

Vorlage für die Sitzung des Naturschutzbeirates am 25.06.2020

Befreiung von den Verboten des Naturschutz- und des Landschaftsschutzgebietes in den Landschaftsplänen Nr. 6 „Sieg mündung“ und Nr. 7 „Siegburg, Troisdorf, Sankt Augustin“

hier: Neubau der S 13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel 1. Planänderungsverfahren PFA 1 „Troisdorf“

Die DB Netz AG baut eine neue ca. 13 km lange S-Bahnstrecke zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel, die in 5 Planfeststellungsabschnitte unterteilt wurde.

Für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 hat das Eisenbahn-Bundesamt am 08.10.2008 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Der PFA 1 liegt in dem Gebiet der Städte Troisdorf und Sankt Augustin und beinhaltet die Siegquerung. Er ist ca. 2,5 km lang. Mit dem Bau des PFA 1 ist im Frühjahr 2017 begonnen worden.

Aufgrund notwendiger Umplanungen hat die DB Netz AG beim Eisenbahn-Bundesamt den Antrag auf Durchführung eines Planänderungsverfahrens gestellt. Die Umplanungen beinhalten folgende Änderungen:

- Infolge einer Änderung des Betriebskonzeptes soll die planfestgestellte Wendeanlage in Friedrich-Wilhelms-Hütte entfallen. Dadurch wird das vorgesehene Sickerbecken in seiner Lage in geringem Umfang verändert.
- An der Straßenüberführung Mendener Straße ist eine Vergrößerung der lichten Höhe vorgesehen. Dadurch wird das Bauwerk höher und die Straße und Böschungen müssen auf der notwendigen Länge angepasst werden. Die Gehölzfällungen für diesen Abschnitt der Böschung wurden von der Bezirksregierung Köln am 15.02.2019 unter vorheriger Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde und des Vorsitzenden des Naturschutzbeirates genehmigt, um die Fällarbeiten in der gesetzlich vorgeschriebenen Zeit bis Ende Februar durchführen zu können.
- Weiterhin soll ein Teil der vorgesehenen Baustraßen verbreitert werden, so dass auch Fuß-/Radverkehr bzw. landwirtschaftlicher Verkehr geführt werden kann.
- Aufgrund zukünftiger Planungen des Landesbetriebs Straßen NRW zum Ausbau der Bundesautobahn A 560 soll die Überführung der A 560 über die Bahnstrecke schon jetzt durch ein Brückenbauwerk in ausreichender Breite für einen 7-streifigen Ausbau der A 560 ausgelegt werden. Der 7-streifige Ausbau der Autobahn ist nicht Gegenstand des Verfahrens und erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkt. Für die bauzeitliche Verkehrsführung der A 560 ist zeitweise eine Behelfsbrücke nördlich der A 560 erforderlich. Bedingt durch den notwendigen Neubau des Bauwerks muss gleichzeitig auch die Fahrbahn Nord der A 560 baulich angepasst werden. Die Länge des Straßenumbaubereiches in Fahrtrichtung Siegburg ist mit 1930 m und in Fahrtrichtung Köln mit 1000 m vorgesehen.

- Der Fuß- und Radweg bei der Autobahnbrücke soll nach Osten verschoben werden, um ausreichend Platz für einen Sicherheitsraum und Rettungsweg für die Bahnstrecke zu schaffen.

Verfahrensrechtlich handelt es sich um ein Planfeststellungsverfahren des Eisenbahnbundesamtes nach § 18 Abs. 1 Eisenbahngesetz (AEG). Anhörungsbehörde ist die Bezirksregierung Köln. Zuständige Benehmensbehörde hinsichtlich Eingriffsregelung, FFH und Artenschutz ist die Bezirksregierung Köln als Höhere Naturschutzbehörde.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurde der Rhein-Sieg-Kreis als Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert. Die Untere Naturschutzbehörde hat im Zuge des hausinternen Beteiligungsverfahrens die anliegende Stellungnahme zu dem Vorhaben abgegeben. Die Gesamtstellungnahme des Kreises wurde der Bezirksregierung aufgrund der hierzu erfolgten Fristsetzung bereits übersandt und ist daher hinsichtlich der Befreiung vorbehaltlich der Anhörung des Naturschutzbeirates ergangen. Zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen wird daher auf die anliegende Stellungnahme der Verwaltung verwiesen.

Die vom Vorhabensträger erstellte FFH-Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der für das FFH-Gebiet oder den Schutzzweck des Naturschutzgebietes maßgeblichen Bestandteile führen wird. Das Vorhaben führt unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nach Maßgabe des Artenschutzbeitrags auch nicht zum Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG.

Hinsichtlich der Eingriffsregelung wird auf die diesbezüglichen Hinweise in der anliegenden Stellungnahme der Verwaltung verwiesen (insb. zusätzlicher Kompensationsbedarf).

Im vorliegenden Fall erfolgt keine separate Befreiung durch den Rhein-Sieg-Kreis. Diese wird in der Zulassung des Eisenbahnbundesamtes durch die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gebündelt.

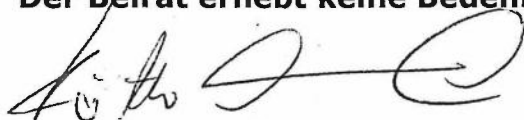
Nähere Informationen zu den Maßnahmen können der anliegenden allgemeinverständlichen Zusammenfassung aus dem Umweltverträglichkeitsbericht und den Übersichtsplänen entnommen werden. Aufgrund der Komplexität der Verfahrensunterlagen sind weitere Unterlagen nicht beigelegt.

Das Vorhaben soll von dem Vorhabensträger in der Sitzung vorgestellt werden.

Aus Sicht der Verwaltung bestehen unter Berücksichtigung der in ihrer Stellungnahme aufgeführten Gesichtspunkte keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben.

Beschlussvorschlag:

Der Beirat erhebt keine Bedenken gegen die Erteilung einer Befreiung.



Anhang:

- Übersichtslageplan, Luftbild mit Darstellung der zusätzlichen Eingriffsflächen
- Projektkurzbeschreibung der DB AG incl. Karte Schutzgebiete
- Allgemeinverständliche Zusammenfassung aus dem Umweltverträglichkeitsbericht
- Hausinterne Stellungnahme UNB



Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

Anlass

Es ergeben sich gemäß den aktuellen Planungen der DB AG Änderungen im 1. Planfeststellungsabschnitt bei den Bauten für den Ausbau der DB-Strecke von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel. Nämlich folgende:

- Änderung Straßenbrücke Autobahn BAB A560
- Fuß- und Radweg bei Autobahnbrücke BAB A560
- Änderungen Böschungen Brücke Mendener Straße
- Änderungen Wirtschaftsweg/Radweg in der Siegaue

Betroffen sind Gebiete in den Städten Troisdorf und Sankt Augustin.

Im Zuge der Baumaßnahme ergeben sich in erster Linie baubedingte und nachrangig anlagebedingte Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Bestandteil der Planung ist daher ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) auf Grundlage der §§ 14 und 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie ein Fachbeitrag Artenschutz.

Das Vorhaben grenzt an folgende Schutzgebiete:

- **FFH-Gebiet „Sieg“ (Gebiets-Nr.: DE-5210-303) – 617,22 ha**
- **NSG „Siegaue“ (Gebiets-Nr.: nw_SU_018) – 408,10 ha**

Das Vorhaben liegt teilweise in folgenden Schutzgebieten:

- **FFH-Gebiet „Siegaue und Siegmündung“ (Gebiets-Nr.: DE-5208-301) - 564,36 ha**
- **NSG „Siegaue“ (Gebiets-Nr.: nw_SU_009) – 560,00 ha**
- **LSG „Siegaue“ (Gebiets-Nr.: nw_LSG_5208-0017)**
- **LSG „Sieg-/Aggeraue“ (Gebiets-Nr.: nw_LSG_5109_0001)**

Eingriffe und Flächeninanspruchnahmen sind lokal und bauzeitlich begrenzt. Sie finden abgesehen von der geringen Verbreiterung des Radwegs, der zusätzlich in Anspruch genommenen Baustraßen und wenigen Teilen der Böschungsbereiche an der Mendener Straße und der BAB A 560 außerhalb der FFH-Gebiete „Sieg“ und „Siegaue und Siegmündung“ sowie der Naturschutzgebiete „Siegaue“ und Landschaftsschutzgebiete „Siegaue“ und „Sieg-/Aggeraue“ statt. Die Rodungen der Böschung an der Mendener Straße, die innerhalb des FFH-Gebiets „Sieg“ nach bisherigem Kenntnisstand erfolgen, wurden von der Bezirksregierung Köln am 15.02.2019 schriftlich genehmigt. Die anderen Böschungsbereiche befinden sich außerhalb der FFH-Gebiete in der näheren Umgebung.

Die geplanten Flächeninanspruchnahmen sind nicht vermeidbar.

Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

Änderungen Straßenbrücke Autobahn BAB A560

Im Zuge der Planungen für den 3- bzw. 4-gleisigen Streckenausbau zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel wurde im Kreuzungsbereich der Autobahn A560 mit der Bahnlinie der Strecke 2324 ein neues Brückenbauwerk geplant und planfestgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss erging mit Aktenzeichen 60121/60101 Pap 292/03 am 08.10.2009.

Die Planung sah damals ein Brückenbauwerk vor, welches bzgl. Brückenbreite dem heutigen Bauwerk entspricht und durch den Bau des dritten Gleises eine größere Spannweite aufweist.

Die Spannweite des neuen Bauwerkes war geplant mit 20,13 Meter, die Brückenbreite mit 33,79 Meter.

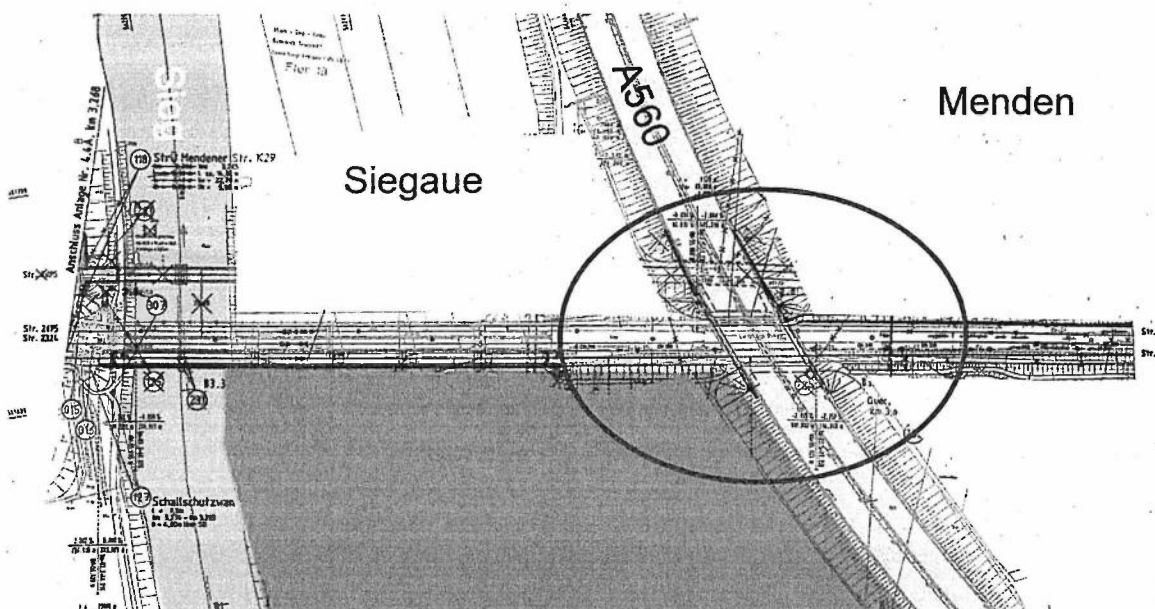


Bild 1: Lageplan Kreuzung DB-Strecke 2324 mit Autobahn BAB A560

Bzgl. der Bauzustände war geplant, dass rund 60% der Straßen-Fahrbahnen gesperrt werden und in zwei Bauphasen je eine Hälfte der Brücke erstellt wird. Der Straßenverkehr wäre dann – wie früher üblich- auf 3 bis 4 Fahrspuren reduziert worden mit den entsprechenden Rückstaufolgen.

Im Jahr 2017 äußerte Straßen NRW den Wunsch, das Brückenbauwerk zukunftsgerecht zu erstellen, denn die A560 ist vorgesehen für einen 6-streifigen Ausbau. Weiterhin wurden Prämissen festgelegt für die Sperrungen von Fahrspuren zur Vermeidung von größeren Rückstauungen, und mittlerweile aktualisierte Richtlinien für die Anlage von

Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

Sicherheitsräumen neben Gleisanlagen waren zu berücksichtigen. In Folge dessen entstand folgende neue Planung:

Neue Planung

Die neue Spannweite vergrößert sich um rund 31 cm auf 21,338 Meter; die Brückenbreite vergrößert sich durch die zwei zusätzlichen Straßenfahrbahnen um rund 6,40 Meter auf 40,20 Meter, das entspricht einem Maß von 41,88 Meter, wenn man parallel zur Gleisachse misst.

Da eine Autobahn aus zwei getrennten Fahrbahnen besteht, und jede Fahrbahn eine eigene Querneigung aufweist, ist die Brücke hinsichtlich der Lage nicht seitlich verschiebbar. Die Mitte der Brücke muss sich aufgrund des Höhenversatzes der Fahrbahnen immer in der Mitte der beiden Fahrbahnen befinden, was beiliegender Querschnitt verdeutlicht. In Folge dessen kann man die Brücke z.B. nicht etwas nach Süden verschieben, ohne die komplette Autobahn über eine weite Teilstrecke in der Lage umzubauen.

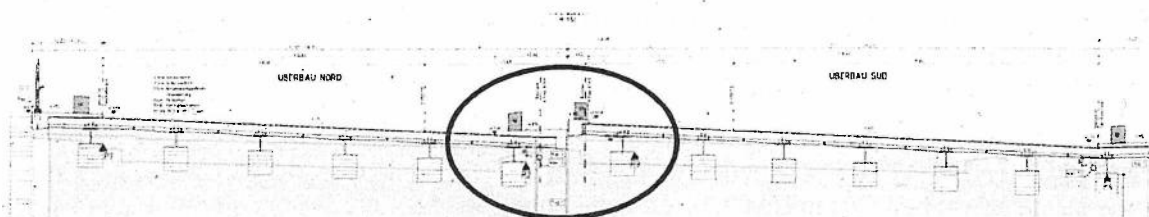


Bild 2: Querschnitt neue Brücke BAB A560

In Folge dessen ist die Lage der Brücke geometrisch vorbestimmt.

Ein zweiter Aspekt bzgl. des Eingriffs in die Bestandanlagen ergab sich durch die Forderung von Straßen NRW, dass die Fahrspuren von jeweils 2 Stück je Richtung nicht reduziert werden dürfen. In Folge dessen muss bei der Herstellung der ersten Brückenhälfte eine Fahrspur auf eine Hilfsfahrbahn mit Hilfsbrücke gelegt werden, denn auf dem halben Bestandsbauwerk können nur drei der benötigten vier bauzeitliche Spuren angelegt werden. Nachfolgende Lageskizze verdeutlicht, wie die Fahrspuren bauzeitlich verzogen werden unter Einsatz der Hilfsbrücke.

Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

Bzgl. Bauverfahren ändert sich gegenüber der planfestgestellten Lösung nur, dass eine zusätzliche Fahrspur mit Hilfsbrücke notwendig wird und sich die Umbaumengen ändern (größere Fundamente, breitere Widerlager, breitere Überbauten, wesentlich mehr Straßenumbaufläche der Straße). Die Bauzeit wird durch die Sperrungen der DB-Stecke bestimmt und beträgt wie vorher 2 Jahre für die Brücke (jede Hälfte ein Jahr), jedoch kommt es aufgrund des umfangreicheren Straßenbaus zu einer rund 6-monatigen längeren Bauzeit für den Straßenbau, so dann die Gesamtbauzeit rund 2,5 Jahre beträgt.

Bzgl. Entwässerung wird wie im Bestand das Oberflächenwasser der Brücke gesammelt und im Versickerungsbecken neben der Brücke (Nordostseite) versickert. Straßen NRW berechnete dazu die zusätzlichen Mengen und bestätigte der DB AG, dass die zusätzlichen Mengen zu keinen Änderungen führen, die planfeststellungsrelevant sind.

Fuß- und Radweg bei Autobahnbrücke BAB A560

Von der Siegaue aus führt ein Fuß- und Radweg östlich der Bahnlinie entlang nach Süden, dabei unterkreuzt er auch die Autobahn A560 und führt hinter dem Sportplatz im Ortsteil Menden weiter in Richtung Süden. In diesem Bereich, der auch die oben beschriebene Autobahnbrücke betrifft, wird der Radweg ab der Siegbrücke auf einer Länge von rund 225 Metern etwas weiter zum Ortskern hin verschoben. Somit erhält man ausreichend Platz für die neue Schallschutzwand, die jetzt in dem Bereich aus statischen Gründen hinter den Oberleitungsmasten verlaufen soll. Die seitlichen Verschiebungen betragen bis zu 4 Meter.

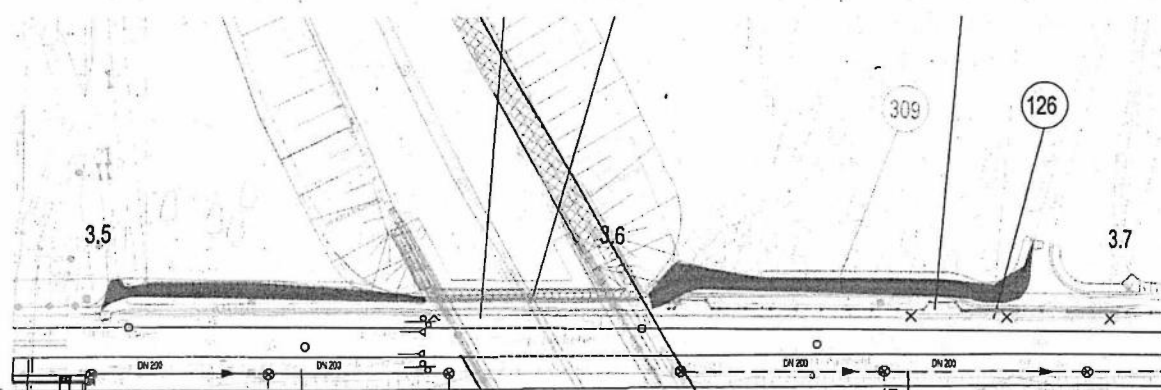


Bild 4: Lageplan Fuß- und Radweg bei Autobahnbrücke BAB A560

Änderungen Böschungen beidseitig der Straßenbrücke Mendener Straße

Die Straßenbrücke der Mendener Straße in Friedrichs-Wilhelm-Hütte bleibt wie planfestgestellt, jedoch ist die Ausdehnung der Straßenanpassung und damit der Umfang der Böschungsarbeiten flächenmäßig umfangreicher als in der Planfeststellung

Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

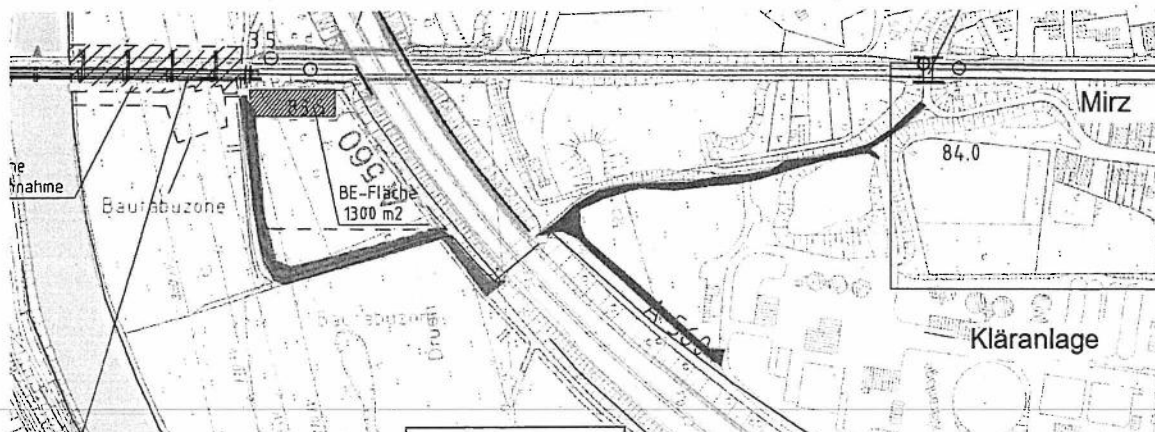
angenommen. Weiterhin schließt der Radweg auf der Nordwestseite weiter unten an der Auffahrrampe zur Brücke hin an. In dieser neuen Lage wird eine Baustraße notwendig, so dass die Erstellung des geplanten Fuß- und Radweges in der Lage der zurückgebauten Baustraße umweltmäßig und wirtschaftlich sinnvoller ist.

Auf der Ostseite sind Änderungen beidseitig der Straßenböschung geplant: auf der Nordostseite wird die bereits ursprünglich geplante Stützwand (jetzt Bauwerk 312, in Planfeststellung vorher keine eigene Bauwerksnummer) leicht verlängert gegenüber der planfestgestellten, und auf der Südostseite wird zusätzlich zur Sicherung der Straßenböschung eine Gabionenwand (Bauwerk 311) erforderlich. Änderung am Bauverfahren oder zusätzliche temporäre Bauzustände sind nicht geplant.

Änderungen Wirtschaftsweg/Radweg in der Siegaue

In der Siegaue befindet sich ein Wirtschaftsweg, der als Baustraße planfestgestellt ist. Der Wirtschaftsweg, der zur Baustraße ausgebaut wird, führt vom Klärwerk entlang der A59 und unter der A560 hindurch. Dort führt der Weg in der Siegaue weiter bis zur DB-Brücke, welche die Sieg samt der Aue überspannt. In den Plänen der Planfeststellung war zwar pauschal notiert, dass die Baustraßen eine Breite von 5 Meter haben, jedoch ist der konkrete Eingriff in der Planfeststellung nicht dargestellt gewesen. Vorhanden sind dort Wege mit einer wesentlich geringeren Breite (ca. 2,5m bis 3,0m), die nun in der Breite ausgebaut werden müssen.

Gleiches gilt für den Wirtschaftsweg, der vom Siedlungsgebiet „Auf der Mirz“ aus in Richtung Siegaue führt und vor der Autobahn A560 auf den oben beschriebenen Wirtschaftsweg trifft.



Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

Bild 5: Lageplan der Baustraßen im Bereich zwischen „Auf der Mirz“ und Sieg

Die Ausbaubreite von 5,0 Meter wird notwendig, damit der Fuß- und Radverkehr, welcher in der Siegaue nicht unwesentlich ist, weiterhin trotz Begegnung mit Baufahrzeugen reibungslos und sicher erfolgen kann. Die Befestigung der Baustraßen ist wie heute mit bituminöser Oberfläche geplant. Nach Abschluss der Baumaßnahmen, wird die Baustraße zurückgebaut und die ursprüngliche Breite der Fuß- und Radwege wieder hergestellt.

Betroffenheiten von Schutzgebieten:

FFH-Gebiete und Naturschutzgebiete

FFH-Gebiet „Siegaue und Siegmündung“ (Gebiets-Nr.: DE-5208-301)

Das FFH-Gebiet „Siegaue und Siegmündung“ (DE-5208-301) ist insgesamt 564,36 ha groß, von denen 58,45 ha die Ausprägung eines Lebensraumtyps nach Anhang I FFH-RL (gemäß Standard-Datenbogen) aufweisen.

Die Siegaue bis zur Mündung in den Rhein bei Bonn stellt sich als strukturreiche Flussauenlandschaft dar. Überwiegend wird die Aue als Grünland genutzt. Strukturiert wird das Gebiet durch Kleingehölze, Pappelforste und Auwaldreste sowie durch eingebettete Altwässer. Breite Kiesbänke mit Silberweiden- und Korbweidengebüschen sowie artenreiche Rohrglanzgrasröhrichte bereichern im Mündungsbereich die Rheinufer. Die Siegaue wird durch einen Hochwasserdamm begrenzt, auf dem artenreiche Magerrasen gedeihen, die für bestimmte Heuschrecken und Tagfalter einen idealen Biotop darstellen. Eine weitere Bereicherung für Wat- und Wasservögel erfährt das Gebiet durch den Sieglarer See.

Die Siegmündung gilt geomorphologisch als die am besten ausgebildete Flussmündung des mittleren Rheintales mit naturnaher Überflutungsdynamik. Der besondere Wert der Siegaue als Rast- und Überwinterungsgebiet wird durch hochgradig gefährdete Vogelarten wie z. B. Gänsesäger und Zwergsäger unterstrichen.

Die Siegaue als strukturreiche Flussauenlandschaft mit Altwässern und Auwaldrestflächen ist vor allem für Wasser- und Watvögel als Brut-, Rast-, Nahrungs-, Durchzugs- und Überwinterungsbiotop von landesweiter Bedeutung. Hinzu kommen landesweit bedeutsame Bestände von Fischarten der FFH-Richtlinie: Groppe, Bach- und Flussneunauge sowie Bitterling. Die Altwässer und die Restbestände der Weichholzauenwälder sind für den Naturraum Köln-Bonner-Rheinebene typische und inzwischen sehr seltene FFH-Lebensräume.

Die Erhaltungs- und Entwicklungsziele des Gebiets richten sich gemäß der Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten vor allem auf die Erhaltung und Wiederherstellung von:

Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

- 3150 Natürliche eutrophe Seen und Altarme
- 3260 Fließgewässer mit Unterwasservegetation
- 3270 Flüsse mit Schlammhängen mit Vegetation des *Chenopodium rubri* p.p. und des *Bidention* p.p.
- 6510 Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen
- 91E0* Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder (prioritärer Lebensraum)
- 91F0 Hartholz-Auenwälder
- 1095 Meerneunauge (*Petromyzon marinus*)
- 1096 Bachneunauge (*Lampetra planeri*)
- 1099 Flussneunauge (*Lampetra fluviatilis*)
- 1134 Bitterling (*Rhodeus sericeus amarus*)
- 1163 Groppe (*Cottus gobio*)
- 1106 Lachs (*Salmo salar*)

FFH-Gebiet „Sieg“ (Gebiets-Nr.: DE-5210-303)

Das FFH-Gebiet „Sieg“ ist insgesamt 617,22 ha groß, von denen 55,34 ha die Ausprägung eines Lebensraumtyps nach Anhang I FFH-RL (gemäß Standard-Datenbogen) aufweisen.

Das Mittelsiegtal ist ein windungsreicher, zwischen Fürthen und Troisdorf in Ost-West-Richtung verlaufender Talzug mit wechselnder Breite. Östlich von Eitorf ist das Tal der Sieg kastenförmig in das Mittelsieg-Bergland eingeschnitten. Westlich von Eitorf weitet sich das Tal und bildet allmählich den Übergang zur Siegniederung der Köln-Bonner-Rheinebene. Charakteristisch für das Siegtal sind einerseits die angrenzenden, bewaldeten Steilhänge der Prallufer und die breiten flachen Terrassen der Gleituferebereiche, die überwiegend grünlandwirtschaftlich genutzt werden. Die durch das Grünlandtal fließende, relativ naturnah ausgeprägte Sieg weist z. T. Steinschüttungen als Uferbefestigung auf, streckenweise sind natürliche Kiesbänke vorgelagert. Häufig markieren dichte Ufergehölze überwiegend aus Baumweiden, Weidensträuchern und Eschen gebildet sowie Uferhochstaudenfluren den Flusslauf in der Grünlandaue. In der Aue liegen Altarme, die z.T. mit Erlen-Auenwäldern bewachsen sind. Da das Siegtal auch als Siedlungs- und Verkehrsachse dient, reichen teilweise Siedlungs- und Gewerbeflächen in die Aue hinein, Straßen und Bahnstrecke führen durch das Tal. Verstreut auf den begleitenden, oft bewaldeten Hängen befinden sich Silikatfelsen, oft mit der für den Naturraum typischen Ausstattung an Moosgesellschaft und Felsspaltenvegetation.

Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

Die Erhaltungs- und Entwicklungsziele des Gebiets richten sich gemäß der Landesverordnung über die Erhaltungsziele in den Natura 2000-Gebieten vor allem auf die Erhaltung und Wiederherstellung von:

- 3150 Natürliche eutrophe Seen und Altarme
- 3260 Fließgewässer mit Unterwasservegetation
- 3270 Flüsse mit Schlammflächen mit Vegetation des *Chenopodium rubri* p.p. und des *Bidention* p.p.
- 6410 Pfeifengraswiesen auf lehmigen oder torfigen Böden
- 6430 Feuchte Hochstaudenfluren
- 6510 Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen
- 8220 Silikatfelsen mit Felsspaltenvegetation
- 9110 Hainsimsen-Buchenwald
- 9180* Schlucht- und Hangmischwälder (Prioritärer Lebensraum)
- 91E0* Erlen-Eschen – und Weichholz-Auenwälder (Prioritärer Lebensraum)
- 1193 Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)
- 1095 Meerneunauge (*Petromyzon marinus*)
- 1096 Bachneunauge (*Lampetra planeri*)
- 1099 Flussneunauge (*Lampetra fluviatilis*)
- 1134 Bitterling (*Rhodeus sericeus amarus*)
- 1149 Steinbeißer (*Cobitis taenia*)
- 1163 Groppe (*Cottus gobio*)
- 1106 Lachs (*Salmo salar*)
- 1061 Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausithous*)

Naturschutzgebiete

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich der Landschaftspläne 6 (Siegmündung, 2003) und 7 (Siegburg-Troisdorf-St. Augustin, 2003) des Rhein-Sieg-Kreises.

Als besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft (Schutzgebiete) innerhalb des UG sind im Landschaftsplan „Siegmündung“ des Rhein-Sieg-Kreises ausgewiesen:

- Das Naturschutzgebiet „Siegaue“ Nr. 2.1/3 wird festgesetzt durch die Grenzen des Überschwemmungsgebietes der Sieg und somit im Norden vom Mühlengraben oberhalb der Siegniederung und im Süden von der A 59 begrenzt. Das ehemals östlich der Siegbücke der Bahnstrecke 2324 gelegene Landschaftsschutzgebiet wurde auf Grund der FFH-Gebietsmeldung mit den Änderungen der

Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

Landschaftspläne 6 und 7 zum Naturschutzgebiet aufgewertet. Die Landschaftspläne wurden im Jahr 2005 rechtskräftig.

Als Entwicklungsziele für die Landschaft sind im Landschaftsplan „Sieg mündung“ für die Siegaue und den Bereich westlich der A 59 / Strecke 2324 mit Ausnahme eines Teilbereiches zwischen Menden und dem Autobahndreieck Sankt Augustin die „Erhaltung“ (Entwicklungsziel 1.1) formuliert.

In der Entwicklungs- und Festlegungskarte des Landschaftsplan Siegburg-Troisdorf-Sankt Augustin (LP 7, RHEIN-SIEG-KREIS, 2003) ist der zum Plangebiet gehörende östlich der Siegbücke liegende Teil der Siegaue als Naturschutzgebiet ausgewiesen.

Östlich der Straßenbrücke zwischen Troisdorf und Menden und westlich der Straßenbrücke zwischen Siegburg und Menden sind in der Siegaue mit einer Laubholzaufforstung und einem Kleingewässer zwei Entwicklungs-, Pflege- und Erschließungsmaßnahmen festgesetzt.

Abschätzung der relevanten Wirkfaktoren für die FFH-Gebiete „Siegaue und Siegmündung“ und „Sieg“ sowie der Naturschutzgebiete „Siegaue“ und Landschaftsschutzgebiete „Siegaue“ und „Sieg-/Aggeraue“

Baubedingt:

1. Vegetationsrückschnitte innerhalb der Ruderal- und Sukzessionsflur, sowie Gehölzrodungen der vom Eingriff betroffenen Bereiche, teilweise in beiden FFH-Gebieten und in den Natur- und Landschaftsschutzgebieten. Es werden Böschungen entlang der Mendener Straße sowie entlang der BAB A 560 in Anspruch genommen. Im Bereich des Arbeitsraumes sind in den Böschungsbereichen der Straßenböschungen Gehölze, sowie Vegetation auf Ruderalflächen zu entfernen.
 - Störungen und bauzeitlicher Verlust von potentiellen Brut- und Niststätten sowie Tötungsrisiko für europäische Vogelarten (Verbote des § 44 Abs.1 Nr. 1-3 BNatSchG).
2. Bodenverdichtung und (Teil-) Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraße, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen. Teilweise auch innerhalb des FFH-Gebiets „Siegaue und Siegmündung“ (DE-5208-301) sowie im NSG „Siegaue“ und LSG „Siegaue“. Hier wird ein Radweg temporär als Baustraße minimal verbreitert. Der Radweg befindet sich in einem durch die Bahnanlage, die stark frequentierte BAB A 560 und landwirtschaftlichen Verkehr in einem bereits stark vorbelasteten Bereich des FFH-Gebiets. Die Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL beider FFH-Gebiete liegen mit mindestens 300 m Entfernung in einem Bereich in dem von keinen Auswirkungen der Arbeiten der 1. Planänderung zu rechnen ist.

Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

3. Zeitlich befristete Emissionen während der Bauphase durch Fahrzeug- und Maschinenaktivität (Erschütterungen, Lärm, Staub und Abgase sowie Schadstoffeinträge in Boden zw. kleine Fließgewässer.)
 - Mögliche Störungen von europäischen Vogelarten (Verbote des § 44 Abs.1 Nr. 2-3 BNatSchG).

Anlagebaubedingt:

Durch die 1. Planänderung (PFA 1) werden anlagebedingt Flächen im Böschungsbereich der BAB A 560 und im Bereich eines Radweges in Anspruch genommen und neuversiegelt. Der Radweg verläuft direkt an der Bahnlinie und südlich der BAB A 560 und wird im Rahmen des Bauvorhabens dauerhaft verbreitert. Die anlagebedingt neu versiegelten Flächen im Bereich der Autobahn und des Radweges befinden sich mit Ausnahme eines kleinen Teilbereichs der Autobahnböschung nicht in den FFH-Gebieten „Siegau und Siegmündung“ und „Sieg“ sowie des NSG „Siegau“. Bei den hier anlagebedingt beanspruchten Flächen handelt es sich bereits um stark anthropogen geprägte und vorbelastete Flächen in den Gleis- und Straßenrandbereichen, wodurch es für die Schutzgebiete durch die dauerhafte Neuversiegelung zu keiner Beeinträchtigung der hier betrachteten Schutzgebiete kommt.

Maßnahmen zur Verminderung von Lärm und Erschütterungen

Die Baumaßnahmen selbst rufen, bedingt durch den Einsatz von Baufahrzeugen und –geräten, Lärmemissionen hervor, die in der Umgebung ein Ansteigen der Lärmbelastung bewirken.

Der Planungsraum ist durch die Bahntrasse, die BAB A 560, die BAB A 59, den landwirtschaftlichen Verkehr und die bereits laufenden Bauarbeiten für das Projekt Vorlaufbetrieb S13 Troisdorf – Bonn-Oberkassel bezüglich Lärm, Staubemission, Abgase und Erschütterung stark vorbelastet.

Die Anzahl an Zugfahrten bleibt durch die Baumaßnahme unverändert, zusätzliche Lärmemissionen beschränken sich auf die Bauzeit.

Das FFH-Gebiet „Sieg und Siegau“ sowie das NSG „Siegau“ liegen nördlich der BAB A 560 und westlich der Trasse. Das FFH-Gebiet „Sieg“ sowie das NSG „Siegau“ liegen ebenfalls nördlich der BAB A 560, südlich der Mendener Straße und östlich der Bahntrasse. Das LSG „Siegau“ liegt westlich der Bahntrasse und östlich der BAB A 560. Das LSG „Sieg-/Aggerau“ liegt nördlich der Sieg und östlich der Bahntrasse. Alle Schutzgebiete sind somit lärm- und erschütterungsemissionsbedingt vorbelastet. Mit einer erheblichen Beeinträchtigung ist für die Schutzgebiete nicht zu rechnen.

Die baubedingten Lärm und Erschütterungsemissionen sind vorübergehend und lokal begrenzt und werden deshalb als unerheblich bewertet.

Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

Nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) soll jede Baustelle so geplant und eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

In der Ausführung werden alle Baulärm mindernden Maßnahmen gemäß Stand der Technik berücksichtigt. Die ausführenden Baufirmen werden grundsätzlich verpflichtet, alle gebotenen Maßnahmen, wie die Wahl entsprechender geräusch- und erschütterungsarmer Bauverfahren und Maschinen, zur Minderung der Beeinträchtigung durch den Bau zu ergreifen. Des Weiterem sind lärmintensive Arbeiten während der Nachtstunden auf ein Minimum zu reduzieren. Die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sind einzuhalten.

Mit der Planung gehen keine Änderungen im Betriebsprogramm der Strecke einher, sodass es zu keinen betriebsbedingten Änderungen der Lärm- und Erschütterungsimmissionen kommt.

Die baubedingten Lärm und Erschütterungsemissionen sind nicht dazu geeignet erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Lebensraumtypen und Arten der FFH-Gebiete „Siegau und Siegmündung“ und „Sieg“ auszulösen.

Maßnahmen zum Schutz von Arten und Lebensraumtypen.

Da durch die Planung weder Arten des Anhang I der VS-Richtlinie noch Arten des Artikel 4, Absatz 2 der VS-Richtlinie betroffen sind, ergibt sich keine Erfordernis für die Durchführung von Natura 2000-bezogenen Vermeidungs- oder Schutzmaßnahmen. Die festgesetzten Maßnahmen des LBP beziehen sich aus diesem Grund nicht auf die Erhaltungsziele der Schutzgebiete direkt, sondern primär auf die Zugriffsverbote des § 44 (1) BNatSchG.

Es wurde eine Bauzeitevorgabe zur Rodung von Gehölzen gemäß § 39 BNatSchG zur Vermeidung von § 44-Konflikten hinsichtlich der europäischen Vogelarten festgesetzt.

Die sachgemäße Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen sowie die Beachtung von Vorschriften wie der AVV Baulärm können Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes ausschließen. Durch die Anwendung der Maßnahmen des LBP und AFB (Anlagen 13.1 und 13.4) werden Beeinträchtigungen von europäischen Vogelarten, Reptilien und Fledermäusen im Sinne des § 44 (1) BNatSchG ausgeschlossen.

Da durch die hier behandelte 1. Planänderung des Vorhabens „Vorlaufbetrieb S13 Troisdorf – Bonn-Oberkassel“ innerhalb sowie außerhalb der Schutzgebiete keine Erhaltungsziele berührt werden, ergibt sich an dieser Stelle kein zusätzlicher Maßnahmenbedarf zur Vermeidung von Beeinträchtigungen.

Fazit

Projektbeschreibung DB für die Naturschutzbeiratssitzung

Bauvorhaben der DB AB bzgl. Ausbau der DB Strecke von Troisdorf nach Bonn Oberkassel, 1. Änderungsantrag der Planfeststellung

Im Ergebnis sind Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der FFH-Gebiete „Siegau und Siegmündung“ und „Sieg“ sowie der Naturschutzgebiete „Siegau“ und Landschaftsschutzgebiete „Siegau“ und „Sieg-/Aggerau“ auszuschließen. Die für das Vorhaben festgesetzten Maßnahmen im LBP und AFB dienen zum Ausschluss von Verbotstatbeständen im Sinne des § 44(1) BNatSchG in Bezug auf Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie und auf europäische Vogelarten. Die für die FFH-Vorprüfung relevanten Anhang I Lebensräume und Anhang II Arten werden nicht beeinträchtigt bzw. kommen innerhalb des vorliegenden Verfahrensabschnitts nicht vor.

Obwohl die Siegau auf Grund ihrer Schutzgebietsausweisungen (NSG und LSG) für den Arten- und Biotopschutz grundsätzlich als sehr hoch empfindlich gegenüber Eingriffen bewertet werden muss, weist sie im unmittelbaren Bereich der Siegbücke mit Ausnahme der Sieg selbst als naturnahes Fließgewässer und Fischbiotop keine herausragende Arten- und Biotopstrukturvielfalt auf. Es handelt sich in erster Linie um Fett- und Frischwiesen, die für sich alleine betrachtet mit einer deutlichen Empfindlichkeit für das Schutzgut Flora/Fauna zu bewerten sind. Die Sieg besitzt in diesem Teilabschnitt eine schwach entwickelte Uferzonierung, die von Röhricht und Weidengebüschen geprägt ist.

Im Hinblick auf die Erhaltungsziele der Natura 2000-Gebiete sowie der Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete ist das Vorhaben als zulässig zu bewerten.

6 Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 16 (1) Nr. 7 UVPG

Für das 1. Planänderungsverfahren der S 13 (PFA1) wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt, die den Planfeststellungsunterlagen zur Information beigelegt ist.

Im UVP-Bericht sind die Schutzgüter nach § 2 UVPG Mensch, Flora/Fauna (Biotope), Boden, Wasser/Gewässer, Klima/Luft, Landschaftsbild und Kultur- und Sachgüter in ihrem Ist-Zustand (Bestandsbewertung) und ihren Wechselwirkungen untereinander beschrieben. Der Planungsraum für die UVP und die Bearbeitungstiefe hat sich an den Empfindlichkeiten der genannten Schutzgüter sowie an den Eingriffsintensitäten der Baumaßnahmen orientiert. Für die Bestandsbewertung des Schutzgutes Flora/Fauna wurde eine eigene Biotoptypenkartierung und Vegetationserfassung sowie eine faunistische Potenzialanalyse durchgeführt. Auf einer Einstufung der Empfindlichkeiten der Schutzgüter baut die Wirkungsanalyse der UVP auf, welche die Projektwirkungen nach bau-, betriebs-, und anlagebedingten Auswirkungen differenziert.

Beschreibung der Maßnahme

Gegenstand der hier behandelten 1. Planänderung ist die Nacharbeitung für die zusätzlich in Anspruch genommenen Baustraßen, die Verlegung des Radweges östlich der Strecke 2324 sowie die Beanspruchung der Böschungsbreite an der Mendener Straße (inklusive des Baus einer Gabionenwand) und der BAB A 560 im Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1).

Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

Durch das Vorhaben sind verschiedene Auswirkungen auf die belebte und die unbelebte Umwelt sowie den Menschen zu erwarten. Sie werden grundsätzlich unterschieden in baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte Auswirkungen. Dabei werden baubedingte Auswirkungen durch die Bautätigkeit hervorgerufen (z.B. Lärmemissionen durch Baumaschinen). Anlagebedingte Wirkungen werden durch den Baukörper selbst hervorgerufen (z.B. zusätzliche Flächeninanspruchnahme für die neuen Gleisbereiche) und die betriebsbedingten Auswirkungen kommen durch den Betrieb der Anlage zum tragen (z.B. Lärmmissionen durch den Zugverkehr auf den neuen Gleisen).

Im Wesentlichen sind folgende Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten:

Baubedingte Wirkungen

- Flächeninanspruchnahme für Maschinen, Versorgungseinrichtungen, Zwischenlagerung von Baumaterialien etc. (Baustelleneinrichtungsflächen)
- Flächeninanspruchnahme für Baustellenzufahrten und Baustraßen
- Flächeninanspruchnahme durch die Zwischenlagerung von Aushubmaterial
- Emissionen (Lärm, Erschütterungen, Licht, Schadstoffe, Staub)
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes
- Bodenbewegungen und Bodenverdichtung
- Verkehrszunahme/-behinderung durch Baustellenverkehr/-einrichtung
- Beeinträchtigungen des Grundwassers
- Entstehung von Abwasser und Abfall

Anlagebedingte Wirkungen

- Versiegelung und Flächenbeanspruchung durch den Baukörper und sonstige technische Anlagen
- Flächenbeanspruchung durch Erdbauwerke
- Ableitung von Niederschlagswasser, Bau von Entwässerungssystemen
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Betriebsbedingte Wirkungen

Es sind keine zusätzlichen betriebsbedingten Wirkungen zu erwarten.

Für folgende Schutzgüter ergeben sich dabei erhebliche Beeinträchtigungen:

Schutzgut Boden

- Bodenverdichtung und (Teil-)Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen (baubedingt)
- Neuversiegelung bzw. Versiegelungszunahme durch den Neubau eines Radweges und die Verschwenkung der BAB A 560 (anlagebedingt)
- Umlagerung von Boden (anlagebedingt)

Schutzgut Wasser

- Bodenverdichtung und (Teil-)Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen (baubedingt)

Schutzgut Klima / Luft

- Verlust mikroklimatisch wirksamer Vegetationsbestände, (Teil-)Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen (baubedingt)
- Verlust lokal- oder mikroklimatisch relevanter Strukturen; (Teil-)Versiegelung von Flächen durch den Baukörper und sonstige technische Anlagen (anlagebedingt)

Schutzgut Pflanzen und Tiere

- Biotopverlust, Bodenverdichtung und (Teil-)Versiegelung durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen (baubedingt)
- Flächeninanspruchnahme, d.h. Versiegelung und/oder Überbauung durch den Baukörper, Erdbauwerke und sonstige technische Anlagen (anlagebedingt)

Schutzgut Landschaftsbild und Erholung

- Verlust von Flächen und Strukturen durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Lagerflächen
- Verlust von landschaftsbildprägenden Vegetationselementen, Flächeninanspruchnahme und/oder Versiegelung landschaftsbildprägender Strukturen durch den Baukörper, Erdbauwerke und sonstige technische Anlagen

Schutzgut Mensch

- temporäre Immissionen in Form von Lärm, Erschütterung, Schadstoffen und Staub durch Baumaschinen und Fahrzeuge

Maßnahmen zur Vermeidung / Verminderung von Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG

Zur Vermeidung bzw. Verminderung negativer Auswirkungen auf die Schutzgüter sind die einschlägigen Richtlinien bzw. gesetzlichen Vorgaben zu berücksichtigen. Dazu gehören:

- die Vorschrift DIN 18920 zum Schutz von Bäumen und Sträuchern
- die Vorgabe des § 39 BNatSchG zur Durchführung von ausschließlich in der Vegetationsruhe und außerhalb der Vogel-Brutzeiten (somit vom 01. Oktober bis zum 28. Februar)
- die Berücksichtigung der einschlägigen Vorgaben zur Vermeidung von Boden- und Grundwasserunreinigungen durch auslaufendes Öl, Benzin und andere Betriebsflüssigkeiten

Darüber hinaus wird für die Bauzeit eine umweltfachliche Baubegleitung vorgesehen.

Weitere Schutz-, Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen sind:

- die Einrichtung von Bautabuzonen zum Schutz von Biotopen, Vegetationsbeständen und Lebensräumen

Bezüglich der auszugleichenden Eingriffe werden im Rahmen der hier vorgelegten Planungen neben den oben genannten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen im engeren Sinn, die am Vorhaben ansetzen und die Entstehung von Beeinträchtigungen verhindern, auch Kompensations- bzw. Ausgleichsmaßnahmen formuliert und einbezogen.

Eine abschließende verbindliche Ermittlung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen findet im LBP statt.

Stellungnahme
U N B

Rhein-Sieg-Kreis • Der Landrat • Postfach 15 51 • 53705 Siegburg

An 66.01
z.Hd. Frau Neidhardt

Amt für Umwelt- und Naturschutz
Fachaufgaben Naturschutz, Abgrabungen
Herr Schuth
Zimmer: A 7.15
Telefon: 02241 - 13-2667
Telefax: 02241 - 13-3200
E-Mail: wolfgang.schuth@
rhein-sieg-kreis.de

Datum, Zeichen Ihres Schreibens	Mein Zeichen	Datum
16.01.2020/66.01-602.6.20-2020-2722	66.3-6.13-48/20-sch	10.02.2020

Natur und Landschaft

hier: Neubau der S 13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel
1.Planänderungsverfahren PFA 1 „Troisdorf“

Bezug: Kurzmitteilung vom 16.01.2020 Az. 66.01-602.6.20-2020-2722

Zu den vorgelegten Unterlagen nehme ich aus Sicht der von der Unteren Naturschutzbehörde zu vertretenden Belange wie folgt Stellung:

Vorschläge für Nebenbestimmungen:

1. Aufgrund der mit dem Vorhaben einhergehenden zusätzlichen Eingriffen in die Natur- und Landschaftsschutzgebiete sind ergänzende Kompensationsmaßnahmen erforderlich.
Die Maßnahmen und die hierzu zu erarbeitenden landschaftspflegerischen Ausführungsplanungen sind einvernehmlich mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen (vgl. nachstehend „Eingriffe in Natur und Landschaft“, Ziffer 1-3).
2. Die 2019 aktualisierten Kartierungsergebnisse (insb. Zauneidechse und Kreuzkröte; DB E&C, 2019) sind zu berücksichtigen.
Die auf dieser Grundlage zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG in einem faunistischen Fachgutachten zu erarbeitenden artenschutzrechtlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und cef-Maßnahmen sind im Vorfeld einvernehmlich mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen (vgl. nachstehend „Artenschutz“).
3. Feinsedimenteinträge oder sonstige stoffliche Einträge in die Sieg sind auszuschließen.
4. Gehölzfällungen sind nur in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. zulässig.
5. Baustelleneinrichtungsflächen und neu angelegte bzw. verbreiterte Baustellenzufahrten sind zurückzubauen.
6. Die Zwischenlagerung von Erdaushub und das Lagern/Abstellen von Baumaterialien außerhalb versiegelter und wassergebundener Flächen und Verkehrswege bzw. au-

(52)

Berhalb der in Ihren Antragsunterlagen hierfür benannten Baueinrichtungs- und Arbeitsflächen ist nicht zulässig. Falls dieses im Einzelfall erforderlich werden sollte, ist hierfür eine Genehmigung erforderlich, die bei der Unteren Naturschutzbehörde einzuholen wäre. Die beauftragten Bauunternehmen sind hierauf hinzuweisen.

7. Zur Gewährleistung einer ökologisch sachgerechten Bauabwicklung, insbesondere zur Berücksichtigung eines vorsorgenden Biotop- und Artenschutzes, ist eine landschaftsökologische Baubegleitung von einer fachkundigen Person, die der UNB vor Beginn der Arbeiten schriftlich zu benennen ist, durchführen zu lassen. Aufgabe der ökologischen Baubegleitung ist die Überwachung der genehmigungskonformen Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen einschließlich der Vermeidungs- und Verminderungs- sowie Artenschutzmaßnahmen.
8. Der Beginn /das Ende der Bauarbeiten ist der Unteren Naturschutzbehörde mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen.

Schutzgebiete

Die zusätzlichen Baumaßnahmen bzw. -flächen liegen innerhalb des Naturschutzgebietes 2.1 „Siegau“ im Geltungsbereich des Landschaftsplans Nr. 6 „Siegau“ und des Naturschutzgebietes 2.1-9 „Siegau“ im Geltungsbereich des Landschaftsplans Nr. 7 „Siegau, Troisdorf, Sankt Augustin“ sowie innerhalb des Landschaftsschutzgebietes 2.2 „Siegau“ (LP Nr. 6) und des Landschaftsschutzgebietes 2.2-1 „Siegau /Aggerau“ (LP Nr. 7).

Der Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises hat in seiner Sitzung am 12.12.2019 die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und die frühzeitige Bürgerbeteiligung zur Neuaufstellung des Landschaftsplans Nr. 7 „Siegau, Troisdorf, Sankt Augustin“ (Anmerkung: östlich der bestehenden Eisenbahnbrücke) beschlossen. Der Vorentwurf kann unter www.rhein-sieg-kreis.de/bekanntmachungen sowie im Geoportal des Rhein-Sieg-Kreises online eingesehen werden. Vom Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung (07.02.2020) bis zum Inkrafttreten des Landschaftsplans (längstens 3 Jahre lang), sind gemäß § 48 Abs. 3 LNatSchG in geplanten Naturschutzgebieten, Naturdenkmälern und geschützten Landschaftsbestandteilen alle Veränderungen verboten. Der Vorentwurf sieht in dem Betrachtungsraum östlich der bestehenden Eisenbahnbrücke das neue Naturschutzgebiet 2.1-5 „Siegau mit Aggermündung“ vor. Dieses ist in seiner Abgrenzung weitestgehend deckungsgleich mit dem aktuell im rechtskräftigen LP Nr. 7 festgesetzten NSG 2.1-9 „Siegau“. Teile der zusätzlichen Baumaßnahmen, -flächen liegen somit auch innerhalb des geplanten Naturschutzgebietes 2.1-5 „Siegau mit Aggermündung“.

Nach Ziffer 2.1 Nr. 1 der Landschaftspläne Nr. 6 und Nr. 7 ist es verboten, innerhalb der Naturschutzgebiete bauliche Anlagen im Sinne von § 2 Abs. 1 Bauordnung NRW, Straßen, Wege oder sonstige Verkehrsanlagen, -auch wenn sie keiner baurechtlichen Genehmigung oder Anzeige bedürfen- zu errichten oder zu ändern.

Nach Ziffer 2.2 Nr. 1 des Landschaftsplans Nr. 6 und nach Ziffer 2.2-1 Nr. 1 des Landschaftsplans Nr. 7 ist es verboten, innerhalb der Landschaftsschutzgebiete bauliche Anlagen gemäß § 2 Abs. 1 Bauordnung NRW, Verkehrsanlagen mit Nebenanlagen, Wege und Plätze -unabhängig von baurechtlichen Vorschriften- zu errichten oder bestehende bauliche Anlagen einschließlich deren Nutzung oder deren Außenseite zu verändern.

Nach § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG kann auf Antrag eine Befreiung gewährt werden, wenn

1. dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist oder
2. die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist.

Im vorliegenden Fall liegen m.E. die Voraussetzungen zur Erteilung einer Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG Ziffer 1 durch das Eisenbahnbundesamt im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses unter Berücksichtigung der o.a. Nebenbestimmungen vor.

Die auferlegten Nebenbestimmungen sind erforderlich um sicherzustellen, dass das Vorhaben nicht mehr als unbedingt notwendig den Schutzzweck der Gebiete beeinträchtigt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes gesichert und das Landschaftsbild erhalten bleibt. Der Aufwand, der aus den zu befolgenden Auflagen entsteht, ist auch im Hinblick auf die Erlaubnis, das Vorhaben in Schutzgebieten zu realisieren, angemessen.

Gemäß § 70 Abs. 2 LNatSchG ist der Beirat bei der Unteren Naturschutzbehörde vor der Erteilung von Befreiungen anzuhören. Dies gilt auch im vorliegenden Fall, in dem keine eigenständige Befreiung durch den Rhein-Sieg-Kreis erfolgt, sondern diese in dem Planfeststellungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes konzentriert wird.

Die Anhörung des Beirates bei der Unteren Naturschutzbehörde konnte innerhalb der für diese Stellungnahme gesetzten Fristen nicht durchgeführt werden und erfolgt in der Sitzung des Naturschutzbeirates am 28.05.2020.

Die vorliegende Stellungnahme ergeht daher vorbehaltlich des Ergebnisses der Beratung des Naturschutzbeirates, über das ich Sie unterrichten werde.

Zuständige Naturschutzbehörde für die Benehmenserteilung hinsichtlich Eingriffsregelung, Artenschutz und Natura 2000 und eine diesbezüglich vertiefende Prüfung ist im vorliegenden Zulassungsverfahren die Bezirksregierung Köln als Höhere Naturschutzbehörde.

Über die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen hinaus ergehen daher nachfolgend lediglich zu wesentlichen -auch die Schutzgebiete und deren Schutzzweck betreffenden Gesichtspunkten- Hinweise bezüglich Eingriffsregelung und Artenschutz. Diese habe ich der Höheren Naturschutzbehörde zur Kenntnis gegeben, damit sie im Rahmen der dortigen Stellungnahme und Benehmenserteilung als zuständige Naturschutzbehörde im Zulassungsverfahren geprüft und ggfls. berücksichtigt werden können.

Eingriffe in Natur und Landschaft

1. Zusätzlicher Kompensationsbedarf

Gemäß Eingriffsbilanzierung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) ergibt sich aufgrund der zusätzlichen Baumaßnahmen für den PFA 1 ein Gesamtbedarf an Kompensationsmaßnahmen von 26,3780 BWP. Der planfestgestellte

Kompensationsbedarf beträgt demgegenüber 11,6397 BWP. Das Kompensationsdefizit für die zusätzlichen baulichen Maßnahmen beläuft sich demzufolge auf 14,7383 BWP. Die Eingriffsbewertung ist unzureichend, da sie zur Abarbeitung dieses Defizit keine zusätzlichen Kompensationsmaßnahmen vorsieht. Die Bearbeiterin teilte auf telefonische Nachfrage mit, dass es zusätzlicher Kompensationsmaßnahmen nicht bedürfe, da die bereits planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen für den PFA 1 eine Überkompensation aufwiesen.

Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde ist eine (nachträgliche) Anerkennung einer etwaigen Überkompensation aus bestehenden Genehmigungen für neue Eingriffe nicht zulässig. Im Planfeststellungsbeschluss findet sich im Übrigen kein Hinweis darauf, dass eine Überkompensation aus den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen für künftige Baumaßnahmen bzw. Eingriffe anerkannt wird. Zur Kompensation der zusätzlichen Eingriffe und der damit verbundenen zusätzlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes im NSG und LSG, bedarf es daher ergänzender Kompensationsmaßnahmen.

Im Zusammenhang mit notwendigen artenschutzfachlichen Maßnahmen zur Vermeidung des Eintretens artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände hat die Untere Naturschutzbehörde dem Vorhabensträger bereits vorgeschlagen, hierzu auf Flächen im Umfeld des Flugplatzes Hangelar zurückzugreifen. Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde würden sich die dortigen Flächen im Sinne eines multifunktionalen Ausgleiches auch zur Durchführung notwendiger Kompensationsmaßnahmen aus der Eingriffsregelung eignen.

Die zusätzlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen und die hierzu zu erarbeitenden landschaftspflegerischen Ausführungsplanungen sind einvernehmlich mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

2. Eingriffe ins Landschaftsbild

Die vorgesehenen Gehölzrodungen im Böschungsbereich der A 560 führen zu erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild. Durch die Rodungen wird die vorhandene Gehölzkulisse, die maßgeblich ist für die gute Einbindung der Autobahn in die Landschaft, lange Zeit fehlen. Durch die geplanten Neubepflanzungen im Böschungsbereich allein wird eine landschaftsgerechte Wiedereinbindung des Straßenkörpers aufgrund der langen Entwicklungszeitdauer der Gehölzpflanzungen erst nach vielen Jahren erreicht werden.

Im LBP findet sich hierzu weder eine verbalargumentative noch eine quantifizierende Bewertung dieser zusätzlichen Landschaftsbildeingriffe. Kompensationsmaßnahmen für die zusätzlichen Eingriffe in das Landschaftsbild sind in den Antragsunterlagen ebenfalls nicht enthalten.

3. Eingriffsflächen

In den Bestands-/Konfliktplänen fehlt eine eindeutige Kenntlichmachung der anlagebedingten und der zur baulichen Umsetzung benötigten baubedingten Eingriffsflächen. Nicht erkennbar ist daher, auf welche Flächen sich die vorgelegte Eingriffsbilanzierung und -bewertung tatsächlich bezieht und ob baubedingt notwendige Flächen in die Eingriffsbewertung einbezogen wurden. Anhand der Bestands-/Konfliktpläne gehe ich davon aus, dass sich die Eingriffsbewertung und -bilanzierung nur auf die darin in orange dargestellten neuen Bauwerke und Böschungsverläufe und die hieraus ersichtlichen Grundflächen erstreckt.

Aus meiner Sicht bestehen Zweifel, dass eine bauliche Umsetzung allein innerhalb dieser Flächen ohne Inanspruchnahme angrenzender Arbeitsstreifen möglich ist. Dies zeigt sich nicht zuletzt bei der bisherigen baulichen Umsetzung der S 13. Beispielhaft hierfür wird in der vorliegenden Planung auf die neu zu profilierenden Böschungen entlang der A 560 verwiesen (vgl. Bestands-/Konfliktplan 13.2.6 C). Erfahrungsgemäß bedarf es zur Anlage dessen auch unterhalb des Böschungsfußes temporärer Arbeitsstreifen, die dann als baubedingte Eingriffsflächen bewertet werden müssen. Für den Fall, dass die Arbeiten zur Vermeidung weiterer baubedingter Eingriffe vollumfänglich von der Autobahn aus umgesetzt werden sollen, hätte im LBP eine entsprechende Darlegung und Festsetzung als Vermeidungsmaßnahme enthalten sein müssen. Dass auch der Vorhabensträger selbst die Notwendigkeit zur Anlage temporärer Arbeitsstreifen sieht, wird aus den Erläuterungen in der UVS (S. 43 Anlage 14.3.1) deutlich. Demnach müssen „weitere BE-Flächen entlang der Straßenböschungen mit Baumbestand der BAB A 560 eingerichtet werden.“

Ohnedies fehlt sowohl in dem Legendenblatt (Bestands-/Konfliktplan 13.2.1 A) als auch im Erläuterungsbericht des LBP eine eindeutige Erläuterung der in den Karten in orange verwendeten Maßnahmenkürzel (z.B. V2/B2). Hierunter leidet sowohl die Lesbarkeit der Karten als auch die Verständlichkeit der Planaussage.

Artenschutz

Der vorgelegte Artenschutzbeitrag betrachtet lediglich die zusätzlichen Bauflächen und damit ggfls. einhergehende artenschutzrechtliche Konflikte. In 2019 hat der Vorhabensträger aufgrund der wiederholt im Zuge der Bauausführung auftretenden artenschutzrechtlichen Konflikte nach vorheriger Abstimmung mit den Naturschutzbehörden für den gesamten Planfeststellungsabschnitt 1 eine Nachkartierung insb. hinsichtlich Reptilien und Amphibien vorgenommen. Ergebnis dessen ist, dass Artnachweise insb. der Zauneidechse nicht nur an den bislang bekannten Stellen, sondern nahezu durchgängig entlang der Strecke, auch innerhalb der zusätzlichen Bauflächen vorliegen.

Insofern bedarf es zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbote ergänzender Maßnahmen. Diesbezüglich hat es Anfang 2020 bereits Abstimmungsgespräche zwischen den beteiligten Naturschutzbehörden und dem Vorhabensträger gegeben. Hierbei wurden mögliche Vorgehensweisen und Maßnahmen aufgezeigt, wie artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch spezifische Vermeidungs-, Minimierungs- und cef-Maßnahmen vermieden werden können. Die vereinbarte fachgutachterliche Erarbeitung und inhaltliche Abstimmung zu dieser Thematik durch den Vorhabensträger steht derzeit noch aus, ist aus meiner Sicht allerdings essentiell für den weiteren baulichen Fortgang.

Im Planänderungsverfahren sind die aktualisierten Kartierungsergebnisse und das ausstehende artenschutzrechtliche Fachgutachten zu ergänzen und die daraus resultierenden artenschutzrechtlichen Maßnahmen planfestzustellen.

Im Auftrag

Gez.

(Schuth)