

1. Schreiben an: ab:

574/12 – Herrn Gottlebe

**Raumordnungsverfahren zur Rohrleitungsverbindung zwischen den Werken Godorf und Wesseling der Rheinlandraffinerie Shell Deutschland Oil GmbH
Hier: Stellungnahme der Unteren Landschaftsbehörde**

In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wird die rechtsrheinische „Vorzugsvariante B“ als die „einzig sinnvolle Trassierung“ dargestellt.
Dieser Einschätzung kann aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde nicht gefolgt werden.
Im Wesentlichen sind folgende Punkte zu beanstanden:

1. Die betrachteten Trassenvarianten sind nicht in einheitlichem Detaillierungsgrad durchgeprüft worden und daher nicht vergleichbar (von den grob bewerteten 6 Trassenvarianten der Voruntersuchung wurden lediglich 3 Varianten einer näheren Prüfung unterzogen). Seitens der HLB und ULB wurde bereits mehrfach auf die Notwendigkeit der Variantenprüfung in gleicher Tiefenschärfe hingewiesen. Nachbesserungsbedarf wird insbesondere hinsichtlich der linksrheinischen Varianten A 5 (BAB) und A 6 (Stadtbahn) gesehen.
2. Es sind nicht alle möglichen Trassenführungen in die Untersuchung einbezogen worden. So ist beispielsweise die diesseits durch Herrn Moers in der Besprechung zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens am 07.08.2007 bei der Bezirksregierung Köln vorgeschlagene rechtsrheinische Trassenvariante mit Rheinquerung etwa in der Mitte des Bogens (Vorteile: kürzer, kein Wasserschutzgebiet, Deichquerung entfällt, keine Beeinträchtigung der Landwirtschaft) nicht dargelegt worden.
3. Die Eingriffsminimierung ist nicht bei allen Trassen gleich berücksichtigt worden. So sind beispielsweise bei der linksrheinischen Variante A 5 (BAB-Variante) keine Aussagen über Minimierungsmöglichkeiten der Eingriffe in Gehölzbestände u. Straßenbäume z.B. durch doppelagige Rohrführungen – wie bei der Vorzugsvariante zur Schutzstreifen- und Arbeitsstreifenbreitenreduzierung in der Langeler Aue vorgesehen – getroffen worden.
4. Die gleichgestellte Bewertung des Schutzgutes „Tiere / Pflanzen“ im Variantenvergleich sowohl bei Variante A 5 als auch bei der Vorzugsvariante jeweils als mittlerer Konflikt ist aus naturschutzfachlicher Sicht nicht nachvollziehbar, da bei Variante A 5 gestörtes Siedlungsgrün (Autobahngehölzbestände, Straßenbäume) und bei der Vorzugsvariante dagegen ökologisch hochwertiger, strukturreicher und unverbauter Auenbereich betroffen ist.
5. Die Bewertung des Schutzgutes „Tiere /Pflanzen“ ist lediglich auf den Ist-Zustand abgestellt. Maßgebend ist im betroffenen Raum jedoch das Biotopentwicklungspotential des Standortes Aue. Hier sind auch die Zielsetzungen der Regional- und Landschaftsplanung zu beachten. Regionalplanerisches Ziel ist die ökologische Aufwertung des Freiraumes. Im Landschaftsplan der Stadt Köln ist das Rheinvorland mit der Zielsetzung der Wieder-

herstellung naturnaher Lebensräume unter Schutz gestellt. Demgemäß ist eine naturnahe Auwaldentwicklung anzustreben. Diese wird jedoch durch das Leitungsvorhaben bzw. den leitungsbedingt freizuhaltenden Schutzstreifen dauerhaft eingeschränkt.

6. Die grundsätzlichen Prämissen der Leitungsbündelung und der Umweltschonung durch Wahl der kürzestmöglichen Verbindung, insbesondere auch hinsichtlich des Bodenschutzes, sind nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde bleiben die erheblichen Bedenken gegen die rechtsrheinische Vorzugstrasse wegen der besonderen Betroffenheit von Natur und Landschaft (Naturschutz-, FFH- und Landschaftsschutzgebiete) und der 2maligen Rheinquerung bestehen, da die vorgenommene Abwägung zugunsten des Schutzgutes Mensch nicht eindeutig nachvollziehbar ist. Insbesondere ist nicht hinreichend dargelegt, warum das Schutzgut Mensch im Ergebnis für die Variante A 6 (Stadtbahntrasse), die in der Voruntersuchung gutachterlich als die günstigste ermittelt worden ist, nun doch als K.O.-Kriterium gehandhabt wird (vergl. Vorbemerkungen, Seite 8, wonach bei der Prüfung der sechs Varianten „keine absoluten Ausschlussgründe“ ermittelt wurden). Es ist auch nicht schlüssig dargelegt, inwiefern bspw. die stadtplanerische Entwicklung durch die Variante 6, die entlang der Stadtbahn und einer bestehenden Leitungstrasse verläuft, eingeschränkt wird.

Der gutachterlichen Abwägung „für eine kurzfristige und die Möglichkeiten der Minimierung nutzende Beeinträchtigung der Natur und gegen eine langfristige Einschränkung des Schutzgutes Mensch“ kann aus naturschutzfachlicher Sicht sowie unter Berücksichtigung der o. g. raumordnerischen und landschaftsplanerischen Zielvorgaben nicht gefolgt werden, da davon auszugehen ist, dass sehr wohl auch für das Schutzgut Tiere/Pflanzen dauerhafte Einschränkungen zu erwarten sind.

Im Ergebnis wird die Vorzugsvariante aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde wegen der damit verbundenen nachhaltigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft insbesondere im Bereich des NSG N 5, der FFH-Fischruhezonen sowie der ökologisch hochwertigen strukturreichen Rheinauenbereiche nördlich des NSG N 17 „Langeler Auwald“ in K-Porz-Langel nach wie vor als nicht genehmigungsfähig betrachtet und stattdessen sind linksrheinische Varianten zu favorisieren.

2. z. Vg. Bei 571716