



Ortsvorsteher Bourheim - Dietmar Müller - Lyebeckstr. 10 - 52428 Jülich

**Kreisverwaltung Düren
Amt 66 – Umweltamt
Bismarckstraße 16**

52351 Düren

26.04.2021

**Abgrabungsvorhaben der Siep Kieswerk GmbH & Co. KG in der Stadt
Jülich, Gemarkung Bourheim, Flur 8, Flurstücke 30 tlw. und 69 tlw.
AZ 66/2 – 66 70 03 -06/17**

Sehr geehrter Herr Spelthahn,

nach Sichtung der in Offenlegung bei der Stadt Jülich liegenden Antragsunterlagen zum o.g. Bauvorhaben, möchte ich dazu aus Sicht des Ortsvorstehers, der vom Projekt unmittelbar betroffenen Ortschaft Bourheim, wie folgt Stellung nehmen und entsprechend Widerspruch gegen den Antrag einlegen. Ich bitte Sie die nachfolgenden Hinweise und Argumente in der Verfahrensprüfung zu bewerten und die entsprechenden Schlüsse zu ziehen.

In meinem Widerspruch beziehe ich mich jeweils auf die Antragsunterlagen und habe die entsprechenden Antragsstellen, soweit sinnvoll möglich und nötig, jeweils benannt. Um die Vielzahl an Wiederholungen in den Antragsunterlagen nicht mit einer gleichen Vielzahl von Hinweisen zu begegnen habe ich weitestgehend darauf verzichtet zu Wiederholungen immer wieder zu replizieren.

Zu den Antragsteilen Anschreiben, Übersichtsblatt und Allgemeinverständliche Zusammenfassung habe ich keine Ausführungen gemacht, da die inhaltliche Auseinandersetzung mit den nachfolgenden „Langversionen“ des Antrages erfolgt.

Stellungnahme zum Antragsteil UVP-Bericht

Abschnitt III Raumplanung und Bauleitplanung (Seite 17ff) Punkt 6.1 Landesentwicklungsplan (LEP)

Unter der Überschrift Landesentwicklungsplan kommt die Antragstellerin zu dem Schluss:

„Das Vorhaben steht den Zielen des Landesentwicklungsplanes nicht entgegen.“

Dies ist jedoch eine rein subjektive Sicht der Dinge.

Fakt ist – und darüber verliert die Antragstellerin in ihrem Antrag kein einziges Wort – dass der Verordnungsgeber des LEP NRW unter Punkt 9 .2-1 festgelegt hat:

„In den Regionalplänen sind Bereiche für die Sicherung und den Abbau oberflächennaher Bodenschätze für nichtenergetische Rohstoffe als Vorranggebiete mit der Wirkung von Eignungsgebieten festzulegen.“

Gerade dieser Teil des Regionalplanes ist derzeit in Aufstellung. In diesem Aufstellungsverfahren wurde die im Antrag betroffene Fläche als Fläche für den Abbau nichtenergetischer Rohstoffe geprüft (Suchraum S-47-KKS-3).

Das Ergebnis lautet:

„Die Ergiebigkeit ist für eine Ausweisung zu gering“.

(Anhang E „Suchräume“ zum ersten Planentwurf der Bezirksregierung Köln, Stand 28.01.2020)

Auch wenn der in Aufstellung befindliche Teil des Regionalplanes noch keine rechtsverbindliche Wirkung erzielt hat, so ist doch diese fachliche Bewertung der Erkenntnisse bei der jetzigen Antragsprüfung zu werten. Hierbei ist auch ganz klar zu werten, dass das von der Antragstellerin beauftragte UVP eine unmissverständlich subjektive Sprache spricht, während die Fachleute im Verfahren zur Aufstellung des Regionalplanes als staatliche Stelle hier einen objektiven (und weiteren) Blick auf die Thematik haben.

Mit Blick auf die Tatsache, dass in angrenzenden Kommunen noch reichlich potentielle Abbaugelände zur Verfügung stehen, die auch in ihrer Umwelt- und Sozialverträglichkeit deutlich günstiger zu bewerten sind, muss also diese Aussage im Antrag klar als falsche Behauptung verstanden werden. Einen Beleg für die Behauptung bleibt die Antragstellerin ohnehin schuldig.

So zitiert ja auch die Antragstellerin die Intention des LEP NRW völlig korrekt, die ein Gebot des konfliktarmen Abbaus aufstellt.

Punkt 6.3 Flächennutzungsplan

In ihren Ausführungen zum Flächennutzungsplan stellt die Antragstellerin gleich mehrfach Behauptungen auf, die weder belegt noch begründet werden und demnach grundsätzlich anzuzweifeln sind.

Tatsächlich finden sich auch falsche Aussagen:

Die Fläche ist entgegen der Aussage nicht vollumfänglich als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen, vielmehr findet sich hier eine Ausweisung für Verkehrsflächen im Flächennutzungsplan. Dies ist zwar inhaltlich nicht von weiterer Bedeutung, zeigt aber die fehlende Sorgfalt bei der Erstellung der Antragsunterlagen auf.

Zu den Ausführungen der zitierten Schalltechnischen Untersuchung wird weiter unten umfassend Stellung genommen. Um Wiederholungen zu vermeiden wird darauf verwiesen.

Punkt 7 Schutzgebiete (Seite 21ff)

Im UVP wird nur sehr kurz zu der Beziehung des Projektes zum unmittelbar angrenzenden Landschaftsschutzgebiet „LSG-5003-0012 Seitentälchen bei Bourheim“ ausgeführt. Hinsichtlich der Tatsache, dass das Projekt über eine Länge von mehr als 500 Metern unmittelbar an dieses Landschaftsschutzgebiet angrenzt und hier auch noch der erst kürzlich mit erheblichen Steuergeldern aufgewertete überregionale Fahrradweg Jülich-Aachen mit einer eigens installierten Schutzhütte für Fahrradwanderer platziert ist, kann die Aussage *„Das Vorhaben führt zu keiner Beeinträchtigung von Landschaftsschutzgebieten“* nur als reine Schutzbehauptung aufgefasst werden.

Auch die Behauptung *„Ohnehin ist die Veränderung nur temporär“* ist eine verharmlosende Relativierung der Tatsachen. Der von der Antragstellerin umschriebene Projektzeitraum umfasst immerhin eine ganze Menschengeneration.

Hier sind die mittelbaren und unmittelbaren Wechselwirkungen des Vorhabens mit dem angrenzenden Schutzgebiet deutlich dezidiert zu untersuchen, ggfls. notwendige Kompensationsmaßnahmen auszuarbeiten, im Antrag zu benennen und in einer etwaigen Genehmigung festzuschreiben.

Bei den Ausführungen zu den Biotopverbundflächen führt die Antragstellerin aus „mit der Abbauböschungsoberkante wird ein ausreichend großer Abstand ... eingehalten“. Faktisch weist der Betriebsplan aber z.B. zum Feldweg am Böschungsfuß des ehem. Bahndamm lediglich einen 5 m breiten Abstandsstreifen aus.

Dies mutet bei dem Gesamtprojekt doch eher wie ein Abfallprodukt an und nicht wie ein sinnvolles und ausgleichendes Zugeständnis an die Intension des Biotopverbundes.

Wanderbewegungen der örtlich vorkommenden Wildpopulation (Rehwild / Niederwild) in west-östlicher Richtung, die durch den Betrieb (und dessen Umzäunung) beeinträchtigt werden, werden in der gesamten UVP nicht thematisiert. Solche Wanderbewegungen werden auch schon durch die vorhandenen Betriebsgebiete des Antragsstellers nachhaltig gestört, wie die dortigen Anwohner zu berichten wissen.

Punkt 7.4 Naturschutzgebiete (NSG) (Seite 23)

Weiterhin ist mit Bezug auf das unter Punkt 7.4 benannte FFH Gebiet eine Untersuchung zum Stickstoffeintrag (Stickstoff-Luft-Pfad) durch das beantragte Projekt zu erstellen. Auf Grundlage von NATURA 2000, der geltenden FloraFaunaHabitat-Richtlinie (FFH-RL), sowie den §§34+36 des Bundes Naturschutz Gesetzes (BNatSchG) ist (z.B durch eine Critical-Load-Betrachtung) zu überprüfen ob es durch das Projekt zu einer Überlastung des angrenzenden FFH-Gebietes kommen kann. Zwei Punkte erscheinen bei dieser Forderung erwähnenswert:

1.: Die Besonderheit des FFH-Rechts: Dieses wirkt aus gebietsbezogener Sicht. D.h. es ist unerheblich, ob ein Vorhaben nach Bau-, BImSch- oder sonstigem Recht genehmigt wird, relevant sind ausschließlich mögliche erhebliche Auswirkungen auf FFH-Gebiete.

2.: Bei der Betrachtung sind sämtliche zum Einsatz kommenden Geräte und Fahrzeuge realistisch zu betrachten. Die bisher vorgelegten Ansätze sind hierbei – wie an anderer Stelle dargelegt – ungeeignet. Auch ist beim Ansatz der Stickstoffeinträge auf eine realistische Betrachtung beim Ausstoß der angesetzten Geräte und Fahrzeuge zu achten. Selbst wenn der Betreiber bei den eingesetzten Geräten auf neueste, den Stickstoffausstoß reduzierende, Technologien setzen sollte, kann er daraus resultierende niedrige Werte nicht für LKW fremder Speditionen ansetzen, die insbesondere im rauen Baustellengeschäft nicht immer die neuesten Fahrzeuge einsetzen werden.

Punkt 7.7 Gesetzlich geschützte Biotop (Seite 24)

Unter diesem Punkt führt die Antragstellerin aus: „*Innerhalb des Untersuchungsraumes und des Vorhabensgebiets besteht keine Schutzausweisung nach §43 LNatSchG NRW als gesetzlich geschütztes Biotop.*“ Zur Untermauerung dieser Feststellung dient im Antragsteil „UVP-Anlagen“ eine Karte mit dem Titel „Natur und Landschaft Schutzansprüche“. Schaut man etwas genauer auf diese Karte findet man gelb hinterlegt die Biotopverbundflächen mit „besonderer Bedeutung“.

Wegen der Wichtigkeit dieses „Details“ habe ich den Ausschnitt hier einmal hineinkopiert:



An anderer Stelle wird in diesem Widerspruch darauf hingewiesen, dass die Wanderbewegungen schützenswerter Tierarten durch das Vorhaben empfindlich gestört werden. Hier ist nun der klare Beweis. Die (von mir eingefügte) blaue Linie stellt nämlich die Stelle dar, wo der ohnehin schon deutlich eingeschnürte Korridor der besonders bedeutenden Biotopverbundfläche durch das Vorhaben endgültig abgeschnitten wird. Hier plant die Antragstellerin die Zufahrt zur Abgrabungsfläche in Verbindung mit erheblichen topografischen Veränderungen in diesem Bereich.

Hier der entsprechende Ausschnitt aus den Anlagen zur Betriebsplanung:



Dies in Verbindung mit dem hinzukommenden ständigen LKW-Verkehr führt hier zu einer Unterbrechung des Biotopverbundes. Hierauf geht die Antragstellerin mit keinem Wort ein, die Problematik wird weder benannt ganz zu schweigen von der Ausarbeitung eines Lösungsansatzes.

Punkt 8 Entwicklungs- und Schutzkonzepte (Seite 27ff)

Unter 8.3 (ab Seite 30) der UVP führt die Antragstellerin zu Schutzwürdigen Böden aus. Wie sie sehr wohl erkennt, handelt es sich bei den beanspruchten Flächen um **Böden mit sehr hoher Schutzwürdigkeit**. Im Folgenden lässt sie dann aber keine Gelegenheit aus diese sehr hohe Schutzwürdigkeit zu relativieren.

Hier ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die aktuellen Untersuchungen zur Aufstellung des Regionalplanes (Teil „Nichtenergetische Rohstoffe“) eindeutig dazu geführt haben die Fläche **NICHT** für den Abbau nichtenergetischer Rohstoffe auszuweisen, eben auch weil, wie die Antragstellerin selber ausführt,

„die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für andere Nutzungen nur bei unabweisbarem Bedarf möglich ist“.

Dieser unabweisbare Bedarf wird von der Antragstellerin aus ihrer subjektiven Sichtweise unterstellt, ist aber bei objektiver Betrachtung (die man den Bearbeitern des Regionalplanes zusprechen mag) ganz klar nicht gegeben.

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Böden widerspricht im Übrigen dem erklärten Willen der Kreispolitik. Hier sei auf den Koalitionsvertrag 2020-2025 der Fraktionen CDU und Grüne im Kreis Düren verwiesen.

In ihren Ausführungen zur Landschaftsplanung (ab Seite 31) der UVP führt die Antragstellerin aus: *„Prägende Landschaftsteile werden nicht beeinflusst.“*

Auch hier nimmt die Antragstellerin für sich die Definitionshoheit zu der Frage in Anspruch, was denn ein prägender Landschaftsteil ist. Die für das Vorhabengebiet im rechtskräftigen Landschaftsplan ausgewiesenen Entwicklungsziele „Erhaltung der prägenden Landschaftsteile“ und „Erhaltung der derzeitigen Landschaftsstruktur“ werden jedenfalls bei Durchführung des Vorhabens klar ignoriert.

Die topografisch sehr bewegte Fläche führt zum höchsten (natürlichen) Geländebereich im gesamten Stadtgebiet Jülich – dem Ortsteil Bourheim. Der geschwungene Geländeverlauf mit seiner landwirtschaftlichen Nutzung ist im Gegensatz zur üblichen landwirtschaftlichen Nutzung auf ebenen Flächen in der Zülpich-Jülicher Börde schon etwas Besonderes. Insbesondere von Jülich kommend in Richtung Westen (nach Bourheim oder Aldenhoven) fahrend bzw. gehend wird das Projekt mit seiner exponierten Lage durchaus als **landschaftsprägend** wahrgenommen.

Die Maßnahme wird, wenn sie denn genehmigt würde, mit ihren erheblichen Ausmaßen über eine ganze Menschengeneration die Landschaft nachhaltig negativ prägen.

Dies kann man auch bei einer noch so positiven Betrachtungsweise für das Projekt nicht von der Hand weisen.

Eine objektiv durchgeführte Landschaftsbildanalyse hat die Antragstellerin jedenfalls dem Antrag nicht beigefügt, somit bleibt die Behauptung „*Prägende Landschaftsteile werden nicht beeinflusst.*“ unbelegt und nicht nachprüfbar.

Abschnitt VI Schutzgüter (Seite 36ff)

Punkt 11 Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit

In der Beschreibung der Umweltauswirkungen führt die Antragstellerin zum Thema „Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“ aus.

Die subjektive Behauptung (S. 38) „*Erholungseinrichtungen wie Radwege, Wanderwege oder Ausflugsziele werden durch das Vorhaben nicht beansprucht*“ zielt in diesem Zusammenhang zu kurz.

Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt wurde, grenzt unmittelbar an das Vorhaben der Überregionale Radschnellweg Jülich-Aachen an, der jüngst mit erheblichen Steuergeldern von Kreis und Land ertüchtigt bzw. vervollständigt wurde.

An der Position N50.908129, E6.334643 mit einem Abstand von nur 100 Metern zu Projektfläche wurde eine Schutzhütte für (Rad-)Wanderer errichtet mit einem wunderbaren Blick in nördliche Richtung. Hier wird man dann künftig unmittelbar den Immissionen des Abgrabungsprojektes ausgeliefert sein.

Dieser Umstand mag zwar keine unmittelbare Beanspruchung darstellen, führt aber zu einer erheblichen Beeinträchtigung die sehr wohl eine mittelbare Beanspruchung darstellt und somit zu betrachten und zu bewerten ist.

Entsprechende Kompensationsmaßnahmen sind für den Fall einer etwaigen Genehmigung des Vorhabens zu definieren und der Antragstellerin verpflichtend aufzuerlegen.

Zu den Staubimmissionen führt die Antragstellerin auf Seite 39 aus:
„Staubemissionen bleiben weitgehend auf das Vorhabensgebiet beschränkt.“
Mit gleicher unbelegter Behauptung operiert die Antragstellerin auch bei ihren bisherigen Abbaugebieten, bei denen es sich, im Gegensatz zum antragsgegenständlichen Vorhaben, um Nassbaggerbetriebe handelt. Doch auch hier kann diese Behauptung durch Beobachtungen (und ggfls. eidesstattliche Erklärungen) der Anwohner widerlegt werden.

Wenn nun diese Behauptung schon bei einem Nassabbau nicht eingehalten werden kann, muss an dieser Stelle ganz klar festgestellt werden, dass diese erst recht für einen Trockenabbau nicht umsetzbar sein wird.

Dies Behauptung wird an keiner Stelle belegt, sie wird lediglich mit der Begründung untermauert, dass die Erdarbeiten in erdfeuchtem Zustand erfolgen. Keinerlei Aussage trifft die Antragstellerin hingegen zur Weiterverarbeitung durch die Siebanlage, die dann erfolgende Zwischenlagerung und nochmalige Verladung.

Wenn auch der Abbau im erdfeuchten Zustand erfolgt, so ist doch bei den nachfolgenden Arbeitsabläufen nicht davon auszugehen, dass diese Feuchte im gesamten Prozess im Material dafür sorgen kann, Stauemissionen zu verhindern. Vielmehr ist insbesondere die ebenfalls auf dem Gelände geplante Vorklassierung mittels Siebanlage mit „erdfeuchtem“ Material gar nicht möglich.

Erfahrungen zeigen immer wieder, dass es keinerlei Abgrabung gibt, die nicht zu (Fein-) Staubbelastungen der Umgebung führt.

Die gesamte Ortslage war über Jahrzehnte vom Braunkohletagebau betroffen. Hier waren Staubbelastungen trotz errichteter Besprühungsanlagen über die gesamte Dauer des Abbaus und der Wiederverfüllung an der Tagesordnung.

Die Ortsbereiche Neubourheim und Ölmühle können von entsprechenden erheblichen Belastungen aus den vergangenen und laufenden Betriebszeiten des Nassabbaus des Antragstellers berichten.

In diesem Zusammenhang sei auch nochmal auf die Methodik des UVP hingewiesen, die die Antragstellerin auf Seite 9 beschreibt. Hier führt sie aus in einem gesonderten Abschnitt die *„Anfälligkeit gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels“* beschreiben zu wollen.

Es ist jedoch im gesamten UVP keine Aussage dazu zu finden, wie die immer trockener werdenden Sommer (die vergangenen Jahre haben uns da einen Vorgeschmack von vermittelt) sich auf die Staubbelastung auswirken werden. Der von der Antragstellerin beschriebene „erdfeuchter Abbau“ wird künftig, wenn überhaupt, nur noch in oberflächennahen Bereichen und auch dort nur nach Regentagen möglich sein. Ansonsten sind unsere Böden schon jetzt bis in die tieferen Lagen nachhaltig zu trocken.

Die einzige Möglichkeit, die im Antrag verfasste Behauptung - *„Staubemissionen bleiben weitestgehend auf das Vorhabensgebiet beschränkt.“* - zu belegen, ist die Vorlage einer Staubprognose, die die Antragstellerin aber eben nicht dem Antrag beigelegt hat.

Im gesamten Antrag wurde auch an keiner Stelle eine Aussage zur Thematik der Verschmutzung öffentlicher Verkehrsflächen getroffen. Schon heute sorgt die Antragstellerin mit ihrem Betrieb an der Kirchberger Straße immer wieder für Verärgerung infolge von Straßenverschmutzung.

Nun soll hier erheblicher zusätzlicher Verkehr über die öffentlichen Straßen von der hier beantragten Projektfläche einerseits direkt zu fremden Verbrauchern und andererseits zum Betonwerk des Antragsstellers an der Kirchberger Straße entstehen. Hier ist im Genehmigungsfall mit nachhaltigen Problemen durch Einschleppung von Staub und Dreck auf die Adenauerstraße über die nächsten 30 Jahre zu rechnen. Diese Problematik ist in der UVP zu benennen, es sind wirksame Gegenmaßnahmen aufzuzeigen und durch die Genehmigungsbehörde zu prüfen. Im Falle einer Genehmigung sind der Antragstellerin diese Gegenmaßnahmen aufzuerlegen.

Eine LKW-Räderwaschanlage sowie regelmäßige Reinigungen der öffentlichen Verkehrsflächen durch den Betreiber sind hier sicherlich übliche und probate Mittel. Diese müssen dann aber auch in einer Überarbeitung der Schalltechnischen Stellungnahme miterfasst werden.

Die Antragstellerin führt weiter aus (Punkt 11.3.4.1 Seite 40):

„Durch das Vorhaben werden keine relevanten Auswirkungen auf den Menschen eintreten, weder direkt auf angrenzende Siedlungen oder Erholungsgebiete noch indirekt durch Straßenverkehr.“

Auch hier bleibt die Antragstellerin den Beleg für ihre Behauptungen wieder schuldig. Schauen auf den Straßenverkehr auf der Adenauer Straße vom Einbindepunkt des Vorhabens bis zur Mündung auf die B56, so lässt sich die Antragstellerin überhaupt nicht über die dort aktuell stattfindenden Verkehre aus.

Vielleicht ja, weil sich ihre Behauptung dann nicht aufrecht halten ließe.

Hier muss man nämlich feststellen, dass es hier aktuell keinen Schwerlastverkehr gibt. Die Ortschaft Bourheim und die sie erschließende Adenauer Straße werden rein durch den örtlichen Versorgungsverkehr geprägt. Durchgangsverkehre werden durch die um die Ortschaft führenden klassifizierten Straßen von der Ortsdurchfahrt abgehalten. Im Ort ansässig gibt es neben den landwirtschaftlichen Betrieben keinerlei Betriebe die Schwerlastverkehr erzeugen.

Somit sind die einzigen Verkehre die hier stattfinden:

- PKW – Erschließungsverkehr
- Zulieferverkehr (Paketdienste)
- ÖPNV
- Landwirtschaftlicher Verkehr

Alles was darüber hinaus geht, ist als unüblicher und ausnahmsweiser Verkehr zu betrachten (z.B. wenn sich jemand Verfährt oder Schleichverkehr wenn die umliegenden klassifizierten Straßen in Folge von Unfällen o.ä. „verstopft“ sind).

Insofern sind die von der Antragstellerin angegebenen 64 LKW-Fahrten (deren Anzahl wie weiter unten nachgewiesen, ohnehin deutlich zu gering angesetzt ist) zuzüglich Fahrten der Kehrmaschine grundsätzlich als prägender Verkehr zu betrachten, der somit sehr wohl relevante Auswirkungen haben wird.

In ihrer Zusammenfassung der Umwelteinwirkungen wiederholt die Antragstellerin *„Der Abstand zur Wohnbebauung von Bourheim und zu den Wohnhäusern im Außenbereich ist nachweislich ausreichend, das Vorhaben führt nicht zu Überschreitungen der Richtwerte“*

Nochmal ist dieser Behauptung zu widersprechen: In der Schalltechnischen Stellungnahme sind, wie aufgeführt, deutliche Fehler festzustellen, beginnend mit der Anzahl der festgesetzten LKW-Fahrten über die Außerachtlassung der Verkehre auf den öffentlichen Straßen bis hin zur Festlegung des „Worst-Case-Szenario“.

Beim Thema Staub ist keinerlei Nachweis für die aufgestellten Behauptungen zu finden. Es handelt sich offensichtlich nur um genau das (leere) Behauptungen.

Auch die nochmalige Behauptung, dass Rad- und Wanderwege nicht beeinträchtigt werden, kann dem ortskundigen Leser nur ein verständnisloses Kopfschütteln entringen.

Bezüglich der Ankündigung, dass die Flächen nach Abschluss der Abgrabung wieder mit Erdaushub (also keinerlei Bauschutt oder sonstigem Deponiegut) angefüllt und rekultiviert wird, muss man auch dies definitiv in Frage stellen. Die bisherigen Abbaufächen des Antragsellers wurden bis heute nicht in eine Nutzung nach Rekultivierung zurück überführt. In wie weit hier eine ökologisch wertvolle Rekultivierung erfolgt ist, bleibt offen.

Auch ist festzustellen, dass der Betreiber sich bei seinem aktuellen Abgrabungsvorhaben (Nassabbau) nicht an den zunächst genehmigten Betriebsplan hält, man möchte ihm insoweit „Methode“ unterstellen. Bleibt also zu befürchten, dass ein ähnliches Geschäftsgebaren dann auch nach erfolgter Genehmigung dieses Projektes denkbar ist.

Die Genehmigungsbehörde muss im Genehmigungsfall, im Sinne der Allgemeinheit, hier entsprechende Auflagen formulieren und Sicherheiten einfordern, die kategorisch nur eine Verfüllung mit unbelastetem Erdaushub zulässt und eine ökologisch wertvolle Rekultivierung – auch finanziell - absichert.

Punkt 12 Tiere und Pflanzen...

Unter diesem Punkt (ab Seite 41) der UVP wird unter anderem auf die Beeinträchtigung der Tierwelt eingegangen. Im Text bezieht sich die Antragstellerin aber im Wesentlichen nur auf die Vogelwelt. Das oben bereits erwähnte Reh- und sonstige Niederwild wird hier nicht betrachtet.

Die Antragstellerin stellt richtigerweise fest: *„Pflanzen und Tiere sind gegenüber den folgenden Wirkfaktoren empfindlich: ... Zerschneidung, Barrierewirkung, Unterbrechung von Wechselbeziehungen...“*

Hier wird aber auf genau diese Einwirkung auf das Bewegungsverhalten von Reh- und Niederwild nicht eingegangen. Die Unterbrechung der West-Ost-Beziehung zw. Bahndamm/Fahrradweg im Süden und B56 im Norden lässt Ausweichbewegungen insbesondere im Norden über die B56 besorgen.

Bei einem 500 Meter breiten Sperrzaun, der das Abgrabungsgebiet in diesem Bereich umschließen wird muss davon ausgegangen werden, dass die Tiere nicht erkennen, dass sie um das Gelände auf einem wenige Meter breiten Pfad herumlaufen sollen. Der vorgelegte Betriebsplan lässt selbst mit der dort getroffenen Feststellung

„Zur Sicherung... werden die jeweils aktiven Abbau- und Verfüllschritte eingezäunt.“ nicht hoffen, dass eine großflächige Einzäunung unterbleibt, so ist im südlichen Vorhabensgebiet der Abschnitt 1 über die gesamte Projektlaufzeit beansprucht und im Norden werden die Abschnitte 2, 3 und 6 ab dem 4. Abgrabungsjahr durchgängig die genannte Beziehung abbilden.

Hier ist im Rahmen der Antragsprüfung und einer etwaigen Genehmigung zu klären, ob nicht ein abgeänderter Betriebsplan, der die Fläche nicht über die gesamte Zeit in seiner gesamten Nord-Süd-Ausdehnung beansprucht, insgesamt verträglicher wäre.

Ggfls. ist eine solche Änderung in der Genehmigung festzuschreiben.

Es wäre auch denkbar eine etwaige Genehmigung in Flächenteile zu untergliedern, die dann sukzessive durch die Behörde erst nach erfolgter und überprüfter Rekultivierung der vorangegangenen Teilfläche freigegeben wird.

Wenn der den Abbaubetrieb umgebende Zaun dann mit dem Fortschreiten der Maßnahme versetzt wird, reduziert die auch die Zerschneidung und die Unterbrechung der Wechselbeziehungen.

Das Vorbeschriebene (also die sukzessive Freigabe der Abbauabschnitte) muss auch schon deshalb in Betracht gezogen werden, weil der vorgelegte Betriebsplan nicht erkennen lässt, wie die frühzeitig beginnende Rekultivierung der bereits ausgekierten Flächen überhaupt funktionieren soll.

Punkt 14 Boden (Seite 50ff)

Bei den Ausführungen zum Thema Boden unter Pkt. 14 wird klar definiert, dass die als besonders wertvoll erkannten oberen Bodenschichten möglichst unmittelbar umgelagert werden sollen, damit sie ihren wertvollen Charakter nicht verlieren.

Der zeichnerischen Darstellung zum Betriebsplan kann man dieses Vorgehen aber nicht entnehmen. Es ist einfach nicht ersichtlich, wie die Teilfläche 1 bereits rekultiviert werden soll, während in Teilfläche 3 oder 6 noch der Abbau stattfindet. Hierzu ist seitens der Antragstellerin ein deutlich detaillierterer Ablaufplan vorzulegen, durch die Behörde zu prüfen und im Falle einer Genehmigung als deren Bestandteil festzuschreiben.

Eine entsprechende Überwachung der Abläufe ist mit Blick auf das aktuelle Geschäftsgebaren der Antragstellerin bereits in der Genehmigung festzuschreiben.

Es ist weiterhin zu prüfen ob nicht schon für die Dauer der Maßnahme bereits Kompensationsmaßnahmen aufzuerlegen sind, die den (temporären) Wegfall der unter 14.2.2 der UVP aufgeführten Bodenfunktionen ausgleichen.

Punkt 15 Wasser (Seite 56ff)

Unter Punkt 15 führt die Antragstellerin zum Thema Wasser aus. Auch hier kommt sie sehr schnell zu dem Schluss: *„Für das Schutzgut Wasser sind keine zusätzlichen Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.“*

Dies mag für den Betreiber zwar charmant sein, für eine Betrachtung aus Umweltschutzaspekten zielt die aber wieder zu kurz:

Natürlich sollen durch „Einhaltung der einschlägigen technischen Vorschriften und Regeln ... Schadensfälle mit negativen Auswirkungen auf die Grundwasserqualität ausgeschlossen werden.“

Aber sie „können“ nicht ausgeschlossen werden, wie die Antragstellerin fälschlich behauptet! Gerade beim Einsatz von Radlader, Hydraulikbagger und LKW, wie sie im Betriebskonzept beschrieben sind, muss man auch davon ausgehen, dass im Alltag eines Trockenabbaus einmal eine Havarie erfolgen kann.

Für einen solchen Havariefall sind von der Antragstellerin entsprechende Störfallkonzepte zu erarbeiten und die Mitarbeiter entsprechend zu schulen.

Die Antragstellerin geht weiterhin nicht auf die veränderten Bodenverhältnisse nach Wiederverfüllung und Rekultivierung ein. Hier wird sich durch den Austausch der vorhandenen Kiese gegen „normalen Erdaushub“ die Durchlässigkeiten des Grundwasserleiters signifikant verändern. Es handelt sich nach Ende der bergbaulichen Sumpfungmaßnahmen ja gemäß den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen um einen Teil des obersten Grundwasserstockwerkes.

Spätestens wenn dann das Grundwasser nach Ende der Sumpfungmaßnahmen hier wieder ansteigt, kommt das Grundwasser mit den eingebauten Böden in Berührung.

Es wird keine Aussage dazu getroffen, welche Folgen dies auf die Durchlässigkeit der dann nicht mehr vorhandenen Kiesschicht als Grundwasserleiter haben kann oder wird.

Auch eine Aussage zu der Frage ob die oberen Bodenschichten später bei Starkregenereignissen geeignet sind die Wassermassen in das Grundwasser abzuleiten wird nicht getroffen.

Ist dieses Sickerverhalten nämlich nachhaltig geschwächt, kann dies zweierlei negative Folgen haben:

- a. Reduziert sich bei einer Fläche von weit mehr als 200.000 m² die Grundwasserneubildungsrate und
- b. ist aufgrund der Hanglage des Grundstückes mit verstärkten Bodenerosionen zu rechnen.

Es sind also folgende Fragen in diesem Zusammenhang durch einen fachtechnischen Beitrag zu betrachten:

1.: Welchen Einfluss hat die veränderte Bodenstruktur auf die horizontalen Strömungen im Grundwasserleiter?

2.: Welchen Einfluss hat die veränderte Bodenstruktur auf die Grundwasserneubildungsrate?

Hier sind weitere fachkundige Untersuchungen einzufordern und ggfls. aus der Bewertung dieser Fragen klare Auflagen für die Wiederverfüllung abzuleiten.

Jedenfalls ist bei einer etwaigen Genehmigung klar zu definieren, welche Arten von Böden (auch mit dem Blick auf die Eigenschaft als Grundwasserleiter) für den Wiedereinbau zugelassen werden und dass auch ein späterer Antrag auf Einbau von Bauschutt oder anderen belasteten Materialien grundsätzlich keinerlei Aussicht auf Erfolg haben wird.

Weiterhin sind klare Anforderungen an Beprobung und Dokumentation zu den einzubauenden Böden festzuschreiben.

Punkt 16 Luft/Klima (Seite 60ff)

An dieser Stelle sei nochmals der Querverweis zur Thematik Stickstoffemissionen (s.o.) platziert. Die Antragstellerin führt hierzu nicht aus.

Punkt 17 Landschaft (Seite 63ff)

Unter Punkt 17 behandelt die Antragstellerin das Thema Landschaft. Hier stellt sie ganz zu Recht fest:

„Der Untersuchungsraum wird intensiv vom Menschen genutzt und ist stark anthropogen überprägt.“

Leider zieht die Antragstellerin aus dieser Feststellung aber nicht die richtigen Schlüsse. Genau diese intensive menschliche Nutzung der Flächen im „rheinischen Revier“ ist es, die die Landesregierung dazu bewogen hat den Anrainerkommunen ein Widerspruchsrecht im Zuge von Genehmigungen zum Abbau nichtenergetischer Rohstoffe zuzusprechen.

Dieses Widerspruchsrecht hat die Stadt Jülich in diesem Fall auch ausdrücklich genutzt, da die Gesamtfläche der Ortschaft bzw. Gemarkung Bourheim bereits zu mehr als 34 % vom Tagebau Inden betroffen war und weitere 11,5 % seiner Landfläche bereits dem Kiesabbau zum Opfer gefallen sind.

Mit der hier nun beantragten Maßnahme würden nochmals mehr als 200.000 m² Landfläche ihren für Mensch und Natur in Bourheim wertvollen Charakter verlieren. Dass in einer späteren Generation diese Fläche dann wieder rekultiviert sein wird, kann in den kommenden 30 Jahren nicht trösten, es wären nach den 1980er bis 2010er Jahren des Braunkohletagebaus weitere drei Dekaden in denen die Menschen vor Ort mit abgrabungstechnischen Beeinträchtigungen jeglicher Art zu kämpfen hätten.

Punkt 18 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter (Seite 66)

In ihren Ausführungen zu Punkt 18 geht die Antragstellerin zwar intensiv auf die südlich gelegenen Bau- und Bodendenkmäler ein, die in deutlicher räumlicher Nähe befindlichen römischen Bodenfunde („Via Belgica“ sowie „Römischer Vicus Neubourheim (an Aachener Landstraße)“ Nr. 54 in der Bodendenkmallexikon der Stadt Jülich) werden jedoch nicht näher betrachtet.

Abschnitt V Wechselwirkungen und Alternativen (Seite 68ff)

Punkt 21 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die Betrachtung zu Wechselwirkungen und Alternativen handelt die Antragstellerin auf nicht einmal zwei Seiten ab.

Es ist bezeichnend, dass sie insbesondere der Auseinandersetzung mit Alternativen in der 76 Seiten umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung nur einen Satz widmet. Dies bietet aber die Möglichkeit alles, was der Antragstellerin zum Thema Alternativen einfällt hier einmal im vollen Wortlaut wiederzugeben. Sie behauptet:

„Im Hinblick auf die Standortgebundenheit der Rohstofflagerstätte sowie im Sinne der vollständigen Ausschöpfung der Rohstofflagerstätte ist die Abgrabung im vorliegenden Fall alternativlos.“

Diese Behauptung mag aus der subjektiv geprägten Sicht der Antragstellerin nachvollziehbar sein, denn ihr stehen schlicht in näherem Umfeld zum Betriebsstandort bei Kirchberg keine anderen Flächen zur Verfügung.

Grundlage und Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung dürfen aber nicht der subjektive Blick der Antragstellerin sein. Insbesondere bei der Betrachtung von Alternativen muss hier ein gesamtgesellschaftlicher Blickwinkel gewählt werden.

Nochmals sei hier auf die objektive Betrachtung der Bezirksregierung verwiesen. Diese hat in Ihrer Untersuchung zur Aufstellung des Regionalplanes „Nichtenergetische Rohstoffe“ u.a. folgende Gesichtspunkte abgewogen:

- Notwendigkeit die Rohstoffversorgung für die Zukunft
- Lagerstättenkapazität des Standortes
- Alternativstandorte in räumlicher Nähe
- Verträglichkeit einer Abgrabung an diesem Standort

Hierbei ist sie (die Bezirksregierung) mit der ihr eigenen Expertise zu dem Schluss gekommen, dass es in der Gesamtbetrachtung geeignetere Alternativstandorte gibt.

Die Betrachtung der Bezirksregierung ist als ganz offensichtlich objektivere Sichtweise anzusehen und dabei im Genehmigungsverfahren deutlich stärker zu gewichten als die subjektiven Ausführungen der Antragstellerin.

An dieser Stelle mag die raumordnungsrechtliche Wirkung des Regionalplanes zwar noch keine rechtsverbindliche Wirkung erlangt haben. Die fachliche Expertise bei der Abwägung der berechtigten Interessen der Antragstellerin gegen die mindestens genauso wertvollen Interessen der Allgemeinheit im regionalen und besonders im lokalen Kontext kann und muss hier aber bei der Entscheidung der Genehmigungsbehörde eine starke Gewichtung erfahren.

Abschnitt VI Abfälle, Risiken ... (Seite 70ff)

Unter diesem Punkt der UVP führt die Antragstellerin aus:

„Betriebsbedingt treten Abfälle und Abwasser nicht auf.“

Wie bereits vorgehend beschrieben, wird auf die Verschmutzung des öffentlichen Straßenraumes durch den LKW-Verkehr überhaupt nicht eingegangen. Aus meiner Sicht ist hier für eine nachhaltige Betrachtung der Problematik die Errichtung und der Betrieb einer LKW-Reifenwaschanlage im Bereich des Abgrabungsvorhabens unabdingbar.

Sie ist auch in vielen vergleichbaren Betrieben anzutreffen und daher nicht als unüblich oder unangemessene Auflage einer Genehmigung anzusehen. Die Folge einer solchen Anlage ist aber die Erfordernis einer Wasserversorgung sowie einer Abwasseraufbereitung und -entsorgung.

Dass die Antragstellerin eine solche Option nicht bereits von sich aus im UVP vorsieht ist aus Kostengründen natürlich nachvollziehbar.

Weiterhin habe ich an anderer Stelle ausgeführt, dass für die Betriebseinrichtung aus arbeitsrechtlicher Sicht feste Unterkünfte und Sanitäreinrichtungen erforderlich sind.

Auch hier fallen Abwässer an und sind zu berücksichtigen.
Jedenfalls ist die Thematik zu betrachten und dann auch hier beim Thema
Abwasser entsprechend zu behandeln.

Weiter führt die Antragstellerin aus, dass ein erhöhtes Risiko von Unfällen und
Katastrophen nicht zu besorgen ist. Auf gängige Unfälle (oder Zwischenfälle)
geht die Antragstellerin erst gar nicht ein. Die Möglichkeit und die damit
verbunden Folgen sollten doch zumindest in Betracht gezogen werden.

Das Austreten von Betriebsstoffen ist in einem Betrieb von der Art des hier
beantragten nicht vollumfänglich auszuschließen. Die statistische
Wahrscheinlichkeit einer solchen Havarie ist sogar bei der geplanten
Betriebsgröße recht hoch anzusetzen.

Demnach lohnt sich ein Blick auf die Fragen:

Was passiert, wenn auf der Abgrabungssohle mit nur noch 1 m Kies zwischen
Sohle und Grundwasser ein LKW-Tank aufreißt und 500 ltr Diesel „mal eben“
ungehindert bis in´s Grundwasser versickern?

Was passiert, wenn zu Beginn einer längeren Betriebsunterbrechung z.B. am
Abend des Gründonnerstags eine Undichtigkeit im Hydrauliksystem von
Bagger/Radlader unentdeckt bleibt und das Hydrauliköl bis Dienstag nach
Ostern Zeit hat, sich seinen (kurzen) Weg ins Grundwasser zu suchen?

Stellungnahme zum Antragsteil Betriebsplanung-Bericht

Abschnitt I Ausgangslage (Seite 3ff)

Punkt 1.1 Vorhaben

Die Antragstellerin führt aus:

*„Die Laufzeit der Abgrabung ist abhängig von der Materialnachfrage, derzeit
würde ein Zeitraum für die Gewinnung bei etwa 22 Jahren liegen, bis zum Ende
der Wiederverfüllung werden zusätzlich etwa 8 Jahre benötigt.“*

Alle folgenden Aussagen und Berechnungen bezüglich Zeitplanung aber auch
z.B. der Lärmbelastung beziehen sich offensichtlich auf die Planung 22 + 8
Jahre. Die Antragstellerin lässt aber offen je nach Materialnachfrage den
Zeitraum deutlich zu straffen oder zu strecken.

Beides, sowohl eine zeitliche Straffung als auch eine Ausdehnung, wäre aber mit erheblichen Veränderungen in den zu betrachtenden Emissionen verbunden:

Eine zeitliche Straffung bringt mehr Verkehr, mehr Lärm und mehr Staub in kürzerer Zeit. Eine zeitliche Ausdehnung bedingt das Gegenteil: Eine deutliche Verlängerung aller Emissionen mit einer evtl. Verringerung der Belastungswerte.

Da die Antragstellerin hierzu aber nicht ausführt, muss eine Genehmigung hier verwehrt werden, denn diese Parameter – die ohnehin im gesamten Antrag falsch angegeben und in Folge falsch bewertet werden – bestimmen doch ganz klar das Maß der Belastung für Mensch, Tier und Umwelt, sowohl als Gesamtbelastung pro Zeiteinheit als eben auch als Belastung über die eben nicht definierte Laufzeit.

Sollte dennoch eine Genehmigung erteilt werden, so kann dieser nur mit einer klaren Festschreibung der Obergrenzen erfolgen:

- Maximale LKW-Spiele pro Werktag gemäß Schallschutztechnischer Stellungnahme
- Maximale Vorhabenslaufzeit, also Ende der Auskiesung nach max. 22 Jahren mit der abgesicherten Verpflichtung die Rekultivierung nach weiteren 8 Jahren abgeschlossen zu haben.

Insgesamt lässt sich die Ermittlung der Emissionswerte aus den LKW-Bewegungen alleine aus den Angaben der Betriebsplanung nicht nachvollziehen oder gar überprüfen. Eine nachvollziehbare Herleitung oder ein Rechengang liegen nicht vor. Aus diesem Grund habe ich nachfolgend eine eigene Berechnung angestellt:

Die Antragstellerin gibt an, dass pro Jahr 110.000 m³ Material abgebaut werden sollen.

Setzt man nun einen 4-Achs-Kipper als bevorzugtes Transportgerät an, so hat dieser üblicher Weise eine maximale Nutzlast von 20,0 to.

Die mittleren Dichte von Kies liegt bei 1700 kg/m³ (erdfeucht ggfls. auch höher). Hiermit kommt man auf ein zulässiges Ladevolumen von 11,76 m³ pro Fahrt.

110.000 m³/11,76 m³/Fahrt erfordert 9.354 Fahrten pro Jahr, bei 304 Werktagen pro Jahr (ohne betriebs- oder wetterbedingte Ausfalltage und Betriebsferien) kommt man auf 31 volle LKW pro Tag, die an- und abfahren, also in Summe 62 LKW Fahrten.

Selbst bei einem noch größeren 5-Achs Sattelkipper mit 27,5 Tonnen Nutzlast kommt man bei gleichem Rechengang auf 46 LKW Fahrten pro Tag.

(Im Gutachten werden nur 32 An-/Abfahrten angesetzt).

Alleine mit dieser kurzen Rechnung ist die gesamte Datenlage der Schalltechnischen Untersuchung widerlegt.

Die Fahrten für den Antransport des Verfüllmaterials bleiben hierbei aber noch außen vor.

Gemäß Betriebsplan soll der Abschnitt 2 im Jahr 2032 zu 2/3 wiederverfüllt sein. Bis zum Ende der Gesamtmaßnahme bleiben dann noch 20 Jahre. Über diesen Zeitraum muss dann das gesamte abtransportierte Material durch anzuliefernden Erdaushub ersetzt und wieder in die Fläche eingebracht werden. Vereinfachend nehme ich hier einmal an, dass auch hier ein jährliches Volumen von 110.000m³ an Material antransportiert werden muss. (Aufgrund der kürzeren Laufzeit wäre es eigentlich mehr!) Geht man optimistisch davon aus, dass 25% der Fahrten als Kombinationsfahrten durchgeführt werden können (Anlieferung Boden/Abtransport Rohstoff) verbleiben bei durchgängiger Nutzung von 4-Achs-Kippnern aber immer noch 108 LKW Fahrten und bei einem 5-Achs Kipper 80 Fahrten pro Tag in den Betriebsjahren 10-22.

Diese kurze Berechnung zeigt, dass das im Antrag vorgelegte Betriebskonzept nicht schlüssig mit den Berechnungen in der Schalltechnischen Untersuchung korreliert.

Jedenfalls ist, zur weiteren Überprüfung der Angaben und der erfolgten Berechnungen, der Antrag durch die Antragstellerin in allen Teilen schlüssig nachzubessern.

In ihrer Begründung für die Sinnhaftigkeit der Maßnahme erklärt die Antragstellerin wiederholend, dass ja auch der lehmige Abraum für verschiedenste Zwecke genutzt werden kann. Im Sinne einer Betrachtung auf Verträglichkeit des Vorhabens macht dies natürlich auch Sinn. Je mehr Rohstoffmasse sich an einem Standort nutzbar machen lässt, desto größer ist der Allgemeinnutzen pro beanspruchtem Flächenanteil.

Auf Seite 14 des Betriebskonzeptes kommt nun in einem Nebensatz aber die tatsächliche Planung für die Verwendung „an´s Tageslicht“: *„er kann teilweise für die Verfüllung und Rekultivierung verwendet werden“*.

Auch hier gibt es also klar widersprüchliche Aussagen in den verschiedenen Antragsteilen der Antragstellerin.

In der Betriebsplanung (und auch sonst im gesamten Antrag) fehlt ein nachvollziehbarer Managementplan, der die Schlüssigkeit der Annahmen und Behauptungen nachvollziehbar machen könnte. Es gibt keine Aussage über die Zwischenlagerung des Oberbodens unter Beachtung des § 202 Baugesetzbuch (Ein entsprechendes Bodenverwahrungskonzept wurde nicht vorgelegt).

In der Betriebsplanung wird nicht dargelegt, wie und wo der Abraum zwischengelagert oder verwendet wird. Zur ortsnahen Verwendung der ebenfalls zu Verwertung geplanten Lehm- und Ton-Massen wird ebenfalls nicht ausgeführt. Es gibt auch keinerlei Angabe dazu, wo die unbelasteten Erdmassen für die Wiederverfüllung generiert werden sollen.

Bedingt durch die regionalen Brankohletagebaue sind unkontaminierte Böden zur Wiederverfüllung ohnehin Mangelware.

Auch ist aus den Antragsunterlagen nicht abzuleiten, wie die Antragstellerin überhaupt eine Dokumentation über die ausgebauten Rohstoffmassen sowie die wieder einzubauenden Erdmassen durchführen wird. Hier wird in der Regel eine Verwiegung der transportierenden LKW geben müssen, eine Waage ist aber in der Betriebsplanung nicht dargestellt.

Angaben zu der Frage, wie die schadstofffreie Qualität der angelieferten Füllböden überwacht und damit gewährleistet werden soll, werden in der Betriebsplanung ebenfalls nicht gemacht.

Die weiteren Behauptungen in der Betriebsplanung unter 7.3 und 7.4 wurden schon an anderer Stelle widerlegt. Weitergehende Wiederholungen unterbleiben dazu an dieser Stelle.

Zum Arbeitsschutz ist auszuführen, dass die geplante Aufstellung von Baustellen-WC sowie das Mitbringen von Frischwasser im Kanister nicht mehr zeitgemäß ist und den Regelungen der ArbStättV und der ASR nicht mehr genügt. Ein solches Vorgehen mag für eine temporäre kurzfristige Baustelle denkbar sein, ist aber für ein Abgrabungsvorhaben, welches sich über eine zeitliche Dauer von 30 Jahren erstreckt nicht akzeptabel.

Weiterhin ist zu bezweifeln, dass die hier geplante Betriebsstätte rechtskonform ohne die Einrichtung ortsnaher Aufenthaltsräume möglich ist. Die in mehr als 2 km Entfernung liegenden Sozialräume können hier nicht als Ausgleich anerkannt werden.

Stellungnahme zum Antragsteil Angaben zum Arbeitsschutz

Auch in den Angaben zum Arbeitsschutz finden sich Widersprüche zu den übrigen Antragsunterlagen. Dies mag mit dran liegen, dass die Antragstellerin diesen Antragsteil im „Copy-Paste-Verfahren“ aus den Anträgen zu bestehenden Betriebsteilen zusammengefügt hat.

Unter Punkt 43 wird dies dann nur allzu deutlich:
Zu Maschinenaufstellungsplan wird nämlich dort ausgeführt:

„Gegenüber dem bestehenden Betrieb (Teilbereich1) treten keine Änderungen auf. Die Betriebsanlagen werden unverändert genutzt.“

Diese Aussage steht aber im eindeutigen Widerspruch zum Antragsteil Betriebsplanung, wo unter Punkt 4.2 beschrieben wird:

„Gegebenenfalls soll eine Vorklassierung des gewonnenen Materials im Vorhabengebiet selbst erfolgen. Die Siebanlage wird vor der jeweiligen Abbauwand aufgestellt“.

In der Schalltechnischen Stellungnahme wird der Siebanlage sogar ein eigener Unterpunkt gewidmet, so dass man wohl davon ausgehen muss, dass das Wort „Gegebenenfalls“ in den Ausführungen zur Betriebsplanung auch entfallen kann.

Aber natürlich kann man das nur vermuten. Die Antragstellerin lässt eben vieles in ihrem Antrag undefiniert.

Stellungnahme zum Antragsteil Landschaftspflegerischer Begleitplan

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan findet das unmittelbar angrenzenden Landschaftsschutzgebiet und ggfls. auftretende Wechselbeziehungen keinerlei Erwähnung. Auch zu dieser Thematik wurde weiter oben schon ausgeführt.

Ebenfalls wird auf die Gefahr der Austrocknung des Wurzelbereiches beim Baumbestand am Bahndamm/Fahrradweg nicht eingegangen. Zu den bereits extremen Belastungen für die Bäume durch den sich manifestierenden Klimawandel und die konkret damit verbundenen trockenen Sommer 2018-2020 kommt nun in diesem Bereich noch die über 10 Meter tiefe Abgrabung in unmittelbarer Nähe des Dammfußes.

Auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan fehlen jegliche Aussagen zu den Auswirkungen für Reh- und Niederwild.

Weiterhin betrachtet der Landschaftspflegerische Begleitplan in seiner Ausgleichsbilanz nur den Zustand **vor** und **nach** der Maßnahme. Aufgrund der, über die extrem lange Laufzeit erfolgenden, großflächigen Beeinträchtigung ist aber auch eine Ausgleichsbetrachtung **während** der Projektphase erforderlich.

Sollte es zu einer Genehmigung des Projektes kommen, so sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen anzuordnen und durchzuführen, die in Ihrer Wirkung geeignet sind, die Beeinträchtigungen für Mensch, Natur, Wasser und Boden bereits während der Maßnahme auszugleichen.

Stellungnahme zum Antragsteil Fachbeitrag zum Artenschutz

Bereits an anderer Stelle wird darauf eingegangen, dass bei der Betrachtung der betroffenen Tierwelt weitestgehend nur auf die Vögel eingegangen wird. Auch im Fachbeitrag zum Artenschutz wird hierauf das Hauptaugenmerk gelegt. Dabei bezieht sich die Antragstellerin im Kern auf eine Kartierung der IVÖR, erklärt aber dann unmittelbar, dass ein Endbericht hierzu noch gar nicht vorliegt.

Demnach ist auch nicht nachvollziehbar, wann die örtliche Aufnahme für die Kartierung erfolgt ist. Jedenfalls sind Zweifel an der Methodik der Untersuchung nicht unberechtigt, da für eine aussagekräftige Kartierung örtliche Aufnahmen über den Verlauf eines ganzen Jahres erforderlich sind.

Da im Moment keinerlei Beleg über die erfolgten Aufnahmen vorliegt wird somit angezweifelt, dass eine wissenschaftlich korrekte Methodik verwendet wurde.

Weiterhin werden unter den Ausführungen zum Artenschutz keine Ausführungen zu Rebhühnern gemacht:

Die als Planungsrelevante angesehenen Rebhühner wurden laut aktueller Kartierung nicht festgestellt. Dies ist sehr verwunderlich, da diese regelmäßig im Projektgebiet gesichtet werden. Diese **besonders geschützte Art** ist als Bodenbrüter auf Ackerflächen angewiesen. Der Wegfall einer über 20ha großen Fläche für einen Zeitraum von 30 Jahren ist hier nicht akzeptabel.

Stellungnahme zum Antragsteil Schalltechnische Stellungnahme

Im Gutachten wird ausgeführt (Pkt. 3.1 Seite 6 unten):

„Im Rahmen dieser schalltechnischen Untersuchung wird die Vorfelberäumung bzw. das Einrichten der Grube (Szenario 1) im Abschnitt 1, der Abbaubetrieb (Szenario 2) im Abschnitt 5 und die Verfüllung (Szenario 3) im Abschnitt 3 betrachtet. Dieses Vorgehen ist als „worst-case-Betrachtung“ anzusehen...“

Dieser Sichtweise ist mit Kenntnis der örtlichen Verhältnisse nicht zu folgen:

Aufgrund der topografischen Lage sind insbesondere die Immissionsorte IO-05 und IO-06 von jeglichem Szenario in den Abschnitten 1 und 2 deutlicher belastet als es vom Aufsteller der Stellungnahme hier behauptet wird.

Die Immissionsorte IO-01, IO-02 und IO-03 werden alleine aufgrund der kleineren Entfernung zu den Abschnitten 4 und 5 von diesen deutlich höher belastet als bei der durchgeführten Betrachtung der Abschnitte 1 und 3. Hier sind für eine vollumfängliche Betrachtung der Belastungen an den aufgeführten Immissionsorten die Berechnungen für alle Betriebsszenarien und alle Betriebsabschnitte durchzuführen und vorzulegen.

Ermittlung der Schallemissionen

Bei der gesamten Ermittlung der Schallemissionen verlässt sich der Ersteller der Stellungnahme auf Angaben des Auftraggebers, diese werden weder hinterfragt, noch sind sie für den Leser nachvollziehbar oder gar nachprüfbar.

Die Angaben sind zudem noch nicht einmal schlüssig mit den Angaben aus den anderen Antragsteilen abgeglichen. Die Stellungnahme muss daher als extrem fehlerbehaftet zurückgewiesen werden.

Hier (teilweise nochmal) die bisher festgestellten Fehler:

Fehler 1 Nicht alle geplanten Geräte angesetzt.

Die Antragstellerin führt in ihren Angaben zum Arbeitsschutz aus, dass im Abgrabungsbetrieb LKW und Dumper eingesetzt werden sollen. In der Schalltechnischen Stellungnahme tauchen aber Dumper mit keinem Wort auf. Dies mag daran liegen, dass z.B. ein (aktueller) Dumper der Marke Volvo, Typ A60H (selbst mit verbautem Geräuschsenkungssatz) einen Außengeräuschpegel von $L_{wa}=111\text{dB}$ aufweist. Da die Einheit dB eine logarithmische Funktion aufweist bedeuten die 5 dB Differenz zu dem mit 106 dB angesetzten Schalleistungspegel des LKW hier nahezu eine Vervielfachung der Schallbelastung. Anders ausgedrückt: Der Lärm den ein Dumper erzeugt wird so wahrgenommen wie 3-4 der in der Schalltechnischen Untersuchung angesetzten LKW

Fehler 2 Fehlerhafte Anzahl der zugrunde gelegten LKW-Fahrten

Hierzu habe ich schon weiter oben in einer Gegenrechnung ausgeführt.

Fehler 3

Die LKW-Fahrgeräusche werden auf 16 Stunden bezogen, die Betriebszeit ist aber tatsächlich nur mit 10 Stunden angesetzt. Bei kürzerer Betriebszeit werden also deutlich mehr Fahrten pro Zeiteinheit erforderlich, damit steigt die Lärmbelastung.

Art- und Anzahl der eingesetzten Geräte, die Betriebszeit sowie die benannte Anzahl der LKW-Fahrten sind eklatant für das Ergebnis der durchgeführten schalltechnischen Berechnungen.

Demnach ist die vorgelegte Schalltechnische Stellungnahme aufgrund fehlerhafter Eingangsdaten vollumfänglich zu verwerfen.

Sollte es zur Erteilung einer Genehmigung kommen, sind in dieser die der Schalltechnischen Stellungnahme zugrundeliegenden Geräte, Betriebszeiten und LKW-Fahrten festzuschreiben.

Fehler 4 Praxisferne Betrachtungen

In seiner Betrachtung setzt der Ersteller der Stellungnahme (Fußnote zu Tabelle 3 auf Seite 12 den Schalleistungspegel entsprechend einer Vorbeifahrt mit 20 km/h an. Dies würde auf einem Straßenabschnitt, wo dieser LKW einfach nur vorbei fährt auch sicherlich der richtige Ansatz sein.

Für den hier betrachteten Fall ist dies aber realitätsfern, da die LKW in die Grube fahren, dort rangieren, ggfls. Boden abkippen, befüllt werden und dann wieder anfahren. Dies sind alles Tätigkeiten bei denen ein deutlich höherer Schalldruckpegel zu erwarten ist.

Während diese höhere Belastung aus meiner Sicht in die gesamten Berechnungen einfließen muss, gilt es weiterhin noch das Anfahren der LKW bei Verlassen der Grube an der geplanten Zufahrt zur Adenauerstraße separat zu betrachten. Beim Anfahren mit einem voll beladenen LKW kommt es zu erheblichen Geräuschspitzen von denen insbesondere die Immissionsorte IO-03, IO-04 und IO 05 zusätzlich signifikant betroffen sein.

Hier ist außerdem zu berücksichtigen, dass infolge der zu erwartenden Fahrbahnverschmutzungen regelmäßig Kehrmaschinen die Strecke befahren werden, was zu weiteren Verkehrs- und damit Lärmbelastungen führen wird. Dies sind ebenfalls zu betrachten.

Fehler 5 Außerachtlassung des Anlagenbedingten Verkehrs auf öffentlichen Straßen

Bei der Betrachtung zum Anlagenbedingten Verkehr auf öffentlichen Straßen nach TA Lärm (unter Punkt 8 Seite 19) schließt der Ersteller der Stellungnahme seine Arbeit zu schnell ab. Er bezieht sich hier auf den Ausschlussgrund der „Vermischung mit dem übrigen Verkehr“.

Dies kann hier aber nicht akzeptiert werden. Natürlich erfolgt immer und unmittelbar bei Verlassen eines Betriebsgrundstückes auf eine öffentliche Straße auch eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr.

Demnach bräuchte es den kompletten Punkt 7.4 der TA-Lärm nicht, wenn man das genau so lesen und deuten könnte. Vielmehr geht es hier aber um den prägenden Charakter der Lärmbelastung.

Wie bereits oben ausgeführt ist die Adenauer Straße für Bourheim zwar eine „Hauptschlagader“ für die verkehrstechnische Erschließung des Ortes. Sie hat aber als solche aktuell quasi keinen LKW-Verkehr. Da sie eben keine Durchgangsstraße ist.

Demnach wird sich die tägliche Lärmbelastung an dieser Stelle mit 32 An- und Abfahrenden LKW (also 64 LKW-Bewegungen pro Tag) – und dies sind nur die vom Gutachter angesetzten aber wie oben schon nachgewiesen absolut zu geringen Zahlen - signifikant steigern.

Diesen dann prägenden neuen Verkehr muss man sehr wohl in der schalltechnischen Untersuchung genauer betrachten.

Aufgrund der 5 wesentlichen Fehler in der Schalltechnischen Stellungnahme ist diese zu verwerfen und muss, um den Gesamtantrag überhaupt prüfbar zu machen, komplett überarbeitet oder sogar neu erstellt werden.

FAZIT

Die Antragsunterlagen sind unvollständig, in weiten Teilen mit Fehlern sowie falschen Annahmen und unbegründeten Aussagen behaftet, in den einzelnen Antragsteilen widersprüchlich und in der Methodik und Sorgfalt ihrer Erstellung fragwürdig.

In Summe ist eine Abweisung des Antrages alleine aufgrund der strukturellen Fehler und der Unvollständigkeit gerechtfertigt und angezeigt.

Das hier beantragte Projekt widerspricht außerdem den politischen Zielen und Vorgaben aller beteiligten Ebenen:

- Der Rat der Stadt Jülich als betroffene Kommune hat dem Projekt das gemeindliche Einvernehmen versagt.
- Der Kreistag Düren kann mit dem gültigen Koalitionsvertrag von CDU und Grünen keine grundsätzlich andere Meinung vertreten.
Außerdem widerspricht das Vorhaben den Entwicklungszielen des in Aufstellung befindlichen Landschaftsplanes „Rur- und Indeae“, der für diesen Bereich die Anreicherung der *„Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und mit gliedernden und belebenden Elementen unter Berücksichtigung der Lebensraumfunktionen der agrarisch geprägten, offenen Bördelandschaft und Erhalt der vorhandenen Strukturelemente“* vorsieht.
- Auch die Landesregierung verfolgt mit der Aufstellung des Regionalplans (Teil: Nichtenergetische Rohstoffe) sehr wohlbegründet das Ziel die hier betroffene Fläche nicht für die Gewinnung von Rohstoffen auszuweisen.

All dieses politische Streben verfolgt das Ziel Mensch und Natur vor unverträglichem Raubbau zu schützen.

Nun muss es Aufgabe der Genehmigungsbehörde sein, die offensichtlich in allen Antragsteilen subjektive Darstellungsweise der Antragstellerin kritisch zu hinterfragen und mit den gleichen Bewertungsansätzen zu prüfen, die die Bezirksregierung bereits bei der Bewertung der Flächen herangezogen hat.

Wenn sie dies objektiv tut, kann sie zu gar keinem anderen Schluss als die übergeordnete Behörde kommen und muss den Antrag abweisen.

Mit freundlichen Grüßen