

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Beratung . Mitwirkung . Koordination

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

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Rheinland
Außenstelle Köln
Deutz-Kalker-Str. 18 - 26
50679 Köln
- per E-Mail -

Ihr Schreiben vom 11.11.2024
Ihr Zeichen S3/03-07-07-02#00005#0001

Unser Zeichen (Bitte unbedingt angeben)
K/ERF/RSK 70-09.17 ST/11.24

Linienbestimmungsverfahren nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FstrG) inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung nach §§ 15 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) für den Neubau der Autobahnverbindung (Querspange) BAB 553 inkl. Rheinquerung zwischen der linksrheinisch verlaufenden BAB 555 und der rechtsrheinisch gelegenen BAB 59

Sehr geehrte Damen und Herren,

sehr geehrter Herr Hagge,

zum oben genannten Verfahren nehme ich namens und in Vollmacht der in Nordrhein-Westfalen anerkannten Naturschutzverbände Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND NRW), Naturschutzbund NRW (NABU NRW) und Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU) folgendermaßen Stellung:

Die Naturschutzverbände lehnen den Bau der Autobahnquerspange entschieden ab. Die Begründung dazu liegt in der fehlenden verkehrlichen Erforderlichkeit und dem nicht ersichtlichen ausreichenden verkehrlichen Nutzen, der Betroffenheit eines auch überörtlich bedeutsamen, höchst schutzwürdigen und schutzbedürftigen Raumes sowie der zu erwartenden kumulierenden und Folgewirkungen im Hinblick auf weitere Infrastrukturprojekte sowie Siedlungserweiterungen für Wohnen und Gewerbe, letzteres regelmäßig auch verbunden mit der Ansiedlung von Logistikzentren mit erheblichem Flächenverbrauch.

Die Rheinspange ist ein sehr eindrückliches Beispiel dafür, dass die Verkehrspolitik noch immer nicht in der dringend notwendigen Verkehrswende angekommen ist. Die seit Dezember 2024 vorliegende Bedarfsplanüberprüfung u.a. zum BVWP 2030¹, die sich primär damit beschäftigt, wie sich die Rahmenbedingungen für die Planungsgrundlagen

¹Bericht zur Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße, BMDV 2024, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-bericht-bwpue.pdf?__blob=publicationFile

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:
Simone von Kampen

Datum
17.02.2025

Träger des Landesbüros der
Naturschutzverbände NRW



von vor bald 20 Jahren verändert haben und diese nur sehr pauschal abarbeitet, widmet sich in keiner Weise der Frage, wie ein zukunftsfähiges, bundesweites Verkehrskonzept heute aussehen muss und stellt am Ende pauschal fest, dass alle geplanten Maßnahmen weiterhin nötig seien. Der von den Naturschutzverbänden für den Straßenbau grundsätzlich geforderte

- absolute Vorrang von Sanierung/ Instandhaltung in Verbindung mit
- einem Moratorium zum Stopp von Neubauten aus dem BVWP 2030 und
- der längst überfälligen Überprüfung der Einzelprojekte mit Streichung besonders klima-/ naturschädlicher Projekte als wesentlichem Beitrag zur Erfüllung der Ziele zum Klimaschutz und zum Schutz der Biodiversität sowie
- die Berücksichtigung und Einpreisung der Klimaschäden/ -wirkungen in der Verkehrsgesamtplanung und bei den einzelnen Verkehrsprojekten

spielen weiterhin keine Rolle.

Dabei ist auch vor dem Hintergrund der Klimakrise die Frage der Nutzen-Kosten-Analyse ganz zentral in den Blick zu nehmen. Die Kosten dürften sich im Zuge der Veränderung von Preissteigerungen u.a. bei Energie, Baustoffen, Beschaffungswegen und Bauausführung in Verbindung mit weltweiten Lieferengpässen deutlich erhöht haben. Dazu kommen die absehbar hohen zusätzlichen Kosten für die Projektverwirklichung zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen, insbesondere durch die Vorzugsvariante im Tunnelbau.

Im Hinblick auf die vorgelegte Variantenprüfung zur Linienbestimmung begrüßen die Naturschutzverbände zwar die sehr umfassende Ermittlung und Darstellung der Umweltauswirkungen der einzelnen Varianten und die hohe Gewichtung der Umweltaspekte in der Gesamtbewertung der untersuchten Zielfelder. Sie bekommen mit einem Anteil von 30 % die höchste Gewichtung vor dem Zielfeld Wirtschaftlichkeit mit 25 %. Die Varianten mit Betroffenheit von FFH-Gebieten, soweit sie erkannt worden sind, werden ausgeschlossen. Trotzdem bleibt der Eingriff angesichts der Erkenntnisse der Raumwiderstandsanalyse und der abschließenden Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Einschätzung der Naturschutzverbände unverantwortlich. Durch die Vorhabenplanung ist die heutige, auch überörtliche Bedeutsamkeit des gesamten Großraums für Natur und Landschaft in Gefahr und es droht langfristig deren komplette Zerstörung. Die Naturschutzverbände fordern daher die Einstellung der Planung.

Die Naturschutzverbände bezweifeln im Weiteren grundsätzlich, dass die Bindungswirkung des gesetzlich festgestellten Bedarfs für die Rheinspange

weiterhin gelten kann. Die Feststellung des Bedarfs (BVWP 2030, Fernstraßenausbaugesetz) ist wie im folgenden Abschnitt der Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung dargelegt unsachlich, es besteht offenkundig kein Bedarf für den Bau einer neuen Autobahntrasse. Die Einordnung in den vordringlichen Bedarf nach § 1 Abs. 1 Anlage 1 FStrAbG kann demnach keinen Bestand haben.

Zudem haben sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers im Jahr 2016 grundlegend gewandelt. So ist eine Veränderung im Hinblick auf die gebotene Berücksichtigung und rechtliche Gewichtung von Klimaschutzbelangen bei der Verkehrsplanung gegeben. Dies betrifft konkret den Erlass des Klimaschutzgesetzes, das ein Berücksichtigungsgebot von Klimaschutzbelangen (§ 13 KSG) und verbindliche sektorspezifische Emissionsmengen auch für den Verkehrssektor vorsieht. Zwischenzeitlich ist zwar die vorgeschriebene sektorbezogene Zielerreichung einer gesamthaften Zielerreichung über alle Sektoren hinweg als Zielvorgabe gewichen, es ist aber Treibhausgasneutralität bis 2045 zu erreichen und bis zum Jahr 2030 ist eine Reduzierung um 65 % gegenüber 1990 gesetzlich vorgegeben (§ 3 KSG). Außerdem haben nach § 5 Abs. 3 KSG alle für die Sektoren verantwortlichen Bundesministerien weiterhin ihren angemessenen Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 Absatz 1 zu leisten und es werden für die Sektoren in Anlage 2a weiterhin zu erreichende Jahresemissionsmengen definiert. Die Klimaschutzziele sind auch für die Verkehrs-/ Straßenplanung umfassend zu berücksichtigen. Diese wurden in der Bedarfsplanaufstellung nicht berücksichtigt. Damit haben sich die Umstände so grundlegend gewandelt, dass die damalige Bedarfsfeststellung aktuellen Vorhaben nicht mehr zugrunde gelegt werden kann.

Dabei ist aktuell auch zu berücksichtigen, dass die Reduktionsziele im Verkehrssektor weiterhin massiv verfehlt werden. So wurden sie im Jahr 2024 deutlich um 19 Mio t verfehlt (144 Mio t statt 125 Mio t)². Der aktuelle Projektionsbericht des UBA projiziert bis 2030 eine Lücke von 180 Mio t³. Dieser Zielverfehlung stehen bisher keinerlei ernsthafte Maßnahmenvorschläge gegenüber, die eine Einhaltung der zulässigen Emissionsmengen für die Zukunft sicherstellen. Es kann auch nicht grundsätzlich/ pauschal davon ausgegangen werden, dass diese Verfehlung

² siehe Agora Energiewende, Die Energiewende in Deutschland: Stand der Dinge 2024, 8. Verkehr, 7.1.2025, <https://www.agora-energiewende.de/publikationen/die-energiewende-in-deutschland-stand-der-dinge-2024#c1055>

³ UBA, Projektionsbericht Ergebnisse kompakt, S. 9, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/thg-projektionen_2024_ergebnisse_kompakt.pdf

von anderen Sektoren ausgeglichen werden kann. Insofern bedeutet jeder Straßenneubau grundsätzlich eine Verschärfung der Nichterreichung der Ziele bzw. der Sektorziele des KSG.

Unter der Annahme einer dementsprechend ggf. nicht mehr geltenden rechtlichen Bindungswirkung der Bedarfsfeststellung ist die Feststellung eines überwiegenden öffentlichen Interesses, das nach § 1 Abs. 3 Anlage 2 FStrAbG für die Rheinspange 553 nicht automatisch im Gesetz festgelegt wurde und mit dem die Umweltbelange und insbesondere die Rechtsvorschriften/ Festlegungen zu Schutzgebieten und geschützten Landschafts(bestand)teilen im Rahmen der Abwägung in der Planfeststellung überwunden werden können, nicht mehr sichergestellt. Aus diesen Gründen halten es die Naturschutzverbände für fraglich, ob die Rheinspange 553 in der Vorzugsvariante, aber auch in jeder anderen Variante, umsetzbar ist.

Zu den Einzelaspekten der Planung:

Verkehrsuntersuchung/-planung:

Die Verkehrsgutachten, die im Rahmen der Linienbestimmung erstellt wurden, betrachten auftragsgemäß andere mögliche Lösungsalternativen für die Verkehrsproblematik im Kölner Großraum und in Bezug auf andere Verkehrsträger nicht. Es wurde nicht geprüft, ob eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs oder eine Optimierung der bestehenden Infrastruktur sinnvollere Alternativen darstellen könnten. Für den Prognose-Bezugsfall 2030 wurde anhand eines aktuellen Verkehrsmodells für die Region unter Berücksichtigung sämtlicher Ausbauvorhaben für Straße, Siedlung und Umweltverbund Verkehr ein Modell für die Verkehrsbelastung der Straßen im Untersuchungsgebiet entwickelt. Hierin inbegriffen sind die Ausbaumaßnahmen der Rodenkirchener Autobahnbrücke im Kölner Süden sowie der Friedrich-Ebert-Autobahnbrücke im Bonner Norden.

Danach ergeben sich folgende durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen (Kfz/24h):

Für die Rodenkirchener Brücke weist

- die Prognose ohne Rheinspange 158.700 Kfz/24h,
- mit Rheinspange Vorzugsvariante 6aT 149.300 Kfz/24h und damit
- ein Minus/ eine Entlastung von 9400 Kfz/24h auf, das sind knapp 6 % des täglichen Gesamtverkehrs im Bezugsfall⁴.

Für die Friedrich-Ebert-Brücke weist

- die Prognose ohne Rheinspange 118.900 Kfz/24h,
- mit Rheinspange Vorzugsvariante 6aT 109.400 Kfz/24h und damit

⁴ S. 40 ff., Voruntersuchung, Unterlage 22, Verkehrsuntersuchung

- ein Minus/ eine Entlastung von 9500 Kfz/24h auf, das sind knapp 8 % des täglichen Gesamtverkehrs im Bezugsfall.

Dabei fahren über die Querspange (Messpunkt Rheinquerung) 2030 dann täglich insgesamt 34.100 Kfz/24h. Abzüglich des Entlastungsverkehrs auf den beiden anderen Autobahnbrücken entfallen dann noch 15.200 Kfz/24h auf das eigentlich laut dem BVWP 2030⁵ anvisierte Ziel der Rheinspange, das Wachstum der Ballungsraumrandzone zwischen Köln und Bonn verkehrlich abzufangen, die Anbindung an den Flughafen zu verbessern und den Chemiegürtel um Köln aufgrund der besseren Vernetzung zu stärken. Solche Zahlen weist das Bezugsfall-Modell 2030 für die kleineren Landesstraßen im rechtsrheinischen Untersuchungsraum aus⁶. Diese können in Verbindung mit den minimalen Entlastungswirkungen keinen Autobahnneubau und sachlich auch keinen vordringlichen Bedarf begründen. Auch der beschriebene (nicht mit Zahlen dargestellte) Kaskadeneffekt⁷, der dazu führt, dass nördlicher Verkehr auf die Rodenkirchener Brücke nachgezogen wird, kann nicht überzeugen. Wenn die neue Leverkusener Autobahnbrücke über den Rhein fertig gestellt ist, dürfte ein Ausweichen über eine sehr viel weiter südlich liegende Verbindung kaum noch nötig/ attraktiv sein.

Bei den am Ende der Untersuchungen nach Feststellung der FFH-Unverträglichkeit von 5 Varianten noch verbleibenden Alternativen weist Variante 6aB, also die gleiche Variante mit Brückenbau statt Tunnel, die höchste Verkehrsbelastung im Prognose-Fall 2030 (47.900 Kfz/h) auf. Selbst hier ergibt sich nur eine Entlastung der beiden Brücken von 12.600 Kfz/h (Rodenkirchener Brücke, rd. 8 %) und 13.600 Kfz/h (Friedrich-Ebert-Brücke, rd. 11 %). Hier würden dann immerhin 21.700 Kfz/h über die Entlastungswirkung hinaus über die Querspange rollen⁸.

Auch die Funktion als Alternativroute bei Staulagen und die Funktion als Ausweichstrecke während des Ausbaus der beiden genannten anderen Autobahnbrücken können nicht verfangen, voraussichtlich gehen beide Brücken lange vor der Rheinspange in Bau und die Leverkusener Brücke im Kölner Norden ist in Teilen schon fertig gestellt.

Eine Entlastung durch die neue Autobahn wird also nur in geringem Umfang prognostiziert, während die Umwelt- und Klimafolgen gravierend sind. Der Flächenverbrauch ist nicht nur aus naturschutzfachlicher Sicht

⁵ Projektdossier A 553 AK Köln-Godorf - AD Köln-Lind, Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A553-G10-NW-T2-NW/A553-G10-NW-T2-NW.html>

⁶ S. 25, Voruntersuchung, Unterlage 22, Verkehrsuntersuchung

⁷ S. 24, Voruntersuchung, Unterlage 22, Verkehrsuntersuchung

⁸ S. 36 ff., Voruntersuchung, Unterlage 22, Verkehrsuntersuchung

problematisch, sondern führt auch zu erheblichen ökonomischen Folgekosten, da die durch die Landschaft bereitgestellten Dienstleistungen (z. B. CO₂-Speicherung, Luftreinhaltung, etc.) entfallen.

Umweltverträglichkeit:

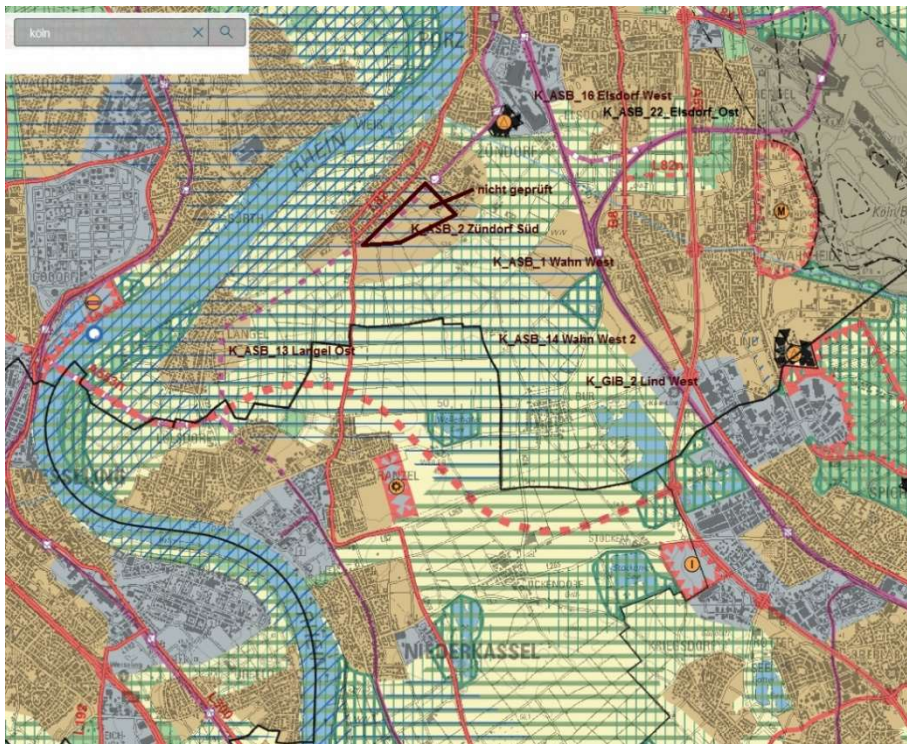
Der Bundesverkehrswegeplan ist angesichts der Entwicklungen im Umweltbereich seit seines In-Kraft-Tretens im Jahr 2016 (Projektdatei von 2013) vollkommen überholt und hat schon damals die Umweltauswirkungen des Projektes falsch eingeschätzt. Anhand der vorliegenden Untersuchungen zeigt sich dies überdeutlich. Während die Umweltbetroffenheit damals bereits erkennbar fehlerhaft als gering eingeschätzt wurde („keine Betroffenheit besonderer Umweltqualitäten“⁹), zeigen UVS und faunistische Planungsraumanalyse deutlich auf, dass es sich insbesondere im Rechtsrheinischen um einen großen zusammenhängenden Agrarraum handelt, der eine herausragende Funktion als Lebensraum für Feldvögel und Amphibien aufweist. Es wird im gesamten Großraum u.a. zu erheblichen artenschutzrechtlichen Konflikten kommen und es kann nach Einschätzung der Naturschutzverbände eine „verfahrenskritische Masse“ erreicht werden (s.u.). Auch die FFH-Problematik, auch für die FFH-Lebensraumtypen, ist bei einigen Varianten voraussichtlich nicht zu überwinden und im Bereich Grundwasserschutz bestehen aufgrund der Betroffenheit von Wasserschutzgebieten Konflikte, deren Erheblichkeit wie in den UVS-Terminen deutlich wurde offenbar auch durch das vorgelegte diesbezügliche Gutachten nicht abschließend ausgeschlossen werden kann. Außerdem wird damit der einzige großräumig unzerschnittene verkehrsarme Raum im Ballungsgebiet Köln/ Bonn unwiederbringlich zerstört und seine Funktionen als wichtiger städtischer Erholungsraum mit heute und zukünftig sehr hoher klimaökologischer Bedeutung massiv beeinträchtigt. Schon mit diesen wenigen hier angesprochenen Ergebnissen aus der Raumwiderstandsanalyse und UVS bestätigt sich die Einschätzung aus der Machbarkeitsstudie zu einer Rheinquerung Wesseling/ Langel des BUND vom November 2016, nach der dieser Autobahnneubau als nicht umsetzbar eingestuft wird, mehr als eindrücklich. Im betroffenen Raum kann keine naturverträgliche Variante gefunden werden.

Die großräumige Bedeutsamkeit der Auswirkungen jeder Variante wird durch kumulative Wirkungen im Rahmen der Siedlungsentwicklung durch den neuen Regionalplan, der mit den Offenlagen (Januar 2022, Oktober 2024) als in Aufstellung befindliches und zu berücksichtigendes Ziel der Raumordnung einzustufen ist und zu erwartende Folgewirkungen

⁹ Projektdossier A 553 AK Köln-Godorf - AD Köln-Lind, Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A553-G10-NW-T2-NW/A553-G10-NW-T2-NW.html>

(Folgeprojekte Infrastruktur, Siedlungsfläche für Wohnen und Gewerbe¹⁰) weiter verschärft. Damit sind weitere erhebliche Beeinträchtigungen für diesen Raum bereits heute konkret absehbar, die die heutige Bedeutung des Agrarraums für Natur und Landschaft nahezu komplett zerstören würden. Die Naturschutzverbände fordern, diese im Rahmen der Erhebung und Bewertung von kumulierenden Wirkungen im Rahmen der UVS/ des Umweltberichts schon auf dieser Ebene der Planung zu berücksichtigen und in die Abwägung einzustellen.

Weitere negative Effekte ergeben sich aus dem Regionalplan Köln absehbar durch die Inanspruchnahme von erklärten Feldvogelschutzgebieten für die Ausweisung von Windenergiebereichen. Der auf Grund des Flughafens Köln/ Bonn nicht mit Windkraftanlagen überplanbare Freiraum des Plangebietes gewinnt daher an Bedeutung für den Erhalt von Populationen der typischen Feldvogelarten im gesamten Rhein-Sieg-Kreis.



Ausschnitt aus dem 1. Regionalplanentwurf für den Regierungsbezirk Köln vom Dezember 2021, vergleichbar in der 2. Offenlage.

Zur Bewertung der Auswirkungen auf den Großraum verweisen die Naturschutzverbände auf ihre Stellungnahme zum Regionalplan Köln (1. Offenlage, s. Abbildung), die für die Bewertung von kumulierenden

¹⁰ So auch beschrieben in Unterlage 19.1.2, Umweltverträglichkeitsstudie, Teil2/3, S. 566 f., bzw. Unterlage 1.1, Erläuterungsbericht, S. 153

Wirkungen herangezogen werden kann¹¹. Hier wird eindrücklich aufgezeigt, was die geplante Siedlungsentwicklung in diesem Großraum insbesondere für den Biotopverbund bedeutet. Die geplante Rheinspange würde massiv dazu beitragen, diesen Raum endgültig zu entwerten.

Schutzgut Tiere/ Pflanzen/ Biodiversität

Fehlende neue und geplante Schutzgebietsausweisungen (NSG)

Dies betrifft folgende NSGs:

- „Weißer Bogen“
- „Linder Bruch“/Senkelsgraben“
- „Sürther Aue“
- Erweiterung BSG „Langeler Auwald rrr.“.

Überörtliche Bedeutsamkeit für das Schutzgut Tiere

Bei der Beurteilung der Auswirkungen sind auch die besonderen Funktionen und die überörtliche Bedeutung des Untersuchungsraums für bestimmte Arten zu berücksichtigen. So wird in der UVS darauf hingewiesen, „dass vor allem die größeren Landwirtschaftsflächen im rechtsrheinischen Untersuchungsraum und z. T. auch im südlichen linksrheinischen Untersuchungsraum eine hohe Bedeutung als Brutlebensraum für Feldvögel haben. U. a. mit Feldlerche, Grauammer, Kiebitz, Rebhuhn und Wachtel wurden hier in z. T. hohen Revierdichten typische Arten der Feldflur nachgewiesen, die in NRW und auch bundesweit auf der Roten Liste stehen und in NRW nur einen unzureichenden bzw. sogar nur schlechten Erhaltungszustand aufweisen. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass die für eine stabile Feldvogelfauna notwendige Eigenschaft des zusammenhängenden offenen Agrarraums rechtsrheinisch in den Naturräumen Niederrheinische Bucht und Süderbergland nur noch im Untersuchungsraum und seiner näheren Umgebung gegeben ist ...“¹² Dies steht in Verbindung mit der Einstufung als unzerschnittener verkehrsarmer Raum, dessen Erhaltung wesentliche Grundlage auch für die Erhaltung der Biodiversitätsfunktionen ist. Die Feldlerche wird in der UVS aufgrund der zahlreichen Nachweise sogar als Leitart der Feldflur im rechtsrheinisch betroffenen Agrarraum eingestuft¹³.

Hier befinden sich außerdem Förderflächen für Offenlandarten (Vögel, Amphibien):

¹¹ Kapitel Siedlungsflächen E.1.5, Abschnitt Geplante „Siedlungsentwicklung im Großraum Zündorf, Wahn, Libur, Lind und Langel rechtsrheinisch“, S. 165, und zugehörige Flächenbewertungen Nrn. 1,2,9,10, 16,17,22), Gesamtstellungnahme unter: <https://www.lb-naturschutz-nrw.de/news/krisenbewaeltigung-fehlanzeige-in-der-planungsregion-koeln-stellungnahme-der-naturschutzverbaende-zum-1-regionalplanentwurf.html>

¹² Unterlage 19.1.2, Umweltverträglichkeitsstudie, Teil2/3, S. 435

¹³ Unterlage 19.1.2, Umweltverträglichkeitsstudie, Teil2/3, S. 412

„Nicht zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass alle Varianten innerhalb von Flächen verlaufen, die gemäß dem Konzept zur Förderung der Arten der offenen Feldflur im Bereich der Städte Niederkassel und Troisdorf (...) Vorzugsräume für Maßnahmen zur Entwicklung und Förderung der Biodiversität in den offenen Feldfluren darstellen.“ (ebd.)

Nach Einschätzung der Naturschutzverbände gibt es für die zahlreichen Vorkommen stark bedrohter Feldvogelarten im Raum keine Ausweichquartiere. Die Bedeutung der rechtrheinischen Rheinebene als Feldvogellebensraum ist hier an unzerschnittene Räume (s.o.), Störungsarmut und das Vorhandensein von Biotopinseln/Trittsteinen (wie Kiesgruben, Brachen, Flächen mit Agrarumweltmaßnahmen) geknüpft, die noch sichere Bruthabitate geben und die Ernährungssituation sichern. Es besteht die Gefahr, dass die aktuell schon äußerst prekäre Situation für die Feldvögel kippt und der Raum seine Bedeutung für Feldvögel vollends verliert. Es wird daran erinnert, dass Populationen naturwissenschaftlich abgeleitet gewisse Mindestgröße aufweisen müssen, um dauerhaft überlebensfähig zu sein.

Für Amphibienarten ergibt sich ebenfalls eine besondere Bedeutung des Raums. In der UVS wird dargelegt, dass Kreuz- und Wechselkröte im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt und somit streng geschützt sind. Die beiden Arten sind deutschlandweit stark gefährdet. In der faunistischen Planungsraumanalyse wurden diese beiden Pionierarten als kritisch herausgearbeitet. Weiter heißt es: „Beide Arten sind an dynamisch veränderliche Lebensräume der Flussaue angepasst und in der Konsequenz der Flussregulierungen auf Sekundärlebensräume angewiesen. Im Untersuchungsraum liegen die Lebensräume der beiden Arten vor allem in den Sand- und Kiesabbauarealen, die sich südlich von Köln auf beiden Rheinseiten erstrecken. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass das Wechselkrötenvorkommen im Untersuchungsraum und seiner näheren Umgebung eine landesweite Bedeutung aufweist. Aufgrund des isolierten Vorkommens besteht hier eine landesweite Verantwortung für die Art.“¹⁴

Diese überörtliche Bedeutsamkeit im Zusammenhang mit der drohenden, nahezu vollständigen Zerstörung dieser Raumfunktionen, auch in Zusammenschau mit den schon beschriebenen kumulativen und Folgewirkungen, begründet nach Auffassung der Naturschutzverbände als gravierender Biodiversitätsschaden und im eklatanten Gegensatz zu der Einschätzung im BVWP 2030 zu den Umweltauswirkungen die dringend notwendige Streichung dieses Projektes und die Einstellung des Planverfahrens.

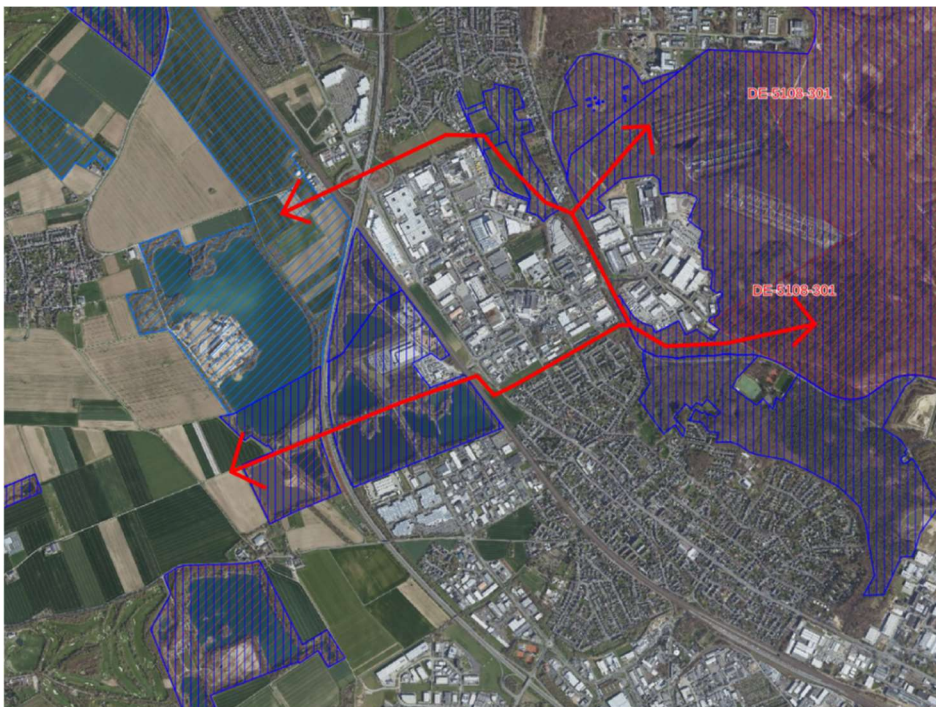
¹⁴ Unterlage 19.1.2, Umweltverträglichkeitsstudie, Teil2/3, S. 419

Hier ist auch beachtlich, dass die Mitgliedstaaten nach der neuen und direkt geltenden EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur (2024/1991) dafür Sorge tragen müssen, dass die Tendenz hin zu einer ausreichenden Qualität und Quantität der Habitate der FFH-Arten (Anhänge II, IV und V der Richtlinie 92/43/EWG) und der Arten der Vogelschutzrichtlinie (2009/147/EG) zunimmt; es darf also keine weitere Verschlechterung eintreten.

Die Naturschutzverbände weisen erneut darauf hin, dass im Planungsraum der bedrohte Gartenschläfer vorkommt. Diese Art wird neuerdings bei Planungen besonders berücksichtigt. Am Rheinufer, insbesondere im Bereich Langel, ist mit Bibervorkommen zu rechnen. Der Biber wurde Ende letzten Jahres in der Zündorfer Groov nachgewiesen. In Langel hatte es in den Jahren zuvor bereits Sichtungen gegeben – darauf hatten die Verbände ebenfalls hingewiesen.

Biotopverbund

Die Variantenauswahl hat die Ansprüche zur Sicherung und Wiederherstellung von überregionalen Biotopverbundachsen (s. Abb.) nicht ausreichend berücksichtigt und keine Planvariante aufgebaut, die zu einer unterstützenden Planung im Sinne des § 2 Absatz 2 BNatSchG wird. Hier sind insbesondere Biotopverbundfunktionen von der Wahner Heide zur Rheinebene planerisch zu berücksichtigen.



Zentrale Verbundanforderung im Planungsraum (rot), blau unterlegt sind die Verbundflächen gemäß LANUV, rot punktiert: FFH-Gebiet „Wahner Heide“ Kartenbasis: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>

Vorprüfung Artenschutz

Die Naturschutzverbände kritisieren die Darstellung der Artenschutzbelange in der Unterlage 19.6 zur Vorprüfung Artenschutz als nicht ausreichend/ zu unkonkret. Im Rahmen der faunistischen Planungsraumanalyse und der UVS sind umfangreiche Daten zusammengetragen und auch erhoben worden, um die Auswirkungen auf die einzelnen Arten feststellen zu können und diese sind für die einzelnen Varianten auch sehr konkret benannt, z.B. werden Brutplatzverluste für die Avifauna zahlenmäßig benannt. Dies ist auch angezeigt, da die Artenschutzkonflikte dahingehend beurteilt werden müssen, ob sie auf der nachfolgenden Ebene der Planfeststellung ggf. unüberwindbar sein können und dann dazu führen, dass die letztlich bestimmte Linie ggf. nicht umsetzbar ist.

— In der Auflistung der Auswirkungen in der Unterlage zur Vorprüfung werden dahingegen lediglich pauschalisierte Angaben gemacht, ohne das Ausmaß der voraussichtlichen Beeinträchtigung zu benennen. So wird bei der Avifauna z.B. für die Feldlerche der Revierverlust generell nur grob räumlich verortet für die einzelnen Varianten, obwohl tlw. konkrete Zahlen/ Abschätzungen dazu vorliegen. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. CEF-Maßnahmen werden nur pauschal aufgelistet und nicht konkret auf den vorliegenden Sachverhalt zu den Betroffenen bezogen. Für die Feldlerche wird im Zusammenhang mit weiteren Arten der offenen Feldflur allgemein formuliert, dass die Verfügbarkeit von geeigneten Flächen für CEF-Maßnahmen erst im weiteren Planungsprozess ermittelt wird, d.h. auf Ebene der Linienbestimmung findet keine dahingehende Prüfung statt. Dieses Vorgehen ist aus Sicht der Naturschutzverbände nicht ausreichend für die Einschätzung der Lösbarkeit der Artenschutzbelange im Rahmen der nachfolgenden Planfeststellung.

— Für die Vorzugsvariante 6aT ergibt sich bspw. ein geschätzter Verlust von ca. 20 Revieren der Feldlerche (ebd.). Für diese Art müssen auf der nachfolgenden Planungsebene vorlaufende CEF-Maßnahmen ergriffen werden, d.h. vor Beginn der Baumaßnahmen müssen Ausgleichsräume zur Verfügung gestellt werden, die von den verdrängten Individuen besiedelt werden können. Auf Ebene der Linienbestimmung muss zuverlässig festgestellt werden, ob die dafür erforderliche Ausgleichsfläche, die aufgrund der großen Standorttreue der Art in unmittelbarer Nähe liegen muss und nach LANUV¹⁵ mindestens 1 ha pro Brutpaar erfordert, auch vorhanden ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Gesamttraum offenbar dicht besiedelt ist von dieser Art und ggf. wenig bis keine weitere Aufnahmekapazität mehr aufweist. Der Bedarf von mindestens 20 ha neu besiedelbarer Fläche muss

¹⁵ LANUV-Infosystem Geschützte Arten in NRW,
<https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/de/arten/gruppe/voegel/masn/103035>

im Hinblick auf die Verfügbarkeit in räumlicher Nähe zu den betroffenen Revieren im Rahmen dieses Verfahrens abgeprüft werden.

Auch für die beiden Amphibienarten Wechselkröte und Kreuzkröte ergibt sich die Erforderlichkeit der Prüfung im Hinblick auf die Umsetzungsmöglichkeit der Maßnahmen. Diese sind meist kleinräumig, die Flächen müssen aber auch in direkter Nachbarschaft/ mit Leitbiotopen erreichbar sein. Für die Vorzugsvariante 6aT wird für beide Arten Biotopverlust und -zerschneidung bei der Durchquerung von Kiesabbaubereichen dargestellt, rechtsrheinisch im gesamten Raum zwischen Niederkassel und Troisdorf-Eschmar. Außerdem kommt es durch den Eingriff in den Schwalbensee und am Liburer See zu Habitatverlusten. Für die Wechselkröte wird festgestellt, dass sich insgesamt ein hohes Gefährdungspotenzial für die Art durch Lebensraumverluste, Zerschneidungswirkungen und Kollisionsgefährdung mit dem Verkehr auf der neuen A 553 ergibt. In dem durchfahrenen Bereich westlich der A 59 ist ggfs. von verstärkten Vernetzungsbeziehungen zwischen dem NSG „Stockem Nord“ und dem Liburer See sowie zwischen dem NSG „Stockem Nord“ und den Spicher Seen auszugehen. Zudem ist hier auch der linksrheinische Abschnitt betroffen, wo im Bereich der neuen AS Wesseling und den Anbindungen südlich von Wesseling-Urfeld ein Lebensraum v.a. der Wechselkröte liegt.

Hier ist ein großräumiger, zusammenhängender Lebensraumkomplex betroffen. Es muss für den betroffenen Raum im Zusammenhang dargelegt werden, in welchem Umfang Ausgleichshabitats nötig werden und über welche Flächen eine ausreichende Vernetzung für Wanderbewegungen und Wechselbeziehungen sichergestellt werden kann. Hier sind insbesondere auch die Biotope im Zwischenraum der Gewässer von Bedeutung. Dabei geht es auch um die Überwinterungslebensräume und hinsichtlich Querungen um den Querschnitt der geplanten Autobahn und deren Anschlüsse. Es reicht hier nicht, jeweils Maßnahmen für die einzelnen betroffenen Vorkommen vorzusehen, der beschriebene großräumige Zusammenhang im Gesamtgebiet muss für dieses landesweit bedeutsame Vorkommen erhalten bleiben.

Auch die Maßnahmen für diese Arten müssen als CEF-Maßnahmen vor Baubeginn hergestellt werden. Das Gebiet um den Storchensee, den Schwalbensee und den Molchweiher wird zukünftig u.a. aufgrund der Bedeutung für Amphibien als NSG ausgewiesen.

Letztlich stellt der UVP-Bericht fest, dass aufgrund der sehr hohen Bedeutung insbesondere der landwirtschaftlichen Nutzflächen des rechtsrheinischen Untersuchungsraumes für die Feldvogelfauna und die Wechselkröte bei allen Varianten von erheblichen artenschutzrechtlichen Konflikten auszugehen ist. Darüber hinaus können bei allen Varianten, die

den Rhein mit einer Brücke queren, artenschutzrechtliche Konflikte nicht ausgeschlossen werden¹⁶.

FFH-Prüfung

Hinsichtlich möglicher Tunnelvarianten folgen die Naturschutzverbände nicht der Einschätzung, dass diese FFH- bzw. bezogen auf FFH-Lebensraumtypen und auf den Artenschutz unbedenklich sind. Zum einen können erhebliche Beeinträchtigungen während der Bauphase auftreten und zum anderen sind auch bei Tunnelvarianten mindestens Belüftungsanlagen und Rettungswege zu beachten, die relevante Störungen verursachen können. Auswirkungen auf den Grundwasserstrom durch ein Tunnelbauwerk können die gewässergetönten FFH-Gebiete ebenfalls beeinträchtigen.

Beschreibung/ Bewertung der Vorzugsvariante 6aT und der aus Umweltgesichtspunkten besten Variante 10T

Die **Variante 6aT** weist für das Schutzgut Tiere/ Biologische Vielfalt erhebliche Konflikte auf. Besonders betroffen sind die Feldvogellebensräume, in denen es zu erheblichen Revierverlusten für Feldlerche (20, s. Abschnitt Vorprüfung Artenschutz), Rebhuhn und Kiebitz entlang der Trasse kommt, dies vor allem zwischen Niederkassel und nördlich von Niederkassel-Stockem auf insgesamt ca. 3,2 km Länge. Zu zusätzlichen Beeinträchtigungen kommt es durch die AS der neuen A 553 an die L 269 nordöstlich von Niederkassel. Für den Kiebitz liegen nordwestlich von Uckendorf sowie nördlich und nordwestlich von Stockem Hinweise zum Vorkommen der Art vor. Es sind Beeinträchtigungen der möglichen Reviere insbesondere durch Habitatverluste und verkehrsbedingte Schalleinwirkungen zu erwarten. Für das Rebhuhn liegen vor allem östlich der A 555 (im Bereich der neuen AS Wesseling), nördlich von Uckendorf, östlich der Kiesgrube Uckendorf und südwestlich des Liburer Sees Reviere des Rebhuhns. Beeinträchtigungen der Reviere sind insbesondere durch Habitatverluste, Zerschneidungswirkungen und verkehrsbedingte Schalleinwirkungen zu erwarten. Generell ist der betroffene Biotopverbund für Rastvögel im Winter von Bedeutung.

Die geplante Anschlussstelle für die Verbindung mit der A 59 liegt innerhalb einer Ansammlung von ehemaligen Kiesgruben inmitten des für die Artenvielfalt und für das Biotopnetzwerk mit NSGs und LSGs wichtigen Gebietes der Spicher Seen. Dieses Gebiet ist als großräumig zusammenhängender Lebensraum für Amphibien und insbesondere für die streng geschützten Arten Wechselkröte und Kreuzkröte hochbedeutsam (s.o.). Die Lage der Anbindung der Rheinspange an die A59 innerhalb des

¹⁶ S. 23, 149 UVP-Bericht

Seengebietes ist höchst bedenklich und der größte Schwachpunkt der Variante 6aT. Mit den hier ausgewiesenen Biotopverbundflächen besonderer und herausragender Bedeutung, den Naturschutzgebieten inklusive des zukünftigen NSG um den Storchensee, den Schwalbensee und den Molchweiher und den Landschaftsschutzgebieten sowie einem zukünftigen Bereich zum Schutz der Natur im Regionalplan (BSN) ist der Schutz der Spicher Seen und des damit zusammenhängenden Habitatnetzes insbesondere für Amphibien belegt und gesichert.

Die Vorhabenplanung bedeutet einen massiven Eingriff in dieses zusammenhängende Lebensraumnetz und muss nicht nur im Hinblick auf Artenschutzbelange (s. Abschnitt Vorprüfung Artenschutz), sondern auch auf die Inanspruchnahme eines regionalplanerischen Vorranggebietes sowie einer Befreiung von den Vorschriften der NSGs geprüft und in der Abwägung berücksichtigt werden.

Die Naturschutzverbände befürchten im Zusammenhang mit kumulativen Projekten und Folgeprojekten den Verlust der Raumfunktionen als Grundlage für den Erhalt der tlw. landesbedeutsamen Vorkommen von Feldvögeln und streng geschützten Amphibien.

Ebenfalls wird die Hochlage der Autobahn 553 am Autobahnanschluss zur BAB 59 im Bereich der angrenzenden Wasserflächen besonders kritisch bewertet, da es hier zu erhöhten Kollisionen mit Fledermäusen kommen kann und die Belastungen durch Kunstlicht und Lärm weit auf die Wasserflächen ausstrahlen.

Hinzu kommt die teilweise Zerstörung einer Allee als gesetzlich geschütztem Biotop. Entlang der L269 würden insgesamt 24 Bäume für den Bau der Auffahrt gefällt. Auch hierfür bedarf es einer Befreiung. Hier könnte eine Verlegung der geplanten Autobahnauffahrt der Vorzugsvariante zu einem Erhalt des größten Teiles der Alleebäume entlang der L 269 führen. So bietet sich eine Verlegung der Auffahrt nördlich der Trasse zum Kreisverkehr zwischen L269 Liburer Weg/ Liburer Landstraße/ Landgrabenweg und südlich der Autobahntrasse am Liburer Weg an. Die Vorteile des geplanten aufwändigen Straßenneubaus für die Auffahrt samt zusätzlicher Autobahnüberquerung erschließt sich den Naturschutzverbänden nicht. Da mit ihr einerseits erhebliche Kosten, Mehrbelastungen und Flächenverbräuche verbunden sind und andererseits die lokalen Verkehrsströme durch sie in großen Teilen umgekehrt werden würden und es zu erheblichen Verkehrsverlagerungen zu Lasten der Dorflagen insbesondere in Niederkassel und Troisdorf (Bergheim) käme, wird dringend empfohlen, die Anschlussoption insgesamt planerisch aufzugeben.

Eine stärkere räumliche Bündelung der Trasse der BAB 553 und der L 82 bzw. der L 269 wird außerdem empfohlen. Der Flächenverlust in der

Größenordnung von ca. zehn Hektar, der durch den Abstand von ca. 60 Metern zwischen den beiden Straßen entsteht, ist weitgehend vermeidbar.

Planung der Anschlussstelle zur Vorzugsvariante rechtsrheinisch zur A 59

Bei einem Beibehalten der Anschlussstelle O3 als Vorzugsvariante wäre der vollständige Rückbau der Anschlussstelle „Lind“ verkehrstechnisch und naturschutzfachlich zu empfehlen. Die Anschlussstelle „Lind“ liegt nur knapp 1.500 m von der neu geplanten Anschlussstelle O3 entfernt und ist verkehrstechnisch ein erhebliches Hindernis. Sie behindert den Aufbau eines wirksamen Biotopverbundkonzeptes für das Natura-2000-Gebiet „Wahner Heide“.

Planung der Anschlussstellen zur Vorzugsvariante: linksrheinisch zur A 555

Die Planung eines neuen Autobahnanschlusses linksrheinisch mit einer Straßenquerspange zwischen L 192, A 555 und L 300 würde eine erhebliche zusätzliche Belastung des Raumes darstellen. Es wird dringend geraten, diese Anschlusslösung aufzugeben und einen Anschluss an das untergeordnete Straßennetz im Bereich des bestehenden BAB-Anschlusses „Wesseling“ aufzubauen. Ein neuer Anschluss nur etwa 1.500 m vom geplanten Autobahndreieck BAB 555 / 553 entfernt, stellte eine erhebliche Minderung des Verkehrsflusses dar.

Die **Variante 10 T** vermeidet durch den südlicheren Anschlusspunkt an die A 59 zwar die Beeinträchtigung der Spicher Seen, führt aber zu vergleichbaren Auswirkungen auf die bereits behandelten Arten:

Auch diese Flächen gehören zum Konzept zur Förderung der Arten der offenen Feldflur im Bereich der Städte Niederkassel und Troisdorf für Feldvögel und Amphibien (s.o.).

Für die Feldlerche kommt es hier im links- und rechtsrheinischen Verlauf zum Verlust von 23 Revieren und es sind zahlreiche Rebhuhnvorkommen vor allem östlich der A 555, südlich und süd- östlich des Niederkasseler Sees, südlich des Golfplatzes Clostermanns Hof und südlich des Stockemer Sees betroffen. Hier ist nach der UVS die Beeinträchtigung der Brutkolonie des Kiebitzes südlich des Niederkasseler Sees durch die A 553 inkl. der neuen AS an die L 269 als besonders schwerwiegend anzusehen. Die Brutkolonie stellt ggfs. die größte im Köln-Bonner-Gebiet dar und damit wäre nach Einschätzung in der UVS nicht nur das hiesige Kiebitz-Vorkommen betroffen, sondern es würde wahrscheinlich den Gesamtverlust für den Kiebitz im rechtsrheinischen Teil der Kölner Bucht betreffen.

Für die Wechselkröte ergibt sich auch hier im Rechtsrheinischen ein hohes Gefährdungspotenzial durch Lebensraumverluste, Zerschneidungswirkungen und Kollisionsgefährdung mit dem Verkehr auf der neuen A 553. Auch der Bereich südlich des NSG „Stockemer See“ ist

betroffen, wo von verstärkten Vernetzungsbeziehungen der Wechselkröte zwischen dem NSG „Stockemer See“ und dem Eschmarer See ausgegangen.

Auch bei dieser Variante wird eine Allee zum Anschluss der neuen Autobahn an das untergeordnete Straßennetz südlich von Niederkassel in Teilen zerstört. Hinzu kommt ein hoher Verlust von Flächen mit Kompensationsmaßnahmen.

Es zeigt sich eindrücklich, dass selbst die nach Umweltgesichtspunkten am besten bewertete Variante erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Tiere/ Biologische Vielfalt aufweist und eine naturverträgliche Planung der Rheinspange 553 nicht möglich ist.

Schutzgut Klima/ Luft

Anforderungen aus dem Klimaschutzgesetz

Die Ziele und der Zweck des KSG sind auch bei Straßenbauvorhaben zu berücksichtigen. Dies gilt für alle Ebenen der gestuften Straßenplanung. Sie sind jeweils in die Abwägung als öffentlicher Belang einzustellen. Dabei sind sie laut den Hinweisen des BMDV zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung¹⁷ auf Vermeidung und Minderung der THG-Emissionen ausgerichtet.

Die Alternativenprüfung in der Linienfindung trägt durch den Vergleich der Varianten mit großräumiger Betrachtung in wesentlichem Maß dazu bei, dem Verminderungs- und Vermeidungsansatz gerecht zu werden. Von den drei zu prüfenden Kriterien kann hier insbesondere der Vergleich der Treibhausgasbilanz des Verkehrs (Kriterium „Verkehrsbedingte THG-Emissionen“) auf der Straße pro Variante zu großen Vermeidungseffekten führen, da hier die Möglichkeiten zur Einflussnahme auf den wesentlichen Parameter Verkehrsleistung (gefährdete km) insbesondere durch die Veränderung der Streckenlänge bzw. der Längsneigung, aber auch durch den ev. Beitrag zur Stauvermeidung und Verkehrsflussverbesserung besteht. Auch spielt mit der Festlegung von Bauwerken wie Brücken und Tunneln, die in der Linienbestimmung festgelegt werden, das Kriterium „THG-Lebenszyklusemissionen“ (Bau, Erhalt und Betrieb der Straße) schon auf dieser Planungsebene eine Rolle. Dieses Kriterium wird aber maßgeblich erst in der Ausführungsplanung bestimmt und das anteilmäßige Verhältnis dieser beiden Kriterien in Bezug auf die Gesamtemission des Sektors Straße beträgt ca. 80-90 % (Verkehrsbedingte THG) zu 5-15 % (THG-Lebenszyklusemissionen) (Balla et. al 2022, S.

¹⁷ ARL Straßenbau Nr. 03/2023 Sachgebiet 12.0: Umweltschutz, Allgemeines: Betreff: Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung. BMDV

419)¹⁸. Das Kriterium „Landnutzungsbedingte THG-Emissionen“ muss zwingend auf dieser Planungsebene schon dazu führen, dass großräumig Alternativen zur Inanspruchnahme von Böden und Biotopen mit Funktionen als THG-Speicher oder -Senke ermittelt und in der Abwägung eingestellt werden.

Laut der BMDV-Hinweise sind für jedes Neubau- und Ausbaivorhaben zwingend Aussagen zu dessen Auswirkungen auf die Klimaschutzziele nach KSG zu treffen und die Darstellung dazu muss vollständig, übersichtlich und nachvollziehbar aufbereitet werden. Dazu sind die Auswirkungen auf die drei Bewertungskriterien (s.o.) sowohl im negativen als auch im positiven darzustellen und Vermeidungs- und Minderungsmöglichkeiten auszuschöpfen.

Die vorliegende UVS berücksichtigt die Parameter im Rahmen der Variantenprüfung in der Erhebung und Darstellung soweit möglich wie in den BMDV-Hinweisen vorgesehen.

Die Lebenszyklusemissionen werden gemessen in CO₂-Äquivalenten (CO₂-e/m²) für die Varianten dargelegt. Die Tunnelvarianten weisen erwartbar die höchsten Emissionen auf, dabei reicht die Spannweite von Variante 6aB mit den geringsten Emissionen von 2958 t/a bis zu Variante 3B mit den höchsten Emissionen von 5.591 t/a, eine Differenz von 2633 t/a. Die Vorzugsvariante 6aT liegt mit 4.293 t/a (+ 1335 t/a) ebenso wie die aus Umweltsicht bestbewertete Variante 10T mit 4.519 t/a (+ 1561 t/a) im Mittelfeld. Es liegen 7 Varianten unter den Werten der Vorzugsvariante und 9 Varianten unter der Variante 10T. Die Varianten mit den höchsten Emissionen (3B/4B) werden aufgrund der FFH-Problematik nicht in die Gesamtbewertung der Varianten über alle Zielfelder hinweg eingestellt. Die Variante 10T verbleibt dann als diejenige mit den höchsten THG-Emissionen unter allen anderen Varianten. Damit wäre die aus Umweltgesichtspunkten insgesamt günstigste Variante hier die schlechteste und auch die Vorzugsvariante liegt unter den verbleibenden Varianten nur auf Platz 3.

Verkehrsbedingte THG-Emissionen werden anhand des Verkehrsmodells für die Varianten berechnet. Dabei ergeben sich bei den Tunnel-Varianten CO₂-freundlichere Reisegeschwindigkeiten, da die Höchstgeschwindigkeit in den Tunneln auf 100 km/h limitiert ist. Gleichzeitig führt diese Limitierung der Höchstgeschwindigkeit nach den Ausführungen in der UVS zu einer geringeren Nutzung der Rheinspange durch Verkehrsteilnehmer und somit wieder zu einer geringeren Einsparung der Fahrleistung. Die Emissionswerte reichen von einer Einsparung von 11.000 t/a bei den Varianten 3B/4B bis zu einer Erhöhung von 1000 t/a bei den Varianten

¹⁸ Stefan Balla, Sven Reiter, Grischa Löwe, Fanny Mundt und Florian Gans (2022): Klimawandel und Straßen – Integration einer Treibhausgasbilanz in die Neu- und Ausbauplanung? Natur und Landschaft 97. Jahrgang, Ausgabe 9/10, Kohlhammer.

5B/11B. Die Vorzugsvariante 6aT weist eine THG-Ersparnis von 2000 t/a auf, die Variante 10T ein Minus von 1000 t/a. Nimmt man auch hier die Varianten 3B/4B (s.o.) aus der Betrachtung heraus, so liegt der größte Einsparungswert bei 3000 t/a bei Variante 7T. Damit ist die Variante 6aT hier nah am höchsten festgestellten Einsparpotenzial.

Bei den landnutzungsbedingten THG-Emissionen geht es nach den BMDV-Hinweisen um Böden und Biotope, die als CO₂-Speicher und -Senken wirken. Zu den relevanten Böden gehören Moore und Anmoore, aber auch bestimmte Mineralböden (mit terrestrischen Feuchtgebieten, Grünland im engeren Sinne). Außerdem spielen Gehölze/ Wald eine entscheidende Rolle als Netto-Kohlenstoffsенke. Diese biotopbezogenen Auswirkungen sind im Rahmen der Eingriffsregelung zu ermitteln und abzarbeiten. Auf der Ebene der Linienbestimmung kommt diese noch nicht zum Tragen.

Für die Rheinspange werden diese Emissionen anhand der vorliegenden Darlegungen zu Lebensräumen/ Biotopen vorgenommen. Dabei wird im Hinblick auf THG-Senken und Speicher der Verlust von älteren Wald-/ Gehölzbeständen mit starkem bis sehr starkem Baumholz als Bewertungskriterium aus der Betrachtung zum Verlust von Biotoptypen herangezogen. Dieser beträgt für 8 Varianten unter 0,5 ha und betrifft die Varianten 6aT und 10 T nicht. Böden mit Funktion für den Klimaschutz als Kohlenstoffspeicher und Kohlenstoffsенke kommen laut der UVS im Untersuchungsraum nicht vor. Insofern trägt dieses Kriterium hier nicht wesentlich zur Variantendifferenzierung bei.

Zusammenfassend wird deutlich, dass bei den nach der FFH-Prüfung noch in Frage kommenden Varianten die Tunnelvarianten und damit auch die Vorzugsvariante insbesondere bei den Lebenszyklusemissionen ungünstig zu bewerten sind. Wie oben bereits dargestellt beträgt das Verhältnis dieser beiden Kriterien in Bezug auf die Gesamtemission des Sektors Straße ca. 80-90 % (Verkehrsbedingte THG) zu 5-15 % (THG-Lebenszyklusemissionen). Insofern steht im Vordergrund das Einsparpotenzial aus den verkehrsbedingten THG.

Die Berücksichtigung der THG-Emissionen beim Variantenvergleich kann aber nicht darüber hinweghelfen, dass aus Klimaschutzgesichtspunkten jeder Neubau von Straßen vermieden werden muss und eine Einsparung von verkehrsbedingten THG im jeweiligen Bezugsraum einer Verkehrsuntersuchung nicht bedeuten kann, dass dies als positive Wirkung auf das Schutzgut gewertet wird. Die generelle Verminderung von Straßenverkehr muss vielmehr Ziel einer zukunftsfähigen Verkehrsgesamtplanung sein. Im Sinne der Erreichung der Klimaschutzziele muss die Planung der Rheinspange im Hinblick auf den nicht vorhandenen Bedarf und die nicht begründbare Vordringlichkeit (s.o.) eingestellt werden.

Klimatische Ausgleichswirkungen

Die Naturschutzverbände fordern die Berücksichtigung aktuell vorliegender Studien für den Kölner Raum. Dazu gehören die Publikation LANUV-Fachbericht 50, „Klimawandelgerechte Metropole Köln“, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln, sowie das Umweltverträglichkeitsbewertungs- (UVP)-Handbuch der Stadt Köln oder der kürzlich erschienene Fachbeitrag zu lokalen und regionalen Windsystemen in der Kölner Bucht und dem kanalisierenden Effekt des Rheintals.¹⁹ So sollte die Bedeutung des Rheintal- und Siebengebirgswindes im Planungsgebiet beachtet werden, der erheblich zur Kühlung und Frischluftversorgung der in einer Kessellage befindlichen Stadt Köln beiträgt. Hinzuweisen ist auch auf die Integrierte Raumanalyse Porz-Süd, die neben dem Punkt Klima auch die Aspekte Wasser, Boden und Biotopverbund betrifft.

Im Eingriffsgebiet des Beispielprojektes strömt nachts, zusätzlich zur örtlichen Kaltluftentstehung, akkumulierte Kaltluft vom Siebengebirge und vom Rheintal in die Niederungen und damit in die südöstliche Kölner Bucht. Die Kaltluftmassen vereinigen sich zu einem wichtigen Kaltluftstrom. Er erreicht während der zweiten Nachthälfte als regionaler, südöstlicher Rheintalwind über die Ventilationsbahn Zündorf und Langer Bogen das Kölner Stadtgebiet und belüftet die wärmebelasteten innerstädtischen Bereiche von Köln - bis weit hinter das Messegelände²⁰. Lt. Stadt Köln ist der Rheintalwind das weisende Windfeld²¹ und das einzige effiziente Belüftungssystem für Deutz²². Die Temperaturunterschiede zwischen dem inner-städtischen Köln und den Feldern im Eingriffsgebiet können 10°C und mehr betragen.²³ Diese Frischluftströmung hat in heißen Sommernächten eine bioklimatische Abkühlungsfunktion und führt zudem die Schadstoffe aus der Kölner Kessellage ab. Die Schadstoffkonzentration ist in Köln gerade

¹⁹C. HARTWIG, Y. WIECZORREK, S. BIRKENSTOCK, M. LANGEN, S. GINZEL, M. KOSSMANN: Lokale und regionale Windsysteme in der Kölner Bucht sowie der kanalisierende Effekt des Rheintals; Analyse eines bodennahen Bergwindes entlang des Rheintals, anhand meteorologischer Messdaten, in: Immissionsschutz 1 · 202

²⁰Zum Rheintalwind vgl. die Dissertation Düttemeyer, Dirk, Urban-Orographische Bodenwindssysteme in städtischen Peripherie Kölns, Diss. Essen, Abt. Angewandte Klimatologie und Landschaftsökologie des Institutes für Ökologie der Universität – GH Essen 1999, Hohenwarsleben, 22002.

²¹ Integrierte Raumanalyse Porz-Süd, Stadtplanungsamt Köln , 12/2000, Punkt 1.2.1.5 Klima, S. 11f.

²² Umweltverträglichkeitsbewertungs- (UVP)-Handbuch der Stadt Köln, 2003, Kapitel „Klima“ S.10,.

²³ Ptak, Dr. Dominika, LANUV, Vortrag Hitzebelastung in Köln, Köln - 9. 10. 2013. Zahlen auf der Grundlage einzelner Messfahrten, so dass auch höhere Differenzen möglich sind. So ergab eine einzelne Messung, zufällig am Tag des 2.7.2010 Temperaturunterschiede zwischen der Innenstadt und den Zündorfer Äckern von mehr als 7°. Vgl. dazu auch. LANUV-Fachbericht 50, „Klimawandelgerechte Metropole Köln“, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln, 2013, S. 55 Pkt 4.2. In anderen Städten wurde systematischer untersucht. Dort wurden Differenzen von 15°C und mehr gemessen. In Köln besteht Forschungsbedarf.

bei austauscharmen Wetterlagen besonders hoch und gesundheitsschädlich. Die Kölner Luft ist durch die Kessellage in der Kölner Bucht ohnehin schon besonders stark belastet.

Einige Trassen der Rheinquerung sollen in Höhenlage errichtet werden. Das Bauwerk blockiert dann den Siebengebirgs- und Rheintalwind und verwirbelt daher die für Köln lebensnotwendigen Luftbahnen. Die Dynamik der sie befahrenden Kraftfahrzeuge beeinträchtigt die eingriffssensible Luftströmung zusätzlich.

Die gesundheitliche Gefährdung durch Hitzestress würde sich für alle Bewohnerinnen und Bewohner der betroffenen Kölner Innenstadt, Deutz und auch in Porz erhöhen. Besonders für Risikogruppen wie Kleinkinder, kranke und ältere Menschen würden sich die Beeinträchtigungen erhöhen. Davon betroffen wären auch Krankenhäuser und Seniorenheime im Planungsraum. Neue stehen nun kurz vor Abschluss der Bauarbeiten und ihrer Inbetriebnahme.

Die Naturschutzverbände stellen fest, dass die diesbezüglich aufgeführten Literaturgrundlagen im Literatur- und Quellenverzeichnis nicht aufgeführt sind, so die synthetische Klimafunktionskarte für das Kölner Stadtgebiet, die Planungshinweiskarte (Tag und Nacht) der Stadt Köln oder ihr UVP-Bewertungshandbuch.

Schutzgut Wasser

Die Naturschutzverbände halten ergänzende Untersuchungen zur Wasserschutzgebietsproblematik für erforderlich, die die zukünftigen Entwicklungen im Hinblick auf verstärkte Dürren, verstärkte Grundwasserentnahmen und die Beeinträchtigung der Schutzgebiete durch den Bau der Trasse selbst inklusive der Kumulations- und Folgewirkungen in diesem Großraum betrachtet (verstärkte Siedlungsentwicklung/ Flächenversiegelung mit Betroffenheit der Grundwasserkörper, weitere Verkehrsstrassen). Insbesondere die bestehenden Beeinträchtigungen der Grundwasserkörper und die Auswirkungen durch zusätzliche Versiegelung (auch kumulativ betrachtet mit anderen Planungen/ Vorhaben) sind hier darzustellen und zu berücksichtigen.

Im Bereich zwischen Zündorf und Langel liegt ein festgesetztes Wasserschutzgebiet vor, das für die Trinkwasserversorgung der Bevölkerung der Großstadt Köln sowie des Ballungsraums im Umland von ausschlaggebender Bedeutung ist und das vor anderen Inanspruchnahmen Vorrang hat. Hier sind unter Vorsorgeaspekten grundsätzlich alle Wasserschutzzone zu berücksichtigen.

Die in der UVS im Variantenvergleich bestbewertete Variante V10T verläuft sehr nah an der Wasserschutzzone II und liegt in der Anströmungsrichtung

der Wasserschutzzone II, was als in einer WSG II befindlich bewertet wird. Der Konflikt mit dem Wasserschutzgebiet /II wäre laut UVS nur akzeptabel, „sofern zwingende Gründe und nach Abwägung aller Gesichtspunkte des öffentlichen Wohls eine Straßenführung durch die Zone II nicht zu vermeiden wäre“²⁴. Somit weist die Variante 10T hier einen ggf. nicht zu überwindenden rechtlichen Konflikt auf.

Für die Zündorfer Trinkwasserbrunnen ist bereits beantragt, die Wasserförderung erheblich auszuweiten. Die Klimakrise verursacht im Planungsraum Dürre. Das führt dazu, dass der steigende Trinkwasserbedarf immer häufiger durch die Förderung von Uferfiltrat aus dem Rhein bedient wird. Damit steigt die Bedeutung der gegebenenfalls durch den Bau betroffenen Rheinauen, die mit ihrem Mikrobiom bisher als tauglicher Filter dienen, was in der UVS nicht untersucht wurde.

Die für manche Streckenführungen geplante Aufständigung würde gemäß Auskunft der beauftragten Gutachter zum Absterben des besonders geschützten FFH-Lebensraumtypen bei Langel und des Langeler Auwaldes allein schon durch die Verschattungswirkung führen. Damit würde auch die Filtrationswirkung der Aue ersatzlos entfallen. Bei einer Zerstörung der Aue durch Autobahnbau könnte dann das Trinkwasser nicht mehr in der gewohnten Qualität bereitgestellt werden.

Des Weiteren ist das Gefahrenpotenzial durch die Zunahmen an Transporten und ggf. Betriebserweiterungen/ Neuansiedlungen der Chemieindustrie (Projektziel Stärkung des Chemiegürtels um Köln aufgrund der besseren Vernetzung) perspektivisch zu berücksichtigen. Dies wird sich durch die Erweiterung des Evonik-Hafens noch verstärken.

Es wird außerdem auf das Gefahrenpotenzial für die Bodenverschmutzung (Abgase, giftiger Abrieb von Reifen, Metallen und Schmierstoffen und Austräge von Streumitteln) im Zusammenhang mit möglichen Grundwasserbeeinträchtigungen hingewiesen. Als besonders problematisch sind hierbei die aufgeständerten Varianten zu sehen, bei denen aus technischen Gründen keine konventionellen Lärmschutzwände möglich sind. Das Gebiet ist lt. DWD aufgrund seiner geografischen Lage in ganz besonderem Maß von Starkregen-Ereignissen betroffen. Die Auswirkungen sind sowohl im Hinblick auf die Ziele der WRRL als auch den Trinkwasserschutz zu berücksichtigen. Hier sind außerdem aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse zu berücksichtigen. Eine Langzeitstudie zeigte, dass Dürren durch Risse im Boden dazu führen, dass Regenwasser schneller in tiefere Schichten fließt, wodurch der natürliche Filtrationsprozess des Bodens umgangen wird und Schadstoffe vermehrt ins Grundwasser

²⁴ Erläuterungsbericht, S. 165

gelangen und bereits heute die Qualität und Stabilität des Grundwassers beeinträchtigen²⁵. Die Verschmutzungen und Gefahren für das Grundwasser durch den Autobahnneubau würden dadurch potenziert.

Hinsichtlich der Bedeutung des Hochwasserschutzes müssen die Gefahren für den Langeler Polder im Hinblick auf zukünftig häufigere und verstärkte Hochwassersituationen (HQ-100 und HQ-extrem) berücksichtigt werden, ebenso wie die schon angesprochene Lage in von Starkregen-Ereignissen betroffenen Gebieten. Außerdem sollte im Sinne der Vorsorge nicht nur der Verlust von Retentionsraum auf geschützten Flächen, sondern auch von dafür geeigneten Flächen betrachtet und in die Bewertung einbezogen werden.

Schutzgut Mensch

Für das Schutzgut Mensch wird der Verlust von Siedlungsflächen für das Teilschutzgut Wohnen als Kriterium zur Ermittlung der Umweltauswirkungen herangezogen. Die Naturschutzverbände kritisieren, dass dieses Kriterium sachlich nicht im Rahmen der Umweltauswirkungen zu verorten ist, hier handelt es sich um soziale und wirtschaftliche Auswirkungen. Für das Schutzgut Mensch sind wie auch erfolgt insbesondere die Schall- und Schadstoffbelastungen relevant, klimatische Auswirkungen und Erholungswirkungen. Mindestens kann hierfür in der Gesamtbewertung keine Gleichgewichtung mit dem Flächen-/ Funktionsverlust bspw. für Schutzgebiete des Naturschutzes erfolgen (2,5 % für alle Kriterien in der Gesamtbewertung).

Schall- und Lichtemissionen

Für den Variantenvergleich ist zu berücksichtigen, dass die Schall-/ Lärmbelastung je nach Bauweise (Troglage, Hochlage, Aufständering) unterschiedlich ist. So ist bei aufgeständerten Varianten mit einer erheblichen Lärmbelastung zu rechnen, da sich der Schall aus der Höhe der aufgeständerten Fahrbahn deutlich weiter ausbreitet. Der Lärm beeinträchtigt Mensch, Fauna und ist FFH-relevant.

Auch die mit dem Bau und Betrieb einer Autobahn einhergehende Lichtverschmutzung, die insbesondere in der offenen Feldflur mit ihren zahlreichen Insekten sowie den Fledermausvorkommen (z. B. Rauhaufledermaus) erhebliche Schäden verursachen würde, wurde nicht berücksichtigt.

Bodendenkmäler

²⁵ Schroeter, S.A., Orme, A.M., Lehmann, K. et al.: Hydroclimatic extremes threaten groundwater quality and stability. Nat Commun 16, 720 (2025).
<https://doi.org/10.1038/s41467-025-55890-2>

Es fehlt die Berücksichtigung von Bodendenkmälern im Kölner Bereich des Eingriffsraumes. Dem LVR und dem Römisch-Germanischen Museum bzw. der Archäologischen Bodendenkmalpflege bei der Stadt Köln sind diese bekannt, denn die betroffenen Grundstückseigentümer wurden von diesen Stellen darauf aufmerksam gemacht und stellten daraufhin Bauvorhaben zurück.

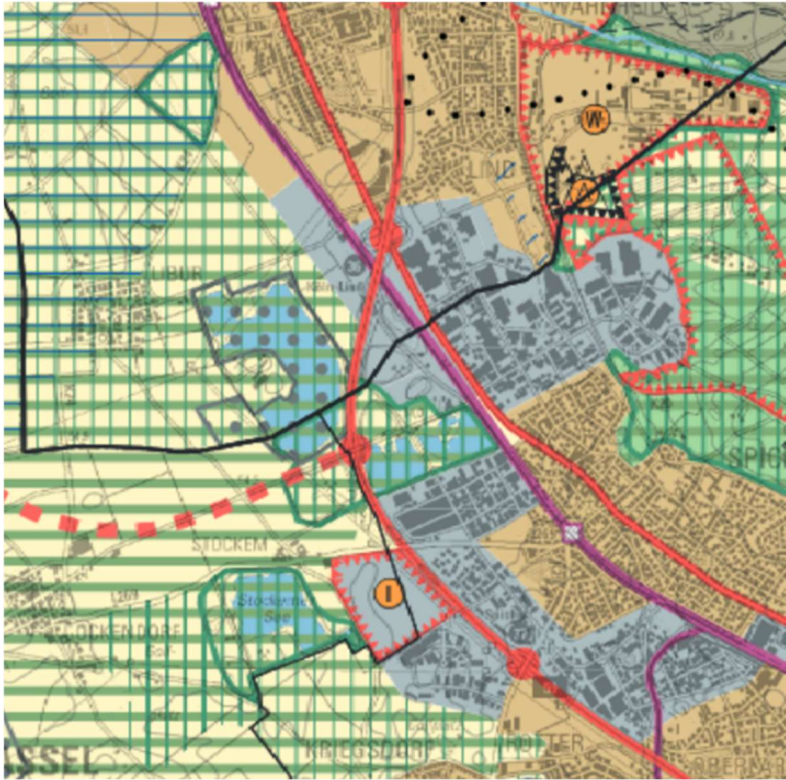
Inanspruchnahme von Kompensationsflächen

Nicht akzeptabel ist die Preisgabe möglicher Kompensationsflächen durch weitere bauliche Inanspruchnahme im Zuge der Regionalplanung und sogar die Rücknahme von bestehenden freiraumsichernden Darstellungen im Plangebiet und hier insbesondere im Umfeld der Spicher Seen und des Liburer Sees bzw. im Umfeld der Autobahnanschlussstelle „Lind“ der BAB 59. Auf die Erforderlichkeit, Kompensationsflächen auch regionalplanerisch aufzubauen und vorzuhalten, haben die Naturschutzverbände im Rahmen ihrer Stellungnahme zum Regionalplan im November 2024 bereits hingewiesen. Die informelle Darstellung der Rheinspange im Regionalplan soll helfen, planerische Entscheidungen mit vorzubereiten. Der Regionalplan sieht hier weitere bauliche Entwicklungen vor, die einen Vollzug der Rheinspange erheblich erschweren.

„Die GIB-Darstellung steht im Widerspruch zu der dort anstehenden Naturschutzgebietsdarstellung, also einer BSN-Darstellung im Regionalplan. Hier sind erhebliche Artenschutzkonflikte zu erwarten. Die Darstellung eines GIB ist mit der Wasserrahmenrichtlinie unvereinbar, da für den Vollzug zwei Stillgewässer größtenteils zugeschüttet werden müssten. Die Fläche wird auch als Kompensationsfläche für eine Umsetzung der sog. „Rheinspange“, BAB 555 [Anm.: gemeint ist 553], benötigt, einer Planung aus dem Bundesverkehrswegeplan, für die nach wie vor ein Planungsauftrag besteht. Das Vorhaben löst erhebliche Kompensationspflichten aus (Eingriffsregelung, Artenschutz). Dabei sollen landwirtschaftliche Fläche gemäß der Rechtslage (BNatSchG, § 15, Abs. 3, LNatSchG NRW, § 31, Abs. 7) soweit als möglich geschont werden. Diese Anforderung muss auch in der Regionalplanung beachtet werden. Die nachrichtliche Darstellung von Verkehrsvorhaben dient ausschließlich dazu, solche Planwirkungen frühzeitig mit in die Gesamtplanung einzustellen. Entsprechend sind ehemalige Abbauf Flächen auch als potentielle Kompensationsflächen zu sichern und vorzuhalten.

Eine Gewebegebietsdarstellung wäre auch rechtlich nicht haltbar, da eine Umsetzung der Planung angesichts der hohen naturschutzfachlichen Widerstände nicht gelingen würde. Eine Planung von GIB-Flächen, die später nicht rechtskonform vollzogen werden können, ist unzulässig. Für die bereits bestehenden GIB-Darstellungen am Zündorfer Weg wird langfristig und z.B. auch im Kontext Regionalplan Köln, mit der geplanten Trasse der

BAB 555 [Anm.: gemeint ist 553], ein Rückbau der Gewerbeflächen (z.B. als Teilkompensation im Rahmen der Eingriffskompensation) und eine Darstellung als Regionaler Grünzug empfohlen. Betrifft auch Kölner Stadtgebiet.“ (Stellungnahme von BUND NRW, LNU, NABU NRW vom 15.11.2024 zur 2. Offenlage des Regionalplanes Köln).



Entwurf Regionalplan Köln, Bezirksregierung Köln

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Simone von Kampen