

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

**Errichtung von Ladestationen für Batteriebusse an der Haltestelle Bocklemünd, L6, Bezirk 4
Hier: Antrag auf Befreiungen von den Verboten des Landschaftsplans gemäß § 67 (1) Nr. 1
Bundesnaturschutzgesetz**

Beschlussorgan

Naturschutzbeirat bei der Unteren Naturschutzbehörde

Gremium	Datum
Naturschutzbeirat bei der Unteren Naturschutzbehörde	25.11.2019

Beschluss:

Der Beirat bei der Unteren Naturschutzbehörde ist mit dem Bau von Ladestationen für Elektrobus-Haltestellen in Köln - Bocklemünd einverstanden.
Er stimmt einer beabsichtigten Befreiung gem. § 67 (1) Nr. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) von den Verbotsvorschriften des Landschaftsplanes zu.

Alternative:

Der Beirat bei der Unteren Naturschutzbehörde lehnt die beabsichtigte Befreiung gem. § 67 (1) Nr. 1 BNatSchG ab.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Begründung:

Beschreibung der Maßnahme

Die Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB) beabsichtigen die vorhandenen Omnibuslinien 141, 145, 149, 150, 153, und 159 mit Elektroomnibussen zu betreiben. Hierbei werden überwiegend Gelenkbusse eingesetzt. In diesem Zusammenhang sind an den Endhaltestellen Batterieladestationen zu errichten und die Bushaltestellen für einen E-Bus-Betrieb auszubauen. Die Stationen bestehen aus den Ladepunkten (Mast mit Haube, Aufstellfläche) den Trafostationen und den Versorgungsleitungen.

Die Haltestelle Bocklemünd wird derzeit von den Stadtbahnlinien 3 und 4 sowie den Buslinien 126, 141, 143, 145, 962 und 970 angefahren. Die Haltestelle verfügt über einen von Stadtbahnen und Bussen gemeinschaftlich genutzten Bahnsteig sowie über ein Parkhaus für Personenkraftwagen. Das Vorhaben gliedert sich in 2 Ausbaustufen.

In der 1. Ausbaustufe werden 50 E-Busse bis Ende 2020 / Anfang 2021 eingesetzt, wobei 45 Gelenkbusse und 5 Solobusse eingesetzt werden. In der 2. Ausbaustufe werden weitere 51 Gelenkbusse bis Ende 2022 eingesetzt.

Die geplante Baumaßnahme befindet sich im Stadtteil Köln-Bocklemünd an der Venloer Straße westlich der Militärringstraße. Nördlich der Endhaltestelle befinden sich der West- und Ehrenfriedhof der Stadt Köln sowie der Jüdische Friedhof. Westlich der Militärringstraße befinden sich landwirtschaftliche Nutzflächen sowie bewaldete Bereiche des Äußeren Grüngürtels.

Die Baumaßnahme erfolgt innerhalb des Landschaftsschutzgebietes: L11 „Äußerer Grüngürtel Nüssenberger Busch bis Müngersdorf“.

Vermeidung / Verminderung und Eingriff / Kompensation:

Bereits im Vorfeld wurde bei der Bauplanung darauf geachtet, dass Eingriffe in Natur und Landschaft weitestgehend vermieden werden oder auf das absolut notwendige Maß reduziert werden. Trotzdem kommt es an verschiedenen Stellen zu Konflikten. Im Folgenden wird dargestellt, wie die Auswirkungen der Eingriffe ausgeglichen oder gemindert werden sollen:

- Lagerung der Baumaterialien und Befahren mit Baumaschinen nur auf bereits versiegelten Bereichen und im Bereich asphaltierten Flächen
- Vermeidung von baubedingten Schäden an angrenzenden Bäumen und Gehölzen durch Anwendung geeigneter Schutzmaßnahmen

Wie im vorliegenden Konfliktplan (Anlage 2) dargestellt, sind nördlich im Bereich der Umfahrt um das Parkhaus 3 Ladepunkte vorgesehen. Südlich des Parkhauses sind 3 weitere Ladepunkte geplant, wovon einer an der bestehenden Haltestelle liegt. Der siebte Ladepunkt befindet sich westlich des Parkhauses. Die Ladepunkte wurden so gewählt, dass eine unabhängige An- und Abfahrt jedes einzelnen Busses gewährleistet ist.

Um straßennahe Wurzelbereiche zu schützen werden feste Bauzaunenelemente installiert. Bei Arbeiten im Kronenbereich werden im Vorfeld präventive Kronenschnitte durchgeführt, um Beschädigungen während der Bauzeit zu vermeiden. Zum Schutz der Wurzelbereiche erfolgen Handschachtungen. Wurzeln >40 mm Durchmesser müssen nach Möglichkeit unterfahren werden, Wurzeln <40 mm werden fachgerecht abgetrennt.

Bis Ende 2020 ist eine „Multimodale Lademodul-Integration“ (MuLI) für die Buslinie 126 geplant. Dafür wird eine MuLi-Station mit den Grundmaßen 8,4 m x 6,0 m auf der Grünfläche aufgestellt (K1). Zwischen der Grünfläche und der angrenzenden Gärtnerei sind verschiedenen Ziergehölze gepflanzt die entfernt werden müssen. Auf einer Scherrasenfläche westlich des Parkhauses sollen in zwei Ausbaustufen drei Trafostationen entstehen (Fotos: Anlage 3 - K1 und Anlage 4 - K2). Für die Trafostation

der zweiten Ausbaustufe und der MuLi-Station müssen zwei Traubeneichen entfernt werden, da ansonsten kein ausreichender Platz vorhanden ist (Foto Anlage 4 - K2).

Die Lademasten und der MuLi-Station werden südlich und westlich des Parkhauses errichtet (Foto: Anlage 5 - K3). Der Lademast der MuLi-Station und zwei Lademasten werden innerhalb der Rabatte, die das Parkhaus umgibt, aufgestellt. Für das Aufstellen der Lademasten wird eine Grundfläche von ca. 0,5 m² benötigt.

Die Kabellegung für die Lademasten und der MuLi-Station erfolgt überwiegend innerhalb der befestigten Oberfläche der Fahrbahn. Auf einer Länge von ca. 7 m wird allerdings auch eine Rabatte mit Scherrasen gequert (Foto: Anlage 6 - K4). Die Grabenbreite beträgt ca. 1,2 m. Der gesamte Baugrund ist durch die Baumaßnahmen zur Parkpalette und der Bushaltestelle sehr stark anthropogen überprägt.

Die Lademasten für die 2. Ausbaustufe werden nördlich der Umfahrung erstellt. Hierfür müssen der Scherrasenstreifen und ein Teil der Sträucher und Gehölze entfernt werden (Foto: Anlage 7 - K5). Für die Stellflächen wird eine Fläche von ca. 430 m² benötigt, wovon ca. 255 m² auf die Scherrasenfläche und ca. 175 m² auf die Gehölzfläche entfallen. Zusätzlich werden die Sträucher und Gehölze über einen ca. 2,5 m breiten Streifen über eine Länge von ca. 100 m als Arbeitsstreifen für die Baumaßnahme entfernt. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme wird dort ein Scherrasen angelegt.

Der Straßenoberbau sämtlicher Stellplätze der E-Busse wird in Beton ausgeführt. Im Bereich der Fahrbahn und des Fahrgassenbereichs ist eine Ausführung des Straßenoberbaus in Asphalt vorgesehen. Die Aufenthaltsbereiche erhalten eine Oberfläche aus Betonstein. Für die Kabellegung von den Trafostationen zu den Ladestationen sind Grabenbreiten von 0,40 m bis max. 1,2 m vorgesehen.

Nach Berücksichtigung der vorgenannten Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung verbleibt ein Kompensationsdefizit von **7.681 Biotopwertpunkten**, die dem Ökokonto der RheinEnergie AG entnommen werden.

Befreiungsvoraussetzungen

Die Umstellung der Busflotte auf batterieelektrische Antriebe liegt im öffentlichen Interesse. Durch das Vorhaben werden soweit wie möglich bereits durch die Haltestellen überformten Standorte in Anspruch genommen und die vorgeschlagenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen reduzieren die Eingriffe auf das geringstmögliche Ausmaß. Der durch die Umstellung auf E-Busse vermiedene CO₂-Ausstoß trägt zu einer verringerten Schadstoffbelastung auf stark frequentierten innerstädtischen Verkehrswegen bei. Damit überwiegt das öffentliche Interesse an einer zeitgemäßen und stadtklimatisch verbessernden Technologie der Busflotte gegenüber den Eingriffen in Natur und Landschaft. Eine Veränderung des Charakters des Schutzgebietes ist durch die Maßnahmen nicht zu befürchten. Der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes ist nicht gefährdet.

Somit werden aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde die Voraussetzungen für eine Befreiung gem. § 67 (1) Nr. 1 als gegeben angesehen.

Anlagen

- Anlage 1 – LSG
- Anlage 2 – Konfliktplan
- Anlage 3 – K1
- Anlage 4 – K2
- Anlage 5 – K3
- Anlage 6 – K4
- Anlage 7 – K5

