

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW
Beratung . Mitwirkung . Koordination

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW · Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen

An die
Bezirksregierung Köln
- Dezernat 25
z.Hd.: Herrn Bierbaum / Herrn Oster
50606 Köln
vorab per Fax: 0221/147-2890
vorab per eMail

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen

K/LEV 28-11.13 ST

**Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der A 1
zwischen AS Köln-Niehl und AK Leverkusen-West
einschließlich Neubau der Rheinbrücke**

Sehr geehrter Herr Oster, sehr geehrter Herr Bierbaum,

namens und mit Vollmacht von Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband NRW e.V. (BUND), Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt e.V. (LNU) und Naturschutzbund Deutschland, Landesverband NRW e.V. (NABU) nehme ich zu den Planfeststellungsunterlagen wie folgt Stellung und erhebe die folgenden Einwendungen:

Grundsätzliches

Durch bau-, anlage- bzw. verkehrsbedingte Verlärmung und Verschattung, durch das Brückenbauwerk und die Autobahn wird der Lebensraum für die Tierwelt und die Pflanzenwelt erheblich verschlechtert. Dabei sind auch die unnatürlichen Lichteinflüsse durch Verkehr und Straßenbeleuchtung zu nennen, die sich ebenfalls ungünstig auf Brut- und Nahrungshabitat von Vögeln und Fledermäusen auswirken. Die vorliegende Planung setzt Umwelt und Menschen einem hohen, offenbar unkalkulierbaren Risiko wegen der baulichen Nutzung der Alt-Deponie aus.

Aus diesen Gründen sind an die Planung besonders hohe Anforderungen hinsichtlich der Minimierung und der Prüfung günstiger Alternativen zu stellen, denen die vorliegende Planung nicht gerecht wird.

Alternativenprüfung

LANDESBÜRO DER
NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Ripshorster Str. 306
46117 Oberhausen

T 0208 880 59-0
F 0208 880 59-29

E info@lb-naturschutz-nrw.de
I www.lb-naturschutz-nrw.de

Sie erreichen uns
Mo - Fr 9.00 bis 13.00 Uhr
Mo - Do 13.30 bis 16.00 Uhr

Auskunft erteilt:

Herr Gerhard

Datum

19.01.2016

Träger des Landesbüros der
Naturschutzverbände NRW



Nach Auffassung der Naturschutzverbände ist die Prüfung der Alternativen unzureichend. Die verkehrs-bürtige Schadstoff-Situation, insbesondere aber die Gefahrenlage durch die Nutzung der Giftmüll-Deponie (siehe unten) hätte es nötig gemacht, denkbare Alternativen als detailliert ausgearbeitete Fiktivplanungen einschließlich einem realistischen und belegbaren Kostenrahmen mit der vorliegenden Plan-Variante zu vergleichen. Einer Untertunnelung der Deponie wird hier ausdrücklich nicht das Wort geredet. Aber angesichts der vor Ort diskutierten möglichen Mehrkosten von 100 Mio. € bei u.U. nötiger tieferer Gründung der Deponie-Querung (Kritik Kraneis) wäre es selbst aus Kosten-Gesichtspunkten nötig gewesen, andere Alternativen im Detail mit der nun vorgelegten Planung zu vergleichen.

Dabei sind als mögliche Alternativen an erster Stelle die Alternativkonzepte von v.Waldowski und Kraneis für eine Straßenkörperführung um das Deponiegelände in Leverkusen-Wiesdorf herum - gleich ob in Tief- oder in Hochlage zu nennen. Im Rahmen der Alternativenprüfung hätte die Option einer Tunnellösung genauso ernsthaft und ausführlich geprüft werden müssen, wie alternative Trassenführungen um die Altlastendeponie herum.

Hierin ist ein grundsätzliches Problem der vorgelegten Unterlagen zu sehen. So liegen keine konkreten Kostenangaben zum Ausbau der Rheinbrücke und des BAB Kreuzes Leverkusen-West inklusive der Kosten für zahlreiche Leitungsverlegungen und des Eingriffs in die Altlast Dhünnaue vor. Es ist nicht hinzunehmen, dass etwa Kosten für die Bergung und Entsorgung des Giftmülls nicht benannt werden.

Vor diesem Hintergrund ist zu kritisieren, dass die Verminderung von Schadstoffemissionen und Lärmimmissionen durch eine Tunnellösung zwischen Köln und Leverkusen und weiter durch das Stadtzentrum von Leverkusen hindurch fachplanerisch nicht erörtert wurden.

Schutz vor Schadstoffen aus der Deponie

Den Planunterlagen fehlen belastbare Angaben zu den Ergebnissen der Probebohrungen in der Altlastendeponie Dhünnaue (Leverkusen-Wiesdorf) aus dem Jahr 2015. Da nicht mehr bekannt ist, welche Substanzen im Einzelnen auf der Deponie entsorgt wurden und welche chemischen Reaktionen ggf. in den vergangenen Jahrzehnten stattgefunden haben, muss das Risiko des Austretens von Schadstoffen mit einer worst case-Analyse betrachtet werden. Dies insbesondere, weil ja auch Kampfmittel im Deponiekörper vermutet werden.

An eine bauliche Nutzung des Deponiekörpers sind insofern besonders hohe Anforderungen zu stellen, wozu zunächst eine Analyse u.U. besserer Bau-Optionen zählt (siehe Alternativen).

Wenn es möglich ist, den Deponiekörper nicht anzutasten, in dem eine geringere Anzahl von Fahrspuren geplant wird, stellt dies aus Sicherheitserwägungen eine vorzugswürdige Variante dar.

Zudem ist aus Vorsorgeerwägungen zum Schutz der Bevölkerung angesichts der unklaren Gefährdungen unklar, welche Maßnahmen notwendig sind, um das Brückenbauwerk und das BAB-Kreuz-West statisch und umweltgerecht sicher in der Altlast Dhünnaue zu verankern und nachhaltig die Dichtigkeit nach der teilweisen Öffnung der Sondermülldeponie zu gewährleisten. Dabei sind auch Schwingungen der Bauwerke, sei es durch Verkehre, Wind oder Erdbewegungen bzw. -beben oder andere äußere Einflüsse zu berücksichtigen.

Aus umweltfachlicher Sicht bestehen erhebliche Zweifel, ob unter Beachtung des gebotenen behördlichen Daseinsschutzes eine nachhaltige Deponie-Dichtigkeit für Bevölkerung und Umwelt – auch mit Blick auf den Wasserschutz - überhaupt möglich ist.

Die Naturschutzverbände halten eine auf einer worst case-Betrachtung basierende Gefährdungsanalyse sowohl für die Bauarbeiten, als auch für den Betrieb des Autobahnabschnittes für nötig. Dabei ist auf Dauer sicherzustellen, dass aus dem angeschnittenen Deponiekörper – auch bei Unfällen, Schwingungen des Straßenkörpers und Erderschütterungen keine Gefahrstoffe entweichen. Dies ist sowohl mit baulichen Maßnahmen, als auch mit dauerhafter automatischer Schadstoffüberwachung an möglichen Austrittspunkten sowie nachfolgender automatisch geregelter Sperrung und Umleitung des Verkehrs sicherzustellen (Verkehrsleitsystem), wobei u.U. auch eine Alarmierung der Bevölkerung hinzu kommen muss.

Auch gibt es keine hinreichenden Lösungsvorschläge, wie der nicht zur Verfeuerung geeignete in der Altlast Dhünnaue befindliche Sondermüll fachgerecht entsorgt werden könnte.

Bedarf

Nicht nur der Neubau, sondern vor allen Dingen auch der Ausbau der A 1 zunächst zwischen der AS Köln-Niel und dem AK Leverkusen-West, wird mit einer auch zukünftig erwarteten steigenden Verkehrsbelastung insbesondere auch des Schwerlastverkehrs (Transitstrecke) begründet. Dies ist jedoch infrage zu stellen. Prognosen waren in der Vergangenheit vielfach zu hoch angesetzt. Die angenommene Zunahme des MIV steht dabei auch im Widerspruch zu den Zielsetzungen, wonach die verkehrsbedingten Emissionen von gasförmigen Schadstoffen und Feinstaub künftig nicht ansteigen bzw. sogar abnehmen müssen. Es ist nicht nachvollziehbar, den Bau der Verkehrsinfrastruktur auf Verkehrszuwächse hin zu konzipieren, die selbst nur unter Beugung oder Missachtung der Luftschadstoff-Ziele realisiert werden können. Der Bau von Verkehrsinfrastruktur würde dadurch zum Schrittmacher der Belastung von Mensch und Umwelt mit schädlichen Emissionen.

Reduzierung der Fahrbahn-Anzahl:

Aus Naturschutzsicht ist nicht hinnehmbar, dass der Ersatz-Neubau der Leverkusener Rheinbrücke de facto zu deren Ausbau führt, der

für die Zukunft wie ein Zwangspunkt für weitere Autobahn-Ausbauten wirkt. Daher sollte – auch um nicht als Schrittmacher für steigende Transitverkehre zu wirken, die nur gegen die Luftqualitätsrichtlinien machbar sind – kein Ausbau der Leistungsfähigkeit der Brücke für den PKW- und LKW-Verkehr stattfinden.

Fehlende ganzheitliche Verkehrsplanung:

Eine gebotene Verzahnung des Fern-, Regional und Nahverkehrs wurde planerisch nicht bedacht. Das zeigt sich darin, dass die Belange von Radfahrern und Fußgängern durch eine neue Brückenkonstruktion nicht hinreichend berücksichtigt wurden. Für Fahrradfahrer sollen nur Mindestfahrbahnbreiten vorgesehen sein, obwohl von einer zukünftig hohen Bedeutung der Rheinbrücke auch für Radfahrer auszugehen ist. Auch die Weiterführung der Stadtbahnlinie 12 von Köln-Merkenich weiter nach Leverkusen hin wurde nicht berücksichtigt. Somit werden die Belange des nicht-motorisierten Individualverkehrs ebenso wenig berücksichtigt, wie die Belange des ÖPNV.

Lebensdauer der Bauwerke:

Für den Neubau der Rheinbrücke bei Leverkusen sowie der Hochstraßen des ebenfalls neu zu errichtenden BAB-Kreuzes Leverkusen–West geben die Fachplaner lediglich eine Nutzungsdauer von 30 Jahren an. Dies kann nicht mit den Zielen einer nachhaltigen ökologisch und ökonomisch Verkehrs- und Umweltplanung in Einklang gebracht werden. Die neu zu errichtenden Brücken- und Straßenbauwerke erreichten damit eine noch geringere Lebensdauer als die derzeitige Rheinbrücke!

Emissionsschutz

Lärm:

Da sich die Lärmemission auch auf das Vorkommen von Brutvögeln auswirkt, sollte diese – natürlich auch im Interesse der Bevölkerung – so gering wie möglich sein. Daher sollte die gesamte Strecke der neu zu bauenden Autobahn mit einer mindestens 10 m hohen Lärmschutzwand beidseitig versehen werden.

Beim Errichten von Lärmschutzwänden ist darauf zu achten, dass bei diesen die Gefahr des Vogelschlages minimiert wird. Transparente Glaswände sind daher nicht geeignet.

Um eine Verbesserung des Lärmschutzes zu erreichen, schlagen wir ein allgemeines Tempolimit auf 100 km/h vor.

Beleuchtung:

Wir schlagen vor im gesamten Planungsabschnitt auf eine Beleuchtung zu verzichten. Dadurch könnte a.) viel Energie gespart

werden, b.) würde der bereits vorhandene Lichtsmog in Leverkusen und Köln nicht noch mehr verstärkt. Und c.) kann eine Beeinträchtigung der Fauna durch anlockendes bzw. abweisendes Licht (je nach Artengruppe) vermieden werden.

Wenn eine Beleuchtung der Fahrbahn technisch unabweisbar ist, um die Verkehrssicherheit zu erhalten, sollte die Beleuchtung nach den neusten Gesichtspunkten der insektenfreundlichen Beleuchtung ausgestaltet werden.

Gewässerschutz

Die Erhaltung und Verbesserung des Lebensraumes Dhünn und Rhein haben für die Naturschutzverbände eine sehr hohe Priorität. Daher sehen wir mit Verwunderung, dass anscheinend mindestens an 4 Stellen Regenwasser (inkl. Reifenabrieb, Salz, diverse Unfall-Stoffe) direkt in die Dhünn geleitet werden soll. Dagegen bestehen Bedenken. Wir sprechen uns hiermit gegen jede Einleitung in die Dhünn aus.

Aus den Unterlagen geht hervor, dass 18.000 m³ Retentionsraum verloren gehen wird. Wir halten es für nötig, dass mindestens dieses Retentionsvolumen wieder an anderer Stelle im direkten räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriff neu geschaffen wird. Etwaig angedachte Ersatzgeld-Zahlungen werden abgelehnt!

Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung

Die vorgeschlagene strukturelle Aufwertung der Dhünn unterhalb der Brückenbauwerke halten wir nicht für besonders wertvoll und somit als Kompensationsmaßnahme ungeeignet, da sie sich im Schattengebiet der späteren Brücke befindet. Diese Maßnahme hat unseres Erachtens eher ästhetischen und Wiederherstellungs-Charakter.

Der Ausgleich von 2,37 ha sollte daher auf anderen Gebieten in der Stadt Leverkusen erfolgen, indem aus Acker wieder eine extensive Brachlandschaft entwickelt wird. Hier bietet sich insbesondere eine Erweiterung der vorgesehenen Ausgleichsfläche „Acker am Buschbergsee“ an. Diese Ausgleichsfläche wird ausdrücklich als sinnvoll befürwortet und daher ist eine Erweiterung sehr sinnvoll. Wichtig ist es, dass die Fläche eingezäunt wird und dass die landschaftspflegerische Pflege dauerhaft gewährleistet und finanziert wird.

Weitere ökologisch sinnvolle Vorschläge zur Kompensation sollten mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW diskutiert und gegebenenfalls in einem Planänderungsverfahren eingebracht

werden. Hierzu schlagen wir ein Gespräch mit dem Landesbetrieb vor.

Die Maßnahmen A1a, A1b und A1c sind unserer Ansicht nach keine Ausgleichsmaßnahmen, sondern entsprechen dem Pflichtbeitrag des Straßenbaues bei Neubauten und sind daher Standard-Wiederherstellungsmaßnahmen im landschaftlichen Sinne. Diese Flächen können daher nicht in die Bilanz mit einbezogen werden.

Das Leverkusener Stadtgebiet wird durch den Eingriff schwerwiegend beeinträchtigt. Daher ist es nötig, die Eingriffsfolgen durch Ausgleichsmaßnahmen auf Leverkusener Stadtgebiet zu mildern. Das ist jedoch kaum vorgesehen. Stattdessen sind Ersatzgeldzahlungen und Ausgleichsmaßnahmen auf Kölner Stadtgebiet geplant. Dies muss revidiert werden. Nach der vorliegenden Planung werden weniger als 10 % der Ausgleichsmaßnahmen im Stadtgebiet Leverkusen durchgeführt. Das entspricht nicht dem Größenverhältnis des Eingriffes in Leverkusen im Vergleich zu Köln. Die Naturschutzverbände halten es für nötig, die Lage der Kompensationsflächen deutlich gleichmäßiger auf beide Stadtgebiete zu verteilen.

Die Zahlung von Ersatzgeld wird abgelehnt. Die Bedingungen für eine Ersatzgeldzahlung sind nicht gegeben, da es ausreichend aufwertungsgeeignete Flächen auch im Leverkusener Stadtgebiet gibt.

Bei der Anlage diverser „Grünbereiche“ durch Einsaat oder Anpflanzung ist darauf zu achten, dass der Boden „nährstoffarm“ gehalten wird, um eine möglichst hohe Biodiversität in der begründeten Vegetation zu erreichen. Bei allen Flächen die nachher nicht für eine Beweidung vorgesehen sind, bitten wir auf die Einsaat von Gräsern zu verzichten (sind nachher schnell dominant) und nur autochthones, standortgerechtes Saatgut zu verwenden. Dies gilt gleichfalls bei Gehölzen. Auch hier sind ausschließlich autochthone und standortgerechte Pflanzen zu verwenden (§ 40 Abs. 4 BNatSchG).

Artenschutz

Lücken bei planungsrelevanten Tierarten:

Im Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplanes und den weiteren Unterlagen fehlen Hinweise auf das Brutvorkommen von Mäusebussard, Turmfalke, Feldlerche, Graureiher, Heringsmöwe, Kiebitz und Silbermöwe als regelmäßige Brutvögel im Leverkusener Stadtgebiet. Weiterhin wird nicht dargestellt, dass im Bereich Leverkusen regelmäßig Waldkauz, Wanderfalke, Rotmilan, Rebhuhn, Grünspecht, Mittelspecht, Uferschwalbe, Mehlschwalbe, Waldohreule und Eisvogel brüten. An Säugetieren ist noch besonders auf das Vorkommen des Bibers an der den Mündung der Dhünn hinzuweisen. Weiterhin werden keine Daten zu den in diesem Bereich vorkommenden Fledermäusen, die hier ihr Nahrungs- und Fortpflanzungshabitat haben, vorgestellt.

Der Eisvogel ist im Bereich der Dhünn und der unteren Wupper regelmäßig zu sehen und hier gibt es auch potentielle Brutplätze.

Diese Defizite sollten aufgearbeitet und in einer Überarbeitung der Planunterlagen neu behandelt werden; insbesondere dann, wenn sich neue Beeinträchtigungen der Arten durch die Planung ergeben, wie beim Biber zu vermuten.

Kollisionsgefahr für Fledermäuse und Vögel:

Kollisionsschutzwände reichen unter bestimmten Umständen alleine nicht aus, um die Kollisionsgefahr für strukturgebunden fliegende Fledermäuse effektiv zu reduzieren. Die Schutzmaßnahmen sollten daher ergänzt werden um Leitstrukturen und eine Anpassung der Überflughilfen.

Es ist zu befürchten, dass die neue Brücke zu einer gehäuften Kollision von Vögeln mit den Lärmschutzwänden oder dem Brückenbauwerk führt. Daher sollte der Vogel-Schlag über drei Jahre hinweg mit geeigneten Methoden (engmaschige regelmäßige Absuche nach Schlagopfern und Beobachtung des Flugverhaltens insb. bei Nebel und in der Nacht) untersucht werden. Falls der Fall gehäufte Schlagopfer an bestimmten Stellen und/oder Zeiten eintritt, müssen schnell Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Die dafür notwendigen Gelder müssen bereits in der Planungsphase mit vorgesehen werden. Im Planfeststellungsbeschluss sollte hierfür entsprechende Regelungen als Nebenbestimmungen aufgenommen werden.

Weitere nötige Artenschutzmaßnahmen:

Wir schlagen das Aufhängen von 15 Fledermauskästen an der alten Wuppermündung vor.

Um Brutplätze zu erhalten/schaffen, sollen am Brückenbauwerk 4 Kästen für Turmfalken und 2 Kästen für Wanderfalken an geeigneter Stelle aufgehängt werden.

Ruderalflächen als Vogelbrutplatz

Auf den Karten der Verlegung der Erdgasleitung ist ein Lagerplatz für die Rohre auf einer Brache zwischen Bayer- und Wupperverbandkläranlage eingezeichnet. Diese Brache jedoch ist möglicherweise ein Brutplatz seltener Vogelarten. Mehrere Vogelarten suchen gezielt lückige, offene oder schütter bewachsene Flächen sowie anderes Brachland zur Brut auf (z.B. Flußregenpfeifer). Ähnliches gilt für bestimmte Amphibienarten (Kreuzkröte).

Eine entsprechende Kartierung und Berücksichtigung – z.B. Nutzung nur außerhalb der Brutzeit und Auszäunung für Amphibien – ist im Planfeststellungsbeschluss bei allen Flächen, die bei der Baumaßnahme genutzt werden sollen, vorzusehen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Gerhard

—

—