Bauverwaltungsamt

Stadthaus Deutz - Westgebäude
Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln
Auskunft Herr Keller, Zimmer 14C40
Telefon 0221 221-22733, Telefax 0221 221-26255
E-Mail bauverwaltungsamt@stadt-koeln.de
Internet www.stadt-koeln.de

Sprechzeiten
Mo. u. Do. 08.00 - 16.00 Uhr
Di. 08.00 - 18.00 Uhr
Fr. 08.00 - 12.00 Uhr
und nach besonderer Vereinbarung

KVB Stadtbahn Linien 1, 3, 4, 9
Bus Linien 150, 153, 156
S-Bahn Linien S6, S11, S12, S13, S19 sowie RE-/RB- und Fernverkehr
Haltestelle Bf. Deutz/Messe LANXESS arena

62 | Stadt Köln - Bauverwaltungsamt
Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln

Bezirksregierung Köln
Zeughausstr. 2 - 10

50667 Köln

Ihr Schreiben	Mein Zeichen	Datum
Az. 25.3.3.2 - 2/15	62/621/2-62.10.02	

Planfeststellungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) i. V. m. § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) für das Vorhaben „Ausbau der Bundesautobahn A 1 zwischen der Anschlussstelle Köln-Niehl und dem Autobahnkreuz Leverkusen-West einschließlich Neubau der Rheinbrücke Leverkusen“ in Köln-Merkenich

Sehr geehrter Herr Bierbaum,

Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 13.11.2015 teile ich Ihnen mit, dass ich die vom Landesbetrieb Straßenbau NRW geplanten Ausbaumaßnahmen im Hinblick auf die damit einhergehende Wiederherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur ausdrücklich begrüße.

Wie im Erläuterungsbericht zutreffend ausgeführt wird, hat die gegenwärtige Sperrung der Rheinbrücke für schwere Fahrzeuge erhebliche Auswirkungen. Diese Auswirkungen beschränken sich jedoch nicht nur auf andere Abschnitte des Kölner Autobahnringes sondern erstrecken sich in hohem Maße auch auf das innerstädtische Straßennetz. Daher muss die entsprechende Passage im Erläuterungsbericht (S. 17 oben) um den Halbsatz „sowie auf die kommunalen Kölner Rheinbrücken und das nachgeordnete kommunale Straßennetz“ ergänzt werden.

Die Immissionsschutzbelange der betroffenen Anlieger bitte ich besonders zu berücksichtigen. Dies betrifft auch die bauzeitlichen Belastungen, die in den Planunterlagen nicht bewertet sind. Bei einer Gesamtbauzeit von mindestens 6 Jahren und geplantem Mehrschichtbetrieb ist besonderes Augenmerk auf die Begrenzung nächtlicher Lärmbeeinträchtigungen zu richten.

Darüber hinaus bitte ich bei der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag die nachfolgend im Einzelnen aufgeführten Punkte zu berücksichtigen:

Die Ämter und Dienststellen der Stadtverwaltung finden Sie unter www.stadt-koeln.de. Fragen zu den Dienstleistungen der Stadt Köln beantwortet Ihnen montags - freitags von 7 - 18 Uhr das Bürgertelefon unter der einheitlichen Behördenrufnummer 115 oder 0221/221-0

Stadtplanung

1. Transportleitungsverlegung

Das Leitungstrassenbündel der Transportleitungen, die verlegt werden müssen, da sie zukünftig unter der Böschung der erweiterten A 1 liegen würden, durchschneidet die im Flächennutzungsplan der Stadt Köln dargestellte Wohnbaufläche an der Kolmarer Straße. Aufgrund des Leitungsbündels mit den dazugehörigen Schutzstreifen entfällt ein Teil der Wohnbaufläche (s. hierzu Anlage 1).

Würde die Trasse näher an die Wendeanlage gelegt (Richtung Westen) und der temporäre Arbeitsstreifen entsprechend verändert, könnte die als Wohnbaufläche entfallende Fläche verringert werden. Es würden zusätzlich der Zerschneidungseffekt und die Beeinträchtigung der zurückgebauten Wendeschleife der KVB und die nördlich davon liegende Grünfläche deutlich reduziert (s. Anlage 2).

Die Wohnbaufläche ist im Wohnbauflächenprogramm 2015 der Stadt Köln als Potentialfläche ausgewiesen. Ich fordere den Landesbetrieb Straßenbau NRW und die Leitungstrassenbetreiber auf, die Inanspruchnahme der Wohnbaufläche auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

2. Lärm

Gebietskategorie

Unter Punkt 2.1 „Gebietsnutzungen“ auf S. 8 der Anlage 17.1 – Erläuterungsbericht Fachbeitrag Lärmschutz – ist als Quelle für die gewählte Gebietsnutzung die Vorgabe der Gebietskategorie durch die Stadt Köln, Stadtplanungsamt, von 01/2014 zu nennen und als Plan beizufügen. Aus den Pegellisten des Lärmgutachtens geht hervor, dass die vom Stadtplanungsamt vorgegebenen Gebietskategorien auch verwendet worden sind.

Gewerbe-, Misch- und Dorfgebiet in Merkenich

In der Planfeststellungsunterlage nicht enthalten sind die schalltechnische Betrachtung und Überprüfung auf die Einhaltung der Grenzwerte für das Gewerbe- und Mischgebiet Causemannstraße und für das Dorfgebiet (Hofstätte) an der Merkenicher Hauptstraße nördlich der A1.

Der Bebauungsplan Nr. 6654/03 „Causemannstraße“ enthält keinen Ausschluss von Betriebswohnungen im Bereich der GE-Festsetzungen, die MI-Festsetzungen lassen das Wohnen grundsätzlich zu. Im Sinne gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist sowohl für diesen Bereich als auch für die Hofanlage die Einhaltung der Grenzwerte zu belegen.

Aktiver Schallschutz

Im Lärmgutachten ist als „zugrunde gelegte Geschwindigkeit“ 130 km/h für PKW und 80 km/h für LKW für die Berechnung angesetzt worden. Dementsprechend enthält auch der Erläuterungsbericht auf Seite 164 die Aussage, dass „eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h (kein Tempolimit) angestrebt [wird], was zu höheren Emissionen führt“. Vor dem Hintergrund der durchgängigen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dem gesamten Kölner Autobahnring und gerade angesichts der unmittelbaren Nähe der Ortslage Merkenich ist dies nicht nachvollziehbar.

Da die Grenzwerte an der Wohnbebauung in Merkenich im Nachtzeitraum nicht eingehalten werden, ist zu prüfen, ob durch eine Geschwindigkeitsreduzierung als aktive Schallschutzmaßnahme die Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden kann.

Im Erläuterungsbericht wird auf S. 163 unter Punkt 5.1.2 „Umweltauswirkungen“ ausgeführt: „Die Einhaltung der Nachtgrenzwerte ist mit aktivem Lärmschutz nicht technisch sinnhaft herstellbar.“ Diese Aussage ist nur haltbar, wenn die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung für den Nachtzeitraum überprüft worden ist. Hierzu sind weder im Erläuterungsbericht noch im Lärmgutachten Angaben enthalten.

Ich fordere daher eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der Wohnbebauung, sofern dies zur Einhaltung der Grenzwerte gemäß 16. BImSchV im Nachtzeitraum an der betroffenen Wohnnutzung beiträgt.

Ausführung Schallschutzwände - Gestaltung

Auf der Leverkusener Brücke ist im Bereich der Strombrücke ein 2,50 m hoher reflektierender Lärmschutz geplant, wie im Lageplan 3 „Ausbau A1 (…) einschließl. Neubau der Rheinbrücke Leverkusen“ der Planfeststellungsunterlagen erkennbar ist.

Da die Lärmschutzwände hier reflektierend sind und laut Lärmgutachten weniger dem Lärmschutz als dem Schutz der Radfahrer / Radfahrerinnen und Fußgänger / Fußgängerinnen auf der Brücke dienen, fordere ich, die Wände transparent (in Glas) auszuführen. Dies dient der besseren Orientierung für Autofahrer und Autofahrerinnen, Radfahrer und Radfahrerinnen sowie Fußgänger und Fußgängerinnen. Es verleiht dem Bauwerk eine größere Leichtigkeit und fördert die soziale Kontrolle.

Das Stadtplanungsamt ist im Rahmen der Ausführungsplanung im Hinblick auf die stadtraumverträgliche Gestaltung der Lärmschutzwände zu beteiligen.

3. Rad- und Gehwege

Es ist den Antragsunterlagen zufolge geplant, die Ursprungsbreiten der Rad- und Gehwege von 3,25 m auf der Unterstromseite und 2,75 m auf der Oberstromseite wieder herzustellen. Die Wiederherstellung der alten Breiten trägt der deutlich gestiegenen Bedeutung des Radverkehrs und den Mobilitätszielen der Stadt Köln gemäß dem Strategiepapier „Köln mobil 2025“ jedoch in keiner Weise Rechnung und widerspricht dem Beschluss des Verkehrsausschusses der Stadt Köln vom 28.04.2015, in dem eindringlich um eine „ausreichende Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs“ beim Neubau der Brücke gebeten wird.

Für Rad- und Gehwege im Begegnungsverkehr sind die vorgesehenen Breiten von 2,75 m und 3,25 m zu schmal. Da die Benutzung mit Mofas und E-Bikes erfolgt, würde insbesondere bei einer Breite von 2,75 m ohne Ausweichmöglichkeit ein akutes Gefährdungspotential entstehen.

Die Stadt Köln ist bestrebt, den Radverkehr zu fördern und attraktiv auszubauen, um der Verkehrsüberlastung entgegenzuwirken. Der Luftreinhalteplan sieht als eine Maßnahme die Förderung des Radverkehrs vor, um über einen veränderten Modal-Split den Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte entgegenzuwirken. Da in der Stadt Köln die Luftschadstoffgrenzwerte überschritten werden und diesbezüglich das EU-Vertragsverletzungsverfahren läuft, ist die Stadt Köln aufgefordert, weitere Maßnahmen zu ergreifen bzw. laufende Maßnahmen zu erweitern. Nur attraktive, gut und sicher zu befahrende Radwege sind hier zielführende Maßnahmen im Gesamtnetz.

Auf Seite 7 des Erläuterungsberichtes heißt es: „Die volle Zukunftsfähigkeit wird erst mit dem leistungsgerechten Ausbau erzielt.“ Zukunftsfähig ist der Ausbau der A1 erst, wenn nicht nur der motorisierte Individualverkehr sondern auch die anderen Verkehrsteilnehmer einen leistungsgerechten Ausbau erhalten.

Ich fordere deshalb den Ausbau der Rad- und Fußwege im Zuge der Neubaumaßnahme auf eine Breite von je 4,50 m.

4. Weitere Punkte

„Anlagebedingte Eingriffe in bestehende Siedlungsflächen erfolgen nicht“, führt der Erläuterungsbericht unter Punkt 5.1.2 „Umweltauswirkungen“ (S. 163) aus. Das ist insofern nicht korrekt, als es einen Eingriff in die WA-Fläche des Bebauungsplanes Nr. 67550/03 im Bereich der Kolmarer Straße gibt. Am Fuß der heutigen südlichen Böschung der A 1 wird diese durch die Fahrrad-/Gehwegrampe überplant.

Durch die Transportleitungsverlegung wird zudem in die Wohnbauflächendarstellung des Flächennutzungsplanes an der Kolmarer Straße eingegriffen. Diese Fläche steht für eine Bebauung im Bereich der Leitungen und der Schutzstreifen nicht mehr zur Verfügung.

Ich bitte darum, dass der Vorhabenträger dem Stadtplanungsamt die neuen Trassenlagen der Transportleitungen mit den dazugehörigen Schutzstreifenausweisungen als dxf-Datei zur Verfügung stellt.

Ansprechpartnerin im Stadtplanungsamt, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, ist Frau Hüser (Telefon: 0221/221-26206; E-Mail: martina.hueser@stadt-koeln.de).

<u>Straßen und Verkehr</u>

1. Verkehrsprognose und Verkehrstechnische Bemessung:

In den Planfeststellungsunterlagen ist das Thema leider nur sehr kurz in wenigen Zeilen beschrieben. Das erwähnte Verkehrsgutachten fehlt. Bei der Prüfung ist aufgefallen, dass der DTV-Wert (133.400 Kfz/24h) für das Jahr 2030 nicht mit den städtischen Zahlen (ca. 145.000 Kfz/24h Stand 2014) übereinstimmt. Hier ist von Straßen.NRW das Verkehrsgutachten nachzuliefern und eine schlüssige und nachvollziehbare Begründung für die unterschiedlichen Daten und Prognosewerte vorzulegen. Die Prognosewerte sind insbesondere als Eingangsdaten für die Lärm- und Luftschadstoffgutachten maßgebend und könnten, falls zu niedrig angesetzt, Auswirkungen auf die Ergebnisse und erforderlichen Schutzmaßnahmen haben. Hier ist deshalb der Nachweis zu erbringen, dass die richtigen Werte in den Gutachten verwendet wurden.

2. Lärmschutzmaßnahmen/Lärmgutachten:

Im Gutachten wurde festgelegt, dass die maximalen Wandhöhen 8,0 m betragen. Ob höhere Wände einen zusätzlichen aktiven Schallschutz bewirken, wurde nicht dargestellt. Aufgrund der großen Betroffenheit Merkenichs ist nachzuweisen, ob höhere Wände keine wesentlichen Verbesserungen erbringen. Außerdem ist aufgefallen, dass einige der Schallschutzwände zwischen den Richtungsfahrbahnen reflektierend ausgeführt werden sollen. Der Wechsel auf diese Form ist nicht nachvollziehbar und ist deshalb zu erläutern. Des Weiteren sind abschnittsweise Öffnungen der Bodenplatte zwischen den Fahrbahnen (z. B. im Bereich des Überführungsbauwerks über die KVB-Strecke) vorgesehen, die eine ungünstige Schallausbreitung bewirken könnten. Auch hier ist zu prüfen, ob eine Schließung dieser Öffnungen erforderlich ist.

3. Bewertung Radwegenetz und zukünftige Radverkehrsanlage:

Die Leverkusener Rheinbrücke hat sowohl für den lokalen als auch für den überörtlichen bzw. touristischen Radverkehr eine herausragende Bedeutung. So können zum einen mit dieser Verbindung Arbeiter und Angestellte die großen Arbeitsstätten, wie z. B. den Chemie-Park Leverkusen oder das Gewerbegebiet (Köln Merkenich – Causemannstraße –) mit dem Fahrrad erreichen. Zum anderen ist die Brücke ein wichtiger Bestandteil des touristischen Radnetzes (NRW Velorouten) mit dem Europäischen Rheinradweg und dem Erlebnisrheinradweg von Duisburg nach Bonn.

Zur Förderung des touristischen Radverkehrs in der Region wurde im Rahmen der Regionale 2010 die RadRegionRheinland gegründet, die ein überregionales touristisches Radwandernetz mit einem Knotenpunktsystem errichtet hat. Dieses Wegweisungssystem mit Knotenpunkttafeln wurde im Frühjahr 2015 installiert und umfasst ein 3.000 km langes Radwegenetz. Bereits heute stößt dieses touristische Radwandernetz bei Radwandertouristen, Verbänden und Initiativen sowie den politischen Akteuren auf eine sehr große positive Resonanz. Die Leverkusener Rheinbrücke ist ein wichtiger Bestandteil dieses touristischen Radwandernetzes.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat 2012 den Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität beschlossen, der auf dem Konzeptansatz „Nahmobilität 2.0“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) fußt. Ein Baustein dieses Aktionsplanes ist die Förderung von Radschnellwegen. Aus diesem Grund hat das Land Nordrhein-Westfalen einen Planungswettbewerb ausgelobt. Die Stadt Köln hat in Zusammenarbeit mit der Region ein flächendeckendes Netz der Radschnellwege entwickelt und ist mit dem Radschnellweg von Köln nach Frechen als Gewinner ausgezeichnet worden. Die Leverkusener Rheinbrücke hat in diesem Konzept von zukünftigen Radschnellwegen eine bedeutsame Verbindungsfunktion.

Die vorliegende Planung für den Brückenneubau sieht auf der Unterstromseite einen Rad-/Gehweg mit 3,25 m und auf der Oberstromseite mit 2,75 m Breite vor. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sind bei Radwegen Sicherheitsräume einzuhalten. Bei Verkehrseinrichtungen (Schallschutzwände) und Einbauten (Geländer) betragen diese Sicherheitsabstände mindestens 0,25 m. Demnach beträgt die nutzbare Breite der geplanten Rad- und Gehwege auf der Leverkusener Brücke lediglich 2,75 m bzw. 2,25 m.

Die Leverkusener Rheinbrücke weist bereits heute rund 1.000 Radfahrten am Tage auf. In der Spitzenstunde (werktags) verkehren auf einer Brückenseite rund 120 Radfahrerinnen und Radfahrer. An den Wochenenden sind hier größere Radverkehrsmengen zu vermuten. Die Leverkusener Rheinbrücke besitzt heute keine bedarfsgerechte Radverkehrsanlage (Breite der Rad- und Gehwege: 2,00 m auf der Südseite und 2,50 m auf der Nordseite). Entsprechend der ERA 2010 werden für diese Führungsform bereits heute Breiten von mehr als 3,25 m bzw. 3,75 m inklusive Sicherheitsabstand empfohlen.

Die Nutzung des Fahrrades im Berufs- und Freizeitverkehr erfreut sich in Köln einer immer höheren Bedeutung. Alleine an den bestehenden Dauerzählstellen für den Radverkehr ist in den letzten Jahren ein Zuwachs von jährlich durchschnittlich 5 % zu verzeichnen. Das Strategiepapier „Köln Mobil 2025“ hat das Ziel, den Umweltverbund weiter zu stärken. Zur Umsetzung dieses Zieles kommt der Förderung des Radverkehrs eine immer wichtigere Bedeutung zu.

Aus diesem Grund und im Hinblick auf die oben genannten umgesetzten und geplanten Maßnahmen zur Förderung sowohl des täglichen als auch des touristischen Radverkehrs sind auch auf der Leverkusener Rheinbrücke hohe Steigerungsraten im Radverkehr zu erwarten, so dass hier zukünftig täglich rund 2.000 Radfahrerinnen und Radfahrer mit Spitzenstunden von 200 Fahrten prognostiziert werden.

Daher fordert die Stadt Köln, bei der Planung für die zukünftige Radverkehrsführung eine radverkehrsgerechte Breite von 4,50 m auf beiden Seiten zuzüglich eines Sicherheitsabstandes zu den festen Einbauten und barrierefreie Rampen mit Zwischenpodesten zu berücksichtigen. Diese zukünftige Radverkehrsanlage auf der Leverkusener Rheinbrücke sollte den Empfehlungen der ERA 2010 entsprechen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat am 10. Juni 2013 die Empfehlungen der ERA 2010 auch für den Bereich der Bundes- und Landestraßen in der Baulast des Bundes und des Landes eingeführt.

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des nationalen Radverkehrsplanes 2020 hat sich die Bundesrepublik Deutschland zum Impulsgeber für die Radverkehrsförderung gemacht. Leuchtturmprojekte wie Radschnellwege sollen aufgelegt werden. Der Bundesrepublik Deutschland würde gut zu Gesicht stehen, wenn Sie die bedeutende Radwegverbindung über den Rhein zwischen den Städten Köln und Leverkusen der absehbaren Verkehrsentwicklung entsprechend attraktiv ausbauen würde.

Die Ausbildung der Rampen mit den vorgesehenen 1,50 m langen Zwischenpodesten ist zu überarbeiten. Gemäß ERA werden horizontale Zwischenpodeste von 25 m empfohlen. Die Rampenneigungen sollten 4 % nicht übersteigen.

Die Rampe in der Ortslage Merkenich ist neben der bestehenden Anbindung an die Kolmarer Straße zusätzlich an die Straßen Bellerkreuzweg und Spoerkelhof zu verlängern. Die Stadt Köln wird an der Straße Spoerkelhof eine Radwegeverbindung parallel der Gleistrasse herstellen. Diese Anbindung wurde im Abstimmungsgespräch am 30.04.2015 von Straßen.NRW (Herr Jansen) zugesagt. Leider fehlt diese Verbesserung in den Planfeststellungsunterlagen.

Die Radien der Rampen (Nordseite) sind nicht dargestellt. Alle Rampen sind gemäß der Vorgaben der ERA (R=10 m) auszuführen.

Die Geländerhöhen am Rad- und Gehweg auf den Rampen und dem Brückenbauwerk sind nicht dargestellt. Die Höhen der Geländer müssen mindestens 1,30 m aufweisen.

Die Führungen der Rad- und Fußwege im Bereich der Pylonen sind nicht dargestellt. Engstellen an den Pylonen sind zu vermeiden.

Die Höhen der Tragseile der Brücke über den Geh- und Radwegen sind nicht dargestellt, die Tragseile sollten eine Durchfahrtshöhe von 3,00 m nicht unterschreiten.

4. Planung im Bereich Merkenicher Hauptstraße

Im Abschnitt unter der Brücke/Merkenicher Hauptstraße ist im Plan ein neuer Treppenabgang dargestellt; im Regelungsverzeichnis fehlt diese Anlage. In dem Plan ist zudem die Zugangssituation zur Brücke nicht eindeutig erkennbar. Da der Zugang für Merkenich wichtig ist, ist die Planung der Treppenkonstruktion nachzureichen. Der Bereich an der Merkenicher Hauptstraße, der direkt unter der Brücke liegt, ist hinsichtlich der Gestaltung und Beleuch-

tung ebenfalls mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik abzustimmen, da dieser Ortseingangsbereich eine qualitätsvolle Gestaltung erfordert und Angsträume zu vermeiden sind.

5. Neue Leitungstrassen

Bei der Verlegung und dem Neubau der Leitungstrassen auf Kölner Stadtgebiet ist vor der Umsetzung eine Abstimmung mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik hinsichtlich der Planung und Bauabwicklung im Bereich der querenden Straßen durchzuführen. Lage und Tiefe sowie der Straßenoberbau sind festzulegen und die bauzeitlichen Vorgaben für die Verkehrsführung sind abzustimmen. Die verkehrliche Funktion der Straßen ist aufrechtzuerhalten.

6. Verkehrseinschränkungen während der Bauzeit und Baustellenabwicklung

Aufgrund der Lage und der Bedeutsamkeit der Maßnahme ist für den stufenweisen Ausbau und die Verflechtung der Ausbauphasen mit den unterschiedlichen Gewerken und den sich daraus ergebenden Auswirkungen auf das untergeordnete Verkehrsnetz ein Nachweis für eine leistungsfähige verkehrliche Abwicklung während der Bauzeit zu erbringen. In den Planfeststellungsunterlagen fehlt ein solches Abwicklungskonzept. Im Hinblick auf die Gesamtmaßnahme und die Bedeutsamkeit der BAB A 1 und der Rheinquerung für den Kölner Raum ist hier nicht nur das linksrheinische sondern auch das rechtsrheinische städtische Straßennetz durch eine eventuell auftretende Verkehrsverlagerung während der Bauzeit großräumig betroffen. Ich fordere daher eine verkehrsgutachterliche Begleitung der Bauabwicklung, um sicherzustellen, dass in den Bauphasen der Verkehr abgewickelt werden kann und insbesondere keine wesentlichen Verdrängungen in das städtische Verkehrsnetz auftreten. Dazu sind die Bau- und Verkehrsabwicklungskonzepte frühzeitig mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik abzustimmen. Insbesondere ist dabei ein Hauptaugenmerk auf die Bauabwicklung der Anschlussstelle Köln-Niehl zu legen.

Die erforderlichen Umbaumaßnahmen an der Überführung Industriestraße sind in den Planunterlagen nicht erkennbar. Darüber hinaus ist nicht erkennbar, warum dieser massive Eingriff unumgänglich ist. Auch im Regelungsverzeichnis wird nicht näher erläutert, welche Umbau- oder Neubaumaßnahmen durchgeführt werden. Die AS Köln-Niehl und die Industriestraße sind sehr wichtige Hauptverkehrsstraßen für die umliegenden Gebiete, insbesondere für die Gewerbe- und Industrieflächen. Deshalb ist bei einem Umbau/Neubau der Brücke Industriestraße sowie der BAB-Anschlüsse immer sicherzustellen, dass diese Straßen weiterhin für den notwendigen Verkehr in ausreichendem Umfang nutzbar sind. Vollsperrungen und zeitlich lange andauernde Teilsperrungen sowie größere verkehrliche Einschränkungen werden nicht akzeptiert. Dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik sind auch hier die Bauabwicklungskonzepte frühzeitig zur Abstimmung vorzulegen.

Den Antragsunterlagen ist zu entnehmen, dass der Ausbau in einem Mehrschichtbetrieb erfolgen soll. Damit gilt für die Gesamtmaßnahme, dass die Baustellenbeschickung über Hauptverkehrsstraßen erfolgen muss. Ausgenommen ist die direkte Zufahrt zur Baustelleneinrichtung. Dies sollte Vertragsbestandteil bei der Auftragsvergabe werden, um das angrenzende Wohngebiet durch die Baumaßnahme nicht unnötig zu belasten. Das Baustellenbeschickungskonzept ist vor Ausschreibung mit der Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik, abzustimmen und ggf. von der Stadt zu genehmigen.

Bei einem Eingriff ins öffentliche Straßenland ist die Maßnahme dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik mindestens drei Wochen vor Baubeginn anzuzeigen, ggf. ist ein Beweissicherungsverfahren zu führen.

Die Genehmigung der Baustelleneinrichtungsflächen erfolgt über einen Verkehrszeichenplan, der rechtzeitig (mindestens sechs Wochen) vor Baubeginn beim Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Abteilung 663/33 – StVO-Anordnungen, Baustellengenehmigungen und Ordnungsangelegenheiten –, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, einzureichen ist.

Ansprechpartnerin im Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, ist Frau Michell (Telefon 0221/221-27894; E-Mail: ursula.michell@stadt-koeln.de).

Soweit durch die Leitungsumlegungen öffentliche Straßen und Wege in der Baulast der Stadt Köln dauerhaft in Anspruch genommen werden, muss für die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsflächen beim Bauverwaltungsamt, Abteilung Allgemeine Erschließungsangelegenheiten und Straßenrecht, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, ein Antrag auf Gestattung gestellt werden. Der Antrag muss die Lage der jeweiligen Leitung, den genauen Verlauf sowie die Längen der Inanspruchnahme des Straßenlandes enthalten.

Ansprechpartnerin für den Gestattungsvertrag ist Frau Oberbusch (Telefon: 0221/221-30147; E-Mail: karin.oberbusch@stadt-koeln.de).

<u>Stadtbahnbau</u>

Gemäß den lfd. Nrn. 4.2 und 4.3 im Regelungsverzeichnis wird das vorhandene Brückenbauwerk zur Überführung der A 1 über die Stadtbahntrasse der KVB-Linie 12 abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt. Für die geplante neue Stadtbahnquerung ist nach Vorliegen der Detailplanung eine Vereinbarung zwischen Straßen.NRW, der KVB AG und der Stadt Köln - Amt für Brücken und Stadtbahnbau - zu schließen.

Auf die Lärm- und Erschütterungsbeeinträchtigungen durch den Stadtbahnbetrieb wird hingewiesen.

Ansprechpartnerin im Amt für Brücken und Stadtbahnbau, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, ist Frau Brogi (Telefon: 0221/221-23456; E-Mail: sonja.brogi@stadt-koeln.de).

<u>Landschaftspflege und Grünflächen</u>

1. Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Naturschutzgebiete N 1 und N 4:

Ein wesentlicher Anteil der Ausgleichsmaßnahmen soll auf Kölner Stadtgebiet realisiert werden. Hierzu werden Maßnahmen aus dem überarbeiteten Pflege- und Entwicklungsplan (PEPL 2014) für die Kölner Naturschutzgebiete N 1 und N 4 aufgeführt. Die Maßnahmen (A 2, A 3, A 2 $_{CEF}$) werden grundsätzlich befürwortet, jedoch wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der überarbeite PEPL (PEPL 2014) noch nicht beschlossen ist, sondern sich aktuell in der politischen Abstimmung befindet. Mit dem endgültigen Beschluss wird Anfang 2016 gerechnet. Die Beschlüsse können sich auf die Maßnahmenplanung des Planfeststel-

lungsverfahrens auswirken (z.B. Wegeführung in Worringen in Bereich der geplanten extensiven Beweidungsmaßnahme A 2). Die Maßnahmenplanung im Planfeststellungsverfahren wäre ggf. entsprechend anzupassen.

Hinsichtlich der geplanten Beweidung (Maßnahme A 2) ist vorab zwingend ein Beweidungskonzept zu erarbeiten. Hierin sind die Einzelheiten zur Beweidung zu klären bezüglich Auswahl geeigneter Tiere (Art / Rassen), Einzäunung, Vorgehensweise bei Hochwasser, Pflege, Vereinbarkeit mit Erholungssuchenden etc.. Hierzu wird das Amt für Landschaftspflege und Grünflächen zu einem Gespräch mit den beteiligten Institutionen (u.a. Höhere Landschaftsbehörde, Wasser- und Schifffahrtsamt) einladen.

Die kleinere Beweidungsfläche (südöstlich gelegen, auf Acker) überplant eine lt. PEPL 2014 zu entwickelnde Hartholzauwaldfläche. Der Hartholzauwald soll jedoch umgesetzt werden, daher kann einer Beweidung auf dieser Teilfläche nicht zugestimmt werden. Es wird vorgeschlagen, stattdessen die Beweidungsfläche auf dem an der Maßnahme A 2 CEF westlich angrenzenden Acker auszudehnen. Ferner soll die Beweidungsfläche gemäß PEPL 2014 bis in die östliche Spitze weitergeführt werden (auf das Grundstück Gemarkung Worringen, Flur 84, Flurstück 147, teilweise).

Die Entwicklung von Hartholzauwald auf einer Fläche nördlich der Autobahnbrücke wird grundsätzlich begrüßt und entspricht der Planung des PEPL 2014. Es ist jedoch frühzeitig zu klären und mit der Stadt - Amt für Landschaftspflege und Grünflächen - abzustimmen, wer die dauerhafte Pflege dieser Fläche leisten wird.

2. Flächeninanspruchnahme

Der Ausbau der A 1 und der Leverkusener Rheinbrücke sowie die Verlegung der Leitungstrassen tangieren festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen anderer Verfahren (siehe Übersichtsplan Anlage 3, markierte Flächen). Diese Ausgleichsflächen sind besonders sorgfältig zu schützen, wieder herzustellen bzw. zu rekultivieren. Eine enge Abstimmung mit dem Amt für Landschaftspflege und Grünflächen bzw. mit dem Umwelt- und Verbraucherschutzamt ist erforderlich. Sofern Ausgleichsmaßnahmen nicht gleichwertig und auf derselben Fläche wieder hergestellt werden können (zeitlich begrenzte Eingriffe), ist der Ausgleich 1:1 an anderer Stelle umzusetzen sowie der Eingriff auf der verbleibenden Fläche zu berechnen und auszugleichen („doppelter Ausgleich“).

Bei Einsaaten ist anstelle von Landschaftsrasen Regio-Saatgut zu verwenden.

Bau- oder maßnahmenbedingt in Anspruch genommene Wege sind wiederherzustellen oder – in Abstimmung mit der Stadt Köln – zu verlegen.

Aufgrund des noch ausstehenden politischen Beschlusses zum PEPL 2014 sowie wegen der dargestellten noch zu klärenden Fragen und Einzelheiten kann den geplanten Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend zugestimmt werden.

Ansprechpartnerin im Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, ist Frau Dr. Dresen (Telefon: 0221/221-22983; E-Mail: heidrun.dresen@stadt-koeln.de).

Natur-, Landschafts- und Artenschutz

A. Landschaftsschutz

Das o. g. Vorhaben soll auf Flächen realisiert werden, die sich im Geltungsbereich des Landschaftsplanes der Stadt Köln befinden. Im Rahmen der Bau- und Ausgleichmaßnahmen werden die folgenden Schutzgebiete in Anspruch genommen:

- Naturschutzgebiet N 1 “Rheinaue Langel – Merkenich“
- Naturschutzgebiet N 4 „Rheinaue Langel – Worringen“
- Landschaftsschutzgebiet L 4 „Rhein und Rheinauen Worringen bis Merkenich“
- Landschaftsschutzgebiet L 6 „Fühlinger See und Freiraum östlich Fühlingen“
- Geschützter Landschaftsbestandteil LB 6.03 „Obstwiese an der Alten Römerstraße, nördlich von Merkenich“

Darüber hinaus stellt der Landschaftsplan die Entwicklungsziele EZ 7 „Sicherung und Entwicklung von besonderen Lebensstätten für Pflanzen und Tiere“, EZ 3 „Ausgestaltung und Entwicklung der Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und gliedernden und belebenden Elementen“, EZ 1 „Erhaltung und Weiterentwicklung einer weitestgehend naturnahen Landschaft“, EZ 2 „Erhaltung und Weiterentwicklung vorhandener Grünanlage“ und EZ 8 „Zeitlich begrenzte Erhaltung bis zur Realisierung der Bauleitplanung“ dar.

Aufgrund der Betroffenheit der Belange des Landschaftsplanes müssen die Voraussetzungen für eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) von den Verbotsbestimmungen des Landschaftsplans geprüft werden.

Die Voraussetzungen für eine Befreiung liegen vor, soweit überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Befreiung erfordern. Es müssen nicht nur Gründe des Wohls der Allgemeinheit vorliegen, sie müssen gegenüber den durch Gebote und Verbote geschützten Naturschutzbelangen auch überwiegen. Zudem muss die Befreiung erforderlich sein. Die Belange der Allgemeinheit überwiegen nicht, wenn die Maßnahme naturschonender durchgeführt werden kann.

Der Beirat bei der Unteren Landschaftsbehörde (ULB) ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu hören, da es sich um eine wichtige Entscheidung und Maßnahme gemäß § 11 Abs. 2 des Gesetzes zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - LG NRW) handelt. Der Vorhabenträger wird gebeten, das Vorhaben durch einen fachkundigen Vertreter des Landesbetriebs Straßenbau NRW bzw. durch den beauftragten Fachgutachter in der nächsten Beiratssitzung am 15.02.2016 - oder je nach Planungserfordernis in einer der folgenden Sitzungen - vorzustellen. Der Termin ist im Vorfeld mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

Die Entscheidung über die Zulässigkeit und den Ausgleich bzw. die Kompensation des mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft trifft gemäß § 17 Abs. 1 BNatschG in Verbindung mit § 6 Abs. 1 LG NRW die für die Planfeststellung zuständige Behörde unter Berücksichtigung der Vorschläge der Landschaftsbehörde ihrer Verwaltungsebene. Im vorliegenden Fall liegt die Zuständigkeit für den Eingriff/ Ausgleich bei der Höheren Landschaftsbehörde (HLB), Bezirksregierung Köln.

Eine abschließende Prüfung der Befreiungsvoraussetzungen (Zuständigkeit: ULB) ist zu diesem Zeitpunkt nicht möglich, da die Eingriffsregelung aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde noch nicht abschließend bearbeitet wurde.

Im Einzelnen sind die folgenden Punkt zu beachten:

1. Autobahnbrücke (Unterlagen 9 und 19.1)

Allgemeines

1.1) Zur Wiederherstellung oder Neueinsaat von Wiesenflächen, Böschungen, Banketten etc. sollte standortgerechtes, autochthones / gebietseigenes Saatgut ohne Zuchtsorten verwendet werden. Die Artenzusammensetzung, Bezugsquelle etc. bedarf der Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Köln. Von Saatgut, welches in Naturschutzgebieten (N 1, N 4) ausgebracht wird, müssen Rückstellproben genommen werden. Angaben hierzu müssen in den bisherigen Antragsunterlagen ergänzt oder korrigiert werden.

In diesem Zusammenhang wird auch auf den § 40 Abs. 4 BNatSchG hingewiesen, wonach ab dem 1. März 2020 in der freien Natur nur Pflanzen oder Saatgut innerhalb ihrer Vorkommensgebiete ausgebracht werden dürfen. Aber auch bereits vor diesem Datum ist gebietseigenes Saatgut zu verwenden, sofern es verfügbar ist.

1.2) Gleiches gilt für die Auswahl von Gehölzen. Es sollten einheimische, standortgerechte und möglichst gebietseigene Gehölze verwendet werden. Dort wo es möglich und sinnvoll ist, ist auch eine Verwendung von Stecklingen denkbar (z. B. Ufergehölze aus Weiden). Angaben zu Pflanzqualitäten müssen ergänzt werden. Auch hier ist insbesondere in den Schutzgebieten eine Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Köln wünschenswert.

1.3) Die zuvor genannten Punkte beziehen sich insbesondere auf die Maßnahmen G 1, G 2, G 3, G 5, G 6, G 7 und W 1.

1.4) Angaben zur Dauer der Bauphase, insbesondere innerhalb des Naturschutzgebietes N 1, fehlen und sollten nachgereicht werden.

1.5) Die Angaben zur Rekultivierung, Wiederherstellung und landschaftsgerechten Gestaltung der von den Baumaßnahmen betroffenen Flächen werden in den Maßnahmenblättern nicht ausreichend ausgeführt. Die Planungen sollten konkretisiert werden (Pflanzmaterial, Saatgut, Umfang etc.) und mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Köln abgestimmt werden.

1.6) Bei der Lagerung des Bodenmaterials sollte auf eine zwischenzeitliche Begrünung verzichtet werden, um bei der Wiederausbringung des Bodens den Eintrag von gebietsfremden Arten in Schutzgebieten zu verhindern.

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

1.7) Der Schutzzaun zur Abgrenzung der Bautabuzone sollte im Naturschutzgebiet N 1 mindestens auf gesamter Länge aufgestellt werden, besser aber vom Rhein bis zur Merkenicher Hauptstraße bzw. bis Alte Römerstraße, um das Baufeld klar abzugrenzen.

1.8) Es fehlen Aussagen zum Schutz / Erhalt des Vorkommens der Rote-Liste-Pflanzenart „Ausgebreitetes Glaskraut (Parietaria judaica)“. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anhang 1, S. XIII) wird dargelegt, dass das Vorkommen bei Untersuchungen 2014 nicht bestätigt werden konnte. Da es sich um eine gefährdete Pflanzenart handelt und der einzig bekannte Standort im Naturschutzgebiet N 1 innerhalb des Baufeldes liegt, sollte der Standort in 2016 erneut kontrolliert werden. Auf dieser Grundlage

sind Angaben zur Sicherung, ggf. durch Absammlung (Saatgutgewinnung), darzulegen.

1.9) Bezüglich des Baufeldes im Bereich des Naturschutzgebietes N 1 wird aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde zur Eingriffsvermeidung bzw. -minimierung die Darstellung der Notwenigkeit der eingezeichneten Größe des Baufeldes und die Reduzierung auf das unbedingt notwendige Maß für erforderlich angesehen. Aus naturschutzfachlicher Sicht soll eine nachvollziehbare, flächensparende Abgrenzung des Baufeldes im Bereich des Naturschutzgebietes N 1 erfolgen, um sicher zu stellen, dass nur die für den Bauprozess erforderlichen Flächen in Anspruch genommen werden und das Naturschutzgebiet so weit wie möglich geschont wird.

Ausgleichsmaßnahmen

1.10) Bei der Ausgleichsmaßnahme A 2b CEF sind die Einsaat des Saumstreifens und die Abgrenzung zum Acker durch Lesesteine oder Holzpflöcke zwingend erforderlich, um die ackerbauliche Bewirtschaftung abzugrenzen. Aus naturschutzfachlicher Sicht wäre eine Umwandlung der gesamten Ackerfläche in Grünland zu begrüßen.

1.11) Ausgleichsmaßnahme A 2a:

Ein Beweidungskonzept steht bisher noch aus. Das Konzept sollte eine realistische Darlegung der Maßnahme und deren Umsetzung für eine dauerhafte Beweidung beinhalten und bis zur Umsetzungsreife vorbereiten (Vertragspartner, Angaben zur Beweidungsintensität mit Großvieheinheiten, organisatorische Umsetzung, Monitoring). Dieses Konzept sollte Teil des Planfeststellungsbeschlusses sein und muss noch vom Vorhabenträger zur Prüfung eingereicht werden.

1.12) Ausgleichsmaßnahme A 2a:

Des weiteren fehlen bei dieser Maßnahme konkrete Angaben zur Vorgehensweise bei der Einsaat der Ackerfläche. Diese Angaben müssen noch nachgereicht werden, damit die Funktionalität der Ausgleichsmaßnahme geprüft werden kann. Da der nördliche Bereich der Ackerfläche (Gemarkung Worringen, Flur 58, Flurstück 21/1) im Jahr 2015 bereits mit einer speziell abgestimmten Saatgutmischung (autochthones Material der Biologischen Station Bonn / Rhein-Erft e.V.) im Rahmen einer Ökokonto-Maßnahme umgewandelt wurde und unmittelbar an die geplante Ausgleichsmaßnahme A 2a angrenzt, muss diese ebenfalls mit dieser Mischung (inkl. Herkunft) eingesät werden.

Des Weiteren ist in dem neu erstellten Pflege-und Entwicklungsplan für die Naturschutzgebiete N 1 und N 4 (Überarbeitung 2014) am südlichen Rand der Ackerfläche (Gemarkung Worringen, Flur 84, Flurstück 29) entlang des vorhandenen Gehölzriegels eine Anpflanzung von Auenwaldsäumen und – inseln (2b) geplant, die aktuell nicht berücksichtigt wird. Die Ausgleichsmaßnahme sollte entsprechend angepasst werden. Entweder kann die Gehölzpflanzung in die Maßnahme integriert werden oder die Anpassung wird ausgespart und es muss an anderer Stelle Acker in Grünland umgewandelt werden (beispielsweise die Ackerfläche der Maßnahme A 2b CEF). Zusätzlich ist hierfür eine Neubilanzierung notwendig.

1.13) Ausgleichsmaßnahme A 3:

Auch hier ist die Auswahl / Herkunft und Pflanzqualität der Gehölze mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen (siehe hierzu auch Punkt 2.

2. Leitungsumlegung (Unterlage 22.7)

Allgemeines

2.1) Es bestehen Unklarheiten bei der Baufeldabgrenzung, da die teils großzügige Flächeninanspruchnahme nicht unmittelbar nachvollziehbar ist. Aus fachlicher Sicht soll eine nachvollziehbare, flächensparende Abgrenzung des Baufeldes erfolgen, um sicher zu stellen, dass nur die für den Bauprozess erforderlichen Flächen in Anspruch genommen werden. Entsprechend ist die Baufeldabgrenzung zu überarbeiten und mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

2.2) Grundsätzlich sollten auch bei dieser Maßnahme auf allen Flächen, bei denen Einsaaten notwendig sind, standortgerechtes, autochthones / gebietseigenes Saatgut ohne Zuchtsorten verwendet werden. Die Artenzusammensetzung, Bezugsquelle etc. bedarf der Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Köln.

Gleiches gilt für die Auswahl von Gehölzen. Es sollten einheimische, standortgerechte und möglichst gebietseigene Gehölze verwendet werden. Angaben zu Pflanzqualitäten müssen ergänzt werden. Auch hier ist, insbesondere in den Schutzgebieten, eine Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Köln wünschenswert.

Ausgleichsmaßnahmen

2.3) LBP, Punkt 4.8, Obstwiese:

In den vorliegenden Unterlagen fehlen Angaben zur Wiederherstellung der Wiese. Es sollte standortgerechtes, autochthones / gebietseigenes Saatgut ohne Zuchtsorten verwendet werden. Die Artenzusammensetzung, Bezugsquelle etc. bedarf der Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Köln.

2.4) LBP, Punkt 4.8, Straßenbahnwendeschleife:

Auch hierzu fehlen die Angaben, wie die Grünlandfläche hergerichtet werden soll. Es sollte ebenfalls standortgerechtes, autochthones / gebietseigenes Saatgut ohne Zuchtsorten verwendet werden. Die Artenzusammensetzung, Bezugsquelle etc. bedarf der Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Köln.

2.5) LBP, Punkt P 3, Einhalten Arbeitsstreifen:

Sollte während der Bauphase zusätzlicher Flächenbedarf entstehen, muss dies auch mit Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Köln abgestimmt werden.

2.6) LBP, Punkt 5.5:

Es ist zu ergänzen, dass die Ausführungsplanung zur Wiederbepflanzung bzw. Rekultivierung mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Köln abgestimmt wird.

B. Artenschutz

Allgemeines

In der Unterlage werden die Begriffe „Untersuchungsraum“ und „Wirkraum“ verwendet, wobei nur der Gesamt-Untersuchungsraum in Text und Karte beschrieben wird.

Für den Begriff „Wirkraum“ fehlt eine Definition. Die Begriffe „Untersuchungsraum“ und „Wirkraum“ sind aber offensichtlich keine Synonyme.

Deutlich wird dies bei Aussagen im Art-für-Art-Prüfprotokoll zur Feldlerche, die zwar im Untersuchungsraum nachgewiesen wurde, deren Betroffenheit aber verneint wird, da sie sich außerhalb des Wirkraumes befindet.

Die Unterlage ist daher um eine Klarstellung der Begrifflichkeiten zu ergänzen. In der Regel wird unter Wirkraum der Bereich verstanden, in dem bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen zum Tragen kommen. Neben der flächenhaften Inanspruchnahme ist für die Abgrenzung des Wirkraumes auch die „Reichweite“ der Wirkfaktoren zu berücksichtigen, die beispielsweise durch Lärm, Kulissenwirkung etc. hervorgerufen wird.

Mit der Darlegung und Begründung des Wirkraumes sind die Aussagen zur (möglichen) Betroffenheit der besonders geschützten Arten nochmals zu überprüfen.

Die in der Stellungnahme getroffenen Aussagen zur Unterlage sind daher insgesamt nicht als abschließend oder vollständig zu werten.

3. Vermeidungsmaßnahmen

3.1) Vermeidungsmaßnahme VA 2 (Kap. 6.1):

Insbesondere im Hinblick auf die Artengruppe der Fledermäuse stellen die Kollisionsschutzwände als alleinige Maßnahme nach derzeitigem Kenntnisstand keine geeignete Methode dar, um Kollisionen wirksam zu vermeiden (vgl. z. B. Brinkmann, R., Biedermann, M., Bontadina, F., Dietz, M., Hintemann, G., Karst, I. , Schmidt, C., Schorcht, W. [2008]: „Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse – Ein Leitfaden für Straßenbauvorhaben im Freistaat Sachsen“, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit). Die Schutzmaßnahmen sind insbesondere im Bereich der durch Fledermäuse genutzten Leitstrukturen zu optimieren, sei es durch Anpassung der Überflughilfen oder durch Leitstrukturen.

Im Hinblick auf die Artengruppe der Vögel ist außerdem anzumerken, dass die Schutzwände selber bei entsprechender Materialwahl (hohe Transparenz, spiegelnde Oberflächen) grundsätzlich ein nicht erkennbares Hindernis darstellen, an dem Tiere zu Tode kommen können. Um dies zu vermeiden, sind die technischen Vermeidungsmaßnahmen zwingend in der Form zu ergänzen, dass Vorgaben zur Materialwahl und/oder deren Gestaltung gemacht werden. Die Vorgaben müssen nachweislich geeignet sein, das Kollisionsrisiko zu verringern (siehe Ausführungen in dem durch das Bundesamt für Naturschutz empfohlenen Leitfaden: „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht").

3.2) Vermeidungsmaßnahme V_A5 (Kap. 6.1):

Den Ausführungen zu dieser Maßnahme wird nicht im vollen Umfang gefolgt.

Die Maßnahme, mit der **nur** die Tötung von Individuen oder ihren Entwicklungsstadien vermieden wird, greift nur dann, wenn sie ausschließlich außerhalb der Nist-, Brut- und Aufzuchtzeiten durchgeführt wird und nicht nur „möglichst“.

Eine Kontrolle innerhalb dieses Zeitraumes, wie im Prüfprotokoll zur Nachtigall oder zu den allgemein verbreiteten Arten beschrieben, hat nur Sinn, wenn bei einem Positivnachweis die Arbeiten an dieser Stelle ausgesetzt würden, um eine Tötung von Individuen besonders geschützter Arten tatsächlich auch zu vermeiden. Für den Fall eines Positivnachweises werden die artenschutzrechtlichen Konsequenzen nicht dargelegt.

Eine Baufeldfreimachung innerhalb der Nist-, Brut- und Aufzuchtszeit stellt eine vermeidbare Beeinträchtigung dar. Da die Privilegierung nach § 44 Abs. 5 BNatSchG nur für unvermeidbare Beeinträchtigungen greift, ist dieser Ausschlusszeit ein sehr hoher Stellenwert zuzuweisen, damit diese Privilegierung auch tatsächlich in Anspruch genommen werden kann.

3.3) A 2 CEF, Entwicklung eines Gehölzstreifens und Waldrandes als Lebensraum für die Nachtigall:

Die Maßnahme erscheint grundlegend geeignet, um das verlorengehende Revier strukturell zu ersetzen. Die Anmerkungen zu dieser Maßnahme in Abschnitt A - Landschaftsschutz - sind allerdings zu beachten.

3.4) Zu Kap. 7, Prüfung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG, 7.1 Fledermäuse:

Den Ausführungen hinsichtlich des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 wird nicht gefolgt.

Mit der genannten Vermeidungsmaßnahme VA 4 wird zwar verhindert, dass aktuell genutzte Quartiere beseitigt und Individuen getötet werden, die Zerstörung eines Fledermausquartieres an sich wird dadurch nicht verhindert. Ein Fledermausquartier unterliegt grundsätzlich auch dann dem Schutz des Bundesnaturschutzgesetzes, wenn es aktuell nicht genutzt wird.

Mit der faunistischen Untersuchung zu den Fledermäusen wird deren Vorkommen im Untersuchungsraum nachgewiesen, Nachweise genutzter Quartiere im Untersuchungsraum liegen nicht vor und können anhand der Untersuchungen auch nicht erbracht werden [„Ob deren Quartiere innerhalb des Untersuchungsraumes liegen, kann im Rahmen dieser Untersuchung jedoch nicht beantwortet werden,…..“ (Unterlage 19.5.1, S. 17)].

Vorsorglich geht der Vorhabenträger vom Vorkommen von Quartiermöglichkeiten aus, indem er zur Vermeidung der Tötung von Individuen eine Kontrolle möglicher Quartierbäume vorsieht.

Der Planersteller sieht bei dem (potenziellen) Verlust von Quartierbäumen den Erhalt der Funktion im räumlichen Zusammenhang gegeben. Dieser Schlussfolgerung wird so nicht gefolgt.

Der Verlust von Quartieren ist einer der Faktoren, die das Vorkommen dieser Artengruppe maßgeblich beeinflusst. Da die Artengruppe immer einen Quartierverbund nutzt, darf sich die Betrachtung nicht nur auf das einzelne Quartier, sondern auf den Erhalt des Quartierverbundes mit einer Mindestanzahl an nutzbaren Strukturen beziehen. Um eine Aussage treffen zu können, ob die Funktion tatsächlich noch im räumlichen Zusammenhang erfüllt wird, müsste dargelegt werden, wo in welchem Umfang geeignete Quartiere zur Verfügung stehen und ob der Quartierverbund erhalten bleibt.

Da dies mit den vorliegenden Unterlagen nicht möglich ist, wird es für notwendig gehalten, den Quartierverlust vorsorglich zu kompensieren, indem an geeigneten Stellen im weiteren Umfeld der Maßnahme Ersatzquartiere ausgebracht werden.

3.5) Erteilung einer Ausnahme vom Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG:

Der Vorhabenträger hat unter vorsorglicher Annahme eines signifikant erhöhten Tötungsrisikos für Zugvögel in seinen Unterlagen dargelegt, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme vorliegen. Anlass für diese vorsorgliche Annahme sind die Wissenslücken, die bei dieser Problematik bestehen.

Vor dem Hintergrund des Vermeidungsgebotes ist aber das Risiko der Tötung von Vögeln vorrangig über geeignete Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen (dargestellte bzw. noch zu ergänzende Vermeidungsmaßnahmen, vgl. Punkt 3.1 – Sichtbarkeit der Schutzwände) abzuwenden. Das dann noch - auch aufgrund bestehender Wissenslücken - verbleibende Restrisiko ist nicht über eine Ausnahmegenehmigung sondern über ein Risikomanagement abzufangen.

Das Risikomanagement ist als Bestandteil der Genehmigungsunterlagen noch vorzulegen. Im Rahmen des Risikomanagements sind in Abstimmung mit HLB und ULB geeignete Methoden zur Erfassung von getöteten Vögeln darzulegen und - falls erforderlich - weitergehende geeignete Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen (z.B. verbesserte Sichtbarkeit einzelner Strukturen für die Tiere) zu entwickeln.

Ansprechpartnerinnen im, Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung Untere Landschaftsbehörde -, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, sind Frau Kröger (Telefon: 0221/221-24619; E-Mail: kirsten.kroeger@stadt-koeln.de) und Frau Eitner (Telefon: 0221/221-24288; E-Mail: annika.eitner@stadt-koeln.de).

Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft

Zu Unterlage Nr. 8*: Entwässerungsmaßnahmen am Brückenbauwerk und Autobahn A 1 bis Anschlussstelle Köln-Niehl*

Auf dem Stadtgebiet Köln sind zur späteren Entwässerung des Bauvorhabens zwei Maßnahmen vorgesehen. Zum einen eine Einleitung in den Rhein nach Vorreinigung über einen Abscheider entsprechend den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), zum anderen eine örtliche Versickerung über ein Versickerungsbecken, ebenfalls nach Vorreinigung über einen RiStWag-Abscheider. Die gewählten Entwässerungsverfahren und Anlagentypen entsprechen den im Vorfeld vorgenommenen Abstimmungen. Diesen kann zugestimmt werden.

Eine Prüfung der Anlagendimensionierungen und der der Auslegung zugrundeliegenden Daten wurde nicht durchgeführt. Dies ist Inhalt der wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren nach den §§ 8, 9 (Versickerung) bzw. § 58 Abs. 2 (RiStWag-Abscheider) des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz - LWG NRW).

Bei der überschlägigen Prüfung fielen der geringe Sohlabstand der Versickerungsanlage zum Grundwasser und der angesetzte hohe Durchlässigkeitsbeiwert (kf-Wert) auf. Hier ist nachzuweisen, dass die Reinigungsleistung des Sickerbeckens – auch wegen der unmittelbaren Nähe zum Wasserschutzgebiet Weiler – ausreichend für einen vorsorgenden Grundwasserschutz ist.

Zu Unterlage Nr. 22.4.1*: bauzeitliche Entnahme und Einleitung von Grundwasser bei der linksrheinischen Leitungsumlegung*

Die Grundwasserhaltung soll in Bereichen stattfinden, deren Grundwasserstände stark vom Vorfluter Rhein beeinflusst werden. Dort sind Grundwasserschwankungen von mehreren Metern über den Zeitraum des Bauvorhabens zu erwarten. Für die Vorbemessung wurden vorsorglich eher hohe und somit ungünstige Wasserstände genutzt. Die Antragsverfasser geben aber nicht an, welche Wasserstände tatsächlich genutzt wurden. Eine Beurteilung, ob

die daraus ermittelten Fördermengen realistisch sind, ist somit anhand der vorliegenden Informationen nicht möglich.

Da der Bauzeitpunkt noch nicht absehbar ist, wird sowohl ein Winterszenario als auch ein Sommerszenario angegeben, bei dem Gesamtfördermengen nur für die Start- und Zielgruben von 622.500 m³ bzw. 302.500 m³ erwartet werden. Für die Wasserhaltung in den Rohrgräben werden zusätzlich maximale Förderraten von 10 m³/h pro 100 m Leitungslänge in vier Wochen veranschlagt. Wegen der Gesamtfördermengen ist eine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c UVPG erforderlich.

Zur Entwässerung der einzelnen Bauabschnitte sollen abhängig von der örtlichen Situation verschiedene Verfahren genutzt werden, u. a. Horizontaldrainagen, Vakuumlanzen, offene Wasserhaltung oder Brunnen. Das geförderte Grundwasser soll in den Rhein eingeleitet werden. Gegen die Maßnahmen bestehen keine grundsätzlichen Bedenken, wenn nachgewiesen wird, dass sowohl die Förderung als auch die Ableitung in den Rhein schadlos erfolgen kann.

Im Rahmen der Baumaßnahme soll auch anfallendes Tagwasser entweder auf den angrenzenden Flächen oberflächig versickert oder in den Rhein eingeleitet werden. Der Antragsverfasser gibt an, dass dies gemäß §§ 25 und 46 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erlaubnisfrei sei und nicht gesondert beantragt werden müsse. Dies gilt aber in beiden Fällen ausdrücklich nur, wenn die Einleitung schadlos erfolgt. Tagwasser, welches in Baugruben/Baustellen anfällt, ist in der Regel qualitativ nicht für eine schadlose Einleitung in ein Gewässer oder für eine schadlose örtliche Versickerung geeignet. Hier ist eine Ableitung in den Kanal vorzusehen oder entsprechende Reinigungs- und Kontrollmaßnahmen.

Zu Unterlage Nr. 22.4.5*: Entnahme und Einleitung von Wasser für die Druckprüfung nach Leitungsumlegung*

Die Druckprüfung soll nach dem DVGW Arbeitsblatt G 469 Prüfverfahren D 2 und dem VdTÜV-Merkblatt 1051 durchgeführt werden. Das Wasser soll aus dem Rhein entnommen werden. Nach erfolgter Druckprüfung soll das Wasser (Abwasser) in den Rhein abgeleitet oder alternativ über die Vegetationsdecke der Grabenschulter versickert werden. Beides ist nur zulässig, wenn die Qualität des Abwassers den Anforderungen an eine schadlose Einleitung genügt.

Ansprechpartnerin im Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft -, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, ist Frau Husemann (Telefon: 0221/221-25380; E-Mail: beate.husemann@stadt-koeln.de).

Boden- und Grundwasserschutz

Im städtischen Altlastenkataster liegen keine Erkenntnisse über Bodenbelastungen im Plangebiet vor. Lediglich nordwestlich des südlichen Teilabschnittes befindet sich im Umfeld der geplanten Trasse die Altablagerung mit der Nr. 601 105 (s. Anlage 4). Die Fläche wurde bislang noch nicht bewertet.

Die Bestimmungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sind zu beachten.

Ansprechpartnerin im Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung Boden- und Grundwasserschutz -, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, ist Frau Hoppe (Telefon 0221/221-24857; E-Mail: isabell.hoppe@stadt-koeln.de).

Umwelthygiene / Gesundheitsvorsorge

Laut dem Fachbeitrag zum Lärmschutz ist die Einhaltung der Nachtgrenzwerte mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht technisch sinnvoll herstellbar. Es verbleiben Grenzwertüberschreitungen von 1,4 und 5,2 dB(A). Die Einhaltung der Nachtgrenzwerte muss mit passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgen. Wird sichergestellt, dass die passiven Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden, bestehen unter dem Gesichtspunkt der Gesundheitsvorsorge keine Bedenken.

Ansprechpartner im Gesundheitsamt, Abteilung Infektion- und Umwelthygiene, Neumarkt 15-21, 50667 Köln, ist Herr Neff (Telefon: 0221/221-24017; E-Mail: bruno.neff@stadt-koeln.de).

Bodendenkmalpflege

Der linksrheinische Teil des Planungsareals für den Ausbau der BAB A 1 und die damit verbundenen Maßnahmen liegen in einem durch die fruchtbaren Böden der Auenterrasse des Rheins charakterisierten Landschaftsbereich, der ein hohes Potential für archäologische Fundstellen verschiedener Zeitstellung aufweist. Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und punktuell nachgewiesener archäologischer Fundplätze ist eine dichte Belegung mit vorgeschichtlichen, römischen und mittelalterlichen Bodendenkmälern zu erwarten, die von den geplanten Baumaßnahmen betroffen sind. Seit der römischen Zeit prägte insbesondere die in den Planungen berücksichtigte römische Limesstraße Köln-Neuss-Xanten-Nijmegen-Kanalküste im Verlauf Alte Römerstraße die Besiedlung und wirtschaftliche Nutzung der rheinnahen Region. Die Straße verband die militärischen Stützpunkte an der Außengrenze des Römischen Reichs. Zahlreiche römische und mittelalterliche Fundplätze, die aus dem Nahbereich der Straße bekannt sind, belegen die nachhaltige Bedeutung der Fernstraße.

Hinsichtlich der in den Planungen vorgestellten Trassenvarianten ist aus bodendenkmalpflegerischer Sicht im linksrheinischen Planungsabschnitt die von dem Vorhabenträger gewählte Variante I.3 (eine Richtungsfahrbahn der Rheinbrücke unterstromseitig neben dem Bestand) deutlich zu bevorzugen. Im Gegensatz zu den anderen Varianten weist diese die geringste Flächeninanspruchnahme und damit das geringste Risiko der Zerstörung archäologischer Fundplätze auf. Die Trassenplanung nutzt den vorhandenen Straßenkörper bestmöglich und der Ausbau der BAB A 1 erfolgt somit weitgehend im Bereich der Bestandstrasse. Eine vollständige Verlagerung der Straßentrasse, wie sie durch den Neubau von zwei Richtungsfahrbahnen unterstromseitig neben der Bestandsbrücke bei Variante I.4 vorgesehen ist, würde dagegen den Eingriff in archäologische Fundgebiete nördlich der Bestandstrasse erhöhen und wäre somit nicht mit den Belangen von Bodendenkmalpflege- und -denkmalschutz vereinbar. Gleiches gilt für Variante I.5 (neue Brücke in vorhandener Lage mit Querverschub der Richtungsfahrbahn Koblenz), bei der bauzeitlich ebenfalls eine erhöhte Flächeninanspruchnahme und damit verbundene Landschaftseingriffe durch die zu errichtenden provisorischen Bauwerke gegeben wären.

Der derzeit vorliegende archäologische Datenbestand innerhalb des Planungsareals ist im Hinblick auf die Flächenabdeckung als sehr lückenhaft zu bezeichnen. Über den bekannten und in den Planungen beim Schutzgut „Kultur- und Sachgüter“ berücksichtigten Bestand hinaus ist daher mit zahlreichen weiteren archäologischen Fundstellen zu rechnen.

In allen Bereichen außerhalb der Bestandstrasse der Autobahn, die im Zusammenhang mit der geplanten Ausbaumaßnahme der BAB A 1und damit verbundenen Maßnahmen durch Bodeneingriffe in Anspruch genommen werden, ist daher eine baubegleitende archäologische Untersuchung erforderlich. Dies umfasst sowohl das Baufeld der Trassenerweiterung der Autobahn und die Baufelder der Vorlandbrücke mit allen zur Bauerstellung zugehörigen Flächen als auch die von der erforderlichen Umverlegung eines Leitungsbündels (bestehend aus 6 Pipelines) betroffenen Flächen nördlich der Autobahn.

Das bauintegrierte Untersuchungskonzept sieht eine archäologische Untersuchung sämtlicher mit den Baumaßnahmen verbundener Erdeingriffe vor. Die archäologische Untersuchung setzt dabei mit dem flächenhaft vorzunehmenden Abziehen der Humusschicht ein. Werden hierbei archäologische Befunde oder Funde festgestellt, ist deren fachgerechte archäologische Bearbeitung, Dokumentation und Bergung zu gewährleisten. Verzögerungen und kurzfristige Baustillstandszeiten sind dabei nicht auszuschließen. Bei Bodeneingriffen, die über den Abtrag der Humusschicht hinausgehen, ist bei den auf den Humusabtrag folgenden Erdarbeiten auf die gleiche Weise zu verfahren. Die bauintegrierten archäologischen Untersuchungen sollen durch eine archäologische Fachfirma erfolgen. Erforderlich ist eine Erlaubnis nach § 13 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz - DSchG NRW) auf der Grundlage eines fachlichen Konzeptes, das vom Römisch-Germanischen Museum/ Archäologische Bodendenkmalpflege und -denkmalschutz genehmigt wurde. Die Kostentragung für die erforderlichen archäologischen Untersuchungen hat durch den Vorhabenträger zu erfolgen.

Die geforderten bauintegrierten archäologischen Untersuchungen sind im Planfeststellungsbeschluss durch entsprechende Nebenbestimmungen zu sichern.

Ansprechpartner im Römisch-Germanischen Museum / Archäologische Bodendenkmalpflege und -denkmalschutz, Roncalliplatz 4, 50667 Köln, ist Herr Wagner (Telefon: 0221/221-24585; E-Mail: gregor.wagner@stadt-koeln.de).

Liegenschaften

Soweit Grundstücke im Eigentum der Stadt Köln von dem Vorhaben betroffen sind, ist für deren Inanspruchnahme eine rechtzeitige Kontaktaufnahme mit dem Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, erforderlich. Im Zuge der Gespräche kann dann im Detail geklärt werden, welche Grundstücke in welchem Umfang tatsächlich in Anspruch genommen werden müssen und welche rechtlichen Schritte aus der Inanspruchnahme resultieren (z. B. dingliche Sicherung). Auch kann dann das Verfahren für die Auflösung von möglicherweise bestehenden Vertragsverhältnissen die jeweiligen städtischen Grundstücke betreffend abgestimmt werden.

Alle nur vorübergehend benötigten städtischen Grundstücke sowie eventuell benötigte zusätzliche Baustelleneinrichtungsflächen müssen vom Vorhabenträger bei der Pachtstelle des Amtes für Liegenschaften, Vermessung und Kataster angemietet werden.

Ansprechpartnerin für die Inanspruchnahme städtischer Grundstücke ist Frau Hartweck, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln (Telefon: 0221/221-23070; E-Mail: bettina.hartweck@stadt-koeln.de).

Brandschutz

Aus brandschutztechnischer Sicht bestehen gegen die geplanten Ausbau- und Neubaumaßnahmen keine Bedenken.

Ansprechpartner bei der Berufsfeuerwehr Köln, Abteilung Gefahrenvorbeugung, Neusser Landstr. 2, 50735 Köln, ist Herr Roleff (Telefon: 0221/9748-5112; E-Mail: frank.roleff@stadt-koeln.de).

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag