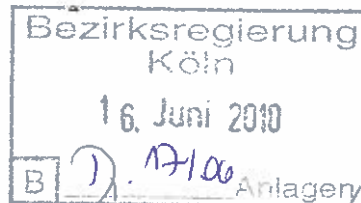


DB ProjektBau GmbH • Hahnstraße 52 • 60528 Frankfurt

Bezirksregierung Köln  
Dezernat 25 - Verkehr -  
Frau Birgit Fischer-Lohn  
Blumenthalstraße 33  
50670 Köln



DB ProjektBau GmbH  
I.BV-MI-P (Z) ZBA/Ubf  
Hahnstraße 52  
60528 Frankfurt  
www.deutschebahn.com

Joachim Benz  
Telefon 69 265 43 16 4  
Telefax 69 265 43 16 2  
Mobil 160 97 46 97 42  
joachim.benz@bahn.de  
Zeichen I.BV-MI-P (Z) ZBA/Ubf

11.06.2009

**Neubau Abstellanlage Köln-Nippes  
Einwendungen Südliches Zuführungsgleis  
Erledigungserfordernisse aus Anhörungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Fischer-Lohn,

anbei erhalten Sie die gesammelten Stellungnahmen zu den offenen Fragen aus dem Anhörungsverfahren. Wir weisen darauf hin, dass uns nach wie vor keine Stellungnahme der UNB zu der von uns vorgeschlagenen Ausgleichsfläche vorliegt.

Mit freundlichen Grüßen

DB ProjektBau GmbH

i. V.   
Robert Herd

i. A.   
Joachim Benz

2 ANLAGEN

## 1. Höhere Landschaftsbehörde

Bezüglich der artenschutzrechtlichen Belange sind Nachbesserungen vorzunehmen.

- 1.1 Aufgrund ausreichender Verdachtsmomente, die auf den Bestand von Fledermäusen hinweisen, ist ein artenschutzrechtliches Gutachten zu erstellen. Alternativ ist das Vorhandensein von Fledermäusen zu unterstellen und entsprechende Schutzvorkehrungen zu treffen, die Sommerquartier, Wochenstube und Winterquartier berücksichtigen. Ich verweise hierzu auf die Einigungen der HLB und ULB, die Ihnen mit E-Mail vom 08.07.2009 mitgeteilt wurden.

Die Schutzvorkehrungen sind in die Planunterlagen einzuarbeiten.

In der erwähnten Mail vom 08.07.2009 wurden Maßnahmen benannt, die seitens des EBA als Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden. Demnach sind (kurzgefasst) zusammen mit einem entsprechend sachverständigen Fledermaus-Experten alle vorhandenen, potentiellen wie tatsächlichen Sommer-, Winter- und Wochenstubenquartiere dauerhaft zu verschließen, soweit sie von der Baumaßnahme betroffen sind und wenn sichergestellt ist, dass sich zu diesem Zeitpunkt in diesen keine Individuen der geschützten Arten aufhalten. Es sind geeignete Ersatzquartiere durch Anbringung von Nistkästen bzw. durch Herstellung von entsprechenden Öffnungen in z. Z. noch verschlossenen (zugemauerten) Arkaden in angrenzenden Abschnitten zu schaffen. Das Auffinden eines besetzten Wochenstubenquartiers schließt eine Aufnahme der Bauarbeiten bis zum Abschluss der Jungenaufzucht aus. In Winterquartieren angetroffene Individuen sind durch den Fledermaus-Experten umzusiedeln, sofern dies möglich ist. Ansonsten ist ebenfalls eine Aufnahme der Bautätigkeit vor Ausflug der Tiere nicht zulässig.

Das Einarbeiten dieser Schutzvorkehrungen in die Planunterlagen erscheint aus unserer Sicht entbehrlich. Bzgl. des zu benennenden Fledermaus-Experten haben wir zwischenzeitlich Kontakt mit der UNB (Herr Bisschopinck) aufgenommen und eine Liste von im Stadtgebiet Köln akzeptierten Gutachtern erhalten.

- 1.2 Bezüglich der Avifauna bitte ich um Prüfung, ob dem Grünspecht im Nahbereich Ausweichflächen zur Verfügung stehen. Ich bitte die Überprüfung entsprechend nachzuweisen.

Es wird auf die gutachterliche Stellungnahme im Anhang verwiesen.

**1.3 Die Höhere Landschaftsbehörde lehnt die Zahlung von Ersatzzahlungen anstelle von der Ausweisung von Ausgleichsflächen ab.**

**Ich bitte um weitere Abstimmungen mit der Stadt Köln bezüglich der Ausgleichsflächen.**

Der Stadt Köln, UNB (Herr Bisschopinck) wurde in 12/2009 der Vorschlag einer entbehrlichen DB-Fläche im Nahbereich zur Baumaßnahme unterbreitet. Ebenfalls wurde der Vorschlag an Frau Dr. Dresen, Grünflächenamt, übergeben, und von dort wiederum an die UNB (Herr Bisschopinck) zur Stellungnahme weitergeleitet. Eine endgültige Abstimmung bzw. Entscheidung hierzu steht nach wie vor aus.

Alternativ besteht auch weiterhin die Möglichkeit einer zweckgebundenen Ausgleichszahlung an die Stadt Köln, sowie eines Eingriffsausgleichs durch den Erwerb handelbarer Öko-Punkte aus einem sog. Ersatzflächen-Pool.

**2. Stadt Köln**

**2.1 Die Stadt Köln fordert alternative aktive Schallschutzmaßnahmen. Sie führt an, dass Unterschottermatten, niedrige Schallschutzwände aus Gabionen, besohlte Schwellen, eine Kombination aus Gabionen und Unterschottermatten oder verschäumter Gleisschotter in Betracht kommen könnten.**

**Ich bitte um Überprüfung, ob diese Maßnahmen in Betracht kommen könnten.**

Für den Neubau des Anschlussgleises wurden die zukünftigen Schallentwicklungen nach der insoweit einschlägigen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990 beurteilt. Die Berechnungen erfolgten anhand der gültigen Richtlinie zur Berechnung von Schallimmissionen von Schienenwegen „Schall 03“.

Als Ergebnis wurde festgestellt, dass es zu Überschreitungen der Grenzwerte kommt. Es wurden daher die in Frage kommenden Schutzmaßnahmen mit den folgenden Resultaten untersucht:

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) hätten bei den üblichen Bauhöhen nur eine geringe Abschirmwirkung für die oberen Stockwerke. Ausführungen, mit denen alle Stockwerke abgeschirmt wären, hätten wie im Erörterungstermin dargestellt, eine Bauhöhe von ca. 12 m und stellen weder städtebaulich noch wirtschaftlich eine sinnvolle Alternative dar. Entsprechendes gilt für eine Einhausung.

Ebenfalls betrachtet wurden passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohnhäusern. Mit diesen wäre eine adäquate Schutzwirkung erzielbar. Eine Verpflichtung zur Umsetzung ergibt sich für die Antragstellerin aber nicht, da durch das Vorhaben keine Verschlechterung der Lärmsituation von mehr als 3 dB (A) eintritt und im Übrigen alle möglichen passiven Maßnahmen aufgrund der Vorbelastung an den betroffenen Gebäuden bereits durch den Errichter der Wohnbebauung umgesetzt wurden.

Die von der Stadt Köln geforderten alternativen aktiven Schallschutzmaßnahmen werden wie folgt bewertet:

#### Unterschottermatten

Diese werden im Regelfall im Bereich von Brückenbauwerken zur Entdröhnung eingebaut. Auf der freien Strecke (wie hier) werden diese dagegen nicht verwendet. Unterschottermatten liegen zwischen Unterkante Schotter und dem Betonüberbau im Bauwerksbereich und sollen die durch die Züge hervorgerufene Resonanzübertragung (Schwingung) reduzieren. Auf der freien Strecke würden diese Unterschottermatten zwischen Schotter und Planumsschutzschicht liegen. Die Planumsschutzschicht ist aber im Gegensatz zu Beton offenerporiger und stärker schwingungsdämpfend, daher wäre der Zusatznutzen einer Unterschottermatte als äußerst gering zu bezeichnen.

#### Niedrige Gabionenwände

Gabionen sind mit Steinen gefüllte Körbe aus verzinktem Stahldraht. Sie werden in der Landschaftsarchitektur und im Straßen- und Wegebau zum Aufbau von Wällen, zur Errichtung von Sicht- oder Lärmschutzanlagen und als Stützwände eingesetzt. Der Einsatz von Gabionen ist häufig eine preiswerte Alternative zum Einsatz von Fertigteilen oder monolithischen Mauern aus Beton, wenn ausreichend Fläche vorhanden ist, keine besonderen statischen und optischen Anforderungen vorliegen oder

aus ökologischen Gründen bestimmte Eigenschaften wie z. B. Wasserdurchlässigkeit, Begrünbarkeit oder Eignung als Siedlungsraum für Kleinlebewesen gewünscht sind.

Niedrige Gabionenwände als Lärmschutzwände würden die Emissionen im Erdschoß rechnerisch reduzieren, ohne dass dies in Bezug auf die Vorbelastung aber wahrnehmbar wäre. Baulich benötigen niedrige Gabionenwände eine Fußbreite von rund einem Meter, müssten also überwiegend auf Fremdgelände errichtet werden, was zu Lasten des Grünstreifens zwischen Bahnanlage und Bebauung ginge.

#### Besohlte Schwellen

Die „besohlte Schwelle“ wird zum überwiegenden Teil bei Neubauten in der Ausführung „feste Fahrbahn“ (Betonfahrbahn) eingebaut, d. h. i. d. R. im Zusammenhang mit Maßnahmen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Bei Schotteroberbau kommt die „besohlte Schwelle“ wie die Unterschottermatte aus erschütterungstechnischen Gründen zur Anwendung und zur Schotterschonung.

Schalltechnisch ist die besohlte Betonschwelle in etwa mit der Holzschwelle gleichzusetzen. Dies entspräche einer rechnerischen Reduzierung des Emissionspegel von max. 2 dB(A), im Regelfall sind unter Berücksichtigung der Einbautoleranzen 1-2 dB(A) erreichbar. Aus schalltechnischer Sicht ist der Zusatznutzen ebenfalls äußerst gering und daher nicht zu empfehlen.

#### Verschäumter Gleisschotter

Der verschäumte Gleisschotter ist unter dem Markennamen DURFLEX<sup>®</sup> auf einem 300 m langen Abschnitt auf der Strecke 1720 vom Hamburg nach Hannover in der Erprobungsphase. Es besteht zur Zeit noch keine allgemeine Zulassung zum Einbau. Das DURFLEX<sup>®</sup>-System soll technologisch die Lücke zwischen Schotteroberbau und Betonfahrbahn schließen, die langfristige Lagestabilität des konventionellen Schotteroberbaus verbessern und damit den Instandhaltungsaufwand entscheidend verringern. Lärmreduzierung ist hierbei nicht der primäre Zielrichtung, sondern ein wünschenswerter „Mitnahmeeffekt“ (O-Ton Hersteller\*), obwohl dieser Aspekt aus nachvollziehbaren Gründen in der öffentlichen Wahrnehmung besonders im Vordergrund steht. Die bisherige Betriebserprobung erbrachte zwar eine Reduzierung des Körperschalls (hier: Erschütterung) um bis zu 40%, sowie des Luftschalls um ca. 3 dB(A), diese Werte wurden allerdings auf einer Mischverkehrsstrecke mit schnellem Perso-

nenverkehr bis 200 km/h und schwerem Güterverkehr mit Achslasten bis zu 25 to ermittelt. Ob sich dies auf die Verhältnisse im Zuführungsgleis übertragen lässt, ist offen. Ob und, wenn ja, wann für das System eine allgemeine Bauartzulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt wird, ist derzeit ebenfalls nicht bekannt.

\*) Quelle: Broschüre Schienenverkehr – sicher, leise, effizient; Seite 27-28  
Hrsg. BMWI anlässlich InnoTrans Berlin 2008

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die von der Stadt Köln vorgeschlagenen aktiven Schallschutzmaßnahmen keinen nachweisbaren bzw. wahrnehmbaren Nutzen entfalten und darüber hinaus aufgrund ihres Flächenbedarfes teilweise ohnehin nicht umsetzbar wären.

Erörterungstermin 29.06.2009, Private Einwender

### 3. Alternative Trassenführung

#### 3.1 Die von Dr. Kühlwetter vorgebrachte suboptimale Alternativenwahl und die von Gutachter Höfer eingebrachten Alternativen von Weiche 501 aus über die Schanzenstrasse oder den Neubau der Strecke 2615 nach Westen bitte ich zu überprüfen.

Vorbemerkung: die folgenden Ausführungen orientieren sich an der Stellungnahme von Hr. Prof. Kühlwetter vom 03.07.2009. Kursiv gedruckte Kapitel- und Seitenbezüge beziehen sich hierauf.

2.5 Historie Planfeststellungsverfahren, Seite 4 unten, Maßnahmenbeschreibung

#### Richtigstellung

Unmittelbar vor der Überführung über den Mauenheimer Gürtel verläuft die Gleistrasse nicht wie behauptet in einer Entfernung von 6 m sondern – bezogen auf die Gleisachse – rund 13 m entlang der vorhandenen bzw. entstehenden Bebauung. Der Grundriss dieser Bebauung folgt dem Grenzverlauf zur Fläche der DB Netz AG, der wiederum anhand des (nach wie vor weitgehend gültigen) Trassierungsentwurfes für das Zuführungsgleis vor(!) der Veräußerung der Flächen des ehem. AW festgelegt wurde. Der Abstand zur Bebauung ist an keiner Stelle kleiner als 11 m.

Auch verläuft die Trasse nicht wie behauptet in Höhe des 1. OG der angrenzenden Bebauung und wird demzufolge auch nicht vor der Querung des Mauenheimer Gürtels abgesenkt. Sie verläuft vielmehr von Trassen-km 2,8 (nördliches Ende der sog. Integrationswerkstatt) bis km 3,4 (nördlich des Mauenheimer Gürtels) ohne Längsneigung in Höhe des anstehenden Geländes und somit auf Höhe des EG der angrenzenden Bebauung.

Nach Unterquerung der Strecken 2610 und 2615 schließt sich an das Zuführungsgleis die *geplante, rechtskräftig plangenehmigte* Abstellgruppe Gleise 111-119 an. Ein Anschluss an die *tatsächlich vorhandene* Abstellgruppe Gleise 103-108 ist auf-

grund des Höhenunterschiedes nicht möglich und nicht vorgesehen. Die Existenz weiterer, *vorgeblich vorhandener* Abstellgruppen ist nachweislich nicht gegeben.

### 3.1 Verfehlte Abschnittsbildung

Die Unterteilung in zwei getrennte Plangenehmigungsabschnitte geschah in Abstimmung mit dem EBA ASt Köln, Sb 1. Hierbei wurde dem EBA eine umfassende Gesamtplanung einschließlich der gutachterlichen Stellungnahmen zu den prognostizierten planfeststellungsrelevanten Auswirkungen vorgelegt. Es wurde festgestellt, dass im Bereich des hier in Rede stehenden Zuführungsgleises aufgrund des nicht vorab abgrenzbaren Kreises potentiell Betroffener ein Planfeststellungsverfahren nach (seinerzeit) § 18.1 AEG zwingend durchzuführen war. Für den Bereich der Abstellgruppe Gleise 111-119 waren die voraussichtlichen Außenwirkungen so gering, dass der Kreis der Betroffenen bekannt war und das Einvernehmen im Vorfeld hergestellt werden konnte. Insofern waren hier die Voraussetzungen gegeben, ein Verfahren nach (seinerzeit) § 18.2 AEG durchzuführen. Da beide Abschnitte sich hinsichtlich ihrer verkehrlichen und baulichen Charakteristik und ihrer städtebaulichen Situierung deutlich unterscheiden, bot sich die gewählte Abschnittsbildung in dieser Hinsicht an. Die Antragstellerin ging davon aus, dass die Verfahrensdauer für das Zuführungsgleis, das bautechnisch nur einen Bruchteil des Gesamtvorhabens ausmacht, deutlich länger sein würde als für die baulich wesentlich aufwendigere Abstellgruppe. Dies führte letztlich zu der Überlegung, die Genehmigungsprozesse für beide Verfahren parallel anzustoßen, zeitversetzt entsprechend der erteilten Genehmigungen die Bauarbeiten aufzunehmen und im Idealfall beide Abschnitte zeitgleich fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen. Keinesfalls war beabsichtigt, durch das vermeintliche Schaffen von Tatsachen auf das absehbar noch laufende Verfahren für das Zuführungsgleis präjudizierend Einfluss zu nehmen. Der Antragstellerin war vielmehr bewusst, dass beide Bauabschnitte einander bedingen und Sie mit dem beabsichtigten Baubeginn für die Abstellgruppe ein wirtschaftliches Risiko einging dergestalt, eingesetzte Investitionen nicht, nur eingeschränkt oder verspätet nutzen zu können, wenn es zu einer erheblichen Verzögerung bei der Genehmigung des Zuführungsgleises kommen würde, schätzte die Wahrscheinlichkeit hierfür damals aber als eher gering ein. Folgerichtig hat die Antragstellerin angesichts des Verfahrensstandes die Vorbereitungen zur baulichen Realisierung der bereits genehmigten Abstellgruppe vorläufig ausgesetzt, um den weiteren Verfahrensgang abzuwarten.



Zu den gerügten „fälschlichen Annahmen“:

- zu 1. Es wurde nicht behauptet und trifft auch nicht zu, dass dem Güterverkehr grundsätzlich Vorrang vor dem Personenverkehr eingeräumt würde, das fragliche Zitat bezog sich allein auf den S-Bahn-Verkehr. Unter welchen Umständen dies letztlich zutrifft, sei dahingestellt, da es auch nicht allein entscheidend ist. Im Übrigen wird auf die noch folgende Stellungnahme zum Vorschlag 1 Hr. Höfer verwiesen.
- zu 2. Auch ohne die Prämisse aus 1. bleibt es dabei, dass die S-Bahn-Abstellung höhengleich nicht störungsfrei an die Stammstrecke anzubinden ist. Dies wurde von der Antragstellerin im Erörterungstermin ausführlich vorgetragen.
- zu 3. Aus 2. folgt somit unmittelbar, dass eine akzeptable Betriebsqualität nur durch eine höhenfreie Anbindung gewährleistet ist. Ein bereits vorhandenes Bauwerk hierfür wieder in Betrieb zu nehmen, ist folgerichtig.
- zu 4. Eine Zerstörung einer Fledermauspopulation ist weder geplant noch erforderlich noch wurde zu irgendeinem Zeitpunkt die Nachrangigkeit dieses Schutzgutes behauptet. Vielmehr sind die zu treffenden Schutzmaßnahmen zwischenzeitlich zwischen der UNB und der Antragstellerin einvernehmlich geregelt worden.
- zu 5. Dass die Vorbeiführung der Neubautrasse an der Wohnbebauung technisch möglich ist, ist durch die vorliegende Planung belegt und kann auch vom Gutachter nicht bestritten werden. Zulässig ist Sie nach Auffassung der Antragstellerin schon deshalb, weil es sich bei dem Gebäuderiegel per Definition selbst um eine Schallschutzeinrichtung handelt. Dass diese auch Wohnzwecken dient, mag aus anderen Gründen fragwürdig sein, ist hier jedoch nicht gegenständlich. Die Antragstellerin lehnt es daher auch aus prinzipiellen Erwägungen ab, eine Schallschutzeinrichtung zu errichten, die wiederum eine Schallschutzeinrichtung schützt, zumal, wie mehrfach dargelegt, der Aufwand einer vollständigen oder auch nur teilweisen Einhausung des Zuführungsgleises in krassem Missverhältnis zur Schutzwirkung steht, da dieses Gleis wie nachgewiesen nur einen marginalen Beitrag zur Gesamtbelastung liefert, die ansonsten unverändert bliebe.

Insgesamt ist nicht erkennbar, welche (möglicherweise) Betroffenen hierdurch in der Wahrnehmung ihrer Rechte behindert sein sollen, wie überhaupt die Frage, welche planfeststellungsrelevanten Aspekte des Vorhabens bei einer Zusammenlegung beider Verfahren neu bzw. anders zu bewerten wären, offen bleibt. Insgesamt drängt sich der Eindruck auf, dass durch den Gutachter zwischen der behaupteten fehler-

haften Abschnittsbildung und der behaupteten unzureichenden Variantenbetrachtung ein Zusammenhang konstruiert wird, der so nicht besteht.

#### Stellungnahme zum Vorschlag Hr. Höfer, Variante 1

Herr Höfer schlägt vor, die Abstellfahrten der S-Bahn durch eine zusätzliche Weichenverbindung zwischen den Weichen 501 (Strecke 2620, ca. km 2,3, S-Bahn, Höhe Bahnsteig Hp Köln-Nippes) und 1 (Strecke 2610, ca. km 2,4, Fernbahn), die bestehenden Weichenverbindungen 1/2 (Strecke 2610), 3/4 (Strecken 2610/2615 Güterbahn) und 5/6 (Strecken 2615) sowie die Weiche 7 (Strecke 2615/HGK-Gleis) sowie eine weitere, neu zu bauende Weiche in die Abstellgruppe zu führen.

Diese Variante entspricht im Wesentlichen derjenigen, die durch die Antragstellerin im Rahmen einer fahrplantechnischen Studie untersucht wurde. Die Ergebnisse wurden im Erörterungstermin, u. a. anhand Bildfahrplan (Zeit-Wege-Diagramme aller Fahrten in einem Betrachtungszeitraum) und Sperrzeitentreppe (graphische Darstellung der Zeitabschnitte, in denen ein Gleisabschnitt durch eine Fahrt belegt ist und dadurch für eine weitere, kreuzende oder folgende, Fahrt nicht zu Verfügung steht), vorgestellt. Es ist bemerkenswert, dass die Untersuchung von Hr. Höfer hinsichtlich der Sperrzeiten zu nahezu identischen Ergebnissen kommt wie die Antragstellerin, ebenso mit der Feststellung, dass die Gesamtperrzeit in den Morgenstunden, von wenigen Ausnahmen abgesehen, „am Stück“ anfällt, d. h. die Strecken 2610 und 2615 im Zeitraum von 4:00 Uhr bis 5:30 Uhr praktisch „dicht“ sind.

Weiterhin wirft Hr. Höfer die Frage auf, ob einzelne Fahrten nicht auch über die Strecken 2615 und 2610 abgewickelt werden können. Dazu ist sagen, dass schon jetzt Abstellfahrten in die und aus der Gleisgruppe 103-108 so durchgeführt werden, wobei die fahrplantechnische Situation bereits grenzwertig ist. Da diese Gleisgruppe auch nach Inbetriebnahme der Gleise 111-119 Abstellanlage für Züge des SPNV bleibt und weiterhin auf diese Weise angefahren wird, ergeben sich bei der Ein- und Ausfahrt wiederum gegenseitige Fahrausschlüsse, zusätzlich zu den Konflikten mit dem Güterverkehr.

Auch wenn sich der (nationale) Güterverkehr, wie von Hr. Prof. Kühlwetter postuliert, dem vertakteten S-Bahn-Verkehr unterordnete (und ggf. in Größenordnungen einer Stunde wartete, entsprechenden Rückstau eingeschlossen), bliebe die Tatsache, dass zwar der S-Bahn-Verkehr (möglicherweise) störungsfrei abzuwickeln wäre, aber

der Knoten in kritischen Zeiträumen die geplanten Verkehre in Summe nicht bewältigen könnte.

Damit ist die Höfer'sche Variante 1 methodisch und im zahlenmäßigen Ergebnis - in den Grenzen der zur Verfügung stehenden Datengrundlage – richtig und **bestätigt die Ergebnisse der analogen Untersuchungen der Antragstellerin, die zur Ablehnung dieser Variante führen mussten**. Eine gegenteilige Aussage wird in der Untersuchung von Hr. Höfer auch nicht getroffen.

Der Gutachter folgert dagegen unzutreffenderweise, dass die störungsfreie Anbindung der S-Bahn-Abstellung gewährleistet sein müsste, wenn der Güterverkehr nur entsprechend nachrangig behandelt würde (d. h. im fraglichen Zeitraum nicht stattfindet), da anderenfalls der Vorhabenträger ja verpflichtet sein würde, gemäß § 16 EIBV, dem EBA und der BNA das „Vorliegen eines überlasteten Schienenweges“ zu melden, mit den weiteren Folgen nach §§ 17, 18 EIBV. Diese Argumentation beinhaltet jedoch einen logischen Zirkelschluss, da sie auf der Prämisse aufbaut, dass der Vorhabenträger eine offensichtlich unzweckmäßige Planung verfolgen müsste, durch die die Überlastung erst verursacht würde, was eindeutig nicht der Fall ist.

#### Stellungnahme zum Vorschlag Hr. Höfer, Variante 2

- In folgerichtiger Konsequenz der Tatsache, dass mit der Variante 1 das vorgesehene Betriebsprogramm nicht umsetzbar ist, wird diese mit der Variante 2 weiterentwickelt. Durch die Verlegung der Güterzugstrecke 2615 auf die westliche Seite des ehem. Rangierbahnhofs soll die geplante Abstellanlage in eine Insellage zwischen den Strecken 2610 und 2615 gebracht werden, so dass bei einer höhengleichen Ausfädelung der S-Bahn der Konflikt mit dem Güterverkehr entfiele. Mit der Verschwenkung der Streckengleise 2615 müsste auch die bestehende Anbindung der Abstellgruppe Gleise 103 – 108, des HGK-Gleise 110 sowie des Brückenbauhofes komplett neu entwickelt werden. Die Verschwenkung der Güterzugstrecke würde ca. bei km 2,4 (vor der Überführung Parkgürtel) beginnen, ca. bis km 4,5 grob dem Verlauf des HGK-Gleises folgen, östlich das Rheinische Industriebahnmuseum (ehemaliges Bahnbetriebswerk Köln-Nippes) passieren, um schließlich ca. bei km 5,2 wieder in die ursprüngliche Trasse der Strecke 2615 einzuschwenken. Abweichend hiervon wurde in der Präsentation allerdings zwei bearbeitete Luftaufnahmen gezeigt, nach denen die Umfahrung bereits bei ca. km 4,3 unmittelbar nördlich der Umspanngruppe Gleise 203 – 207 in die Bestandstrasse übergehen würde, womit die geplante Abstellanlage Gleise 111 –

119 durchschnitten wäre. Unter Berücksichtigung des künftigen Nutzungsinteresses für die vorhandenen Flächen des Bahnhofs – insbesondere die aktuellen Überlegungen zu Errichtung einer Reinigungs- und Instandhaltungsanlage im nördlichen Bereich des ehem. Rbf durch die DB Regio AG – ist realistischerweise davon auszugehen, dass die Neubaugleise frühestens bei ca. Str.-km 5,8 wieder in die Ist-Lage der Strecke 2615 einschwenken könnten, wobei auch die 2005 in Betrieb genommene Nordanbindung der Abstellgruppe Gleise 103 – 108 überbaut würde.

Unabhängig davon, wo die Verschwenkung der Streckengleise letztlich beginnen müsste, bliebe es erforderlich, das Gleis 201 (östliches Streckengleis im Bestand) nicht nur weiter in Betrieb zu belassen, um die Anbindung der Umspanngruppe sicherzustellen, sondern auch signaltechnisch auf Zwei-Richtungs-Betrieb nachzurüsten. Alternativ könnten auch beide Bestandsgleise 201, 202 der Strecke 2615 in Betrieb bleiben, dann wären aber die Abzweige bei km 2,4 und (angenommen) 5,8 jeweils zweigleisig auszubilden, was die Maßnahme ebenfalls erheblich verteuern würde.

Den erheblichen baulichen Eingriffen in den Bestand der Strecken 2610 und 2615 sowie dem erforderlichen zweigleisigen Neubau auf einer Länge von rd. 3,5 km steht als Nutzen lediglich gegenüber, dass die Abstellfahrten der S-Bahn nicht mehr auf Höhe des EG, sondern des ersten OG und – je nach betrachtetem Querschnitt – in einer um 20 – 25 m vergrößerten horizontalen Entfernung von der betroffenen Bebauung stattfinden würden, ohne dass sich der betriebliche und schalltechnische Status quo ansonsten erheblich änderte, da im verfahrensgegenständlichen Planungsraum im Wesentlichen nur ein Trassentausch stattfände. Demgegenüber dürften die Zusatzkosten der Maßnahme die des beantragten bzw. schon genehmigten Gesamtvorhabens (Zuführungsgleis plus Neubau Abstellanlage) vsl. übersteigen. Die Variante 2 ist daher mangels nachvollziehbarem Kosten-/Nutzenverhältnis abzulehnen.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass keine der beiden vorgestellten Varianten eine zielführende Alternative zu der von der Antragstellerin vorgesehenen Lösung darstellt.

- 3.2 Ich bitte weiterhin zu überprüfen, ob die darüber hinaus von Herrn Höfer benötigten Unterlagen zur Verfügung gestellt werden können. Die gewünschten Unterlagen werden von Einwend[REDACTED] (Nr. 256) dahingehend konkretisiert,**

dass die genauen Variantenuntersuchungen gemeint sind, sowie Informationen zu den Betriebsabläufen und Kostenkalkulationen. Der Einwender bittet um zeitnahe Übersendung der Unterlagen, wenn möglich an die E-Mail Adresse: [REDACTED]

Ich bitte um Mitteilung, welche Informationen [REDACTED] zur Verfügung gestellt werden.

Soweit die Unterlagen nicht in den Planfeststellungsunterlagen bereits vorhanden sind, bitte ich mir ebenfalls die Unterlagen zukommen zu lassen.

Nach interner Prüfung durch die DB Netz AG ist es nicht möglich, die angeforderten Unterlagen, die teilweise sicherheitsrelevante oder als Betriebsgeheimnis der DB Netz AG einzustufende Inhalte enthalten, einem Personenkreis zugänglich zu machen, der nicht durch die DB Netz AG oder DB ProjektBau GmbH mit der Durchführung von Planungsleistungen beauftragt und damit zur Einhaltung der Sorgfalts- und Vertraulichkeitspflichten vertraglich verpflichtet wäre. Da die Diskrepanz zwischen Aufwand und (vermeintlichem) Nutzen in diesem Fall besonders eklatant und offensichtlich ist, lehnt es die Antragstellerin darüber hinaus aus grundsätzlichen Erwägungen, und um jeglichen Präzedenzfall für künftige Vorhaben auszuschließen, ab, diese Planungsvariante in größerer Tiefe mit eigenen Mitteln weiter zu verfolgen oder Dritten hierfür Planungsunterlagen zur Verfügung zu stellen, zumal wenn diese, wie auf S. 10 der Stellungnahme Prof. Kühlwetter unter Nr. 3 gefordert und unter Nr. 4 als „fehlend“ gerügt, weit über den eigentlichen Planungsbereich hinausgehen.

- 3.3 Ich bitte mir die zugesagte Antwort auf die Frage des Einwenders [REDACTED] (Nr. 192) mitzuteilen, auf welcher Ebene die Entscheidung gefallen ist, die nördlich des Abschnitts befindlichen Flächen freizuhalten.

Wie bereits im Erörterungstermin dargelegt, begannen die Überlegungen für die Errichtung einer Behandlungs- und Instandhaltungsanlage bereits Mitte der 1970er Jahre, d. h. deutlich vor Gründung der DB AG. Dabei stand immer das Ratio-Potential einer integrierten Lösung im Fokus, da mit der Konzentration der Funktionen Abstellung und Behandlung die damals wie heute notwendigen, die Netzkapazität belastenden Zu- und Überführungsfahrten zwischen bestehenden, dezentralen Abstellanlagen und Werkstätten reduziert würden. Mit Gründung der DB AG gingen die Zuständigkei-

ten auf die DB Netz AG (Abstellung) und DB Regio (Werke) bzw. deren damalige Vorgängerorganisationen über. Die Planungen wurden von beiden Unternehmensbereichen im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus S12, S13 koordiniert weiterbetrieben. In den Jahren 1998 und 1999 wurde durch DE-Consult Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH in insgesamt vier Machbarkeitsstudien die Anordnung der einzelnen Anlagenteile hinsichtlich der technisch und betrieblich günstigsten Lage zueinander innerhalb der zur Verfügung stehenden Fläche bewertet. Aus diesen Untersuchungen ging die Varianten IV – die in allen wesentlichen Merkmalen die Grundlagen bzw. Aufgabensstellung der hier planrechtlich beantragten bzw. bereits genehmigten Planung bildet – als eindeutige Vorzugsvariante hervor.

Die Abstellanlage (einschließlich eines Instandhaltungswerkes) ist Bestandteil des zwischen DB Netz AG, DB Station & Service GmbH, dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg am 04.12.2000 abgeschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrages über den Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur im rechtsrheinischen Großraum Köln/Bonn. Die Koordination der Planung erfolgte im „Arbeitskreis S 12, S 13 und Abstellanlage Köln Nippes“, der federführend bei Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen angesiedelt war. Teilnehmer des Arbeitskreises waren neben dem MWMTV (heute: MWME) auch das Eisenbahn-Bundesamt, die DB AG (Holding), die Konzerngesellschaften DB Netz AG, DB Station & Service GmbH und DB Regionalbahn Rheinland GmbH (heute: DB Regio) sowie DB BauProjekt GmbH (heute: DB ProjektBau). Die Bezirksregierung Köln war über das Dezernat 58 ÖPNV/SPNV-Förderung eingebunden. Im Vermerk zur Sitzung des Arbeitskreises vom 25.05.2001 wurde festgehalten, dass Planung und Realisierung der Abstellanlage auf Basis der Machbarkeitsstudie durch DB BauProjekt erfolgen sollen. DB Regionalbahn Rheinland wurde aufgefordert, auf der damit festgelegten Grundlage eine endgültige Entscheidung über ihr Werkstattkonzept kurzfristig herbeizuführen.

4. Lärm

4.1 Da in den Lageplänen nicht alle Gebäude enthalten sind, befürchten die Einwender Schallreflexionen.

Ich bitte um Überprüfung, ob es Unterschiede in den Schallberechnungen zwischen der veralteten und im Schallgutachten als Grundlage angenommenen Bebauung und der tatsächlichen Bebauung gibt und wie sich diese Unterschiede auswirken.

Die Gebäude wurden gemäß aktuellem Ist-Zustand in der Untersuchung übernommen. Dabei wurden die Daten hinsichtlich der Lage, der Anzahl der Geschosse sowie neu hinzugekommener Gebäude überprüft und ggf. aktualisiert.



*Lage der Gebäude im bisherigen Gutachten*



aktualisierte Lage der Gebäude

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Aktualisierung keine entscheidenden Auswirkungen auf die Ergebnisse hat.

Durch die Berücksichtigung der zwischenzeitlich fertiggestellten Gebäude sind keine weiteren Betroffenen entstanden.

- Die Beurteilungspegel an den Immissionsorten, bei denen schon eine Grenzwertüberschreitung vorhanden war, erhöhen sich durch die neue Gebäudesituation nicht.
- Bei den Gebäuden ohne Grenzwertüberschreitung werden keine neuen Betroffenen ausgelöst.
- Bei den neuen Gebäuden liegt der Beurteilungspegel an keinem Immissionsort über dem zulässigen Grenzwert.

Es kommt zwar an manchen Gebäuden aufgrund von Reflexionen rechnerisch zu leichten Erhöhungen der Beurteilungspegel, diese sind aber nur gering und führen nicht zu einer Änderung der schalltechnischen Bewertung.



#### 4.2 Ich bitte um Überprüfung, ob von der aus Unfallverhütungsgründen zugesagten Wand Schallreflexionen ausgehen.

Die vom Vorhabenträger ursprünglich verfolgte Planung sah einen – allgemein als übersteigsicher angesehenen – Metallgitterzaun (Stabmattenzaun) vor, von dem keine Reflexionen ausgegangen wären. Im Erörterungstermin wurde dies unter Hinweis auf die Nähe zu Spielplätzen von betroffenen Anwohnern als nicht hinreichend sicher kritisiert. Seitens des Vorhabenträgers wurde daher die Errichtung einer durchgehenden Wand zugesagt. Festlegungen hinsichtlich Optik und Materialwahl wurden anlässlich des Erörterungstermines nicht getroffen, es war jedoch klar, dass an die Wand nicht die Anforderungen vergleichbar einer Lärmschutzwand zu stellen sind und die Konstruktion oberhalb der Geländeoberfläche eine Stärke von 10 cm nicht überschreiten darf.

Wird die Wand aus z. B. Beton-Fertigteilelementen hergestellt, so werden auf Bahnseite Schallreflexionen hervorgerufen. Dabei ist zu beachten, dass immer dann, wenn eine Schallemission stattfindet, sich im fraglichen Abschnitt zwangsläufig ein Fahrzeug befindet, d. h. die in Richtung des Gebäuderiegels abgestrahlte Schallwellen werden zwischen Stützwand und Fahrzeug reflektieren.

Erfahrungsgemäß dürfte die dämpfende Wirkung auch einer nicht ausdrücklich hochabsorbierend ausgelegten durchgehenden Wand eine ggf. rechnerisch nachweisbare geringfügige örtliche Pegelerhöhung überkompensieren.

#### 4.3 Zu der Forderung eine Sonderfallprüfung vorzunehmen, da es sich um eine besonders nahe Wohnbebauung zum Gleis handelt, ist eine Aussage zu treffen.

Der Vorhabensträger ist im Rahmen seiner durchzuführenden Immissionsprognose an die gesetzgeberischen Vorgaben und Regelungen gebunden. Die schalltechnische Untersuchung erfolgte entsprechend den planungsgesetzlichen Vorgaben nach den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und dem darin vorgegebenen Berechnungsverfahren nach Schall 03. Dieses Berechnungsverfahren ist uneingeschränkt und unabhängig vom Abstand der Bebauung zu den zu untersuchenden Immissionsorten gültig und anwendbar. Für eine Sonderfallprüfung gibt es

daher weder eine technisch/physikalisch notwendige Veranlassung noch eine planungs- oder immissionsschutzrechtliche Grundlage.

## 5. Erschütterungen

### 5.1 bezweifelt die Übertragbarkeit der Bodenbeschaffenheit und der dadurch gewonnenen Erkenntnisse aus der Referenzfläche in 5 km Entfernung.

Ich bitte hierzu eine Aussage zu treffen.

Die derzeit in Köln-Nippes in Hochlage vorbeifahrenden S-Bahn Züge sind aufgrund der großen Stützwand nicht repräsentativ für die Beurteilung der Emissionen von Gleisen in nahezu ebenerdigem Niveau zum Baugrund der Umgebungsbebauung, wie sie die neu zu bauenden Zuführungsgleise darstellen werden. Es wurden daher für die neu hinzukommenden ebenerdigen Gleise und vorgesehenen Zugbaureihen Emissionsdaten bezogen auf einem Referenzpunkt seitlich des Gleises aus Messungen der Zugvorbeifahrt an dem angesprochenen Vergleichsmessquerschnitt im Umfeld der Baumaßnahme verwendet.

Der Vergleichsmessquerschnitt entspricht sowohl hinsichtlich der Lage der Gleise als auch der Bauart und Geschwindigkeit der dort verkehrenden Fahrzeuge den geplanten Verhältnissen im Zuführungsgleis. Die so ermittelten *Emissionsdaten* wurden mit Messungen zum Einfluss des Baugrundes durch die im direkten Baufeld der Baumaßnahme durchgeführte Ermittlung der schwingungstechnischen Übertragungsfunktionen überlagert und so rechnerisch die zu erwartenden *Immissionsdaten* ermittelt. Die Messungen vor Ort wurden 2006 in Absprache mit dem Bauträger auf im Baufeld bzw. in bereits fertiggestellten Rohbauabschnitten durchgeführt. Hierdurch konnten sowohl die konkreten Züge, als auch alle örtlichen Besonderheiten im Ausbreitungsweg direkt vor Ort erfasst und bei der rechnerischen Ermittlung der zu erwartenden Erschütterungen berücksichtigt werden.

Diese Vorgehensweise entspricht der allgemein gängigen und üblichen Praxis und dem Stand der Technik bei Erschütterungsimmisionsprognosen und ist daher nicht zu bemängeln.

- 5.2 Einwender [REDACTED] (Nr. 256) beantragt eine Sonderfallprüfung bezüglich der Spitzen des Verkehrsaufkommens engere Zeiträume zu fassen, um die Spitzenwerte der Erschütterungen zu erfassen. Er vermutet eine deutliche Überschreitung des Grenzwertes.

Ich bitte hierzu ein Aussage zu treffen.

Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchungen wurden sowohl die Spitzenwerte  $KB_{F_{max}}$  wie auch die über den Beurteilungszeitraum Tag bzw. Nacht gebildeten Beurteilungsschwingstärken  $KB_{F_{Tr}}$  entsprechend den Regelungen der DIN 4150-2 ermittelt und wie in den Untersuchungen dargelegt bei der Anspruchsprüfung berücksichtigt. Dadurch sind sowohl die Spitzenwerte einzelner Ereignisse wie auch die Häufigkeit und Einwirkungsdauer des Auftretens ausreichend bei der Beurteilung der Einwirkungen berücksichtigt.

- 5.3 Die Einwender [REDACTED] (Nr. 192) und [REDACTED] (Nr. 256) fordern den Untersuchungszeitraum nicht als Ganzes zu betrachten, sondern die Zugfahrten zu klassieren.

Hierzu gibt er eine Präzisierung der geforderten Klassierung zu Protokoll.

Ich bitte hierzu eine Aussage zu treffen.

Die Aufteilung der Ereignisse und unterschiedliche Beurteilung auf die Beurteilungszeiträume Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) bzw. Nacht (22:00 bis 06:00) erfolgte aufgrund der Regelungen in DIN 4150-2 und entspricht auch sonst den in Deutschland üblichen und z. B. in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für den Verkehrslärm vorgeschriebenen Beurteilungszeiträumen. Für eine weitergehende Differenzierung auf engere Beurteilungszeiträume besteht daher keine Voraussetzung.

## 6. Feinstaub

### 6.1 Ich bitte um Überprüfung, ob es Unterschiede in den Feinstaubbelastungen zwischen der veralteten und im Gutachten als Grundlage angenommenen Bebauung und der tatsächlichen Bebauung gibt und wie sich diese Unterschiede auswirken.

Die Bebauungsdaten zur Ermittlung des Gebäudekatasters waren den damals zur Verfügung stehenden Unterlagen/Plänen entnommen worden. Zusätzlich war die Bebauung, die aus lufthygienischer Sicht als besonders kritisch einzustufen ist, im Rahmen eines Vor-Ort-Termins soweit möglich verifiziert worden. Das endgültig erstellte Gebäudekataster wurde zwischen Gutachter und Planungsbüro abgestimmt und von diesem abgenommen, bevor die Berechnungen durchgeführt wurden.

Im Nachgang zum Erörterungstermin wurde aufgrund entsprechender Einwendungen eine Gebäudelärmkarte mit einer aktualisierten Bebauung (vergl. Abschnitt 4 „Lärm“) zur Verfügung gestellt. Der Vergleich mit dem bisherigen Gebäudekataster weist an drei Stellen Unterschiede zu dem im Luftschadstoffgutachten verwendeten Gebäudekatasters auf:

- Der Gebäuderiegel Werkstattstraße 41-53 (zwischen Kilometrierung 2+500 und 2+600) ist jetzt etwas länger
- Im Bereich östlich der Integrationswerkstatt (zwischen Kilometrierung 3+000 und 3+100) fehlte bisher ein Gebäude, das am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes liegt
- Die Gebäude Geldernstraße 90–106 haben eine etwas andere Form (zwischen Kilometrierung 3+200 und 3+400)

Es handelt sich bei den betroffenen Bereichen, für die das Gebäudekataster im Luftschadstoffgutachten nicht ganz dem heutigen Bestand entspricht, in allen Fällen um Randbereiche, die aus lufthygienischer Sicht keine kritischen Werte aufweisen. Die maximalen Feinstaubkonzentrationen liegen in diesen Bereichen bei 24-26  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (bei einer Hintergrundbelastung von 23  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). und damit deutlich unter dem Grenzwert von 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  und auch unter dem Schwellenwert von 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (ab dem eine Überschreitung des Grenzwertes für das Tagesmittel nicht ausgeschlossen werden kann).

Durch die aktualisierte Bebauung werden sich in diesen Bereichen und deren näheren Umgebung keine signifikanten Veränderungen der Konzentrationsverhältnisse ergeben, d. h. Überschreitungen der Grenzwerte für Feinstaub (PM10) können weiterhin für diese Bereiche ausgeschlossen werden.

Des Weiteren wurde für den Gebäuderiegel „Am Ausbesserungswerk“ im Luftschadstoffgutachten angenommen, dass es sich um einen geschlossenen Gebäuderiegel handelt. Dies stellt eine aus lufthygienischer Sicht pessimistische Betrachtungsweise dar, da die bessere Durchlüftung aufgrund der Gebäudedurchbrüche nicht berücksichtigt wurde. Grundsätzlich führt eine bessere Vermischung mit der Umgebungsluft schon im direkten Nahfeld des neuen Gleises zu deutlich geringeren Konzentrationen, wie die Verhältnisse nördlich und südlich des Gebäuderiegels zeigen.

## 6.2 Ich bitte um Überprüfung, ob sich durch den Bau der o.g. Wand zur Unfallverhütung an der Feinstaubbelastung Änderungen ergeben.

Wird anstelle des bisher geplanten Stahlgitterzaunes eine Wand errichtet, dann werden sich die Ausbreitungsverhältnisse im direkten Nahfeld des geplanten neuen Gleises deutlich verändern.

Im Fall mit Stahlgitterzaun, der für die Ausbreitung der Luftschadstoffe kein Hindernis darstellt, zeigen die Ergebnisse aus dem Luftschadstoffgutachten, dass die höchsten Konzentrationen im direkten Nahfeld bodennah auftreten. Besonders ist der Bereich, in dem das neu geplante Gleis niveaugleich und parallel zwischen der Stützmauer und dem Gebäuderiegel „Am Ausbesserungswerk“ verläuft, betroffen, da dort die Verhältnisse, die zu einer schnellen Ausbreitung und Verdünnung der Luftschadstoffe führen können, durch die Stützmauer und den Gebäuderiegel deutlich eingeschränkt sind.

Wird anstelle eines Stahlgitterzaunes eine Wand errichtet, werden die bodennahen Konzentrationen östlich dieser Wand, d.h. vor dem Gebäuderiegel, tendenziell niedriger liegen als bei der Variante mit Stahlgitterzaun. Grund ist die abschirmende Wirkung der Wand, die dazu führt, dass die Luftschadstoffe zunächst über die Wand transportiert werden müssen und dabei bereits etwas verdünnt werden.

**6.3 Ich bitte um Mitteilung, ob und in wie weit es zu Feinstaubbelastungen unmittelbar an der Grundstücksgrenze an den vorhandenen Sandkästen und Kinderspielplätzen kommt, insbesondere bodennah.**

Für den Bereich der Frei- und Grünflächen vor dem Gebäuderiegel „Am Ausbesserungswerk“ (auf dem sich die nächstgelegenen kleinen Spielflächen/Sandkästen befinden und an den sich direkt der Grünstreifen, auf dem die neuen Gleise geplant sind, anschließt) wurden maximal PM10-Konzentrationen im Bereich von 26-27  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  berechnet (vgl. Bild 4.1 bis Bild 4.4 im Gutachten). Die maximalen Werte treten bodennah an der Grundstücksgrenze auf. Diese Werte liegen unter dem Grenzwert für Feinstaub (PM10).

Wie in der EU-Richtlinie festgelegt, wurden die Immissionskonzentrationen in einer mittleren Höhe von 1,5 m ermittelt. Eine andere Bewertungshöhe sieht die EU-Richtlinie nicht vor. Erfahrungsgemäß ist die Variation der Immissionskonzentrationen im bodennahen Bereich zwischen 0,5 und 2 m gering.

Mit zunehmender Entfernung nimmt auch die vom Schienenverkehr (auf den bereits vorhandenen und den geplanten neuen Gleisen) verursachte Zusatzbelastung ab. Hinter dem Gebäuderiegel „Am Ausbesserungswerk“ ist diese Zusatzbelastung im Prognosenußfall und Prognoseplanfall nahezu gleich und liegt deutlich unter 1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , d.h. an den Spielplätzen in diesen Bereichen liegen die Gesamtkonzentrationen für Feinstaub (PM10) demnach unter 24  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Frankfurt am Main, 11.06.2010

DB ProjektBau GmbH  
im Auftrag der  
DB Netz AG

# Neubau Südliches Zuführungsgleis Rbf Köln-Nippes

---

## Naturschutzfachliche Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Südliches Zuführungsgleis Köln-Nippes

### Grünspecht

**Erstellt im Auftrag von:** DB Projektbau GmbH  
Hahnstraße 52  
60528 Frankfurt am Main

**Bearbeitung:** Planungsbüro Drecker  
Dipl.-Ing. D. Bakenecker  
Dipl.-Ing. R. Ebbing

**Stand:** Februar 2010

---

Vorhabenträger:



**Die Bahn**  
DB ProjektBau GmbH  
Niederlassung Mitte  
Projektzentrum Frankfurt 1  
Hahnstraße 52  
60528 Frankfurt

Gutachter:



Ingenieur-, Grün- und Landschaftsplanung  
Bottroper St. 6 • 46244 Bottrop-Kirchhellen  
Tel.: 02045 / 9561-0 • Fax: 02045 / 9561-24  
E-mail: bottrop@drecker.de • www.drecker.de



<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>2</b>
1.1 Anlass und Aufgabenstellung	2
1.2 Rechtliche Grundlagen	3
<b>2. Potentialbeschreibung</b>	<b>4</b>
2.1 Lebensraum und Vorkommen des Grünspechtes	4
2.2 Potentielle Habitats des Grünspechtes	5
<b>3. Potentielle vorhabensbedingte Beeinträchtigungen des Grünspechtes</b>	<b>9</b>
<b>4. Auswirkungen auf die lokale Population des Grünspechtes</b>	<b>10</b>
<b>5. Quellenverzeichnis</b>	<b>11</b>

### Abbildungsverzeichnis

<i>Abb. 1:</i>	<i>Lage der Vorhabensfläche in Köln-Nippes</i>	<i>2</i>
<i>Abb. 2:</i>	<i>Lage des Betrachtungsraumes (Quelle: Google Earth)</i>	<i>5</i>
<i>Abb. 3:</i>	<i>Ausschnitt Bestands- und Konfliktplan LBP Zuführungsgleis (Quelle: Planungsbüro Drecker)</i>	<i>9</i>
<i>Abb. 4:</i>	<i>Blick auf Bahnböschung (li) u. Luftbildausschnitt (re) (Quelle: Planungsbüro Drecker, Google Earth)</i>	<i>9</i>

### Tabellenverzeichnis

<i>Tab. 1:</i>	<i>Status und Erhaltungszustand des Grünspechtes (LANUV 2008)</i>	<i>4</i>
----------------	---	----------

Bottrop-Kirchhellen, 17. Februar 2010

PLANUNGSBÜRO DRECKER

Dipl.-Ing. D. Bakenecker u. Dipl.-Ing. R. Ebbing



## 1. Einleitung

### 1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Für die abschließende Stellungnahme an das EBA zum Planfeststellungsverfahren „Köln-Nippes Südliches Zuführungsgleis“ benötigt die DB-Projektbau eine sachkundige Stellungnahme zum Punkt 1.2 - Avifauna. Es hat eine Prüfung zu erfolgen, ob für den Grünspecht, einer „planungsrelevanten Art“ in Nordrhein-Westfalen, im Nahbereich des Bauvorhabens genügend Ausweichhabitate zur Verfügung stehen. Für diese gutachterliche Einschätzung wurde das Planungsbüro Drecker von der DB-Projektbau GmbH im Februar 2010 beauftragt.

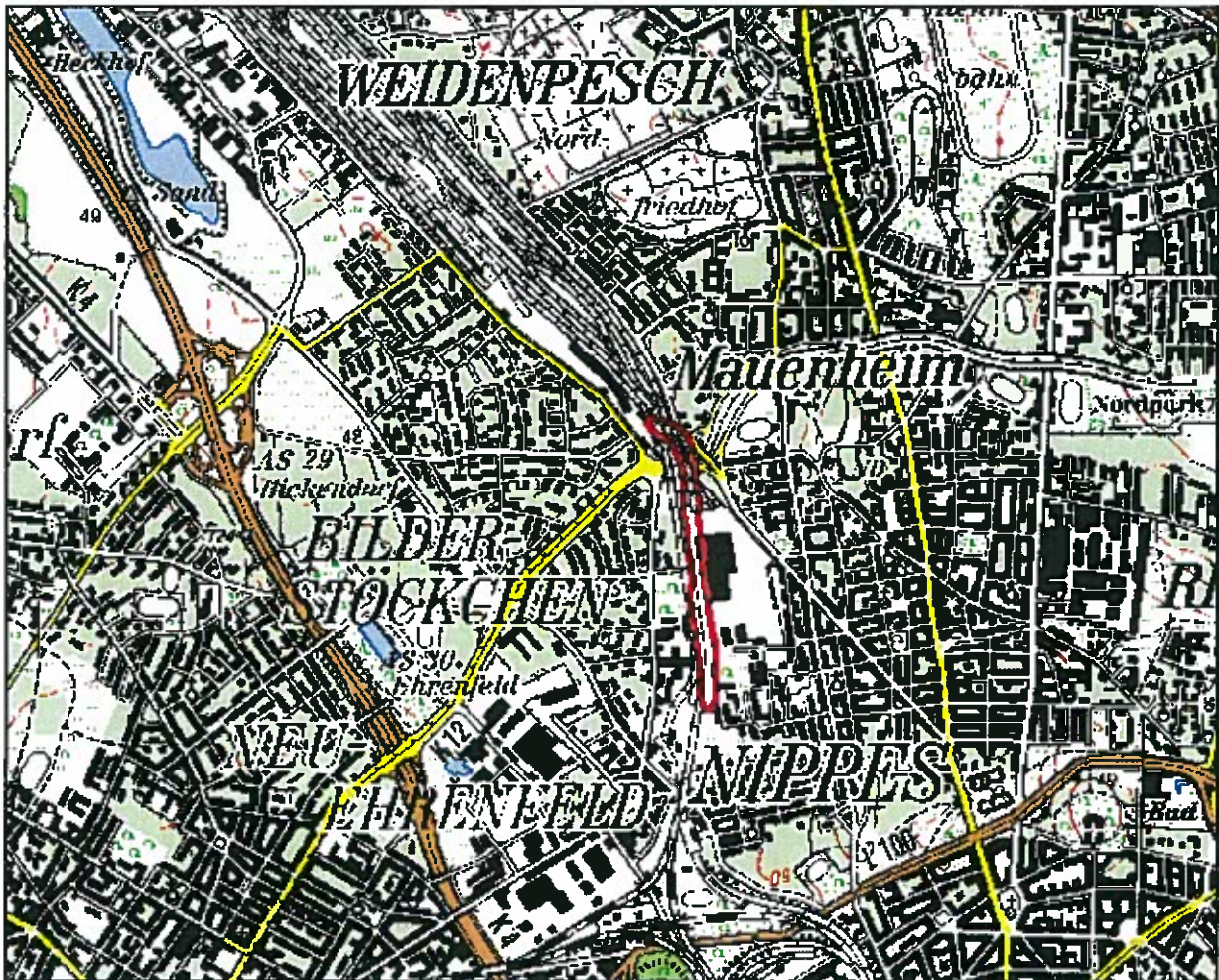


Abb. 1: Lage der Vorhabensfläche in Köln-Nippes



## 1.2 Rechtliche Grundlagen

Diese gutachterliche Einschätzung wird vor dem Hintergrund durchgeführt, Verbotstatbestände nach §§ 42 des BNatSchG auszuschließen. Nachfolgend werden nochmals die Verbotstatbestände genannt, die das Gesetz beschreibt:

- Tötungsverbot - § 42 Abs.1 Nr.1 BNatSchG (Verbot, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören),
- Störungsverbot - § 42 Abs. 1 Nr.2 BNatSchG (Verbot, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.),
- Fortpflanzungs- und Ruhestätten - § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG Verbot, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören),
- Beeinträchtigung wildlebender Pflanzen - § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG (Verbot, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören).

Wird ein Verbot gemäß § 42 BNatSchG verletzt und kann eine Verbotverletzung auch nicht durch Maßnahmen im Sinne des § 42 Abs. 5 Satz 2 (CEF - Maßnahmen) oder Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden, ist eine Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG zu erteilen. Für die Ausnahmezulassung als Bedingungen das Überwiegen eines öffentlichen Interesses, das Fehlen zumutbarer Alternativen und die Erhaltung oder Wiederherstellung des Erhaltungszustandes der Population zu erfüllen.



## 2. Potentialbeschreibung

### 2.1 Lebensraum und Vorkommen des Grünspechtes

Als Kulturfollower bevorzugt der Grünspecht Lebensräume, die vom Menschen geprägt sind. Er besiedelt Feldgehölze und Waldinseln in Parklandschaften, Randbereiche von Laub- und Mischwäldern, lichte Wälder, Streuobstwiesen sowie städtische Grünanlagen (MUNLV 2007).

Da sich der Grünspecht vor allem von Ameisen ernährt, kann das Angebot von mageren, offenen bis halboffenen Nahrungsflächen (Wald-, Wiesen-, Acker- und Wegränder, Böschungen etc.) ein Mangel-faktor sein (MUNLV 2007).

Brutreviere haben eine Größe zwischen 200 und 300 Hektar. Der Grünspecht nutzt ein weites Spektrum an Brutbäumen mit einer Präferenz für Laubholzarten (v. a. Buchen, Eichen, Weiden, Pappeln). Die Bruthöhlen werden oftmals an Fäulnisstellen angelegt (MUNLV 2007).

Der Grünspecht kommt in NRW vor allem im Tiefland sowie in den unteren Lagen der Mittelgebirge nahezu flächendeckend vor. Der Gesamtbestand in NRW wird auf 13.000 Brutpaare geschätzt 2006/ÖFS (MUNLV 2007).

Im Stadtgebiet von Köln kommt der Grünspecht in einer Dichte von 11-50 Brutpaaren vor (LANUV 2009). Der Erhaltungszustand der Art wird in NRW als günstig angegeben.

Tab. 1: Status und Erhaltungszustand des Grünspechtes (LANUV 2008)

Deutscher Artname	Wissenschaftlicher Artname	RL BRD / NRW	Schutzstatus	geschützte Art	Status im MTB	Erhaltungszustand
Grünspecht	<i>Picus viridis</i>	V / 3		§ / §§	Brütend	G
<u>Erläuterungen:</u>						
Rote Liste BRD: 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet, G = Gefährdung anzunehmen, V = Vorwarnliste, * nicht gefährdet, k.A.= keine Angabe						
Rote Liste NRW: 0= ausgestorben; 1= vom Aussterben bedroht; 2= stark gefährdet; 3= gefährdet; R= durch extreme Seltenheit gefährdet; I= gefährdete wandernde Art; V= Vorwarnliste; * nicht gefährdet; N= Einstufung dank Naturschutzmaßnahmen; k.A.= keine Angabe						
Schutzstatus: Anhang IV FFH-RL, Anhang I VS RL, Art. 4 Abs. 2 VS RL						
geschützte Art: § - besonders geschützt, §§ - streng geschützt						
Erhaltungszustand G – günstig, U – unzureichend, S - schlecht						

## 2.2 Potentielle Habitate des Grünspechtes

Es wurde ein Betrachtungsraum von 1000 m um das Vorhaben gewählt, der einen nachvollziehbaren Aktionsradius des Grünspechtes widerspiegelt. Innerhalb dieses Bereiches werden potentielle Brutreviere des Grünspechtes anhand einer Luftbildauswertung bzw. Biotoptypenkartierung ermittelt. Diese Brutreviere zeichnen sich durch das Vorkommen von älterem Baumbestand und dem Vorkommen von kurzrasigen, offenen bzw. halb-offenen Nahrungsflächen aus.

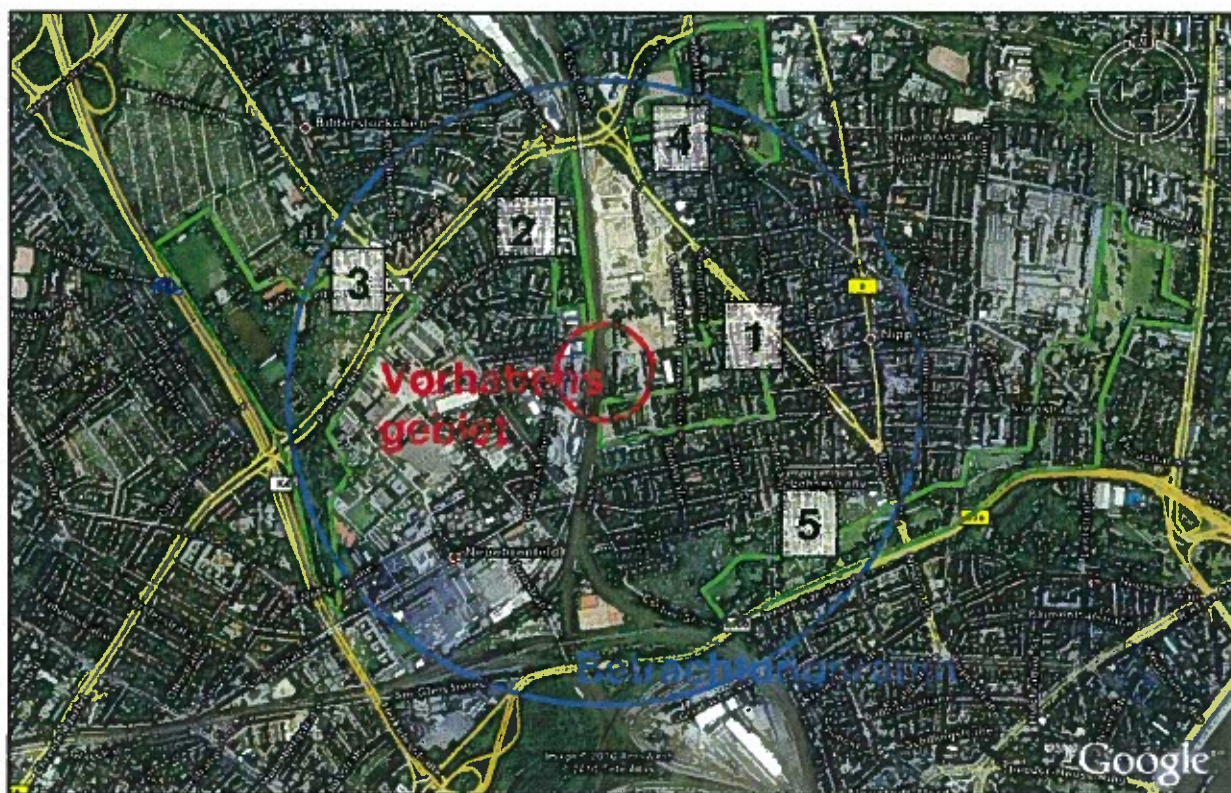


Abb. 2 : Lage des Betrachtungsraumes (Quelle: Google Earth)

Der Betrachtungsraum ist durch eine städtische Siedlungsstruktur geprägt. Kennzeichnend sind hier unmittelbar die Verkehrsanlagen der Bahn, die den Betrachtungsraum in Nordsüd-Richtung teilen. Westlich hiervon liegt der Ortsteil Bilderstöckchen, östlich davon Nippes und Mauenheim. Im Süden liegt der Ortsteil Neuhrenfeld. Neuhrenfeld, geprägt durch eine dichte gewerbliche und industrielle Nutzung, hat anteilmäßig einen geringen Vegetationsanteil. Alle anderen genannten Ortsteile Kölns sind durch einen zum Teil alten Vegetationsbestand gekennzeichnet, was auch durch den Luftbildausschnitt belegt wird.

Die städtischen Vegetationsstrukturen sind Voraussetzung für das Vorkommen des Kulturfolgers Grünspecht. Unter diesen Bedingungen findet der Grünspecht innerhalb des Stadtraumes geeignete Habitatvoraussetzungen. Nachfolgend werden die potentiellen Habitate benannt und beschrieben.

## 1 Grünbereich an der Werkstattstraße



Östlich anschließend an den Vorhabensbereich folgt das Wohngebiet an der Werkstattstraße. Zwischen den mehrstöckigen Häuserreihen stockt älterer Baumbestand, der zur Nestanlage geeignet erscheint. Durchgrünt ist dieser Bereich durch mehrere größere Rasenflächen, die als Nahrungsflächen dienen können.

Die Anbindung des Zuführungsgleises liegt in einem park-

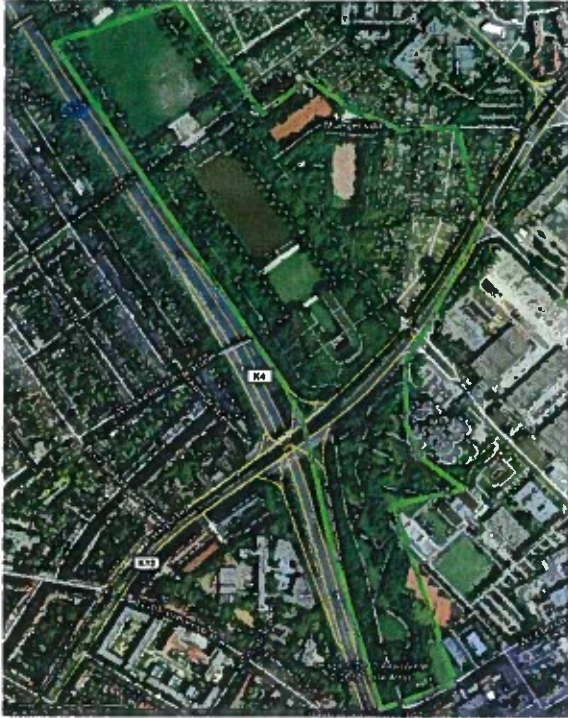
ähnlichen Bestand mit Rasenflächen, jungem Gehölzbestand sowie einzelnen älteren Bäumen. Dieser Bereich ist Teil der Grünflächen des Geschosswohnungsbaus, der sich hier in durchgehend gleicher Ausprägung zwischen dem Vorhabensbereich bis zur Merheimer Straße erstreckt und einen zusammenhängenden Strukturraum bildet.

## 2 Grünbereich östlich Geldernstraße



Im engeren Umfeld des Vorhabensbereiches befindet sich in nur ca. 350 m Entfernung zwischen Geldernstraße und dem Bahngelände Köln-Nippes ein älterer Gehölzbestand. Es finden sich aber auch jungwüchsige Gehölze sowie im südlichen Bereich älterer Baumbestand, der in einen Park eingebettet ist. Hier gibt es auch kurzrasige Bereiche. Potentielle Brut- und Nahrungsflächen sind hier vorhanden.

### 3 Grünbereich nord- u. südlich des Parkgürtels



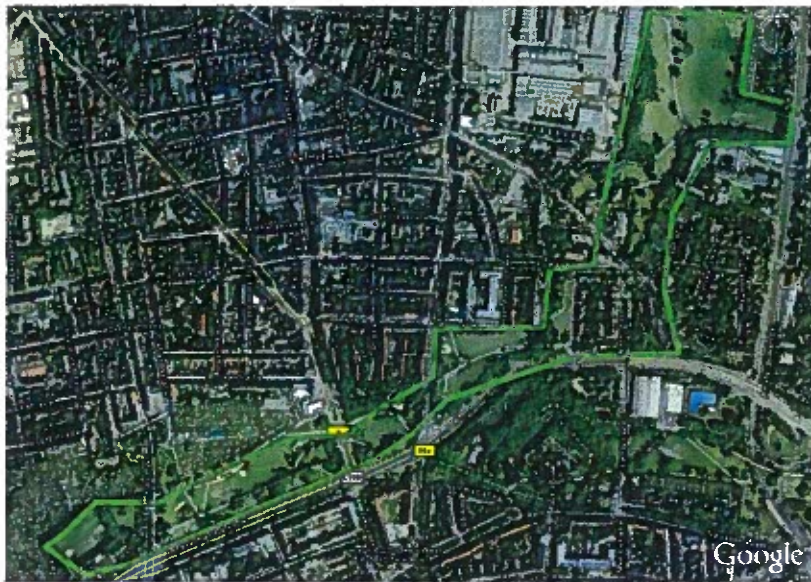
Potentielle Bruthabitate für den Grünspecht finden sich östlich der A 57 im Blücherpark und dem Grünbereich zwischen Wöhlerstraße und dem Parkgürtel im Ortsteil Bilderstöckchen. Eingeschlossen in diesem Baumbestand liegen Rasenflächen als potentielle Nahrungsflächen. Der Blücherpark in Bilderstöckchen, mit ebenfalls zum Teil sehr altem Baumbestand, befindet sich in knapp 1000 m Entfernung vom Vorhabensbereich.

### 4 Grünbereich in Mauenheim



Im nördlichen Teil des Betrachtungsraumes ca. 800 m nordöstlich des Vorhabens liegt der Ortsteil Mauenheim der ebenfalls durch einen hohen Grünflächenanteil der Wohnsiedlungsbereiche geprägt ist. Auch hier befinden sich ausgedehnte Grünflächen/-anlagen mit zum Teil altem Baumanteil innerhalb der Wohnsiedlungsbereiche.

## 5 Grünbereich in Nippes



In ca. 750 m Entfernung zum Vorhabensbereich befindet sich eine ausgedehnte und reich strukturierte Parkanlage entlang der Inneren Kanalstraße. Prägend sind der alleearartige sowie der in Baumgruppen bestandene ältere Baumbestand. Die Gehölzstrukturen bilden den Rahmen für weitläufige Rasenflächen. Potentielle Brutgebiete und Nahrungsflächen sind hier in guter Ausprägung vorhanden.

### Abschließende Einschätzung

Innerhalb des untersuchten Betrachtungsraumes liegen für den Grünspecht geeignete Habitate vor. Hier sind die o. g. Grünbereiche zu nennen, die einerseits angrenzend zum Vorhaben als auch bis in 1000 m Entfernung liegen. Hinsichtlich der Habitatausstattung erfüllen diese Grünbereiche die artigen Habitatansprüche des Grünspechts. Wesentliche Kennzeichen eines adäquaten Grünspechtbrutreviers sind älterer Baumbestand zur Anlage von Bruthöhlen und kurzrasige Nahrungsflächen als Voraussetzung für das Vorhandensein von Ameisen der Hauptnahrung der Art.

Darüber hinaus verfügen die Ortsteile Bilderstöckchen, Nippes und Mauenheim insgesamt über reiche Vegetationsstrukturen mit alten Baumbeständen und offenen Rasenflächen, wodurch die Voraussetzungen für Austauschbeziehungen zwischen den einzelnen Bereichen zudem als günstig einzustufen sind.

Die Größe eines Brutreviers wird mit 2 bis 3 km<sup>2</sup> angegeben, was der Größe des Betrachtungsgebietes entspricht. Die Grünbereiche können als Teilhabitate innerhalb des Brutreviers angesehen werden und stehen somit auch in direktem funktionalem Zusammenhang.

### 3. Potentielle vorhabensbedingte Beeinträchtigungen des Grünspechts

Mit dem Bau des Zuführungsgleises werden potentielle Brutgebiete des Grünspechtes in Anspruch genommen. Diese Bereiche liegen am südlichen Ende des Genehmigungsabschnittes auf der Böschung zwischen der Bahnstrecke und den Gebäuden an der Werkstattstraße. Der rot umrandete Bereich in der Abb. 3 zeigt das potentiell betroffene Brutrevier.

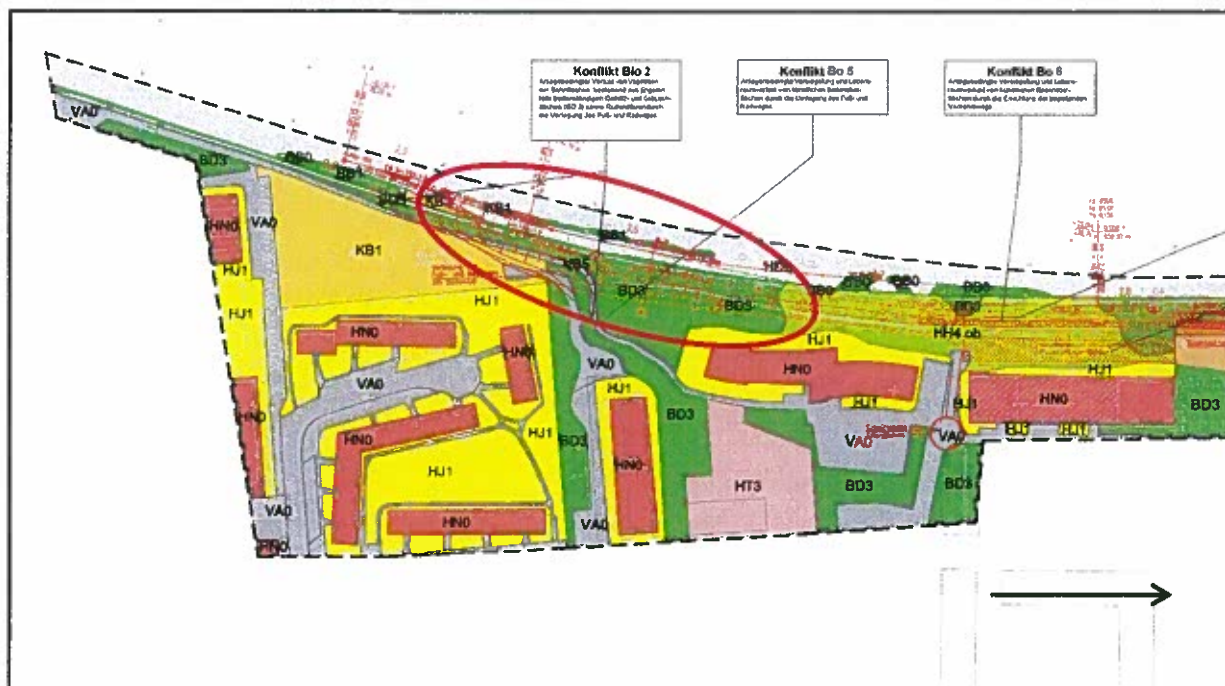


Abb. 3 : Ausschnitt Bestands- und Konfliktplan LBP Zuführungsgleis (Quelle: Planungsbüro Drecker)

Folgende Abbildungen sollen den Bereich noch weiter veranschaulichen. Die linke Abbildung zeigt den Blick entlang der Bahnböschung und des EBA-Gebäudes mit den Gehölzen als potentielles Bruthabitat im Hintergrund. Der Luftbildausschnitt gibt einen Überblick über den betroffenen Bereich des potentiellen Bruthabitates.



Abb. 4 : Blick auf Bahnböschung (li) u. Luftbildausschnitt (re) (Quelle: Planungsbüro Drecker, Google Earth)





#### Bruthabitat

Durch das Vorhaben werden mit dem Bau des Zuführungsgleises, dem Bau der Böschung und der Verlegung des Fuß- und Radweges Gehölzvegetation in einer Größenordnung von ca. 2.000 m<sup>2</sup> beseitigt. Hierbei handelt es sich um den Biotoptyp BD3 (Gehölzstreifen). Dieser Gehölzstreifen ist vornehmlich durch jungwüchsige Gehölze geprägt und enthält nur wenige größere Einzelbäume. Diese wenigen größeren Einzelbäume bilden das potentielle Brutrevier für den Grünspecht d.h. hier können potentiell Bruthöhlen angelegt werden. Weitere Gehölzflächen nach Norden zum Parkgürtel finden sich nicht, da diese im Zuge der Baufeldfreimachung bereits gerodet wurden.

#### Nahrungshabitat

Durch die Baufeldfreimachung sind die Flächen des zukünftigen Zuführungsgleises von der Böschung am EBA-Gebäude bis zum Parkgürtel bereits frei geschoben worden und damit vegetationsfrei. Eine Qualität als Nahrungshabitat für den Grünspecht ist nicht gegeben.

## **4. Auswirkungen auf die lokale Population des Grünspechtes**

Der als Kulturfolger des Menschen bekannte Grünspecht kommt innerhalb des städtischen Bereiches in Grün- und Parkanlagen sowie auch auf Friedhöfen vor. Dieses spiegelt sich auch in den Bestandszahlen für Köln wider, die mit einem Vorkommen von 11-50 Brutpaaren im Stadtgebiet angegeben sind (LANUV 2009). Die lokale Population wird nach Definition der LANUV auf das Kreis- oder Gemeindegebiet bezogen. An dieser Stelle ist das Stadtgebiet Kölns als Bezugsgröße heranzuziehen. Somit entspricht das Vorkommen auch der Größe der lokalen Population des Grünspechtes. Anschließend ist der Einfluss des Bauvorhabens auf die lokale Population des Grünspechtes zu betrachten.

In Kap. 3 wurde festgestellt, dass durch das Vorhaben „Zuführungsgleis“ Teile eines potentiellen Brutreviers des Grünspechtes in Anspruch genommen werden. Der beeinträchtigte Teil des Brutreviers wirkt aber nur kleinräumig, da es sich bei dem Verlust um wenige Einzelbäume im Böschungsbereich handelt. Potentielle Nahrungsflächen des Grünspechtes innerhalb des Vorhabensraumes wurden ausgeschlossen.

Im Anschluss an das betroffene Brutrevier des Grünspechtes und darüber hinaus liegen in einem Umkreis von bis zu 1000 m um den Vorhabensbereich mehrere potentiell geeignete Grünbereiche für den Grünspecht wie in Kap. 2 dargelegt wurde. Diese potentiell ermittelten Teilhabitate bieten dem Grünspecht genügend Ausweichhabitate in räumlicher Nähe zum Vorhaben, so dass der Verlust von Brut habitat im Gesamtzusammenhang als nicht erheblich einzustufen ist.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Grünspechtes in Köln ist ausgeschlossen, da genügend geeignete Ausweichhabitate innerhalb des Betrachtungsraumes zur Verfügung stehen.



## 5. Quellenverzeichnis

### Literatur

LANUV (LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW) (2007b): Geschützte Arten in NRW, Internetangebot unter <http://www.naturschutz-fachinformationssysteme-nrw.de/artenschutz/content/de/index.html>, Stand: Februar 2010.

Vorkommen und Bestandsgrößen von planungsrelevanten Arten in den Kreisen in NRW Dr. Matthias Kaiser, FB 24 Artenschutz, Vogelschutzwarte, LANUV NRW ([matthias.kaiser@lanuv.nrw.de](mailto:matthias.kaiser@lanuv.nrw.de)). Stand: 25.11.2009.

MUNLV (2007): Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen. - Vorkommen, Erhaltungszustand, Gefährdungen, Maßnahmen. Düsseldorf. - Stand: Dezember 2007

### Gesetze, Verordnungen, Satzungen und Normen

GESETZ ÜBER NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE (BNATSCHG) - BUNDESNATURSCHUTZGESETZ vom 25. März 2002, BGBl. I S. 1193, zuletzt geändert am 12. Dezember 2007, BGBl. I S. 2873

GESETZ ZUR SICHERUNG DES NATURHAUSHALTS UND ZUR ENTWICKLUNG DER LANDSCHAFT (LANDSCHAFTS-GESETZ - LG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2000, GV.NW. S. 568, zuletzt geändert am 19. Juni 2007, GV.NW. S. 226, ber. 15. August 2007, GVBl. S. 316