5000 Köln 21 auf eines der nebenstehenden Konten

Konten des Landschaftsverbandes Rheinland
Westdeutsche Landesbank Köln 80 061 (BLZ 370 600 00)
Landeszentralbank Köln 370 072 10 (BLZ 370 000 00)
Postcheck Köln 5 64 801 (BLZ 370 100 50)

L 96/B 1

grünplan

büro für freiraumplanung

PLANUNG VON PRIVATGÄRTEN, ÖFFENTLICHEN FREIRÄUMEN UND SPORTANLAGEN
GRÜNORDNUNGS- UND LANDSCHAFTSPÄNE · LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE BEGLEITPLÄNE
REKULTIVIERUNGEN · ÖKOLOGISCHE GUTACHTEN

DIPL.-ING.
HANS-PETER NEUMEYER
FREIER GARTEN- U. LAND-
SCHAFTSARCHITEKT AKNW
Kaiserstr. 35
48174 DORTMUND · TEL. 0231/52 90 21
4800 DORTMUND 1

Erörterung des Zwischenberichts LPB für die L 359
Umgebung Balken 22.11.1985, Stadtverwaltung Leichlingen

Ergebnisprotokoll

Teilnehmer:	
Herr Irrgang	RSBA Gummersbach
Herr Deppe	" "
Frau Barth	" "
Herr Hofer	" "
Herr Reul	Stadt Leichlingen
Herr Kinzel	" "
Herr Urban	" "
Herr Schendzielorz	" "
Herr Hoffmann	Höhere Landschaftsbehörde(RP Köln)
Herr Medenwald	Untere Wasserbehörde (Rheinisch-Bergischer Kreis)
Herr Kruse	Wupperverband
Herr Stitz	STAWA Bonn
Herr Haß	Forstamt Königsforst
Herr Heye	Landwirtschaftskammer
Herr Kroschel	RWE Leichlingen
Herr Neukirchen	RWE Küppersteg
Herr Fröbler	Straßenverkehrsamt (SVA)
Herr Gralow	"
Herr Schott	LNU/DBV
Herr Weber	BUND
Frau Hahn	"
Herr Neumeyer	Büro grünplan Dortmund
Frau Bonin	" " "

Nach Vorstellung des LPB (Pläne i.M. 1:5 000) durch das Büro
grünplan und Diskussion der Planungsvorschläge sowie nach Vor-
stellung der Variante wurden folgende Stellungnahmen abgegeben:

Höhere Landschaftsbehörde

Die Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme wird in Frage gestellt.
Unter der Voraussetzung, daß die Notwendigkeit vorhanden ist,
wird ein Ausbau in dem Teil, der nicht Ortsumgehung ist, abge-
lehnt. In diesem Teil wird der Bau eines Radweges für ausreichend
erachtet. Der Ansatz des LPB wird akzeptiert, die Bilanzierung
von Eingriff und Ausgleich ist jedoch nicht vollständig und
muß durch Darstellung in größerem Maßstab besser prüfbar werden.
Die Variante wird grundsätzlich abgelehnt.

Untere Wasserbehörde

Die Überbrückung und die im LPB vorgeschlagene Umgestaltung
des Murbaches muß mit der UWB abgestimmt werden, ebenso Fragen
der Straßenentwässerung und Einleitung in die Vorflut.
Eine Vorabstimmung ist erfolgt (Anm. RSBA)
Die Variante wird abgelehnt, da sie den bestehenden Engpaß im
Abflußquerschnitt der Wupper verstärken und die ohnehin unzu-
reichenden Retentionsflächen verkleinern würde. Dies würde bei
Hochwasser Überschwemmungsgefahr für Teile der Stadt Leichlingen
bedeuten und zu Rückstaus im Murbach führen.
Die Variante sollte damit aus wasserwirtschaftlicher Sicht
nicht weiterverfolgt werden.

Wupperverband

Der Wupperverband schließt sich hinsichtlich der Variante den
Aussagen der UWB an. Die Abflußgeschwindigkeiten würden sich
durch den Bau der Variante bei Hochwasser erhöhen; damit wären
Uferabbrisse etc. nicht auszuschließen.
Mit den Maßnahmen des LPB ist der Wupperverband einverstanden.

Strassenverkehrsamt

Die Notwendigkeit für die Umgehung ist in jedem Fall gegeben, auf der weiterführenden Strecke bis zum Germaniabad ist dringend ein Rad- und Gehweg notwendig. Innerhalb der Ortsdurchfahrt besteht kein Schutz für Fußgänger, die Gehwege sind abgesenkt und werden teilweise überfahren.

Staatliches Amt für Wasser- und Abfallwirtschaft

Die Variante wird abgelehnt. Eine Durchführung ist nicht möglich, da Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust von Retentionsflächen nicht durchführbar sind.

Landwirtschaftskammer

Durch die erfolgte Flurbereinigung sind Flächen für den Straßenausbau bereits aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen; man sollte deshalb von einer solchen Planung nicht wieder abweichen. Die Landwirtschaftskammer ist mit der Trassenführung einverstanden.

Nach der Planung verbleibt keine landwirtschaftliche Fläche mehr im Untersuchungsraum. Für Ausgleichsmaßnahmen sollten keine weiteren landwirtschaftlich genutzten Flächen in Anspruch genommen werden, der Ausgleich soll innerhalb des Untersuchungsraumes herbeigeführt werden.

Forstamt

Es bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Da zu wenig Fläche für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung steht, wird eingesehen, daß Ausgleichsmaßnahmen in Form von Aufforstungen nicht möglich sind.

Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt (LNU) und
Deutscher Bund für Vogelschutz (DBV)

LNU und DBV geben keine abschließende Stellungnahme. Es fehlt zur Beurteilung der Nachweis über die Notwendigkeit der Straße,

insbesondere außerhalb der Umgehung. Ein Ausgleich wird durch die vorliegende Planung als nicht gegeben angesehen. LNU und DBV werden sich auch um Vorschläge für Ausgleichsmaßnahmen bemühen. Sie geben in der nächsten Zeit eine schriftliche Stellungnahme ab.

RWE Künpersteg

Die RWE Künpersteg sind zuständig für Mittelspannung und Niederspannung. Ihre Belange sind durch die geplante Maßnahme nicht betroffen.

Stadt Leichlingen

Die Bürger, vertreten durch den Rat, wollen die Umgehung und verlangen den Rad-/Gehweg. Es ist klar, daß der Ausbau nur in der notwendigen Breite erfolgt. Hinsichtlich der bestehenden Planung ist die Stadt bereit zur Zusammenarbeit und Mitwirkung z.B. in Grundstücksfragen. Die Stadt Leichlingen kämpft nicht für die Variante.

Für den geplanten Campingplatz besteht ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan.

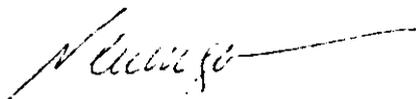
Informationen seitens des RSBA

Der Ausbau innerhalb der Ortsdurchfahrt ist räumlich nicht möglich.

Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 70 km. Durch das Straßenverkehrszeichen-Ortstafel bei Bau-Km 0,9 + 50 bis Bauende ist nur eine Geschwindigkeit von 50 km/h erlaubt (Ann. RSBA)

Die Anbindung des geplanten Campingplatzes erfolgt über den Weg nördlich des Umspannwerkes der RWE.

Dortmund, d. 25. 11. 1985



grünplan
büro für Verkehrsplanung
 DIPL.-ING. H. P. NEUMEYER
 E-Park-Garten-GmbH
 Landschaftsarchitekt ARD/W
 Kaiserstr. 35 4600 Dortmund 1
 Telefon 0231 / 629021



An den
Landschaftsverband Rheinland
Rheinisches Straßenbauamt
Gummersbach
Postfach 100662
5270 Gummersbach 1

Bund
für Umwelt und Naturschutz
Deutschland (BUND)
Landesverband NW e.V.

Anerkannter Naturschutzverband
nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz

Absender dieses Schreibens:

Kreisgruppe Rheinisch-Bergischer Kreis
Geschäftsstelle
Hauptstraße 211
5060 Bergisch Gladbach 2

Leichlingen, 16.1.1986

Ihr Zeichen: 590-21.10/Ba-642-88/2.1/359(16)

Unser Zeichen: RBK 81-10.85 ST
Landesbüro der Naturschutzverbände NW

Betr.: Stellungnahme zum Planverfahren L 359 Ortsumgehung Balken,
Landschaftspflegerischer Begleitplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Vollmacht des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland
(BUND) geben wir nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz folgende
Stellungnahme ab:

I. GRUNDSÄTZLICHES

Wir sind grundsätzlich gegen eine weitere Versiegelung der Landschaft. Die jetzige Ortsdurchfahrt Balken ist problematisch, weil Durchgangsverkehr unmittelbar durch Wohngebiet geführt wird, was für die Anwohner belästigend und gefährlich ist. Wir halten zunächst zwei Überprüfungen für notwendig:

1. Eine erneute Überprüfung der Möglichkeit, die Ortsdurchfahrt innerörtlich zu verbreitern. Denn die letzte Überprüfung dieser wesentlich "naturschonenderen" Lösung des Problems ist vor 20 Jahren vorgenommen worden. Es ist denkbar, daß sich die damaligen Besitzverhältnisse und Vorstellungen der einzelnen Grundstücksbesitzer, die damals zur Aufgabe des Planes einer innerörtlichen Verbreiterung der Straße geführt hatten, in der Zwischenzeit geändert haben.
2. Eine Verkehrszählung, von deren Ergebnis es erst abhängt, ob für den Bau einer Ortsumgehung eine Notwendigkeit besteht.

Sollte sich nach diesen Überprüfungen ergeben, daß eine Ortsumgehung unumgänglich ist, so können wir ausschließlich einer möglichst naturschonenden und vor allem wenig Fläche verbrauchenden Ortsumgehung zustimmen. Wenn hier von Ortsumgehung die Rede ist, so verstehen wir darunter lediglich eine Umgehung der Ortschaft Balken. Diese Maßnahme erfordert auf keinen Fall einen Ausbau (Verbreiterung) der gesamten geplanten Strecke bis zur Kreuzung "Germaniabad".

1. Wir lehnen eine Verbreiterung der Fahrbahn (sowohl der geplanten Ortsumgehung als auch der bereits vorhandenen Strecken) über 5,50 m hinaus grundsätzlich ab. Dies nicht nur aufgrund der die Landschaft zerstörenden Versiegelung, sondern auch, weil breite Straßen zu schnelles Fahren begünstigen. Zudem ist bereits durch die Abtrennung des vorgesehenen Fuß- und Radweges mehr Sicherheit als bisher gegeben.
2. Für notwendig halten wir generell die Anlage eines Fuß- und Radweges in einer Breite von 2 m.
3. Wir halten eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 50 km/h auf der gesamten Strecke für angebracht, da dies mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie eine Verringerung der Belästigungen und Verschmutzungen durch Lärm und Abgase bedeutet.

II. EINWENDUNGEN ZUM ZWISCHENBERICHT

Der Zwischenbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans zum Bauentwurf L 359 - Umgehung Balken schenkt der Tatsache zu wenig Beachtung, daß unsere Umwelt unsere Lebensgrundlage ist und ein Straßenbau deshalb so schonend wie nur irgend möglich zu vollziehen ist.

Im Folgenden nehmen wir nicht zu jeder in sich unstimmgigen Einzelheit des Berichtes Stellung, sondern beschränken uns auf die wesentlichen Aussagen des 2. Kapitels.

zu 2.1. Verbrauch und Versiegelung von Flächen

Wir lehnen eine Versiegelung des Bodens auf einer Breite von 9 m ab und fordern die Beibehaltung der momentanen Fahrbahnbreite von 5 m bis 5,50 m sowie einen nur 2 m breiten Fuß- und Radweg, um eine unnötige Versiegelung zu vermeiden.

Wir halten dies auch unter Sicherheitsaspekten für ausreichend, da diese Strecke bisher vor allem deswegen gefährlich war, weil Radfahrer die Fahrbahn mitbenutzen mußten. Diese haben jedoch künftig einen eigenen, zudem durch einen Grünstreifen abgetrennten Weg. Wir schlagen vor, den Fuß- und Radweg nicht separat nebeneinander anzulegen, sondern übereinander. Somit ist eine Breite von 2 m statt 2,50 m ausreichend.

Gegen eine Ausweitung der Fahrbahnbreite sprechen wir uns außerdem aus, weil hier keine "Rennstrecke" gefördert werden darf, die zu einem erhöhten Schadstoffausstoß und größerer Lärmbelastung führen würde.

Im Übrigen weisen wir - da während der Erörterung von Richtlinien die Rede war - auf die Regierungserklärung von Ministerpräsident Rau vom 30.6.82 hin, in der er unter anderem 31 Richtlinien für die Anlage von Straßen und anderen Verkehrseinrichtungen des Landes für nicht mehr verbindlich erklärt hat. Auf eine Anfrage des Landesbüros der Naturschutzverbände hin hat der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr dazu in einem Schreiben vom 7.1.83 erläutert:

"Die Richtlinien stellen anerkannte Regeln der Technik dar; sie enthalten Ausbaustandards, die Empfehlungscharakter haben; sie können im Rahmen sachgemäßer Anwendung von Behörden unterschritten werden."

Bei der von uns vorgeschlagenen landschaftsschonenderen Trassierung wird der Boden nicht auf einer Breite von 9 m, sondern nur auf einer Breite von 7 bis 7,50 m versiegelt sein. Dies bedeutet in der Breite eine Ersparnis von 1,50 bis 2 m und für die gesamte Strecke (1143 m) eine Weniger-Versiegelung von 1714,5 bis 2286 qm. Dies sind 16,6 bis 22 % weniger Versiegelung als bisher geplant!

Anhand von Karte 5 ist nicht klar genug zu erkennen, ob eine Linksabbiegerspur zum geplanten Campingplatz gebaut werden soll. Sollte dies der Fall sein, lehnen wir diese ab.

Ohne nähere Begründungen können wir auch in den Aufweitungen Nr. 8, 9, 10 und 11 keinen Sinn erkennen.

Weiterhin zweifeln wir die Notwendigkeit einer Linksabbiegerspur nach Balken an, da nach dem Ausbau künftig nur noch Anlieger in den Ort fahren werden und deren Anzahl nicht so hoch sein wird, daß bei einer fehlenden Abbiegespur Staus oder besondere Gefahrensituationen entstehen können. Durch einen Verzicht auf diese Spur, die wir ablehnen, brauchen 456 weitere Quadratmeter Fläche nicht versiegelt werden (vgl. zu diesem Bereich auch unsere Anmerkung zu Punkt 2.3.).

zu 2.2. Beeinträchtigung des Talraumes

Die in dem Zwischenbericht enthaltenen Formulierungen "Diese Beeinträchtigungen werden teilweise durch bereits vorhandene Belastungen (...) relativiert" und "Durch die Baumaßnahme wird insgesamt die bereits vorhandene Entwicklung aufgenommen" lassen fehlendes Verständnis für die Notwendigkeit des Umweltschutzes erkennen. Gibt man etwa auch einem kranken Menschen noch etwas Gift anstatt ihn zu heilen?

Im vorliegenden Fall muß alles getan werden, um den Talraum so wenig wie möglich zu schädigen, d.h.: es muß gerade wegen der schon vorhandenen Belastungen umso mehr ausgeglichen und ersetzt werden, was zerstört wird.

Die Bequemlichkeit, die aus den zitierten Äußerungen spricht, wird auch in Punkt 2.7. deutlich, wo argumentiert wird: "Angesichts dieser Grundbelastung sind weitere Geländeänderungen weniger schwerwiegend zu beurteilen als in einem natürlichen Talraum". Für uns bedeutet eine solche Situation in der Talsohle, daß Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umso mehr zur Renaturierung genutzt werden müssen!

zu 2.3. Beeinträchtigung wertvoller Landschaftsbestandteile

Wir schlagen vor zu überprüfen, ob die Anbindung der neuen an die alte L 359 nicht so gestaltet werden kann (z.B. durch den Verzicht auf Linksabbiegerspuren), daß die Obstwiese weitgehend erhalten bleibt.

zu 2.7. Bilanzierung und Bewertung der Auswirkungen

- Linienführung

Wie der Bau der Ortsumgehung tatsächlich flächensparender erfolgen kann, haben wir zu Punkt 2.1. ausgeführt.

- Möglichkeiten des Ausgleichs von Eingriffen

In dem Zwischenbericht wird festgestellt, daß z.B. Flächeninanspruchnahme und -versiegelung "grundsätzlich nicht ausgeglichen", sondern nur abgemindert werden könnten. Dies vermögen wir nicht einzusehen. In einem solchen Fall müssen natürlich Ersatzmaßnahmen gesucht werden. Die Auffassung, durch Abminderung einiger irreversibler Änderungen und Ausgleich weiterer Beeinträchtigungen sei die Maßnahme "insgesamt ausgleichbar", kann nur als Milchmädchenrechnung bezeichnet werden.

III. AUSGLEICHS- UND ERSATZMASSNAHMEN

Die im Zwischenbericht aufgeführten Maßnahmen bilden keinen adäquaten Ausgleich für die geplante Landschaftszerstörung. Es wurde nicht genügend nach Ausgleichsmaßnahmen gesucht und vor allem ganz auf Ersatzmaßnahmen verzichtet. Die Erhaltung bereits bestehender Naturräume kann nicht als Ausgleich verbucht werden!

Sollte nach dem Stand des Zwischenberichts gebaut werden, schlagen wir für die einzelnen Eingriffe folgende Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen vor:

zu 3.1. Maßnahmen zum Ausgleich und zur Abminderung von Beeinträchtigungen

a) für 6300 qm Mehrversiegelung:

- 700 qm Entsiegelung der alten Ortsdurchfahrt und pflanzliche Gestaltung der Ortschaft Balken

- Über eine Entsiegelung großer Teile des Parkplatzes vor dem Gasthaus "Germaniabad" sollte mit dem Besitzer verhandelt werden. Hier sind andere Befestigungsmöglichkeiten angebracht. Außerdem könnten auf der entsiegelten Fläche wieder Kastanienbäume gepflanzt werden, die hier vor kurzem unnötigerweise gefällt worden sind. Mit entsprechenden Markierungen kann auch weiterhin für eine ausreichende Zahl an Parkplätzen gesorgt werden.
- um 6300 qm Versiegelung auszugleichen, sind darüber hinaus Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle erforderlich.

- b) Für den Verlust von Einzelpflanzen, Gehölzen und Krautvegetation sowie von anderen flächenhaften Verlusten von Pflanzen gilt, daß stets mindestens die selbe Anzahl oder Fläche von Pflanzen ersetzt werden muß. Denn junge Pflanzen haben nur einen verschwindend geringen Teil der ökologischen Bedeutsamkeit alter Pflanzen.

Sollten sich für Neupflanzungen weder innerhalb noch außerhalb des Plangebietes öffentliche Grundstücke in ausreichender Größe finden lassen, sollten Verhandlungen mit privaten Grundbesitzern geführt werden, um z.B. in der Büscher Aue Ersatzmaßnahmen durchzuführen. Dies kann auf dem Wege freiwilliger Überlassungen geschehen (wobei der Bestand der Pflanzungen natürlich dauerhaft gesichert sein muß) oder durch den Ankauf geeigneter Grundstücke. Dabei sollten bevorzugt potentielle Baugrundstücke herangezogen werden, wenn eine Ausweitung der Bebauung in die freie Landschaft hinein damit verhindert werden kann.

Im Einzelnen ist vorzunehmen

für den Verlust von 1770 qm Obstwiese sowie von 16 Obstbäumen:

- Neuanlage einer Obstwiese auf der rekultivierten alten Straßenfläche in der Größe von 700 qm
- Pflanzung weiterer zu ersetzender Obstbäume

für den Verlust von 460 qm geschlossenem Gehölzbestand:

- Neupflanzung in der gleichen Größenordnung, wobei jedoch unbedingt auf einheimische Arten zurückgegriffen werden sollte

für den Verlust von 230 qm geschlossenem Bestand an Niedriggehölzen, Hochstauden und Krautvegetation:

- Neupflanzung eines ebenso großen geschlossenen Bestandes

für den Verlust von 4340 qm Grünland und 1530 qm Brachwiese:

- Anlage eines naturnahen Wildwiesenbereichs mit einem großen Tümpel, einheimischen Wasserpflanzen und einem Trockensteinbereich für Insekten und Reptilien

für den Verlust von 40 lfm Hecke aus Laubgehölzen:

- Pflanzung von 40 lfm Vogelschutzhecke, nach Möglichkeit im Bereich des Parkplatzes am Sportzentrum Balken Aue

für den Verlust von Einzelbäumen:

- entsprechende Neupflanzung; der Erhalt gefährdeter Exemplare ist unbedingt anzustreben

für die Einengung des ehemals natürlichen Retentionsraumes:

- die Anlage von Mäandern im Bereich der Entwässerungsgräben am unteren Schraffenberg und die Renaturierung dieser Wiesenfläche

für die Überbauung des Bachlaufes:

- Nutzung von Möglichkeiten zur Renaturierung des Bachlaufes oder Anlage eines Tümpels entsprechender Größe.

zu 3.2. Maßnahmen zur Eingliederung der Straße in die Landschaft

Wir begrüßen die aufgeführten Maßnahmen und schließen uns diesen Empfehlungen an. Besonders wichtig ist es, daß bei allen Pflanzungen möglichst ausschließlich einheimische Arten ausgewählt werden. An Obstbäumen, die bevorzugt anzupflanzen sind, müssen unbedingt hochstämmige und alte bergische Arten genommen werden, da diese zum örtlichen Landschaftsbild gehören und ökologisch besonders wertvoll sind, durch ausufernde Landschaftsnutzung

allerdings weitgehend verschwunden sind. Für die Anlage von Straßenbäumen ist außerdem zu überlegen, wie die L 359 mit einer Allee-Bepflanzung versehen werden kann.

Mit diesen Vorschlägen hoffen wir, Ihnen Anstöße zu einer landschaftsgerechteren Eingliederung der L 359 in den Talraum bei Balken und zu geeigneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die geplanten Eingriffe in die Natur gegeben zu haben. Ein Straßenbau kann heutzutage prinzipiell nur noch mit einem schlechten Gewissen betrieben werden. Es kann auch in einem Gebiet wie dem vorliegenden nicht darum gehen, die Natur zur Befriedigung des Zivilisationsbedürfnisses Autofahren nach funktionellen Gesichtspunkten zu gestalten. Eine Straßenplanung muß sich stattdessen vollkommen den natürlichen Gegebenheiten unterordnen, wenn sie verantwortlich betrieben werden soll. Dabei ist im Auge zu behalten, daß die Einschränkung des Individualverkehrs zugunsten des öffentlichen Nahverkehrsnetzes den besten Schutz vor neuen Straßenbauten bedeutet.

In diesem Sinne erwarten wir eine Umsetzung unserer Vorschläge,

mit freundlichem Gruß



Sabine Hahn

Ortsgruppe Leichlingen



Bernd Jacobs

Mitglied des Vorstands
der BUND-Kreisgruppe Rhein-Berg