

Naturschutzbund
Deutschland
Kreisverband Oberberg e.V.

NABU-Kreisgeschäftsstelle, Schulstr. 2, 51674 Wiehl



NABU-Geschäftsstelle
☎ 0 22 62 / 71 27 28
☎ Fax 0 22 62 / 71 27 29
✉ info@nabu-oberberg.de
www.nabu-oberberg.de

Friedrich Meyer

☎ 02263 / 951224
✉ efmeyer@gmx.de

An die
Gemeinde Engelskirchen
Engels-Platz 4

51766 Engelskirchen

11. Mai 2017

**Stellungnahme zur 38. Änderung des Flächennutzungsplans und
Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 80
„Fahrzeugschulungsstrecke Ehreshoven“ Offenlage**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der oben genannten Bauleitplanung nimmt der Naturschutzbund Deutschland wie folgt Stellung:

Der NABU lehnt die 38. Änderung des Flächennutzungsplanes und Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 80 „Fahrzeugschulungsstrecke Ehreshoven“ ab und spricht sich für den Erhalt des Landschaftsschutzgebietes in der jetzigen Form aus.

Wir halten an unserer Stellungnahme zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung vom 31. 12. 2015 und unserer Stellungnahme vom 26. 5. 2016 zur nicht ordnungsgemäß zustande gekommenen Offenlage fest. Der Abschnitt „Keine vollständige Bekanntmachung der Umweltinformationen“ aus letztgenannter Stellungnahme erübrigt sich natürlich (wir haben ihn aus der Stellungnahme – unten - herausgenommen), weil die Bezirksregierung unsere Rechtsposition bekräftigt hat und nach 9 Monaten die Gemeindeverwaltung sich nunmehr bemüht, ein ordnungsgemäßes Verfahren durchzuführen.

In den Jahren seit der Befassung mit der „Fahrzeugschulungsstrecke Ehreshoven“ und insbesondere seit der Beschlussfassung im letzten Sommer, hat es Entwicklungen gegeben, die das Projekt zusätzlich in Frage stellen:

- Der Zusammenhang der Verkaufsförderung von Geländewagen deutscher Hersteller, wie auch in Ehreshoven geplant und die immer größeren Marktanteile von SUVs national wie international ist offensichtlich. Man kann

sich nicht über den massenhaften Ausstoß von CO₂, beispielsweise durch die SUVs in Peking beschwerten, wenn man durch Einrichtungen wie Schloss Ehreshoven den Kauf von SUVs propagiert.

- Während des „Legalisierungsversuchs“ des Offroads hat sich gezeigt, dass der Klimawandel schneller vorangeht, als dies selbst Experten erwartet haben – bei gleichzeitigen deutlichen Absatzsteigerungen der SUVs.
- Der Dieselskandal hat gezeigt, dass die Öffentlichkeit über das Ausmaß des Kraftstoff – Verbrauchs und den Ausstoß von gefährlichen Schadstoffen systematisch getäuscht und Käufer betrogen wurden.

Wenn nunmehr selbst das Handelsblatt (16. 2. 2017) feststellt, „Der Trend zum Geländewagen beschleunigt den Klimawandel“, dann sollte dies für die Mitglieder des Rates der Gemeinde Engelskirchen Anlass sein, frühere Positionen zu überprüfen.

Die Gemeinde Engelskirchen kann an der früher vertretenen Position festhalten, wonach diese bedrohlichen Aspekte sämtlich nichts mit der Bauleitplanung im Ehreshovener Wald zu schaffen hätten. Der NABU setzt aber darauf, dass es nach all der Zeit, die nach den ersten Beschlüssen ins Land gegangen ist, jetzt Gemeindeverwaltung und Rat sich bewusst zum Klimaschutz bekennen. Damit würde auch über die Grenzen von Engelskirchen ein Zeichen gesetzt.

Am 26. Mai 2016 vorgelegte Stellungnahme :

Nachdem wir unsere Stellungnahme in die frühzeitige Bürgerbeteiligung eingebracht haben, hat der Planungs- und Umweltausschuss diese in seiner Sitzung am 5.4.2016 abgelehnt. Wir halten an unserer Stellungnahme fest und schlagen vor, die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Engelskirchen und die Aufstellung des BBP Nr. 80 abzulehnen und die Bauleitplanung einzustellen.

Im Umgang mit der illegal betriebenen Offroad – Strecke stand der Legalisierungsgedanke im Vordergrund. In einem Bauleitverfahren sollte geprüft werden, was sich von dem jetzt als Fahrzeugschulungsstrecke benannten Projekt realisieren ließe. Eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit der Sinnhaftigkeit einer Fahrzeugschulungsstrecke unterblieb. Unserer grundsätzlichen Kritik und dem Vorschlag auf eine Bauleitplanung zu verzichten, wurde nicht gefolgt.

Auf die Entgegnung der Gemeindeverwaltung zu unserer Stellungnahme gehen wir wie folgt ein:

Auswirkung auf den Klimaschutz zugänglich für bauleitplanerische Abwägung?

Die von der Verwaltung vorgebrachte Unterscheidung zwischen Bedenken, die der bauleitplanerischen Abwägung zugänglich sind und einer gesellschaftlichen Diskussion zum Klimaschutz, die zu Konsequenzen des Gesetzgeber führen könnten, ist nicht nachvollziehbar. § 1 Abs. 5 des BauGB lautet:

„Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt,

und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“

Zu dieser Vorgabe des Gesetzgebers passt die hier vorliegende Planung überhaupt nicht. Die Verwaltung stellt die Sachlage in ihrer Entgegnung zur Stellungnahme des NABU so dar, als ob der Klimaschutz-Belang gar nicht in der Abwägung behandelt werden müsse, weil angeblich „der durch die Schulungsstrecke verursachte CO₂-Ausstoß durch den Betreiber ausgeglichen“ würde, so dass der Klimabelang in der Bauleitplanung vollständig berücksichtigt sei. Offenbar haben Verwaltung und Ausschuss nicht die vom NABU umfangreich vorgetragene Kritik an der klimapolitisch sehr negativen Breitenwirkung der Schulungsstrecke als Werbemittel für SUV zur Kenntnis genommen. Dieser Aspekt hätte aber in der Abwägung intensiv behandelt werden müssen.

Dies zeigt, dass weder das Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB, noch das Optimierungsgebot des § 1 Abs. 5 BauGB bei der Entscheidung über die „Fahrzeugschulungsstrecke“ abgearbeitet wurden. Entsprechendes gilt für § 1a Abs. 2 letzter Satz und § 1a Abs. 5 BauGB.

Diese Betrachtungsweise führt dazu, dass der Klimaschutz faktisch gar nicht in die bauleitplanerische Abwägung eingeht. Der Klimaschutz kann aber nur funktionieren, wenn alle staatlichen Institutionen und alle Bürgerinnen und Bürger in eigener Verantwortung prüfen, was für den Klimaschutz gemacht werden muss. Staatlich vorgegebene Standards sind zwar sinnvoll, ersetzen aber nicht das eigenverantwortliche Handeln, erst recht nicht in der kommunalen Sicht!

Erholung spielt keine Rolle – Regionalplanung spielt keine Rolle

Bezeichnenderweise kommen bei den Kriterien, die die Verwaltung für die bauleitplanerische Abwägung aufzählt, die Belange der Erholung nicht vor. Diese sind aber für das Gelände der „Fahrzeugschulungsstrecke“ insbesondere im Regionalplan TA Köln festgelegt worden. Eine Auseinandersetzung mit dem Regionalplan findet nicht statt, weil - unseres Erachtens zu Unrecht - darauf verwiesen wird, dass die Übereinstimmung mit der Planung im Vorfeld abgestimmt worden sei. Diese Übereinstimmung wurde im Schreiben der Bezirksregierung vom 10.9.2014 an die Gemeinde aber explizit ausgeschlossen und begründet. Am 10.3.2015 wurde dann ohne weitere Begründung - bei Einforderung einiger Auflagen, die in die Zuständigkeit des Oberbergischen Kreises fallen, - die Anpassung an die Ziele der Raumordnung bestätigt. Eine Erklärung für diesen Sinneswandel bei der Bezirksregierung steht noch aus. Die in unserer Stellungnahme zitierten Festlegungen des Regionalplanes stehen jedenfalls, nicht nur bezüglich der Erholung, dem Vorhaben entgegen.

Klar ist, dass Erholungssuchende durch den Betrieb der sogenannten Fahrzeugschulungsstrecke weiträumig vergrämt würden. Es ist lebensfremd anzunehmen, dass die Autoverkäufer, die auf der Strecke von den SUVs überzeugt werden sollen, Schritttempo fahren. Diese Klientel soll von dem Potential, das in den SUVs steckt, begeistert werden. Das erfährt man aber nur durch entsprechende schnelle und riskante Fahrweise.

Was sich auf der Strecke abspielen würde, kann man im Internet nachsehen

Auf der Homepage von Drive & Training, einem Aktienunternehmen, das sich kürzlich in Ehreshoven niedergelassen hat, kann man Einblick in die Welt der SUV Befürworter nehmen.

„Die Anforderungen an Personal in der Automobilbranche steigen zunehmend. Kürzere Produktlebenszyklen und steigende Modellvielfalt erfordern immer mehr Wissen von den Mitarbeitern. Aber nicht nur Daten und Fakten veranlassen einen Interessenten zum Autokauf: Ehrliche Begeisterung, Authentizität vor allem Überzeugungsfähigkeit sind die Träger einer erfolgreichen Vertriebsorganisation.“ Dementsprechend heißt es weiterhin: „Ihre Mitarbeiter sollen sich für ihre Produkte begeistern. Deshalb bieten wir attraktive und erlebbare Trainingskonzepte, mit denen wir ihre Verkaufsmannschaft optimal auf die Marktanforderungen vorbereiten.“ D&T ist Rahmenvertragspartner der Volkswagen AG und weltweit für die Umsetzung der Volkswagen Driving Experience Trainings zuständig. Hier erfährt man unter der Überschrift „Exklusivtraining Offroad – Das ist Autofahren als ganzheitliches Erlebnis“ dass man extreme Offroad-Herausforderungen zu meistern lernen und dabei extremen Fahrspaß haben kann. Von derart vorbereiteten Verkäufern darf man dann erwarten, dass sich ihre Begeisterung auf die Käufer überträgt und nicht durch Gedanken an den Klimaschutz gebremst wird.

Eine Ausbreitung der SUVs bedeutet eine klimarelevante Fehlentwicklung

Das Vorhaben im Zusammenhang mit dem attraktiven Schloss und privaten Einrichtungen, wie dem EcoLut Center als Verkaufsförderzentrum auf die Belange der Autoindustrie abgestellt und dient durch Fahrzeugpräsentationen und Verkäuferschulungen nationalen und internationalen Vermarktungsinteressen. Folge wäre eine noch stärkere Ausweitung des bislang schon dramatisch angestiegenen SUV-Segments der Autoflotte. Da die SUVs im Schnitt mehr verbrauchen als „normale“ Autos, bedeutet dies eine klimarelevante Fehlentwicklung. Es ist Aufgabe der besonnenen Teile der Gesellschaft, sich dem SUV-Trend entgegenzustellen und dadurch zur Bewusstseinsbildung beizutragen.

Behörden, Zivilschutz und Bundeswehr brauchen keine bauleitplanerisch gesicherte Schulungsstrecke

Jede Einrichtung, die zum Wohl der Allgemeinheit im Landschaftsschutzgebiet üben muss, bekommt dafür eine Befreiung nach § 67 des Landschaftsgesetzes. Diese Einrichtungen sind nicht auf eine per Bauleitplan gesicherte Fahrzeugschulungsstrecke angewiesen. Dies ist nur für den Offroad-Schulungs- und Spass-Fahrbetrieb notwendig.

Zudem verfügen die diversen Rettungsdienste auch in NRW über ausreichende und anspruchsvolle Schulungs- und Trainingsgebiete, in denen der Rettungseinsatz und andere Gelände-Einsätze erprobt und trainiert werden können. Dass regelmäßig eine Nutzung der geplanten Einrichtung in Ehreshoven durch öffentliche Dienste erfolgen würde, halten wir für völlig unglaubhaft.

Über die oben genannten Unzulänglichkeiten bei der Abwägung hinaus weisen wir auf folgende Aspekte hin, die wir als fehlerhaft ansehen:

Unklare Planzeichen und Abgrenzung des Geltungsbereichs

Bebauungspläne müssen nicht unbedingt die Planzeichen der Planzeichenverordnung verwenden. Die in der Karte des BBP verwendeten Planzeichen müssen aber eine hinreichende Bestimmtheit aufweisen, damit der Plan gültig ist. Die Karte des BBP

enthält dubiose Planzeichen, wie z.B. eine enge rote Schraffur, die laut Erklärung in der Legende die „Umgrenzung der Flächen für Schulungselemente im Bereich der festgelegten Schulungswege bzw. Streckenabschnitte“ darstellt. Darüber hinaus gibt es aber noch einen Kringel um diese Flächen als Planzeichen, der in der Legende als „Markierung der Lage der Flächen für Schulungselemente“ bezeichnet wird. Die Bedeutung dieses Kringels in Kombination mit der roten Schraffur ist unklar. Die Kringel erstrecken sich deutlich über den Geltungsbereich des BBP und lassen daher die Vermutung erwachsen, dass die „Schulungselemente“ auch außerhalb des Geltungsbereiches liegen könnten. Anders ist die Bedeutung des Kringels nicht zu verstehen. Jedenfalls ist dieses Planzeichen sehr missverständlich.

Welche Bedeutung die Schriftblöcke z.B. „Verschränkungen mit Spiegel“, „Steilfahrt Ost mit Rampe“, „muldenartige Wasserdurchfahrt“ oder „tiefer Siefen“ haben, ist auch nicht erkenntlich. Offenbar soll mit diesen Erläuterungen allerlei bezeichnet werden, was aber teils gar nichts mit der Bauleitplanung zu tun hat (z.B. der Siefen oder die bestehende Einleitungserlaubnis). Auch diese textlichen Bezeichnungen in der BBP-Karte tragen zur Verwirrung bei, denn dem Leser ist unklar, ob es sich um Festsetzungen handelt oder nur um interessante Hinweise auf irgendwelche Gegebenheiten.

Das ebenfalls in der Karte zum BBP auftretende Planzeichen „Absperrvorrichtungen für die Schulungselemente zur Sicherung gegen Missbrauch durch Unbefugte außerhalb der zulässigen Schulungsveranstaltungen“ symbolisiert eine Absperrbake, soll also offenbar die Lage baulicher Absperrungen bezeichnen. Das Symbol ist aber in der eigentlichen BBP-Karte nur mit der Lupe zu finden.

Auch der extrem zerteilte Geltungsbereich des BBP wirft Rätsel auf: Die bestehenden Gebäude des Gutes Forkscheid liegen außerhalb des Geltungsbereiches, ebenso das Schloß Ehreshoven. Wenigstens beim Gut Forkscheid hätte es das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung erfordert, auch die Gebäude in den Geltungsbereich aufzunehmen, um deren Nutzung zu regeln, wenn bereits die gesamte Fläche des Innenhofes im Geltungsbereich liegt. Die Herausnahme der bestehenden Gebäude ist in so fern völlig unverständlich und gibt zur Sorge Anlass, dass für die Gebäude noch andere planerische Überlegungen bestehen. Das Herauslassen der Gebäude des Gutes Forkscheid halten wir für einen schweren planerischen Fehler!

Überhaupt lässt die extreme Zerteilung des Geltungsbereiches des BBP, bei der die Waldflächen, auf deren angebliche Gunstwirkungen zum Klimaschutz an anderer Stelle ausdrücklich Bezug genommen wird, keinen vernünftigen planerischen Ansatz erkennen. Das zerteilte Plangebiet besteht faktisch nur aus Wegen, deren Nutzung sich aber auf die direkt angrenzenden Waldflächen und Schutzgebietsflächen negativ auswirkt. Auf Flächen außerhalb seines Geltungsbereichs kann ein Bauleitplan aber keinen Einfluss nehmen. Das gilt sowohl für die waldbauliche Nutzung der Wälder, die durch den BBP in keiner Weise geregelt ist, als auch für die Erholungsnutzung der Wälder, die ebenfalls nicht durch den BBP beeinflusst werden kann. Ein Wanderer könnte demnach die gesperrten Wege problemlos verlassen und auf den Waldflächen weitergehen. Dieses Problem scheint der Verwaltung nicht aufgefallen zu sein.

Der Geltungsbereich des BBP ist zudem unsauber abgegrenzt. Auf Blatt 1 der Plankarte erstreckt sich der Geltungsbereich bis in das Naturschutzgebiet hinein; dies wird aber in der Beratung und den sonstigen Schriftstücken nicht ausreichend thematisiert. Offenbar ist die Abgrenzung des Plangebietes auch diesbezüglich nicht

durchdacht worden. Sowohl im Blatt 1, als auch im Blatt 2 der BBP-Karte erstreckt sich auch der Bereich der Anfahrtswege bis in das Naturschutzgebiet. Die Bekanntmachung der Gemeinde, die gegenüber den Bürgern Anstoßfunktion haben soll, in dem sie relevante Umwelt-Informationen allgemeinverständlich erwähnt, geht auf die Inanspruchnahme oder auch nur die unmittelbare Nähe des Naturschutzgebietes mit keinem Wort ein. Die dort gemachten Aussagen zu Pflanzen und Tieren beschönigen die tatsächliche Situation nur, statt die Probleme so zu benennen, dass ein Laie sich mit der Problematik befassen und eine Stellungnahme abgeben kann.

Der NABU hält den extrem zerteilten Geltungsbereich des BBP für nicht sachgerecht, um die Probleme, die die Planung aufwirft, auch nur ansatzweise zu lösen. In der Summe erweckt die Plankarte zum BBP eher den Eindruck einer Objektplanung oder Durchführungsplanung. Die an einen Bauleitplan zu stellenden Anforderungen kann sie aber nicht erfüllen.

Die Stellungnahme des NABU im Vorverfahren wurde durch die weitere Planung in keiner Weise entkräftet. Der NABU macht daher die bereitsorgebrachten Argumente in der Offenlage erneut geltend.

Grundsätzliches

Am 12.12.2015 beschloss die Klimakonferenz in Paris das allgemein begrüßte Paris-Abkommen. In den Begründungserwägungen dieses Abkommens finden sich die folgenden Passagen:

„Die Parteien des Abkommens

...

- anerkennen die Bedeutung des Engagements aller Verwaltungsebenen und der verschiedenen Akteure, in Übereinstimmung mit den jeweiligen nationalen Rechtsvorschriften der Vertragsparteien, für die Bekämpfung des Klimawandels,

- anerkennen auch, dass nachhaltige Lebensstile und nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster eine wichtige Rolle bei der Bewältigung des Klimawandels spielen - mit den entwickelten Ländern in der Führungsrolle“

In einer Zeit, in der alle Staaten sich zum Klimaschutz und zum 1,5°-Ziel bekennen und die Staatengemeinschaft selbst von Entwicklungsländern erwartet, dass sie beim Klimaschutz unter empfindlichen Einschnitten für ihre Entwicklung mitwirken, schickt sich die Gemeinde Engelskirchen an, ein Projekt zu planen, das den Erfordernissen des Klimaschutzes geradezu diametral entgegensteht, nämlich eine off road-Strecke für SUVs, die erkennbar nur der Vermarktung und Werbung für diese klimaschädlichen Kraftfahrzeuge dient. Dieses Projekt schafft weder neue Jobs, noch erhält es bestehende Arbeitsplätze. Es dient nicht dem öffentlichen Wohl, sondern schädigt einen für den Naturschutz und die stille Erholung wichtigen Freiraum. Dieses Projekt nutzt nur Einzelinteressen, schadet aber mit seiner negativen Werbewirkung dem Image Engelskirchens und dem Klimaschutz.

Unter dem Strich wirkt diese Bauleitplanung heute wie aus der Zeit gefallen. Die Gemeinde Engelskirchen sollte diese Planung einstellen.

Klimaschädlichkeit von SUVs

Seit einigen Jahren ist weltweit ein Trend zu beobachten, dass ein Teil der Verbraucher, der sich Klimaschutz-ignorant verhält, spritfressende Fahrzeuge, vor allem SUVs, kauft. Dieser Trend wird durch die Autoindustrie befeuert, die zur Verschleierung der tatsächlichen CO₂-Emissionen teilweise zu kriminellen Machenschaften gegriffen hat. Bei einem stagnierenden Gesamtmarkt für PKW in Deutschland wächst das Marktsegment SUV ständig. Der Autoexperte Prof. Dudenhöffer stellt fest, dass die Erstzulassungen in Deutschland für SUVs von 67.752 in 1995 auf 547.339 in 2014 gestiegen sind. Für 2020 werden etwa 900.000 Erstzulassungen prognostiziert. Das bewirkt, dass der Verkehrsbereich weiterhin der Bereich ist, in dem CO₂-Emissionen nicht sinken, sondern steigen. Das bereitet der Bundesumweltministerin Hendricks zu Recht Sorge, die in diesem Sektor keine Tendenz zur Verbesserung erkennt (Spiegel Online 28.12.2015). Hinter der Entwicklung zu leistungsstärkeren und schwereren Autos stehen einerseits Kundenwünsche, andererseits das Bestreben der Autobauer, keine Marktanteile zu verlieren und hohe Margen zu erzielen. Deshalb gab es auf dem Markt 2015 über 30 neue Modelle und diese Entwicklung geht weiter. Wenn man sich vergegenwärtigt, dass dieser Trend nicht nur auf dem deutschen Markt, sondern weltweit zu beobachten ist, dann kann man die Klimarelevanz dieser Entwicklung ermessen. „Die Verkaufsschlager sind Spritfresser, die jede Emissionsbilanz verhageln“ (Spiegel Online 28.12.2015). Die deutsche Autoindustrie trägt hier eine besondere Verantwortung, weil ein Großteil der SUVs auf der Welt durch sie hergestellt und vermarktet wird. Hier bekommt das Verkaufsförderungszentrum in Ehreshoven seinen Stellenwert.

Findet man sich nicht mit dieser Entwicklung ab, so muss der Werbung der Autoindustrie durch bewusste Aufklärung und Motivation zum Klimaschutz entgegengetreten werden. Dies wird in großen Teilen der Politik, der Kirchen und der Zivilgesellschaft auch so gesehen und gehandhabt. In der diesjährigen Weihnachtspredigt von Kardinal Woelki heißt es. „Dort wo die Lebensgrundlagen zerstört werden, wird Mensch und Gott die Grundlage zum Leben entzogen.“ Deswegen sei alles dafür zu tun, das Klima zu schützen; es sei eine Frage des Überlebens, um das in absehbarer Zeit immer mehr Menschen zu kämpfen hätten. „Es werden immer mehr Menschen auf der Welt vor der Vernichtung ihrer Lebensgrundlagen fliehen, wenn sich unser Lebensstil nicht ändert.“ (Kölner Stadt – Anzeiger vom 28.12.2015).

Staatliche Maßnahmen und Strategien zur Bildung und Erziehung im Hinblick auf den Verkehrsbereich werden auch im jüngst vom NRW-Landtag beschlossenen Klimaschutzplan angekündigt. So die Strategie „Klimaschutzgerechterer motorisierter Individualverkehr“, die sich mit dem Ziel der CO₂-Reduktion an PKW-Nutzerinnen und Nutzer wendet. Klimaschonende Mobilität wird mit verschiedenen Maßnahmen gefördert, unter anderem mit einer Kampagne zur Verbesserung des Mobilitätsbewusstseins bei Kindern. Wenn diese Kinder aber dann sehen, dass die Gemeinde Engelskirchen das Gegenteil von Klimaschutz durch Ermöglichung eines Verkaufsförderungszentrums für CO₂-schädliche SUVs beschliesst, dann sind die besten Lehrkräfte überfordert, den Gedanken des Klimaschutzes zu vermitteln.

Image-Schaden für Engelskirchen

Dass das jahrelang illegal betriebene offroad-Gewerbe im Landschaftsschutzgebiet in der SUV-Vermarktungs-Industrie und unter SUV-Freunden weite Kreise gezogen hat, ist nicht verwunderlich.

Die Internet-Suchmaschine Google findet für die unten aufgeführten Begriffe (mit Anführungszeichen geschrieben) folgende Anzahl von Internetseiten:

„Offroad Engelskirchen“	-	67.500
„Offroad Gummersbach“	-	8
„Offroad Lindlar“	-	4

Offenbar ist Engelskirchen auf dem Weg, sich als eine Kommune der Offroad-KFZ in der digitalen Welt festzusetzen. Der Gemeinderat sollte abwägen, ob die Vorteile für Einzelne den Nachteilen für das Image der Gemeinde entsprechen!

Engelskirchen hat bisher ein anderes Image angestrebt und andere Wege gewählt, um seinen Bekanntheitsgrad zu erhöhen. Daran sollte die Gemeinde auch weiter festhalten.

Investoren-Gutachten statt eigener gemeindlicher Planbegründung

Für die Bauleitplanung der „Fahrzeugschulungsstrecke Ehreshoven“ liegt eine Planbegründung vor, die nicht von der Gemeinde erstellt wurde, sondern von einem Gutachterbüro, dessen Namen in den Unterlagen nicht ersichtlich ist. Die 302seitige Unterlage wurde auch nicht von der Gemeinde finanziert. Sie kann als Anfangsinvestition des Betreibers für eine Verkaufsförderungsanlage für die Autoindustrie angesehen werden. Die Begründung enthält Schwärmereien über „ein in der vorliegenden Konstellation in der Bundesrepublik Deutschland ... einzigartiges und damit ... atypisches Vorhaben“ (S. 39). Es wird zwar festgestellt, dass Klimaschutz und Klimawandel zentrale Umweltthemen der Zeit sind, aufgrund der Kleinflächigkeit und der begrenzten Nutzungsdauer wird aber nur eine geringe Relevanz der Anlage für den Klimaschutz konstatiert. Auf die Idee, die Bedeutung der „Fahrzeugschulungsstrecke“ als Bestandteil des Verkaufsförderung der Autoindustrie weit über die Region hinaus und damit für den weltweiten Vertrieb von klimaschädlichen SUVs zu thematisieren, kommen die Gutachter nicht oder wollen nicht darauf kommen. Stattdessen entdecken sie nach Maßgabe verschiedener durchzuführender Maßnahmen wie Waldumbaumaßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen noch positive Effekte i. S. des Klimaschutzes (S. 45).

Anmerkung zum Begriff „Fahrzeugschulungsstrecke“

Der Begriff „Fahrzeugschulungsstrecke“ ist neueren Datums. Bis zur Stilllegung der illegal betriebenen Strecke durch den Oberbergischen Kreis wurde die Einrichtung vom Betreiber als „rustikales Off-Road“ beworben. Dementsprechend wurde die Einrichtung auch intensiv genutzt, wie aus einer Vielzahl von Erfahrungsberichten, die in der Presse und im Internet nachvollziehbar sind, hervorgeht. Siehe etwa den Fahr- und Fotobericht von Norbert Gisder „ASX im Gelände – die Überraschung des Jahres 2013 von Mitsubishi“ vom 26.8.2013 in der Online – Zeitschrift „Grand Tourisme“. Hier finden sich folgende Dankesworte „Den Schlossherren von Ehreshoven sei‘ s gedankt, dass sie auf ihrem schönen Landgut diesen Offroad-Parcours anbieten, der auch Hardcore Enthusiasten Spaß macht.“

Wir verwenden den Begriff „Fahrzeugschulungsstrecke“, weil er nunmehr amtlich vorgegeben ist. Sollte die Bauleitplanung für den Betreiber erfolgreich verlaufen, kann man davon ausgehen, dass der Begriff „Fahrzeugschulungsstrecke“ seine Schuldigkeit getan hat.

Ziele des Bauleitplans

Als Ziel wird die „Sicherung der Fahrzeugschulungsstrecke Ehreshoven einschließlich der zugehörigen Schulungsstätte am Gut Forkscheid“ dargestellt. Das

Ziel ist mithin eine Änderung des derzeitigen baurechtlichen Status des Geltungsbereichs. Das soll dadurch erfolgen, dass im Geltungsbereich des Flächennutzungsplans und des Bebauungsplans nicht mehr die Schutzvorschriften des Landschaftsplanes Engelskirchen für den Landschaftsschutz, sondern die auf die Bedürfnisse des Betreibers zugeschnittenen Bestimmungen des Bebauungsplans gelten sollen. Die Abgrenzung des Flächennutzungsplans wie des Bebauungsplanes beschränkt sich zu einem großen Teil auf Wege. Die Betroffenheit des Gebiets ist also höher, als im Flächennutzungsplan dargestellt.

Schutzwürdigkeit der Landschaft und der sanften Erholungsnutzung

Der derzeitige Status des Geltungsbereichs ist im Landschaftsplan 7 Engelskirchen festgelegt. Der Oberbergische Kreis hat die Nutzung der Fahrzeugschulungsstrecke untersagt, weil sie nicht vereinbar mit den Festlegungen des Landschaftsplans ist. Das Entwicklungsziel 1 des Landschaftsplans 7 ist die „Erhaltung einer mit naturnahen Lebensräumen oder sonstigen natürlichen Landschaftselementen reich oder vielfältig ausgestatteten Landschaft“. Der Geltungsbereich und seine Umgebung sind weitgehend als Biotopflächen von besonderer Bedeutung gemäß LANUV (VB-K-5010-005 Agger – Nebenbäche und Hangwälder bei Loope) dargestellt (Begründung S. 24). Teilweise berührt der durch den Flächennutzungsplan vorgesehene Geltungsbereich unmittelbar die „Verbundflächen von herausragender Bedeutung“, die das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW festgelegt hat, nämlich das Naturschutzgebiet „Aggeraue Ehreshoven mit Weierberg“. Außerdem ist der Raum zwischen L 136 und BAB 4 als unzerschnittener verkehrsarmer Raum deklariert. Im Landschaftsplan 7 ist im betroffenen Gebiet noch der geschützte wasserführende Pühlensiefen.

Die Auswirkungen der Offroad-Nutzung auf die Natur sind vielfältig. Fest steht, dass es der Natur im Geltungsbereich und den benachbarten Gebieten ohne Fahrzeugschulungsstrecke besser geht, als mit dieser Einrichtung. Es besteht keinerlei Anlass, zum Vorteil eines schädlichen und abzulehnenden Projekts irgendwelche Abstriche am derzeitigen Schutz der Natur zu machen. Eine Auflistung der Schutzgüter und deren Beeinträchtigungen führen wir hier nicht durch, weil wir das gesamte Projekt schon aus dem übergeordneten Grund des Klimaschutzes ablehnen und für den derzeitigen Schutz der Natur eintreten.

Neben der Erhaltung der verschiedenen Naturelemente ist auch die Erhaltung der landschaftlichen Eignung für die Erholung im Landschaftsplan 7 für den Geltungsbereich festgelegt. Diese Bedeutung des Entwicklungsziels 1 – landschaftliche Eignung für die Erholung – wird in der Begründung dadurch unterschlagen, dass man aus der Aufzählung im Landschaftsplan („Das Entwicklungsziel 1 bedeutet insbesondere: ...) eine Interpretation des Schwergewichts der Aufzählung macht, in der die Erholung nicht mehr auftaucht. Gleichzeitig wird vorgeschlagen, im Geltungsbereich Absperrungen für Erholungssuchende an bis zu 50 Tagen im Jahr einzurichten. Wie genau das Sperrgebiet geplant ist, ist nicht ersichtlich.

Auswirkungen würden sich bei einem für Betreiber und Autoindustrie erfolgreichen Bauleitverfahren auch für Wanderer und Erholungssuchende im Gebiet des Geltungsbereichs ergeben. Bislang wurden sie auf den Parkplätzen des Schlosses und des Gasthofs Boxberg mit einem Schild des Sauerländischen Gebirgsvereins und vom Naturpark Bergisches Land mit folgender Begrüßung empfangen:

„Die Waldbesitzer, Stiftsverwaltung Ehreshoven und die Gemeinde Engelskirchen sowie die Jäger im Hegeverein e.V. und Jagdpächter stellen gerne die gezeichneten Wanderwege zur Verfügung und wünschen eine gute Erholung.“

Ursprünglich wurde die vom Gesetzgeber gewollte sanfte Erholungsnutzung des Waldes in dem Bereich also ausdrücklich allgemein unterstützt. Seit die Fahrzeugschulungsstrecke durchgesetzt werden soll, wird das Gebiet, durch das mehrere Rundwanderwege verlaufen, von interessierter Seite schlecht geredet und die Tauglichkeit für Wanderer und Erholungssuchende wegen der Geräuschemission der Autobahn generell in Frage gestellt. Tatsache ist, dass das Gebiet von Wanderern genutzt wird. Tatsache ist auch, dass ähnliche Bedingungen mehr oder weniger auf allen Wanderwegen südlich der Agger im ganzen Gemeindegebiet herrschen. Das hält Einheimische und Auswärtige nicht davon ab, Wanderwege, die streckenweise von den Emissionen der Autobahn beeinträchtigt werden, zu nutzen. Sollte das Bauleitverfahren für Betreiber und Autoindustrie erfolgreich verlaufen, müssten Wanderer und Erholungssuchende bis zu 50 Tagen im Jahr statt auf ein Wandergebiet auf ein Sperrgebiet für SUVs stoßen. Diese Wanderer werden sich fragen, warum Ihnen das Wandern und die Erholung in diesem Gebiet verwehrt wird. Die Antwort müsste dann sein, dass die Geschäfte der Autoindustrie Vorrang vor den Erholungsansprüchen haben.

Die Begründung der Bauleitplanung unterstellt, dass das Ziel des Betreibers "Sicherung der Fahrzeugschulungsstrecke" mit den gegenwärtig festgelegten Zielen des Landschaftsplans vereinbar sei. Klar ist aber, dass das Landschaftsschutzgebiet durch das Betreiben einer „Fahrzeugschulungsstrecke“ negativ beeinflusst wird. Zu fragen bleibt, ob das Ziel des Betreibers und die damit verbundenen Zwecke Abstriche von den Zielen des Landschaftsplans rechtfertigen.

Zwecke des Bauleitplans

Das Ziel „Sicherung der Fahrzeugschulungsstrecke“ ergibt sich aus den verschiedenen Zwecken, denen die Fahrzeugschulungsstrecke dient. Hervorgehoben wird die Bereitstellung der Strecke als Test- / Übungs- / Trainingsstrecke für einen eng bezeichneten Personenkreis (Behörden, Rettungsdiensten, Polizei, Forst sowie Automobil- / Fahrzeughersteller für die berufliche Fortbildung und Schulung). Es bestehe ein öffentliches Interesse aufgrund der Nutzung durch Behörden und Rettungsdienste. Dem stimmt der NABU zu; gegen die Nutzung von Waldwegen für derartige Übungen öffentlicher Dienste bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Für derartige Nutzungen ist eine Bauleitplanung allerdings ebenso wenig nötig, wie ein kommerzieller Off road-Betrieb!

Der eigentliche Zweck der „Fahrzeugschulungsstrecke“ geht aus der vorangegangenen Schilderung der Rahmenbedingungen für die Bauleitplanung hervor. Hier wird ersichtlich, dass Fahrzeug-Präsentationen für die Autoindustrie die eigentliche wirtschaftliche Bedeutung des Projekts ausmachen. Dabei dient die „Fahrzeugschulungsstrecke“ nicht der Schulung; sie ermöglicht vielmehr zusammen mit dem „attraktiven Ambiente“ von Schloss Ehreshoven ein wertvolles Verkaufsförderungszentrum für die Autoindustrie. „Das Schloss Ehreshoven ist als Veranstaltungsort für Fahrzeugvorstellungen / Fortbildungen / Schulungen, u. a. großer Fahrzeughersteller, ohne das Angebot von schlossnahen Test- / Übungs- / Trainingsstrecken für viele Nachfrager als Veranstaltungsort nicht prädestiniert“ (S. 8).

Die Bedeutung der „Fahrzeugschulungsstrecke“ als Angebot für die Autoindustrie lässt sich auch daran erkennen, dass eine Beschränkung der Strecke auf die alleinige Nutzung für Behörden und Rettungsdienste für den Betreiber nicht in Frage kommt. Dass die Strecke für Institutionen, wie GSG 9 oder Feuerwehr attraktiv ist, wird nicht bestritten. Diese Institutionen sind aber nicht auf eine planungsrechtlich abgesicherte „Fahrzeugschulungsstrecke“ in Ehreshoven angewiesen!

Bei der Herleitung des Planungsbedarfs wird auf den Stiftungszweck von Stift Ehreshoven hingewiesen, der mit Erträgen aus dem klassischen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb und den Einnahmen aus Veranstaltungen sichergestellt wird. Nicht eingegangen wird auf andere Unternehmen in Ehreshoven, die nicht dem Stift gehören, aber von einem Verkaufsförderungszentrum für die Autoindustrie profitieren. Hier ist vor allem das EcoLut-Center zu nennen, das einem privaten Eigentümer gehört. Das EcoLut-Center war ein zentraler Veranstaltungsort bei den Veranstaltungen der Autoindustrie. Von hier begannen in der Zeit des illegalen Betriebs auch Fahrten zu der damals so benannten Off-Road Strecke. Zu fragen ist, ob der Zweck eines Verkaufsförderungsentrums für Autoindustrie und Betreiber, das in den bestehenden Schutz des Geltungsbereichs eingreift, höher zu bewerten ist als der Zweck der Erhaltung eines durch den Landschaftsplan geschützten Gebiets für die Allgemeinheit. Diese Frage muss auch beantwortet werden vor dem Hintergrund der Ziele der Landesplanung (siehe unten).

Wesentliche Auswirkungen des Bauleitplans – Wirkung als schlechtes Vorbild

Ungeachtet der vor Ort stattfindenden Auswirkungen, wie der Errichtung eines temporären Sperrgebiets für Wanderer und der Beeinträchtigung der Landschaft, sowie der Verkaufsförderung zur Absatzsteigerung der SUVs und damit der klimaschädlichen Emissionen wäre eine legalisierte „Fahrzeugschulungsstrecke“ ein Präzedenzfall für andere nicht legale Aktivitäten im Wald. Wenn eine gegen die Vorschriften des Landschaftsplans betriebene Nutzung des Waldes, statt mit Ordnungsgeldern belegt, im Nachhinein legalisiert wird, können Nachahmer sich überall Hoffnung auf schädliche, aber gewinnträchtige Privat-Nutzungen im Wald machen!

Unvereinbarkeit mit der Landes- und Regionalplanung

Die Bauleitplanung muss sich den Zielen der Raumordnung und Landesplanung unterordnen. Diese Ziele sind in NRW im LEP und im Regionalplan dargestellt. Hier werden nachfolgend nur die Ziele des Regionalplans Köln – TA Köln, gegen die die vorliegende Bauleitplanung verstößt, aufgelistet:

- D.1.3 – Ziel 2: Wald-Inanspruchnahme nur, wenn die Nutzung nicht außerhalb des Waldes realisierbar ist
- D.1.4 – Ziel 8: Besondere Freiraum-, Erholungs- und Regenerationsraum-Funktionen für Ballungsgebiete der Waldgebiete des Bergischen Landes
- D.2.7 – Ziel 1: Ausschluss von nicht überwiegend durch bauliche Anlagen geprägten Einrichtungen für Sport, Freizeitaktivitäten, Erholung, Tourismus, Fremdenverkehr oder Kultur in Bereichen für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung und Waldbereichen
- D.3.3 – Ziel 1: Ausrichtung der Nutzungen in den Bereichen für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung (BSLE) auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, des Landschaftsbild und der Erholungseignung

D.3.3 – Ziel 6: Zugänglichkeit der Landschaft für Erholungssuchende. Ausschluss vermeidbarer Störungen durch Immissionen und Zerschneidungen

Die begründenden Texte zu den Bauleitplanungen listen diese Ziele zwar auf, haben ihre Bedeutung aber offenbar nicht erkannt. Das ist bemerkenswert, weil die Planung insbesondere den Zielen D.2.7 und D.3.3 deutlich widerspricht. Insofern ist hier die Frage in den Raum zu stellen, ob die Bauleitplanung den Zielen der Raumordnung angepasst ist. Dies hält der NABU angesichts der deutlichen Zielvorgaben im Regionalplan Köln für ausgeschlossen!

Zu den Zielen des Regionalplans, die dem Freiraumschutz dienen, kommen noch die Ziele des Landes NRW, die dem Klimaschutz dienen. Hier wird im Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans¹ festgehalten:

„Der Klimawandel hat seine wesentliche Ursache im Ausstoß von Treibhausgasen als Konsequenz technisch – ökonomisch – gesellschaftlicher Entwicklungen und damit verbundener Lebensstile. Klimaschutz heißt daher auch, gesellschaftliche Rahmenbedingungen und individuelle Lebensweise zu verändern: in der Mobilität und Energienutzung, im Bauen und Wohnen, in Konsum und Ernährung.“ (S. 33) Strategien und Maßnahmen zur Umsetzung dieses Ziels finden sich in dem jüngst verabschiedeten Klimaschutzplan, dessen Erfolg nicht nur von der Politik der Landesregierung abhängt, sondern auch vom Beitrag und Engagement der kommunalen Selbstverwaltung.

Bei der Beratung der Stellungnahme der Gemeinde Engelskirchen zum Landesentwicklungsplan wurde das oben angeführte Ziel nicht beanstandet. Auf Vorhalt des sachkundigen Einwohners des NABU, dass diese Festlegung im Widerspruch stünde zu den Plänen zur Legalisierung der offroad-Strecke für klimaschädliche SUVs und man entweder dem Ziel der Landesregierung folgen und die Bauleitplanung aufgeben müsse oder das Ziel ablehnen müsse, erfolgte in der gemeinsamen Sitzung von Rat und Planungs- und Umweltausschuss noch nicht einmal eine Diskussion.

Die geplante Bauleitplanung für ein Verkaufsförderungszentrum für SUVs in Ehreshoven entspricht weder den Zielen der Landesplanung zum Freiraum- und zum Klimaschutz, noch ist sie mit den Zielen der Klimakonferenz von Paris vereinbar.

Der NABU erhofft daher vom Rat der Gemeinde Engelskirchen eine Beendigung dieser Planung. Jede andere Entscheidung sollte der Landesregierung im Hinblick auf die Abweichung von deren Klimaschutzzielen gesondert vorgelegt werden.

Der NABU hofft auf eine ganzheitliche Abwägungsentscheidung des Rates. Engelskirchen hat heute im Bergischen Land denn Ruf einer im Klimaschutz vorangehenden Kommune. Deswegen darf die Bauleitplanung von Engelskirchen nicht zur klimapolitischen Lachnummer werden!

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Meyer

gez. Michael Gerhard

¹ als in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung