



## Anlage 5

62

Stadt Köln - Bauverwaltungsamt  
Willy-Brandt-Platz 2, 50679 KölnBezirksregierung Köln  
Zeughausstr. 2 - 10

50667 Köln

### 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.deSprechzeiten  
Mo. u. Do. 08.00 - 16.00 Uhr  
Di. 08.00 - 18.00 Uhr  
Fr. 08.00 - 12.00 Uhr  
und nach besonderer VereinbarungKVB Stadtbahn Linien 1, 3, 4, 9  
Bus Linien 150, 153, 156  
S-Bahn Linien S6, S11, S12, S13 sowie RE-/RB- und Fernverkehr  
Haltestelle Bf. Deutz/Messe LANXESS arena

Ihr Schreiben

Az. 25.7.2.2-3/07

Mein Zeichen

62/621/2-62.10.01

Datum

08.10.2014

### **Planfeststellungsverfahren gem. §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) i. V. m. §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben „Neubau der südlichen Anbindung Köln Nippes“ in Köln-Bilderstöckchen und Köln-Nippes**

#### **hier: 1. Deckblatt**

Sehr geehrte Frau Fischer-Lohn,

Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 04.08.2014 teile ich Ihnen mit, dass gegen eine Genehmigung des oben genannten Vorhabens in der von der DB ProjektBau GmbH beantragten Form aus Sicht der Stadt Köln nach wie vor erhebliche, durchgreifende Bedenken bestehen.

Insbesondere ist nicht erkennbar, dass alternative Lösungsmöglichkeiten für die Zuführung der S-Bahnen und Regionalzüge zur Abstellanlage geprüft worden sind. Die zwischenzeitlich zur Plangenehmigung für die Abstellanlage ergangenen Gerichtsentscheidungen (Oberverwaltungsgericht Münster, Urteile vom 25.10.2012, Az. 16 D 72-74/10.AK; Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 09.09.2013, Az. 7 B 2.13, 3.13, 4.13) stellen in ihren Begründungen zur Rechtfertigung eines separaten Planverfahrens für die Abstellanlage fest, dass diese eine funktionale Unabhängigkeit von dem geplanten Zuführungsgleis aufweise. Das Bundesverwaltungsgericht führt hierzu aus: „Zugleich konnte das Oberverwaltungsgericht den vorliegenden Plänen entnehmen, dass Schienenfahrzeuge der genehmigten Abstellanlage auch allein über die nördliche Anbindung zugeführt und von dort wieder abgezogen werden können ... und dass bei einer Nichtrealisierbarkeit der südlichen Streckenzuführung der genehmigten Abstellanlage nicht jegliche Funktion genommen wäre, wengleich auch die Beigeladene einräumt, dass diese einer Optimierung des Anlagenbetriebs durchaus dienlich ist. Weil der Abstellanlage somit eine eigenständige Verkehrsfunktion zukommt, verbindet sich mit deren abschnittsweiser Genehmigung auch nicht die Bildung eines Zwangspunkts ...“. Wenn jedoch eine südliche Zuführung schon nicht zwingend erforderlich, sondern lediglich „der Optimierung des Anlagenbetriebs durchaus dienlich“ ist, ist es umso mehr erforderlich, jedwede weniger Eingriffe auslösende Alternative intensiv zu betrachten.

Seite 2

Die vorgelegte Planung hält an der ursprünglichen Trassenführung einschließlich des zweigleisigen Bereichs fest. Daher stimme ich der Planung, die neben den Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen wegen der Nähe der Gleisanlagen zur Wohnbebauung und zu Kinderspielflächen auch ein erhebliches Gefährdungspotential beinhaltet, weiterhin nicht zu.

Darüber hinaus hat die Prüfung der Antragsunterlagen weitere Mängel und Kritikpunkte ergeben, die nachfolgend im Einzelnen aufgezeigt werden:

## Stadtplanung

### *1. Verfahren allgemein:*

Gemäß Aussage aus dem Erläuterungsbericht wurde zu Beginn der Gesamtplanung eine Standortanalyse für neue Abstellkapazitäten von mindestens 31 Zügen im Großraum Köln durchgeführt. Bis auf den Standort Nippes entfielen alle anderen untersuchten Standorte. Für den Standort selber wurden im Zuge einer Machbarkeitsstudie unterschiedliche Anlagenkonfigurationen untersucht. Die ausgesuchte Variante D sieht bereits in diesem Stadium die Herstellung eines Zuführgleises einschließlich eines Wendegleises mit höhenfreier Anbindung der neuen Abstellgleise an die Strecke 2620 über ein Rampenbauwerk in Höhe des Haltepunktes Köln-Nippes vor.

Aus dem Erläuterungstext geht weiterhin hervor, dass die volle Leistungsfähigkeit der neuen Abstellanlage erst durch die Errichtung des o.g. Zuführgleises erreicht werden kann (Erläuterungsbericht S. 10 Abs.1).

Im Hinblick auf die o. g. Gerichtsentscheidungen ist eine konkrete Alternativenprüfung unabdingbar. Diese liegt den Unterlagen zur Planfeststellung jedoch nicht bei und sollte entsprechend nachgeliefert werden.

Hinsichtlich der zu erwartenden starken Beeinträchtigungen der angrenzenden Wohnnutzung sollte eine solche Variantenprüfung zumindest eine Nullvariante mit Darstellungen alternativer Führungsmöglichkeiten beinhalten. Wenn das Zuführgleis lediglich zu einer nicht unbedingt notwendigen Optimierung der Zugabläufe dient, muss gegebenenfalls auf dieses verzichtet werden, damit es andernfalls nicht zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Anlieger kommt.

Es wird daher eine aussagekräftige Alternativenuntersuchung zum geplanten Zuführgleis mit entsprechender Abwägung gefordert.

### *2. Umweltbelange*

#### *2.1. Lärmschutz allgemein:*

Grundsätzlich sind die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen, welche zu einer Minderung des gesamten Schienenlärms im Planbereich beitragen zu begrüßen. Es wäre jedoch auch hier sinnvoll, unterschiedliche Varianten mit Kombinationen aus aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen vorzustellen und die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Lösungsansätze nachvollziehbar abzuwägen.

Die letztlich ausgewählten Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich zunächst aufgrund wirtschaftlicher Kosten-Nutzen-Überlegungen. Gestalterische Aspekte, vor allem bezüglich der Höhenentwicklung, werden nicht erläutert. Aufgrund der bereits vorhandenen Höhe des Bahndamms sollte zumindest eine Variante untersucht werden, die als Lärmschutzmaßnahme an Stelle einer 5 m hohen Lärmschutzwand die Errichtung mehrerer niedriger Lärmschutzwände in Radkastenhöhe für die Lärmschutzwände 1 und 2 vorsieht.

Seite 3

Die zweigleisige Wendeanlage dient der Pufferung für die Ein- und Ausfahrten von / zur Abstellung in das hochliegende Streckengleis 2620 und kann auch als Wendegleis für das verkehrliche Wenden genutzt werden. Nicht erläutert sind die Haltezeiten der Züge in diesem Gleisabschnitt sowie die hieraus resultierenden Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen (beispielsweise durch laufende Lüftungsanlagen, das Bremsenquietschen der haltenden Züge). Auch wird nicht deutlich, ob die Wendeanlage nur für Züge der Abstellanlage oder auch für den allgemeinen Zugverkehr genutzt werden soll. Sollte letzteres der Fall sein, muss dargelegt werden, mit welcher Anzahl und Art von Zügen kurz-, mittel- und langfristig zu rechnen ist. Die Zugzahlen und -arten sollten entsprechend berücksichtigt und möglichst verbindlich in die Planfeststellung aufgenommen werden.

## 2.2. Lärmschutzwände - Ausführung

Im Bereich der Lärmschutzwand 4 ist die Errichtung einer 1 m hohen Mauer mit aufgesetztem Stabgitterzaun nicht ausreichend, um die visuellen Beeinträchtigungen durch die ein- und ausfahrenden Züge in dem schmalen Korridor zwischen Bahndamm und Wohngebäude zu verhindern. Hierbei sind neben der eventuell als bedrohlich empfundenen Situation ein-fahrender Züge auf engem Raum insbesondere die durch die Nachtfahrten zu befürchtenden Blendeffekte gegenüber Passanten und Anwohnern zu beachten.

Insbesondere die direkt an die Bahnfläche angrenzenden notwendigen Kleinkinderspielplätze werden durch die in unmittelbarer Nähe vorbeifahrenden Züge stark beeinträchtigt und der Zwischenraum zum Wohngebäude nachts voraussichtlich als Angstraum wahrgenommen. Die von der DB gewählte Ausführung kann leicht erklettert werden und lädt geradezu dazu ein.

In dem Bereich zwischen Wohnbebauung und Bahndamm kann nur eine 2 m bis 2,50 m hohe begrünte Mauer die optischen und funktionalen Beeinträchtigungen sinnvoll vermindern, auch wenn eine solche Wand aus lärmtechnischen Gründen nicht notwendig ist. Die Ausführung und Materialität der Mauer in Anlehnung an die Fassadengestaltung der angrenzenden Bebauung kann trotz der geringen Breite des entstehenden Raumes ein angenehmes städtebauliches Ambiente schaffen.

Die Lärmschutzwände 1-3 sollten sich dagegen in der Farbgebung an den Wänden der bereits nördlich bestehenden Lärmschutzanlagen mit unterschiedlichen Grüntönen orientieren, um eine Zäsur in der bestehenden Grün- und Baumkulisse zu vermeiden.

Im Bereich der Lärmschutzwand 2 ist von den Ausbuchtungen für die Maste abzusehen. Es ist auf der Böschungskrone eine glatte Lärmschutzwand anzuordnen. Die Maste sind zu integrieren oder dahinter anzuordnen. Diese Lösung dient dazu, die Baumaßnahme, die aufgrund ihrer Höhe eine erhebliche Stadtbildbeeinträchtigung mit sich bringt, in ihrer Wirkung so weit wie möglich zurückzunehmen.

Fazit:

Es wird gefordert, eine Variantenuntersuchung bezüglich der Lärmschutzmaßnahmen hinsichtlich Höhe und Gestaltung sowie eine entsprechende Abwägung vorzulegen.

Die Lärmschutzwand 4 ist in eine 2 m bis 2,50 m hohe Mauer zu verändern und, in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, zu gestalten.

Die Lärmschutzwand 2 ist als glatt durchgehende Lärmschutzwand auszubauen ohne Verschenkung für die Masten.

### 2.3 Schallgutachten – Anlage 13.1

Die Gebietskategorie, die als Grundlage für die Einstufung der zu berücksichtigenden Grenzwerte der 16. BImSchV dient, ist durch die von der Stadt Köln zur Verfügung gestellten Bebauungspläne und die eigene Begehung bestimmt worden. Es wird im Schalltechnischen Gutachten der Anlage 13.1 auf die Anlage 13.3 „Flächennutzungsplan“ verwiesen. Von der Flächennutzungsplandarstellung wird bei der Wahl der Gebietskategorie abgewichen. Statt eines Wohngebietes entsprechend des Flächennutzungsplanes wird ein Mischgebiet zugrunde gelegt. Diese Abweichung ist allerdings nicht begründet und kann nicht nachvollzogen werden.

Die Bereiche an der Geldernstraße und an der Ludwigsburger Straße (s. Anlage 13.4a „Immissionstabelle innerhalb Neubauabschnitt“ der Planfeststellungunterlage), die hier als Mischgebiet eingestuft wurden, sind nach Auffassung des Stadtplanungsamtes reine oder allgemeine Wohngebiete gemäß Baunutzungsverordnung.

Die Bestimmung der Gebietskategorie in Bereichen ohne Bebauungsplan und mit ausschließlicher Flächennutzungsplandarstellung sollte grundsätzlich durch die Stadt Köln (Stadtplanungsamt und Bauaufsichtsamt) erfolgen.

Für den Bereich nördlich des Mauener Gürtels ist diese Bestimmung durch die Stadt Köln für das Verfahren „ICE-Werk Nippes“ erfolgt und sollte auch in dem vorliegenden Verfahren Verwendung finden (s. beigefügten Lageplan „Gebietskategorie/Nutzung für die Lärmbeurteilung“).

In der Tabelle 13.5a ist für die Longericher Straße 2 ein Mischgebiet zugrunde gelegt worden. Hier ist die Einstufung der Stadt Köln (s. hierzu vorgenannten Lageplan) „Gewerbegebiet“. In diesem Fall ändert sich an der Anspruchsberechtigung allerdings nichts.

Die Gebietskategorie ist in Abstimmung mit der Stadt Köln zu erstellen. Auf dieser Basis sind die Berechnungen anzupassen. Hieraus ergeben sich ggf. zusätzliche Ansprüche auf Lärmschutz.

In der Tabelle 13.4a „Immissionstabelle innerhalb Neubauabschnitt“ sind erhebliche Fehler enthalten. Zahlreiche Werte in der Tabelle sind falsch. In der Differenzentabelle sind die Werte der Tag- und Nacht-Spalte vertauscht. Das führt dazu, dass z. B. keine Anspruchsberechtigung in Spalte 17 ausgegeben wird, da der Nachtwert fälschlicherweise ohne Differenz aufgeführt wird (s. hierzu die beiliegende S. 31 der Tabelle mit Kommentaren). Die aufgeführten Fehler sind nur exemplarisch, da nicht alle Werte der Tabelle überprüft wurden.

Es ist eine grundsätzliche Überarbeitung und Korrektur der Tabelle 13.4 zu liefern und der Stadt Köln zur Verfügung zu stellen. Die anderen Tabellen sind ebenfalls noch einmal auf ähnliche Fehler zu überprüfen, da für die Stellungnahme nicht jeder Wert und jede Tabelle bis ins Detail überprüft werden kann.

Die Fehler bzw. Mängel im schalltechnischen Gutachten führen dazu, dass sich die Anspruchsberechtigung für Gebäude ändern kann. Das geänderte Gutachten ist der Stadt Köln, Stadtplanungsamt, vorzulegen.

#### 2.4. Licht

Eine Aussage zu Lichteinwirkungen durch den Zugverkehr und zur Beleuchtung des Zuführgleises liegt den Unterlagen nicht bei und sollte nachgeliefert werden. Bezüglich der Lichteinwirkungen gilt es den folgenden Runderlass zu beachten:

„Lichtimmissionen, Messung, Beurteilung und Verminderung“

Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – V B 2 – 8829 – (V Nr. 5/00) -, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr - III A 4 – 62 – 03 -, und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport - II A 4 – 850.1 - v. 13.9.2000.

#### 3. Resümee

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass durch den regen Zugverkehr insbesondere zu Nachtzeiten mit Beeinträchtigungen durch Lärm, Licht, Erschütterungen und Elektromog für die angrenzenden Anwohner zu rechnen ist. Aber auch allein die hohe Taktfrequenz der ein- und ausfahrenden Züge (nach Aussage der Bahn vom 09. April 2013 zwischen 20:00 Uhr und 2:00 Uhr im 15-Minuten-Takt und zwischen 3:30 Uhr und 6:30 Uhr im 7-Minuten-Takt, geringfügig auch mit Dieseltriebwagen der RB 25), lässt befürchten, dass es zu erheblichen Trading-down-Effekten zunächst im angrenzenden Wohnblock, und anschließend durch einen Dominoeffekt im gesamten angrenzenden Wohngebiet kommen kann.

Insgesamt nimmt die Planung in ihrer derzeitigen Konzeption zu wenig Rücksicht auf die große Nähe von Aufenthaltsflächen, Spielplätzen und Wohnbereichen zu dem ebenerdig geführten Bahnverkehr. Die Notwendigkeit eines funktionsfähigen Bahnnetzes liegt im ureigenen öffentlichen Interesse und ist auch aus stadtplanerischen Gründen nach Möglichkeit zu unterstützen. Dies darf jedoch nicht zu unzumutbaren Beeinträchtigungen für ganze Stadtquartiere führen. Aus stadtplanerischer Sicht muss deshalb, sollte auf die Gleiszuführung an dieser Stelle nicht verzichtet werden können, die Anlage dergestalt abgeschirmt werden, dass ein verträgliches Nebeneinander von Wohn- und Bahnnutzung gewährleistet ist.

#### *Weitere Anmerkungen:*

In Nord-Süd-Richtung zwischen Innenstadt und äußerem Grüngürtel existiert bereits in weiten Teilen eine übergeordnete Radwegeverbindung, die im Zuge eines Schulneubaus in Longerich zukünftig weiter ausgebaut werden soll (siehe Anlage). Die Nutzung der bestehenden Bahnbrücke als Fuß- und Radweg über den Gürtel wäre ein wichtiger Lückenschluss im Radwegenetz der Stadt Köln. Auch könnte diese Brücke als autofreier Schulweg für eine große Anzahl Grundschüler aus dem Gelände des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks dienen, die einen Schulstandort im nördlich angrenzenden Stadtteil Mauenheim besuchen. Da die Bestandsbrücke gemäß den vorliegenden Plänen nicht im vollem Umfang für Bahnzwecke genutzt wird, prüft die Stadt Köln derzeit, mit der DB über eine Nutzung des östlich verbleibenden Reststreifens von ca. 3 m - 4 m als Fuß- und Radweg mit einer entsprechenden Abschirmung zur Bahntrasse hin zu verhandeln (siehe Anlagen).

### Natur- und Artenschutz

Die dem Antrag beigefügten Unterlagen sind teilweise widersprüchlich und unvollständig. Eine Überarbeitung und Vervollständigung wird dringend empfohlen.

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft nach § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) dar. Darüber hinaus sind die artenschutzrechtlichen Regelungen der §§ 44 ff BNatSchG zu beachten. Die Zuständigkeit für die Eingriffsregelung sowie die artenschutzrechtlichen Belange liegt bei diesem Vorhaben beim Eisenbahnbundesamt.

Die Untere Landschaftsbehörde hat folgende konkrete Vorschläge bezüglich der Überarbeitung der eingereichten Unterlagen:

### **Anlage 11.1 Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan**

#### *Allgemein*

Zur Überwachung der ordnungsgemäßen Durchführung sämtlicher im LBP formulierter landschaftspflegerischer Maßnahmen ist eine Ökologische Bauüberwachung zu bestellen. Folgende Maßgaben sind zu beachten:

- Für die Ökologische Bauüberwachung ist ein nachweislich in der Erbringung dieser Leistung erfahrenes Unternehmen zu beauftragen.
- Die Ökologische Bauüberwachung überwacht sowohl die Baustelleneinrichtung, die Baumaßnahme und die Rekultivierung als auch die ordnungsgemäße Anlage der externen Ausgleichsmaßnahmen.

Dies bezieht sich im Besonderen auf die unter Kap. 6 – Vermeidung und Verminderung, Kap. 7 – Ausgleich und Ersatz und Kap. 8 - Landschaftspflegerische Maßnahmen beschriebenen Maßnahmen.

- Der Ökologischen Bauüberwachung ist gegenüber den ausführenden Firmen Weisungsbefugnis einzuräumen.
- Die Ökologische Bauüberwachung weist die ausführenden Firmen auf der Baustelle bezüglich naturschutzrechtlicher Erfordernisse ein.
- Die Ökologische Bauüberwachung sucht die Baustelle regelmäßig unangemeldet auf, um den Erhalt von Schutzmaßnahmen vor Ort während der gesamten Baumaßnahme sicher zu stellen.
- Die Ökologische Bauüberwachung dokumentiert die Erfüllung ihrer Aufgaben regelmäßig gegenüber der planfeststellenden Behörde bzw. gegenüber der Höheren Landschaftsbehörde (HLB) und der ULB. Sie sucht im Bedarfsfall Kontakt zu den Behörden, um das weitere Vorgehen abzustimmen.

Bei sämtlichen Pflanz- und Saatmaßnahmen ist ausschließlich autochthones Pflanzmaterial und Regio-Saatgut zu verwenden.

Es ist eine Bepflanzung der Lärmschutzwände vorzusehen.

Seite 7

*Kap. 2.2 - Beschreibung des Vorhabens – Bauphase (S. 17)*

*Kap. 6. - Vermeidung und Verminderung (S. 50 f)*

Es ist zu prüfen, ob die Baustelleneinrichtungsflächen entweder an anderer Stelle (teilweise Eingriffe in „orts- / landschaftsbildprägende Gehölzbestände“ [La 7 - S. 52]) angelegt werden können und / oder eine Verkleinerung der Eingriffsfläche möglich ist, z.B. durch Doppelnutzung einer Fläche mit Hilfe einer detaillierten Bauzeitenplanung.

Sollte dies bereits geprüft worden sein, ist auch dies im Text zu erläutern. Die zur derzeitigen Planung führenden Notwendigkeiten (Flächengrößen, Erreichbarkeit) sind ausführlicher darzustellen.

*Kap. 9 – Bilanzierung (S. 62 ff)*

Die Bewertung der Biotoptypen ist teilweise nicht nachvollziehbar. Es ist nach Auffassung der ULB zu einer Vermischung mehrerer Bewertungsverfahren gekommen. Die direkte Folge der Widersprüchlichkeiten ist eine Aufwertung der Eingriffsfläche. Dieses Bewertungsergebnis wird abgelehnt. Die Bewertung der wiederhergestellten Fläche hat maximal mit dem Voreingriffswert zu erfolgen.

BD3 / BB22 (Tab. 11, S. 63)

Laut „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“ (LANUV Recklinghausen 2008) liegt der Wert für BD3 (hier wahrscheinlich: BD3 50, ta1-2) bei 4, der Biotoptyp ist laut Tabelle **nicht ausgleichbar**, d.h. die Entwicklungszeit liegt über einer Generation. (30 Jahre). Der Zeitfaktor ist dennoch mit 1 angegeben, der Text sagt aus „Im Untersuchungsraum sind nur Biotoptypen mit geringer Entwicklungszeit betroffen.“ (S. 62 unten)

Laut ARGE-Eingriff-Ausgleich NRW (1994) liegt der Wert für BB22 ebenfalls bei 4. Eine Ausgleichbarkeit ist hier widersprüchlich zu dem Verfahren LANUV jedoch gegeben.

BD3 / BB12 (Tab. 12, S. 64)

Der Wert für BD3 ist hier mit 5 angegeben. Dies kommt laut Text zu Stande, da der Anteil der lebensraumtypischen Gehölze bei der Neuanlage erhöht werden soll (hier wahrscheinlich BD3 70, ta1-2). Analog dazu wird der Biotoptyp BB12 laut ARGE mit ebenfalls 5 bewertet.

Das Ausgangsbiotop ist aber nach LANUV nicht ausgleichbar. Daher ist eine Aufwertung nach Eingriff nicht zu erreichen. Die ULB ist ebenfalls der Auffassung, dass der Biotoptyp nicht ausgleichbar ist, es handelt sich um Gehölze, deren Alter zwischen 40 und 50 Jahren liegt.

Die Widersprüchlichkeiten sind innerhalb der Unterlage auszuräumen. Um die Übersichtlichkeit der Bilanzierung zu gewährleisten, muss **ein** Bewertungsverfahren gewählt werden.

*Kap. 9.2 (S. 65) und Maßnahmenblatt 8 (S.90/91) - Ersatzmaßnahme E1*

Auf dem Flurstück 716 der Gemarkung Longerich, Flur 7, wird derzeit eine CEF- Maßnahme des Bauvorhabens „Neubau ICE-Werk Nippes“ der DB Fernverkehr AG umgesetzt. Die Maßnahme soll im Winter 2014/2015 fertig gestellt werden.

Bei Umsetzung der Ersatzmaßnahme des Projektes „Neubau südliche Anbindung“ der DB Netz AG ist jegliche Beeinträchtigung dieser dann bereits fertig gestellten Maßnahme zu vermeiden.

Seite 8

## Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

### Anhang III zu Anlage 11.1 Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Die Unterlage ist unvollständig, in Teilen fachlich und rechtlich falsch und daher nicht prüffähig. Sie ist vollständig zu überarbeiten.

Beispielhaft werden im Folgenden einige Punkte benannt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Aufzählung nicht vollständig ist.

#### 5.2 Faunistische Kartierung

Es fehlen Angaben zu den Kartierungsgängen mit Benennung von Datum, Uhrzeit und Witterung, um die dargestellten Ergebnisse der Kartierungsgänge hinsichtlich ihrer Plausibilität zu würdigen. Zur Anzahl, zum Zeitpunkt und zur Dauer der Reptilienkartierungen gibt es gar keine Angaben. Der Hinweis auf eine Durchführung der Begehungen zu den Aktivitätszeiten ist nicht geeignet, eine fachlich fundierte Durchführung zu belegen.

Die Ergebnisse der Kartierungen sind insgesamt nicht glaubhaft.

- Aus den Untersuchungen zur Errichtung des ICE-Werkes sind der ULB umfangreiche Zauneidechsenvorkommen in direkter Nähe zum hier vorliegenden Vorhabensbereich bekannt.
- Während die Kartierungen zum ICE-Werk das Vorkommen von 7 Fledermausarten ergab, wurde hier nur 1 Art festgestellt.
- Aus der Artengruppe der Vögel ist mindestens der Kuckuck zu erwähnen, der in den Kartierungen zum Vorhaben „ICE-Werk“ aber nicht hier festgestellt wurde.

Die Nachweise im Bereich „ICE-Werk“ wurden dabei im Jahr 2012 getätigt, in dem auch die Erhebungen zum Vorhaben „Neubau Südliche Anbindung“ durchgeführt wurden.

#### 7.2 Vögel

Eine Betroffenheit des Kuckucks wird als unwahrscheinlich betrachtet, da die drei angeführten Wirtsvogelarten nicht im Vorhabensbereich brüten.

Der Planersteller beachtet nicht, dass der Kuckuck im Rheinland ein deutlich größeres Wirtsvogelspektrum mit mindestens 30 nachgewiesenen Arten besitzt, von denen einige (z.B. Heckenbraunelle, Dorngrasmücke, Amsel) auch im Vorhabensbereich „Neubau Südliche Anbindung“ vorkommen.

## 8 Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen

### Vermeidungsmaßnahme Nr. 1

Der angedachte Zeitraum des Verschließens (September bis Oktober) fällt in die Wanderungszeit zahlreicher Fledermausarten, die Zwischenquartiere auch an Brücke beziehen können. Ein Verschließen zu dieser Zeit ist ungeeignet und stellt ebenfalls einen Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG dar.

### Ausgleichsmaßnahme Nr. 1

Das Ausbringen von Kästen als Ersatzquartier wird im LBP zwar als CEF-Maßnahme gekennzeichnet, aber als optional benannt. Der Fachbeitrag spricht nur von Ausgleichsmaßnahmen. Dies ist in keinsten Weise schlüssig. Wenn CEF-Maßnahmen erforderlich sind, sind diese erforderlich, weil der mögliche Eintritt eines Verbotstatbestandes festgestellt wurde und

Seite 9

die Privilegierung nach § 44 Abs. 5 BNatSchG nur gegeben ist, wenn durch Maßnahmen die betroffene ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Es fehlt außerdem eine konkrete Verortung der zur Verfügung stehenden Bereiche oder Benennung der Anzahl der erforderlichen Kästen.

### **Anlage 11.3 Maßnahmenpläne – Maßnahmen, Blatt 2, M 1:1000**

Die Pläne liegen nicht vor. Eine Zuordnung von Bestand / Voreingriffszustand zu Wiederherstellung / Planung ist kaum möglich. Verweisend auf die o.g. Widersprüchlichkeiten bei der Bilanzierung ist die Eingriffsbewertung unbedingt zu überarbeiten und zu vervollständigen.

### **Anlage 12.1 Unterlage nach § 6 UVPG – Erläuterungsbericht – (Umweltverträglichkeitsstudie)**

#### *Kap. 4.4 – Vorgaben der Bauleitplanung (S. 24)*

Der angesprochene Bebauungsplan 66479/02 „Ehemaliges Ausbesserungswerk Nippes“ wurde zwischenzeitlich realisiert.

#### *Kap. 4.7 – Sonstige Planungsvorhaben (S. 26)*

Auf der Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofs Nippes werden derzeit mehrere Vorhaben seitens verschiedener Gesellschaften der DB geplant und realisiert. Zu nennen sind hier vor allem der Neubau des ICE-Werks (in der Planfeststellung) und die Errichtung eines DB Regio-Werks (Neubau Werkstatt und Behandlungsanlage für die S-Bahn Köln, derzeit im Bau). Das Kapitel ist zu aktualisieren.

#### *Kap. 7. – Prognose der Auswirkungen auf die Schutzgüter der Umwelt (S. 54 ff)*

##### Schall, Erschütterungen

In dem Kapitel werden wiederholt die Auswirkungen der durch Gutachten prognostizierten Schall- und Erschütterungsbelastungen beschrieben. Um den teils erheblichen Auswirkungen zu begegnen, werden Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen formuliert.

Vor dem Hintergrund der unter Kap. 4.7 erwähnten, in der vorliegenden Unterlage jedoch nicht betrachteten Parallelprojekte, liegt die tatsächliche zu erwartende Belastung in der Umgebung des zu errichtenden Zuführungsgleises jedoch deutlich über der alleinigen durch das Projekt „Neubau südliche Anbindung“. Ob die angestrebten Maßnahmen dem unter Einhaltung der Richtwerte begegnen können, ist zu prüfen.

Um die Umweltverträglichkeit des Vorhabens realistisch einschätzen zu können, sind die Kumulationswirkungen der Projekte auf dem gesamten Bahngelände Köln-Nippes und der Südanbindung unbedingt darzustellen.

#### *Kap. 8.3 – Hinweise zu Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen (S. 75)*

Verweisend auf die oben angeführten Bedenken zum Kapitel 9 des LBP wird der Absatz „Zum Ausgleich... Ursprungszustand.“ abgelehnt.

Seite 10

Ansprechpartnerinnen im Umwelt- und Verbraucherschutzamt – Abteilung Untere Landschaftsbehörde –, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, sind Frau Glinka, Telefon (0021) 221-24608; E-Mail: anja.glinka@stadt-koeln.de, für die Belange des Artenschutzes, und Frau Schumacher, Telefon (0221) 221-36566; E-Mail: beatrice.schumacher@stadt-koeln.de, für die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes.

### Boden- und Grundwasserschutz

Westlich und östlich der Bahntrasse bzw. des Plangebietes befinden sich Altstandorte (östlich: AS Nr. 50107 „Werkstattstr.“ inkl. diverser Teilflächen) und eine größere Altablagerung (westlich: AA Nr. 50706/ „Geldernstr./ Bilderstöckchen“, s. Anlage).

Da im Rahmen von Bodeneingriffen eine Gefährdung von Schutzgütern nicht ausgeschlossen werden kann und im Bereich der AA 50607 nachweislich Bodenbelastungen angetroffen wurden (Cyanid-Schlämme), fordere ich eine fachgutachterliche Begleitung der geplanten Maßnahmen.

Den Abschluss der Baumaßnahmen bitte ich dem Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung Boden- und Grundwasserschutz -, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, schriftlich anzuzeigen und binnen 4 Wochen danach einen schriftlichen Bericht über die fachgutachterliche Begleitung zu übersenden.

Ansprechpartnerin für die Belange des Boden- und Grundwasserschutzes ist Frau Hoppe, Telefon (0221) 221-24857; E-Mail: isabell.hoppe@stadt-koeln.de.

### Landschaftspflege und Grünflächen

Die im Ursprungsverfahren geäußerten Einwände, denen mit dem 1. Deckblattverfahren nicht abgeholfen wird, werden weiterhin aufrechterhalten.

Der Eingriff in die im südlichen Streckenabschnitt gelegene und im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 66479/02-01 festgesetzte öffentliche Grünfläche wird abgelehnt. Hilfsweise ist die dort vorgesehene Böschung durch eine Stützwand zu ersetzen, so dass die Flächeninanspruchnahme in diesem Bereich auf ein Minimum reduziert wird.

Der Geh- und Radweg zwischen der Werkstattstraße (EBA) und der Sechzigstraße ist während der Bauzeit zu verlegen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist die Grünanlage einschließlich des Geh- und Radweges in Absprache mit dem Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, wieder herzustellen. Eine Inanspruchnahme von Grünflächen durch Befahren, Lagerung von Baumaterial oder Erdaushub, Abstellen von Baumaschinen und Geräten u. ä., die über das im Planfeststellungsverfahren angezeigte Maß hinausgeht, ist zu vermeiden. Im Einwirkungsbereich des Bauvorhabens vorhandene Bäume sind vor Beginn und während der Baumaßnahme gemäß DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen), RAS-LP 4 (Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS -; Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen) und § 14 BauO NRW (Landesbauordnung) vor jeglichen Beschädigungen und Verletzungen an ihren ober- und unterirdischen Teilen zu schützen sowie ausreichend zu bewässern.

Der Baubeginn ist dem Amt für Landschaftspflege und Grünflächen rechtzeitig anzuzeigen. Vor Baubeginn ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Die während der Baupha-

Seite 11

se in Anspruch genommenen Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahmen in den vor Baubeginn bestehenden Zustand zu versetzen bzw. gestalterisch anzupassen. Die Ausführungsplanung ist mit dem v. g. Amt abzustimmen.

Die in der Anlage 11.3 dargestellte Kompensationsfläche (Gemarkung Longerich, Flur 7, Flurstück 716) an der Etzelstraße (Ersatzmaßnahme E 8) ist dinglich zu sichern.

Ansprechpartner im Amt für Landschaftspflege und Grünflächen ist Herr Pniewski, Telefon (0221) 221-25456, E-Mail: bernd.pniewski@stadt-koeln.de.

### Brandschutz

Aus den vorliegenden Planunterlagen ist die brandschutztechnische Infrastruktur, wie insbesondere die vorhandenen Zufahrtsflächen für Feuerwehrfahrzeuge und die bestehende Löschwasserversorgung für den abwehrenden Einsatzdienst der Feuerwehr Köln nicht ersichtlich. Sofern durch die Errichtung des südlichen Anbindungsgleises bestehende Feuerwehrezufahrten oder die Löschwasserversorgung tangiert werden, ist hierzu mit der Berufsfeuerwehr Köln zur weiteren Planung ein Abstimmungsgespräch zu führen, in dem die Maßgaben des vorbeugenden und abwehrenden Brandschutzes behandelt werden.

### Straßen und Verkehr

Der bestehende Geh- und Radweg hat sowohl für die Erschließung des angrenzenden Wohngebietes als auch bezirklich für das bestehende Radverkehrsnetz im Stadtbezirk Nippes eine besondere Bedeutung. Aus diesem Grunde muss während der gesamten Baumaßnahme angrenzend ein provisorischer Geh- und Radweg in einer Breite von mindestens  $\geq 2,5\text{m}$  angelegt werden. Um die Begeh- und Befahrbarkeit auch im Herbst und Winter zu gewähren, ist der Geh- und Radweg in Asphaltbauweise herzustellen.

Des Weiteren sollte die angelegte Baustraße über die DB-Brücke Mauener Gürtel inklusive der Anschlüsse nach Abschluss der Bauarbeiten als Geh- und Radweg erhalten bleiben. Hierdurch kann eine überbezirkliche Radverkehrsverbindung (Etzelstraße - Sechzigstraße) geschaffen werden, die bereits seit langem gewünscht wird. Zusätzlich würde durch eine solche Verbindung auch der Bf. Nippes eine attraktive Verbindung aus dem Kölner Norden erhalten. Die Stadt Köln prüft zurzeit, diesbezüglich an die DB heranzutreten (s. auch Belang „Stadtplanung“).

Die Anbindung der Baustraße für den An- und Abtransport von Erdaushub und für den Bau der Lärmschutzwand verläuft parallel zur Lärmschutzwand und schließt an vorhandene Verkehrsflächen an. Die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsflächen, z. B. an die Geldernstraße, ist im Detail mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, abzustimmen.

Der Baustellenverkehr über öffentliche Straßen muss über fest einzuhaltende Routen ausschließlich durch Gewerbegebiete und auf Hauptverkehrsstraßen geführt werden. Die Routen sollten einschließlich eines Bauzeitenplans und der logistischen Abwicklung rechtzeitig vor Baubeginn dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, zur Genehmigung vorgelegt werden.



Seite 12

Für mögliche bauliche Veränderungen an den öffentlichen Verkehrsflächen, z. B. eine Bordsteinabsenkung im Bereich der Geldernstraße, muss die Kostenübernahme durch die Deutsche Bahn erfolgen.

Rechtzeitig vor Baubeginn ist das Amt für Straßen und Verkehrstechnik zu informieren, damit eine gemeinsame Beweissicherung durchgeführt werden kann.

Verunreinigungen des öffentlichen Straßenlandes durch Baustellenverkehr sind unverzüglich durch die Vorhabenträgerin zu beseitigen.

Ansprechpartnerin für die Belange des Verkehrs ist Frau Michell, Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Telefon (0221) 221-27894; E-Mail: ursula.michell@stadt-koeln.de.

### Städtische Liegenschaften

Die im Deckblattverfahren vorgesehene Errichtung von vier Lärmschutzwänden macht den Erwerb von weiteren städtischen Flächen durch die Vorhabenträgerin erforderlich. Aufgrund entsprechender Beschlüsse des Stadtentwicklungsausschusses und der Bezirksvertretung Nippes können Verkaufsverhandlungen erst dann aufgenommen werden, wenn es ein positives Votum der BV Nippes zu einer Planungsalternative gibt. Da sich der Trassenverlauf im Prinzip nicht verändert hat und eine alternative Trassenführung, die die Beeinträchtigung der benachbarten Wohnbebauung vermeiden oder verringern könnte, nicht vorgelegt wurde, kann ein solches positives Votum nicht in Aussicht gestellt werden.

Die oben bei den einzelnen Belangen aufgeführten Forderungen und Hinweise bitte ich im weiteren Verfahren zur berücksichtigen.

In § 21 der Zuständigkeitsordnung der Stadt Köln ist dem Stadtentwicklungsausschuss die Entscheidungsbefugnis für Stellungnahmen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren übertragen worden. Die mit diesem Schreiben fristwahrend 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 06.11.2014 mit der Angelegenheit befassen kann.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Müller

### Anlagen

Lageplan „Gebietskategorie/Nutzung für die Lärmbeurteilung“

Immissionstabelle

Übersichtsplan Lage Zuführgleis



Seite 13

Luftbild Lage Zufühhrgleis

Foto Bestandssituation

Fotomontage Situation mit Zufühhrgleis

Stadtplanausschnitt mit Radwegeverbindung

Foto/Fotomontage Brücke ohne/mit Fuß- und Radweg

Übersichtsplan Altlasten (nördl. Teil)

Übersichtsplan Altlasten (südl. Teil)