

Irina Blaszczyk
Gertrudenstr. 81

46537 Dinslaken, 21.01.2019

Susanne Tackenberg
Wilhelminenstr. 85 a

Regionalverband Ruhr
Regionalplanungsbehörde
Referat 15
Postfach 103264
45032 Essen
regionalplanung@rvr.ruhr

Entwurf des Regionalplans Ruhr für das Verbandsgebiet des Regionalverbands Ruhr
– Verfahrensbeteiligung gemäß ROG der öffentlichen Stellen und Personen des
Privatrechts – Ergänzung unserer Stellungnahme vom 12.11.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

bereits mit unserer Stellungnahme vom 12.11.2018 zum o. g. Entwurf des Regionalplans Ruhr haben wir uns gegen die Trassenführung der L4n mitten durch ein Naherholungsgebiet und durch die Natur sowie gegen die Erweiterung von Auskiesungsflächen (Hnx_BSAB_3) gewandt, da die Umsetzung der Planungen den Freiraum, die „ruhige“ Erholungsfunktion, den Naturhaushalt und das Ökosystem zerstören würde. Wir halten den Regionalplan Ruhr in Bezug auf die Trassenführung der L4n für rechtswidrig.

Mit diesem Schreiben ergänzen wir unsere o. g. Stellungnahme und konkretisieren unsere Forderungen, den Regionalplan Ruhr zu ändern.

1. Die im Entwurf des Regionalplans Ruhr vorgesehene Trasse der L4n verläuft in weiten Teilen durch ein im Jahr 2004 rechtlich festgesetztes Landschaftsschutzgebiet (L8 des Landschaftsplans Raum Hünxe / Schermbeck des Kreises Wesel).

Gemäß der Präambel „verfolgt der Landschaftsplan das Ziel,

- die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter und die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Kultur- und Erholungslandschaft zu sichern und weiterzuentwickeln
- eine weitgehende und langfristig währende Planungssicherheit für alle Beteiligten zu schaffen
- existenz- und entwicklungsfähige Betriebe der Land- und Forstwirtschaft und des Gartenbaus innerhalb und außerhalb von Schutzgebieten gleichermaßen zu erhalten, zu entwickeln und zu fördern
- die Funktionsfähigkeit des ländlichen Raumes im Spannungsfeld der vielfältigen Raumansprüche sicherzustellen.“

Da die L4n bei deren Umsetzung insbesondere die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter und die Vielfalt zerstört, läuft die im Regionalplan Ruhr vorgesehene L4n dem festgesetzten Landschaftsplan zuwider.

Auch die Ergebnisse der „Umweltprüfung Regionalplan Ruhr, Anhang H“ spiegeln die Tatsache wider, dass mit der Trassenführung massiv in die Natur und in das Landschaftsschutzgebiet L8 des Landschaftsschutzplans Raum Hünxe / Schermbeck des Kreises Wesel eingegriffen wird.

Danach sind voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen für die Schutzgüter

- Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit (Vorkommen von Wohnsiedlungsflächen im Plangebiet und im Umfeld)
- Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt (Vorkommen eines NSG im Umfeld, Vorkommen von geschützten Biotopen im Umfeld, schutzwürdige Biotope, welche NSG - würdig oder mindestens regional bedeutsam sind im Umfeld)
- Wasser (Flächeninanspruchnahme innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes „Lohberger Entwässerungsgraben und Bruckhauser Mühlenbach)
- Klima / Luft (Flächeninanspruchnahme von Flächen mit sehr hoher klimaökologischer Bedeutung)
- Landschaft (Flächeninanspruchnahme eines UZVR von mindestens 10 – 50 km)

zu erwarten, so dass die Trassenführung der L4n auch aus Gründen des vorbeugenden Schutzes von Mensch, Natur und Umwelt abgelehnt werden muss.

2. Die L4n ist im Entwurf des Regionalplans Ruhr als Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung dargestellt.

Auf Seite 196 der „Textlichen Festlegung, Teil B“ zum Regionalplan Ruhr wird Folgendes dargelegt und behauptet:

„Der Bund und das Land NRW legen in ihren Bedarfsplänen, die den Charakter eines Gesetzes besitzen, verbindliche Straßenbaumaßnahmen unterschiedlicher Priorität fest. Mit der Darstellung dieser Bedarfsplanmaßnahmen im Regionalplan wird sichergestellt, dass langfristig ihre Realisierung nicht durch andere Planungen und Maßnahmen erschwert oder verhindert wird. Dabei beinhaltet der Bedarfsplan des Bundes Aus-/Neubaumaßnahmen an/für Bundesautobahnen und Bundesstraßen, der Bedarfsplan des Landes NRW hat Planungsvorhaben für Landesstraßen zum Inhalt.“

Es wird darum gebeten, die gesetzliche Grundlage / die Rechtsnorm zu benennen, wonach die Bedarfspläne „den Charakter eines Gesetzes besitzen“ bzw. den Text im Regionalplan Ruhr zu korrigieren und dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die L4n nicht im aktuellen Landesentwicklungsplan vom 08.02.2017 vorgesehen ist.

Nach unseren Recherchen ist die L4n im Landesstraßenbedarfsplan vom 25.10.2011 als OU Dinslaken (B 8 – A 3) aufgeführt und mit der Einstufung als

Maßnahme der Stufe 1 (grüne Linie in der Karte zum Landesstraßenbedarfsplan) gekennzeichnet.

Im „Straßenbedarfsplan Stufe 1, Priorisierungsliste Planung NRW (Maßnahmen nicht in Verkehr, nicht im Bau und kein unanfechtbares Baurecht)“ vom 25.10.2011 ist die OU Dinslaken (B 8 – A 3) mit dem Planungsstand (Vor – Untersuchung – Linien - Abstimmung) und der Priorität rot, d. h. „nach Abschluss der Planungsstufe, nachrangig planen“, gekennzeichnet, so dass es sich bei der L4n (OU Dinslaken (B 8 – A 3)) nicht um eine konkrete bereits festgelegte Trasse handelt.

In der dazugehörigen Karte ist allerdings – selbst unter Berücksichtigung ihres sehr kleinen Maßstabs – ein anderer Trassenverlauf der L4n erkennbar, als der, der im Entwurf des Regionalplans Ruhr eingezeichnet wurde. Eine direkte Anbindung der L4n an die A 3 sieht beispielsweise der Landesstraßenbedarfsplan nicht vor, viel mehr eine Anbindung an die L 462.

Auch der weitere im Entwurf des Regionalplans Ruhr vorgesehene Trassenverlauf der L4n von Hünxer Str. bis B 8 entspricht nicht dem des Landesstraßenbedarfsplans.

Wir müssen insofern festhalten, dass der Regionalplan Ruhr in seiner derzeitigen Fassung, dem Landesstraßenbedarfsplan nur insoweit entspricht, dass die L4n in beiden Plänen enthalten ist.

Da es sich bei der L4n nach dem Landesstraßenbedarfsplan um keine konkrete Trasse handelt und in der derzeitigen Planungsstufe auch nicht handeln kann und der Regionalplan Ruhr die L4n als Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung übernimmt, ist in diesem Zusammenhang für uns unerklärlich, warum die Regionalplanungsbehörde RVR den Trassenverlauf der L4n nicht auf die vorhandenen Straßen „Schwarzer Weg“ und „Tenderingsweg“ gelegt hat, sondern stattdessen die Trasse durch den Freiraum und das Naherholungsgebiet gewählt hat, was, wie wir noch im Folgenden darstellen werden, gegen die Ziele und Grundsätze des Rechts der Raumordnung verstößt.

Außerdem weisen wir auf die vorhandene verkehrliche Situation hin, die zu berücksichtigen ist:

Die Straßen „Schwarzer Weg“ und „Tenderingsweg“ dienen bereits heute als Verbindungsweg zwischen Bruckhausen / Lohberg, d. h. der Hünxer Str., und der B 8, so dass aktuell und dies seit Jahren / Jahrzehnten die genannte Wegeverbindung von „Schwarzer Weg“ und „Tenderingsweg“ die im Regionalplan Ruhr / Landesstraßenbedarfsplan geforderte Funktion der L4n in diesem Bereich übernimmt bzw. übernommen hat.

Der Vollständigkeit halber weisen wir darauf hin, dass bei der Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplans keine Beteiligung der Öffentlichkeit im Sinne des Raumordnungsrechts bei der Aufstellung von Regionalplänen erfolgt.

3. Im Übrigen verfehlt die Planung der L4n auch unter Berücksichtigung, dass die L4n (lediglich) als „Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung“ geführt wird, in der derzeitigen Trassenführung des Regionalplans Ruhr insbesondere die Vorgaben der Nachhaltigkeit nach § 2 (2) ROG in Gänze.

Nach dem Raumordnungsgesetz (ROG) in seiner aktuellen Fassung sind die in § 2 ROG genannten Grundsätze der Raumordnung im Sinne der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung nach § 1 Abs. 2 ROG anzuwenden und in Raumordnungsplänen festzulegen:

- Gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG ist der Freiraum zu schützen die Flächeninanspruchnahme im Freiraum zu begrenzen.
- In § 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG wird auf die Erhaltung und Entwicklung der Umwelt- und Erholungsfunktion ländlicher Räume verwiesen.
- Gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG ist die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Verkehrszwecke durch vorrangige Ausschöpfung der Potenziale zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen zu verringern.
- Weiterhin wird in § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG gefordert, dass den räumlichen Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen ist, sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen.

Nach § 3 Nr. 3. ROG sind die oben dargestellten Grundsätze der Raumordnung als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu beachten (s. auch § 4 ROG).

Wie in § 13 ROG dargestellt, sind Raumordnungspläne für das Landesgebiet und Raumordnungspläne für Teilräume der Länder (Regionalpläne) aufzustellen. Die Regionalpläne sind aus dem Raumordnungsplan für das Landesgebiet zu entwickeln.

Das Landesplanungsgesetz Nordrhein – Westfalen ergänzt die Regelungen des ROG. Danach stellen der Landesentwicklungsplan, der von der Landesplanungsbehörde erarbeitet wird, und die Regionalpläne die Raumordnungspläne im Sinne des ROG dar.

Der derzeit geltende Landesentwicklungsplan vom 08.02.2017 stellt unter Nr. „8.1-2 Ziel Neue Infrastruktur im Freiraum“ Folgendes fest:

„Für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Davon ausgenommen sind die Infrastruktur für nichtmotorisierte Mobilität sowie neue Schieneninfrastruktur, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dient.“

Für eine Querverbindung von der Hünxer Str. zur B 8 steht die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, bestehend aus dem „Schwarzer Weg“ und „Tenderingsweg“ zur Verfügung. Beide Straßen sind für den motorisierten Kraftverkehr zugelassen und werden nachweislich seit Jahren / Jahrzehnten als Verbindungsweg zwischen Hünxer Str. und B 8 genutzt.

Die im Entwurf des Regionalplans Ruhr vorgesehene L4n verläuft weitestgehend auf Ackerflächen und durch Waldbestand parallel zu den bestehenden und soeben erwähnten Verkehrswegen.

Vor dem von uns dargestellten rechtlichen Hintergrund ist es nicht nachvollziehbar, dass die L4n in der vorgesehenen Trassenführung durch den Freiraum und den Grünzug überhaupt Eingang in den Regionalplan Ruhr finden konnte, da damit gegen geltendes Recht verstoßen wird.

Bereits in der Beteiligung zum LEP im Jahr 2015 hat die Landesplanungsbehörde unter ID: 10156 Schlagwort: 8.1-2 Ziel Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum auf die Anmerkungen der Stadt Dinslaken auf die besondere Schutzbedürftigkeit des Freiraums und den Bezug zum Schutzgut Mensch hingewiesen:

„Mit dem Bezug auf den erforderlichen Bedarfsnachweis und den Vorrang für den Ausbau vorhandener Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt das Ziel die besondere Schutzbedürftigkeit des Freiraums. Dies ist die geforderte raumordnerische Konfliktlösung. Diese Konfliktlösung soll keiner Abwägung im Einzelfall unterliegen. Deshalb ist eine Festlegung als Ziel erforderlich. Nur so kann sichergestellt werden, dass die beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unvermeidliche Flächeninanspruchnahme reduziert wird. Eine Festlegung als Grundsatz wird der Bedeutung des Aspektes des Freiraumschutzes nicht gerecht. Ein Widerspruch zwischen den Zielen zum Freiraumschutz und zu den Belangen des Schutzgutes Mensch sind nicht erkennbar. Der Schutz des Freiraumes dient auch dem Schutzgut Mensch, da er den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlage sichert. Die Planung von Verkehrsinfrastruktur im Freiraum ist entsprechend des Ziels dann möglich, wenn der Bedarf durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur nicht gedeckt werden kann....“

In diesem Zusammenhang müssen wir darauf hinweisen, dass die in diesem Jahr vom Land angestoßene LEP – Änderung, deren öffentliche Beteiligung inzwischen abgeschlossen wurde, keine Änderung des „8.1-2 Ziels Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum“ erfahren hat und damit dieses Ziel unverändert beibehalten wird, so dass es bei der Regionalplanung entsprechend zu beachten ist.

Auch die „Textliche Festlegung des Regionalplans Ruhr, Teil B“ zum Entwurf des Regionalplans Ruhr übernimmt das o. g. Ziel im Wesentlichen gleichlautend unter 6.1-2 Ziel „Freiraum vor weiterer Inanspruchnahme schützen“ (S. 193): „Für neue raumbedeutsame Infrastruktur darf nur dann Freiraum in Anspruch genommen werden, wenn der nachgewiesene Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Ausgenommen von dieser Regelung sind Trassen und Einrichtungen für den nichtmotorisierten Verkehr (z.B. Radwege oder Fahrradparkeinrichtungen) und neue Schienenwege, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dienen, die zunehmenden Lärmbelastungen durch verdichteten Schienengüterverkehr ausgesetzt sind.“

Weiterhin verweisen wir auf die „Textliche Festlegung des Regionalplans Ruhr, Teil B“ zum Entwurf des Regionalplans Ruhr unter 6.2-1 Ziel Freiraum vor weiterer Inanspruchnahme durch Straßenplanungen schützen (S. 195). Dort ist zu lesen: „Für neue raumbedeutsame Straßentrassen darf nur dann Freiraum in Anspruch genommen werden, wenn der nachgewiesene Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann.“

Es ist auch nicht erkennbar, dass der Bedarf nicht durch den Ausbau der vorhandenen Straßen „Schwarzer Weg“ und „Tenderingsweg“ gedeckt werden könnte, zumal die genannten Straßen die Verbindungsfunktion zwischen Hünxer Str. und B 8 bereits heute – ohne Ausbau – erfüllen.

Wir müssen daher wiederholt festhalten, dass die derzeitige Trassenführung der L4n in einem krassen Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung steht. Aufgrund der dargestellten rechtlichen Zusammenhänge ist die L4n in der derzeit vorgesehenen Trassenführung rechtlich unzulässig und daher im Regionalplan Ruhr (zumindest in dem Bereich von B 8 bis zur Hünxer Str.) zu streichen.

Im Übrigen haben wir bereits ausführlich in unserer Stellungnahme vom 12.11.2018 dargelegt, dass es sich bei dem Gebiet um die Tenderingsseen nördlich des Dinslakener Stadtgebietes um ein (Nah-) Erholungsgebiet handelt, das zudem noch in einem Grünzug liegt (s. Blatt 13 zeichnerische Festlegungen im Entwurf des Regionalplans Ruhr sowie Erläuterungskarte 5 zum Regionalplan Ruhr). Wir verweisen auf „7.1-8 Grundsatz Landschaftsorientierte naturverträgliche Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzung“ (LEP vom 07.02.2017), nach dem diese Bereiche für die naturverträgliche und landschaftsorientierte genannten Nutzungen im Regionalplan zu sichern sind (s. auch § 2 ROG). Nach „7.1-5 Ziel Grünzüge zur siedlungsräumlichen Gliederung“ (LEP vom 07.02.2017) sind diese auch als regionale Grünzüge in den Regionalplänen als Vorranggebiete festzulegen. Daher ist das Gebiet um die Tenderingsseen nördlich des Dinslakener Stadtgebietes einschließlich des Bereiches entlang des Lohberger Entwässerungsgrabens bis zur Hünxer Str. als regionaler Grünzüge in den Regionalplan Ruhr als Vorranggebiet aufzunehmen und gemäß § 7 Abs. 3 ROG festzusetzen. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur („Schwarzer Weg“ und Tenderingsweg“) im Wesentlichen außerhalb des Grünzugs liegt, so dass sich diese als Trasse nach den Grundsätzen und den Zielen der Raumordnung für die L4n eignet.

4. Im Übrigen ist auf eine im Auftrag der Stadt Dinslaken im Jahr 2009 / 2010 durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung zu verweisen, nach der die Trassenführung der L4n über die vorhandenen Straßen („Schwarzer Weg“ und „Tenderingsweg“) die umweltverträglichste Lösung für eine Verkehrsverbindung zwischen Hünxer Str. und B 8 darstellt.

Auch die vorgesehene Erweiterungsfläche(-n) (Hnx_BSAB_3), die über den „Schwarzer Weg“ und den „Tenderingsweg“ geplant sind und, die aus unserer Sicht abgelehnt werden, verhindern selbst bei deren möglichen Festsetzung im Regionalplan Ruhr keinen Ausbau der genannten Straßen. In diesem Fall

wären nämlich im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Erweiterung der Abgrabungsflächen Nebenbestimmungen vorzusehen, die den Erhalt der Straßen „Schwarzer Weg“ und „Tenderingsweg“ sichern, um die umweltverträglichste Alternative für die gewünschte direkte Verkehrsanbindung zwischen A 3 und B 8 zu ermöglichen.

Wir halten nochmals ausdrücklich fest, dass keine nachvollziehbaren, noch rechtlich zulässigen Gründe erkennbar sind, die die derzeitige Trassenführung stützen. Diese Feststellung gilt auch unter der Berücksichtigung, dass die L4n derzeit im Regionalplan Ruhr (lediglich) als „Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung“ geführt wird und die L4n im Landestraßenbedarfsplan genannt wird (s. hierzu Ausführungen unter Nr. 2 unserer Stellungnahme).

5. Der Presse und auch der Sitzung des „Planungs- und Umweltausschusses“ der Stadt Dinslaken am 10.12.2018 konnten wir entnehmen, dass zwischen der Stadt Dinslaken und der Gemeinde Hünxe ein Dialogprozess erfolgen soll, um die Trassenführung der L4n einvernehmlich festzulegen. Derzeit ist öffentlich weder bekannt, wer an diesem Prozess beteiligt wird, noch wann er durchgeführt wird. Wir weisen darauf hin, dass die rechtliche Legitimation nicht erkennbar ist. Wie oben bereits ausführlich dargestellt, widerspricht jede andere Trasse, die nicht den vorhandenen für den motorisierten Kfz-Verkehr seit Jahren zugelassenen Verkehrswegen („Schwarzer Weg“ und „Tenderingsweg“) entspricht (Ausbau vor Neubau!) nicht den rechtlichen Anforderungen.

6. Aus Gründen der Vollständigkeit weisen wir außerdem auf Folgendes hin:

Mit der globalen Erderwärmung und dem damit einhergehenden Klimawandel ist bereits heute eine Häufung von Starkregenereignissen mit urbanen Sturzfluten feststellbar. Sie sind in der Regel regional begrenzt und lassen sich nicht vorhersagen. Vor diesem Hintergrund müssen die Klimaveränderung und damit z. B. die Gefahren vor Hochwasser und Überflutungen in diesen Planungsprozess besonders berücksichtigt werden. Nach dem Regionalplan Ruhr befinden sich nördlich der Grenze der Stadt Dinslaken, in der die L4n geplant ist, derzeit und auch zukünftig klimatische Ausgleichsräume. Die Regionalplanungsbehörde ist darüber hinaus aufgefordert, im Regionalplan Ruhr „Klimawandelvorsorge“ zu betreiben.

Das aus Teilen des Gebietes der Stadt Dinslaken in der Kanalisation erfasste Regenwasser wird zunächst in das vor einigen Jahren angelegte „Biotop“ geleitet, das seinerseits bei hohen Wasserständen in den Lohberger Entwässerungsgraben entwässert. Der Lohberger Entwässerungsgraben, der auf einer Fließlänge von 9,0 km eine Fläche von rund 25 km² entwässert, zählt bereits heute zu den Gewässern mit Hochwasserrisiko.

Die Freiflächen / der Freiraum entlang der nördlichen Stadtgrenze Dinslakens erlauben es, diese im Ernstfall als Überschwemmungsflächen zu nutzen, und so die Gefahr für den verdichteten Siedlungsraum an der Stadtgrenze Dinslakens, in dem auch wir wohnen, zu minimieren.

Eine weitere Versiegelung durch Schaffung neuer Infrastrukturanlagen, wie dies für die Umsetzung der L4n in ihrer derzeitigen Trassenführung

erforderlich ist, ist auch aus Gründen der Prävention gegen die Auswirkungen von Extremwetterlagen auf die Menschen, ihre Gesundheit und ihr Eigentum abzulehnen.

Hierbei verweisen wir auch auf die Retentionskapazität von unversiegelten Böden, die im Hinblick auf den Überflutungsschutz beachtlich ist. In diesem Zusammenhang erinnern wir - nur der Vollständigkeit halber - weiterhin an die hohe Kühlleistungsfunktion des Bodens, die bislang einer Verbesserung des Klimas unseres Wohngebietes und damit unseres Lebens und unserer Gesundheit am nördlichen Rand des Stadtgebietes Dinslaken dient.

Daher fordern wir, auf der Grundlage des § 13 Abs. 5 Nr. 2 Buchstabe d) ROG den Bereich entlang des Lohberger Entwässerungsgrabens als Freiraum zur Gewährleistung des vorbeugenden Hochwasserschutzes im Regionalplan Ruhr festzulegen.

7. Gegen die weitere Verfolgung der L4n in der derzeitigen Trassenführung spricht im Übrigen auch die volkswirtschaftliche Betrachtung.

Zunächst verursacht der Neubau der geplanten Trasse zusätzlich Kosten, die einen Ausbau der vorhandenen Straßen („Schwarzer Weg“ und „Tenderingsweg“) deutlich übersteigen dürfte. Hierbei ist auch zu beachten, dass der bereits bewohnte Siedlungsraum weiterhin verkehrstechnisch angebunden bleiben muss und Rettungswege für diese Bereiche vorzuhalten sind, so dass zusätzliche Unterhaltungskosten für diese (derzeit bereits vorhandene) Infrastruktur für Kfz und insbesondere Rettungsfahrzeuge zu berücksichtigen sind.

Vor dem Hintergrund der von uns dargestellten und in den Prüfbögen zum Regionalplan Ruhr bestätigten, negativen Auswirkungen der L4n in ihrer derzeitigen Trassenführung, die mit der Zerstörung von Naturraum und Freiraum verbunden ist und damit die Natur, die Umwelt, die Lebens- und Wohnqualität und letztlich die Gesundheit erheblich negativ beeinflusst, und damit zu erheblichen Umweltbelastungen führen, verursachen diese für die Gesellschaft Kosten, die in die gesamtwirtschaftliche Kalkulation zu der Realisierung der L4n in der im Entwurf des Regionalplans Ruhr vorgesehenen Trasse einfließen müssen und damit zu Mehrkosten im –Vergleich zum Ausbau der vorhandenen Trasse („Schwarzer Weg“ und „Tenderingsweg“) führen.

8. Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass in den Bereichen der geplanten Trassenführung diverse Fledermaus-, Amphibien- und Vogelarten gesichtet wurden, so dass auch vor diesem Hintergrund eine weitere Natur- und Freiraumzerstörung verhindert werden muss.
9. Ergänzend müssen wir darauf hinweisen, dass es sich bei dem für die L4n vorgesehenen Bereich um einen Teil der NiederRheinroute handelt. Sie gehört damit zum Radwegenetz Deutschlands. Die NiederRheinroute wird wie folgt beworben: „Das mit mehr als 2000 Kilometern längste Radwegenetz Deutschlands führt durch Felder, Wälder und entlang des Rheins durch die schöne niederrheinisch Landschaft...“ Damit muss festgestellt werden, dass

die Landschaft um die Tenderingsseen nicht nur für die angrenzend wohnende Bevölkerung als Naherholungsgebiet sondern auch überregional für Erholungssuchende von Bedeutung ist. Außerdem unterstreicht die Nutzung der Wege als Radwege im Rahmen der NiederRheinroute unsere Forderung, das Gebiet um die Tenderingsseen nördlich des Dinslakener Stadtgebietes und zwischen Wiesenweg und Lohberger Entwässerungsgraben und entlang des Lohberger Entwässerungsgrabens bis zur Hünxer Str. im Regionalplan Ruhr als Freiraum und als regionaler Grünzug festzuschreiben.

10. Wir weisen weiter auf die Pressemitteilung des Landes NRW vom 14.01.2019 hin, wonach die Umweltministerin, Frau Heinen – Esser die grüne Infrastruktur in der Metropolregion Ruhr ausbauen und stärken möchte. Hier ist Folgendes zu lesen:

"Wir stecken mitten im Klimawandel und unsere Artenvielfalt ist in Gefahr. Deshalb müssen wir bei der Entwicklung unserer Städte die Vorteile von vernetzten Grün- und Freiflächen nutzen – insbesondere im Hinblick auf ein ökologisch und ökonomisch nachhaltiges, gesundes und attraktives Umfeld für die Menschen vor Ort. Wir brauchen eine Grüne Infrastruktur, die gleichberechtigt zur grauen Infrastruktur ist", sagte Ministerin Ursula Heinen-Esser.

Der Begriff Grüne Infrastruktur beschreibt ein strategisch geplantes Netzwerk von natürlichen oder naturnahen Grün- und Freiflächen, das sowohl die verdichteten Städte und Ballungsräume als auch den ländlichen Raum durchzieht. Grüne Infrastruktur dient unter anderem dem Erhalt der Biodiversität, der Anpassung an die Folgen des Klimawandels und der Schaffung eines ökologisch und ökonomisch nachhaltigen, gesunden, attraktiven Umfelds."

Damit steht die im Entwurf des Regionalplans Ruhr vorgesehene Trassenführung der L4n auch in einem krassen Widerspruch der Zielvorgabe der Umweltministerin.

11. Zusammenfassend kommen wir vor dem Hintergrund unserer umfangreichen Darlegungen zu dem Ergebnis, dass die L4n in der derzeitigen Trassenführung – auch als Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung - rechtlich unzulässig und damit rechtswidrig im Regionalplan Ruhr festgelegt ist. Sie widerspricht zudem auch dem politischen Willen des Landes NRW.

Wir fordern daher unter Hinweis auf das Landesplanungsgesetz NRW zunächst den Regionalverband Ruhr als für das Verbandsgebiet des Regionalverbandes Ruhr zuständige Behörde auf, den ihm übertragenen staatliche Aufgaben nachzukommen und das Raumordnungsgesetz sowie die auf dem ROG erlassenen raumordnungsrechtlichen Vorgaben ermessensfehlerfrei bei der Aufstellung des Regionalplans Ruhr zu beachten und anzuwenden.

Darüber hinaus fordern wir, den Entwurf des Regionalplans Ruhr wie folgt zu ändern:

1. Die Erweiterung/-en der Ausgrabungsfläche Hnx_BSAB_3 entfallen.

2. Die L4n (Din_Hnx_Str_01) entfällt mindestens in dem Teilstück der Trasse von der B 8 kommend über Ackerflächen, dann auf Flächen zwischen dem „kleiner Tenderingssee“ und dem „südlicher Tenderingsee“, dem Wiesenweg über Ackerflächen entlang des Lohberger Entwässerungsgrabens bis zur Hünxer Str.. Stattdessen erfolgt die Trassenführung der L4n im Regionalplan Ruhr, über die vorhandenen und seit Jahrzehnten genutzten Straßen „Schwarzer Weg“ und „Tenderingsweg gemäß des aus dem Raumordnungsrecht resultierenden Ziels Ausbau vorhandener Verkehrsinfrastruktur vor Neubau im Freiraum zur Sicherung der Flächen für eine Verkehrsverbindung zwischen A 3 und B 8.
3. Die Gebiete um die vorhandenen und rekultivierten Tenderingsseen nördlich des Dinslakener Stadtgebietes und zwischen Wiesenweg und Lohberger Entwässerungsgraben und entlang des Lohberger Entwässerungsgrabens bis zur Hünxer Str. sind als regionaler Grünzüge in den Regionalplan Ruhr als Vorranggebiete aufzunehmen und gemäß § 7 Abs. 3 ROG festzusetzen.
4. Die Gebiete um die vorhandenen und rekultivierten Tenderingsseen nördlich des Dinslakener Stadtgebietes und zwischen Wiesenweg und Lohberger Entwässerungsgraben und entlang des Lohberger Entwässerungsgrabens bis zur Hünxer Str. sind gemäß § 13 Abs. 5 Nr. 2 Buchstabe a ROG als Freiraum festzulegen und im Regionalplan Ruhr zu sichern.
5. Zum Schutz der im Dinslakener Bruch lebenden Bürger*innen ist auf der Grundlage des § 13 Abs. 5 Nr. 2 Buchstabe d) ROG auf dem Gebiet der Gemeinde Hünxe die gesamten unter Nrn. 3. und 4. genannten Gebiete als Freiraum zur Gewährleistung des vorbeugenden Hochwasserschutzes im Regionalplan Ruhr festzulegen.

Darüber hinaus fordern wir,

- die Bedarfsplanung des Landes, die L4n betreffend, entsprechend Nr. 2. im Rahmen der nächsten Aktualisierung anzupassen.

Abschließend bitten wir Sie, uns über den Fortgang des Regionalplans Ruhr zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen



Irina Blaszczyk



Susanne Tackenberg