

14.04.2016

# **Tischvorlage**

**TOP 2 / Sondersitzung des VA am 14.04.2016**

**Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans  
(BVWP 2030):**

Regionale Voten für die

- Priorisierung von Straßenvorhaben
- Priorisierung von Schienenvorhaben
- Priorisierung von Wasserstraßenvorhaben

**Schreiben Initiative LWU Lebenswertes Uedem  
vom 03. April 2016**

**Schreiben der Bürgerinitiative für ein lebenswertes  
Uedem (LWU) – E-Mail vom 13.04.2016**

- Stellungnahme zur B67n der Wolf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR Fachagentur für Stadt - und Verkehrsplanung, Landschafts- und Umweltplanung von 2013
- Zusammenstellung von Bildmaterial der alten Kulturlandschaft Uedemerfeld
- Protokoll der Uedemer Ratssitzung im Dezember 2000

**Stellungnahme des Rheinischen Vereins für Denkmal-  
pflege und Landschaftsschutz vom 24.3. 2015**

Eingabe zum BVWP 2030  
Int. Nr. 258 - 260  
OU Uedem (A 57 – L 174)

## **B67 n zwischen Kalkar-Kehrum und A 57 (OSTvariante)**

### **Hintergrund**

- Planung B67n Abschnitt zwischen Kalkar Kehrum und A 57 / Kervenheim seit den 1960er Jahren.
- Geplante Linienführung durch das Uedemerbruch scheiterten in den 1980er Jahren an erheblichen Widerständen im Planfeststellungsverfahren.
- Seit Ende der 1990er Jahre wiederaufgenommenen Planungen führen insbesondere in Uedem zu massivem Widerstand. 1999 Gründung Bürgerinitiative LWU gegen neue Linie B67n durch Uedemerfeld. Nachfolgend heftige Auseinandersetzungen; erste Demo Uedems.

Aktuell geplante Linienführung birgt **unverändert hohes Konfliktpotential**.

Ziel BVM ist Sicherung regional ungestörten Verkehrsflusses mittels zweispurigen Neubaus (2 + 2 erweiterte Überholstreifen). Auf lokaler Ebene erhoffen sich Vertreter Gemeinde Uedem primär Reduktion des unzumutbaren innerörtlichen Durchgangsverkehrs.

Ab 2011 Gespräche von Vertretern LWU mit verschiedenen Trägern öffentlicher Belange, Bürgermeister von Uedem, Vertretern StrassenNRW, MdB Pofalla. Konsens über integrativen Ansatz, der neben Planern StrassenNRW, Trägern öffentlicher Belange (Wissenschaftler und Fachleute wie die Beauftragten für den Schutz der Kulturlandschaft, Naturschutz, Bodendenkmalpflege etc.) Interessengemeinschaften betroffener Anwohner und Grundstückseigentümer sowie Landwirtschaft informieren und auch in Teilen zusammenführen soll. Dies steht noch aus.

### **Aktuelle Sachlage und Folgen im Falle einer Realisierung OSTvariante B 67n :** (Plannerisch bisher vorgesehene Trasse)

- Unverändert in hohem Maße konfliktrichtig.
- Zerstörung der überregional bedeutenden u. herausragend gut erhaltenen Kulturlandschaft der Niederrheinischen Hufe-Siedlungen (= spätmittelalterliche Streifensiedlungen) in Uedemerfeld durch irreversible Zerschneidungseffekte. Zerstörung der Hohlwege und Abtrennung der Ortsteile Uedemerfeld & Uedembruch vom örtlichen Gefüge Uedems.
- Negative Auswirkungen auf direkt angelagertes und erst 2011 eingerichtete Naturschutzgebiet Uedemerbruch und den darüber hinaus angestrebten Biotopverbund.
- Verkehrliche Sogwirkung bei B67n OSTvariante. StraßenNRW selbst rechnet mit massiver Verstärkung der Lärm- und Abgasemissionen, durch Bündelung von Verkehrsströmen ( Prognose > 15.000 PKW / Tag), die sich bisher flächig verteilen.
- Bewirtschaftbarkeit der LW-Flächen nicht mehr direkt gegeben, für betroffene Anwohner Abtrennung von anderen Dorfteilen).
- Zerstörung des wichtigsten Naherholungsgebietes von Uedem.

**Realisierung B67n in geplanter Form (OSTvariante) führte - weit über partikulare und lokale Interessen hinaus – zur unwiederbringlichen Zerstörung eines Natur- und Kulturgutes überregionalen Rangs.**

#### **Aktuelle Forschungsergebnisse zur Wertstellung des betroffenen Bereiches**

Diverse aktuelle wissenschaftliche Forschungsergebnisse und -aktivitäten über das Biotop und die Kulturlandschaft Uedemerbruch- und Uedemerfeld liegen vor:

- 2014 LVR-Fachbeitrag Landschaftliche Kulturpflege
  - 2013 Fachbeitrag Kulturlandschaft zum Regionalplan Düsseldorf
  - 2012 Pilotprojekt zur Natur- und Kulturlandschaft Uedemerfeld und – bruch (Integrativer Ansatz des Naturschutzzentrums Kreis Kleve, der Universität Koblenz und dem LVR)
  - 2011 Einrichtung des Naturschutzgebietes Uedemerbruch (Befindet sich unmittelbar entlang der aktuell geplanten Trasse)
  - 2010 Landschaftsplans Kreis Kleve Uedem Nr. 8
  - 2007 Grundlagen für die Landesplanung (LEP) mit Fachgutachten. (Hrsg. Landschaftsverband Rheinland und LWL)
- Dem Kulturraum Uedemerfeld / Uedemerbruch (Die aktuell geplante B 67n Trasse zerschnitten mittig das als schützenswert erkannte Areal) wird ein besonders schützenswerter Status eingeräumt.

Neben betroffenen Bürgern, inkl. LWU, die wie schon 2000 ff. Planungsbüros und rechtliche Ratgeber mandatiert haben, sind diverse Träger öffentlicher Belange erklärtermaßen kontrovers in Bezug auf die aktuelle Trassenplanung (Wissenschaftler in Natur- und Kulturlandschaftsschutz, Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege (allein mehrere Bodendenkmäler im Bereich der geplanten Trasse), Baudenkmalpflege etc.)

#### **Lösungsalternative: B 67n WESTvariante**

Aufgrund des grundlegend neuen Sachstandes regen wir an, jene Überlegungen wiederaufzugreifen, die schon 2001 von öffentlicher Seite ins Gespräch gebracht und bislang nicht weiterverfolgt wurden:

#### **Lückenschluss zwischen Kalkar und A 57 über weiten Bogen westlich von Uedem (u.a. Umwidmung L5 und geplanten L5n Trasse zur B 67n)**

##### **VORTEILE**

- Sicherstellung des überregionalen Verkehrsflusses
- Schutz des o.g. herausragenden Natur- und Kulturraums
- Möglichkeit der zügigen Realisierung (sämtliche Parteien inkl. der von der L5n betroffenen Bürger haben sich FÜR den Bau einer Ortsumgehung westlich von Uedem ausgesprochen)
- Erhebliche Reduktion der Baukosten B 67n OSTvariante, Nutzung bestehender Verkehrswege.

Für die Initiative LWU

Siegmund zu Eulenburg

# Eingabe zur Bürgerbeteiligung zum BVWP 2030

bezüglich des Projektes B67n

von der

**Bürgerinitiative für ein lebenswertes Uedem (LWU)**

Inhalt:

I. Bürgerprotest B67n - Bürgerforderung L5n

II. Fotos der zu bewahrenden Kulturlandschaft

III. Straßenplanungsskizze

Wülfing, Elisabeth  
für die LWU (Initiative Lebenswertes Uedem)  
Uedemerfelderweg 39  
47589 Uedem  
lisiwuelfing@gmx.de  
0173-6051679

## I. Bürgerprotest B 67 n - Bürgerforderung L 5 n - Damals wie heute!

Auszug aus der Mitschrift der Ratssitzung am 18.12.2000

mit : Übergabe der 1000 Unterschriften mit der Aussage:

„Soll die Gemeinde Uedem gegenüber den mit der Linienbestimmung befassten Behörden, insbesondere dem Landschaftsverband Rheinland Wesel Rheinisches Strassenbauamt Wesel folgende Stellungnahme abgeben:

„Die Gemeinde Uedem spricht sich gegen die von den zuständigen Behörden vorgeschlagene Linienbestimmung für den geplanten Neubau der B 67 n (sogenannte Varianten Ia, I, und II), die über das Gebiet der Gemeinde Uedem verlaufen und gegen den Neubau der B 67 n insgesamt aus.“

Ja, ich bin dafür.“

und mit: Ratsbeschluss: Befürwortung der L 5 n und Ablehnung der B 67 n

Gemeinde Uedem  
Rat

Niederschrift

über die Sitzung des Rates der Gemeinde Uedem am 18.12.2000 im Schlütersaal des  
Bürgerhauses

Sitzungsbeginn: 17.30 Uhr

Sitzungsende: 21.00 Uhr

Anwesend:

Vorsitzender:	van Briel,	Werner (BM)	CDU
Ratsmitglieder:	Altenstädter,	Herbert	SPD
	Bremers,	Markus	SPD
	Bremers,	Paul	CDU (bis TOP 5)
	Daniels,	Hartmut	CDU
	Diedrich,	Hans Georg	SPD
	Dilchert,	Karl-Heinz	CDU
	Erdinc,	Martina	SPD
	Gaspar,	Johannes	CDU
	Giglio,	Vincenzo	CDU
	Hammerbach,	Wolfgang	F.D.P.
	Hebben,	Rita	CDU
	Hemmers,	Ursula	CDU
	Ingenerf,	Maria	CDU
	Jentjens,	Heinrich	CDU
	Kanders,	Walter	CDU
	Kessel,	Ursula	CDU
	Kilzer,	Helmut	CDU
	Laws,	Stefan	SPD
	Lehmann,	Michael	CDU
	Meyer,	Berno	GRÜNE
	Paeßens,	Petra	CDU
	Parma,	Manfred	SPD
	Schlautmann,	Hubert	SPD
	Thyssen,	Peter	CDU
	Verhaelen,	Paul	F.D.P.
	Welles,	Paul	CDU
Verwaltung:	Billion,	Gerd-Heinz (GAR)	
	Hemmers,	Werner (GVR)	
	Weber,	Rainer (GAR)	
außerdem anwesend:	Presse	(4)	
	Zuhörer	(130)	

Der Vorsitzende, BM van Briel, eröffnet die Sitzung mit einem Gruß an die Anwesenden.

Er stellt fest:

1. Sämtliche Mitglieder sind ordnungsgemäß eingeladen,
2. die Frist von 5 Tagen für die Einladung zur Sitzung ist eingehalten,
3. die Tagesordnung ist den Mitgliedern mitgeteilt,
4. Zeit und Ort der Sitzung sowie die Tagesordnung sind gemäß § 11 Abs. 2 der Hauptsatzung öffentlich bekanntgemacht worden.

Vor Eintritt in die Tagesordnung verteilt auf Anfrage von Herrn Schlautmann ein Vertreter der CDU-Fraktion einen Sachantrag vom 18.12.2000 zum Tagesordnungspunkt 3 „Linienbestimmungsverfahren L 5n und B 67n; hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 23.11.2000“.

### Öffentliche Sitzung

#### Tagesordnung

Folgende Tagesordnungspunkte werden behandelt:

TOP 1 - Fragestunde für Einwohner

TOP 2 - Ablehnung der B 67n zwischen Kalkar-Kehrum (L 174) und Kevelaer-Kervenheim (A 57) -Umsetzung des Bürgerwillens-;  
hier: Antrag der SPD-Fraktion vom 06.12.2000

X TOP 3 - Linienbestimmungsverfahren L 5n und B 67n;  
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 23.11.2000

X TOP 4 - Linienbestimmungsverfahren für den Neubau der B 67n zwischen Kalkar-Kehrum (L 174) und Kevelaer-Kervenheim (A 57);  
hier: Durchführung des Erörterungsverfahrens  
- Verwaltungsvorlage Nr. 64/2000 -

TOP 5 - Bauleitplanung;  
hier: Aufstellungs- und Satzungsbeschluss zur 7. vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes Uedem Nr. 7 -Uedemerbruch- gemäß §§ 2, 10 und 13 des Baugesetzbuches (Bau-GB)  
- Verwaltungsvorlage Nr. 59/2000 -

TOP 6 - Umgestaltung des Kleinspielfeldes an der Zweifachturnhalle;  
hier: Vorstellung der Planung  
- Verwaltungsvorlage Nr. 67/2000 -

TOP 7 - Satzungsangelegenheit;  
hier: 4. Änderung der Beitrags- und Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung der Gemeinde Uedem vom 20.11.1996  
- Verwaltungsvorlage Nr. 56/2000 -

TOP 8 - Stellenplan für das Haushaltsjahr 2001  
- Verwaltungsvorlage Nr. 62/2000 -



**TOP 3 - Linienbestimmungsverfahren L 5n und B 67n;  
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 23.11.2000**

Zum Sachverhalt wird auf den als Anlage 3 beigelegten Antrag der CDU-Fraktion vom 23.11.2000 verwiesen. BM van Briel verliest den Beschlussvorschlag des vor Eintritt an die Ratsmitglieder verteilten Sachantrages der CDU-Fraktion vom 18.12.2000 (Anlage 4).

Bezugnehmend auf die Diskussion unter TOP 2 beantragt Herr Fraktionsvorsitzender Thyssen (CDU) gemäß § 13 Abs. 1 Buchstabe e) der Geschäftsordnung die Sitzung für eine Unterbrechung mit den Ratsparteien zu unterbrechen. Der Rat beschließt um 19:25 Uhr die Sitzung zu unterbrechen. Vertreter der CDU-, SPD- und F.D.P.-Fraktion ziehen sich zur Beratung eines gemeinsamen Antrages zum Linienbestimmungsverfahren B 67n zurück. Die Sitzung wird um 19:52 Uhr durch BM van Briel wieder eröffnet.

BM van Briel verliest einen zum CDU-Antrag vom 18.12.2000 geänderten Beschlussvorschlag, der von allen Fraktionen getragen wird, mit folgendem Wortlaut:

„Nachdem nun sicher ist, dass die L 5n als Teilumgehung für Uedem in der Variante 2 (weiträumige Umgehung) kommt, spricht sich der Rat der Gemeinde Uedem aufgrund des vorliegenden Sachstandes gegen die B 67n in allen drei Linienführungen aus; nach Fertigstellung der L 5n sollten deren Wirkungen auf die Verkehrsströme um Uedem durch neue Verkehrszählungen ausgewertet werden. Der Rat der Gemeinde Uedem hält dann eine Überprüfung dieser Entscheidung für notwendig und sinnvoll.“

Die Fraktionsvorsitzenden der CDU- und SPD-Fraktion, Herr Thyssen und Herr Schlaumann, erklären, dass die Begründungen des CDU-Antrages vom 18.12.2000 und des SPD-Antrages vom 06.12.2000 zu einer Begründung zusammengeführt werden und diese einem gemeinsamen Antrag aller Ratsparteien - die F.D.P.-Fraktion und der Vertreter der Grünen signalisieren ihre Unterstützung - mit dem o.g. Beschlussvorschlag als Bestandteil beigelegt werden soll.

Der Rat beschließt bei 4 Stimmenthaltungen, einem Antrag mit dem o.g. Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Als Anlage 6 ist der gemeinsame Antrag zur Sache gemäß § 15 Abs. 1 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Gemeinde Uedem von der CDU-, SPD-, F.D.P.-Fraktion und den GRÜNEN vom 18.12.2000 zum TOP 3 „Linienbestimmungsverfahren L 5n und B 67n“ beigelegt.

**TOP 4 - Linienbestimmungsverfahren für den Neubau der B 67n zwischen Kalkar-  
Kehrum (L 174) und Kevelaer-Kervenheim (A 57);  
hier: Durchführung des Erörterungsverfahrens  
- Verwaltungsvorlage Nr. 64/2000 -**

Herr Fraktionsvorsitzender Thyssen (CDU) beantragt aufgrund des Ratsbeschlusses unter TOP 3 „Linienbestimmungsverfahren L 5n und B 67n“ zum gemeinsamen Antrag der CDU-, SPD-, F.D.P.-Fraktion und der GRÜNEN gemäß § 13 Abs. 1 Buchstabe h) der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Gemeinde Uedem diesen TOP 4 abzusetzen. Er bittet, die Verwaltungsvorlage Nr. 64/2000 der an das Rheinische Straßenbauamt Wesel abzugebenen Stellungnahme beizufügen, die auch die von Herrn Paul Bremers unter TOP 3 angesprochenen Einwände beinhaltet.

Herr Schlaumann beantragt, auch die Unterschriftenliste der Bürgerinitiative LWU mit dieser Stellungnahme weiterzuleiten.

Der Rat beschließt einstimmig, diesen Tagesordnungspunkt abzusetzen und die o.g. Unterlagen (Verwaltungsvorlage Nr. 64/2000 u. Unterschriftenliste) der an das Rheinische Straßenbauamt Wesel abzugebenen Stellungnahme beizufügen.



## II. Fotos der zu bewahrenden Kulturlandschaft

- mit Markierung der geplanten B 67 n













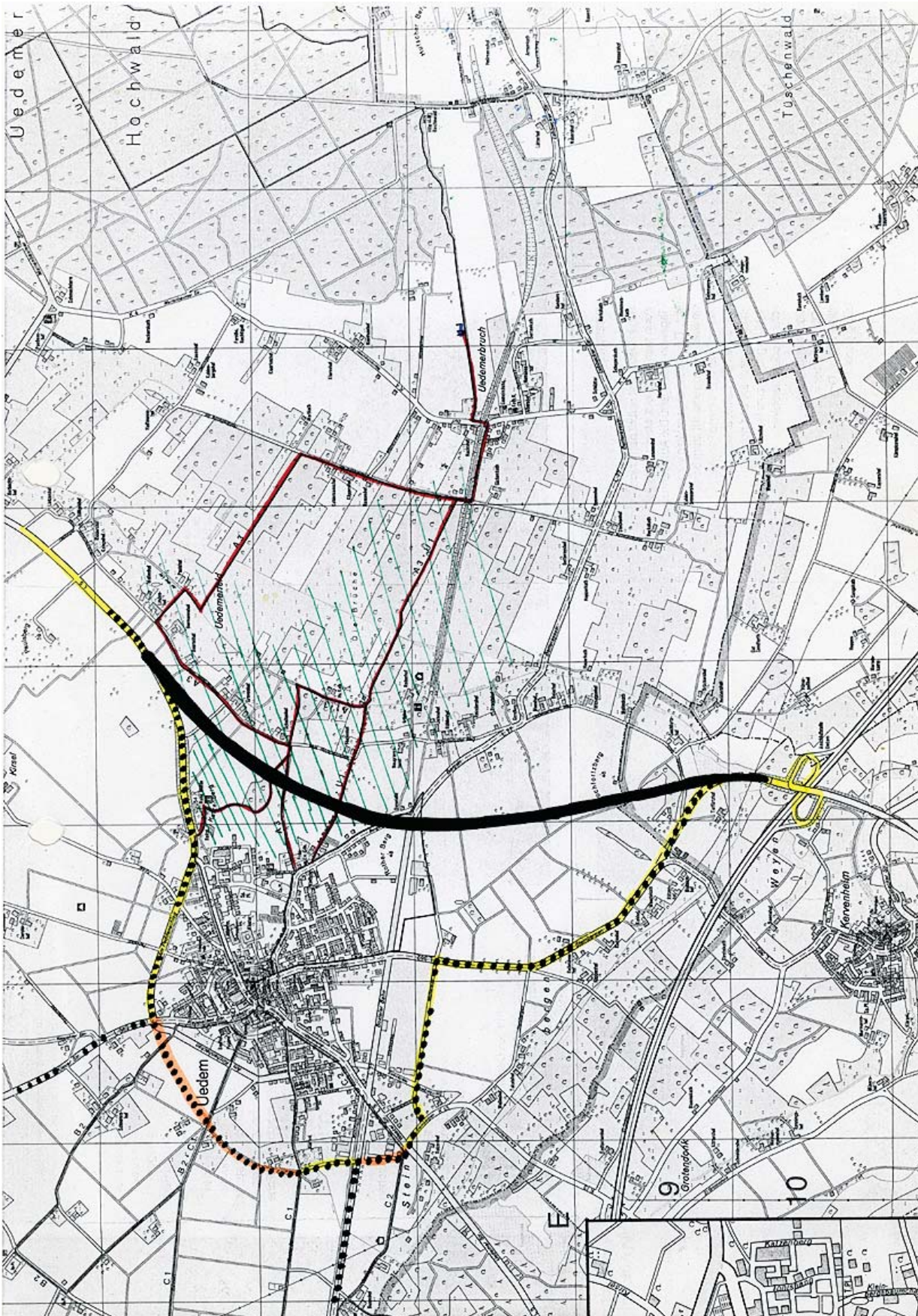








### III. Strassenplanungsskizze - alternative Linienführung



----- B 67 n

..... L 5 n (Westumgehung, Bundesstraße auf Landstraße gelegt)

**Stellungnahme  
zur B 67n zwischen der A 57  
(Kevelaer-Kervenheim) und der L 174 (Kehrum) im  
Rahmen der Neu-Aufstellung  
des BVWP 2015**

**Auftraggeber:  
Initiative Lebenswertes Uedem  
c/o Familie Wülfing  
Uedemerfelder Weg 39  
47589 Uedem**

**Auftragnehmerin:**

**RegioConsult.  
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR  
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,  
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg  
Tel. 06421/68 69 00  
Fax 06421/68 69 10  
info@RegioConsult-Marburg.de  
www.RegioConsult-Marburg.de**

**Bearbeitung:**

**Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (Projektleitung)  
Dr. Ralf Hoppe**

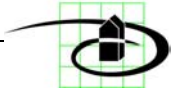
**Marburg, im Mai 2013**





## **Gliederung**

1.	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....	4
1.1	Lage Im Straßennetz und raumordnerische Bedeutung .....	4
1.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....	5
2.	Darstellung der untersuchten Varianten .....	10
2.1.	Allgemeine planerische Randbedingungen und Inhalte.....	10
2.1.1	Variante I .....	11
2.1.2	Variante II .....	15
2.2.	Einflüsse auf die Umwelt der untersuchten Varianten .....	16
2.2.1	Raumordnerische Beurteilung .....	16
2.2.2	Schutzgut Mensch (Wohnen, Wohnumfeld, Erholen) .....	17
2.2.3	Pflanzen und Tiere.....	18
2.2.4	Landschaftsbild.....	20
2.2.5	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	20
3.	Anforderungen an den BVWP .....	22
3.1	Infrastrukturplanung und Haushaltskonsolidierung.....	22
3.2	Alternativenprüfung in der BVWP .....	25
4.	Zusammenfassung .....	27



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich der Verkehrsbelastung 1995, 2005, 2010 (DTVw) .....	7
Tabelle 2: Entwicklung der Kosten im Straßenbau .....	15

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsstärken 2005 zwischen Uedem – Kalkar .....	8
Abbildung 2: Verkehrsstärken 2010 zwischen Uedem – Kalkar .....	9
Abbildung 3: Verkehrsstärken 1995 zwischen Uedem – Kalkar .....	9
Abbildung 4: Verkehrsstärken 1995 zwischen Uedem – Kalkar .....	10





## **1. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens**

### **1.1 Lage Im Straßennetz und raumordnerische Bedeutung**

Die Bundesstraße B 67 soll den südwestfälischen Raum (Bocholt / Borken / Nottuln) mit der Region Niederrhein (Bereich Goch) verbinden. Neben der Zubringerfunktion zu den Bundesautobahnen A 3 und A 57 soll der überregionale Verkehr aufgenommen abgewickelt werden.

Bisher endet die vorhandene B 67 südöstlich von Kalkar an der L 174 bei Kalkar-Kehrum und verläuft über einen nordwestlichen Versatz durch das Stadtgebiet von Kalkar und anschließend in südwestlicher Richtung bis zur Anschlussstelle Goch / Weeze (A 57 / B 67 / B 9).

Begründet wird die B 67n im Erläuterungsbericht damit, dass mit der Linienführung der B 67n die umwegige Umfahrung über Kalkar und Goch entfallen soll. Der B 67n wird ein hoher Stellenwert als Zubringer zur A 57 aus dem Raum Uedem, Kalkar und Rees zugeschrieben. Der geplante Linienbestimmungsabschnitt ist bislang Bestandteil des Fernstraßenbedarfsplanes und als vordringlich eingestuft. Der Landesentwicklungsplan (LEP NRW) stellt die B 67n als überregionale Entwicklungsachse zwischen dem Münsterland (Dülmen) und dem niederländischen Grenzraum (Goch) dar. Sie soll die Mittelzentren Goch und Bocholt verbinden. Wesentliche Grundlage der Entwicklungsachsen ist die Verkehrsinfrastruktur.<sup>1</sup>

Im Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Regierungsbezirk Düsseldorf ist die B 67n zwar enthalten, aber es zeigt sich, dass entlang der L 362 mit der West-Nord-Umfahrung Uedem (L 5) und ggf. der Südumgehung Kalkar eine wesentlich eingriffsärmere und kostengünstigere Lösung möglich ist, die mit einem kurzen Neubauabschnitt auskommt.

Die aus Sicht des GEP zur Sicherung und Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen, überregionalen Verkehrsnetzes unerlässliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ist somit auf einfachere Art und Weise möglich. Der "Lückenschluss" zwischen der B 57 und der A 57 kann mit deutlich geringerem Aufwand auch über Landesstraßen erfolgen.

---

<sup>1</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht zur Linienbestimmung B 67n zwischen der A 57 (Kavelaer-Kervenheim) und der L 174 (bei Kalkar-Kehrum) nach § 16 FStrG. S. 1.



Unter Beachtung der Raumverträglichkeit und unter Berücksichtigung landschaftsökologischer Aspekte sowie des Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der Verkehrsbelastung (s. Kap. 1.2) dringend geboten auf die B 67n als vollständige Neubaumaßnahme zu verzichten.

## **1.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Zu den Verkehrsverhältnissen wird im Erläuterungsbericht zur Linienbestimmung folgendes ausgeführt:

*„Mit dem Bau der Querspange zwischen der AS Uedem und der L 362 ist 1997 eine direkte Anbindung an das Straßennetz nördlich der A 57 geschaffen worden, um den Bereich Uedem effizient an die A 57 anzuschließen. Andererseits haben sich durch die wünschenswerte Netzergänzung überproportionale Zunahmen der nach Norden und Süden ausgerichteten Verkehre (u. z. insbesondere im Zuge der L 362) in den Ortschaften Kvelaer-Kervenheim und Uedem ergeben. Auffallend sind die relativ hohen Anteile der Nutzfahrzeuge auf dem Straßennetz des gesamten Untersuchungsgebietes zwischen Kervenheim im Süden und Kalkar-Kehrum im Norden.*

*Für die Ermittlung der Verkehrsprognose wurde ein Szenario für den Prognosehorizont 2010 zugrunde gelegt, das von einer erheblichen Verteuerung der Kraftstoffkosten (allgem. Erhöhung der Mineralölkosten; externe Kosten aus dem gestiegenen Umweltbewusstsein), höheren Auslastung des Straßennetzes, Verringerung der mittleren Reisegeschwindigkeit und Verknappung des verfügbaren Parkraumes ausgeht. In Anbetracht der (weltweiten) Liberalisierungstendenzen und der Öffnung zu den Märkten in Osteuropa ist von einem Wirtschaftswachstum von 2 bis 3 % auszugehen. Es wird nicht nur einen deutlichen Fahrleistungszuwachs von 17 %, sondern auch eine überregionale Steigerung im Warenaustausch, d. h. im Güterverkehr geben.*

*Neben der allgemeinen Mobilitätsentwicklung wirken sich auch singuläre Maßnahmen auf die zukünftige Verkehrsnachfrage aus. Außer Veränderungen der Nutzstruktur sind Änderungen der Flächennutzung in diesen Zusammenhang von Bedeutung. Im Planungsbereich gibt es einige Erschließungsobjekte, die bis zum Prognose-Horizont realisiert sein werden und daher zu berücksichtigen sind. Zum Beispiel ist im Süden Uedems die Erweiterung der Bebauung um ca.*



*100 Wohneinheiten geplant. Das bestehende Gewerbegebiet bei Kalkar-Kehrum soll erweitert werden, im Bereich der Gemeinde Sonsbeck sind ebenfalls mehrere Erschließungsvorhaben und im Bereich des Ortsteiles Labbeck ein neues Wohngebiet geplant.*

*Neben der Erweiterung und Erschließung von Siedlungsgebieten sind im Planungsraum zwei touristische Großprojekte entstanden, deren Verkehrsaufkommen ebenfalls Berücksichtigung finden muss:*

- a) Schloß Moyland (nördlich von Kalkar) und*
- b) Kern-Wasser-Wunderland (ehemaliges Kernkraftwerk Kalkar)*

*Nach der Prognoseberechnung sind zwar im Untersuchungsnetz ausgeprägte Engpasssituationen nicht zu erwarten, aber ein wesentlicher struktureller Mangel besteht darin, dass sich aufgrund der fehlenden direkten Verbindung zwischen der AS Uedem und der Rheinbrücke Rees erhebliche Umwegfahrten ergeben. Bezogen auf den Prognosehorizont 2010 ist mit einem durchschnittlichen, täglichen Verkehr auf der B 67n von **ca. 11.000 Kfz/Tag** zu rechnen. Durch die erzielbaren Verkehrsverlagerungen ergeben sich im umliegenden Straßennetz erhebliche Entlastungswirkungen. Die Reduzierung der Verkehrsmengen auf der B 67 alt (zwischen Goch und Kalkar), auf der L 5 (OU Uedem), auf der K 13 und auf der L 362 beträgt zwischen 40 % und 70 % (!).<sup>2</sup>*

Betrachtet man die Verkehrsentwicklung zwischen 2005 und 2010 auf der L 174 (westlich von Kehrum bis zur L 5), scheint der Ausbau und die Verlängerung über die ohnehin geplante Nord- und Westumgehung Uedem zur A 57 zur AS Uedem geboten. Zwischen 2005 und 2010 hat nach den Ergebnissen der Straßenverkehrszählungen (SVZ) 2005 und 2010 das Verkehrsaufkommen westlich von Kehrum am Ende der B 67n auf der L 174 von 3.573 (2005) auf 8.749 Kfz/24h (2010) zugenommen (vgl. Abb. 1 und 2). Südlich der L 174 am Hochwald auf der L 5 wurden 4.479 Kfz/24h (2005) und 5.287 Kfz/24h (2010) gemessen.

Die starke Verkehrszunahme auf der L 174 zwischen 2005 und 2010 beruht jedoch auf einer Sondersituation im Jahr 2005. Dies zeigt der Vergleich mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchungen von Heusch-Boesefeldt für 1995 (vgl. Abb. 3). Damals waren auf der L 174 westlich von Kehrum 7.194 Kfz/24h (DTVw) ermittelt worden

<sup>2</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 2.



und damit deutlich mehr als 2005. Auf der L 5 waren es 1995 3.630 Kfz/24h (DTVw). Insgesamt betrachtet ist auf der L 174 und der L 5 eine Verkehrszunahme von 1995 bis 2010 um 2.200 bis 2.400 Kfz/24 (DTVw) erkennbar, die sich aus der Abkürzung, die diese Strecke als Verbindung zwischen der A 57 und der B 67 darstellt, erklärt.

Betrachtet man die Verkehrssituation auf der B 67 (vgl. Tab. 1), so ist erkennbar, dass die Situation hier abschnittsweise analysiert werden muss. Auf der B 67 nordöstlich von Goch hat der Verkehr seit 1995 um rund 400 Kfz/24h zugenommen, nördlich der L 362 dagegen um etwa 1.500 Kfz/24h, südöstlich von Kalkar um 800 Kfz/24h. Vergleicht man die 2010 bei der SVZ gemessenen Werte mit den für 2010 angegebenen Prognosewerten, so zeigt sich, dass ausgehend vom tatsächlichen Belastungsniveau 2010 nur eine Entlastung der B 67 auf um maximal 2.000 Kfz/24h erreicht werden würde. Die Belastung auf der B 67 nördlich von Kehrum ist seit 2000 stabil geblieben bzw. sogar leicht rückläufig (9.800 zu 9.700 Kfz/24h). In der Prognose 2010 wurde eine Belastung von 9.168 Kfz/24h prognostiziert (vgl. Abb. 4).

**Tabelle 1: Vergleich der Verkehrsbelastung 1995, 2005, 2010 (DTVw)**

Querschnitt auf der B 67	1995 Kfz/24h	SVZ 2000 Kfz/24h	SVZ 2005 Kfz/24h	SVZ 2010 Kfz/24h	Prognose 2010 Kfz/24h
B 67 nordöstlich von Goch	7.166	7.000		7.545	5.520
B 67 nördlich L 362	6.648	6.900	6.831	8.104	4.662
B 67 nördlich Römerstraße		k. A.	6.304	6.291	5.532
B 67 südöstlich von Kalkar	6.056	k. A.	6.711	6.828	8.688
B67 n nördl. Kehrum	6.404	9.800	8.850	9.699	9.198

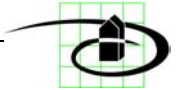
Quelle: SVZ 2005 und 2010, Heusch-Boesefeldt (1996): Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die B 67n im Raum Kalkar/Uedem, (1995, Karte 7 und 2010 Prognose, Karte 13)

Anmerkung: Die Angaben der SVZ 2000, 2005 und 2010 wurden mit dem Faktor 1,1 in DTVw – Werte umgerechnet, damit die Angaben mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung vergleichbar sind.

Anmerkung:

Die starken Veränderungen auf der L 174 zwischen Kehrum und L 5 gehen offenbar auf die Erneuerung des Kreisverkehrs an der B67n/B57 in 2005 zurück.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Vgl. mündliche Mitteilung von Straßen NRW, Straßenmeisterei Kleve am 16.4.2013, Herr Hommels.

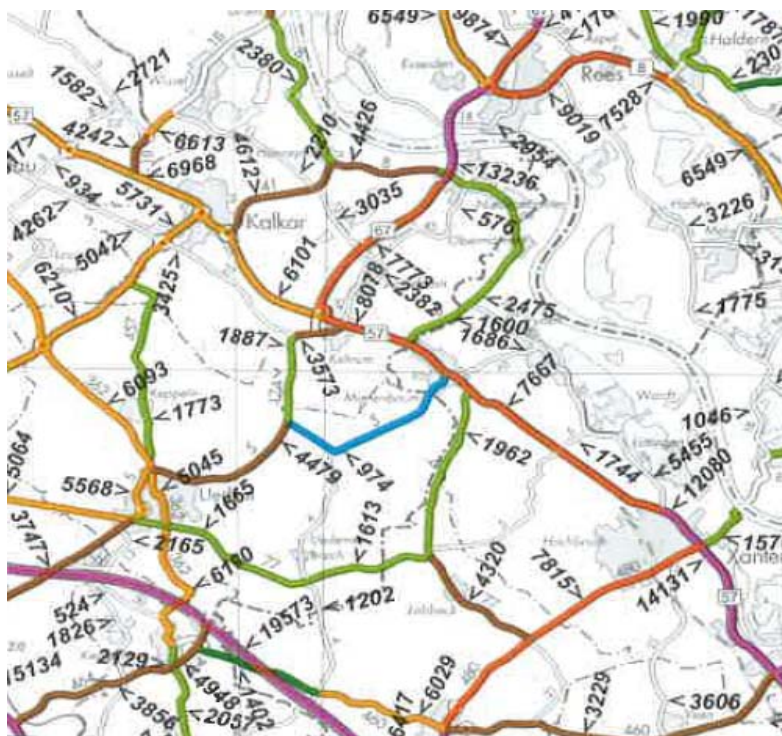


Nimmt man den Prognosewert auf der B 67n südlich der L 5 von 10.484 Kfz/24h als Maßstab (vgl. Abb. 4), so müsste es durch den Durchbau der B 67n von Kehrum bis zur A 57 im Vergleich zur SVZ 2010 (5.287 Kfz/24h DTV bzw. 5.816 Kfz/24h als DTVw) durch großräumige Verlagerungen zu einer Zunahme um rund 4.700 Kfz/24h kommen.

Diese hohe Verlagerung wurde offenbar schon 1995 durch HB Verkehrsconsult nicht angenommen, da in der Prognose nur 9.200 Kfz/24h berechnet wurden und südlich der L 174 nur 1.200 Kfz/24h mehr in der Prognose 2010 erwartet wurden (10.484 Kfz/24h). Daran zeigt sich, dass nicht erst durch eine neue Verbindung zwischen Kalkar und der A 57 die Verlagerungswirkung entsteht, sondern diese bereits mit der B 67n von Norden bis Kehrum realisiert wurde. Denn die Verbindungsfunktion von dort zur A 57 ist bereits heute ausreichend über die L 174 und die L 5 gewährleistet.

Betrachtet man die absoluten Belastungen auf der B 67 und der L 5 ist kein hoher Entlastungsbedarf erkennbar, der den Bau der B 67n als Fernstraße rechtfertigen würde (vgl. Abb. 2). Zumal auf der B 67n seit 2000 der Verkehr stagniert und kein großer Verkehrsdruck in Richtung A 57 erkennbar wird.

### Abbildung 1: Verkehrsstärken 2005 zwischen Uedem – Kalkar

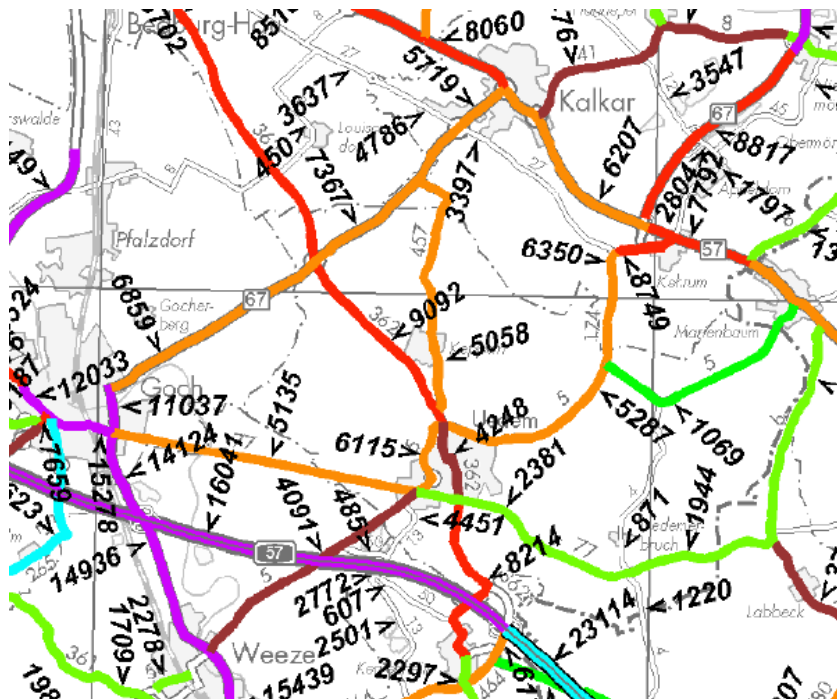


Quelle: Verkehrsstärkenkarte 2005





**Abbildung 2: Verkehrsstärken 2010 zwischen Uedem – Kalkar**

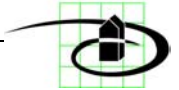
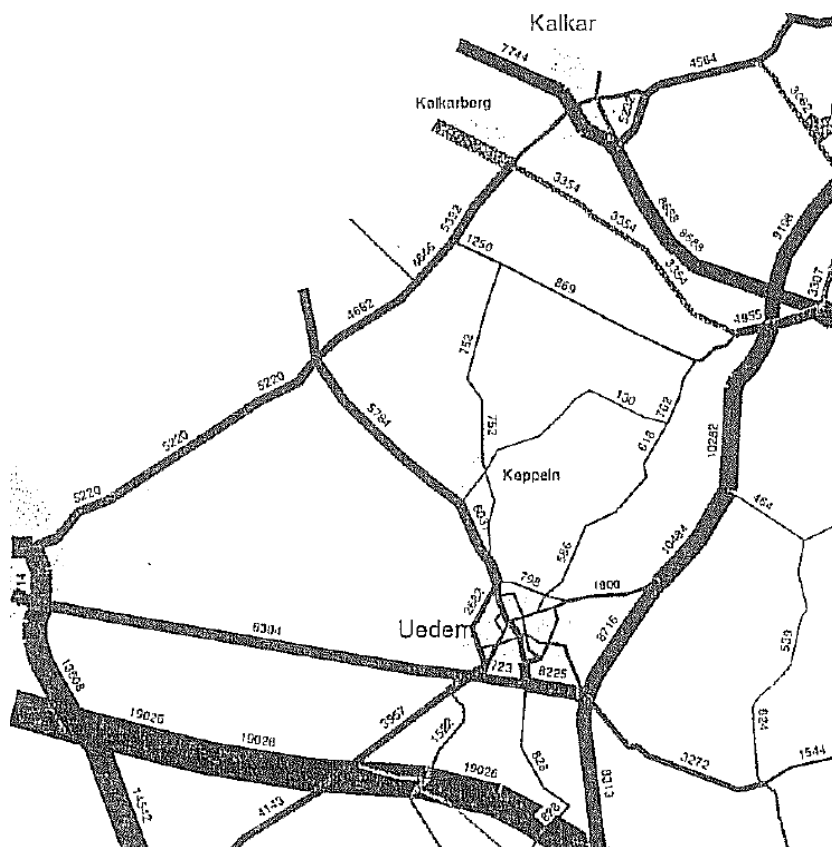


Quelle: Verkehrsstärkenkarte 2010

**Abbildung 3: Verkehrsstärken 1995 zwischen Uedem – Kalkar**



Quelle. Heusch-Boesefeldt (1996): Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die B 67n im Raum Kalkar/Uedem, Karte 7

**Abbildung 4: Verkehrsstärken 1995 zwischen Uedem – Kalkar**

Quelle: Heusch-Boesefeldt (1996): Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die B 67n im Raum Kalkar/Uedem, Karte 13

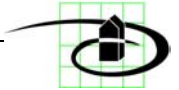
Für den langsamfahrenden Verkehr (landwirtschaftliche Fahrzeuge, z. B. Rübenverkehr, s. a. Kap. 2.1) kann das Wirtschaftswegenetz genutzt werden bzw. ausgebaut werden, wo dies notwendig ist. Die L 362 würde dadurch von heute bestehenden Umwegverkehren zur geplanten B 67n vollständig entlastet. Der Schlachthofverkehr aus Kehrum kann die B 67n auch über die Nord- und Westumgehung Uedem nutzen, sofern eine AS Uedem-West an der A 57 realisiert wird.

## 2. Darstellung der untersuchten Varianten

### 2.1. Allgemeine planerische Randbedingungen und Inhalte

Zu den planerischen Randbedingungen wird im Erläuterungsbericht ausgeführt:

*„Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurden insgesamt drei Varianten I, Ia und II erarbeitet. Allen Linienentwürfen liegt die Kategorie A II (anbaufreie überregionale / regionale Straße außerhalb bebauter Gebiete) mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von  $V_e = 100$  km/h zugrunde. Für die neue Trasse ist*



*analog zu den bestehenden Anschlüssen in Kervenheim bzw. in Appeldorn ein leistungsfähiger Querschnitt mit je einem Fahrstreifen und Mehrzweckstreifen pro Richtung vorgesehen, obwohl die RAS-Q 96 nur noch zwischen dem RQ 10,5 und RQ 15,5 unterscheidet. Auf besonderen Antrag hat das BMVBW dem SQ 14,0 zugestimmt, um die Streckencharakteristik auf der B 67n gegenüber dem vorhandenen Querschnitt nicht zu verändern und den lokalen Besonderheiten (hoher Anteil langsamfahrender landwirtschaftlicher Zugmaschinen und des Schwerlastverkehrs) Rechnung zu tragen. Bei der Anwendung des SQ 14 kann der langsamfahrende Verkehr auf den außenliegenden Mehrzweckstreifen ausweichen. Ebenfalls kann der Radverkehr über dem Mehrzweckstreifen geführt und an den Knotenpunkten zu dem nachgeordneten Straßennetz abgeleitet werden.*

*Zur Gewährleistung eines sicheren und zügigen Verkehrsablaufes sollen querende Wirtschaftswege planfrei geführt werden. Die Funktion des bestehenden Straßen- und Wirtschaftswegenetzes bleibt somit erhalten. Die Verknüpfung der geplanten Varianten mit dem untergeordneten Straßennetz ist in Form von plangleichen bzw. teilplanfreien Knotenpunkten vorgesehen.“<sup>4</sup>*

Der Darstellung, dass ein SQ 14 gewählt wird, um auch den langsam fahrenden Verkehren, z. B. den Rübentransporten gerecht zu werden, ist nachvollziehbar, da alternativ das Hauptwirtschaftswegenetz hätte ausgebaut werden müssen. Ein teilweiser Aus- bzw. Neubau entlang der L 5 zur Verbesserung der Verkehrsqualität ist jedoch völlig ausreichend.

## **2.1.1 Variante I**

### **2.1.1.1 Verlauf der Trasse**

Hierzu wird im Erläuterungsbericht ausgeführt:

*„Die Variante I beginnt an der Anschlussstelle A 57 Kervenheim / Uedem, verläuft in nördlicher Richtung östlich des Gochfortsberges, quert in Höhe der Kreuzung L 77 mit dem Uedemer Feldweg die L 77 und verläuft parallel zum Uedemer Feldweg bis zur L 5 unterhalb des Paulsberges. Im weiteren Verlauf liegt die Trasse unmittelbar auf der L 5 bzw. der L 174, um dann in Höhe des "Lohmannshofes" die L 174 zu verlassen und durch die anliegenden Höfe bis zum Knotenpunkt B 67 / L 174 auf die vorhandene Trasse der bereits fertig gestellten B 67 bei Appeldorn zu stoßen.*

<sup>4</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 5.



*Die gesamte Trassenlänge beträgt 9,0 km und berührt Flächen der Kommunen Kevelaer, Uedem und Kalkar.*

*Der Entwurf weist folgende Trassierungselemente auf:*

*min R = 750 m*

*min A = 250*

*min Hw = 7.000 m*

*min Hk = 8.000 m*

*max s = 2,375%*

*max q = 5,0 %*

*Die überschlägige Kostenermittlung für die Variante I ergibt eine Gesamtsumme von 56,0 Mio. DM.<sup>5</sup>*

Die ebenfalls diskutierte Variante 1a stellt lediglich eine leichte Verschiebung dar, die aber die Problematik des nicht tragfähigen Untergrundes des Uedemer Bruches ebenfalls nicht lösen kann. **Dort wurden bei den Voruntersuchungen im Wechsel Schluffe und Torfe von unterschiedlichen Mächtigkeiten unterhalb der Hochflutlehmdecke angetroffen,<sup>6</sup> die von der Variante I am Bauanfang bzw. Bauende teilweise angeschnitten werden.**

*„Welcher Umfang an Bodenaustausch bzw. Einbau eines Geotextils erforderlich sein wird, kann erst zum Zeitpunkt der Detailplanung entschieden werden“,<sup>7</sup> heißt es dazu im Erläuterungsbericht. Dies bedeutet, dass keine entscheidungsreifen Pläne zur Linienbestimmung vorgelegen haben.*

Es fehlen Aussagen zur Standfestigkeit im Uedemer Bruch (Marschgebiet), sodass eine abschließende Beurteilung zur Machbarkeit der linienbestimmten Trasse nicht getroffen werden kann.

Ob vom Vorhabensträger auch aufgeständerte Gründungspolster, z. B. in Form einer Moorbrücke (Aufständering eines Dammes mit einer Stahlbetonplatte auf Pfählen), geprüft wurden, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Aufgeständerte

<sup>5</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 5f.

<sup>6</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 5.

<sup>7</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 6f.



Gründungspolster sind eine Verbundkonstruktion aus horizontalen lastverteilenden Gründungspolstern und vertikalen Traggliedern, bei der die vertikalen Belastungen aus Eigengewicht und Verkehrslast im Wesentlichen über das mit Geokunststoff bewehrte Gründungspolster in Säulen bzw. Pfähle ausgeleitet werden.<sup>8</sup>

Da für die Variante I zur Querung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes sowie der Gewässer insgesamt 14 Brückenbauwerke und 8 Durchlässe erforderlich sind, und der Sonderquerschnitt SQ 14 zur Anwendung kommen soll, ist zunächst ein neuer Variantenvergleich erforderlich. Denn der hoch problematische Trassenabschnitt von der A 57 bis zur L 5 könnte bei Realisierung der Nordumfahrung Uedem mit einem neuen AS Uedem-West an der A 57 über die K 13 entfallen. Die potenzielle Umsetzbarkeit eines solchen Anschlusses wurde am 20.4.2013 im Rahmen einer Befahrung geprüft.<sup>9</sup>

Der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz sieht den massiven Eingriff in die Kulturlandschaft von Uedem (Uedemerfeld und Uedemer Bruch am Rande des NSG) als hoch problematisch an, daher wurde eine ablehnende Stellungnahme abgegeben:

*„Uedem, Uedemerfeld und Uedemerbruch bilden laut dem Fachbeitrag Kulturlandschaft der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen Lippe für den Landesentwicklungsplan einen gemeinsamen Kulturlandschaftsbereich, der sich aus der europäischen Kolonisationsgeschichte ableitet. Die Hohlwege inmitten der Offenlandflächen in der Waldhufensiedlung Uedemerfeld sind die Bezugsachsen und die Nutzungssysteme die historischen Flächenelemente. Die Durchschneidung durch eine Straßentrasse würde diese Zusammenhänge zerstören und in der Erlebbarkeit erheblich stören.“<sup>10</sup>*

KLEEFELD betont die historische Bedeutung des Kulturlandschaftsbereiches von Uedem, Uedemerfeld und Uedemerbruch als ein sehr gut erhaltenes historisches Zeugnis mittelalterlicher Kolonisation. Die landeskundlichen Ausführungen von

<sup>8</sup> Vgl. BAST (2002): Bauverfahren beim Bau auf wenig tragfähigem Untergrund. BAST-Berichte, S 26, S. 22-23.

<sup>9</sup> Vgl. Übersicht der L5n-Varianten in der Landesplanung, Variante V2, S. 73a.

<sup>10</sup> Vgl. Klaus-Dieter Kleefeld (2012): Stellungnahme zur B 67n aus kulturlandschaftlicher Sicht vom 26.11.2012, S. 1-2.





ZSCHOCKE sind danach weiterhin gültig und stellen die hohe kulturhistorische Bedeutung des Uedemerfeldes heraus.<sup>11</sup>

Das Pilotprojekt zur Natur- und Kulturlandschaft Uedemerfeld und -bruch mit dem integrativen Ansatz des Naturschutzzentrums Kreis Kleve, der Universität Koblenz und dem LVR greift den Schutzgedanken auf. Die Einrichtung des Naturschutzgebietes Uedemerbruch, das sich unmittelbar entlang der aktuell geplanten Trasse befindet, zeigt die sehr hohe Raumempfindlichkeit des Trassenkorridors auf.

Der Rat der Gemeinde Uedem hatte am 18.12.2000 die B67n auf Antrag der CDU, bei nur vier Enthaltungen, ebenfalls abgelehnt.

Warum der Regionalrat am 13.12.2012 der B67n zugestimmt hat, ist bei der gegebenen Faktenlage nicht nachvollziehbar, da keine Alternativenprüfung vorgelegt wurde und seit 2006 keine umweltfachlichen Untersuchungen zur Bewertung der Fernstraßenplanung (Kraftfahrstraße) mehr erfolgt sind.

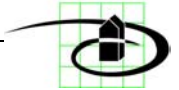
Auch mit der weitgehend im Bestand der L 5 verbleibenden Nordumfahrung Uedem könnte der entstehende Verkehr des neuen Gewerbegebietes in Kalkar-Kehrum sowie der Gewerbegebietserweiterung und der neuen Siedlungsgebiete bei Uedem sehr gut an das überregionale Straßennetz angeschlossen werden. Für die Anlieferung der Zuckerrübenfabrik in Appeldorn kann durch diese Trasse ebenfalls eine direkte und sichere Anlieferung (Mitbenutzung der Mehrzweckstreifen) von der A 57 erreicht werden.<sup>12</sup>

Die Baukosten aus dem Jahre 2000 wurden bis 2011 nach dem Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes fortgeschrieben, sie sind im Straßenbau seit 2000 um 22,3 % und im Brückenbau um 22,0 % gestiegen. Es ist deshalb heute von Baukosten von 35 Mio. € (Var. I) bzw. 39 Mio. € (Var. 2) gegenüber 2000 von 28,6 Mio. (Var. I) bzw. 32. Mio.<sup>13</sup> (Var. II) auszugehen.

<sup>11</sup> Vgl. H. Zschocke (1963): Die Waldhufensiedlungen am linken deutschen Niederrhein. In: in der Reihe Kölner Geographische Arbeiten, Heft 16, S. 41-44 und 63.

<sup>12</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 7.

<sup>13</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 29. Preise in € umgerechnet

**Tabelle 2: Entwicklung der Kosten im Straßenbau**

Jahr	Nichtwohngebäude		Sonstige Bauwerk	
	Büro- gebäude	Gewerbliche Betriebs- gebäude	Straßen- bau	Brücken im Straßenbau
2000 D.....	96,8	95,7	99,5	97,3
2001 D.....	97,2	96,1	100,2	97,0
2002 D.....	97,3	96,3	100,0	96,5
2003 D.....	97,4	96,5	99,6	96,0
2004 D.....	98,8	98,0	99,6	97,9
2005 D.....	100	100	100	100
2006 D.....	102,1	102,3	103,7	102,2
2007 D.....	109,2	109,6	110,5	109,0
2008 D.....	112,6	113,6	115,2	114,0
2009 D.....	113,8	114,9	117,8	115,1
2010 D.....	115,0	116,0	118,7	115,7
2011 D.....	118,2	119,6	121,8	119,3

Quelle: Statistisches Bundesamt, Preisindizes für die Bauwirtschaft, Mai 2012, S. 25

## 2.1.2 Variante II

### 2.1.2.1 Verlauf der Trasse

„Die Trassenlänge der Variante II beträgt 9,3 km und ist somit ca. 300 m länger als die Varianten I und Ia. Wieder beginnend bei der Anschlussstelle Kervenheim / Uedem verläuft die Trasse genau wie bei der Variante I östlich des Weihers, um dann westlich der Kreuzung LT 11 Holländischen Straße die L 77 zu kreuzen. Ab hier verläuft die Variante II in ca. 350 m Abstand östlich parallel zur Holländischen Straße und kreuzt im Bereich des Gehöftes "Großer Huf" die L 5 und findet weiter im Norden den Anschluss an die vorhandene B 67 bei Kalkar-Kehrum.

Der Entwurf weist folgende Trassierungselemente auf:

$\min R = 1.000 \text{ m}$

$\min A = 350$

$\min Hw = 10.000 \text{ m}$

$\min Hk = 8.000 \text{ m}$

$\max s = 2,250\%$



$\max q = 4,0 \%$

*Die ermittelten Kosten für die Variante II belaufen sich aufgrund der Baulänge sowie der erhöhten Aufwendungen durch Bodenverbesserungen auf insgesamt 62,5 Mio. DM. Es werden, wie bei den vorherigen Varianten, Flächen der drei Kommunen Kevelaer, Kalkar und Uedem berührt.*

*Da die Variante II fast vollständig im Bereich des Uedemer Bruches liegt, muss hier mit erheblichen Aufwendungen für Bodenaustausch bzw. Untergrundverbesserungen gerechnet werden, um die erforderliche Standfestigkeit des Untergrundes zu gewährleisten. Für die Variante II sind insgesamt 15 Brückenbauwerke und 5 Durchlässe erforderlich. Durch die Nähe zur Ortslage Uedemer Bruch sind in diesem Bereich gegebenenfalls Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.“<sup>14</sup>*

Der Erläuterungsbericht zeigt bereits auf, dass erhebliche Nachteile gegenüber den Varianten 1 und 1a bestehen. Diese gehen vor allem auf den nicht tragfähigen Untergrund zurück und die hohe Zerschneidungswirkung für das Landschaftsschutzgebiet des Uedemer Bruchs. Hinzu kommt die wesentlich schlechtere Verkehrswirkung infolge der siedlungsfernen Trassierung.

## **2.2. Einflüsse auf die Umwelt der untersuchten Varianten**

### **2.2.1 Raumordnerische Beurteilung**

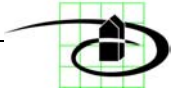
*„Die Varianten I und Ia tangieren ein Gebiet für den Schutz der Natur (Uedemer Brüche). Diese sind für den Aufbau eines landesweiten Biotopverbundes zu sichern, zu erhalten und zu entwickeln sowie -wenn möglich- untereinander zu verbinden, ihre Inanspruchnahme ist nur bei unbedingter Notwendigkeit zulässig.*

*Die verstreuten Waldreste insbesondere im Bereich der Uedemer Brüche stehen unter besonderem Schutz. Variante II greift geringfügig in Wald ein.*

*Alle Varianten liegen in einem Bereich mit Grundwasservorkommen.*

*Bereiche für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung umfassen die Räume östlich der L 174 bzw. östlich Uedem und am Gochfortzberg. Von Variante Ia werden in etwas geringerem Maße Flächen südlich der L 174 sowie im Bereich östlich Uedem und am Gochfortzberg betroffen. Variante II liegt im*

<sup>14</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 10f.



*gesamten Verlauf in Flächen zum Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung. Flächen für den Grundwasser- und Gewässerschutz befinden sich östlich des Gochfortzberges. Variante I tangiert diesen Bereich an seinem westliche Rand, Variante II durchschneidet ihn auf ca. 2 km Länge. Ein am Gochfortzberg ausgewiesener Bereich zur Sicherung und Abbau oberflächennaher Rohstoffe wird von Variante Ia am nördlichen Rand tangiert.“<sup>15</sup>*

Das Zitat aus dem Erläuterungsbericht zur Linienbestimmung zeigt, dass gerade im Abschnitt zwischen der A 57 und der L 5 ökologisch hoch bedeutsame Landschaftsfunktionen mit hoher Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz betroffen sind. Dies betrifft den Uedemer Bruch, den Bereich Gochfortzberg sowie Räume östlich Uedem und östlich der L 174.

Bei Variante II tritt dieser Aspekt noch stärker zu Tage, da in einen weitgehend unzerschnittenen Landschaftsraum eingegriffen wird.

## **2.2.2 Schutzgut Mensch (Wohnen, Wohnumfeld, Erholen)**

*„Flächen und Objekte, die dem Wohnen dienen, werden von keiner Variante direkt betroffen. Bau und Betrieb der Variante I werden durch den Verlauf in der Nähe des Uedemerfelder Weges zu Beeinträchtigungen der an dieser Straße liegenden Einzelhoflagen und Wohnhäuser führen. Dies trifft auch für den Verlauf der Trasse zwischen der L 5 und der L 174 bei Kehrum zu. Bestehende Funktionsbeziehungen (Wohnen, Erholen etc.) werden durch die Trennwirkung der Straße gestört.*

*Betroffen sind Flächen, die zumeist teilweise landwirtschaftlich genutzt werden und teilweise als gut durchgrünte Flächen im Bereich der Uedemer Brüche südlich der L 5 (Am Hochwald) liegen. Gleiches gilt auch für die für Erholung einzustufenden Hangbereiche im Anstieg zu den Pfalzdorfer Höhen östlich und nordöstlich Uedem. Zudem werden im Niederungsbereich der Bruckhofschen Ley (bei Kehrum) die funktionsräumlichen Zusammenhänge zwischen verschiedenen Hoflagen durch Zerschneidung und Barrierewirkung dieser Ansiedlungen gestört.“<sup>16</sup>*

Der Bereich des Uedemerfelderweges mit seinen Hoflagen ist durch die Neubautrasse der B67n in besonderer Weise betroffen. Die Betroffenheiten durch

<sup>15</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 12.

<sup>16</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 13.



Immissionen (Lärm und Luftschadstoffe, Verlust der Naherholungseignung, regionale Radroute) sind als erheblich einzustufen.

Die Einhaltung der Immissions-Grenzwerte kann derzeit mangels geeigneter und aktueller Untersuchungsergebnisse nicht abschließend beurteilt werden.

### **2.2.3 Pflanzen und Tiere**

Hierzu wird im Erläuterungsbericht folgendes ausgeführt:

*„Im Linienverlauf der Variante I kommt es zu erheblichen Eingriffen in die Arten- und Biotopschutzfunktion des Landschaftsraumes. Vor allem im südlichen Linienabschnitt treten diese Beeinträchtigungen auf. Entsprechend ihrer Bedeutung für das Schutzgut Pflanzen und Tiere sind hier insbesondere naturnahe Wald- und Gehölzbestände, Hecken, Feldgehölze und extensive Grünlandbereiche als hoch empfindlich einzustufen. Folgende Strukturen werden in Anspruch genommen: Eichen-Hainbuchenwald, Trauben-Kirschen-Erlen-Eschenwald im Bereich der Anschlusssteile A 57, eine Hecke mit Vernetzungsfunktion im Anschlussbereich an die L 77, die Gehölzstrukturen am alten Bahndamm und zwei Feldgehölze mit Vernetzungsfunktion entlang von Hohlwegen nördlich der Anschlußstelle L 77 zwischen Uedem und dem Bruchgebiet. Die verbleibenden Restbestände werden zudem durch Schadstoffe und Lärm stark beeinträchtigt. Dies betrifft auch die im direkten Auswirkungsbereich befindlichen schützenswerten Biotope entlang der Gochfortzley südlich der L 77.*

*Zudem wird die Gochfortzley als schutzwürdiges Biotop mit ihren Uferbereichen - insbesondere wertvoll für Wasservögel, Wasserinsekten und Amphibien - zwischen A 57 und L 77 durch Überbauung, Inanspruchnahme, Lärm- und Schadstoffimmissionen erheblich beeinträchtigt.*

*Hinsichtlich der Beeinträchtigung durch Zerschneidung wertvoller Biotope ist der naturnahe Laubmischwald an der Anschlußstelle zur A 57 zu nennen. Im nördlichen Abschnitt der Linie treten erhebliche Beeinträchtigungen durch Zerschneidung des hochwertigen Biotopkomplexes Grün- und Weideland mit Obstweiden, Einzelbäumen u. a. im Umfeld der Hoflagen im Niederungsbereich der Bruckhofschen Ley (Schmitzkath bis Gipkenshof) auf. Die Zerschneidungseffekte sind zwar als erheblich, aber relativ kleinräumig anzusehen.*





[....]

*Nahezu im gesamten Verlauf der Variante II kommt es zu umfangreichen Eingriffen in die Arten- und Biotopschutzfunktion.*

*Hierbei handelt es sich im südlichen Abschnitt, der die direkte Querung der Brüche umfaßt (von der AS Uedem der A 57 bis einschließlich ehemaligem Bahndamm) vor allem um naturnahe Laubmischwaidbestände (Eichen-Hainbuchenwald, Erlenbruchwaid, saurer Eichenmischwald) und Feldgehölze. Diese werden zum großen Teil in Anspruch genommen und ihre verbleibenden Restbestände durch Lärm und Schadstoffe gestört. Der saure Eichenmischwald westlich und der Eichen-Hainbuchenwald östlich der Trasse zwischen L 77 und dem alten Bahndamm werden durch Lärm und Schadstoffe beeinträchtigt. Zudem wird die Gochfortzley und ihre Uferbereiche infolge der Querung und der engen Benachbarung zur Trasse (vom Anschluß an die A 57 bis auf die Höhe Mollenkath) erheblich gestört.*

*Nördlich der ehemaligen Bahnlinie und nördlich der Straße 'Am Hochwald' (Beeinträchtigungen durch Versiegelung und Inanspruchnahme ausgesetzt sind. Hinzu treten erhebliche Beeinträchtigungen dieser Bereiche durch Lärm- und Schadstoffeintrag.*

*Beeinträchtigungen durch Zerschneidungseffekte treten südlich des alten Bahndammes in den folgenden Bereichen auf:*

*Laubmischwaldbestände im Anschlussbereich A 57, der Erlenbruchwald östlich der Gochfortzley und der Gehölzbestand am alten Bahndamm. Nördlich des Bahndammes werden die Grünlandkomplexe zwischen Müserkath und der Straße 'Auf dem Entenpfuhl und nahe der B 67 zwischen der Mitteleley und der Bruckhofschen Ley durch "Zerschneidung erheblich beeinträchtigt.*

*Neben diesen kleinräumigen Zerschneidungseffekten werden im Verlauf der Variante II großräumige Wechselbeziehungen zwischen dem einzigartigen, naturnahen Niederungsbiotopkomplex des Uedemer Bruches, dem Waldbiotop 'Hochwald' (Staatsforst Xanten) und den hochwertigen Biotopkomplexen südlich des Bahndammes zerschnitten. Dies bedeutet einen nachhaltigen, erheblichen und nicht ausgleichbaren Eingriff in diesen komplexen Lebensraum. Die Störung der Lebensräume durch Schadstoffe und Lärm kann durch Schutzpflanzungen und die Beschränkung von Betriebsmitteln (Streusalz etc.) vermindert werden. Die*



*auftretenden Zerschneidungseffekte sind durch die Anlage von Wild und Kleintierdurchlässen nur verminderbar und nicht auszugleichen.*<sup>17</sup>

Diese Ausführungen verdeutlichen, dass von allen Trassen ein ökologisch hoch bedeutsamer Raum durchschnitten wird. Der Eingriff ist als nicht ausgleichbar anzusehen, da das Uedemer Bruch (Status als LSG) in seiner Gesamtheit erhalten bleiben muss.

Mit der Nordumfahrung Uedem könnte dieser Bereich völlig ausgespart werden.

#### **2.2.4 Landschaftsbild**

Die gut strukturierte, vielfältige Landschaft zwischen der Autobahn und dem Gochfortzberg, die hochwertigen markanten Hangzonen zwischen Gochfortzberg und dem Anschluss an die L 5 bleiben bei den Varianten 1 und 1a entgegen der Auffassung im Erläuterungsbericht zur Linienbestimmung nicht ungestört. Zum Verlust hochwertiger, landschaftsbildprägender Elemente kommt es im Eichenmischwald südlich des Gochfortzberges.

Erhebliche Beeinträchtigungen entstehen auch im Verlauf der Variante II durch den Verlust prägender Landschaftselemente im Bereich der Gochfortzley und der Uedemer Brüche. Hier sind Laubwaldbestände südöstlich von Haus Mollenkath, eine Anzahl hofnaher Gehölzgruppen (Hecken, Obstgehölze, Einzelbäume) im Abschnitt zwischen dem Anschluss an L 77 und Haus Nachtigall und dem Gehölzbestand am alten Bahndamm betroffen.<sup>18</sup>

Eine weitest mögliche Aufnahme vorhandener Straßen (K 13 Westumgehung Uedem, L 5), könnte die Beeinträchtigung durch erneute Zerschneidungen der Landschaftsbildkomplexe sehr stark vermindern.

#### **2.2.5 Kultur- und sonstige Sachgüter**

Hierzu wurde im Erläuterungsbericht ausgeführt:

*„Die kulturhistorisch bedeutsame Siedlungs- und Landnutzungsform der Hufenfluren entlang des Uedemerfelder Weges wird durch die Variante I stark beeinträchtigt. Der Trassenverlauf in Dammlage durchschneidet die historische Flureinteilung auf der Grenze zwischen Acker- und Grünlandfluren. Hier ist insbesondere der südliche*

<sup>17</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 14-16.

<sup>18</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 19f.



*Abschnitt vom Gochfortzhof südlich entlang des Gochfortzberges und den Hangzonen östlich von Uedem bis zum Anschluss an die L 5 zu nennen. Dieser Eingriff kann nur in geringem Maße durch geeignete Bepflanzungen etwas vermindert werden; ein Ausgleich ist nicht möglich.*

*Bei Variante la wird am südlichen Hang des Gochfortzberges der Schutzbereich des ausgewiesenen paläontologischen Bodendenkmals (Knochenfunde 'Walfischskelett') durch die Linienführung an seiner westlichen Grenze tangiert. Um jegliche Beeinträchtigung dieses bedeutenden Bodendenkmals zu vermeiden, sollte die Trasse - soweit technisch möglich - hiervon abgerückt werden. Außerdem sind im näheren Umfeld dieser Variante, insbesondere im Bereich Gochfortzley und Gochfortzberg, archäologische Fundstellen bekannt, die ggf. einer genaueren Erkundung im weiteren Planverfahren unterzogen werden müssen.*

*Die kulturgeschichtlich bedeutsame Siedlungs- und Landnutzungsform (Hufenflur) am Uedemerfelder Weg im Übergangsbereich zwischen feuchter Niederung (Bruchgebiet) und höher gelegenen trockenen Standorten wird durch die quer zur Flureinteilung verlaufende, neue Trassenführung (zum Teil in Dammlage) insbesondere im Abschnitt zwischen der L 77 und der L 5 stark beeinträchtigt.*

*Verminderungsmöglichkeiten bestehen hier zwischen der L 77 und der L 5 nur in geringem Maße durch eine plangleiche bzw. im Einschnitt verlaufende Trassenführung. Der als hochwertiges Sachgut zu schützende alte Bahndamm wird durch die Variante la weder direkt in Anspruch genommen noch beeinträchtigt.<sup>19</sup>*

Auch dieser Textauszug zeigt, dass bei den Varianten 1 und 1a, die beide nach dem Kenntnisstand 2000 gegenüber Variante II als vorzugswürdig einzuschätzen sind, erhebliches Konfliktpotenzial hinsichtlich des Schutzgutes Kulturgut besteht.

Diese Konflikte können bei Umsetzung der skizzierten Alternative (West- und Nordumfahrung Uedem) vollständig vermieden werden.

---

<sup>19</sup> Vgl. Landschaftsverband Rheinland (2000): Erläuterungsbericht ..., S. 21



### 3. Anforderungen an den BVWP

Im Folgenden werden die Anforderungen an den neuen BVWP 2015 dargestellt, um zu prüfen, ob die Aufnahme der B 67n, aufgrund der bisher bekannten Kriterien in den BVWP angemessen ist.

#### 3.1 Infrastrukturplanung und Haushaltskonsolidierung

Hinsichtlich des Infrastrukturangebotes der Verkehrsprognose für den zukünftigen BVWP wurde von INTRAPLAN für den Verkehrsträger Straße die Realisierung der Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs (VB) und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB\*) des geltenden Bedarfsplans angenommen.<sup>20</sup>

Diese Annahme von Intraplan ist aufgrund

- der aktuellen Haushaltssituation,
- der zukünftig umzusetzenden Schuldenbremse,
- der derzeit schon erheblichen Unterfinanzierung des Verkehrsetats und
- dem stark zunehmenden Erhaltungsbedarf für das bestehende Verkehrsnetz

nicht realistisch.

Es ist auf keinen Fall sinnvoll, die Maßnahmen des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht im BVWP 2015 noch zu berücksichtigen, da ihre Realisierung im Zeitraum bis 2030 nicht zu erwarten ist.

Dies wird auch daran deutlich, dass eine **neue Kategorie VB+** eingeführt werden soll.

Da die Ergebnisse der Verkehrs- und Erhaltungsprognosen zum BVWP bisher noch nicht vorliegen und auch das Finanzvolumen noch nicht feststeht, muss die Strategie des BVWP 2015 vor dem Hintergrund beurteilt werden, dass ggf. nur die Projekte VB+ umgesetzt werden können.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Vgl. Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose im Rahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegungen auf die Verkehrsträger, S. 2

<sup>21</sup> Vgl. BMBVS (21.2.2013): Präsentation zum Verbändegespräch zum Entwurf der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, S. 7.



Denn in der Grundkonzeption zum BVWP wird festgestellt, dass derzeit nicht einmal die Substanzerhaltung des Straßennetzes gewährleistet ist, wenn gleichzeitig die BVWP-Maßnahmen umgesetzt werden sollen. **Daher sollen in Zukunft die Investitionen strikt am Bedarf orientiert werden und auf die Bereiche Substanzerhaltung und Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) in hoch belasteten Räumen konzentriert werden.** Gleichzeitig sollen die Finanzmittel erhöht werden, um eine langfristig tragfähige Infrastruktur zu ermöglichen. Etwaige Konkurrenzbeziehungen zwischen den Verkehrsträgern werden in der Grundkonzeption nicht thematisiert.<sup>22</sup>

Das Projekt der B 67n Udem – Kalkar-Kehrum kann – dies verdeutlichen die Ausführungen in Kap. 1.2 zum aktuellen Verkehrsaufkommen und der Verkehrsentwicklung seit 1995/2000 – die hohen Anforderungen zur Aufnahme in den vordinglichen Bedarf nicht erfüllen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich das Verkehrsverhalten ändert, wie der BMVBS-Erhebung Mobilität in Deutschland von 2008 im Vergleich zu 2002 zu entnehmen ist. Die Zunahme der Kfz-Mobilität der „Älteren“ (> 65 Jahre) findet nur begrenzt statt, während die „Jüngeren“ (18-32 Jahre) ihre Kfz-Mobilität deutlich reduziert haben. Dies zeigen auch aktuelle Untersuchungen der BMW-Group mit europäischem Bezug (vgl. IFMO, 2011).

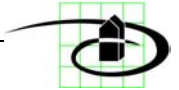
Grundsätzlich ist eine stärkere strategische Ausrichtung für den BVWP 2015 zu fordern, um von der Einzelprojektbewertung (hier: B67n) wegzukommen. Aus fachlicher Sicht ist es unbedingt erforderlich, bei der Alternativenprüfung die Einhaltung der fixierten Umweltziele (Klimaschutz, Flächenverbrauchreduzierung etc.) bereits bei der Prognoseentwicklung und der Maßnahmenbewertung zu berücksichtigen. Dabei sind vor allem integrierte verkehrsträgerübergreifende Maßnahmenbündel in Korridoren zu betrachten, um die Nachteile der Einzelbewertung ausschließen zu können.

Der Netzzustand für die Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen verschlechtert sich zusehends. 2010 wurden 8,6 % der Fahrbahnoberflächen der BAB und 20,9 % der Bundesstraßen als schlecht oder sehr schlecht bewertet. Auch die Situation bei den Brückenbauwerken ist negativ zu beurteilen:

---

<sup>22</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 6.





*„Der Anteil der Brücken in schlechtem bzw. sehr schlechtem Bauwerkszustand liegt mit Stand 01.01.2011 bei 13 % (Bundesautobahnen) bzw. bei 7 % (Bundesstraßen). Gerade aufgrund der Altersstruktur der Brücken und des wachsenden Verkehrsaufkommens stehen in den nächsten Jahren bei vielen Brücken umfangreiche Sanierungsarbeiten bzw. Ersatzbauten an.“<sup>23</sup>*

Zur Ermittlung der benötigten Finanzmittel für die Erhaltung im Bereich der **Bundesfernstraßen** wurde jüngst eine Erhaltungsbedarfsprognose für den Zeitraum 2010 bis 2025 erstellt. Zielvorgabe der Untersuchung war, dass der Zustand des Bundesfernstraßennetzes im Jahr 2025 wieder den Ausgangszustand 2010 erreicht. Die Werte wurden mit einem Kostenstand, der sich auf den 01.01.2010 bezieht, ermittelt. Bis zum Jahr 2019 steigt der Erhaltungsbedarf stark an, um danach auf hohem Niveau (3,7 Mrd. Euro pro Jahr) zu bleiben. Für den Zeitraum 2011 bis 2025 werden insgesamt 50,6 Mrd. Euro benötigt. Pro Jahr sind zwischen 2016 und 2025 durchschnittlich 3,6 Mrd. Euro pro Jahr erforderlich.

In den letzten Jahren lagen die tatsächlichen Erhaltungsinvestitionen bis auf das Jahr 2009 immer unterhalb der damaligen Prognose zum BVWP 2003 (sowohl mit Kostenstand 2000 als auch mit indiziertem Kostenstand).

Im Jahr 2010 wurden nur rund 2,5 Mrd. Euro in die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes investiert. Dies verdeutlicht, dass künftig die Erhaltungsinvestitionen erheblich erhöht werden müssen (auf mindestens 3,7 Mrd. € ab 2019).<sup>24</sup>

Das bedeutet, dass der Bund unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger zwischen 2016 und 2025 insgesamt mindestens 7,3 Mrd. € an Erhaltungsinvestitionen pro Jahr aufbringen muss (vgl. Tab. 3, S. 30, des Entwurfs der Grundkonzeption zum BVWP). Dabei ist zu beachten, dass der Bedarf für die Bundeswasserstraßen und die Bundesschienenwege für diesen Zeitraum noch nicht konkret ermittelt wurde. Aufgrund der Altersstruktur ist mit deutlich höheren Aufwendungen als bisher zu rechnen.

Das Budget für den Ausbau verringert sich damit enorm, der Anteil der Erhaltungsinvestitionen wird von derzeit 50 % auf mindestens 70 % ansteigen. Unter

<sup>23</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 25.

<sup>24</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 25.



der Annahme eines durchschnittlichen jährlichen Budgets von etwa 10 Mrd. € verbleiben somit maximal 2,5-3 Mrd. € pro Jahr für Aus- und Neubau. Das bedeutet, dass unter Zugrundelegung des offenen Investitionsbedarfes aus dem Bedarfsplan 2004 von 89 Mrd. € mindestens 30 Jahre Laufzeit (2015-2044) benötigt würden, um die Projekte abzuarbeiten.

Dies zeigt deutlich, wie unrealistisch bislang Infrastrukturpolitik auf Seiten des BMVBS und der Bundesregierungen seit 2003 betrieben worden ist.

Sinnvoll ist es sicherlich, die häufig überlasteten Netzabschnitte des BAB-Netzes punktuell auszubauen, um die Engpässe im Netz zu entlasten. Hierfür ist bereits ein Mitteleinsatz von 22 Mrd. € erforderlich, was bereits mehr als 7 (-10) Jahresetats des BMVBS entspricht.

Kleinräumige Bundesstraßenmaßnahmen, wie die Verbindung der B67n, müssen hinter dieses Erfordernis zurücktreten bzw. zu stadt- und raumverträglichen Varianten modifiziert werden (z. B. Ausbau der L 5 und Verknüpfung mit der Nord- und Westumgehung Uedem mit zusätzlichen AS an die A 57).

Die vorgenommene Verschärfung der Anforderungen für die Projektanmeldung im BVWP seitens des BMVBS ist aus fachlicher Sicht sehr zu begrüßen, da damit eine fundierte Analyse und Bewertung durch das BMVBS erfolgen kann.

Insbesondere die Vorgabe an die Auftragsverwaltungen der Länder für den Verkehrsträger Straße **bereits im Vorfeld der BVWP detaillierte Projektbewertungen** (verstärkte Vorprüfung: Plausibilisierung des Trassenverlaufs und der Investitionskosten) auf der Basis von Vorplanungen mit Lage- und Höheplänen und differenzierten Kostenschätzungen zu den Baukosten nebst Ingenieurbauwerken zu verlangen, ist fachlich ein großer Fortschritt. Diesen Anforderungen kann die Vorplanung der B67n derzeit nicht einmal ansatzweise genügen.

### 3.2 Alternativenprüfung in der BVWP

Hierzu führt die Grundkonzeption folgende Überlegungen aus:

*„Die Prüfung von Alternativen im BVWP wird auf der Ebene von Projekten, Teilnetzen bzw. Korridoren und dem Gesamtplan stattfinden. Dabei ist zu beachten, dass nur vernünftige Alternativen geprüft werden, die die Ziele sowie den*



*geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen und mit zumutbarem Aufwand zu ermitteln sind (§14, §19b UVPG). Aufgrund der Vielzahl von Projekten und der vorrangigen Planungskompetenzen bei den Ländern wird eine strukturierte Alternativenprüfung auf Projektebene bereits bei der Projektanmeldung erfolgen. Die Länder sind verpflichtet, bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit „alternativen Lösungsmöglichkeiten“ erfolgt ist. Insbesondere bei Umweltkonflikten ist darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wird. Soweit es im Einzelfall sinnvoll ist, soll auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden.“<sup>25</sup>*

Der Hinweis auf die Zumutbarkeit des Aufwands zeigt, dass ggf. die Alternativenprüfung auf einen überschaubaren Kostenaufwand reduziert bleiben soll, was fachlich nicht akzeptabel ist. Inwieweit eine vorrangige Planungskompetenz bei den Ländern gesehen wird, muss erläutert werden, zumal die Entscheidungskompetenz beim Bund als Finanzier verbleiben muss. Der wichtigste Kritikpunkt ist allerdings die nicht geklärte Systematik des Vorgehens hinsichtlich der Alternativenbewertung. Denn wenn die Länder bereits auf der kleinteiligen Projektebene (Einzelprojektbewertungen) eine Alternativenprüfung vornehmen, werden für die **Alternativenprüfung auf Netzebene** bereits Vorgaben oder Filter entwickelt, die diese erheblich einschränken können. Dies ist weder fachlich noch rechtlich hinzunehmen. Auch für die B67n ist eine umfangreiche verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung unter Berücksichtigung der Nullplusvariante erforderlich (vgl. Ausbauvorschlag K 13/L5 mit Nordumgehung Uedem).

Dies gilt besonders vor dem Hintergrund der im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung Schiene (2010) gemachten guten Erfahrungen mit der Untersuchung von Teilnetzen bzw. Korridoren, auf die beim BVWP 2015 ebenfalls zurückgegriffen werden soll (s. Kapitel 5.4.14). Dabei soll analysiert werden, wie alternative Projektbündel, möglicherweise auch verkehrsträgerübergreifend, zur Lösung verkehrlicher Problemstellungen in Korridoren beitragen können.<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 55.

<sup>26</sup> Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 55.



#### 4. Zusammenfassung

Ausgehend von dem gesetzlichen Auftrag (Fernstraßenausbauänderungsgesetz i. V. mit den Bundesfernstraßenbedarfsplan von 2003) war nach den Angaben im Erläuterungsbericht im Zuge der B 67n zwischen Kalkar-Kehrum und Kevelaer-Kervenheim eine zweistreifige Straßenverbindung zu planen und zu bauen, die den ökologischen, ökonomischen, verkehrlichen und städtebaulichen Belangen gerecht wird.

Im Gegensatz zur im Erläuterungsbericht geäußerten Auffassung sind die vorhandenen Verkehrsbeziehungen, die als Bundesstraße (B 67 alt) und Landesstraßen dem weiträumigen Verkehr dienen, den heutigen und insbesondere den künftigen Anforderungen eines leistungsfähigen und verkehrssicheren Straßennetzes bei Ausbau der L 5 immer noch gewachsen.

Insgesamt betrachtet ist auf der L 174 und der L 5 eine Verkehrszunahme von 1995 bis 2010 um 2.200 bis 2.400 Kfz/24 (DTVw) erkennbar, die sich aus der Abkürzung die diese Strecke als Verbindung zwischen der A 57 und der B 67 darstellt, erklärt.

Betrachtet man die Verkehrssituation auf der B 67, so ist erkennbar, dass die Situation hier abschnittsweise analysiert werden muss. Auf der B 67 nordöstlich von Goch hat der Verkehr seit 1995 um rund 400 Kfz/24h zugenommen, nördlich der L 362 dagegen um etwa 1.500 Kfz/24h, südöstlich von Kalkar um 800 Kfz/24h. Vergleicht man die 2010 bei der SVZ gemessenen Werte mit den für 2010 in der Verkehrsuntersuchung von Heusch Boesefeld angegebenen Prognosewerten, so zeigt sich, dass ausgehend vom tatsächlichen Belastungsniveau 2010 eine Entlastung der B 67 alt um maximal 2.000 Kfz/24h erreicht werden würde. Die Belastung auf der B 67n ist seit 2000 stabil geblieben bzw. sogar leicht rückläufig (9.800 zu 9.700 Kfz/24h). In der Prognose 2010 wird sogar ein noch geringerer Wert von 9.168 Kfz/24h prognostiziert.

Nimmt man den Prognosewert auf der B 67n südlich der L 5 von 10.484 Kfz/24h als Maßstab, so müsste es durch den Durchbau der B 67n von Kehrum bis zur A 57 im Vergleich zur SVZ 2010 (5.287 Kfz/24h DTV bzw. 5.816 Kfz/24h als DTVw), durch großräumige Verlagerungen zu einer Zunahme um rund 4.700 Kfz/24h kommen.





Betrachtet man die absoluten Belastungen auf der B 67 und der L 5 ist kein hoher Entlastungsbedarf erkennbar, der den Bau einer neuen Fernstraße als Krafftfahrstraße in Form der B 67n rechtfertigen würde.

Die im Erläuterungsbericht kritisierte umwegige Führung der B 67 alt zwischen Appeldorn über Kalkar nach Goch (sowie in Gegenrichtung) wird bereits heute durch die alternative Weiterführung über die L 174 und die L5 in südlicher Richtung (bis zur Anschlussstelle Uedem teilweise umgangen).

Unter Berücksichtigung der genannten Begründungen in Bezug auf die Schutzgüter ist einer Alternative mit einer West-Nordumgehung Uedem der Vorzug aus der Sicht der Umwelt vor den Varianten I und II zu geben. Mit der Anbindung an die A 57 mit einem zusätzlichen Anschluss über die K 13 und die Fortsetzung der Trasse über die West- und Nordumgehung Uedem könnte eine zügige und verkehrssichere Lösung zur Anbindung nach Norden an die B 67n bei Kehrum geschaffen werden. Dazu ist ein Ausbau der L 5 erforderlich und ausreichend.

Der entscheidende Vorteil aus umweltverträglicher und kostenmäßiger Sicht liegt für die Alternativ-Variante in der überwiegenden Mitnutzung der Landesstraßen L 5 und L 174 sowie der K 13. Durch die planerische Überlagerung zweier Landesstraßen wird nicht nur der Neuversiegelungsgrad, sondern auch der Kostenanteil deutlich gesenkt.

Die Alternativvariante ist durch die abgerückte Lage von den Einzelhöfen und im Norden durch Umgehung der Hoflagen (bei Einhaltung der Mindestparameter der Achstrassierung) gekennzeichnet. Zur Vermeidung der Trennwirkung und zur Vergrößerung des räumlichen Abstandes zu den Bauernhöfen wird mit der Alternativ-Variante eine Linienführung gewählt, die den Belangen von Umwelt, Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Raumordnung insbesondere im Süden zwischen der A 57 und L 5 gerecht wird.

**Für die Projektanmeldung zum BVWP sind jedoch zunächst umfassende Ermittlungen zu allen Alternativen erforderlich, die auch verkehrsträgerübergreifend angelegt sein müssen.**

Das wirtschaftlich entscheidende Kriterium beim Variantenvergleich sind die Kosten.



Nach den Ergebnissen der Bodenuntersuchungen ist insbesondere im Bereich des Uedemer Bruches auf großer Länge mit nicht tragfähigem Untergrund zu rechnen. Der erforderliche, umfangreiche Bodenaustausch ist zwangsläufig mit erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden.

Der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz sieht den massiven Eingriff in die Kulturlandschaft von Uedem (Uedemerfeld und Uedemer Bruch am Rande des Naturschutzgebietes) als hoch problematisch an, daher wurde eine ablehnende Stellungnahme gegenüber dem Regionalrat 2012 abgegeben

**Daher müssen alle betrachteten Varianten des Vorhabensträgers neu betrachtet und die konkreten Kosten ermittelt werden.**

# **Auswirkungen der geplanten Bundesstraße B 67n auf die Kulturlandschaft als Kulturelles Erbe in den Bereichen Uedemer Bruch, Uedemer Höfe und Uedemer Feld**

## **Stellungnahme des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz**

Köln, den 24.3. 2015

### **1. Auswirkungsprognose**

Die Planung der B 67 n führt für den Umweltaspekt „Kulturgüter“ im Raum südlich von Uedem zu erheblichen Beeinträchtigungen, welche den historischen Zeugniswert des Kulturgutes nicht ausgleichbar zerstören.

Uedem, Uedemerfeld und Uedemerbruch bilden einen gemeinsamen Kulturlandschaftsbereich, der eindeutig ein kulturelles Erbe und darstellt, dessen historische Dimension sich aus der agraren Nutzungs- und europäischen Bruchkolonisationsgeschichte ableitet. Räumliche, funktionale und physiognomische Beziehungen untereinander bilden eine Einheit.

Im Fachbeitrag Kulturlandschaft des Landschaftsverbandes Rheinland (Köln 2013) zum Regionalplan Düsseldorf ist dieser bedeutsame Kulturlandschaftsbereich ausdrücklich unter der Bezeichnung „RPD 044“ und unter Bezug auf den Kulturlandschaftlichen Fachbeitrag zum Landesentwicklungsplan (LVR und LWL Köln/Münster 2007) Nr. 11.03 folgend charakterisiert (Zitat, S.112):

#### *„Uedemer Bruch (Uedem)*

*Die 1236 erwähnte Waldhufensiedlung Uedemerfeld mit kath. Pfarr-Rektoratskirche Zur Heiligen Familie (19. Jh.) und das 1295 kultivierte Uedemerbruch (holländisch) bilden räumlich einen Kulturlandschaftsbereich mit hohem historischen Zeugniswert: Charakteristische Bruchlandschaft mit wasserumwehrtem Herrenhaus Kolk, 16. Jh., sowie niederrheinischen Hofanlagen; Hohlwege; Windmühle Hohe Mühle. – In der Bruchniederung konservierte geoarchäologische Relikte; Marienbaumer/Xantener Hochwald mit gut erhaltenen Grabhügelfeldern. – Boxteler Bahn, Relikte der Eisenbahngeschichte.  
LEP-FB Nr. 11.03“*

Die Hohlwege inmitten der Offenlandflächen in der Waldhufensiedlung Uedemerfeld sind die Bezugsachsen und die Nutzungssysteme die historischen Flächenelemente. Zusammen bilden diese einen zusammenhängenden Kulturlandschaftsbereich im Sinne der Landes- und Regionalplanung. Eine Durchschneidung durch eine Straßentrasse würde diese Zusammenhänge in ihrem engeren Umgebungsbereich im historischen Zeugniswert zerstören und in der Erlebbarkeit erheblich stören.

Erhebliche Auswirkungen auf den Kulturlandschaftsbereich sind wegen dem Wirkfaktor der streifenförmigen Flächeninanspruchnahme durch den Bau und Betrieb der Trasse zu erwarten. Hier werden die kulturlandschaftlichen Flächen und ihre Elemente durch Versiegelung und Überbauung in unmittelbarer Nähe der Trasse substantiell gestört. Darüber hinaus werden sie

durch die damit zusammenhängende Trenn- und Barrierewirkung strukturell zerstört. Sie können wegen ihrem historischen Zeugnis nicht ersetzt werden. Diese Bewertung findet vor dem historischen Ursprung und der Entwicklungsgeschichte in einer Qualifizierung der gegenwärtigen Lagekonstellation statt.

Die Einschätzung basiert insbesondere auf der heute noch deutlich visuell ablesbaren geschichtlichen Ebene und dem dies abbildenden Landschaftsbild. Wesentlich ist, dass Kulturlandschaftselemente einzigartig in ihrer Genese sind. Neben der Flächeninanspruchnahme sind auch durch bau-, anlagen- und betriebsbedingte Barriere- und Trennwirkungen Störungen wegen vereinzelter Funktionsbeeinträchtigungen zu erwarten.

Darüber hinaus ist mit der Zerschneidung und Trennung einer Kulturlandschaft mit ihren unmittelbaren sensiblen Bereichen sowie ihrer strukturellen Einbettung zu rechnen, die eine Barriere- und Trennwirkung (zerteilende Wirkung) haben und somit wichtige einzigartige und authentische Strukturen zerstören. So können kulturlandschaftliche Strukturen sowie Blick- und Sichtbeziehungen visuell gestört und damit z.B. die Erleb- und Nutzbarkeit eingeschränkt werden. Auswirkungen in Form gestörter Blick- und Sichtbeziehungen verteilen sich sehr ungleichmäßig im Raum. Wechselwirkungen des kulturlandschaftlichen Erbes sind mit den Schutzgütern Landschaft und Mensch zu erwarten

Die überregionale Bezugsebene ist die Binnenkolonisation in den historischen Territorien Geldern und Kleve sowie die Zugehörigkeit des Wissenstransfers aus den heutigen Niederlanden zum Thema historische Trockenlegungen und Entwässerungen als kulturelle Innovationen. Das Uedemer Bruch ist ein Beispiel in dem entwickelten Schema mit Anlage von Kanälen (Weteringe, Leitgräben), geraden Entwässerungsgräben, Hufen und Langstreifenparzellierung und genossenschaftliche Nutzungssysteme. Demzufolge ist der Kulturlandschaftsbereich von Uedem, Uedemerfeld und Uedemerbruch zugehörig zu einem europäischen Prozess im Mittelalter, der von Holland bis Polen reichte und der unterschiedlich gut in den Strukturen und der Substanz überliefert ist. Uedem ist ein sehr gut erhaltenes, seltenes Beispiel struktureller Überlieferung, mit Datierung in das 13. Jahrhundert zugehörig zu einem Prozess, der 1350 in Kleve und Geldern ausläuft.

Die Untersuchung von Herlig Zschocke „Die Waldhufensiedlungen am linken deutschen Niederrhein“, 1963 in der Reihe „Kölner Geographische Arbeiten“ (Heft 16) veröffentlicht, enthält ein Kapitel zum Uedemerfeld (S.41-44). Diese landeskundlichen Ausführungen sind im Ergebnis heute nach wie vor gültig und stellen die Bedeutung des Uedemerfeldes als historisches Zeugnis mittelalterlicher Kolonisation heraus, Zitat Zschocke 1963, S.44: *„Es handelt sich also bei den Waldhufen in Uedemerfeld um ca. 1250 um Kurzhufen mit angrenzendem gemeinschaftlich genutzten gräflichen Wald, in den die Hufen z.T. später hineinwuchsen.“*

Diese Datierung weist das Uedemerfeld älter als das Uedemerbruch von 1295 aus und ist damit ein wertvoller Kulturlandschaftsbereich mit einer Datierung und struktureller Überlieferung bis heute. Daraus leitet sich ein hoher historischer Zeugniswert als gegenständliche Quelle für die Geschichte des Niederrheins ab.



Innerhalb der Karte zur Verbreitung und Lage der Waldhufensiedlungen am linken deutschen Niederrhein der genannten Untersuchung von H. Zschocke lässt sich Uedemerfeld räumlich kontextualisieren: nördlich von Geldern existieren demnach lediglich 5 Höfereihen mit Waldhufenflur inklusive Uedemerfeld. Demzufolge ist Uedemerfeld ein seltener und umso wertvoller kulturlandschaftsgeschichtlicher Überrest.

Charakteristisch ist die Reihung der Höfe entlang der Sandterrassenkante. Die Verbindungswege nach Uedem sind bis heute in einigen Abschnitten als Hohlwege überliefert, diese sind bereits in Altkarten des 19. Jahrhunderts eingetragen und sind damit über 200 Jahre alt. Diese Wege bilden somit seit Jahrhunderten eine enge Verbindung zwischen den Höfen von Uedemerfeld und die ehemalige Ackerbürgerstadt Uedem. Diese tradierte west-ost-orientierte Wegegefüge und damit zusammenhängende Parzellierung wird durch die beabsichtigte nord-süd-orientierte Trassenführung der B 67 n unausgleichbar zerstört. Die einzelnen Wege als Substanz werden hierdurch erheblich gestört.

Nachfolgend werden diese Aussagen inhaltlich weiter begründet.

## **2.Grundlagen der Kulturlandschaftsanalyse**

Das einzelne Kulturgut geht häufig über die Ebene als Einzelobjekt hinaus. Der gemeinsame integrative und vernetzende Begriff hierfür ist „*historische Kulturlandschaft*“ einerseits als *räumliche Bezugsebene* der Denkmäler und kulturhistorisch bedeutsamer Elemente und andererseits als *eigenes kulturelles Erbe*. Es kommt dabei das Verständnis von einer durch den Menschen geprägten Landschaft zum Ausdruck, in der sich die naturräumlichen Faktoren im Wechselspiel und unter dem Einfluss des Menschen gegenseitig bedingen und vor allem durchdringen. In diesem engen Beziehungsgefüge haben sich persistente, d.h. in der Vergangenheit entstandene und bis heute raumwirksame, für bestimmte Epochen charakteristische Kulturelemente herausgebildet oder wurden vom Menschen bewusst geformt. In ihrer Einheit prägen die vereinzelt Elemente das Landschaftsbild und fügen sich in der Kulturlandschaft funktional und historisch zueinander. Dies gilt insbesondere für Kultivierungsflächen wie z. B. Bruchgebiete.

Jedes Kulturgut hat einen Wirkungsraum. Diese Umgebungsbereiche variieren je nach Kulturlandschaftselement und der betreffenden umgebenden Kulturlandschaft.

Ein Bruchgebiet schlüsselt sich räumlich in die umliegenden Höfe und dazugehörige Nutzparzellen auf. Wenn dies in eine Kolonisationsphase datierbar ist, muss der Frage nachgegangen werden, ob diese ursprüngliche Struktur bis heute überliefert worden ist. Diese räumlichen Umgebungsbereiche müssen ermittelt und bewertet werden, damit bei einer Straßenplanung die jeweiligen Auswirkungen in der Konsequenz auf diese Bereiche abgeschätzt werden können.

Für den Belang „Kulturlandschaftliches Erbe“ ist ein integratives Vorgehen notwendig. Die historische Kulturlandschaft lässt sich nicht zerlegen, sondern es kommt darauf an, den ganzheitlichen Charakter als kulturelles Erbe anzuerkennen. *Das historische Stadtgebiet von*

*Uedem, das anschließende Uedemerfeld und das Bruchgebiet bilden eine kulturlandschaftliche Einheit.* Es ist ausdrücklich hervorzuheben, dass es sich bei historischen Kulturlandschaften überwiegend um nicht denkmalgeschützte Flächen handelt.

Insbesondere für die Bewertung der historischen Kulturlandschaft sind zudem „landmarks“ auf lokaler und assoziativer Ebene im Sinne der Europäischen Landschaftskonvention von Bedeutung. Es müssen somit auch nicht physisch fassbare Phänomene wie religiöse, politische, gesellschaftliche, wirtschaftliche und ästhetische Wertsysteme, Prozesse, Nutzungs- und Bewirtschaftungsformen, Traditionen, Bräuche, Erinnerungen an Ereignisse, Mühlenrechte usw. berücksichtigt werden, soweit sich diese lokalisieren lassen. Relevante Beispiele in Uedem sind die Hohe Mühle oder das Hagelkreuz.

Die notwendigen landeskundlichen Ausführungen dienen der Kontextualisierung der archäologischen, bauhistorischen und kulturlandschaftlichen Substanz sowie Struktur und deren Chronologie. Hierzu wird der Raum in einer zeitlichen Schichtung auf Grundlage des aktuellen Forschungsstandes beschrieben. Dabei kann sich die Betrachtungsebene von einer zunächst kleineren, an der lokalen Verwaltungseinheit bzw. am jeweiligen Bundesland orientierten Maßstabsebene auf eine größere Maßstabs- und damit Betrachtungsebene verschieben. Dies kann notwendig werden, da einzelne Objekte ohne diesen Hintergrund nicht verständlich werden und die Betrachtungs- sowie Bewertungsebene „Kulturlandschaft“ nicht erreichen. Erst die Zusammenschau führt zu einer angemessenen Analyse und den sich daraus ableitenden Korridor- und Flächenbewertungen.

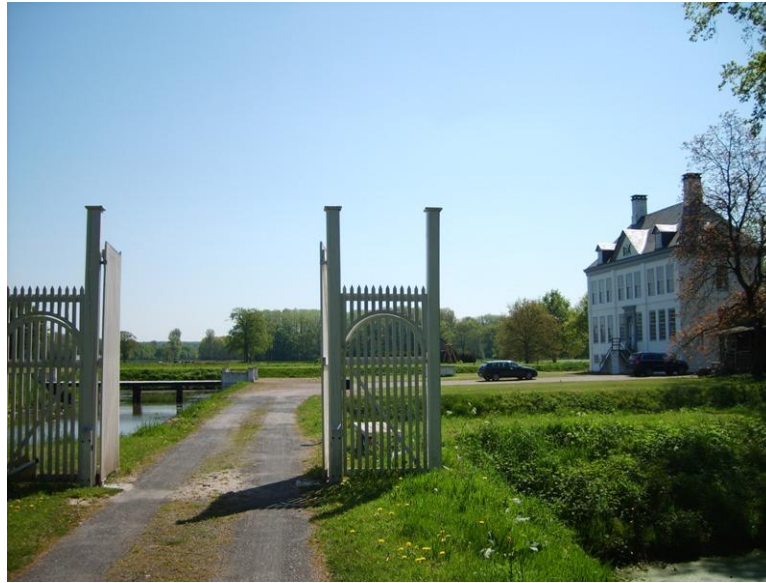
Es muss überprüft werden, ob ein Element einen Teil eines größeren Ensembles oder Bereiches bildet oder für sich steht. Durch die intensiven Veränderungen in der Kulturlandschaft haben viele Elemente ihre Beziehungen zu anderen verloren und sind als Reste solcher Ensembles oder Bereiche zu betrachten. Durch Überprüfung der Zusammenhänge wird festgestellt, ob ein Element einen Teil eines größeren Ensembles oder Bereiches bildet oder allein und isoliert für sich steht. Für die Erfassung des landschaftlichen kulturellen Erbes ist eine differenzierte Geländeerhebung unverzichtbar, um die vorgenannten Elemente und Strukturen in ihren Bezügen und in den landschaftlichen Zusammenhängen und Abhängigkeiten beurteilen zu können. Kulturlandschaftsprägende Elemente und Merkmale können in drei Gruppen bzw. Typen gegliedert werden:

- Flächenelemente (Kolonisationsbereiche, Acker, Wälder, Feuchtgebiete etc.),
- Linienelemente (Straßen, Wege, Gräben etc.) und
- Punktelelemente (einzelne Bauwerke, Grenzsteine etc.).

### **3.Kulturlandschaftselemente im Uedemerfeld und Uedemer Bruch (Beispiele)**

Im Folgenden werden beispielhaft Kulturlandschaftselemente im Bereich von Uedemerfeld und Uedemer Bruch vorgestellt.

## Haus Kolk



Eingangssituation bei Haus Kolk im Übergang des feuchten Bruchgebietes zum Uedemerfeld mit hochwertiger Bebauung und landschaftlicher Umgebungsgestaltung von hohem historischen Zeugniswert und in dieser Konstellation singulärem überregionalen Wert. Haus Kolk ist integraler Bestandteil der Kulturlandschaftsgeschichte der Region und steht in Beziehung zu Uedem und dem dazwischen liegenden Uedemerfeld. Die Umgebungswirksamkeit leitet sich aus den regionalen räumlichen Beziehungen ab und der naturräumlichen Voraussetzungen. Haus Kolk ist stark mit der umgebenden Landschaft hinsichtlich der ästhetischen Gestaltung verbunden und daraus ergibt sich wiederum ein entsprechender ausgreifender kulturlandschaftlicher Umgebungsbereich. Herrschaftliche Gebäude mit bewussten Gestaltungselementen entfalten eine entsprechende landschaftliche Wirksamkeit.

## Grenzley am Eingang zu Haus Kolk



Neben der Mitteleley sind diese beiden Hauptentwässerungsgräben in einem feuchten Bruchgebiet sehr herausragende historische Zeugnisse der Wasserbautechnik. Der Graben ist ein

lineares Kulturlandschaftselement von außerordentlich hohem historischem Zeugniswert und wegen der Bestandsverluste in vergleichbaren Kultivierungslandschaften von Seltenheitswert, da vom ursprünglichen historischen Bestand in Europa nur noch geringe unmittelbare Überreste erhalten geblieben sind. Damit wird das Entwässerungssystem unmittelbar erlebbar.

### **Hagelkreuz**



Neuerrichtetes Gedenkkreuz an ein Hagelereignis um 1700. Neben diesem Punktelement dokumentiert die Flurbezeichnung „Am Hagelkreuz“ ein Extremereignis mit Verlusten der landwirtschaftlichen Ernteerträge, was wiederum erhebliche Konsequenzen für die Versorgung hatte und demzufolge assoziativ im lokalgeschichtlichen Gedächtnis überliefert ist. Der räumliche Bezug beschränkt sich nicht auf das punktuelle Erinnerungskreuz sondern bezieht sich auf die Flur innerhalb des Uedemerfeldes und ist ein Beleg für die erinnerungsgeschichtliche und zugleich aktuelle lebendige assoziative Verbindung zwischen Uedem und Uedemerfeld.



## Getreideanbau Uedemerfeld in Blickrichtung der Hofreihung am Übergang zum Bruchgebiet:



Agrarische Nutzungssysteme gelten dann als historische Flächenelemente, wenn diese nachweisbar seit Jahrhunderten erfolgt sind. Dies ist für das Uedemerfeld als „Kornkammer“ des Herzogtums Kleve überliefert und damit repräsentiert diese Fläche als solche, unabhängig von aktuellen Landbautechniken, die historische Kontinuität einer Nutzungsfläche, die ungestört bleiben muss, um ihren kulturlandschaftsgeschichtlichen Zeugniswert zu bewahren. Lineare Durchschneidungen zerstören das agrarische Landschaftsbild, die Unversehrtheit der historischen Flächennutzung und beeinträchtigen die funktionalen sowie physiognomischen Zusammenhänge. Diese Nutzfläche entfaltet eine Wertigkeit als kulturelles Erbe in der Überlieferung historisch belegter Landnutzung und den Beziehungen zum vermuteten Mühlenbann der „Hohen Mühle“.

### „Hohe Mühle“



An einem prädestinierten Standort außerhalb von Uedem am Uedemerfeld gelegen, hat die urkundliche erstmals 1320 erwähnte, baulich später in der Neuzeit angepasste Windmühle eine außerordentlich hohe Wertigkeit als Zeugnis der landwirtschaftlichen Weiterverarbeitung im Raum. Mühlen bilden hierbei Kreuzungspunkte innerörtlicher Wegeverbindungen und rechtlicher Regelungen wie dem Mühlenbann. Damit sind sehr enge funktionale Beziehungen zwischen Uedemerfeld und der Hohen Mühle gegeben, die bis Anfang des 20. Jahrhunderts in Betrieb war und heute eine wichtige Landmarke darstellt sowie zugleich von hohem überregionalen Zeugniswert ist. Neben dem erhalten gebliebenen baulichen Rest ist der Weg ins Uedemerfeld zugehörig zu der historischen Lagekonstellation.

### **Hohlweg zwischen Thelenhof und Uedem**



Zwischen Thelenhof und Uedem verläuft innerhalb Uedemerfeld ein hervorragend erhaltener Hohlweg, zwischen 2,50-3,50 m tief eingeschnitten, mit nicht asphaltierter Sohle. Der Weg ist bereits im Klevischen Kataster eingetragen und datiert demzufolge auf vor 1730 entstanden. Der historische Zeugniswert innerhalb der Wegeerschließung des Uedemerfeld von den Höfen nach Uedem ist außerordentlich hoch und überregional mit diesem Nutzungsbezug herausragend. Da Hohlwege starken Gefährdungen ausgesetzt sind, kommt diesem Abschnitt wegen dem hervorragenden Erhaltungszustand ein entsprechender Seltenheitswert zu. Die Querung durch eine großdimensionierte Straßenbaumaßnahme zerstört dieses sehr wertvolle verkehrsgeschichtliche Relikt, das zugleich eine hohe ästhetische Wertigkeit besitzt und ein erlebbares lineares Kulturlandschaftselement ist.



## Hohlweg am Hagelkreuz



Hohlweg: Am Hagelkreuz von Uedem in Richtung Scholtenhof verlaufender ca. 2,50-2,80 m tief eingeschnittener Weg, der bereits auf dem Klevischen Kataster eingetragen ist und demzufolge vor 1730 sich herausbildete. Wenngleich die Sohle asphaltiert und deshalb der Erhaltungszustand im Vergleich zum Hohlweg beim Thelenhof schlechter ist, so ist doch die Geländevertiefung an sich sehr gut erkennbar. Der historische Zeugniswert der Wegeverbindung ist vorhanden, bauliche Maßnahmen einer Bundesstraßenquerung führen zu erheblichen Zerstörungen der überlieferten Struktur und Substanz.

## Landwirtschaftliche Nutzfläche Uedemerfeld in Blickrichtung Uedem von dem Weg zwischen Katzenberg zum Scholtenhof in Höhe des Steinbruchs.



Die Offenlandfläche Uedemerfeld ist als agrarische Nutzfläche seit Jahrhunderten überliefert und strukturprägend für die Umgebung von Uedem. Die Verkehrsverbindungen verlaufen

West-Ost und waren landschaftlich in den Proportionen angepasst. Die Nutzflächen waren Bestandteil des historischen Versorgungssystems und sind damit als historische Flächenelemente von hohem Zeugniswert und reagieren im Landschaftsbild auf lineare Durchschneidungen mit Dammbauten und breiter Trasse mit Verlust der Erlebbarkeit. Damit wird die historisch gewachsene Struktur nicht ausgleichbar zerstört.

#### **4.Holländische Feuchtgebietskolonisation als landschaftskulturelle Leistung**

Eine kulturlandschaftsgeschichtliche Besonderheit des Unteren Niederrheins waren die sogenannten mittelalterlichen „*Bruchlandkultivierungen*“ im 12. bis 14. Jh. vor allem durch holländische Kultivierungsspezialisten, sogenannte „broekers“. Heute noch enthalten in den Niederlanden Ortsbezeichnungen das Wort „broek“, das Moor oder niedriges Land bedeutet (englisch: brook, deutsch: Bruch oder Broich) wie. z.B. Lutjebroek, Grotebroek, Broek op Langen Dijk. In der Düffelt gibt es ebenfalls heute noch Bezeichnungen, die auf „Holländer“ hinweisen wie z.B. Holländer Bruch. Daneben gibt es am Niederrhein ebenfalls Ortsbezeichnungen, die auf „broich“ oder „bruch“ enden. Neben der Bruchkolonisation war die Marschenkolonisation an Weser und Elbe eine zeitgleiche Innovation holländischer Entwässerungstechnik.

Die Marschen an Weser und Elbe wurden im Mittelalter vermessen, systematisch entwässert, besiedelt und in Ackerland umgewandelt. Die zahlreichen Erwähnungen holländischer Hufen, Recht, Sprache sowie Flur-, Siedlungsnamen, Gewässer- und Personennamen und Maßsysteme belegen den wichtigen Einfluss holländischer Kolonisten und deren erheblichen Bevölkerungsanteil während der Kolonisation. Für die Bewertung der heutigen Kulturlandschaft ist diese Position wichtig, da sich im Parzellengefüge eindeutig holländische Muster wieder finden lassen. Damit besteht eine technikgeschichtliche Verbindung zwischen dieser Marschenkolonisation mit der Bruchkolonisation.

Neben den Kultivierungen als Meliorationen an sich zwecks Gewinnung agrarischer Nutzflächen waren Abbaukonzessionen in den sumpfigen und morastigen Flächen ein Anreiz. Für die geldrischen oder kleverischen Landesherren waren die „broekcijzen“ eine wichtige Einnahmequelle. Deshalb gab es Regelungen zwischen dem jeweiligen Landesherrn und der diesbezüglichen Bruchgemeinschaft. Im Klever Land finden sich noch heute das z.B. Kranenburgerbroek, Appeldornerbroek und das Uedemerbruch.

1972 veröffentlichte Franz Petri für das Thema „Bruchkolonisation“ den wichtigen Aufsatz „Die Holländersiedlungen am Klevischen Niederrhein“<sup>1</sup> und Dieter Kastner publizierte im gleichen Jahr „Die Territorialpolitik der Grafen von Kleve“<sup>2</sup> mit Hervorhebung einer

---

<sup>1</sup> Petri, F.: Die Holländersiedlungen am Klevischen Niederrhein und ihr Platz in der Geschichte der niederländisch-niederrheinischen Kulturbeziehungen. - In: Ennen, E. (Hrsg.): Festschrift Matthias Zender. Studien zu Volkskultur, Sprache und Landesgeschichte. Bonn 1972, S. 1117-1129.

<sup>2</sup> Kastner, D.: Die Territorialpolitik der Grafen von Kleve. Düsseldorf 1972 (= Historischer Verein für den Niederrhein, insbesondere das Alte Erzbistum Köln, Veröffentlichungen 11). Diss. Univ. Bonn, 1968.



Binnenkolonisation am Ende 13. Jahrhunderts,<sup>3</sup> allerdings ohne genaue räumliche topographische Aussagen. Die sogenannte „Binnenkolonisation“ bedeutete in dieser Zeit die Erschließung von feuchten Niederungen wie z.B. Baaler Bruch<sup>4</sup>, Hülmer Bruch oder Laarbruch<sup>5</sup>.

Franz Petri hatte für seinen oben erwähnten Aufsatz eine Umzeichnung nach der Tranchot-Karte Anfang 19. Jahrhundert „Holländische Langstreifenfluren bei Kranenburg“ anfertigen lassen. Das heutige Naturschutzgebiet Kranenburger Bruch hat eine Größe von 95 ha und befindet sich zwischen den Orten Kranenburg im Westen und Nütterden im Osten. Begrenzt durch den Stauchmoränenwall des Niederrheinischen Höhenzuges bildete sich in einer Vertiefung das Kranenburger Bruch heraus. Begünstigt durch die aufsteigende Staunässe am Fuße des Höhenrückens und das hoch anstehende Grundwasser entwickelten sich im Laufe der Zeit über den sandigen Kiesschichten Niedermoorböden. Die ersten Erschließungsmaßnahmen dieses Bruchgebietes begannen etwa 1227, als an der „alde börg“ erste Grabensysteme zur Entwässerung angelegt worden sind. Dies erfolgte wieder durch holländische „broekers“, die das Gebiet mit einer Vielzahl von parallel verlaufenden Gräben in schmale Streifenfluren einteilten. Nach der Rodung der Bruchwaldbestände konnten die so entwässerten Hufen landwirtschaftlich genutzt werden. Zu Beginn des 20. Jahrhundert begannen schließlich weitere, verstärkte Entwässerungsmaßnahmen, die es ermöglichten auch den Großteil der noch verbliebenen Bruchflächen durch Grundwasserabsenkungen und Drainagegräben in Weidegrünland und teilweise auch in Ackerland umzuwandeln. Insgesamt ist so eine charakteristisch gekammerte Kulturlandschaft entstanden.

Als Relikt eines Niedermoores dokumentiert das Kranenburger Bruch das ursprüngliche Erscheinungsbild vieler verschwundener Bruchgebiete, die entscheidend die landschaftliche Eigenart dieser Region mitgeprägt haben. Mit den Hecken, Weideflächen und Gräben stellt dieses Gebiet eine historisch gewachsene Kulturlandschaft mit Streifenflur dar.

Im Baaler Bruch zeigt das Klevische Kataster aus dem 18. Jh. ebenfalls eine solche Streifenflur. Dort erscheint das Bruch in einer regelhaften Streifenparzellierung, von der Flächen als „Gemein Bruch“ (Allmende) unterschieden sind. Den zugehörigen „Leit-Graben“

---

<sup>3</sup> Schiffer, P.: Die Entwicklung des Territoriums Geldern. Bonn 2006 (= Geschichtlicher Atlas der Rheinlande, Beiheft 5, 9/10; Publikationen der Rheinischen Gesellschaft für Geschichtskunde N. F. 12, 1, b, 5, 9/10), Kap. 2 Die Ausbauphase: 1229 bis zur Herzogserhebung 1339.

<sup>4</sup> Krings, W.: Persistente Muster in der Agrarlandschaft des Baaler Bruchs, Gemeinde Weeze. - In: Niederrheinische Studien, hrsg. v. G. Aymans (= Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde 46). Bonn 1980, S. 101-116.

<sup>5</sup> Rütten, F. u. A. Steeger: Studien zur Siedlungsgeschichte des niederrheinischen Tieflandes. - In: Rhein. Vjbl. 2, 1932, Anhang S. 288-291: Die heim-Siedlungen der Kendellandschaft zwischen Weeze und Gennep. – Uhlig, H.: Das Gefüge niederrheinischer Siedlungen im Luftbild. - In: Schott, C. (Hrsg.): Das Luftbild in seiner landschaftlichen Aussage. Referate u. Beitr. e. Aussprache d. Zentralausschusses für deutsche Landeskunde in Remagen am 28. Nov.1958. Bad Godesberg 1960 (= Landeskundliche Luftbildauswertung im mitteleuropäischen Raum 3), S. 41-44.

hat Winfried Krings als „weteringhe van den Mulraetschen dijcke“ identifiziert, d.h. als ein Element der mittelalterlichen Niederungskolonisation<sup>6</sup>.

Mit der Niederungskolonisation, also Erschließung der Bruchgebiete in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts begann auch der gezielte und planmäßige Bau umfangreicher Grabensysteme, welche die entsprechenden Gebiete entwässern und damit urbar machen sollten. Die bisher eher vereinzelt und unsystematisch angelegten Entwässerungsgräben wurden nun großräumig ergänzt und ausgebaut. Diese Kultivierungsmaßnahmen gingen vor allem auf die Initiative des Landesherrn zurück, der so auf das starke Bevölkerungswachstum reagierte und gleichzeitig seinen Machtbereich ausdehnen konnte. Für Vermessungen und Trockenlegungen wurden u. a. auch Verträge mit den erfahrenen Entwässerungsexperten aus Holland abgeschlossen, so dass es zu einem beträchtlichen Zustrom holländischer Kolonisten kam

Die neuen Landgewinnungsmaßnahmen führten zu der Herausbildung langer, geradliniger Wassergräben, die in einer geringen Entfernung von nur einigen Metern parallel zueinander lagen und im rechten Winkel an einen oder mehrere Hauptentwässerungsgräben angeschlossen wurden. Diese sogenannten Weteringe oder Leidegräben, welche wiederum die Entwässerung in Richtung eines Vorfluters übernahmen, wurden zusätzlich mit Deichen und Schleusen versehen, um ein Eindringen des Hochwassers der natürlichen Wasserläufe zu verhindern. Zwischen den einzelnen Nebengräben lagen die entsprechend schmal gestalteten, streifenförmigen Neulandparzellen. Misslang die Entwässerung in solchen Langhufen oder Langschlägen und es wurde nach einiger Zeit kein Ackerbau möglich, so nutzte man die Flächen als Mähweide.

Nach dem frühen Beispiel der Erschließungsmaßnahmen im Kranenburger Bruch begann 1294 die Kolonisation des Tiller Bruchs, 1295 folgte das Uedemer Bruch und danach die Hetter zwischen Rees und Emmerich. Weitere Beispiele sind das Roderbruch bei Appeldorn, die Bruchgebiete bei Altkalkar, ein Bruch südlich von Uedem und das Qualburger Bruch. Bei dem zuvor waldwirtschaftlich und als Allmende genutzten Bruchgebiet Siebengewald wurde 1346 mit der Entwässerung begonnen.

Insgesamt entstanden auf diese Weise aus zahlreichen Bruchgebieten charakteristisch gekammerte Kulturlandschaften. Die mit fruchtbarem Schlick bedeckten Aueböden innerhalb der Niederungen lieferten dabei wertvolle Erträge und auch die Torfböden ehemaliger Bruchgebiete konnten allmählich ackerbaulich genutzt werden. In einigen Landschaften des Unteren Niederrheins haben sich diese historischen, bis heute deutlich im Gelände erkennbaren Strukturen erhalten und bilden ein wichtiges kulturelles Erbe. Entscheidend für

---

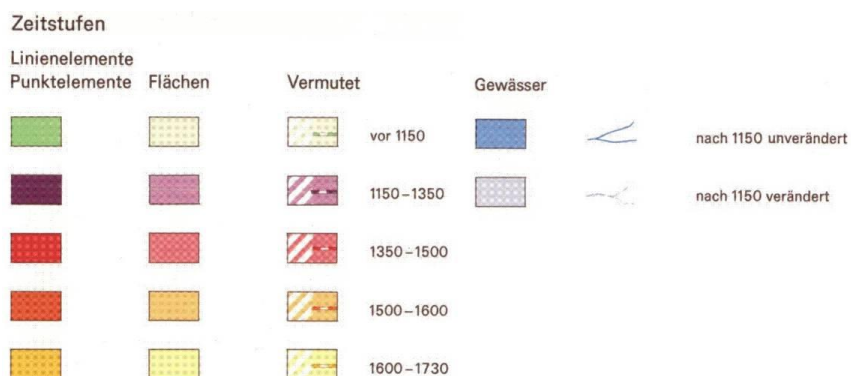
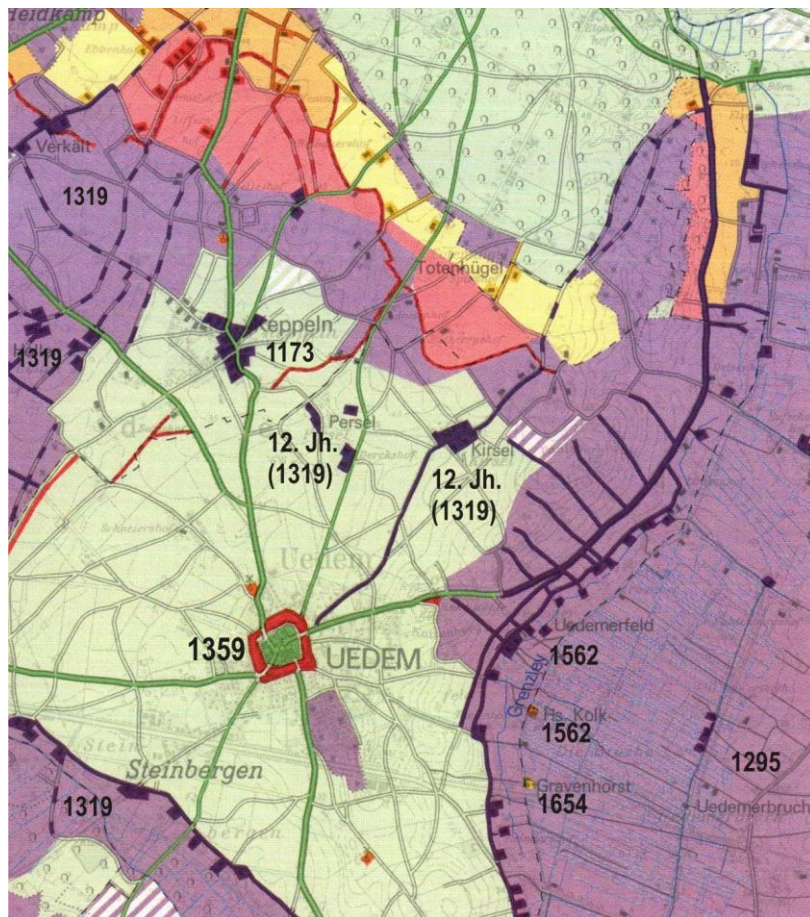
<sup>6</sup> Krings, W.: Wertung und Umwertung von Allmenden im Rhein-Maas-Gebiet vom Spätmittelalter bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Eine historisch-sozialgeographische Studie (= Maaslandse Monografieën 20). Assen/Amsterdam 1975, S. 27 u. Fig.5. – Zur Verbreitung des Begriffs „wetering“ u.ä. in Norddeutschland siehe Teuchert, H.: Die Sprachreste der niederländischen Siedlungen des 12. Jahrhunderts. Neumünster 1944.

diese Einschätzung ist die kulturlandschaftliche Vergesellschaftung mit umliegenden Nutzungssystemen.

## **5. Kulturlandschaftsgeschichte**

In den nachfolgenden thematischen Karten zur Landnutzung und dem Kulturlandschaftswandel wird die auffällige Konstellation von Uedem, Uedemerfeld und Uedemerbruch bereits visuell deutlich. Die urkundlichen Ersterwähnungen der Höfe innerhalb der Uedemer Gemarkung sind älter als die Höfe unmittelbar am Bruchgebiet. Die naturräumliche Differenzierung hat in historischer Zeit eine unterschiedliche Nutzung ermöglicht, die wiederum im Landschaftsbild bis heute ablesbar geblieben ist. Entscheidend ist der heute noch vorhandene Zeugniswert historischer Standortentscheidungen, die sowohl in der Struktur als auch in der Substanz gegenständliche Quellen darstellen. Für den Raum kennzeichnend sind die Bezüge untereinander. Dabei ist eine zeitliche Differenzierung festzuhalten zwischen der Gemarkung von Uedem und der Kolonisationsfläche des angrenzenden Wald- und Feuchtgebietes. Diese Binnenkolonisation verlief nach einem Muster, das wiederum für das Feuchtgebiet auf den Erfahrungen holländischer Wasserbautechnik basiert. Demzufolge müssen die zeitlichen Ebenen chorisch differenziert, aber zugleich räumlich-funktional in Beziehung gesetzt werden, um dann abschließend daraus das Kulturelle landschaftliche Erbe herauszufiltern.

Die nachfolgende Kulturlandschaftswandelkarte 1150-1730 basiert auf dem Klevischen Kataster, d. h. in diesem Zeitschnitt werden urkundliche Erstnennungen einer Zeitstellung des kulturlandschaftlichen Entstehens zugewiesen und koloriert. Aus Gründen der Erleichterung werden Jahreszahlen zu den Erstnennungen ergänzt. Die noch ältere Entstehungsgeschichte vor der urkundlichen Ersterwähnung lässt sich erfahrungsgemäß nicht jahrgenau datieren. Entscheidend ist die generalisierte Aussage zu landschaftlichen Struktur in ihrem geschichtlichen Gewordensein: was ist im Mittelalter entstanden und war 1730 als zeitlicher „Zwischenschritt“ noch vorhanden? Es geht bei den Wandelkarten um die zweidimensionale Darstellung eines Prozesses fortlaufender landschaftlicher Veränderung. Jede Generation fügte etwas bei und dieses räumliche Nebeneinander der „Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen“ (Identifizierung von Elementen unterschiedlicher Zeitstellung in einer Region) bildet die Basis für Aussagen zur der Dynamik landschaftlicher Veränderung: z.B. der Kulturlandschaftsbereich um Uedem war vor 1150 entstanden (grün) und Uedemer Bruch in einer landschaftlichen Chronologie sich 1150-1350 in Kulturland wandelte (violett).



Karte 1: Kulturlandschaftswandel 1150-1730 (Burggraaff 1992)

Der Name "Uedem" wird erstmals urkundlich im 9. Jahrhundert als „odeheimero marca“ erwähnt. Im 12. Jahrhundert ging diese Grundherrschaft in Teilen auf das Stift Xanten und auf den Grafen von Kleve über. Die Gründung von Keppeln mit Erwähnung 1173 sowie die Nennung von „Uedemerfeld“ und „Uedemerbruch“ im 13. Jahrhundert bieten Anhaltspunkte zur Datierung der Kulturlandschaft hinsichtlich Nutzung und innerer Kolonisation. 1295 gab Graf Dietrich VIII. von Kleve das Uedemerbruch gegen Erbpacht und Zehnt für die Nutzung frei. Er holte holländische Spezialisten (broeker) bzw. holländische Kenntnisse für die Urbarmachung von Marsch- und Bruchgebieten ins Land, die das Gebiet trockenlegten.

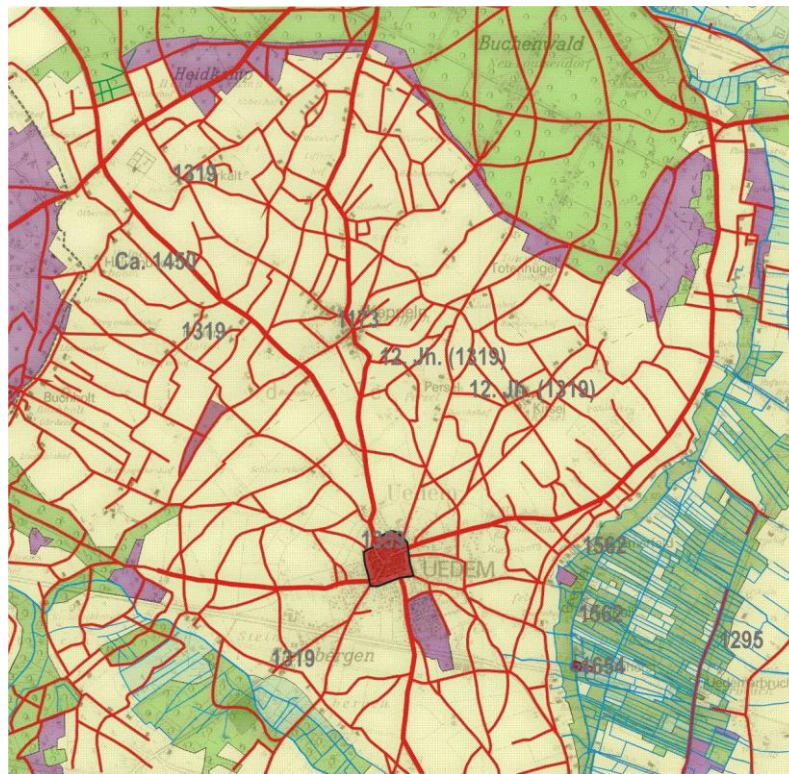


Der Kulturlandschaftsbereich entwickelte sich danach zu einer intensiv genutzten Agrarlandschaft. Im Urbar des Grafen Dietrich IX. von Kleve wurde Uedem erstmals 1319 als Stadt bezeichnet. Die ersten Stadtprivilegien bekam Uedem 1359 von Graf Johann I. verliehen.

Während die oben wiedergegebene Wandelkarte nach Erstnennungen bzw. kartographischen Eintragungen einen Prozess datiert, gibt die nachfolgende Karte für den Zeitpunkt 1735 in unterschiedlichen Farben die Nutzarten wieder wie z.B. in gelb die Acker- und Siedlungsflächen und in grün die Grünlandflächen. Bei dieser Karte geht es um Rekonstruktion, d.h. was war zu einem Zeitpunkt da? Das wiederum ist aufschlussreich für die Analyse der Überreste einer Zeitstellung bis heute: sind diese Elemente zahlreich überliefert oder sind es lediglich geringe Reste bis hin zu singulären Projekten mit entsprechend hoher Wertigkeit?

Sehr deutlich ist in beiden Karten das Entwässerungssystem im Bruchgebiet erkennbar, woraus sich wiederum eine kulturlandschaftliche Gliederung ableiten lässt: einerseits in das trockenere Uedemerfeld und andererseits das angrenzende Feuchtgebiet, allerdings wiederum zusammengehörig als gemeinsamer historischer Kulturlandschaftsbereich Uedem.

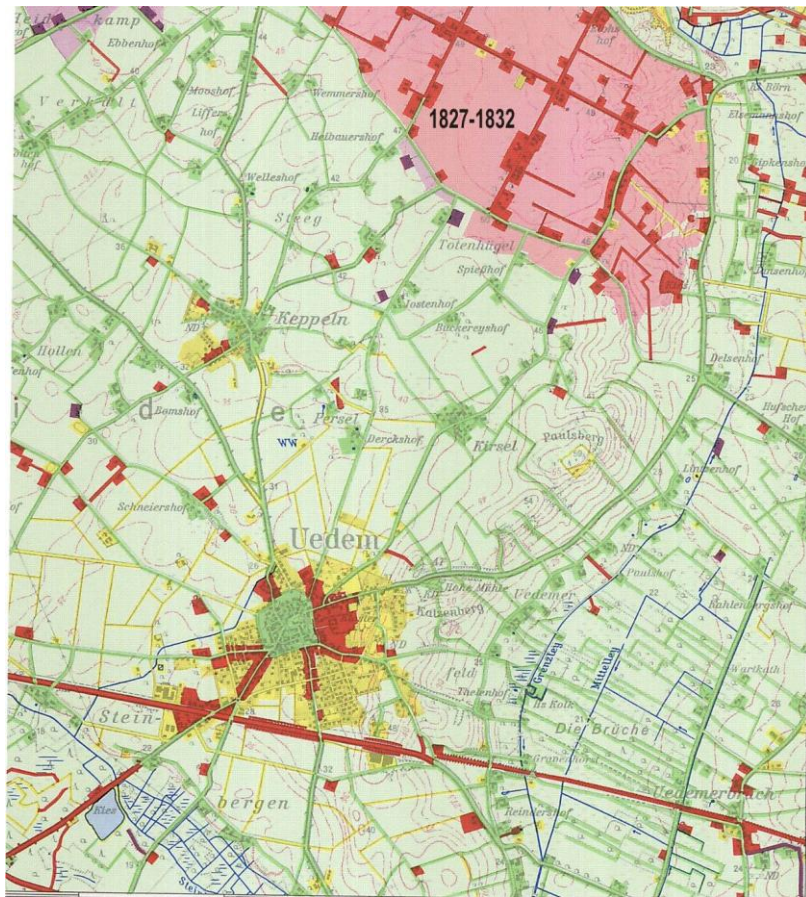
Die inselartige Lage der Ackerbaufläche um Uedem inmitten eines Heidegürtels (violett) mit angrenzendem Wald (grün) und die Erschließung des Bruchgebietes lassen eine historische Siedlungskammer erkennen, die um 1730 deutlich ausgeprägt war.



 Stadflächen	 Deiche
 Acker- und Siedlungsflächen	 Straßen
 Grünlandflächen	 Wege
 Warden- bzw. Werthflächen	 Allen, Jagen
 Heide	 Landwehren
 Wald	 Wälle
 Nadelwald	 Flüsse, Bächen
 Parkflächen	 Gräben
 Rhein, Altrheinläufe, Kolken, Seen	

*Karte 2: Landnutzung um 1735*

(Entwurf und Kartographie P. Burggraaff, Grundlage: Topographische Rekonstruktionskarte veröffentlicht in Burggraaff 1992)



#### Zeitstufen

Linienelemente	Punktelemente	Flächen	
			vor 1730
			1730 – 1804/05
			1804/05 – 1895
			1895 – 1983/84

#### Gewässer

	nach 1730 unverändert
	nach 1730 verändert oder entstanden

Karte 3: Kulturlandschaftswandel 1730-1984 (Burggraaff 1992)

Die Kulturlandschaftswandelkarte des Prozesses zwischen 1730 bis 1984 bildet eine wichtige Betrachtungsgrundlage zum heutigen Zustand des Nebeneinanders unterschiedlicher Zeitstellungen in der Flächennutzung und Strukturbewertung.

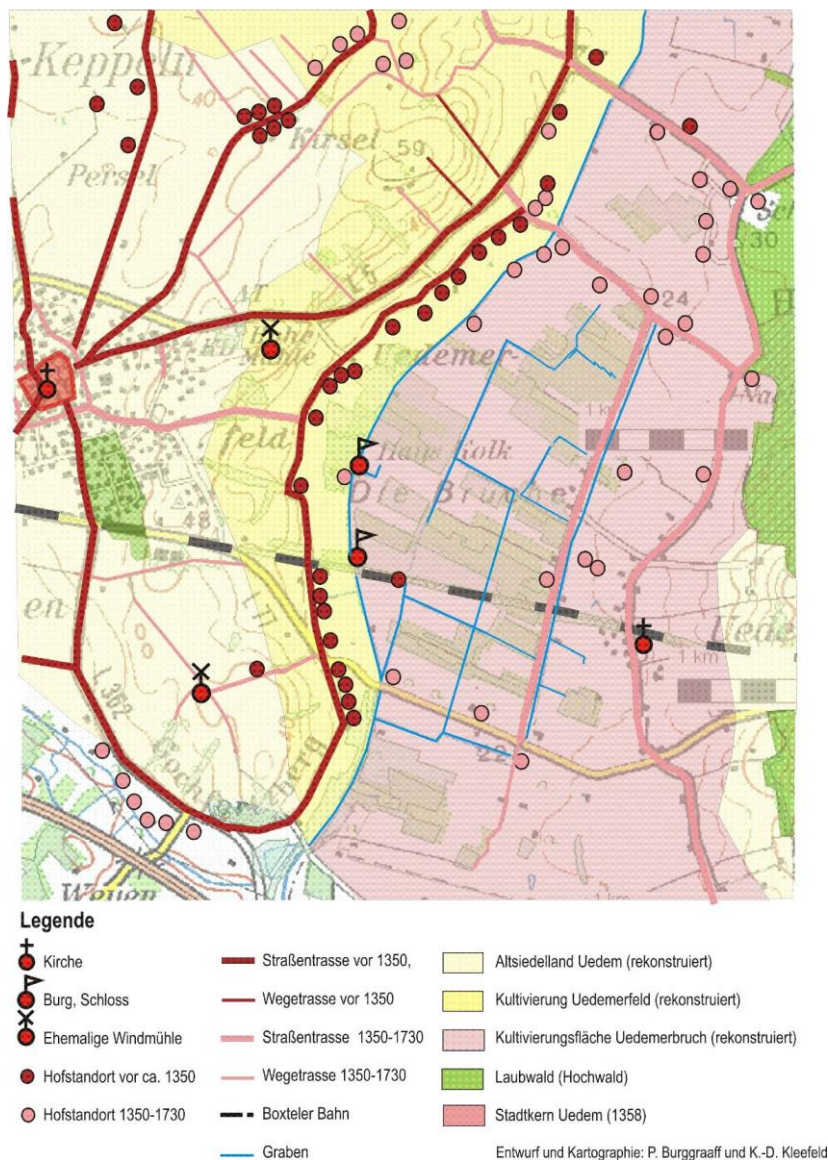
In der französischen Besetzungsphase 1794 bis 1814 verlor Uedem seine Stadtrechte. In ihrer heutigen verwaltungstechnischen Struktur ist die Gemeinde im Jahre 1969 im Rahmen der kommunalen Gebietsreform aus den ehemals selbständigen Gemeinden Uedem, Keppeln, Uedemerbruch und Uedemerfeld entstanden.

Kulturlandschaftlich deutlich wird die Rodung des nördlichen Waldareals (rot) und damit Vergrößerung der vorherigen „Insellage“ als intensiv genutztes Anbaugelände. Andererseits gibt die Kolorierung in grün einen guten historischen Erhaltungszustand in der

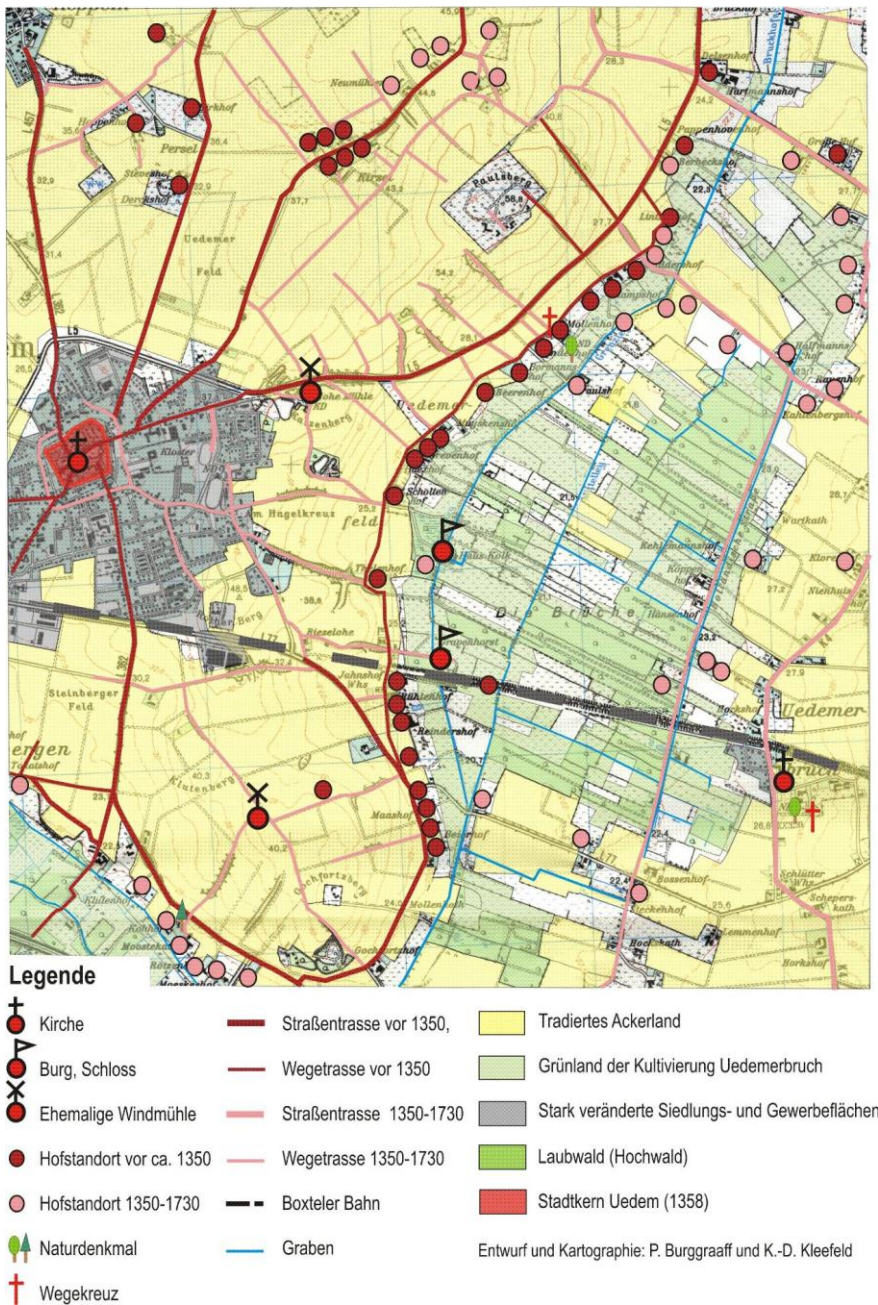


kartographischen Bezugsdatierung des Klevischen Katasters aus dem 18. Jahrhundert wieder. Die Struktur um Uedem ist bis heute persistent, d.h. es ist in der Struktur ablesbar, dass historische Standortentscheidungen bis heute überliefert sind. Dies gilt auch für Wegeverbindungen und die Kerne der Siedlungen.

Zwischen Uedem und dem Uedemerbruch hat es eine bauliche Ausdehnung gegeben, zunächst im 19. Jh. (rot) und danach ab 1950 (gelb), die die Nutzflächen des Uedemerfelds verkleinert hat, aber die Grundstruktur vom Außenbereich bis zur Gemarkung ist noch vorhanden

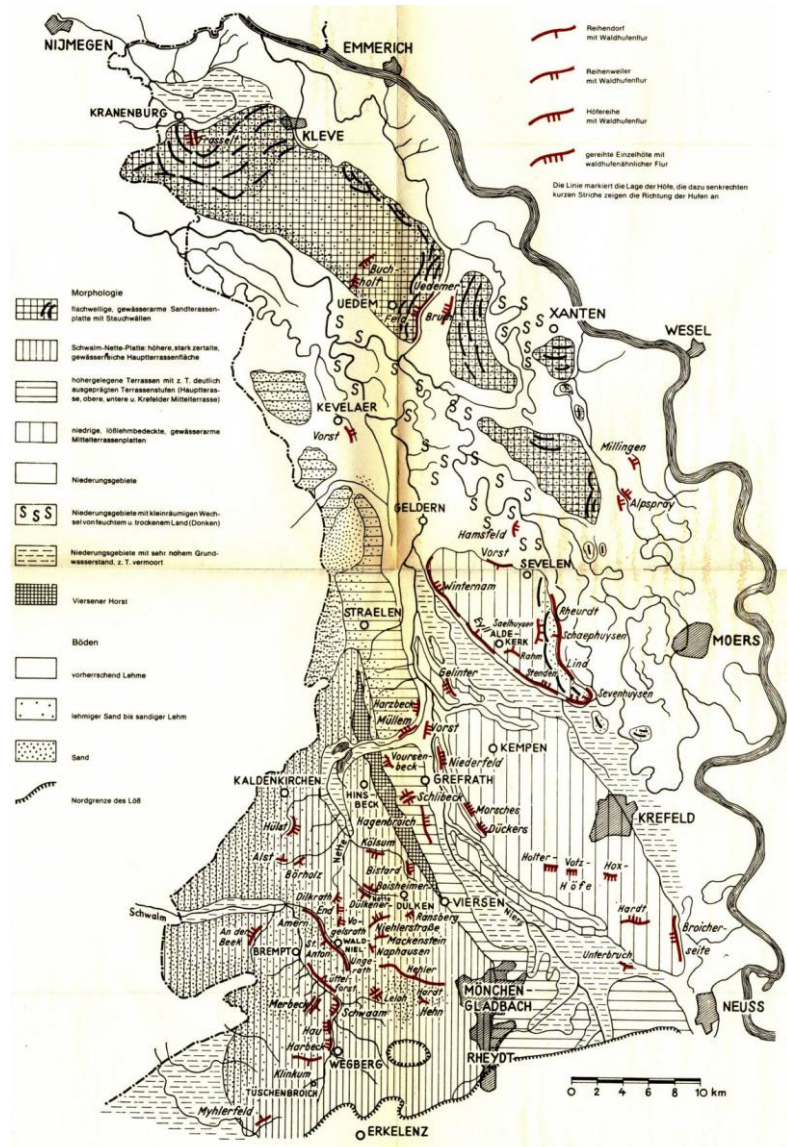


*Karte 4: Siedlungskarte von Uedemerfeld und Uedemer Bruch*



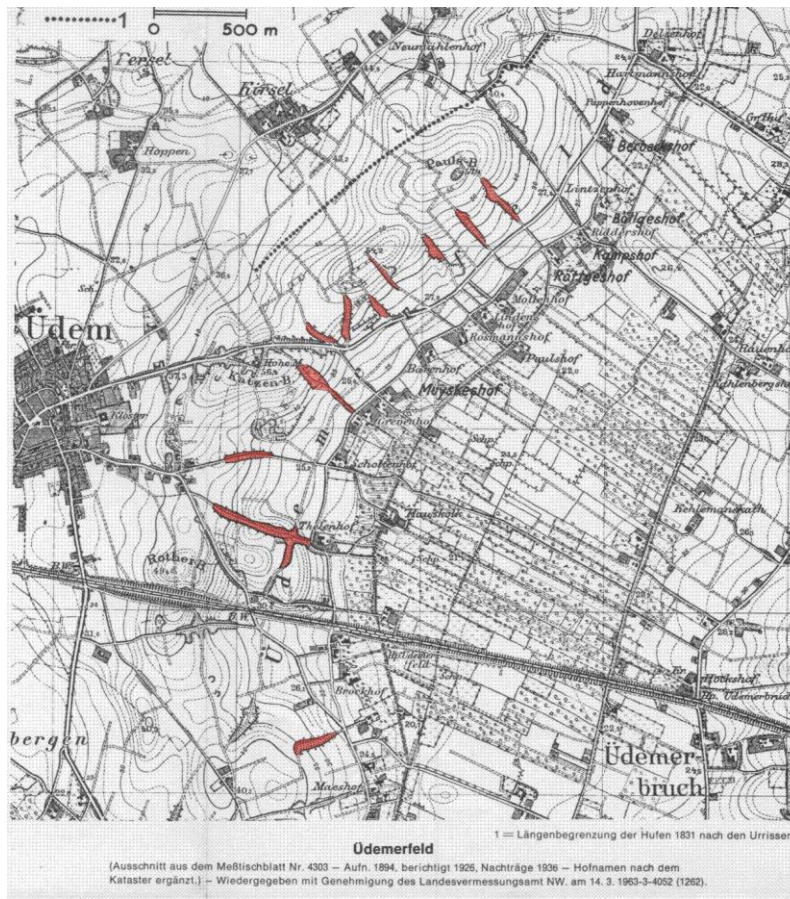
Karte 5: Karte der historischen Kulturlandschaftselemente von Uedemerfeld und Uedemer Bruch





Entwurf: H. Zschocke **Verbreitung und Lage der Waldhufensiedlungen am linken deutschen Niederrhein** Kartographie: A. Frey

Karte 6: Thematische Karte Verbreitung und Lage der Waldhufensiedlungen von H. Zschocke



Karte 7: Ost-west-orientierte Hohlwege innerhalb der Fortführung der preußischen Neuaufnahme

## 7. Literatur

*Boesler, Dorothee*: Die Kulturgüter als Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung. Denkmalschutz und Planung am Beispiel der projektierten Ortsumgebung Winnekendonk/Niederrhein. (Beiträge zur Landesentwicklung, 52) Köln 1996 .

*Boesler, Dorothee*: Bewertung der Auswirkungen und Kompensation bei Beeinträchtigung von Kulturgütern. In: Kulturgüterschutz in der Umweltverträglichkeitsprüfung. FBNL-Fachtagung am 15. November 2001 in Wetzlar. Wetzlar 2002, S. 48-54.

*Bunge, Thomas*: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Kommentar, 0600. In: Storm, P.-C.; Bunge, T. u. Nicklas, C. (Hrsg.): Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung (HdUVP), Ergänzbare Kommentar, Erich-Schmidt-Verlag. Berlin 2004.

*Burggraaff, Peter*: Der Begriff Kulturlandschaft und die Aufgaben der Kulturlandschaftspflege aus der Sicht der Angewandten Historischen Geographie. In: Natur- und Landschaftskunde 32, 1996, S. 10-12.

*Burggraaff, Peter*: Raumempfindlichkeit von Kulturgütern. In: Kulturgüterschutz in der Umweltverträglichkeitsprüfung. FBNL-Fachtagung am 15. November 2001 in Wetzlar. Wetzlar 2002, S. 33-47.

*Denzer, Vera; Jürgen Hasse et al. (Hrsg.)*: Kulturlandschaft. Wahrnehmung – Inventarisierung – Regionale Beispiele. (Fundberichte aus Hessen, Beiheft 4 zugleich Kulturlandschaft. Zeitschrift für Angewandte Historische Geographie 14, 2004) Wiesbaden 2005.

*Derks, Paul*: Die Siedlungsnamen der Gemeinde Uedem am Niederrhein. Sprachliche und geschichtliche Untersuchungen. Uedem 2007 (Uedemer Studien, 1).

- Europäische Kommission (Hrsg.): Guidance on EIA: Screening. 2001 (Downloadmöglichkeit unter: <http://europa.eu.int/comm/environment/eia/eia-support.htm>).
- Europäische Kommission (Hrsg.): Guidance on EIA: Scoping. 2001 (Downloadmöglichkeit unter: <http://europa.eu.int/comm/environment/eia/eia-support.htm>).
- Erbguth, Wilfried u. Alexander Schink*: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung. Kommentar. München 1996.
- Gassner, Erich u. Arnd Winkelbrandt et al.*: UVP. Umweltverträglichkeitsprüfung in der Praxis. Leitfaden. München u. Berlin 4. überarb. Aufl. Berlin 2004.
- Gunzelmann, Thomas: Denkmalpflege und Schutzgut „Kultur“ bei den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ in Oberfranken. In: Kulturgüterschutz in der Umweltverträglichkeitsprüfung. 6. Fachtagung 11.-12. März 1996 in Kevelaer. Tagungsbericht. (Beiträge zur Landesentwicklung, 53) Köln 1997, S. 75-83.
- Hajos, Geza (Hrsg.)*: Denkmal, Ensemble, Kulturlandschaft am Beispiel Wachau, Bundesdenkmalamt und Bundesministerium für Unterricht und kulturelle Angelegenheiten, Verlag Berger, Horn/Wien 2000.
- Hoppe, Wausschreiben. (Hrsg.)*: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) – Kommentar. Köln 2002.
- Jeschke, Hans Peter (Hrsg.)*: Das Salzkammergut und die Weltkulturerbelandschaft „Hallstatt-Dachstein/Salzkammergut“ Grundlagenforschung, Kulturlandschaftspflegewerk und Monitoring. (Ö. Musealverein, Historische Reihe Bd. 1) Linz 2002.
- Jeschke, Hans Peter*: Kulturlandschaftspflegewerke für Kulturerbelandschaften von herausragender Bedeutung in Europa. Wien 2004.
- Jeschke, Hans Peter*: Die Strategische Umweltprüfung als ein grundlegendes Instrument zur transdisziplinären Integration des kulturellen Erbes bei der Umweltgestaltung / Methoden und Hinweise zu Grundlagendaten in Österreich. In: UVP-report, H. 2. Hamm 2005. S. 91-100.
- Jones, Carys; Slinn, Paul et al.*: Cultural heritage and environmental impact assessment in the Planarch area of Northwest Europe. Synthesis report. Manchester 2006 ([www.planarch.org](http://www.planarch.org)).
- Kleefeld, Klaus-Dieter*: Schutz von Kulturgütern in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). – das Beispiel Oeding (Nordrhein-Westfalen). – In: Schenk, W. u.a. (Hrsg.): Kulturlandschaftspflege. Beiträge der Geographie zur räumlichen Planung. - Berlin/Stuttgart 1997, S. 165-174.
- Kleefeld, Klaus-Dieter*: Gesetzliche Grundlagen und Begriffsbestimmungen zum Kulturgüterbegriff in der UVP. In: Kulturgüterschutz in der Umweltverträglichkeitsprüfung. FBNL-Fachtagung am 15. November 2001 in Wetzlar. Wetzlar 2002, S. 6-14.
- Knieps, Elmar u. Paul D. Wagner*: Kulturelles Erbe, Umweltvorsorge und Planung. In: UVP-report 16, 2002, H. 1-2, S. 55-56.
- Landschaftsverband Rheinland und Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (Hrsg.): Kulturgüterschutz in der Umweltverträglichkeitsprüfung. 6. Fachtagung 11.–12. März 1996 in Kevelaer. Tagungsbericht. (Beiträge zur Landesentwicklung, 53), Köln 1997.
- Landschaftsverband Rheinland; Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz u. UVP-Gesellschaft (Hrsg.): Kulturelles Erbe – Umweltvorsorge und Planung. 12. Fachtagung 18./19. April 2002 in Köln. Tagungsbericht. (Beiträge zur Landesentwicklung, 57) Köln 2005.
- Lehmann, Michel*: Eine Kornkammer des Klever Landes – 800 Jahre Uedemerfeld. Uedem 2005.
- Linden, Hendrik van der*: Die Königsroute. Eine Revision der Cope-Untersuchung bezüglich der mittelalterlichen Kultivierungssystematik. In: Siedlungsforschung 18, 2000, S. 269-296.
- Schäfer, Dieter*: Bedeutung, Schutzwürdigkeit und Erfassung von Kulturgütern – Leitbilder und Umweltqualitätsziele. In: Kulturgüterschutz in der Umweltverträglichkeitsprüfung. FBNL-Fachtagung am 15. November 2001 in Wetzlar. Wetzlar 2002, 15-32.
- Schenk, Winfried; Klaus Fehn et al. (Hrsg.)*: Kulturlandschaftspflege. Beiträge der Geographie zur räumlichen Planung (Stuttgart 1997).
- Tillmann, H.*: Geschichte des Amtes Uedem. Uedem 1964.
- UVP-report H. 2-3 Themenheft: Kulturelles Erbe in der UVP, 2004.

Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland: Denkmalpflege und historische Kulturlandschaft. Stellungnahme der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger, erarbeitet im Juni 2001 von der Arbeitsgruppe städtische Denkmalpflege. Arbeitsblatt 16 2001 ([www.denkmalpflegeforum.de/Download/](http://www.denkmalpflegeforum.de/Download/))

*Wiegand, Christian*: Spurensuche in Niedersachsen. Historische Kulturlandschaften entdecken. Hannover 2005.

*Zschocke, Herlig*: Die Waldhufensiedlungen am linken deutschen Niederrhein. Wiesbaden 1963 (Kölner Geographische Arbeiten, 16).