

Machbarkeitsstudie – Rheinquerung Wesseling/Langel ist nicht umsetzbar



Düsseldorf, den 3.11.2016

BUND LV Nordrhein-Westfalen
Merowingerstraße 88, 40225 Düsseldorf

Inhalt

Überblick	3
FFH-Gebiet Fischschutzzone Rhein	4
Prioritärer FFH-LRT Weichholz-Auenwälder.....	5
Verschlechterungsverbot Wasserrahmenrichtlinie	6
Langeler Flutpolder, ökologische Flutung	7
Artenschutz: Zug- und Rastvögel sowie Wintergäste.....	8
Artenschutz: Pirol, Rauhautfledermaus	9
Artenschutz: Rebhuhn, Kiebitz, Flussregenpfeifer	9
Artenschutz: Spicher Seen (Wechselkröte, Wasservögel)	11
Weitere Hinderungsgründe.....	12
Trinkwasserschutz	13
Luft und Klima, Gesundheit.....	14
Klimawandel-Folgenanpassung	14
Lärm und Naherholung	15
Alternativen.....	16

Überblick

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes hat sich einer ausreichenden Umweltverträglichkeitsprüfung und notwendigen Alternativenprüfung nicht gestellt¹. Dadurch entstehen erhebliche fachliche und politische Fehleinschätzungen hinsichtlich der Umsetzbarkeit einer weiteren Rheinquerung zwischen Wesseling und Langel.

Diese Übersicht zeigt die unüberwindbaren Hindernisse auf, an denen eine neue Brücke aus naturschutz- und umweltfachlichen Gründen scheitert. Hier liegen Belange vor, die nicht nach planerischem Ermessen abgewogen werden können, da sie bereits auf rechtlicher Ebene unmittelbar durchgreifen – wie z. B. Flora-Fauna-Habitat-Gebietsschutz, Gewässerschutz und Artenschutz. Auch die rechtlich gebotene ernsthafte Alternativenprüfung führt zum Ausschluss der aktuellen Planungen.

Hinzu kommen zusätzlich zahlreiche öffentliche und planungsrelevante Belange (z. B. Schutz der Anwohner und landwirtschaftlichen Betriebe, Hochwasserschutz, Biotopverbund, Klimaschutz, Trinkwasserschutz, Bodenschutz), die dem Vorhaben entgegenstehen oder so erheblich beeinträchtigt würden, dass auch bei Würdigung der einer Abwägung zugänglichen Aspekte die Realisierung einer gänzlich neuen Ost-West-Querspange völlig unverhältnismäßig ist und nicht in Frage kommt.

Für eine weitere Autobahnbrücke und Ost-West-Querspange besteht objektiv kein Bedarf. Die relevanten Verkehrsströme kommen aus den Richtungen Köln bzw. Bonn. Dort gibt es jeweils bereits mehrere Ost-West-Querverbindungen zwischen den Autobahnen und über den Rhein. Im Zuge des Bundesverkehrswegeplanes werden sie weiter ausgebaut und sind ebenfalls Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes. Sie müssten bei der gebotenen und rechtlich erforderlichen Alternativenprüfung für eine neue Rheinbrücke stets als Vorzugsvarianten anerkannt und favorisiert werden.

Insoweit im Raum Verkehrsfragen offen sind, handelt es sich ausschließlich um lokale Verkehre, für die der Bund nicht zuständig ist oder um aktuelle, aber temporäre Sanierungsdefizite im Autobahnbestand. Für die lokalen Verkehrsströme besteht regional und lokal ein erhebliches Defizit bei der Entwicklung eines leistungsstarken ÖPNV.

¹http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/pdfs/mobilitaet/160502_bund_mobilitaet_bvwp_2030_stellungnahme.pdf, 6.9.2016, 11.53 Uhr. Der BUND hat daher gegen den BVWP eine EU-Beschwerde eingereicht.

FFH-Gebiet Fischschutzzone Rhein

Zur Zeit läuft ein Vertragsverletzungsverfahren der EU gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen der unzureichenden nationalen Sicherung bestimmter Natura-2000-Gebiete². Auch das FFH-Gebiet Fischschutzzonen am Rhein genügt den nationalen Schutzanforderungen nicht. Eine Naturschutzgebietsausweisung wäre geboten und erforderlich. Eine Orientierung der Zulässigkeitsprüfung einer Rheinbrücke nur an der bestehenden Schutzverordnung der Bezirksregierung Köln liefe schon von daher ins Leere.

Auf jeden Fall darf diese Verordnung jedoch ausschließlich europarechtskonform ausgelegt und angewendet werden. Der in § 5 der Verordnung enthaltene, recht lapidare Ausnahmetatbestand für Eingriffe aus wirtschaftlichen Gründen ist daher nicht belastbar.

Da der Bau einer Rheinbrücke wegen des tatsächlichen erheblichen Flächenverlustes für das FFH-Gebiet durch Verschattung durch den Baukörper, Verlust der Ufervegetation und durch massive Störungen der Bauwerks Umgebung (Licht, Lärm, Erschütterung, Verschmutzung, Zerschneidung, zu untersuchende Strömungsveränderungen usw.) zweifelsfrei eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes darstellt, müssten für den Bau einer Brücke an dieser Stelle die Ausnahmevoraussetzungen des

§ 34 BNatSchG erfüllt werden. Das heißt, es müssten die Ausnahmevoraussetzungen des FFH-Rechts erfüllt werden, was nicht gelingt.

Die Ausnahmegründe bestehen aus den folgenden, summarisch (!) zu erfüllenden drei Aspekten:

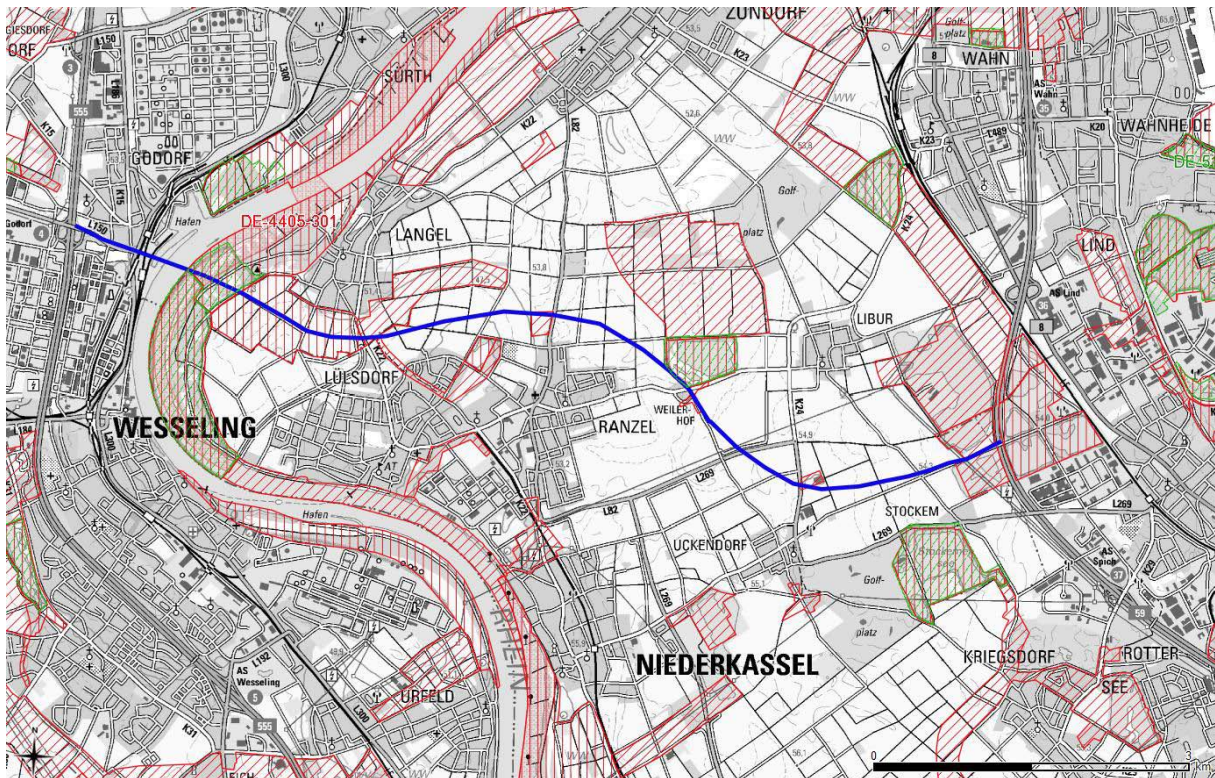
(1) Das öffentliche Interesse an dem Vorhaben muss überwiegen und das Vorhaben muss zwingend erforderlich sein. (2) Zugleich dürfen zumutbare Alternativen nicht gegeben sein und es müssen in funktionaler, zeitlicher und räumlicher Sicht die notwendigen Maßnahmen wirksam ergriffen worden sein, um (3) die Kohärenz des FFH-Gebietes sicher zu stellen.

Da die Erforderlichkeit der Rheinbrücke erheblich in Zweifel steht, mit dem Ausbau der jeweils nur wenige Kilometer entfernten bestehenden beiden Rheinquerungen im Süden bzw. Norden gute Alternativen bestehen und quasi keine Flächenpotentiale existieren, um die Kohärenz des FFH-Gebietes wieder anderenorts herzustellen, lassen sich die Ausnahmevoraussetzungen nicht erfüllen.

Erschwerend kommt hinzu, dass bei der Prüfung der Erheblichkeit alle Eingriffe seit der Ausweisung des konkreten FFH-Gebietes, die das Gebiet negativ betreffen, summarisch zu erfassen sind. Die Bagatellgrenzen nach Lambrecht und Trautner³ werden daher bereits heute umfangreich überschritten. Zu berücksichtigen sind dabei bauliche Eingriffe ebenso wie anlagen- und nutzungsbedingte Beeinträchtigungen. Insofern fällt z. B. auch die erhebliche Zunahme des Schiffverkehrs und der Ausbau vieler Uferabschnitte für technische Anlagen ins Gewicht.

² Z.B. <https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/news/zu-wenig-naturschutz-eu-kommission-will-deutschland-verklagen/>, 6.9.2016, 11.53 Uhr

³ Lambrecht, Trautner, 2007: „Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Sinne der FFH-VP“



1: FFH- und NSG-Gebiete am Langeler Bogen sowie Biotopverbundflächen würden durch die Verkehrsplanung vollständig durchschnitten und großflächig erheblich beeinträchtigt! Rote Punktflächen: FFH-Gebiete; grün: Naturschutzgebiete; rote Schraffur: Biotopverbund gemäß LANUV, blau: geplante Verkehrsstrasse

Prioritärer FFH-LRT Weichholz-Auenwälder

Das geplante Straßenbauwerk zerstört große Flächen des FFH-Lebensraumtypes des Weichholz-Auenwaldes (LRT 91E0*). Er ist rechtlich ein „prioritär“ geschützter Lebensraumtyp. Das hat seine Begründung inhaltlich in der Seltenheit und schwierigen Wiederherstellbarkeit. In Nordrhein-Westfalen (atlantischer Raum) sind die Zukunftsprognosen für diesen Lebensraumtyp, der mit insgesamt etwa 1.400 ha Fläche vertreten ist, offiziell „ungünstig“⁴. Das Land NRW steht also beim Schutz und der Entwicklung massiv in der Bringschuld gegenüber der Bundesrepublik Deutschland bzw. der EU. Das Entwicklungsgebot im FFH-Recht wird nicht erfüllt.

Eingriffe in einen prioritären Lebensraumtyp sind nach § 34 (4) BNatSchG nur in speziellen Ausnahmen überhaupt möglich, etwa bei Problemen der nationalen Gesundheit, bei Seuchen oder Notstand, oder durch eine unmittelbare Freigabe durch die EU-Kommission. Der Bau einer Straße, deren Bedarf außerordentlich fraglich ist, rechtfertigt ganz bestimmt keinen Eingriff in diesen Lebensraumtyp.

⁴<http://ffh-bericht-2013.naturschutzinformationen.nrw.de/ffh-bericht-2013/de/nrw-bericht-karten/anhang-d>, 6.9.2016, 11.55 Uhr

Verschlechterungsverbot Wasserrahmenrichtlinie

Der Rhein wird aktuell als erheblich verändertes Gewässer (Heavily Modified Water Body, HMWB) im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) bzw. des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) geführt.

Wenigstens das gute ökologische Potential zu erreichen, ist daher gemäß Wasserhaushaltsgesetz eine Pflichtaufgabe der Bundesrepublik Deutschland. Zugleich bestehen erhebliche Defizite bei der Entwicklung entsprechender Maßnahmen. Bisher fehlen in NRW positive Maßnahmen zur Minderung der umfangreichen Defizite am Rhein und in diesem Gewässerkörper (PE_RHE_1500) vollständig oder nahezu vollständig, obwohl die von der EU gesetzte Frist um das gute ökologische Potential zu erreichen im Jahr 2015 abgelaufen ist; die Fristverlängerung endet spätestens im Jahr 2027.

Der aktuelle ökologische Zustand des Rheins im Planungsraum ist „mäßig“, das ökologische Potential ebenso. Der chemische Zustand ist „nicht gut“⁵.

Entsprechend durchschlagend ist das Verschlechterungsverbot nach dem Wasserhaushaltsgesetz. Die Zerstörung biologisch wirksamer, sogar als FFH-Gebiet geschützter Ufer, Flachwasserbereiche, durchströmter Flussbetten und ganzer Auenwälder im Zuge eines Straßenbauprojektes dieser Größenordnung steht im Widerspruch zur geltenden Rechtslage und Rechtsprechung⁶. Demnach ist eine Verschlechterung der Klassifizierung auch nur einer Qualitätskomponente zu unterlassen (modifizierten Zustandsklassentheorie).

Die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie sind für jedes Vorhaben verbindlich. Ausnahmen wären nur nach den strengen Prüf-Bedingungen des EU-Recht zulässig, das u. a. eine ernsthafte Alternativenprüfung verlangen würde. Zudem bilden gerade neue Infrastrukturvorhaben, die Gewässer betreffen, ein Schwerpunktthema der EU-Vertragsverletzungsverfahren.

Die WRRL gilt dabei nicht nur für den Rheinstrom und die Ufer selbst, sondern auch für die Auen und den dazugehörigen Entwicklungskorridor. Die Breite des notwendigen Entwicklungskorridors gem. WRRL ist dabei nach den geltenden Regeln zu bestimmen. In Anbetracht des Gewässertyps 10⁷ und der örtlichen Breite des Stromes, ist zunächst die potenziell natürliche Sohlbreite nach den Formeln zu berechnen und dann mit den festgelegten Faktoren zu multiplizieren. Der Entwicklungskorridor zur Erreichung des sehr guten ökologischen Zustandes beträgt im betreffenden Raum demnach 10 bis 17km. Mit Fristende in nur 10 Jahren muss für den Rhein am geplanten Eingriffsort wenigstens ein guter ökologischer Zustand nachgewiesen werden. Dafür ist ein Korridor von minimal 8,5 km und mehr erforderlich. Außerdem sind für die verpflichtende Aufwertung 4,25 km notwendig. Da der Uferbereich auf der Wesselinger Seite vollständig verbaut ist, ist der gesamte Entwicklungskorridor allein der rechtsrheinischen Langer Seite zuzuschlagen. Somit steht nicht nur das geplante Brückenbauwerk im Widerspruch zur WRRL, sondern auch zusätzlich und weiter erschwerend die dazugehörige rechtsrheinische Zubringerautobahn – wobei die gesamte Länge der geplanten Querspange ins Gewicht fällt. Der WRRL-Entwicklungskorridor liegt hier zudem im Überschwemmungsgebiet.

⁵ http://www.flussgebiete.nrw.de/img_auth.php/2/2d/PE-Stb_Rheingraben-Nord_Entwurf_20141222.pdf,

6.9.2016, 11.53 Uhr

⁶ EuGH, Rs. C-461/13

⁷ kiesgeprägter Strom; Berechnung auf Grundlage der hydromorphologischen Steckbriefe der Fließgewässertypen des UBA

Nach der sog. Blauen Richtlinie des Landes, dem Leitfaden Landes zur Entwicklung von Fließgewässern i.S. der WRRL, wäre bereits die Verletzung des Auenufers durch den Bau einer Rheinquerung, aber auch des weiteren Korridors durch die damit verbundenen Autobahnquerspange, eine explizite Verschlechterung i.S.d. Blauen Richtlinie.

Die Prinzipien des Verschlechterungsverbotes werden vom Europäischen Gerichtshof streng restriktiv ausgelegt. Selbst kleinste Verschlechterungen wären unzulässig– während es hier um massive Eingriffe und großräumige sowie überaus erhebliche drohende Verschlechterungen geht, die überdies sogar auf verschiedenen Ebenen festzustellen sind. Vorliegend greift die WRRL evident und unstrittig voll durch.

Es ist auch an dieser Stelle im Abgleich der öffentlichen Belange nicht vermittelbar, warum der Ausbau der bestehenden Rheinquerungen zur Bewältigung evtl. Verkehrsprobleme nicht vorrangig und ausreichend sein soll. Damit stößt das Straßenbauvorhaben auch an dieser Stelle gegen unüberwindliche Vorgaben.

Langeler Flutpolder, ökologische Flutung

Der Bau einer Straßenverbindung durch den Flutpolder bei Langel ist ausgeschlossen. Der Bau des technischen Polders wurde mit erheblichen öffentlichen Mitteln erstellt, er dient dem Hochwasserschutz erheblicher materieller und kultureller Werte in Köln und weiter stromabwärts. Der Flutpolder Langel ist strategisch für Köln und Düsseldorf von enormer Bedeutung; nur der Abriss der Rheindeiche und eine vollständige Öffnung des Langeler Bogens für alle Hochwasserereignisse wäre wahrscheinlich noch wirkungsvoller.

Der Retentionsraum „Langeler Bogen“ kann große Hochwassermengen abfangen und hat damit erhebliche Bedeutung für das Allgemeinwohl und die wirtschaftliche Nachhaltigkeit in NRW – er schützt nicht nur Investitionen und Industrieanlagen, sondern Leib und Leben der Kölner Bevölkerung und erfüllt damit eine zentrale Funktion der öffentlichen Daseinsfürsorge. Im Zuge des Klimawandels werden unbestritten Häufigkeit und Intensität von Hochwasserereignissen immer weiter zunehmen. Durch häufigere und immer stärkere extreme Wetterverhältnisse wächst die Bedeutung des Polders somit von Jahr zu Jahr.

Die EU-Kommission hat im Jahr 2007 die Richtlinie über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken vorgelegt (207/60/EG-HWRM-Richtlinie). Dadurch sollen negative Folgen für die menschliche Gesundheit, die Umwelt, das Kulturerbe und die Wirtschaft durch die Folgen von Hochwasser beherrscht werden. So musste das Wasserhaushaltsgesetzes (WHG 2009) novelliert und die verbindliche Hochwasserrahmenrichtlinie 2010 in nationales Recht umgesetzt werden.

Der Bau einer breiten Straßentrasse durch den Polder würde nicht nur das gesamte Ein- und Ausströmungskonzept des Polders zerstören und beachtliche Umbaumaßnahmen nach sich ziehen, es würden auch erhebliche Rückstauvolumina verloren gehen. Es ist nicht erkennbar, wo trotz bereits bestehender erheblicher Defizite bei der Rückgewinnung von Rückstauvolumina in den Auen diese Verluste aufgefangen werden sollten oder könnten. Die formalen Konflikte, die sich damit aus dem Wasserhaushaltsgesetz (§ 77 ff.) und der Hochwasserrisikomanagementrichtlinie der EU ergeben,

sind evident und es ist nicht erkennbar, wie diese sinnvollerweise bestehenden Vorgaben zum Schutz von Bevölkerung, Natur und Umwelt für das geplante Straßenbauprojekt aufgelöst werden könnten.

Das Überschwemmungsgebiet ist zudem ein bedeutender nationaler Lebensraumkorridor für Feucht-lebensräume sowie BfN-Kernräume.

Artenschutz: Zug- und Rastvögel sowie Wintergäste

Artenschutzaspekte sind unabhängig vom FFH-Gebietsschutz zu prüfen und zu beachten.

Der Rhein stellt im Abschnitt zwischen der Rheinpforte und Köln ein wichtiges Rastgebiet für Vögel (und Rauhaut-Fledermäuse) dar⁸. Zahlreiche Wasservögel überwintern hier und wechseln zwischen dem Rheinufer, der Siegmündung (FFH-Gebiet und NSG) und den Baggerseen (NSG Kiesgrube Paulsmaar, NSG K-016; Weilerhofer See, NSG SU-022; Stockumer See, NSG SU-021, Spicher Seen stets täglich abhängig von den täglichen Störungen hin und her. Der Rhein ist zudem eine international bedeutende Vogelzugachse, (weitere) Störungen durch Licht und immer neue Querbauwerke im Luftraum, die je nach Bauart nachts oder im Nebel zu erheblichen Anflugkollisionen führen können, sind daher relevant.

Das weiträumige Fehlen eines Besucher- und Erholungslenkungskonzeptes, fehlende Hundeauslaufflächen und fehlende Zutrittsverbote am Rheinufer, fehlende, störungsarme Nahrungsflächen einerseits und bereits bestehende, erhebliche Beeinträchtigungen z. B. durch Straßen, Schiffsbetrieb, Stromtrassen, Modellflugplatz, der ICE-Trasse usw. andererseits stellen eine hohe, tatsächlich nicht überwindbare Hürde dar, um einen weiteren, massiven Eingriff in dieses national bedeutende Rast- und Zuggebiet so zu integrieren, dass er durch entsprechende Rückbau- und Neuregelungsvorgaben zu Gunsten der Rast- und Zugvögel rechtlich bewältigt werden kann.

Eine Brücke stellt zudem eine erhebliche direkte Gefahrenquelle für alle Vögel, vor allem jedoch für Zug- und Rastvögel, sowie für Fledermäuse dar, insbesondere wenn frei im Luftraum stehende Leitungen, Masten und Tragseile direkte Kollisionen auslösen.

Der Rhein ist eine der bedeutendsten internationalen Leitlinien für den Vogelzug in Europa. Er markiert dabei die Hauptzugrichtung. In diesem Zusammenhang sind auch die negativen Lichtauswirkungen des Bauwerks in Betracht zu ziehen.

Die Zeiten des Vogelzuges fallen mit ungünstigen Witterungsverhältnissen zusammen – Nebel, Stürme, Windböen und Niederschläge steigern das ohnehin hohe Kollisionsrisiko. Auch solche jahreszeitlichen und temporalen Umstände sind umweltrechtlich zu beachten.

⁸<http://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/de/arten/gruppe/voegel/liste>, 6.9.2016, 12.05 Uhr; Landschaftsplan 1 (Niederkassel), Entwurf Stand März 2016

Artenschutz: Pirol, Rauhautfledermaus

Der diskutierte Durchbruch der geplanten Straßen­trasse durch die Naturschutzgebiete (Langeler Auwald, NSG K-018; L lsdorfer Weiden, NSG SU-020) betrifft u.a. die Arten Pirol und Rauhautfledermaus. Beide Arten wurden bereits durch Pappel­einschl ge im Bereich der Siegm ndung und am Rheinufer u.a. in Niederkassel in ihrer lokalen Population erheblich gef hrtet. Der Schutz und die gezielte naturschutzfachliche Entwicklung auf dem Rheidter Werth wurde aus politischen Gründen aufgegeben. Der Bestand des Piro­ls nimmt aktuell im Rhein-Sieg-Kreis und bundesweit erheblich ab, der Bestand der Rauhautfledermaus, die hier insbesondere international bedeutsame Balzpl tze unterhält, ist inzwischen wegen des Pappel­einschlags an vielen Stellen massiv von künstlichen Nistkästen abhängig.

In einer Situation abnehmender und immer sensiblerer Bestände sind weitere Eingriffe zu Lasten der lokalen Populationen des Piro­ls bzw. der international bedeutenden Balz- und bertagungspl tze der Rauhautfledermaus außerordentlich kritisch zu sehen und gemäß den rechtlichen Kriterien schlussendlich nicht zulassungsfähig. Der wirksame Schutz der Arten ist verbindlich und ist einer politischen Abwägung nicht zugänglich!



1: Die lokale Population des Kiebitzes ist von den geplanten Baumaßnahmen erheblich betroffen.
Photo: Hans Martin Kochanek

Artenschutz: Rebhuhn, Kiebitz, Flussregenpfeifer

Kiebitz, Rebhuhn und andere Feldvögel wie die Wachtel und die Feldlerche werden im Eingriffsgebiet im Hinterland durch zahlreiche Baumaßnahmen bereits heute erheblich beeinträchtigt. Mit z. B. dem Bau der L 269n und L 332n sowie der K 29 sind daher vielfältige Artenschutz- und Kompensationsmaßnahmen verbunden.

Abgesehen davon, dass mit dem Bau einer neuen Ost-West-Querverbindung die verkehrsrechtliche Bedarfsfrage für diese gebauten oder in der Planung und im Bau befindlichen Ortsumfahrungen vollständig in Frage gestellt wird, darf durch Folgebauma nahmen die Wirksamkeit planfestgestellter oder anders verbindlich festgesetzter Artenschutz- und Kompensationsmaßnahmen nicht außer Kraft

gesetzt werden, ohne dass dies Auswirkungen auf die Rechtskraft dieser Altfälle hätte. Betroffen wären auch Projekte wie die Shell-connect-Pipeline.

Die Flächen zwischen Zündorf und Niederkassel und Spich sind u.a. Lebensraum des Rebhuhnes und des Kiebitz. Der Landschaftsplan Niederkassel (Entwurf) formuliert die Sicherung und Entwicklung dieser Arten u.a. als Schutzziel. Entsprechend werden hier im Zuge des Ökokontos produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen (PIK) mit positiven Wirkungen auch für diese Arten planrechtlich vorrangig positioniert (u.a. 4.1., LP 1 Niederkassel, Entwurf).

Eine Verlagerung der betroffenen Lebensräume ist faktisch nicht (mehr) möglich. Der artenschutzrechtlich erforderliche Flächenausgleich mindestens 1:1 (für die versammelten Altfälle *und* das geplante Straßenbauvorhaben), die gebotenen Mindestflächengrößen und die auch gemäß den Empfehlungen des Landesumweltministeriums formulierten, gebotenen Abstände von verbindlichen Artenschutzmaßnahmen zu Straßen und Stromtrassen überschreiten die Grenzen der Möglichkeiten des Planungsraumes. So werden als Maßnahmenraum für Artenschutzmaßnahmen der betroffenen Arten unzerschnittene, störungsarme Flächen von 500 ha Größe und mehr empfohlen und Mindestabstände zu Straßen von mindestens 400m (Kiebitz), 500m (Feldlerche) und 300m (Rebhuhn) gefordert bzw. sind Abstände einzuhalten, die sich aus der Lärmbelastung der Straßen ergeben (z. B. 52 dB (A) Isophone tagsüber bei der Wachtel). Zudem ist zu beachten, dass sich die Maßnahmenflächen von Rebhuhn und Kiebitz NICHT großflächig überlagern lassen, da sie hinsichtlich der Entwicklungsziele (Bodenfeuchtigkeit, Deckung durch vertikale Strukturen) nur gewisse Schnittmengen aufweisen. Der Bau einer neuen Verkehrsstrasse entzöge somit bestehenden Bauprojekten mit ihren eigenen Artenschutzmaßnahmen die Genehmigungsgrundlage, die Neubautrasse selbst wäre aus Platzmangel artenschutzrechtlich nicht mehr in den Raum zu integrieren.

Auch eine Beeinträchtigung der letzten natürlichen Brutplätze des Flussregenpfeifers kommt nicht infrage.

Wegen der geringen Zahl großer, unzerschnittener Räume mit Vorkommen der Offenlandarten im ganzen Rhein-Sieg-Kreis und in Köln ergeben sich daraus erhebliche und vom Gesetzgeber auch gewollte rechtliche Schranken zum Schutz dieser Arten. Denn das Ziel der Regelungen ist es, das Aussterben der Arten in ganzen Regionen zu verhindern und Planungsträger aller Fachsparten

dazu zu veranlassen, den Flächenbedarf des Natur- und Artenschutzes bei der Gesamtplanung insgesamt stets

konzeptionell mit zu bedenken. Ein maßloser Konsum von belebtem Naturraum für nur einzelne Belange entspricht nicht den planungsrechtlichen Grundvorgaben, die sich in den komplizierten Abwägungen im Regionalplan, in den Landschaftsplänen und Flächennutzungsplänen finden oder wiederfinden sollten. Eine gänzlich neue Trasse widerspricht z. B. dem Bündelungsgebot des Raum-



2: Landesweit im Sinkflug: Die Feldlerche hat im Eingriffsgebiet noch nennenswerte Bestände, die kaum zu kompensieren sind.
Photo: Hans Martin Kochanek

ordnungsgesetzes. Die Planungsgrundsätze des § 2 des Raumordnungsgesetzes sind zu beachten, auch hinsichtlich der Bedeutung des ÖPNV.

Artenschutz: Spicher Seen (Wechselkröte, Wasservögel)

Der Lebensraumkomplex der Spicher Seen hat eine hohe Bedeutung und ein hohes weiteres Entwicklungspotential u.a. für Amphibien, Vögel und Wasservögel. Im behördenverbindlichen Regionalplan ist das Gebiet zu großen Teilen als Bereich für den Schutz der Natur dargestellt (BSN SU-37), es soll also als Naturschutzgebiet (NSG) gesichert werden.

Als Rückzugsraum seltener Arten (z. B. Weihe, Schwarzer Milan) für die übermäßig als Erholungsgebiet genutzten FFH- und Naturschutzgebiete der Sieg wird es ebenso benötigt wie als Lebensraum typischer Amphibien der Auenlandschaften der großen Ströme, insbesondere die Arten Wechselkröte und Kreuzkröte. Fledermäuse nutzen das Gebiet intensiv.

Der Bau einer mehrspurigen Straße mittig durch dieses Gebiet würde erhebliche Zerschneidungseffekte und Störeffekte (Licht, Lärm, Emissionen) auslösen, bis hin zum direkten Verkehrstod von Fledermäusen und Kleintieren im laufenden KFZ-Verkehr.

Betroffen sind somit eine Fülle an Anhang-IV-Arten der FFH-Richtlinie. Der aktuell oft ungünstige bis schlechte Erhaltungszustand dieser Arten auf Grund zahlreicher anderer massiver Eingriffe in ihren Lebensraum in der Region und die rechtliche Verpflichtung, die Arten in einen guten Erhaltungszustand zu überführen, zeigen auch an dieser Stelle die hohen räumlichen und rechtlichen, verbindlich zu beachtenden Vorgaben für ein Verkehrsbauvorhaben auf, dessen Bedarf insgesamt außerordentlich fraglich ist und für das rechtlich zu beachtende Alternativen bestehen.

Formal führt die fehlende aktive Entwicklung stabiler Populationen durch die Kreise, Städte und Gemeinden und die fehlende Ausweisung von planerisch abgesicherten und im Biotopverbund zueinanderstehenden Schutzräumen in Form von Naturschutzgebieten dazu, dass für Einzeleingriffe der Handlungsspielraum mit jedem weiteren Eingriff immer stärker abnimmt. Ungerichtete Einzelkompensationen und letztendlich nicht funktionierende CEF-Maßnahmen aus dem Artenschutzrecht tragen dauerhaft die rechtlichen Anforderungen nicht und gefährden rückwirkend die Zulassung bereits baulich umgesetzter Bauvorhaben.

Die bisher vorherrschende Strategie, Artenschutz politisch abzuwerten und als Planungshindernis darzustellen führt genau in den Konflikt fehlender zukünftiger Handlungsspielräume hinein. Eine offensive Entwicklung einer naturschutzfachlich schlüssigen Schutzkulisse und ein hohes Engagement zur Verbesserung der Populationen bedrohter Arten würde dagegen erhebliche planerische Spielräume erschließen. Das wird bisher jedoch oft nicht verstanden.

Weitere bedrohte Arten

Allein der Langelers Auwald, der durch das Vorhaben zerstört würde, weist für das Kölner Stadtgebiet eine besonders hohe Artenzahl auf. 19 der insges. 79 dort nachgewiesenen Vogelarten stehen auf der Roten Liste.

Anfang der 2000er Jahre war Deutschland wegen der wertvollen und bedrohten Vorkommen rechtlich verpflichtet, im potentiellen Eingriffsraum der Autobahnzubringer ein FFH-Gebiet zu melden – allein schon wegen der Bestände von Grauammer, Wachtelkönig und Milan – für den Deutschland mit 60 Prozent der weltweiten Vorkommen eine besondere globale Verantwortung trägt. Auch wenn dies pflichtwidrig unterblieb, so ist das Gebiet heute als Schatten-FFH-Gebiet zu behandeln. Ein vorsätzliches Rechtsversäumnis kann nicht zur materiellen Aushöhlung des Naturschutzes ausgebeutet werden. Darüberhinaus bestehen Vorkommen weiterer vom Aussterben bedrohter und stark gefährdeter Arten wie Spechte, Klappergrasmücke, Kuckuck, Feldschwirl, Bluthänfling, Fitis und andere sowie relevante Säugetiere, darunter allein im Langelers Auwald sieben Fledermausarten, Amphibien, darunter Wechselkröten, Reptilien und Wirbellose wie Libellen usw.. Gleiches gilt für gefährdete Pflanzen. Der Katalog ist sehr umfangreich. Eine Beschreibung würde den Rahmen dieser Handreichung sprengen.

Weitere Hinderungsgründe

Es ist deutlich geworden, dass sich ein verkehrliches Großprojekt im Bereich des Langelers Bogens bei eingehender Betrachtung aus umwelt- und naturschutzrechtlichen Gründen als nicht umsetzbar erweist. Allein schon die unüberwindlichen EU-rechtlichen Bestimmungen, die mehr oder weniger auch in nationales Recht umgesetzt wurden und der Abwägung nicht zugänglich sind, legen den Abbruch weiterer Planungen nahe.

Auf das Verschlechterungsverbot wurde bereits hingewiesen. Zudem greift eine weitere Kategorie durch: Aus den bindenden Bestimmungen und der neueren Rechtsprechung des EUGH ergibt sich für den betroffenen Raum sogar ein umweltrechtliches Verbesserungsgebot. D.h. dass dort nicht nur keine Brücke oder Autobahnspange gebaut werden darf, sondern dass im Gegenteil Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung des Gebietes erforderlich sind.

In dem betroffenen Gebiet überlagern sich darüber hinaus eine Fülle weiterer sehr unterschiedlicher Schutzziele, greifen komplex ineinander, bedingen sowie verstärken sich gegenseitig und bilden ein einzigartiges Wirkungsgefüge. Hier stehen nicht nur die einzelnen Schutzkomponenten, sondern darüberhinaus ihre systemischen Bezüge unter besonderem, gesetzlich verankertem Schutz. Angesichts der Komplexität und nur zur Verdeutlichung werden nachfolgend einige dieser Themenkomplexe kurz angerissen. Auch sie wären in einem Genehmigungsverfahren umfassend aufzuarbeiten und zu bewältigen.

Trinkwasserschutz

Aus dem im Regionalplan eingetragenen und betroffenen Wasserschutzgebiet werden hunderttausende Bürger und Bürgerinnen mit sauberem Trinkwasser versorgt. Mit dem Klimawandel verringert sich die Quantität (und Qualität) des verfügbaren Grundwassers immer mehr - auch durch Grundwasserneubildung hemmende Versiegelungsprojekte wie die angedachte Rheinquerung nebst Zubringern. Gemäß Wasserhaushaltsgesetz ist eine Zustandsverschlechterung des Grundwassers jedoch nicht erlaubt.

Der zu beachtende Gebietsentwicklungsplan führt zum Trinkwasserschutz aus:

„Bereiche mit Grundwasser- und Gewässerschutzfunktionen (BGG)

Die zeichnerisch dargestellten BGG sind auf Dauer vor allen Nutzungen [sic!] zu bewahren, die zu Beeinträchtigungen oder Gefährdungen der Gewässer (Grundwasser und oberirdische Gewässer) und damit ihrer Nutzbarkeit für die öffentliche Wasserversorgung führen können. Bei Nutzungskonflikten ist den Erfordernissen des Gewässerschutzes Vorrang einzuräumen.«

Das Projekt würde aber zwangsläufig durch das eingetragene Wasserschutzgebiet, sogar durch Zone II, geführt werden. In der Vorhaben-Begründung wird angeführt, die Rheinquerung nebst Zubringern würde den »Chemiegürtel um Köln aufgrund der besseren Vernetzung stärken«. Allerdings kann ein strategisches Wasserschutzgebiet nicht der Gefahr von Chemie- und Gefahrguttransporten ausgesetzt werden. Gerade solche Risiken stehen mit dem Allgemeinwohl und der Daseinsvorsorge in Konflikt.

Bereits die umfangreichen Baumaßnahmen, wenn Böden im beachtlichen Umfange umgelagert werden, Baumaschinen über den als Filterschicht wirkenden Boden fahren und dabei Wasser schädigende Stoffe emittieren, sind als kritisch einzustufen.

Im Verkehrsbetrieb kommt es allein durch die Verschmutzung der Luft mit Schadstoffen, aber auch durch giftigen Abrieb von Reifen, Metallen und Schmierstoffen unweigerlich zur Beeinträchtigung des Bodens und folglich des Grundwassers, das sich durch Niederschläge in dem betroffenen Gebiet bildet. Das Gebiet ist laut DWD aufgrund seiner geografischen Lage in ganz besonderem Maß von Starkregen-Ereignissen betroffen. Allein von daher ist es mehr als fraglich, ob die gebotene Entsorgung der Straßenabwässer gelingen kann, ohne die Trinkwasserqualität zu beeinträchtigen und ohne die Wasserrahmenrichtlinie mit Blick auf den Rhein zu verletzen. Die Wasserrahmenrichtlinie schützt auch den Grundwasserstrom des Rheins als unterirdisches Fließgewässer besonders.

Luft und Klima, Gesundheit

Die Rheinquerung nebst Zubringern würde die ohnehin an vielen Stellen durch Industrie- und Hafenbauten belastete Rheinlandschaft erheblich zerschneiden und zusätzlich beeinträchtigen – dabei ist der Status großer Flächen als Landschaftsschutzgebiet, auch hinsichtlich der ausgewiesenen Schutzziele, mit zu berücksichtigen.

In Teilgebieten des Eingriffsbereiches bestehen heute schon erhöhte Schadstoffwerte in der Luft. Deshalb wurde in der planungsverbindlichen Integrierten Raumanalyse (IRA) Porz-Süd die Planungsempfehlung erteilt, die Emission von Luftschadstoffen im betroffenen Raum zu bremsen und dazu den ÖPNV zu stärken – und gerade nicht den motorisierten Individualverkehr, wie es nun die angedachte Rheinquerung nebst Zubringern vorsehen. Eine weitere Verschlechterung durch noch mehr Verkehrsemissionen im Gebiet des angedachten Vorhabens verbietet sich bei sachgerechter Betrachtung der örtlichen Gegebenheiten und Zusammenhänge.

Klimawandel-Folgenanpassung

Die strittige Rheinquerung und die Autobahntrasse gefährdet Kölns wichtigste Kälteentstehungsgebiete und Frischluftventilationsbahnen. Sie sind angesichts des fortschreitenden Klimawandels von großer Bedeutung. Das geplante Vorhaben droht den Siebengebirgs- und Rheintalwind durch Erwärmung mindestens teilweise aufzuzehren, zu blockieren und zu verwirbeln. In jedem Fall würde ein erhöhter Schadstoffeintrag in die am dichtesten besiedelten Stadtbereiche stattfinden und darüberhinaus eine der bedeutendsten Frischluftzufuhrbahnen abgeschnitten bzw. belastet.

Die Kölner Luft ist durch die Kessellage in der Kölner Bucht ohnehin schon besonders stark belastet. Bereits heute wird hier der EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid (NO₂) pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten. Nach einem Urteil des Düsseldorfer Verwaltungsgerichtes drohen nun auch in Köln Fahrverbote zum Schutz der menschlichen Gesundheit.

Bereits seit den 1970er Jahren gehört die Berücksichtigung der Luftströme und Windsysteme im Kölner Südosten zum Planungsstandard. So sollten bereits damals keine emissions-behafteten Anlagen im Planungsgebiet errichtet werden. Kälteentstehung und -verfrachtung sowie Frischbelüftung von Köln hängen entscheidend von der Erhaltung der derzeitigen Rahmenbedingungen, also eines großen Freiraumes im Süden Kölns, ab.

Gemäß UVP-Bewertungshandbuch der Stadt Köln wäre die Rheinquerung nebst Zubringern allein deshalb nicht genehmigungsfähig.

Die Fachstudie der Landesregierung „Klimawandelgerechte Metropole Köln“, LANUV-Fachbericht 50, stellt fest, dass klimaaktive Flächen, wie sie in Langel-Zündorfer Raum z. Zt. noch vorliegen, „eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber nutzungsändernden Eingriffen, Versiegelung und Bebauungsverdichtungen“ aufweisen und Flächen dieser Klasse 5, die durch das Verkehrsbauprojekt beansprucht werden würden, „im Lichte des Klimawandels die stadtklimatisch am stärksten ausgleichenden Bereiche darstellen“ und daher auf eine Versiegelung und sonstige Nutzungsänderungen verzichtet werden muss.

Das laut Bundesverkehrswegeplan 43 ha große Bauwerk würde durch Versiegelung nicht nur die Ökosystemdienstleistung Bodenkühlung maßgeblich beeinträchtigen, sondern sogar im Gegenteil aufheizend wirken und so unmittelbar zur Klimaerwärmung beitragen.

Lärm und Naherholung

Die Gesundheit der Bevölkerung, aber auch die Fauna, werden durch Lärm erheblich beeinträchtigt. In der offenen Landschaft wird eine Rheinquerung nebst evtl. Zubringern die in den Ortslagen, an den Straßen und durch Flugverkehr bereits bestehende Lärmbelastung verstärken, in bisher ruhigen Gebieten wichtige Erholungs- und Rückzugsflächen zerstören. Dabei führt die erhöhte Bauweise der Straße über wenig strukturiertem Offenland zu einer weiten und großflächigen Verteilung des Schalls. Außerdem wird durch die ohnehin heute schon z.T. jenseits erlaubter Grenzwerte mit Lärm belasteten Ortsteile noch mehr – induzierter – Verkehr fließen. Eine Verbesserung der Situation ist daher keinesfalls zu erwarten. Dies gelänge nur, wenn die tatsächlichen Ziel- und Quellverkehre aus Bonn bzw. Köln auf den dort vorhandenen Ost-West-Autobahnquerspangen gehalten werden.

Ein zusätzlicher Eisenbahnschienenstrang würde die Gesamtsituation nicht entlasten, sondern die Verlärmung und Erschütterungen weiter verstärken.

Vom Brückenbauwerk selbst und auch von großen Transportfahrzeugen gehen zudem Infra-schallwirkungen aus. Dieser Schall kann sich weiträumig verbreiten und hat negative Auswirkungen auf die schützenswerte Fauna und die menschliche Gesundheit.

Heute wird das Gebiet, insbesondere entlang des Rheins, von vielen Erholungssuchenden genutzt. Es ist eine der regional beliebtesten Radwanderstrecken.

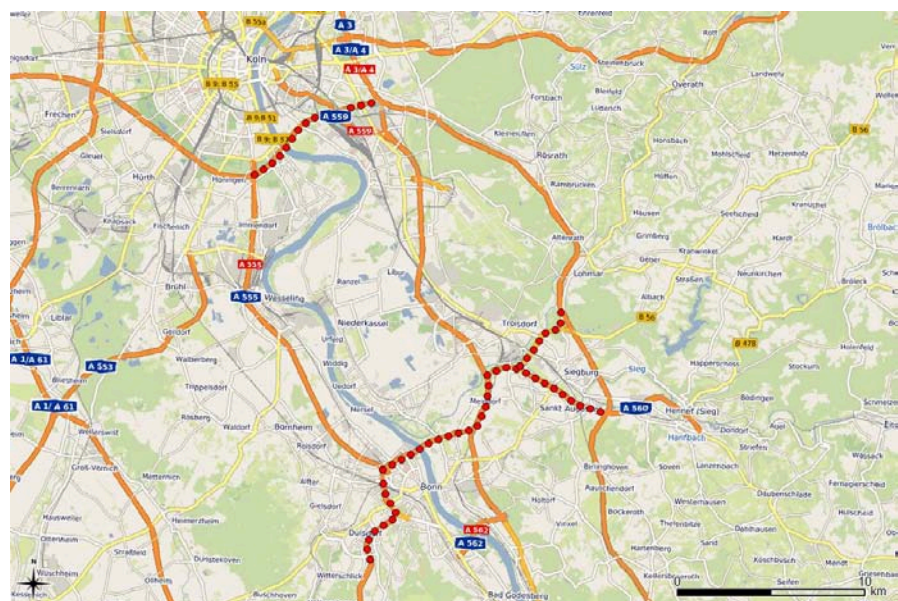
Auch die Lichtverschmutzung kann nicht außer Acht gelassen werden. Dabei ist zu beachten, dass im Planungsgebiet verschiedene Fledermaus- und Eulenarten, darunter auch Schleiereulen, Uhu und Waldkäuze, ihr Revier haben. Zudem reagieren Fische sensibel auf Licht. Das ausgewiesene FFH-Fischschutzgebiet dient vor allem dem Schutz wandernder Arten.

Alternativen

Bisher steht die verpflichtend durchzuführende Alternativenprüfung für die diskutierte Neutrassierung einer Verkehrsstrasse aus.

Der geplante Bau einer Rheinquerung jenseits der Ziel- und Quellverkehre aus Bonn bzw. Köln und trotz dort unmittelbar bestehender Rheinquerungen überzeugt verkehrsplanerisch nicht. Der Ausbau der bestehenden Verbindungen ist indes parallel Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanentwurfes. Eine Lösung möglicher Verkehrskonflikte durch eine „doppelte Planung“, einmal in Form des Bestandsausbaues und einmal als Neubau, ist weder seriös noch haushaltsrechtlich tragfähig. Zudem

ist eine deutliche Zunahme der Verkehre, die derart massive Investitionen in den Neubau rechtfertigen würden, nicht erkennbar. Eher ist zu erwarten, dass schon aus wirtschaftlichen Gründen der individuelle Kraftverkehr abnehmen oder technisch – und damit auf der Straße hoch kompakt – gesteuert werden wird. Die



3: Der Ausbau der bestehenden Autobahnen UND insbesondere der Knotenpunkte ist spätestens im Lichte der Naturschutzgesetze eine tragfähige Alternative zum Neubau einer gänzlich neuen Straßenverbindung.

langfristigen Trends (z. B. selbstfahrende Fahrzeuge, Car-Sharing,

Elektromobilität, immer mehr Menschen ohne Führerschein, zunehmende Digitalisierung und Virtualisierung von Dienstleistungen), die bei der Planung von Bundesverkehrswegen relevant sind, deuten jedenfalls in diese Richtung.

Eine Verbesserung insbesondere der bestehenden Verkehrsknotenpunkte im Straßensystem der den Autobahnen untergeordneten Straßen, damit Verkehr von den Hauptverbindungsachsen überhaupt in die Zielgebiete abfließen kann, steht dringend aus. Da sie aber nicht über Mittel des Bundes finanziert werden kann, ist sie nicht der eigentliche Gegenstand der politischen Auseinandersetzung. Eine Problemlösung müsste indes an dieser Stelle (mit Landes- und kommunalen Mitteln) ansetzen und parallel den öffentlichen Nahverkehr leistungsstark und attraktiv ausbauen.

Die neuen Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen verpflichten auch Deutschland, das Land NRW und die Kommunen. Die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie und die entsprechende Strategie des Landes NRW bilden einen neuen verbindlichen Interpretationsrahmen für das Allgemeinwohl, in dem neue Verkehrsvorhaben mit Blick auf den verfassungsrechtlich bereits länger

verankerten Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen auch für künftige Generationen auf neue Weise zu bewerten sind – das fordert ein Umdenken der Politiker und greift im Übrigen künftig rechtlich verbindlich durch, im Gegensatz zu früher.

Neben den dargelegten, rechtlich sehr klaren Schranken für negativ wirkende Eingriffe verbleiben eine Fülle weiterer, ebenfalls außerordentlich relevanter Belange, die mit einem Bauvorhaben wie einer neuen Rheinquerung nicht oder nur schwer vereinbar wären. Fragen des Grund- und Trinkwasserschutzes, des Schutzes von Frischluftschneisen, zur zusätzlichen Lärm-, Licht- und Feinstaubemission und des Schutzes bestehender Naherholungsgebiete, zu Biotopverbundkorridoren und unzerschnittenen Landschaftsräumen werden ergänzend zu stellen und aufzuklären sein. Die von einer neuen Ost-West-Querspange ausgehenden Verkehrsbelastungen im untergeordneten Straßensystem wären zudem beachtlich.

Es ist keine belastbare Basis für eine Rheinbrückenplanung und eine Ost-West-Verkehrsspange im Bereich zwischen Wesseling und Langel erkennbar.

Die Planungen dazu sollten daher aufgegeben und alternative, zukunftsfähige Lösungswege in den Blick genommen werden. Alternativen wie die Verbesserung bzw. Lenkung des Verkehrsflusses auf den bestehenden Straßen sowie der Aufbau eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrssystems im Rechtsrheinischen wurden bislang nicht berücksichtigt.