

Bezirksregierung Köln
Zeughausstr. 2 - 10

50667 Köln

25.5.8-2/13

62/621/2-62.10.06

17.01.2014

62

Planfeststellungsverfahren gemäß § 28 ff Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 72 ff Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) für das Vorhaben „Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch der KVB und die zugehörige Zufahrtstrecke in Köln-Weidenpesch“

Sehr geehrter Herr Dürbaum,

Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 22.11.2013 übersende ich Ihnen hiermit die Stellungnahme der Stadt Köln zu dem o. a. Vorhaben der Kölner Verkehrsbetriebe AG.

Grundsätzlich ist die Maßnahme zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu begrüßen. Konkret weisen die eingereichten Unterlagen nach diesseitiger Auffassung verschiedene Lücken sowie Nachweis- bzw. Erläuterungsmängel auf, so dass eine abschließende Bewertung des Vorhabens in der konkret beantragten Form – insbesondere hinsichtlich der Wahl der Ausführungsalternativen – nicht möglich ist.

Ich bitte daher, die nachfolgend im Einzelnen aufgeführten Punkte bei der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag zu berücksichtigen:

Stadtplanung (Umweltprüfung)

Die Planfeststellungsunterlagen weisen erhebliche Mängel auf. Insbesondere der Erläuterungsbericht bzw. das methodische Vorgehen sowie die Abwägung sind unzureichend.

Erläuterungsbericht:

Der Erläuterungsbericht sollte so angelegt sein, dass hier alle wichtigen Informationen dargelegt werden, die das methodische Vorgehen ausmachen und die zu einer Entscheidungsfindung geführt haben. Hierzu gehören z.B. das Benennen der durchgeführten Gutachten, deren Ergebnisse und der Umgang mit diesen Ergebnissen im Rahmen der Entscheidungsfindung zugunsten des planfestzustellenden Projektentwurfs. Auch einem Leser ohne fachliche

Vorkenntnisse muss klar werden, wie die Ergebnisse der Gutachten zu werten sind und wie sie sich auf die Planung auswirken.

Über den Erläuterungsbericht erfolgt die Abwägung und Begründung der Maßnahme. Hierzu gehört beispielsweise, in Kapitel 3.8.2 („Schall und Erschütterung“) neben dem Ergebnis eines schalltechnischen Gutachtens die planerischen Auswirkungen darzustellen, die dieses Ergebnis hat (Bau einer Lärmschutzwand, passive Schallschutzmaßnahmen, Einhausen der Abstellanlage, etc.). Hierzu gehört es auch, zu erläutern, ob es sich um einen Nachtbetrieb handelt oder nicht bzw. wie die Fahrten auf den Tag- und Nachtzeitraum verteilt sind, ob aktiver Lärmschutz umgesetzt wird bzw. wo und in welchem Umfang.

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) weist im Vergleich der Zulaufstrecken Nord und Süd entsprechend den unter Ziffer 2.2.2 des Erläuterungsberichtes genannten Varianten 1a und 2 eindeutige Vorteile zugunsten der Variante 1a nach, was die Versiegelung, die Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden und die Flächeninanspruchnahme von Freiräumen angeht. Die von der Vorhabenträgerin gewählte Variante Süd bzw. 2 führt zu einem nahezu doppelt so großen Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil wie die Zulaufstrecke Nord bzw. Variante 1a, sie führt weiterhin zu einem höheren Verlust klimarelevanter Gehölze (s. Tabellen 14, 16, 17, 19 der UVS).

Die UVS verweist auf Seite 68 unter der Überschrift „Bau- und/oder betriebsbedingte Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch Schall und Erschütterungen“ auch auf eine schalltechnische Untersuchung zum Variantenvergleich der Zulaufstrecke mit folgendem Ergebnis:

„Im Rahmen einer Voruntersuchung (I.B.U. 2012) wurden die schalltechnischen Auswirkungen für die unterschiedlichen Varianten untersucht. Hinsichtlich der Auswirkungen konnten geringe Vorteile der Zulaufstrecke Nord gegenüber der Zulaufstrecke Süd ermittelt werden“.

Als nachteilig wird in der UVS die große Zerschneidungswirkung der Zulaufstrecke Nord bzw. der Variante 1a bewertet. Das Ergebnis der UVS lautet gemäß Kapitel 6.3, dass keine eindeutige Planungsempfehlung ausgesprochen werden kann.

Der Erläuterungsbericht lässt eine Auseinandersetzung mit dem Ergebnis der UVS gänzlich fehlen. Das Ergebnis wird nicht angemessen verarbeitet und das Ergebnis der UVS nicht benannt, um auf dieser Basis mit der Argumentation zugunsten einer Vorzugsvariante anzusetzen.

Die Tatsache, dass eine artenschutzrechtliche Prüfung erfolgt ist, wird ebenso wenig erwähnt wie das Ergebnis. Die Artenschutzprüfung ist aber für die Planung insofern bedeutsam als ihr Ergebnis auch lauten kann, dass die Planung aus Gründen des rechtlichen Artenschutzes nicht umsetzbar ist. Es ist ein Auseinandersetzen mit dem Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung im Erläuterungsbericht zwingend erforderlich.

Das gleiche gilt auch für den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP). Die wesentlichen Ergebnisse des LBP, auf die im Erläuterungsbericht hingewiesen wird, nämlich die Ausgleichsmaßnahmen und deren Lage, sollten im Erläuterungsbericht benannt bzw. in einem Plan dargestellt werden.

Lärmgutachten

In Kapitel 4 („Emissionsansätze“) werden unter Punkt 4.1.1 die „Fahrgeräusche Stadtbahn“ behandelt. Es wird begrüßt, dass der Schienenbonus in der Berechnung nicht mehr zum Tragen kommt.

Unter Punkt 4.3 „Simonskaul/Mönchgasse“, S 18 ff heißt es:

„Unter Beachtung des jeweiligen Verkehrsaufkommens wird nach RLS 90 ein Mittelungspegel im Abstand von 25 m errechnet.“

Von diesem Ansatz ist insofern abgewichen worden, als ein LKW-Anteil von 0% zugrunde gelegt wurde. Hätte der oben zitierte Satz Gültigkeit, müsste hier der LKW-Anteil für Gemeindestraßen gemäß der RLS 90 von 10% tags und 3% nachts in die Berechnung eingehen. Sofern die Höhe des LKW-Anteils der RLS 90 in Frage gestellt wird, muss eine Zählung oder eine andere tragfähige Datenbasis zugrunde liegen, die diese Abweichung ausreichend belegt.

Die Emissionspegel gemäß Tabelle 8 liegen somit deutlich höher.

Bei der Betrachtung der Bedeutung des zusätzlichen Verkehrs in den Straßen Simonskaul und Mönchsgasse ist sicherlich die relative Zunahme der Emissionen das wesentliche Kriterium, es ist aber nachzuweisen, dass die absoluten Emissionswerte deutlich unterhalb kritischer Werte liegen. Der von der RLS 90 abweichende Ansatz ist darzustellen oder es ist ein LKW-Anteil zu ermitteln und in die Berechnung einfließen zu lassen.

Erforderliche Berichtigungen:

In der Anlage 3 – Übersichtsplan Genehmigungsbereich – fehlt die Darstellung der Ausgleichsfläche Gehölze westlich Simonskaul.

In Anlage 5 - Übersichtslageplan - ist zwar die Lärmschutzwand eingezeichnet, sie taucht jedoch nicht in der Legende auf. Eine Beschriftung in diesem Plan – Lärmschutzwand Höhe 2,50 m – wäre ebenfalls angebracht.

Am vorliegenden Planungs- /Ausgleichskonzept und am LBP sind folgende Änderungen vorzunehmen:

1. Wegeföhrung südlich der Gleistrasse

Südlich der Gleistrasse sowie der Lärmschutzwand und nördlich der vorhandenen Bebauung bzw. der Grundstücksgrenzen ist ein Fuß-/Radweg anzulegen. Dieser dient der Verbindung zwischen der Neusser Straße und der Straße Simonskaul. Die Wegeföhrung soll langfristig Teil einer Verbindung zwischen Niehl, Weidenpesch und Longerich sein und u. a. der Anbindung des neuen Schulzentrums an der Ossietzkystraße dienen (s. Anlage 1).

Die Wegeföhrung zwischen Neusser Straße und Ginsterpfad ist als Radfahrverbindung Bestandteil der Radwegenetzplanung der Stadt Köln, Bezirk 5 (Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 25.08.1999). Der Weg verläuft über städtische Flächen. Er kann durch die KVB für Wartungsarbeiten am Gleis genutzt werden.

Die hierdurch entfallenden Ausgleichsmaßnahmen sind den Flächen A7 und A8 anzugliedern (Anlage 2).

2. Ausgleichsmaßnahme A3 und A4, Neusser Straße südlich der Trasse

Die Ausgleichsmaßnahme A3 - Anlage einer Obstwiese - ist durch eine weniger pflegeintensive Anlage einer Rasenfläche (z.B. Landschaftsrasen wie bei Maßnahme A2 mit randlicher Baumreihe) zu ersetzen. Der entfallende Ausgleich ist den Ausgleichsflächen A7 und A8 zuzuordnen.

Im Bereich der Neusser Straße sind ergänzend mindestens 5 Baumstandorte parallel zur Trasse, ähnlich der Anordnung nördlich der Trasse vorzusehen. Die Bäume dienen dabei der beidseitigen gestalterischen Einfassung der Trasse im Einmündungsbereich und im Bereich

der Straße der Schattenbildung und Klimaverbesserung. Es sind hochstämmige, großkronige Bäume zu wählen.

3. Verlegung der Ausgleichsfläche A9

Die Ausgleichsfläche A9 (großflächige Aufforstung westlich der Straße Simonskaul) ist gemäß Anlageplan zu reduzieren und südwestlich in Ergänzung der Fläche A7 und A8 in deren Ausgestaltung anzulegen. Die verbleibende Aufforstungsfläche ist als Sukzessionsfläche anzulegen.

Ziel ist es, die Ackerflächen zwischen der KVB-Trasse und dem Ginsterpfad in einem großräumlichen Zusammenhang entsprechend dem Bestand zu belassen. Dieser Bereich ist nicht Vorrangfläche für Kompensationsmaßnahmen im Flächennutzungsplan und ist als zusammenhängende Ackerfläche zu erhalten.

Da die verbleibende landwirtschaftliche Fläche südwestlich der Ausgleichsmaßnahme auf der KVB-Fläche nicht mehr sinnvoll und wirtschaftlich ackerbaulich genutzt werden kann, ist hier zwischen KVB-Trasse, Kleingärten und der Straße Simonskaul eine zusammenhängende Ausgleichsfläche anzulegen (s. Anlage 2).

4. Modifizierung der Ausgleichsmaßnahme A2

Hier sollte die Herausnahme der Gleise erfolgen, das Schotterbett sollte jedoch nur in Teilen herausgenommen werden. Es soll als Lebensraum für Wärme liebende Arten weiterhin zur Verfügung stehen. Gehölzpflanzungen sollten nur sehr reduziert, z. B. direkt angrenzend zur Straße Simonskaul, eingesetzt werden.

5. Ausgleichflächen neu konzipieren

Durch die Änderungen sind die Ausgleichflächen neu zu konzipieren und die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz neu zu berechnen. Für ein verbleibendes Defizit kann in einem schmalen Saum auch die Maßnahme A9 umgesetzt werden (s. Anlage 1).

6. Einbinden des Gebäudes in die Landschaft

Aufgrund der Nachbarschaft zu dem Baudenkmal „KVB-Werkstatt“ ist bei der Gestaltung und der baulichen Ausführung der Halle auf eine Verträglichkeit beider Bauwerke zu achten. Die bauliche Ausführung der Halle ist ebenfalls von Bedeutung im Hinblick auf eine gute Einbindung in den Freiraum, da die Halle im Norden außerhalb des KVB-Werkstattgeländes liegt, welches im Bestand durch einen Zaun eingefriedet ist. Hier ist eine Eingrünung oder eine Fassadenbegründung anzulegen und festzusetzen.

7. Rasengleis

Die Trasse ist zur Minderung der Lärmemissionen im Hinblick auf eine angestrebte Änderung des Flächennutzungsplanes zur Legitimierung der vorhandenen Nutzung und möglicher weiterer Bebauung zwischen Neusser Straße und der Straße Simonskaul mit einem Rasengleis auszustatten. Dieses dient auch der Minderung der Eingriffwirkungen in den geschützten Landschaftsbestandteil.

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

Landschaftspflege und Grünflächen

In der Umweltverträglichkeitsstudie werden unter Ziffer 4.2 und im Landschaftspflegerischen Begleitplan unter Ziffer 3.2 die bestehenden Schutzausweisungen thematisiert. Die Flächen des Untersuchungsgebietes, die dem Landschaftsschutz unterliegen, sind den einzelnen Landschaftsschutzgebieten nicht korrekt zugeordnet, da die Neusser Straße die beiden Landschaftsschutzgebiete teilt. Die westlich der Neusser Straße gelegenen Flächen sind dem LSG 9 „Nordfriedhof und Ginsterpfad-Gelände“ zugeordnet, die östlich gelegenen dem LSG 8 „Äußerer Grüngürtel am Bergheimer Hof und Grünverbindungen zum Rhein und zum Inneren Grüngürtel“.

Im Planfeststellungsantrag wird an verschiedenen Stellen Bezug genommen auf das bestehende Anschlussgleis an das HGK-Netz (Erläuterungsbericht S. 18, Umweltverträglichkeitsstudie Ziffern 5.3 [Zulaufstrecke Süd] und 6.2.1 [Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit], Landschaftspflegerischer Begleitplan Ziffer 2, Artenschutzrechtliche Prüfung Ziffer 6). Es ist unmissverständlich darzustellen, dass dieser Gleisanschluss aufgegeben wird, nicht, dass er aufgegeben werden „kann“.

Die Darstellung einer „potenziellen Baustelleneinrichtungsfläche“ zwischen der Straße „Simonskaul“ und dem HGK-Gleisanschluss im Bestands- und Konfliktplan des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags (Anlage 13.2.2) steht im Widerspruch zu den Aussagen unter Ziffer 5.1 des LBP, wonach mit Beginn der Bauarbeiten auf dem Gelände der Hauptwerkstatt eine Baustelleneinrichtungsfläche auf bereits versiegelter Fläche eingerichtet wird, so dass weitere Eingriffe vermieden werden können. Auf die Bevorratung der im Plan verzeichneten, fast zwei Hektar großen potenziellen Baustelleneinrichtungsfläche auf der für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Fläche ist unter dem Primat der Eingriffsreduzierung, insbesondere in Hinsicht auf die Beeinträchtigung der dort anstehenden schutzwürdigen Böden, zu verzichten.

Wie im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag unter Ziffer 4.7 zutreffend beschrieben, werden durch das Bauvorhaben Flächen des Landschaftsschutzgebietes und des Geschützten Landschaftsbestandteils 5.04 dauerhaft überbaut und es kommt zusätzlich zu einer Verstärkung der Zerschneidungswirkung. Um dem entgegen zu wirken, sollte das Gebiet nördlich der Baustrecke beruhigt werden. Damit die Nutzung des intensiv frequentierten, parallel zum HGK-Bahngleis verlaufenden Trampelpfades reduziert wird, ist zwischen der Neusser Straße und der Straße Simonskaul unmittelbar neben dem Anschlussgleis ein Geh-/Radweg anzulegen. Hierfür kann die für den Gleisbau erforderliche Baustraße genutzt werden, wobei einer Anordnung des Weges südlich der Gleistrasse der Vorzug zu geben ist. Insoweit verweise ich auch auf die entsprechenden Ausführungen unter dem Belang „Stadtplanung (Umweltprüfung)“.

Die Erschließung der vorhandenen Kleingärten ist sicherzustellen. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen, auch für die Bauzeit, sind mit der Stadt Köln, Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, Abteilung Stadtgrün und Forst, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, abzustimmen. Für entfallende Kleingärten ist in Abstimmung mit vorgenannter Dienststelle Ersatz zu schaffen bzw. Entschädigung zu zahlen.

Zu Maßnahme A2 „Rückbau von versiegelten Flächen, anschließend Ansaat von Landschaftsrasen bzw. Gehölzpflanzung“:

Wie bereits oben unter dem Belang „Stadtplanung (Umweltprüfung)“ ausgeführt, sollte der Rückbau des Gleisbettes zwischen der Neubaustrecke und dem HGK-Gleis nicht vollständig erfolgen. Abschnittsweise ist in Teilbereichen nach Entfernung der Schienen das Schotter-Gleisbett zur Förderung Wärme liebender Tier- und Pflanzenarten zu belassen.

Zu Maßnahme A3 „Anlage einer Obstwiese“:

Entsprechend den Ausführungen unter dem Belang „Stadtplanung (Umweltprüfung)“ ist auch aus landschaftspflegerischer Sicht auf die Anlage einer Obstwiese südlich des Gleisanschlusses an der Neusser Straße zu verzichten. Eine Obstwiese ist als Landschaftselement an dieser Stelle ortsuntypisch und unterliegt aufgrund der Lage unmittelbar an der Neusser Straße starken Belastungen. Die mit dem Verzicht einhergehende Reduzierung des Ausgleichwertes ist durch Erweiterung des Ausgleichsumfanges an anderer Stelle zu ersetzen.

Zu Maßnahme A5 „Ungelenkte Sukzession“

Bei der Anlage eines Fuß-/Radweges südlich der Neubaustrecke entfällt diese Maßnahme.

Lage der Ausgleichsmaßnahmen:

Die Ausgleichsmaßnahmen sind auf die Fläche zwischen der Zulaufstrecke und der Straße „Simonskaul“ (Erweiterung auf die Ackerfläche zwischen A6 und A7/A8) zu konzentrieren. Hier kann der Ausgleich für die entfallenden Maßnahmen A3 und ggf. A5 untergebracht werden. Durch die Konzentration der Ausgleichsmaßnahmen wird einerseits die nach der Planung verbleibende, nicht mehr wirtschaftlich zu nutzende Ackerfläche sinnvoll genutzt. Andererseits kann dadurch der Umfang der Ausgleichsmaßnahme A9 verringert werden und die zusammenhängende Ackerfläche zwischen der zukünftigen Zulaufstrecke und dem Ginsterpfad bleibt weitestgehend erhalten.

Aufgrund der Veränderungen von Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen ist die Eingriffs-/Ausgleichbilanz zu überarbeiten.

Ansprechpartner für die landschaftspflegerischen Belange ist Herr Pniewski, Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, Telefon (0221) 221-25456; E-Mail: bernd.pniewski@stadt-koeln.de.

Natur-, Landschafts- und Artenschutz

Die Planfeststellungsunterlagen weisen erhebliche Mängel auf. Die Untere Landschaftsbehörde hält die Genehmigungsunterlagen in der vorliegenden Form nicht für verfahrenssicher. Einige Aspekte in den umweltplanerischen Unterlagen sind nicht, nicht ausreichend und/oder nicht richtig dargestellt.

Der Höheren Landschaftsbehörde als zuständige Behörde für den Arten- und Landschaftsschutz wird daher von der ULB empfohlen, die nachfolgend genannten Punkte in ihrer Stellungnahme zu berücksichtigen.

Allgemeine Hinweise

Beirat bei der Unteren Landschaftsbehörde und materielle Befreiung von den Verboten des Landschaftsplans der Stadt Köln

Laut § 11 Abs. 2 Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NRW) ist vor allen wichtigen Entscheidungen und Maßnahmen der Unteren Landschaftsbehörde der Beirat bei der Unteren Landschaftsbehörde zu hören. Das beantragte Vorhaben ist nach Art und Umfang als wichtig zu werten. Die Untere Landschaftsbehörde wird diese Stellungnahme dem Beirat zur Kenntnis vorlegen und dem Beirat darüber hinaus die Möglichkeit geben, Bedenken zu äußern. Die vorliegende Stellungnahme der Unteren Landschaftsbehörde ist daher als vorläufig anzusehen, da Änderungen und Ergänzungen aufgrund der Anmerkungen des Beirates bei der Unteren Landschaftsbehörde möglich sind.

Zum Vorgehen bei der Überarbeitung der Unterlagen

Anmerkungen zu einzelnen Fachgutachten haben sehr oft auch Auswirkungen auf die Betrachtung und Darstellung in den jeweils anderen Unterlagen. Die Aussagen und Wertungen sind daher stimmig in allen Unterlagen zu berücksichtigen (z. B. Bestandserhebungen, Konfliktbetrachtung), auch wenn in dieser Stellungnahme die jeweiligen „Aspekte nicht ausdrücklich für jede Unterlage nochmals gesondert aufgeführt sind.

Zu den Einzelaspekten:

Anlage 1, Erläuterungsbericht

Allgemeine Aussage zum Erläuterungsbericht

Bezüglich des Erläuterungsberichtes schließt sich die Untere Landschaftsbehörde der Auffassung des Stadtplanungsamtes (s. o.) an. Der Erläuterungsbericht dient der nachvollziehbaren Darstellung des gesamten Planungsprozesses. Er verdeutlicht allgemeinverständlich, warum schlussendlich dieses Bauvorhaben an dieser Stelle und in der beschriebenen technischen Ausführung beantragt wird.

Der vorgelegte Erläuterungsbericht jedoch lässt diese Nachvollziehbarkeit in weiten Teilen vermissen. Vor allem die Kernaussagen von Gutachten, die zu maßgeblichen Entscheidungen im Planungsprozess geführt haben, müssen nachvollziehbar begründet werden.

Zu 1 Ausgangslage:

Das grundsätzliche Erfordernis zur Errichtung einer Abstellanlage wird nachvollziehbar dargestellt und von der Unteren Landschaftsbehörde nicht in Frage gestellt.

Zu 2.1 Analyse und Variantenvergleich:

Der Variantenvergleich zu den möglichen Standorten der Abstellanlage ist nicht in ausreichender Tiefe erläutert. Es werden unter 2.1.1 zwar Kriterien genannt, diese finden sich in den beschreibenden Textblöcken jedoch nur unzureichend wieder.

Zudem müssen bei Ausschlusskriterien, für die technische Lösungen möglich wären, die Gründe dafür benannt werden, warum diese technischen Lösungen nicht ergriffen werden.

Beispiel Standort Longerich: Es werden Aussagen zur Anbindung und zur Grundwasserproblematik getroffen. Die Kriterien Grundstück, Umfeld und Zentralität werden nicht betrachtet. Auch wird nicht erläutert, warum eine technische Lösung der Grundwasserproblematik des aufsteigenden Grundwassers nicht verfolgt wird.

Optimalerweise sollte zu jedem Standort eine Bewertung aller Kriterien stattfinden. Mittels einer Bewertungsmatrix lassen sich die Standorte unmittelbar und schlüssig miteinander vergleichen.

Zu 2.2 Vorzugsvariante:

Auch die Argumentationskette zur Ausweisung der Vorzugsvariante ist nur lückenhaft wiedergegeben. Die Artenschutzrechtliche Prüfung findet an dieser Stelle gar keine Erwähnung, auch die Ergebnisse der UVS sowie des LBP werden nur unzureichend gewürdigt, Querverweise zu den Gutachten fehlen vollständig. Die Herleitung der Vorzugsvariante Weidenpesch ist daher nicht nachvollziehbar.

Zu 3 Beschreibung des Vorhabens:

3.1.1 Allgemeines

Der Bau einer Halle als Einhausung der Abstellanlage wurde weder in vergangenen Abstimmungsterminen mit der Unteren Landschaftsbehörde Köln noch im Scoping-Termin zur Diskussion gestellt. Seitens der Unteren Landschaftsbehörde wurde daher immer von einer Abstellmöglichkeit der Bahnen „unter freiem Himmel“ ausgegangen.

Vor allem vor dem Hintergrund der Eingriffstiefe ist die Untersuchung einer alternativen Ausführung bezüglich des Schallschutzes aus landschaftsrechtlicher Sicht zwingend erforderlich. Es ist zu erwarten, dass Eingriffe bezüglich folgender Schutzgüter erheblich minimiert werden könnten, sollte vom Bau einer Einhausung abgesehen werden:

- Landschaftsbild
- Bodenversiegelung
- Verlust von Teillebensräumen Tiere / Zerschneidung von Flugrouten – Schaffung eines Hindernisses
- Verlust von luftklimatischen Ausgleichsflächen

Generell ist die Notwendigkeit der Errichtung einer Abstellhalle eingehender zu erläutern. Im Erläuterungsbericht werden auf S.19, Kap. 3.1.1, Schallschutzgründe angeführt. Das Schall- und Erschütterungsgutachten (Anlage 12 der Antragsunterlagen, s.u.) hat jedoch die Untersuchung der Schalleigenschaften der Abstellhalle als Grundlage. Es fehlt eine Zusammenfassung der im Schallschutzgutachten erwähnten Vorbetrachtung, die zu der Entscheidung geführt hat, eine Halle zu errichten.

Anlage 12, Schall- und Erschütterungsgutachten

Wie zu Anlage 1 bereits erläutert, wurde das Gutachten vor der Maßgabe der Errichtung einer Einhausung erstellt. Die Möglichkeit, alternative Maßnahmen zum Schallschutz zu ergreifen, die den Bau einer Halle unnötig machen, wurde nicht betrachtet.

Sollte die Einhausung der Abstellanlage der Einhaltung der Vorgaben zum Schallschutz dienen, sieht die Untere Landschaftsbehörde die Notwendigkeit, dies auch durch das entsprechende Gutachten zu untermauern.

Anlage 13.1.1, Umweltverträglichkeitsstudie

Allgemein:

Die Umweltverträglichkeitsstudie befasst sich für das Gelände der Hauptwerkstatt ausschließlich mit der Möglichkeit der Errichtung einer Halle als Einhausung der Abstellanlage. Aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde sollte auch für die Alternativen Abstellhalle – „Abstellen unter freiem Himmel“ eine Variantenprüfung erfolgen.

Kap. 6.2.5, Bauzeitliche Luftbelastungen durch Staub und Abgase, S. 77:

Nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass der Abschnitt eine doppelte Verneinung enthält, die Aussage wird somit ins Gegenteil verkehrt.

Kap. 8.2, Ergebnisse der Auswirkungsprognose mit Variantenvergleich für die Zulaufstrecken, Fazit, S. 93:

Die Umweltverträglichkeitsstudie trifft im Variantenvergleich keine Aussage, welche Variante umweltverträglicher ist. Es bleibt daher unklar, warum die südliche Zulaufstrecke im LBP als

Vorzugsvariante behandelt wird. Es ist eine begründete Empfehlung für eine Variante auszusprechen.

Anlage 13.2.1, Landschaftspflegerischer Begleitplan

Kap. 2, Beschreibung des Vorhabens:

Es fehlen Angaben zur Beleuchtung der geplanten Bauwerke. Die Beleuchtung hat insektenfreundlich und gerichtet zu erfolgen. Durch Bewegungsmelder ist zu gewährleisten, dass die Beleuchtung stets bedarfsgerecht erfolgt.

Kap. 2, Beschreibung des Vorhabens, S.2:

Die Ausführungsdetails der Halle sind noch nicht klar. Zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Schutzgüter sind diese aber maßgebend. Dies gilt ebenso für die Fahrdienstgebäude. So besteht beispielsweise bei einer Ausführung mit großen Fensterflächen ein nicht unerhebliches Kollisionsrisiko für Vögel, welches auch artenschutzrechtliche Relevanz erreichen kann.

Das Thema ist daher entsprechend zu würdigen.

Kap. 2, Beschreibung des Vorhabens, S.3:

Im Text wird folgende Aussage getroffen: „Die Strecke wird zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert“.

Der zweigleisige Ausbau ist vor dem Hintergrund, dass die Ein- und Ausfahrten zu verschiedenen Tageszeiten stattfinden zu begründen. Ansonsten stellt die Errichtung eines zweiten Gleises nach § 15 BNatSchG einen vermeidbaren Eingriff dar und ist zu unterlassen.

Bei einer Elektrifizierung der Gleise in der geplanten Form sind aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde Auswirkungen auf Tiere zu erwarten. Der LBP betrachtet weder mögliche Beeinträchtigungen noch dazugehörige Vermeidungs- sowie Verminderungsmaßnahmen. Dies ist nachzuarbeiten.

In Unkenntnis der genauen Ausführung und technischer Eigenschaften und Notwendigkeiten wird von der Unteren Landschaftsbehörde das Rasengleis als die in Bezug auf Zerschneidungswirkungen geringere Beeinträchtigung angesehen. Dies würde bedeuten, dass das Rasengleis vor dem Grundsatz des § 15 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), der besagt, „dass der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet ist, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen“, auf einem Maximalteil der Strecke zu verwirklichen wäre.

Die Untere Landschaftsbehörde vertritt daher den Standpunkt, dass dargelegt werden muss, warum die verschiedenen Bauformen an den geplanten Stellen notwendig bzw. sinnvoll sind. Durch eine Gegenüberstellung der Ausführungsvarianten können sich Möglichkeiten der Vermeidung und Verminderung des Eingriffes ergeben.

Kap.3.3.1.2, Bestandserfassung Vegetation, S. 9, GH3 Forste

Im Text wird folgende Aussage getroffen: „Der Gehölzbestand wurde an einigen Stellen entfernt (GH341).“

In den Unterlagen ist zu erläutern, welcher Art diese Gehölze waren, ob sie gemäß der Baumschutzsatzung (BSchS) der Stadt Köln geschützt waren, warum diese bereits im Vorfeld entfernt wurden, ob eine Genehmigung für diese Maßnahme und von welcher Stelle erteilt wurde bzw. warum diese Maßnahme nicht genehmigungspflichtig war.

Die Flächen des Betriebsgeländes der KVB, auf denen die Gehölze entfernt wurden, liegen außerhalb des Landschaftsplangeltungsbereiches und sind dem baulichen Innenbereich zuzuordnen. Dieser ist gleichzeitig der Geltungsbereich der Kölner Baumschutzsatzung (BSchS), laut der jeder Baum mit einem Stammumfang von mehr als 100 cm in 1 Meter Höhe über dem Erdboden geschützt ist. Geschützt sind alle Laubbäume und die Eibe. Mehrstämmige Bäume sind geschützt, sofern mindestens zwei Stämme in 1 Meter über dem Erdboden einen Umfang von 50 cm haben. Alleien und Baumgruppen sind geschützt, sobald mindestens drei Bäume in 1 Meter Höhe einen Umfang von 50 cm haben. Eine separate Erfassung / Darstellung der nach BSchS geschützten und vom Vorhaben betroffenen Bäume ist nicht erfolgt.

Kann für die Entfernung der Gehölze keine gültige Genehmigung vorgelegt werden bzw. nicht schlüssig nachgewiesen werden, dass kein Genehmigungserfordernis gegeben war, sollte die Fläche im LBP dem umliegenden Biototyp zugeordnet und die Bilanzierung überarbeitet werden. Sofern die Gehölze nach Art und Umfang dem Schutz der BSchS unterliegen, sind diese gemäß den Maßgaben der Satzung zu ersetzen.

Zudem behält sich die Untere Landschaftsbehörde vor, ein Ordnungswidrigkeitsverfahren einzuleiten.

Kap. 4.7, Betroffenheit von Schutzgebieten, S. 56:

Für das Vorhaben ist eine Befreiung nach § 67 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 69 LG NRW erforderlich.

Wird die Genehmigung wie im vorliegenden Fall innerhalb eines konzentrierenden Verfahrens mit Zuständigkeit der Höheren Landschaftsbehörde bei der Bezirksregierung erteilt, prüft die Untere Landschaftsbehörde das Vorliegen der materiellen Befreiungsvoraussetzungen und gibt hierzu eine Stellungnahme ab. In diesem Fall ist der Beirat bei der Unteren Landschaftsbehörde gemäß § 11 Abs. 2 LG NRW zu hören (s. auch oben: Allgemein).

Dem Beirat wird diese Stellungnahme in seiner nächst erreichbaren Sitzung am 07.04.2014 zur Kenntnis gegeben. Ein abschließendes Votum hinsichtlich des Vorliegens der materiellen Befreiungsvoraussetzungen ist jedoch erst nach Vervollständigung der Planunterlagen möglich.

Kap. 5.1, Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen, S. 57:

Folgende Maßnahmen sind in den Katalog aufzunehmen:

- Die Anlage von Gründächern auf allen Gebäuden. Sollte diese Maßnahme bautechnisch auf einigen Gebäuden nicht möglich sein, ist dies ebenfalls ausführlich zu begründen. Die Gründächer können mit 2-3 Wertpunkten/m² in die Bilanzierung eingehen.
- Die Anlage von Fassadenbegrünungen zur Minderung der Beeinträchtigungen für das Orts- und Landschaftsbild.
- Maßnahmen zur Minderung der Kollisionsgefahr für Fledermäuse entlang der Zuführungsgleise. Zu beachten sind auch die Ein- und Ausfahrzeiten der Bahnen, die in den späten Abendstunden und frühen Morgenstunden liegen und sich sicherlich abhängig von den Jahreszeiten bedingt mit den Hauptaktivitätszeiten der Fledermäuse überschneiden.
- Anordnung einer ökologischen Baubegleitung, die gegenüber der Genehmigungsbehörde sowie der Unteren Landschaftsbehörde berichtspflichtig ist und gegenüber den Betrieben, die den Bau ausführen, weisungsbefugt ist.

Kap. 5.3.1, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

Infolge einer Überarbeitung der vorhabenbedingten Konflikte können gegebenenfalls weitere oder andere Maßnahmen notwendig werden. Aus Sicht der ULB sind die nachfolgend genannten Maßnahmen erforderlich und entsprechende Anpassungen vorzunehmen:

- Optimierung des Geländes der Abstellanlage durch Blühstreifen, Strauchpflanzungen, Steinhäufen, für festgestellte und potenziell zu erwartende Arten (z.B. Fledermäuse, Eidechsen).
- Fledermaustaugliche Ausgestaltung des Bunkers auf dem Gelände der Abstellanlage.

Maßnahmenblätter S. 66 bis S. 79, Allgemeine Feststellungen:

Der konkrete Umsetzungszeitpunkt der Maßnahmen ist der Unteren Landschaftsbehörde mitzuteilen.

Die Maßnahmen sind im Vorfeld mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

Bei Gehölzanzpflanzungen sind ausschließlich standortheimische Gehölzarten zu verwenden. Das Pflanzgut ist über Baumschulen zu beziehen, die herkunftsgesichertes Material aus dem Wuchsgebiet der Niederrheinischen Bucht anbieten. Insbesondere bei Bäumen ist ausschließlich herkunftsgesichertes Vermehrungsgut zu verwenden.

Es ist keine Regelsaatgutmischung sondern Regiosaatgut zu verwenden. Die Zusammenstellung ist mit der Unteren Landschaftsbehörde abzustimmen.

Zu den Maßnahmen im Einzelnen:

Aus Sicht der ULB sind außerdem einige Maßnahmen in der vorliegenden Form nicht geeignet und sind – wie nachfolgend aufgeführt – zu ändern bzw. zu ergänzen

Maßnahmenblatt zu Maßnahme A2, Rückbau von versiegelten Flächen, anschl. Ansaat von Landschaftsrasen bzw. Gehölzanzpflanzung, S 69:

Die Maßnahme ist aus Sicht der ULB nur anrechenbar, wenn eine Stilllegung und Entwicklung der Fläche der bestehenden Zulaufstrecke erfolgt. Es sollten nur die Gleise unter Belassung des Schotterbettes entfernt werden (Initialisierung eines trocken-warmen Biotopstreifens).

Maßnahmenblatt zu Maßnahme A3, Anlage einer Obstwiese, S 71:

Die ULB gibt zu bedenken, dass der Raum durch Erholungsnutzung stark frequentiert ist. Zu beobachten ist dies auch am derzeitigen Zustand des geschützten Landschaftsbestandteils. Immer wieder werden dauerhafte Lager oder massive Müllablagerungen entdeckt.

Es ist daher, sollte der Standort der Obstwiese hier verbleiben, eine dauerhafte Pflege zu gewährleisten. Diese beinhaltet neben einem regelmäßigen Schnitt der Gehölze sowie der Mahd der Wiese auch Entmüllungen.

Um einer pflegerischen Verwahrlosung der Gehölze vorzubeugen, empfiehlt die ULB alternativ die Anpflanzung von Wildobstgehölzen (Walnuss, Holzapfel, etc.).

Maßnahmenblatt zu Maßnahme A5, Ungelenkte Sukzession, S 74:

Das Ziel der Entwicklung zu einem standorttypischen Laubholzbestand wird seitens der ULB kritisch gesehen. Die Nähe zum Gleis wird regelmäßige Rückschnitte des Aufwuchses zu-

mindest ab einer gewissen Größe der Gehölze notwendig machen. Als realistisch wird hier eine ausdauernde Ruderalflur angesehen. Maßnahmentyp und damit verbunden die Bilanzierung sind entsprechend zu überarbeiten.

Maßnahmenblatt zu Maßnahme A8, Anlage eines Feldgehölzes, S 78:

Das Feldgehölz wird an dieser Stelle abgelehnt. Der Offenlandcharakter der Fläche sollte auch in Zukunft erhalten bleiben.

Maßnahmenblatt zu Maßnahme A10, Auflösen von Kleingärten, gelenkte Sukzession, S 82:

Die ULB gibt zu bedenken, dass der Raum durch Erholungsnutzung stark frequentiert ist. Zu beobachten ist dies auch am derzeitigen Zustand des geschützten Landschaftsbestandteils. Immer wieder werden dauerhafte Lager oder massive Müllablagerungen entdeckt.

Es ist daher eine dauerhafte Pflege zu gewährleisten. Diese beinhaltet regelmäßige Entmüllungen.

Anlage 13.3.3, Artenschutzrechtliche Prüfung

Die Unterlagen zur Artenschutzrechtlichen Prüfung sind nach Ansicht der Unteren Landschaftsbehörde in der vorliegenden Form keine ausreichend verfahrenssichere Unterlage und bedürfen daher einer Überarbeitung, die mindestens die nachfolgend aufgeführten Gesichtspunkte berücksichtigt:

Zu Kap. 7 – Darstellung der Wirkfaktoren:

Unvollständige Betrachtung der Wirkpfade des Vorhabens

Als Wirkpfad wird die Tötung/Verletzung von Tieren mit den auf der Strecke verkehrenden Zügen aufgeführt. Auf diesen Wirkpfad wird im nachfolgenden Text der Unterlage nicht weiter eingegangen. Es fehlen daher schlüssig nachvollziehbare Aussagen, inwiefern durch diese Auswirkung Verbotstatbestände erfüllt werden oder nicht inklusive der sich möglicherweise daraus ergebenden Konsequenzen.

Die kartographische Darstellung zu der Verteilung der Fledermausrufkontakte zeigen, dass die vorhandenen Gleise regelmäßig als Jagdkorridor genutzt werden. Es ist daher davon auszugehen, dass eine neue Trasse als Leitlinie und damit ebenfalls als Flugkorridor genutzt wird und der Eintritt des Tötungsverbotestats zunächst nicht ausgeschlossen werden kann. Der Wirkpfad ist dabei auch im Zusammenhang mit der Nutzung der derzeit vorhandenen Strecke zu bewerten.

Zur Wahrung des Schallschutzes ist die Errichtung von Schallschutzwänden geplant. Diese können ein wirksames Flughindernis darstellen und zu einer erhöhten Mortalität von Tieren führen. Der Wirkpfad inklusive der sich gegebenenfalls daraus ergebenden Konsequenzen ist zu ergänzen.

Zu Kap. 8 – Liste der planungsrelevanten Arten:

Unklare Benennung des Vorkommens und/oder der potenziellen Betroffenheit der sogenannten planungsrelevanten Arten nach Angaben des LANUV für Messtischblatt 2007.

Bei der Gruppe der Fledermäuse wird als möglicher Wirkpfad die Störung der Jagdaktivitäten und die Beeinträchtigung von Flugwegen durch den Bau der Abstellanlage benannt. Es ist der Unterlage nicht zu entnehmen, welches Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 BNatSchG damit berührt werden kann. Gemeint ist sicherlich der Eintritt des Störungstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, welcher im Weiteren auch ausgeschlossen wird (Kap. 9.4 letzter

Absatz). Allerdings diskutiert der Ersteller der Unterlage in diesem Zusammenhang auch die Beeinträchtigung von Flugbeziehungen und Jagdhabitaten, was nicht über den Störungstatbestand abgedeckt wird, sondern gegebenenfalls über das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG – Beseitigung/Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (Flugkorridor, Jagdhabitat als essenzieller Bestandteil der Fortpflanzungs-/Ruhestätte). Dieser Aspekt ist in den Unterlagen zu beschreiben und zu bewerten.

Bei der Gruppe der Vögel ist anhand der textlichen Erläuterungen in Tabelle 1 weder erkennbar, für welche Vogelarten eine mögliche Betroffenheit zunächst nicht ausgeschlossen werden kann, noch wird erläutert, aus welchen Gründen diese Arten von einer weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden. Im Folgenden beziehen sich die Erläuterungen ausschließlich auf eine Auswahl der im Rahmen der Felderhebungen festgestellten Arten. Sinngemäß das gleiche gilt für die Artengruppe der Amphibien.

Für den Nachtkerzenschwärmer wird eine Eignung des Untersuchungsraumes als Teilhabitat angenommen. Gemeint ist damit sicherlich eine Eignung als Fortpflanzungs- und Ruhestätte. Eine projektbedingte Betroffenheit wird als gering eingestuft, womit offensichtlich die weitere Betrachtung dieser Art ausgeschlossen wurde. Insbesondere die individuenbezogene Ausgestaltung des Tötungstatbestandes ist für ihren Eintritt nicht an Abstufungen einer Betroffenheit gebunden. Nach Ansicht der Unteren Landschaftsbehörde sind die Grundlagen für einen Ausschluss nicht gegeben. Eine Betroffenheit der Art kann nicht hinreichend sicher ausgeschlossen werden. Daher sind der Eintritt der Verbotstatbestände sowie die daraus resultierenden Arbeitsschritte abzuarbeiten.

Zu Kapitel 8 - Projektbedingte Betroffenheit der prüfrelevanten Arten:

Die Aussagen innerhalb dieses Kapitels sind mindestens in den folgenden Punkten nicht stimmig oder nicht nachvollziehbar und daher klarzustellen bzw. zu ergänzen

- Gimpel und Klappergrasmücke werden als wenig brutplatztreu beschrieben und nachfolgend der Eintritt der Zugriffsverbote unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen. Es ist davon auszugehen, dass geeignete Strukturen für die beiden Arten in der betroffenen Fläche vorhanden sind und damit regelmäßig Tiere dieser Arten dort brüten. Damit fallen diese Reviere unter den Schutz des § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG. Hieran ändert die Tatsache, dass es sich ggf. um immer andere Individuen handelt nichts. Entscheidend ist auch nicht der alljährliche Neubau des Nestes, da das Gesamtrevier bei diesen Arten geschützt ist. Dies ist in Stufe II der ASP zu berücksichtigen. Hierbei ist es nicht ausreichend über eine Baufeldfreimachung im Winter die Zerstörung von benutzten Nestern zu verhindern.
- Beim Mäusebussard wird die Aufgabe des Brutplatzes infolge von Störungen nicht ausgeschlossen und innerhalb des Art-für-Art-Protokolls bewertet. Die Bewertung bezieht sich ausschließlich auf die Erfüllung des Störungstatbestandes. Wenn es infolge von „Störungen“ zur Aufgabe einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte kommt, ist allerdings auch der Verbotstatbestand nach § 44 Abs.1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt (Beschädigung/Zerstörung Fortpflanzungs- und Ruhestätte). Entsprechende Aussagen inklusive ihrer artenschutzrechtlichen Bewertung sind daher zu ergänzen.

Zu Kapitel 10.1 Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen:

Beschreibung von Maßnahme V2_{ASB} unzureichend (Fäll- und Rodungsarbeiten sollen so gering wie möglich gehalten werden).

Diese Aussage ist zu vage als dass sie als Vermeidung eine absehbare Wirkung entfalten kann. Fäll- und Rodungsarbeiten außerhalb der bau- und anlagebedingt in Anspruch zu nehmenden Flächen sind generell nicht vorzunehmen. Es bleibt unklar, wo überhaupt weiter vermieden werden kann und welcher artenschutzrechtliche Verbotstatbestand damit vermieden wird. Die Maßnahme V 2 ist aktuell im Absatz zum Tötungsverbot aufgeführt.

Hierzu ist jedoch kein Zusammenhang erkennbar. Die Maßnahme sollte zum Verbot, Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu zerstören, gestellt werden. Sie ist zu konkretisieren (einzelne Bäume benennen).

Ansprechpartner für die Belange des Natur-, Landschafts- und Artenschutzes beim Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung Untere Landschaftsbehörde -, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, ist Herr Moers, Telefon (0221) 221-26286, E-Mail: achim.moers@stadt-koeln.de.

Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft

Eine umfassende und abschließende Stellungnahme ist erst möglich, wenn von dem Gutachter (I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik – Auftragsnummer S 02.1127.13/1 – Seiten 6 und 7) für die von ihm als Grundlage aller Berechnungen und Nachweise angesetzten Zwischenwerte eine nachvollziehbare Begründung entsprechend der TA-Lärm vorgelegt wird.

Da die Bebauung um das Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch im südlichen Bereich als „Reines Wohngebiet (WR)“ und im östlichen Bereich als „Allgemeines Wohngebiet (WA)“ zu betrachten ist und das Angrenzen eines WR oder WA an ein Gebiet mit gewerblicher Nutzung schalltechnisch stets als kritisch anzusehen ist, hat der Gutachter die Möglichkeit der Gemengelage in Betracht gezogen und für das WR die Richtwerte für Allgemeine Wohngebiete angesetzt und die Richtwerte für das vorhandene Allgemeine Wohngebiet um 3 dB(A) erhöht.

Außer, dass dies nach gemeinsamer Abwägung erfolgte, hat der Gutachter keinerlei Begründung für die Bemessung der Zwischenwerte angegeben.

Gemäß Ziffer 6.7 TA-Lärm ist für die Höhe der Zwischenwerte die konkrete Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes maßgeblich. Wesentliche Kriterien sind die Prägung des Einwirkungsgebietes durch den Umfang der Wohnbebauung einerseits und durch Gewerbe- und Industriebetriebe andererseits, die Ortsüblichkeit eines Geräusches und die Frage, welche der unverträglichen Nutzungen zuerst verwirklicht wurde. Liegt ein Gebiet mit erhöhter Schutzwürdigkeit nur in einer Richtung zur Anlage, so ist dem durch die Anordnung der Anlage auf dem Betriebsgrundstück und durch die Nutzung von Abschirmungsmöglichkeiten Rechnung zu tragen.

Ansprechpartner für Fragen des Immissionsschutzes ist Herr Koslowski, Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft -, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, Telefon (0221) 221-24682, E-Mail: andre.koslowski@stadt-koeln.de.

Boden- und Grundwasserschutz

Der Erläuterungsbericht zum Vorhaben weist die Variante 2 als Gegenstand des Antrags aus. Somit werden Eingriffe in die Bereiche der Altlasten 50503 und 50506 stattfinden. Im Punkt 3.8.4 des Erläuterungsberichts wird darauf verwiesen, dass diesbezüglich noch Gutachten ausstehen.

Die Abstellanlage befindet sich teilweise im Bereich der Altablagerung 50506. Ein Teil der Zulaufstrecke führt durch den Bereich der Altablagerung 50503. Gegen das Vorhaben bestehen aus boden- und wasserschutzrechtlicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken. Die vorhandene Bodenbeschaffenheit erfordert jeweils eine planungs- und nutzungsbezogene

umweltrelevante Bewertung des Bodens, der Bodenluft und des Grundwassers. Erst nach Vorliegen des Gutachtens können genaue Hinweise und Auflagen formuliert werden. Es ist zu berücksichtigen, dass sich die Auffüllungen auf die Standsicherheit von Bauwerken auswirken können. Ausgehobenes Bodenmaterial muss von einem Fachgutachter bewertet und abfallrechtlich entsorgt oder verwertet werden. In Baugenehmigungsverfahren für die Hochbauten wird gegebenenfalls der Nachweis für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des Baugesetzbuches (BauGB) gefordert werden.

Im Bereich der Altablagerung 50506 befinden sich zwei Grundwassermessstellen (1135, 1138). Diese Messstellen dürfen nicht beschädigt oder überbaut werden. Sie müssen frei zugänglich bleiben.

Ansprechpartnerin für den Boden- und Grundwasserschutz ist Frau Bittner, Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Untere Bodenschutzbehörde und Grundwasserschutz -, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, Telefon (0221) 221-23515; E-Mail: christine.bittner@stadt-koeln.de.

Umweltplanung und –vorsorge

Aus der vom Planungsträger verwendeten Bodenkarte 1:50.000 ergeben sich Anhaltspunkte, dass im Plangebiet schutzwürdige Böden vorliegen. Für die verbindliche Planung stellt die Bodenkarte 1:50.000 ausschließlich eine „Suchraumkarte“ dar, die für eine genaue Bodenfunktionsermittlung und -abgrenzung der natürlichen Bodenfunktionen auf Maßstabsebene der verbindlichen Planung nicht ausreicht, zumal nach Auswertung der Karte der Bodenschätzung (1:5000) sich unterschiedliche Aussagen über die Art und Verteilung von Wertigkeiten der vorliegenden natürlichen Bodenfunktionen ergeben.

Bodenfunktionsbewertung (hier: Bodenfunktionsermittlung)

Es sind vom Planungsträger die natürlichen Bodenfunktionen gemäß § 2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) insbesondere für den Planungsbereich gemäß dem beiliegenden Formblatt (s. Anlage 3) zu ermitteln. Die Ergebnisse der Bodenfunktionsermittlung sind in einem Bericht zu dokumentieren.

Der Bericht zur Bodenfunktionsermittlung ist der Unteren Bodenschutzbehörde einzureichen, sodass eine Bewertung der Ergebnisse aus der Bodenfunktionsermittlung durch die Untere Bodenschutzbehörde - für den vorsorgenden Bodenschutz - als zuständige Fachbehörde erfolgen kann.

Erst nach Auswertung der Bodenfunktionsermittlung können Nebenbestimmungen hinsichtlich der §§ 4 Abs. 1 und 2, 7 BBodSchG sowie § 12 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) getroffen werden, welche die Anforderungen gemäß § 12 BBodSchV sowie einen schonenden Umgang (z.B. hinsichtlich von Bodenumlagerungen) mit dem Schutzgut Boden und eine Minimierung und Kompensation des Eingriffs gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in das Schutzgut Boden gewährleisten.

Hinweis :

Die zu erhebenden Bodeninformationen zur Bodenfunktionsermittlung (s. Anlage) können im Rahmen von Bodenuntersuchungen zur Niederschlagswasserversickerung und/oder von Baugrunderkundungen mit erhoben werden.

Die fachlichen Standards hinsichtlich der Bodenuntersuchungen sind im gesetzlichen Regelwerk der BBodSchV (Anhang 1, Nr. 1.1 Bodenkundliche Kartieranleitung KA4/KA5), in Arbeitshilfen (ATV A-138 Kap. 3.1.3 „Qualitative Anforderungen“, DVWK Regeln zur Was-

serwirtschaft 129/1995, LAGA TR Boden -2004-, Teil 2 Tabelle 1.2-1), LAGA AG und DIN-Vorschriften (DIN 4220, DIN 18915, DIN 19682-1,-2) vorgegeben.

Ich bitte um Beteiligung der Unteren Bodenschutzbehörde im Eingriff–Ausgleichsverfahren gemäß BNatSchG und um die Beachtung des folgenden Punktes:

Die spezifischen Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen durch den Eingriff sowie geeignete bodenfunktionsbezogene Ausgleichs-/ Kompensationsmaßnahmen zum Schutzgut „Boden“ sind im Einzelnen in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und/oder im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vollständig darzustellen und zu beurteilen.

Ansprechpartnerin in der Abteilung Umweltplanung und -vorsorge, Boden- und Grundwasserschutz des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, ist Frau Küchenhoff, Telefon (0221) 221-22770; E-Mail: betina.kuechenhoff@stadt-koeln.de.

Archäologische Bodendenkmalpflege

Das Planungsgebiet liegt auf der Unteren Niederterrasse des Rheins in einem seit der mittleren Jungsteinzeit besiedelten Gebiet. Da bisher in den zukünftigen Bauflächen keine archäologischen Ausgrabungen und Bestandserhebungen stattgefunden haben, sind - wie auf Seite 55 der Umweltverträglichkeitsstudie dargelegt - keine archäologischen Bodendenkmäler und Fundstellen bekannt.

Die Abstellanlage soll westlich der Hauptwerkstatt mehrheitlich über einer mit Bauschutt und untergeordneten Anteilen von Hausmüll verfüllten Kiesgrube (Altablagerung 50506) entstehen. Es ist davon auszugehen, dass mögliche archäologische Funde und Befunde durch die Auskiesung bereits zerstört sind.

Ansprechpartnerin für die Belange der archäologischen Bodendenkmalpflege ist Frau Spiegel, Römisch-Germanisches Museum, Roncalliplatz 4, 50667 Köln, Telefon (0221) 221-24585; E-Mail: elisabeth.spiegel@stadt-koeln.de.

Denkmalschutz

Die Hauptwerkstatt (Mönchsgasse 25) ist in der Denkmalliste der Stadt Köln verzeichnet und steht unter Denkmalschutz.

Der Bau einer Abstellanlage westlich des bestehenden Gebäudes ist denkmalpflegerisch unproblematisch.

Ansprechpartner für die Belange des Denkmalschutzes ist Herr Sauerborn, Amt für Denkmalschutz und Denkmalpflege, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, Telefon (0221) 221-27716; E-Mail: jan.sauerborn@stadt-koeln.de.

Umwelthygiene

Aus der immissionstechnischen Untersuchung (I.B.U., 30. Okt. 2013) geht hervor, dass mit erheblichen Überschreitungen der Immissionsgrenz- bzw. -richtwerte insbesondere nachts

zu rechnen ist. Die Erforderlichkeit erheblicher Schutzmaßnahmen wird vom Gutachter angesprochen aber nicht konkret benannt. Konkrete Lösungen zum Schutz der Gesundheit der Wohnbevölkerung sollten herausgearbeitet werden.

Ansprechpartner für Fragen des Gesundheitsschutzes ist Herr Neff, Gesundheitsamt, Aachener Str. 220, 50931 Köln, Telefon (0221) 221-24017; E-Mail: bruno.neff@stadt-koeln.de.

Brandschutz

Die Beurteilung der brandschutztechnischen Aspekte der Planung erfolgt unter Berücksichtigung der Nr. 54.33 der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung (VV BauO NRW). Die Verwaltungsvorschrift ist zurzeit zwar außer Kraft, dennoch stellt sie die Rechtsauffassung der obersten Bauaufsichtsbehörde in NRW, des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, dar. Sie wird von der Berufsfeuerwehr Köln daher aus brandschutztechnischer Sicht weiter angewendet. Nach dieser Vorschrift entscheidet die Aufsichtsbehörde über die Berücksichtigung der Stellungnahme der Brandschutzdienststellen und über vorgeschlagene Bedingungen, Auflagen oder Hinweise für die Baugenehmigung. Soll der Stellungnahme nicht gefolgt werden und wird ein Einvernehmen nach erneuter – ggf. mündlicher – Anhörung nicht erreicht, so unterrichtet die Aufsichtsbehörde die Brandschutzdienststelle von ihrer Entscheidung.

Im Einzelnen hat die Prüfung der brandschutztechnischen Belange Folgendes ergeben:

1. Löschwasserversorgung

Zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung für den Bereich der Abstellanlage ist eine Wassermenge von 1600 l/min (96 m³/h) für mindestens 2 Stunden nachzuweisen.

Der Nachweis der ausreichenden Löschwasserversorgung ist der zuständigen Brandschutzdienststelle vor der Inbetriebnahme der Anlage vorzulegen.

Die nächste Entnahmestelle für das Löschwasser in Form eines Hydranten darf von der Abstellanlage nicht weiter als 100 m entfernt sein; der Mindestabstand soll 20 m nicht unterschreiten. Der Anordnung von Überflurhydranten (DIN 3222) auf dem Grundstück ist dabei der Vorzug zu geben. Sie sind so aufzustellen, dass die Gefahr der Beschädigung durch Fahrzeuge nicht besteht. Einzelheiten zur Anordnung erforderlicher Hydranten sind mit der Berufsfeuerwehr Köln, Abt. Gefahrenvorbeugung, Neusser Landstr. 2, 50735 Köln, vorab abzustimmen.

Die Lage der Löschwasserentnahmestellen ist durch Schilder nach DIN 4066 - Hinweisschilder für den Brandschutz - gut sichtbar zu kennzeichnen.

Sofern durch die geplante Änderungsmaßnahme der Gleisanlage im Bereich der Neusser Straße vorhandene Unterflurhydranten der öffentlichen Sammelwasserversorgung verlegt werden müssen, sind diese so anzuordnen, dass der maximale Abstand nicht mehr als 100 m von Gebäudezugängen entfernt ist. Der Mindestabstand von Gebäudezugängen muss mindestens 20 m betragen.

2. Feuerwehrezufahrten

Für den Bereich der Abstellanlage sind eine Feuerwehrezufahrt sowie eine Umfahrungsmöglichkeit der Abstellanlage für die Feuerwehr anzuordnen, die den Anforderungen des § 5 Abs. 2, 5 und 6 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) entsprechen. Auf Ziffer 5 der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung - VV BauO NRW - wird hingewiesen.

Die Kennzeichnung von Feuerwehzufahrten hat ausschließlich nach den Maßgaben des Bauaufsichtsamtes der Stadt Köln zu erfolgen.

Um die Rechtmäßigkeit der Hinweisschilder zu dokumentieren und sicherzustellen, müssen diese mit einem Siegel der Berufsfeuerwehr Köln versehen werden. Einzelheiten sind mit der Berufsfeuerwehr, Abteilung 375/Gefahrenvorbeugung, abzustimmen.

Es bestehen keine Bedenken, am Anfang von Feuerwehzufahrten Sperrvorrichtungen (Sperrbalken, Ketten, Sperrpfosten) vorzusehen, wenn sie Verschlüsse erhalten, die mit dem Schlüssel A für Überflurhydranten nach DIN 3223 oder mit einem Bolzenschneider geöffnet werden können (nicht zu kurze Bügel, $\varnothing < 8\text{mm}$), oder wenn diese mit einer Verschlusseinrichtung gemäß DIN 14925 ausgestattet werden.

3. Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr

Für den Bereich der Abstellanlage sind in den Randbereichen Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr anzuordnen und dauerhaft freizuhalten. Diese Flächen dürfen nicht durch Einbauten eingeengt werden und sind ständig freizuhalten.

Einzelheiten zur Ausführung der Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr müssen den Anforderungen des § 5 Abs. 2, 5 und 6 der BauO NRW entsprechen. Auf Ziffer 5 der VVBauO NRW wird hingewiesen.

Die Kennzeichnung der Aufstell- und Bewegungsflächen hat ausschließlich nach den Maßgaben des Bauaufsichtsamtes der Stadt Köln zu erfolgen.

4. Begrünungen

Eventuell vorgesehene Begrünungen im Bereich der Abstellanlage sind so zu planen, anzulegen und zu unterhalten, dass Flächen für die Feuerwehr nicht eingeschränkt werden.

5. Anleiterbarkeit und Erreichbarkeit von Wohngebäuden

Zur Sicherstellung des erforderlichen 2. Rettungsweges für die an den Änderungsbereich der Gleisanlage im Bereich der Neusser Straße angrenzenden Wohngebäude ist es erforderlich, dass die Anleiterbarkeit der Gebäude mittels Kraftfahrdrehleiter der Feuerwehr, auch unter Berücksichtigung der vorhandenen stromführenden Oberleitung, dauerhaft und uneingeschränkt ermöglicht werden kann. Weiterhin ist es unabdingbar, dass an diesen Gleisabschnitt angrenzende Feuerwehzufahrten von Gebäuden für Feuerwehrfahrzeuge uneingeschränkt nutzbar und passierbar sind.

6. Befahrbarkeit der Neusser Straße

Bei der Neusser Straße handelt es sich um eine Ein- bzw. Ausfallstraße des Vorbehaltsstraßennetzes der Stadt Köln, deren Befahrbarkeit im Bereich der geplanten Änderungsmaßnahme der Gleisanlage sowohl stadtauswärts als auch -einwärts dauerhaft für die Fahrzeuge der Feuerwehr Köln sichergestellt werden muss.

Ansprechpartner bei der Berufsfeuerwehr Köln, Abteilung 375/Gefahrenvorbeugung, ist Herr Roleff, Telefon (0221) 9748-5331; E-Mail: frank.roleff@stadt-koeln.de.

Lärmschutzwände

Soweit zur Umsetzung des Vorhabens Lärmschutzwände erforderlich sind, müssen diese von der Vorhabenträgerin geplant, errichtet und unterhalten werden. Eine Übernahme durch das Amt für Brücken und Stadtbahnbau der Stadt Köln kommt nicht in Betracht.

Die aus dem Bahnbetrieb eventuell resultierenden Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen können keine Ansprüche gegen die Stadt Köln auslösen.

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 der Vorhabenträgerin bei der Pachtstelle des Amtes für Liegenschaften, Vermessung und Kataster angemietet werden.

Öffentliche Verkehrsflächen

Die für den Bau der Zulaufstrecke erforderlichen Maßnahmen im öffentlichen Straßenland sind im Detail rechtzeitig mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, abzustimmen.

Der Baustellenverkehr ist so zu planen, dass die dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen und Wege so gering wie möglich beeinträchtigt werden. Verschmutzungen öffentlicher Verkehrsanlagen sind zu vermeiden. Bei entstandenen Verschmutzungen ist deren Beseitigung von der Vorhabenträgerin umgehend zu veranlassen. Es ist sicherzustellen, dass durch die geplanten Maßnahmen der Straßenverkehr nicht gefährdet wird. Baustelleneinrichtungen sind nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung und ggf. nach den Vorgaben des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln abzusichern.

Die Zulaufstrecke kreuzt die Gemeindestraße Simonskaul mit 2 Gleisen. Vorgesehen ist eine höhengleiche Kreuzung, die mit Halbschranken und Signalen gesichert werden soll. Da ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, muss gemäß § 5 Abs. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKreuzG) keine Vereinbarung abgeschlossen werden, wenn die KVB AG die Kosten trägt.

Da es sich um eine neue Kreuzung handelt, ist diese grundsätzlich gem. § 2 Abs 1 EKreuzG als Überführung herzustellen. Die Anordnungsbehörde kann jedoch nach Abs. 2 in Einzelfällen, insbesondere bei schwachem Verkehr, Ausnahmen zulassen.

Ich gehe davon aus, dass die Stadtentwässerungsbetriebe Köln, A.ö.R., Ostmerheimer Str. 555, 51109 Köln, als Träger öffentlicher Belange separat angehört worden ist.

In § 21 der Zuständigkeitsordnung der Stadt Köln ist dem Stadtentwicklungsausschuss die Entscheidungsbefugnis für Stellungnahmen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren übertragen worden. Die mit diesem Schreiben fristwährend abgegebene Stellungnahme steht daher unter dem Vorbehalt der abschließenden Entscheidung des Stadtentwicklungsausschusses, der sich nach Anhörung der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk Nippes frühestens in seiner Sitzung am 03.04.2014 mit der Angelegenheit befassen kann.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Müller