

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW
Beratung . Mitwirkung . Koordination

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

An die
Bezirksregierung Köln

50606 Köln

per eMail: ralf.wartberg@brk.nrw.de
ralf.duerbaum@brk.nrw.de

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

17.04.2025

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen
17.03.2025	25-2025-0032469	RSK/BN/K 26-11.24 SB

BETREFF Scoping für den „Neubau Stadtbahnverbindung Bonn – Nieder-kassel – Köln“

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und in Vollmacht der in Nordrhein-Westfalen anerkannten Naturschutzverbände Bund für Umwelt und Naturschutz NRW e.V. (BUND NRW), Naturschutzbund Deutschland NRW e.V. (NABU NRW) und Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW e.V. (LNU) nehme ich zu o.g. Verfahren wie folgt Stellung:

Sachlicher Bedarfsnachweis für das Gesamtprojekt

Von Seiten des Antragstellers ist nachzuweisen, dass ein sachlicher Bedarf für das geplante Vorhaben besteht. Aus den vorliegenden Scoping-Unterlagen geht dieser nicht hervor. Damit fehlt bisher auch die Begründung für die Durchführung eines Scopings.

So kann die nahverkehrliche Anbindung des Raum Nieder-kassel an die Zentren der Städte Bonn und Köln aktuell bereits als gut bezeichnet werden. Beispiele hierfür sind folgende Verbindungen:

- 1) Bhf. Deutz → Ranzel Kirche: 30 Minuten bei 1 Umstieg (S12, 164)
- 2) Lülldorf Kirche → Bhf. Deutz: 46 Min. bei 1 Umstieg (S12, 163)
- 3) Lülldorf Nord → Bonn Hbf.: 41 Min., 0 Umstieg (164, SB55)
- 4) Langel Kirche → Bonn Hbf.: 48 Min., 0 Umstieg (164, SB55)
- 5) Langel Kirche → Köln Hbf.: 51 Min. bei 1 Umstieg (164, S12)
- 6) Nieder-kassel Rathausplatz → Köln Hbf.: 40 Min. bei 1 Umstieg (504, S12)
- 7) Nieder-kassel Rathausplatz → Bonn Hbf.: 36 Min, 0 Umstieg (SB55)

Träger des Landesbüros der
Naturschutzverbände NRW



In der Scoping-Unterlage ist daher auf S. 5 das Busverkehrsangebot auch zu Recht als gut bezeichnet worden.

Über eine Verdichtung des Takts und ggf. eine Erweiterung des Bus-Haltestellennetzes können diese Verbindungen schrittweise noch attraktiver gemacht werden, ohne dass öffentliche Mittel für die Infrastruktur eingesetzt werden müssten. Dies wird in der Scoping-Unterlage unterschlagen bzw. ohne ausreichende Begründung negiert. Denn anders als in der Scoping-Unterlage beschrieben sind die Fahrzeiten durchaus konkurrenzfähig (siehe oben). Dass die ÖPNV-Nutzung in Niederkassel nach Aussage der Scoping-Unterlage gering ist, kann auch auf andere Ursachen, die vorliegend nicht behandelt worden sind, zurückzuführen sein, bspw. die erheblichen Defizite im Bereich des bestehenden Schienennetzes (Verspätungen und Ausfälle bei DB und KVB). Durch das vorliegende Verfahren werden diese Defizite nicht behandelt und kann daher das Vorhaben auch keinen Beitrag zu einer Verlagerung von Verkehren leisten.

Kritik an einer Rheinquerung

Durch eine neue Rheinquerung und einen linksrheinischen Anschluss der Linie 17 gemäß Ausbauoption 1 ist eine Zeitersparnis von 0 bis max. 10 Min. im Vergleich zum bestehenden ÖPNV-Netz zwischen Niederkassel Zentrum und Köln Hbf. technisch umsetzbar. Damit fehlt es dem Vorhaben „neue Rheinbrücke“ von vorneherein an einem sinnvollen und begründbaren Kosten-Nutzenverhältnis.

Die in den Scoping-Unterlagen beschriebene „Fahrzeithalbwertung“ für die Ausbauoption 1 ist nur im Vergleich mit dem bestehenden Stadtbahnliniennetz möglich. Dabei wurde das S-Bahn- und Bus-Liniennetz, das die aktuell und ausgewiesenen gute ÖPNV-Anbindung bspw. Niederkassels gewährleistet, einfach unterschlagen. Eine solch unseriöse Darstellung halten wir für eine Scoping-Unterlage für inakzeptabel! Aufgrund des Kosten-Nutzen-Vergleichs zwischen bestehendem ÖPNV-Netz und dem Vorhaben gemäß Ausbauoption 1 fordern wir, dass Ausbauoption 1 nicht weiter zu verfolgen ist.

Es wird daher dringend angeregt, die aktuelle Vorzugsvariante 1 aufzugeben und eine Ausbauvariante 2+ mit Anschluss an das rechtsrheinische Kölner Bahnnetz ohne Brückenquerung zu favorisieren. Die S-Bahn Linie 17 über den Rhein nach Beuel zu verlängern, ist wegen erheblicher Umweltwiderstände und hoher Kosten nicht umsetzbar. Ein Brückenbau steht verschiedensten Naturschutz- und Klimaschutzanforderungen entgegen. Es ist daher zielführend, von Beuel über Niederkassel eine einheitliche S-Bahn weiter verlängert über die Trasse der Linie 7 bis zum Haltepunkt Steinstraße (Trasse S 12, S 19) durchzubauen. Damit ließen sich auch die Fahrzeug- und Bahnhofunterschiede auf der Gesamtstrecke auflösen, denn die Linie 7 würde von Köln aus an der Steinstraße enden und die Linie 17 bis zur Steinstraße fortgesetzt. Weiterhin ist es erforderlich, die Fortführung der Linie 17 über die Königswinterer Straße bis zum Bahnhof Beuel planerisch mitzubewältigen (s. Karten-Anlage). Dabei sollte aus Gründen der Effektivität auch eine Verbindungskurve vom Bahnhof Beuel auf die Trasse der Linie 66 in Richtung Siegburg mit geplant werden und Linienplanungen zu eröffnen, die von Siegburg nach Beuel und Bad Honnef geführt werden.

Die Trasse der geplanten Linie 17 von Köln bzw. Niederkassel kommend wie bisher stumpf an der Linie 66 in Bonn (St. Augustiner Straße) enden zu lassen, ist jedenfalls keine tragfähige Planlösung. Gegebenenfalls wäre eine Führung der Schienen über die Straßen (Königswinterer Straße, Gustav-Kessler-Straße) zu bevorzugen.

Zugleich erlauben wir uns den Hinweis, dass der Beschluss des Kölner Stadtrates im April 2025 zum Bau einer neuen linksrheinischen U-Bahn in der West-Ost-Achse mit späterer Fortsetzung des Tunnels nach Köln-Deutz einer zusätzlichen Querungsoption des Rheins via Brücke, wie ihn die Vorzugsvariante 1 vorsieht, diametral entgegensteht.

Es ist nicht statthaft, rein hypothetische Nutzungszahlen eines zwar seit Jahrzehnten angedachten, jedoch nicht zuletzt wegen der gravierenden Umwelteinwirkungen bislang nicht verwirklichten Neubauprojekts zu veranschlagen.

Das Scoping-Papier spricht von ‚Zündorf-Süd‘ – ein Stadtteil, der nicht existiert.

Darüber hinaus können die Vorhabenträger nicht die Augen davor verschließen, dass bei der sogenannten Rheinspange-Autobahn inzwischen Tunnelvarianten favorisiert werden. Beide Vorhaben – Autobahn und Stadtbahnquerung – können gerade auch wegen der Empfindlichkeit des betroffenen Naturraums umweltfachlich nicht getrennt voneinander betrachtet werden. Auch eine getrennte Kosten-Nutzen-Analyse entspricht nicht einer ordnungsgemäßen wirtschaftlichen Betrachtung.

Verlorene Ökosystemleistungen sind in der Kosten-Nutzen-Analyse zu berücksichtigen.

Rheinquerung Varianten Nord 1 und 2

Da das umweltfachliche Konfliktpotenzial dieser Varianten als extrem hoch zu bezeichnen und eine fehlende Umsetzbarkeit bereits jetzt erkennbar ist, ist die Forderung ausreichend begründet, diese Varianten nicht in den UVS-Untersuchungsrahmen einzubeziehen. Hierzu liegen im Übrigen bereits einschlägige Ergebnisse der Untersuchungen zum Verfahren Neubau BAB 553 /Rheinspange vor. Eine Inbezugnahme ist daher abzulehnen.

Ökologisch wertvolle Bereiche als Tabuflächen

Im Bereich des Langer Auwalds steht der Eingriff in keinem angemessenen Verhältnis zum erwarteten verkehrlichen Nutzen:

- Begrenzter Zuwachs an Fahrgästen im betroffenen Abschnitt
- Hoher technischer und finanzieller Aufwand durch den Brückenbau
- Irreversible ökologische Verluste, die sich nicht kompensieren lassen

Der Langer Auwald stellt ein ökologisch äußerst sensibles und schützenswertes Gebiet dar. Er erfüllt unverzichtbare Funktionen als Biotopverbund, Retentionsraum und Klimapuffer.

Ein Brückenbau in diesem Bereich würde unweigerlich zu einer dauerhaften Zerschneidung des Lebensraums führen – insbesondere durch:

- Licht- und Lärmbelastung: Die geplante Trasse würde das Waldinnenklima erheblich verändern und lichtscheue Arten verdrängen.
- Bauarbeiten und Bodenversiegelung: Die Zerstörung des Waldbodens führt zur dauerhaften Vernichtung von Pilznetzwerken, Baumbeständen und Bodenlebewesen.
- Verlust von Altbäumen: Besonders im Auwald sind Höhlenbäume unverzichtbar für Fledermäuse, Spechte und Käferarten, die teils streng ge-

schützt sind.

Bei der Beurteilung der Schutzgüter ist auch die Zerschneidung des Raums zu berücksichtigen. Alle Schutzgüter – also Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft – sind auch im Hinblick auf eine Brücke gesondert zu betrachten. Obwohl ein Brückenbauwerk in den Scoping-Unterlagen angesprochen wird, wird es mit seinem erheblichen und durchgreifenden Konfliktpotenzial nicht angemessen bei der Darstellung der Schutzgüterkonflikte berücksichtigt.

Dabei stellt allein die Störwirkung während der potenziellen Bauzeit ein K.O.-Kriterium dar. Gleiches gilt für die Versachlichungswirkung, durch die der Langel Auwald samt seiner sensiblen, höchst seltenen und weitgehend intakten Gleitufferräume ignoriert wird.

Das Naturschutzgebiet (NSG) „Langel Auwald, rechtsrheinisch“ ist aufgrund der natürlichen Vegetationsabfolge des regional größten Rheingleitufers und seiner Auwälder landesweit herausragend bedeutsam (vgl. Stadt Köln 2018b).

Ein Auwald, der heute zerstört wird, ist in menschlichem Zeithorizont nicht wiederherstellbar.

Die Scoping-Unterlage geht insoweit fehl in der Annahme bzw. Darstellung der Betroffenheit möglicher abiotischer Störwirkungen.

Für den fragilen und so wertvollen Gleitufersaum wären die Folgen für Flora und Fauna verheerend.

Die Prüfung verschiedener Brückenvarianten ist obsolet und kann vollständig entfallen. Keine Variante könnte die Anforderungen des FFH-Gebietsschutzes, der z.B. hinsichtlich der Wasservögel den gesamten Rheinverlauf erfasst, bewältigen. Mit der Ausbauvariante 2 ohne Rheinquerung (und erst recht mit der Perspektive einer U-Bahn in Ost-West-Richtung bis Deutz) steht erkennbar eine verträglichere Alternative zur Verfügung.

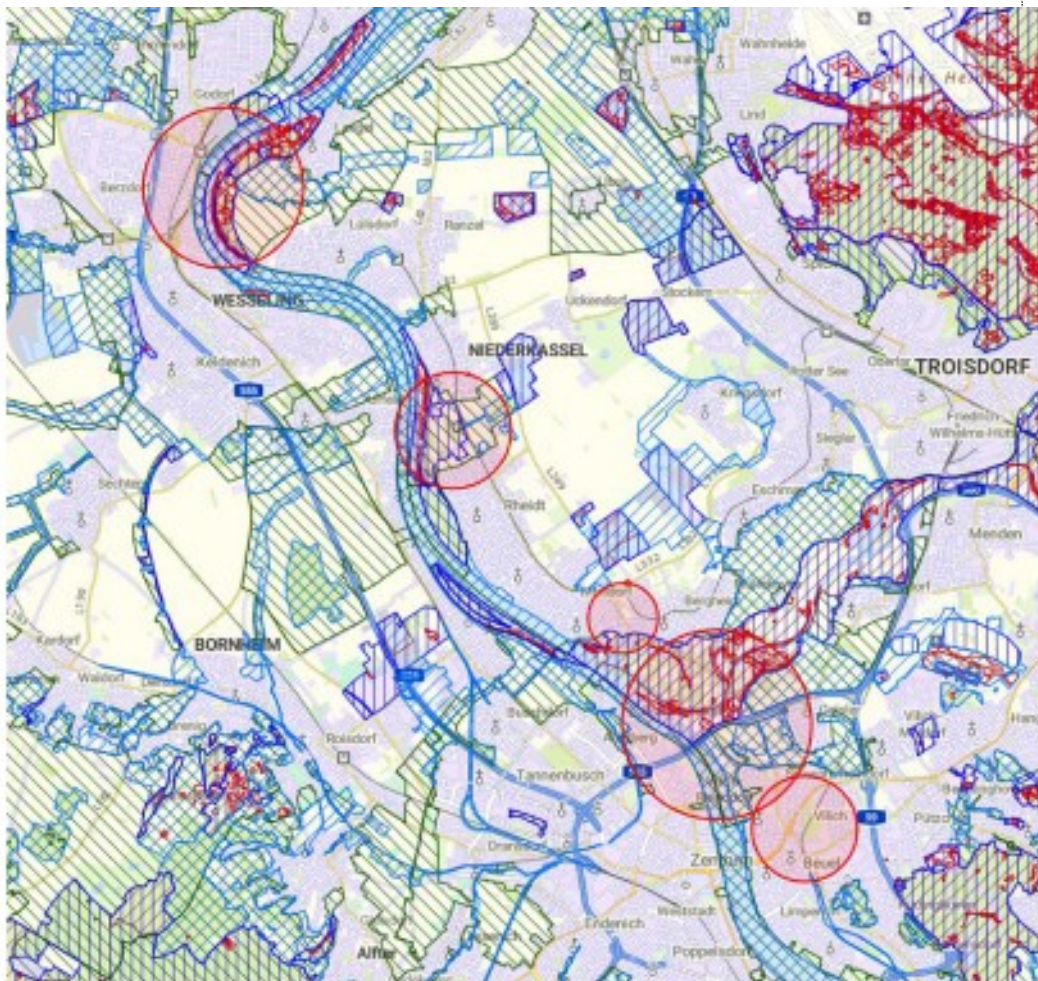
Eine Brücke hätte wie im Falle der geprüften Brückenvarianten der BAB 553 erhebliche negative Auswirkung hinsichtlich Kleinklima, Kaltluftströmen, Lärm- und Lichtbelastung und Vogelanflug.

Bereits die Erfassung der summarischen Anflugkonflikte für Wasservögel bei Brückenbauten und der Kunstlichtbelastungen des FFH-Gebietes Fischschutzzone Rhein und der dort relevanten Fischarten würde eine enorme Herausforderung darstellen, zumal für dieses FFH-Gebiet aktuell praktisch keine brauchbaren FFH-Managementvorgaben bestehen, die einer fundierten Erheblichkeitseinschätzung zu Grunde liegen könnten. Z.B. der Lachs gilt als ausgesprochen Kunstlicht-sensibel, insgesamt sind die Wasserinsekten und Fische besonders empfindlich gegenüber Kunstlicht. Typische Arten des FFH-Gebietes wie die Eintagsfliege *Ephoron virgo* sind nach wie vor defizitär.

Zerschneidung des Biotopverbundes

Das Untersuchungsgebiet weist mehrere für den Biotopverbund relevante Schlüsselräume / Engstellen auf. Eine Rheinquerung, die nicht in Frage kommt, würde den stromparallelen Biotopverbund entlang des Rheins beeinträchtigen und Zug- und Rastvögel (der Wasservogelarten) beeinträchtigen. Im Bereich Niederkassel gegenüber von Urfeld wird mit der Planung ein Landschaftsverbunds, der bis zum Rhein reicht, durchschnitten. Relevant ist zudem der Durchstich westlich von Troisdorf-Bergheim, da hier ein

Verbundkorridor wieder herzustellen wäre, um die Isolation des FFH-Gebietes „Sieg mündung“ zu mindern. Schließlich folgt die Querung des FFH-Gebietes Siegaue, die bereits aktuell unzumutbar durch Kunstlicht der Straßenleuchten beeinträchtigt wird, und der Freiraum um den Vilcher Bach sowie dann in Beuel der Anschluss an die Verbundachse entlang der Bahn (S 13- Trasse) mit einer hohen Bedeutung für die Arten Zauneidechse, Wechselkröte und Kreuzkröte. (siehe rote Kreise in der folgenden Abb.)



Basiskarte: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>, 21.11.2024, 12.50 Uhr

Summationswirkungen

Die Kulminierung der Umweltwirkungen mehrerer Vorhaben ist zu beachten. Dazu gehören:

- die Planung der sogenannten „Rheinspange“-Autobahn,
- großflächige Siedlungsbauvorhaben im Raum Köln–Zündorf–Wahn–Lind–Langel sowie in Niederkassel, Bergheim, Mondorf und Geislar,
- die geplante Autobahn-Tank- und Rastanlage (T&R) Liburer Heide – hierzu besteht bereits seit 2015 eine formelle Vorplanung,
- neue Wohnbauflächen in Wahn,
- neu ausgewiesene Wohn- und Gewerbegebiete infolge der Neuaufstellung des Regionalplans,
- die bereits beschlossene Erweiterung des Hafens der Evonik in Nieder-

- kassel,
- Pläne zur Erweiterung des Flughafens Köln/Bonn,
 - neu errichtete Industrieanlagen in Köln-Godorf,
 - sowie verschiedene Eisenbahnausbauten.

Es ist nicht erkennbar, ob und mit welcher Gewichtung Wirkungen auf FFH-Lebensraumtypen (LRTs) Teil der Untersuchungen sein werden.

Ebenso ist zu berücksichtigen, dass weitere Neubaugebiete (siehe oben) nicht mit den Flächenschutzzielen und Klimaschutzzielen der Bundesrepublik Deutschland vereinbar sind. Die Planung sollte also hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit keineswegs auf Zubau angewiesen sein.

Haltestellen

Die Sinnhaftigkeit und Erforderlichkeit einer Haltestelle Bergheim-Siegeaue, fern ab jeder Bebauung, wird grundsätzlich in Frage gestellt. Es ist absehbar, dass der Bau mit den FFH-Schutzzielen für das FFH-Gebiet Sieg / Siegmündung unvereinbar ist. Ähnlich kritisch ist die geplante Haltestelle Geislar-West. Sie läge in einer zentralen Biotopverbundachse. Diese Haltepunktplanungen sollten daher unmittelbar aufgegeben und der mit ihnen verbundene planungsrechtliche Ballast zur Beschleunigung des Verfahrens abgeworfen werden.

Insgesamt sieht die Planung zu viele Haltepunkte vor. Neun geplante Haltepunkte allein in Niederkassel und drei in Langel sind mit der dort geringen Einwohnerzahl unvereinbar und bereits aus Haushaltsgründen nicht darstellbar.

Auch eine Haltestelle Geislar-West wird daher abgelehnt.

Zu viele Haltestellen machen die Bahn auch als Transportmittel unattraktiv gegenüber dem MIV. Die Gesamtstrecke ist schließlich selbst mit dem Fahrrad problemlos zu bewältigen.

Untersuchungsraum

Es wird angeregt, die Zündorfer Bahnstrecke der Linie 7 bis zum Bahnhof Deutz insgesamt mit in den Untersuchungs- und Planungsraum aufzunehmen, um eine bauliche Änderung der Gleise dort später im Verfahren auch planen zu können. Die Abgrenzung gemäß Abb. 6 im Scopingpapier ist daher zu kurz gegriffen und sollte erweitert werden. Eine Erweiterung des Untersuchungsraumes wird auch bis zum Bahnhof Bonn-Beuel angeregt, um eine optimale Anschlussoption finden und umsetzen zu können.

Eine Aufteilung des Untersuchungsraumes in 1 und 2 wird abgelehnt, da für den gesamten Trassenverlauf ein Neubau einer durchgehend einheitlichen technischen Bahnvariante (voraussichtlich als Hochflurbahn) angestrebt werden sollte.

Baumschutz

Eine Erweiterung des Untersuchungsraums bis Bonn-Beuel würde gegebenenfalls implizieren, dass bei Errichtung eines eigenen, von der Straße unabhängigen Bahnkörpers wahrscheinlich umfangreiche Eingriffe in einen knapp 50 Jahre alten Baumbestand (vorwiegend Spitz- und Feld-Ahorn, Winterlinde und Hainbuche) erfolgen würde. Daher wäre eine Führung der Schienen über die Straßen (Königswinterer Straße, Gustav-Kessler-Straße)

zu bevorzugen. Sofern im betroffenen Bereich keine komplette Sperrung der beiden Straßen für den MIV möglich ist, sollte über Vorrangschaltungen eine Behinderung des Stadtbahn-Betriebs weitgehend eingeschränkt werden.

Bemessungsgeschwindigkeit in sensiblen Bereichen

Die Bemessungsgeschwindigkeit der Bahn sollte wenigstens im Bereich der Naturschutz- und FFH-Gebiete 50 km/h nicht übersteigen, da bei höherer Geschwindigkeit die Anzahl der Vogelkollisionen zunimmt.

Siegbrücke

Die Nutzung der Bestandsbrücke über die Sieg wird deutlich favorisiert. An einen Neubau wären erhebliche zusätzliche Anforderungen der FFH-Verträglichkeit zu stellen (Abwesenheit Kunstlicht, geschlossene Brüstungen, Lärmschutz, veränderte Besucherlenkung durch veränderte Rad- und Gehweganschlüsse).

Planfeststellungsabschnitte

Es sollte geprüft werden, die geplante Genehmigung in einem einzigen Planfeststellungsabschnitt in einem zentralen Verfahren zusammenzufassen, um insgesamt eine schlüssige Planung zur Bewältigung möglicher Zwangspunkte und zur Klärung der Bahntechnik (Hochflur, Niederflur) aufbauen zu können. Anderenfalls scheinen lange Planzeiten und Fehlplanungen nahezu unausweichlich. Die Aufsplitterung in hier sechs Planfeststellungsabschnitte ist nicht zielführend. Die Festlegung des Anschluss- bzw. Umsteigepunktes Steinstraße und die Festlegung der Bahn (Nieder- oder Hochflursystem) sollte insgesamt für den Plan festgelegt werden. Die Planung der bisherigen Einzelabschnitte und die Ausführungen zur unabhängigen Inbetriebnahme der Linie 7 und 17 stellen eine Fixierung des Plankonzeptes der Variante 1 mit Rheinquerung dar und laufen in eine planerische Sackgasse.

Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL)

Der gesamte Planungsraum liegt im Bereich des erforderlichen und vorgeschriebenen Entwicklungskorridors der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Hier ist insbesondere das Verschlechterungsverbot zu beachten.

Es ist zudem absehbar, dass die Trinkwasserreserven für eine erhebliche Zunahme der Bevölkerung kaum noch zur Verfügung stehen und die Agrarflächen als Hohertragsstandorte mit ausweichender Wasserversorgung nicht in Frage gestellt werden sollten.

Lärmaktionspläne

Ebenso sind die Ergebnisse der Lärmaktionspläne zu berücksichtigen. Bereits aus der Scoping-Unterlage ergibt sich, dass die Verlärmung durch Bau und Betrieb unterschätzt bzw. heruntergespielt wird.

Klimaschutz und Mikroklima

Für Köln ist eine dezidierte Betrachtung von Tages- und Nachttemperaturen erforderlich. Eine synthetisierte Betrachtung entspricht nicht dem Stand des Wissens. Auch die lokalen Windsysteme sind zu berücksichtigen. Der Verbrauch sogenannter grauer Energie muss beachtet werden – insbesondere im Hinblick auf mögliche Einsparpotenziale bei einer kombinierten Betrachtung mit dem Vorhaben „Rheinspange“.

Nichtberücksichtigung der NSG-Erweiterung

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die bereits auf den Weg gebrachte Erweiterung des NSG „Langeler Auwald“ nicht bereits auf Scoping-Ebene berücksichtigt wird. Es genügt nicht, die Erweiterung lediglich zu erwähnen – sie ist auch tatsächlich in die Planung einzubeziehen.

Lärmschutzmaßnahmen als Barrierewirkung

Aus der Scoping-Unterlage geht auch nicht hervor, welche Folgen die teilweise angesprochenen Einrichtungen zum Lärmschutz haben könnten. Aus artenschutzrechtlicher Sicht ist insbesondere an Barrierewirkungen zu denken.

Klima- und Durchlüftung

Auch im Hinblick auf das Schutzgut Klima sind potenzielle Blockierungen bodennaher Windsysteme von Bedeutung – insbesondere im Raum Langel-Zündorf, wo diese Systeme eine prägende Rolle für die nächtliche Kühlwirkung spielen. Dies hat direkte Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit.

Auch Probleme der Durchlüftung sowie die Inanspruchnahme bislang wenig zerschnittener Räume sind kritisch zu betrachten.

Weitere Störungspfade / Bewertung bei rechtlichen Hürden

Die Störungspfade „Kunstlicht“ und „Bemessungsgeschwindigkeit / Vogel-schlag“ sind besonders zu beachten. Sie fehlen aktuell als eigenständige Bestandteile in der Bestandsaufnahme bzw. in der Wirkungsanalyse.

In Prognoseverfahren und Bewertungsmatrizen ist es erforderlich, rechtliche Ausschlusswirkungen nicht lediglich numerisch hoch als Belastung zu gewichten, sondern sie als hartes Ausschlusskriterium zu akzeptieren.

Hinweise zur Erstellung von Untersuchungen mit Bezug zum Artenschutz

Die Liste der planungsrelevanten Arten des MUNV bzw. LANUV NRW kann nicht als alleinige Leitlinie dienen. Beim Gartenschläfer (*Elomys quercinus*) handelt es sich um eine Verantwortungsart Deutschlands, deren weltweite Verbreitungsgrenze inzwischen durch NRW verläuft. Sie verläuft tatsächlich sogar durch das rechtsrheinische respektive südliche Köln und damit durch den Vorhabenbereich. Daher wurde sie bei den Verfahren, die in den vergangenen Jahren in der Region durchgeführt worden sind (z.B. Ausbau Heumarer Dreieck der DEGES) zurecht intensiv betrachtet und untersucht. Dies fordern wir auch im Falle des

vorliegenden Verfahrens; schon allein, weil eine Beeinträchtigung des Gartenschläfers als seltener und besonders bedeutsamer Art in der Region sich auch bei der Eingriffsbewertung und bei der Bewertung des Schutzgutes Fauna deutlich niederschlagen muss. Daher sind intensive Auseinandersetzungen mit dem Vorkommen dieser Art und seinen Ausbreitungs-Ansprüchen angezeigt.

In diesem Zusammenhang ist bspw. auch auf den Schmetterling des Jahres 2025, die Spanische Flagge (*Euplagia quadripunctata*) hinzuweisen, der im Vorhabensbereich rezent vorkommt. Diese Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie sollte ebenfalls mit ihrem Vorkommen dezidiert betrachtet werden, weil sie als besonders wertgebend bezeichnet werden muss.

Auch der Biber ist im Vorhabensgebiet in jüngerer Vergangenheit heimisch geworden; bestehende Verzeichnisse sind in dieser Hinsicht möglicherweise nicht mehr aktuell.

Im Planungsgebiet befinden sich zudem strategisch wichtige Lebensräume der Wechselkröte, die ebenfalls als Verantwortungsart gilt. Ihre Bedeutung darf nicht unterschätzt werden.

Im Planungsraum Zündorf bis Vilicher Bach ist der Steinkauz relevant. Er wäre auch durch einen Bahnverkehr als Schlagopfer potentiell betroffen, nicht nur durch evtl. Lebensraumverluste insbesondere im Grüngürtel des Siedlungsrandes von Niederkassel und Troisdorf.

Besondere Häufungen von Amphibien und Reptilien sind im Bereich Mondorfer See und Beuel mit den Arten Zauneidechse, Kreuzkröte und Zauneidechse zu erwarten, da diese Arten dort Vorkommen besitzen. Der Verbundwirkung des bestehenden Güterbahn-Gleiskörpers für diese Arten sollte eine besondere Beachtung geschenkt werden. Unmittelbar und dauerhaft negativ wirken Lärmschutzwände für diese drei Arten, da sie Besonnung und Querungsoptionen massiv beeinträchtigen. Ebenso sind Gleiskörper aus Beton, statt aus Schotter kritisch zu sehen.

Im Gesamttraum Langel, Zündorf sind Arten der Feldflur, z.B. Rebhuhn, Feldlerche besonders relevant für die Planung. Auch das Rebhuhn ist potentiell durch den Bahnbetrieb und störende Querbauwerke über einen möglichen Lebensraumverlust hinaus betroffen. Hier sind auch Störwirkungen durch Lärm relevant.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Kategorie „planungsrelevante Arten“ um keine Rechtsnorm handelt. Hinsichtlich der Betrachtung von „nicht planungsrelevanten“ Vogelarten erwarten die Naturschutzverbände aus Gründen der Rechtssicherheit eine Erfassung aller europäischen Vogelarten; dies auch, um die Dimension der Beeinträchtigung der Vogelwelt erkennen und für den weiteren Planungsprozess (insbesondere die Eingriffsregelung) greifbar zu machen. Daher sollte bei der Kartierung der Vogelwelt auch das Vorkommen von verbreitet vorkommenden Vogelarten brutpaarscharf erfasst werden.

Zu Transparenz und Öffentlichkeitsbeteiligung: Kritik an der bisherigen Informationspraxis

Zum Schluss sei darauf hingewiesen, dass es für den Kölner Bereich zwar eine Online-Bürgerinformationsveranstaltung gegeben hat – jedoch ist die Aussage, dass die dazugehörige Dokumentation online abrufbar sei und Antworten auf alle Fragen enthalte, unzutreffend.

Richtig ist vielmehr:

In vielen Fällen wurde lediglich darauf verwiesen, dass Fragen während der Veranstaltung beantwortet worden seien, ohne den Inhalt dieser Antworten konkret darzustellen.

Teilweise wurde sogar zu Unrecht behauptet, bestimmte Fragen seien mündlich beantwortet worden – obwohl dies nicht erfolgt ist.

Kritische Fragen, die z. B. der BUND unmittelbar zu Beginn eingebracht hatte – insbesondere zu den konfliktträchtigen Varianten einer nördlichen Rheinquerung – wurden durch die Moderation unterdrückt und nicht öffentlich wiedergegeben.

Diese konkreten Fragen wurden auch im Nachgang nicht beantwortet.

Zwar wurde allgemein geantwortet, etwa auf „gepoolte Fragen“ zum Thema Umwelt, doch wurden dabei kritische und spezifische Fragen von Umweltverbänden ausgeblendet.

Die Zusage, nicht beantwortete Fragen im Nachgang zu klären, wurde bis heute nicht eingelöst – weder öffentlich noch im direkten Dialog.

Diese bisherige Praxis des Antragstellers stellt eine unzureichende Beteiligung der Öffentlichkeit dar und widerspricht dem Anspruch auf Transparenz, Fairness und ernsthafte Berücksichtigung von Umweltinteressen im Planungsverfahren.

Zusätzlich erforderliche Datengrundlagen und Quellen

Die Naturschutzverbände halten die Einbeziehung insbesondere der folgenden Daten für nötig:

- Arten- und naturschutzfachliche Grundlagen

Gartenschläfer-Vorkommen

Abfrageplattform: meldestelle.gartenschlaefer.de/start

Hinweis: Aktuelle Erfassungsdaten zum Gartenschläfer, insbesondere zur Bewertung als Verantwortungsart.

Rote Liste Deutschland (2020), Mammalia

Art: Gartenschläfer (*Eliomys quercinus*)

Quelle: *Detailseite – Rote-Liste-Zentrum*

Informationsportal zum Gartenschläfer

Projekt „Spurensuche Gartenschläfer“: gartenschlaefer.de

FFH-Steckbrief Spanische Flagge (*Euplagia quadripunctata*)

Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfU RLP):

FFH-Art 6199 – Spanische Flagge

Pflege- und Entwicklungskonzept Naturschutzgebiet N 5 („Langer Auwald“) Stand: 2021

Verfügbarkeit: über die untere Naturschutzbehörde (uNB) Köln und das Amt für Grünflächen der Stadt Köln

BUND-Zentrum Köln – Bestandsaufnahmen Sürther Aue (2023–2025)

Inhalte: Avifauna, Botanik, Heuschrecken, Schmetterlinge, Reptilien, Säugetiere

Hinweis: Teilweise unveröffentlicht, teils verfügbar über:
www.bund-koeln.de/projekte/schutzgebiete/suerther-aue

- Klimatische und planerische Grundlagen

LANUV-Fachbericht 50: „Klimawandelgerechte Metropole Köln“

Herausgeber: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW

Relevanz: Mikroklima, Stadtklimamodelle, bodennahe Windsysteme

UVP-Handbuch Stadt Köln (2003), Kapitel „Klima“

Relevanz: Kriterien für Umweltverträglichkeitsprüfungen im Kölner Raum

Integrierte Raumanalyse Porz-Süd, Stadtplanungsamt Köln, Stand 12/2000

Hinweis: Planerische Konfliktlagen und Raumwiderstände

Dirk Dütemeyer (1999): „Urban-orographische Bodenwindsysteme in der städtischen Peripherie Kölns“

- Raumwiderstand, WRRL, Lärm und Klimadaten

Raumwiderstandsuntersuchungen zur „Rheinspange“

EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Hinweis: Der gesamte Untersuchungsraum liegt im Entwicklungs- und Schutzkorridor – Verschlechterungsverbot ist anzuwenden.

Lärmaktionspläne Köln und Region

Erforderlich: Einbeziehung der bereits bestehenden und prognostizierten Belastung aus Bau, Betrieb, Industrie, Verkehr

Hinweiskarten für Tages- und Nachttemperaturen Köln

Hinweis: Eine synthetisierte Betrachtung genügt nicht – mikroklimatische Unterschiede, Windsysteme und Frischluftkorridore sind differenziert zu bewerten.

Bei Rückfragen wenden Sie sich gerne an das Landesbüro der Naturschutzverbände.

Mit freundlichen Grüßen

- gez. -

Michael Gerhard

Anlage: Karte