





Inhaltsverzeichnis

	Seite
A. Entscheidung	1
A.1 Feststellung des Plans	1
A.2 Festgestellte Planunterlagen	1
A.3 Konzentrationswirkung	4
A.4 Befreiung nach dem Bundesnaturschutzgesetz	5
A.5 Erlaubnisse nach dem Denkmalschutzgesetz im Lande NRW	5
A.6 Entscheidung über Entschädigungsansprüche	5
A.7 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen	5
A.8 Nebenbestimmungen	6
A.8.1 Baumaßnahmen und Betrieb	6
A.8.2 Immissionsschutz, Lärm- und Erschütterungsschutz	7
A.8.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	10
A.8.4 Sicherheit von Leitungen und Anlagen	11
A.8.5 Arbeitsschutz	13
A.8.6 Kampfmittelüberprüfung	14
A.8.7 Gefahrenvorbeugung, Brandschutz	14
A.8.8 Bodenschutz	24
A.8.9 Wasser- und Abfallrecht	26
A.8.10 Grundstücksbetroffenheit, öffentlicher Straßenverkehr, Erschließung Kleingärten	32
A.9 Zusagen der Vorhabenträgerin	33
A.10 Hinweise	33
B. Begründung	34
B.1 Sachverhalt	34
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens	34
B.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	39
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung	44
B.2.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	44
B.2.2 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde	44
B.2.3 Umfang der Planfeststellung	44

B.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	45
B.3.1	Untersuchungsraum	46
B.3.2	Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter nach §§ 11 und 12 UVPG	48
B.3.2.1	Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit	48
B.3.2.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt	51
B.3.2.3	Schutzgut Boden	53
B.3.2.4	Schutzgut Wasser	55
B.3.2.5	Schutzgut Klima und Luft	56
B.3.2.6	Schutzgut Landschaft (Landschafts-/Stadtbild)	57
B.3.2.7	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	58
B.3.3	Zusammenfassende Bewertung	59
B.4	Materiell-rechtliche Bewertung	61
B.4.1	Planrechtfertigung	61
B.4.2	Allgemein zur Abwägung	63
B.4.3	Variantenuntersuchungen	65
B.4.3.1	Standortwahl	65
B.4.3.2	Varianten Abstellanlage	72
B.4.3.3	Varianten Zulaufstrecke	73
B.4.4	Luftschall	75
B.4.5	Körperschall und Erschütterung	77
B.4.6	Elektrische und magnetische Felder	79
B.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege	80
B.4.7.1	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	80
B.4.7.1.1	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	81
B.4.7.1.2	Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen	82
B.4.7.1.3	Beschreibung der Beeinträchtigungen	84
B.4.7.1.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	85
B.4.7.1.5	Ergebnis der Eingriffsprüfung	88
B.4.8	Artenschutz	90
B.4.9	Schutzgebiete und Schutzobjekte	96
B.4.10	Bodenschutz	100

B.4.11	Grundwasserschutz, Gewässerschutz	103
B.4.12	Denkmalschutz	105
B.4.13	Bahnsicherheit	108
B.4.14	Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen	108
B.4.14.1	Nicht zu berücksichtigende Einwendungen	108
B.4.14.2	Behörden und Träger öffentlicher Belange, die keine Stellungnahmen abgegeben haben bzw. die nicht betroffen sind	108
B.4.14.3	Entscheidung über Stellungnahmen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange	109
B.4.14.3.1	Bezirksregierung Köln	109
B.4.14.3.1.1	Dezernat 51 – Natur- und Landschaftsschutz	109
B.4.14.3.1.2	Dezernat 55 – Technischer Arbeitsschutz	109
B.4.14.3.2	Bezirksregierung Düsseldorf	109
B.4.14.3.2.1	Dezernat 22 – Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)	109
B.4.14.3.2.2	Dezernat 25 – Technische Aufsichtsbehörde (TAB)	109
B.4.14.3.3	Stadt Köln - Berufsfeuerwehr	110
B.4.14.3.4	Stadtwerke Köln GmbH (SWK)	110
B.4.14.3.5	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)	110
B.4.14.3.6	Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR	110
B.4.14.3.7	DB Kommunikationstechnik GmbH	111
B.4.14.3.8	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	111
B.4.14.3.9	Stadt Köln	111
B.4.14.3.10	BUND – Kreisverband Köln	131
B.4.14.3.11	NABU Stadtverband Köln e. V.	135
B.4.14.4	Entscheidung über mehrfach vorgebrachte Einwendungen	144
B.4.14.4.1	Standortalternativen	144
B.4.14.4.2	Lärmschutz	151
B.4.14.4.3	Eingriff in Landschafts- und Naturschutzgebiete, Artenschutz	156
B.4.14.4.4	Visuelle Störung durch die Halle, die Oberleitungen sowie durch die nächtliche Beleuchtung des Geländes	158
B.4.14.4.5	Wertverlust, Minderung des Verkehrswertes von Häusern und Grundstücken	159

B.4.14.5	Entscheidung über einzelne Einwendungen von privaten Verfahrens- beteiligten (soweit Themen nicht bereits in B.4.14.4 erfasst sind)	161
B.4.14.5.1	Einwenderin P 3	161
B.4.14.5.2	Einwender P 5 und P 6	162
B.4.14.5.3	Einwender P 7	164
B.4.14.5.4	Einwender P 8 und P 9	165
B.4.14.5.5	Einwenderin P 10	167
B.4.14.5.6	Einwender P 11	168
B.4.14.5.7	Einwender P 12	171
B.4.14.5.8	Einwender P 13	177
B.4.14.5.9	Einwenderin P 14	196
B.4.14.5.10	Einwender P 15 und P 16	200
B.4.14.5.11	Einwender P 17	204
B.4.14.5.12	Einwenderin P 18	204
B.4.14.5.13	Einwender P 20	205
B.4.14.5.14	Einwenderin P 21	211
B.4.14.5.15	Einwender P 22, P 23 und P 24	212
B.4.14.5.16	Einwenderin P 25	214
B.4.14.5.17	Einwenderin P 26	216
B.4.14.5.18	Einwender P 28 bis P 31	217
B.4.14.5.19	Einwender P 36, P 37, P 72, P 79, P 80 und P 106	221
B.4.14.5.20	Einwender P 47, P 73, P 74, P 104 und P 105	222
B.4.14.5.21	Einwender P 111 bis P 156	226
B.4.14.5.22	Einwender P 157 bis P 162	227
B.4.14.5.23	Einwender P 163, P 164 und P 165	232
B.4.14.5.24	Einwender P 166 (Unterschriftenliste)	233
B.4.15	Gesamtabwägung	235

C.	Rechtsbehelfsbelehrung	236
D.	Hinweise	236
D.1	Hinweise zur Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses	236
D.2	Hinweise zur sofortigen Vollziehbarkeit	237
D.3	Hinweise zur Klageerhebung	237
D.4	Hinweise zu Entschädigungs- und Erstattungsansprüchen	237
D.5	Hinweis zur Geltungsdauer des Beschlusses	238

Abkürzungsverzeichnis

Im Abkürzungsverzeichnis aufgeführte Gesetze, Verordnungen, Richtlinien etc. gelten in der jeweils gültigen Fassung

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Art.	Artikel
ASB	Artenschutzbeitrag
ASR	Technische Regeln für Arbeitsstätten
BauO NRW	Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
BaustellV	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung)
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
26. BImSchV	Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn- Bau und Betriebsordnung)

BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
dB(A)	Dezibel
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
ff.	fortfolgende
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie)
FNP	Flächennutzungsplan
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
ha	Hektar
HGK	Häfen und Güterverkehr Köln AG
i. d. R.	in der Regel
i. S.	im Sinne
i. V. m.	in Verbindung mit
IV	Individualverkehr
IWA	Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt – Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft
km/h	Kilometer pro Stunde
KVB	Kölner Verkehrs-Betriebe AG
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
LBodSchG NRW	Landesbodenschutzgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen

LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LG NRW	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft für das Land Nordrhein-Westfalen (Landschaftsgesetz NRW)
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturenschutzgesetz NRW)
Lkw	Lastkraftwagen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LWG NRW	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
m	Meter
m ²	Quadratmeter
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
o. g.	oben genannt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr für das Land Nordrhein-Westfalen
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
TAB	Technische Aufsichtsbehörde (Dezernat 25 der Bezirksregierung Düsseldorf)
u. a.	unter anderem
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (in der Fassung, die vor dem 16. Mai 2017 galt)

UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
Vogelschutz-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG) - Vogelschutzrichtlinie
VV	Verwaltungsvorschrift
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
z. B.	zum Beispiel

Bezirksregierung Köln

25.5.8-2/13

Köln, den 24.10.2017

Sachbearbeiter:

Herr Dürbaum

Planfeststellungsbeschluss

für den

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe
AG (KVB) auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch
und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

A. Entscheidung

A.1 Feststellung des Plans

Auf Antrag der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (nachfolgend auch: Vorhabenträgerin) vom 13.11.2013 sowie ihren Anträgen auf partielle Planänderung vom 21.04.2015 und 12.07.2016 wird der Plan für den Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der KVB auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) festgestellt.

A.2 Festgestellte Planunterlagen

Die nachfolgend aufgeführten Planunterlagen sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und maßgebend für die Ausführung des Vorhabens.

Die mit „nachrichtlich“ bezeichneten Unterlagen sind nur zur Information beigelegt und nicht verbindlicher Gegenstand der Planfeststellung.

- A.2.1 Erläuterungsbericht vom 17.06.2016
- A.2.2 Übersichtsplan vom 02.10.2013, Maßstab: 1 : 25 000
- A.2.3 Übersichtslageplan vom 20.03.2015, Maßstab: 1 : 2 000
- A.2.4 Übersichtsplan - Bestand vom 02.10.2013, Maßstab: 1 : 1 000
- A.2.5 Übersichtslageplan - Planung vom 25.05.2016, Maßstab: 1 : 1 000
- A.2.6 Lageplan Blatt 1 vom 25.05.2016, Maßstab: 1 : 500
- A.2.7 Lageplan Blatt 2 vom 28.04.2016, Maßstab: 1 : 500
- A.2.8 Lageplan Blatt 3 vom 26.02.2016, Maßstab: 1 : 500
- A.2.9 Lageplan Blatt 4 vom 20.03.2015, Maßstab: 1 : 500
- A.2.10 Schnitt A-A vom 20.03.2015, Maßstab: 1 : 50
- A.2.11 Schnitt B-B vom 28.04.2016, Maßstab: 1 : 50
- A.2.12 Schnitt C-C, Blatt 1 vom 02.10.2013, Maßstab: 1 : 50
- A.2.13 Schnitt C-C, Blatt 2 vom 02.10.2013, Maßstab: 1 : 50
- A.2.14 Gleisharfe Nord - Variante 2 vom 02.10.2013, Maßstab: 1 : 2 000
- A.2.15 Zulaufstrecke Nord - Variante 1a vom 02.10.2013, Maßstab: 1 : 1 000
- A.2.16 Grunderwerbsplan vom 20.03.2015, Maßstab: 1 : 2 000
- A.2.17 Grunderwerbsverzeichnis
- A.2.18 Immissionstechnische Untersuchung – Kurzbericht über die Immissionssituation
im Falle der Zufahrt zu der Abstellanlage über die Straße Simonskaul vom
30.10.2013, Auftrag-Nr.: S 02.1127.13/8, I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-,
Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH, Ladenspelderstraße 61, 45147 Essen
- A.2.19 Immissionstechnische Untersuchung – Deckblatt (Teil 1) - Beurteilung der Luft-
schallimmissionen in der Nachbarschaft vom 02.04.2015, Auftrag-Nr.:
S 02.1127.13/1, I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienen-
verkehrstechnik GmbH, Ladenspelderstraße 61, 45147 Essen
- A.2.20 Immissionstechnische Untersuchung – Teil 2 - Beurteilung der Körperschall- und
Erschütterungsimmissionen in der Nachbarschaft vom 14.10.2013, Auftrag-Nr.:
S 02.1127.13/2, I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienen-
verkehrstechnik GmbH, Ladenspelderstraße 61, 45147 Essen
- A.2.21 Umweltverträglichkeitsstudie vom 30.05.2016 der Pöyry Deutschland GmbH

- A.2.22 Umweltverträglichkeitsstudie – Karte 1: Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter von 11/2013, Maßstab 1:2.000
- A.2.23 Umweltverträglichkeitsstudie – Karte 2: Schutzgut Pflanzen und Tiere und die biologische Vielfalt von 11/2013, Maßstab 1:2.000
- A.2.24 Umweltverträglichkeitsstudie – Karte 3: Schutzgut Boden, Wasser, Klima/Luft von 11/2013, Maßstab 1:2.000
- A.2.25 Umweltverträglichkeitsstudie – Karte 4.1: Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG – Zulaufstrecke Nord und Abstellanlage von 05/2016, Maßstab 1:2.000
- A.2.26 Umweltverträglichkeitsstudie – Karte 4.2: Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG – Zulaufstrecke Süd und Abstellanlage von 05/2016, Maßstab 1:2.000
- A.2.27 Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 30.05.2016 der Pöry Deutschland GmbH
- A.2.28 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan von 05/2016, Maßstab 1:1.000 (Anlage 13.2.2.1)
- A.2.29 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan von 05/2016, Maßstab 1:1.000 (Anlage 13.2.2.2)
- A.2.30 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan von 05/2016, Maßstab 1:1.000 (Anlage 13.2.3.1)
- A.2.31 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan von 05/2016, Maßstab 1:1.000 (Anlage 13.2.3.2)
- A.2.32 Artenschutzrechtliche Prüfung vom 30.05.2016 der Pöry Deutschland GmbH

Bauliche Anlagen

- A.2.33 Erläuterungsbericht von Mai 2015
- A.2.34 Formular Baubeschreibung
- A.2.35 Formular Betriebsbeschreibung für gewerbliche Anlagen
- A.2.36 Grundflächen- und Rauminhaltberechnungen
- A.2.37 Kostenschätzung (nachrichtlich)
- A.2.38 Statistikbogen (nachrichtlich)

- A.2.39 Brandschutzkonzept Fahrdienstgebäude und Materiallager
- A.2.40 Brandschutzkonzept Abstellhalle
- A.2.41 Abstandflächenberechnung
- A.2.42 Lageplan mit Darstellung der Abstandsflächen vom 27.06.2016, Maßstab: 1:500
- A.2.43 Übersichtslageplan vom 27.06.2016, Maßstab: 1:500
- A.2.44 Grundriss Abstellhalle vom 25.05.2016, Maßstab: 1:200
- A.2.45 Dachaufsicht Abstellhalle vom 02.06.2016, Maßstab: 1:200
- A.2.46 Querschnitte A-A / B-B Abstellhalle vom 25.05.2016, Maßstab: 1:100
- A.2.47 Schnitte 1-1 / 2-2 / 2'-2' Abstellhalle vom 25.05.2016, Maßstab: 1:100
- A.2.48 Ansichten Abstellhalle vom 25.05.2016, Maßstab: 1:200
- A.2.49 Grundrisse, Schnitte Fahrdienstgebäude / Materiallager vom 07.06.2016,
Maßstab 1:100
- A.2.50 Ansichten Fahrdienstgebäude / Materiallager vom 02.06.2016, Maßstab: 1:100
- A.2.51 Formular Antrag auf Abbruchgenehmigung
- A.2.52 Kurzbeschreibung zum Antrag auf Abbruchgenehmigung
- A.2.53 Fotodokumentation zum Antrag auf Abbruchgenehmigung
- A.2.54 Lageplan Rückbau Holzlager zum Antrag auf Abbruchgenehmigung
- A.2.55 Aufmaßplan Holzlager zum Antrag auf Abbruchgenehmigung
- A.2.56 Berechnung des umbauten Raumes zum Antrag auf Abbruchgenehmigung
- A.2.57 Statistikbogen zum Antrag auf Abbruchgenehmigung (nachrichtlich)
- A.2.58 Lüftungsgesuch Abstellanlage und Fahrdienstgebäude vom 08.07.2016

A.3 Konzentrationswirkung

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen mit Ausnahme der Genehmigung nach § 9 PBefG nicht erforderlich, soweit sie unbestritten der Konzentrationswirkung unterfallen.

Hinsichtlich wasserrechtlicher Gesichtspunkte bestehen seitens der Fachbehörden keine grundsätzlichen Bedenken, jedoch sind wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen bei der Stadt Köln – Umwelt- und Verbraucherschutzamt separat einzuholen (siehe Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffern 8.9.3, 8.9.4 und 8.9.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

A.4 Befreiung nach dem Bundesnaturschutzgesetz

Nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) wird eine Befreiung von den Festsetzungen des Landschaftsplans der Stadt Köln für das Landschaftsschutzgebiet „Nordfriedhof und Ginsterpfad-Gelände“ (L 09) - soweit anteilig in diese eingegriffen wird - aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erteilt.

Gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird eine Befreiung von dem Verbot des Eingriffs in den Geschützten Landschaftsbestandteil „Brache zwischen Neusser Straße und Simonskaul, Weidenpesch“ (LB 5.04) aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erteilt.

A.5 Erlaubnisse nach dem Denkmalschutzgesetz im Lande Nordrhein-Westfalen

Die mit der Planung verbundenen erforderlichen Erlaubnisse nach § 9 des Denkmalschutzgesetzes im Lande Nordrhein-Westfalen (DSchG NRW) werden hiermit erteilt.

A.6 Entscheidung über Entschädigungsansprüche

Die von der Baumaßnahme betroffene Grundstückseigentümerin hat gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen und sonstigem Eigentum sowie für sonstige durch die Baumaßnahme verursachte unzumutbare Nachteile.

Falls zwischen der betroffenen Grundstückseigentümerin und der Vorhabenträgerin keine gütliche Einigung über die Höhe der Entschädigung möglich sein sollte, ist über die Höhe der Entschädigungsansprüche in einem Entschädigungsverfahren zu entscheiden (vgl. Hinweise unter Teil D, Ziffer 4 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

A.7 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen

Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter, soweit sie durch

- die Planänderung
- Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren oder in diesem Planfeststellungsbeschluss
- Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, sind ausgeräumt.

Ansonsten werden die von den Verfahrensbeteiligten gegen den Plan erhobenen Einwendungen und Forderungen grundsätzlicher Art aus den sich aus Teil B, Ziffer 4.15 dieses Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

A.8 Nebenbestimmungen

A.8.1 Baumaßnahmen und Betrieb

A.8.1.1 Die Baumaßnahme ist gemäß den mit Prüf- bzw. Sichtvermerk versehenen Planunterlagen auszuführen.

A.8.1.2 Die Baumaßnahme ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unter Verwendung geregelter Bauprodukte und Bauarten in Übereinstimmung mit den bekanntgemachten technischen Regeln zu erstellen. Ungeregelte Bauprodukte und Bauarten dürfen nur in Übereinstimmung mit allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassungen oder Prüfzeugnissen verwendet werden.

A.8.1.3 Vor Baubeginn sind die Standsicherheitsnachweise und die zugehörigen Ausführungszeichnungen durch einen anerkannten Prüfsachverständigen für Baustatik zu prüfen. Er darf an der Aufstellung der zu prüfenden Unterlagen nicht beteiligt gewesen sein. Die Prüfung hat sich auf die tragenden Teile einschließlich der Baubehelfe und auch auf ungünstige Bauzustände zu erstrecken. Außer den einzelnen Zahlen und Berechnungen muss geprüft werden, ob die Voraussetzungen und Annahmen des Standsicherheitsnachweises zutreffen, ob alle Kräfte vollständig erfasst und ihre Fortleitung bis in den Baugrund hinab verfolgt sind und ob die Stabilität des Bauwerks im Einzelnen und als Ganzes gesichert ist. Die Prüfungsergebnisse sind der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) vor Baubeginn vorzulegen.

A.8.1.4 Ein Blitzschutz- und Erdungskonzept ist vor Baubeginn zu erstellen und der TAB vorzulegen.

A.8.1.5 Für die erforderlichen neuen Maste der Fahrleitungsanlage sind der TAB vor der Inbetriebnahme Unterlagen zu übergeben, aus denen die gewählten Mastquerschnitte, Mastgründungen und die Ergebnisse der für die Bemessungen erforderlichen Lastannahmen und statischen Berechnungen hervorgehen.

A.8.1.6 Für das geplante Unterwerk sind der TAB vor Baubeginn der Erläuterungsbericht, Übersichtspläne bezüglich Raumplanung vorzulegen. Mittel- Nieder- und Gleichspannungsebene und Erdungssystem sind nachzureichen.

A.8.1.7 Die Bestimmungen hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit nach der 26. BImSchV sind einzuhalten.

A.8.1.8 Maßnahmen zur Vermeidung von Streustromkorrosion gemäß VDE 0115-4 sind im Einvernehmen mit den hiervon betroffenen Versorgungsunternehmen zu überprüfen und ggf. durchzuführen.

A.8.1.9 Vor Beginn der Bauarbeiten ist der TAB ein Konzept über die Art und den Umfang der erforderlichen Kontrollen sowie deren Dokumentation vorzulegen.

A.8.1.10 Der Beginn der Bauarbeiten ist der TAB anzuzeigen.

A.8.1.11 Sofern eine vorläufige Inbetriebnahme gemäß § 62 Abs. 7 BOStrab beabsichtigt ist, ist mit der TAB rechtzeitig abzustimmen, welche erforderlichen Nachweise der TAB im Falle einer vorläufigen Inbetriebnahme gemäß § 62 Abs. 2 BOStrab vorzulegen sind.

A.8.1.12 Eine endgültige Inbetriebnahme erfordert gemäß § 62 Abs. 1 eine Endabnahme. Diese ist vier Wochen vor dem geplanten Abnahmetermin bei der TAB zu beantragen.

A.8.2 Immissionsschutz, Lärm- und Erschütterungsschutz

A.8.2.1 Die Vorhabenträgerin hat auf Verlangen der Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt – Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft (IWA), Art und Ausmaß der von der Anlage ausgehenden Emissionen sowie die Immissionen an den in

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

den immissionstechnischen Untersuchungen genannten Immissionsorten sowie an weiteren von der IWA festzulegenden Orten im Einwirkungsbereich des Vorhabens auf eigene Kosten durch eine Stelle gemäß § 26 BImSchG ermitteln zu lassen.

A.8.2.2 Bei der Errichtung und dem Betrieb des neuen Bahnstrom-Unterwerks sind die Vorgaben der 26. BImSchV und die zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm zu beachten. Ausnahmegenehmigungen sind – falls erforderlich – fristgerecht bei der Stadt Köln - Abteilung IWA zu beantragen.

A.8.2.3 Lärmintensive Bautätigkeiten sind grundsätzlich nur in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr gestattet. Während der Nachtzeit (20:00 Uhr bis 7:00 Uhr) sind lärmintensive Arbeiten verboten (Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) - i. V. m. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm).

In begründeten Ausnahmefällen kann das Umwelt und Verbraucherschutzamt – Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, eine Ausnahmegenehmigung für Arbeiten während der Nachtzeit erteilen. Diese ist 10 Tage vor dem geplanten Arbeitsbeginn zu beantragen.

A.8.2.4 Bei Baumaßnahmen in Wohngebieten sind die Regelungen der 32. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV -) zu beachten, soweit Maschinen Verwendung finden, die in dieser Verordnung genannt werden.

A.8.2.5 Erschütterungsrelevante Baumaßnahmen (z. B. Vibrationsrammen, Einsatz von Rüttlern oder Bodenverdichtern etc.) sind durch einen Gutachter messtechnisch zu begleiten. Die Anhaltswerte der DIN 4150 sind einzuhalten. Die Messberichte sind aufzubewahren und auf Verlangen der Stadt Köln - Abteilung IWA vorzulegen.

A.8.2.6 Vor Beginn der Abbrucharbeiten sind die von der Genehmigung erfassten Anlagen durch einen Sachkundigen zu besichtigen. Die verbauten asbesthaltigen Stoffe sind festzustel-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

len, um diese entsprechend der Technischen Regel für Gefahrstoffe TRGS 519 abzubauen und zu entsorgen.

Bei den Bauarbeiten ist sowohl beim Abbruch als auch beim Neubau die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19.08.1970 (Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) zu beachten.

Der maschinelle Abbruch der von der Genehmigung erfassten Gebäude, einschließlich der erforderlichen Fahrzeugbewegungen darf nur innerhalb des Zeitraumes von 07.00 Uhr bis 20.00 Uhr erfolgen.

Die Motoren der Maschinen und Arbeitsgeräte sind während der Stand- und Arbeitspausen abzuschalten.

Die eingesetzten Geräte und Maschinen müssen erhöhten Schallschutzanforderungen genügen. Als Nachweis dient u. a. die Berechtigung, das Umweltzeichen "blauer Engel, weil lärmarm" (gem. RAL ZU 53) führen zu dürfen. Eine aktuelle Liste derartiger Geräte und Maschinen kann im Internet unter <http://www.blauer-engel.de/> abgerufen werden.

Felsmeißel dürfen beim Abbruch nur eingesetzt werden, wenn immissionsärmere Abbruchverfahren, z. B. Abbruch unter Verwendung einer Brecherzange, nicht möglich sind.

Staubbelastungen beim Abbruch, beim Beladen (und Entladen) von Fahrzeugen sowie beim Befahren des Abbruchgeländes sind zu vermeiden oder auf das Mindestmaß zu beschränken. Dies ist jeweils durch eine ausreichende Oberflächenfeuchte zu gewährleisten. Sofern der Wasserdruck zur ausreichenden Befeuchtung nicht ausreicht, ist eine Druckerhöhung einzusetzen.

Es ist sicherzustellen, dass Verschmutzungen der Fahrwege durch Baufahrzeuge nach Verlassen des Abbruchgeländes vermieden oder beseitigt werden, z. B. durch Einsatz einer saugenden Kehrmaschine.

A.8.2.7 Die Vorhabenträgerin hat die Eigentümer der Gebäude, bei denen die maßgeblichen Lärmschutzgrenzwerte durch den prognostizierten Verkehrslärm überschritten werden, auf ihren – nach der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung (24. BImSchV) zu beurteilenden – Anspruch auf Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern als passive Schallschutzmaßnahmen hinzuweisen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

A.8.2.8 Bezüglich der Körperschall- und Erschütterungsimmissionen der Zulaufstrecke sind für die in der immissionstechnischen Untersuchung – Teil 2 (Anlage-Nr. 4.1 und Anlage-Nr. 4.2) aufgeführten Schutzbereiche Schutzmaßnahmen vorzusehen und der Nachweis zu erbringen, dass die Anhalts- und Orientierungswerte eingehalten werden.

A.8.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

A.8.3.1 Der Landschaftspflegerische Begleitplan vom 12.11.2013 mit Änderungen vom 14.04.2015 und 30.05.2016 mit den vorgesehenen Ausgleichs-, Gestaltungs-, und Wiederherstellungsmaßnahmen ist Bestandteil der Genehmigung. Die hier aufgeführten Maßnahmen sind entsprechend umzusetzen; darüber hinausgehende Eingriffe in Gehölzbestände bzw. in die freie Landschaft sind zu unterlassen.

A.8.3.2 Die Rodungsarbeiten der Gehölze sind außerhalb des Brut-Zeitraumes - in den Wintermonaten von Oktober bis Februar - umzusetzen und auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken; zum Schutz der Fledermäuse ist die Fällung älterer Bäume mit Hohlräumen auf die Zeit zwischen dem 1. November und dem 28. Februar zu beschränken (vgl. Vermeidungsmaßnahme V1_{ASB} - V4_{ASB}). Die Aufstellung der Schutzzäune (vgl. V5) ist vor Baubeginn vorzunehmen. Beeinträchtigungen von Boden und Grundwasser sind zu vermeiden (vgl. V6).

Es ist eine ökologische Baubegleitung sicherzustellen, die gegenüber der Höheren Naturschutzbehörde sowie der Unteren Naturschutzbehörde berichtspflichtig ist.

Während der Bauphase ist für eine sichere Passage der Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Weges Simonskaul und an der Neusser Straße zu sorgen.

Die Zulaufstrecke soll nicht beleuchtet werden.

Sollten Beleuchtungsanlagen im Betriebsgelände neu aufgestellt werden müssen, sind diese zielgerichtet und insektenfreundlich auszugestalten - soweit nicht aus sicherheitstechnischen Gründen eine dauerhafte Beleuchtung erforderlich ist.

Sollte nicht innerhalb von 3 Jahren nach Feststellungsdatum dieses Beschlusses gebaut werden, ist insbesondere der Artenschutzbeitrag zu aktualisieren.

Im Bereich der Zulaufstrecke dürfen im Normalfall keine Bahnen abgestellt werden.

A.8.3.3 Die Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahme A2 bis A9) sowie die Gestaltungsmaßnahmen (G1 und G2) sind möglichst unmittelbar nach Fertigstellung der Baumaßnahme umzusetzen; sie sind spätestens jedoch ein Jahr nach der Inbetriebnahme abzuschließen. Die Ausgleichsmaßnahme A1 (CEF – Anbringung von 20 Fledermauskästen) ist vor Baubeginn umzusetzen. Die Standorte sind der Höheren Naturschutzbehörde bekanntzugeben.

A.8.3.4 Der konkrete Umsetzungszeitpunkt der Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen ist der Unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen.

Bei Gehölzanpflanzungen sind ausschließlich standortheimische Gehölzarten zu verwenden. Das Pflanzgut ist über Baumschulen zu beziehen, die herkunftsgesichertes Material aus dem Wuchsgebiet der Niederrheinischen Bucht anbieten. Insbesondere bei Bäumen ist ausschließlich herkunftsgesichertes Vermehrungsgut zu verwenden. Es ist keine Regelsaatgutmischung sondern Regiosaatgut zu verwenden.

Die Zusammenstellung des Regiosaatguts und die Maßnahmen insgesamt sind mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

A.8.3.5 Unter Beachtung der bautechnischen Belange ist eine flächenschonende Bauweise einschließlich der Begrenzung der Baustelleneinrichtungsflächen anzuwenden, so dass die im Erläuterungsbericht genannte Flächeninanspruchnahme von 3.500 m² möglichst unterschritten wird.

Die Inanspruchnahme der Ackerfläche als Baustelleneinrichtungsfläche hat möglichst schonend zu erfolgen (Oberboden abschieben und lagern, Vlies mit Schotterpacklage, Lockerung des Unterbodens etc.).

A.8.4 Sicherheit von Leitungen und Anlagen

A.8.4.1. Für die Straßen „Simonskaul“ und „Neusser Straße“ kreuzende Kabel der Deutschen Bahn AG (DB AG): „122 paarig, F00G9, Kabelhaus Riehl – Kabelhaus Longerich“ ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH notwendig.

Der gewünschte Termin für die Kabeleinweisung ist schriftlich (mindestens 7 Arbeitstage vorher) und unter Angabe der Bearbeitungs-Nr. der DB Kommunikationstechnik GmbH

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

– Netzadministration, Fax: 069/265-57811, E-Mail: Netzadministration-w@deutschebahn.com mitzuteilen.

Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

A.8.4.2 Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft“ sind strikt einzuhalten. Die Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB Kommunikationstechnik GmbH zurückzusenden. Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung liegen der Vorhabenträgerin vor.

A.8.4.3 Die Zustimmung zu den geplanten Bauarbeiten ist bei der DB Kommunikationstechnik GmbH aufgrund der Verfristung (Zustimmung galt nur bis zum 05.06.2014) erneut einzuholen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen außerhalb des in der der Stellungnahme der DB Kommunikationstechnik beiliegenden Zeichnung genau abgegrenzten Bereiches.

A.8.4.4 Die von der DB Kommunikationstechnik GmbH überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der Deutschen Bahn AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, ist umgehend die folgende Stelle zu informieren:

DB Kommunikationstechnik GmbH, Abt.: Disposition Region West, Anschrift: Kölner Straße 5, 65670 Eschborn, Telefon: 069/265-47610, E-Mail: Disposition.Region.West.KT@deutschebahn.com

A.8.4.5 Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Der Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH sind zwei Lagepläne beigelegt, aus denen die vorhandenen Telekommunikationslinien/-anlagen im Ausbaubereich ersichtlich sind.

Gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung der Anlagen der Deutschen Telekom sind rechtzeitig mit der Deutschen Telekom Technik GmbH abzuklären.

A.8.5 Arbeitsschutz

A.8.5.1 Die Gefährdungsbeurteilung gem. § 5 Arbeitsschutzgesetz bzw. § 3 Betriebssicherheitsverordnung ist vor Inbetriebnahme der Anlage zu erstellen.

Insbesondere sind dabei die Gefährdungen

- die mit der Benutzung der Anlagen selbst und
- die durch Wechselwirkungen mit anderen Anlagen/ Arbeitsmitteln, mit der Arbeitsumgebung oder mit Arbeitsstoffen hervorgerufen werden, zu berücksichtigen.

A.8.5.2 Die Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung - BaustellV) fordert vom Bauherrn, spätestens 2 Wochen vor Beginn der Einrichtung der Baustelle, eine Vorankündigung (Mindestangaben siehe Anhang I BaustellV) an die zuständige Behörde (Bezirksregierung Köln) zu übermitteln, wenn folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- mehr als 30 Arbeitstage und mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig oder
- der Umfang der Arbeiten voraussichtlich mehr als 500 Personentage betragen.

Werden auf einer Baustelle darüber hinaus Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig oder werden von diesen besonders gefährliche Arbeiten nach Anhang II der Verordnung ausgeführt, so muss zusätzlich ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan erstellt werden.

Grundsätzlich sind für alle Baustellen, auf denen Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig werden, ein oder mehrere geeignete Koordinatoren zu bestellen.

Anforderungen an die fachliche Eignung von Koordinatoren sind den „Regeln für Arbeitsschutz auf Baustellen“ (RAB 30) zu entnehmen.

A.8.5.3 Um eine Gefährdung für die Arbeiter im Bereich der Zulaufstrecke und im südlichen Bereich des Betriebsgeländes der KVB, westlich des Holzlagers, ausschließen zu können, müssen hier die entsprechenden Arbeitsschutzvorschriften für „Arbeiten in kontaminierten Bereichen, BGR 128“ eingehalten werden. Auf Grund des bekannten Deponiegaspotentials im Bereich der Zulaufstrecke sind Ausgasungen von Deponiegas nicht auszuschließen. Es können durch die Bodeneingriffe in Gräben und Schächten durch Gasan-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

sammlungen entzündliche Gasgemische entstehen. Feuer und funkensprühende Werkzeuge sind hier verboten.

A.8.6 Kampfmittelüberprüfung

A.8.6.1 Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m² sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu, Bauverzögerungen und -stilllegungen zu vermeiden.

A.8.6.2 Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen.

A.8.7 Gefahrenvorbeugung, Brandschutz

Änderungsbereich Gleisanlage Neusser Straße

A.8.7.1 Zur Sicherstellung des erforderlichen 2. Rettungsweges für die an den Änderungsbereich der Gleisanlage im Bereich der Neusser Straße angrenzenden Wohngebäude ist die Anleiterbarkeit der Gebäude mittels Kraftfahrdrehleiter der Feuerwehr, auch unter Berücksichtigung der vorhandenen stromführenden Oberleitung, dauerhaft und uneingeschränkt zu ermöglichen. Weiterhin ist es unabdingbar, dass an diesen Gleisabschnitt angrenzende Feuerwehruzufahrten von Gebäuden für Feuerwehrfahrzeuge uneingeschränkt nutzbar und passierbar sind.

A.8.7.2 Bei der Neusser Straße handelt es sich um eine Ein- bzw. Ausfallstraße des Vorbehaltsstraßennetzes der Stadt Köln. Deren Befahrbarkeit ist im Bereich der geplanten Änderungsmaßnahme der Gleisanlage sowohl stadtauswärts als auch stadteinwärts dauerhaft für die Fahrzeuge der Feuerwehr Köln sicherzustellen.

Fahrdienstgebäude und Materiallager

A.8.7.3 Sofern in den nachfolgenden Ziffern 8.7.4 bis 8.7.11 nicht anders gefordert, sind die Forderungen, Änderungen und Empfehlungen des Brandschutzkonzeptes des Sachverständigenbüros BSCON Brandschutzconsult (Projekt-Nr.: 6280 vom 02.02.2016; Anlage 14.7 des Planfeststellungsbeschlusses) Gegenstand der Planfeststellung.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

A.8.7.4 Die Feuerwehrezufahrt muss ein amtlich gekennzeichnetes Hinweisschild erhalten, das von der öffentlichen Verkehrsfläche aus sichtbar ist. Derartige Hinweisschilder müssen der DIN 4066-D1 entsprechen und mind. 594 mm x 210 mm groß sein, die jeweils erste Textzeile muss die Mindestschriftgröße nach DIN 4066-D1 in Verbindung mit DIN 825 aufweisen. Die Schilder müssen mit der Beschriftung

Feuerwehrezufahrt

Stadt Köln, Die Oberbürgermeisterin

Bauaufsichtsamt

versehen sein.

Um die Rechtmäßigkeit von Feuerwehrezufahrtsschildern zu dokumentieren und sicherzustellen, müssen diese mit einem Siegel der Berufsfeuerwehr Köln versehen werden. Einzelheiten sind mit der Berufsfeuerwehr, Abteilung Gefahrenvorbeugung (375) abzustimmen.

Einzelheiten zur Ausführung der Flächen für die Feuerwehr müssen den Anforderungen nach § 5 Abs. 2, 5 und 6 der BauO NRW entsprechen. Ziffer 5 der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung – VVBauO NRW – vom 12.10.2000 ist einzuhalten.

Zu- und Durchfahrten sowie Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr sind so zu befestigen, dass sie von Feuerwehrfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von 16 t und einer Achslast von 10 t befahren werden können.

Es bestehen keine Bedenken, am Anfang einer Feuerwehrezufahrt Sperrvorrichtungen (Sperrbalken, Ketten, Sperrpfosten) vorzusehen, wenn sie Verschlüsse erhalten, die mit dem Schlüssel A für Überflurhydranten nach DIN 3223 oder mit einem Bolzenschneider geöffnet werden können (bei Vorhängeschlössern nicht zu kurze Bügel, $\emptyset < 8\text{mm}$), oder wenn diese mit einer Verschlusseinrichtung gem. DIN 14925 ausgestattet werden.

Sollte ein Tor als Sperrvorrichtung am Anfang der Feuerwehrezufahrt ausgeführt werden, ist für einen Notfall wie z. B. Brandfall der Feuerwehr ein unverzüglicher gewaltfreier Zugang zum Grundstück zu ermöglichen.

Aus diesem Grund ist in der Nähe des Grundstückszuganges bzw. der Nähe des Tores ein Feuerwehrschlüsseldepot "Typ B" (Klasse 1: Geringes Risiko FSD 1 gem. DIN 14675:2003-11) in Abstimmung mit der Abteilung Gefahrenvorbeugung (375/2) der Berufsfeuerwehr anzubringen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Alternativ kann das Tor mit einer Doppelschließung ausgestattet werden, die es der Feuerwehr ermöglicht, mit einem von ihr vorgehaltenen Schlüssel das Tor zu öffnen. Auch für diesen Fall ist eine Abstimmung mit der Abteilung Gefahrenvorbeugung (375/2) der Berufsfeuerwehr Köln erforderlich.

A.8.7.5 Feuerschutz- oder Rauchschutztüren, die keine Feststellvorrichtungen mit rauchempfindlichen Elementen erhalten, sind beidseitig mit einem Schild nach DIN 4066 mit dem Text "Brandschutztür - verkeilen, verstellen, festbinden o. ä. verboten" zu kennzeichnen.

Sofern Feuerschutztüren oder Rauchschutztüren aus betrieblichen Gründen offengehalten werden müssen, sind die Feststellvorrichtungen mit rauchempfindlichen, bauaufsichtlich zugelassenen Elementen zu versehen, die die automatische Schließung der Abschlüsse bewirken.

Die Feststellvorrichtungen müssen eine Zulassung des Instituts für Bautechnik besitzen. Sie müssen bei Auftreten von Rauch selbsttätig schließen. Wenn die Tür nicht mit einem leichten Zug aus der Arretierung gelöst werden kann, ist zusätzlich ein Schließen von Hand über einen entsprechenden Handauslöseknopf vorzusehen und entsprechend zu kennzeichnen:

"Feuerschutzabschluss / Rauchschutztür schließen"

Die Feststellanlagen sind mindestens einmal monatlich in eigener Verantwortung zu überprüfen. Darüber hinaus ist eine jährliche Wartung der Feststellanlagen durch einen Fachmann bzw. von einer hierfür ausgebildeten Person durchzuführen. Die Prüfungen und deren Ergebnisse sind in einem Prüfbuch zu vermerken.

A.8.7.6 Sofern Türen im Verlauf von Flucht- und Rettungswegen als abschließbare Türen ausgebildet werden, sind diese jeweils mit einem zugelassenen Verschluss für Notausgangstüren (z. B. Notausgangsschlösser nach DIN EN 179 oder Panikverschlüsse gemäß DIN EN 1125) zu versehen, so dass sich diese Türen in Fluchtrichtung ohne Hilfsmittel wie Schlüssel o. ä. leicht öffnen lassen.

A.8.7.7 Die Beleuchtung von langnachleuchtenden Rettungszeichen ist so vorzusehen, dass bei Ausfall der Allgemeinbeleuchtung für eine ausreichende Zeit eine deutliche Erkennbarkeit sichergestellt wird.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Auf die DIN 67510 (Langnachleuchtende Pigmente und Produkte) wird hingewiesen.

A.8.7.8 Die Anbringungsorte der Feuerlöscher sind mit Schildern nach DIN 4844-2 – Sicherheitskennzeichnung, Darstellung von Sicherheitszeichen – deutlich sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen. Für die Ausführung der Hinweisschilder wird auf die Unfallverhütungsvorschrift - BGV A8 (bisher VBG 125) - des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaft hingewiesen.

Gemäß DIN EN 3 sind die Feuerlöscher in regelmäßigen Zeitabständen (nicht länger als zwei Jahre) durch fachkundige Prüfer auf ihre Einsatzbereitschaft überprüfen zu lassen.

A.8.7.9 Die Brandmeldeanlage ist nach DIN 14675 „Brandmeldeanlagen – Aufbau und Betrieb“ und nach DIN VDE 0833 „Gefahrenmeldeanlagen für Brand, Einbruch und Überfall“ zu planen, zu installieren und zu überwachen.

Die Anlage ist an die Alarmübertragungsanlage (AÜA) der Stadt Köln anzuschalten.

Die Anschlussbedingungen der Stadt Köln, Feuerwehr, sind zu beachten.

(Internet: <http://www.stadt-koeln.de/3/feuerwehr/brandschutz/01193/>)

Zu dem Planungsumfang der Brandmeldeanlage gehört gemäß DIN 14675 zwingend die Erstellung einer Brandfallmatrix.

Hierbei wird es seitens der Feuerwehr Köln für sinnvoll erachtet, dass diese Brandfallmatrix durch den Brandmeldeanlagen-Fachplaner unter Mitwirkung des Erstellers des Brandschutzkonzeptes gefertigt wird. Ferner muss die Brandfallmatrix einen Bezug zu dem als Hintergrund verwendeten Brandschutzkonzept nachweisen, wie z. B.: „basiert auf dem Brandschutzkonzept in der Fassung vom“

Möglichst frühzeitig, spätestens aber vor der Installation der Brandmeldeanlage ist gemäß DIN 14675 ein Planungsgespräch mit der Berufsfeuerwehr Köln - Abteilung Gefahrenvorbeugung zu führen. Eine Ausfertigung der Brandfallmatrix ist der Feuerwehr Köln dabei zur Verfügung zu stellen.

Die Brandmeldeanlage ist aus Sicherheitsgründen nur von Fachfirmen mit Fachkräften entsprechend DIN 14675, DIN 57833/VDE 0833 einbauen zu lassen.

Rechtzeitig vor der Gebrauchsabnahme des Objektes durch das Bauaufsichtsamt ist entsprechend den Anschlussbedingungen der Stadt Köln eine Abnahme der Brandmeldeanlage durch die Berufsfeuerwehr zu veranlassen. Diese hat grundsätzlich vor Anschaltung

der Brandmeldeanlage an die Übertragungsanlage für Gefahrenmeldungen der Stadt Köln zu erfolgen.

Bei der Abnahme sind mängelfreie Bescheinigungen der Sachverständigen, die vor der ersten Inbetriebnahme die Brandmeldeanlage und die auf die Brandmeldeanlage angeschalteten sonstigen Sicherheitseinrichtungen gemäß Prüfverordnung geprüft haben, vorzulegen.

A.8.7.10 Bestehende Feuerwehrpläne sind unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen nach DIN 14095 (Stand Mai 2007) mit Symbolen der DIN 14034-6 und zusätzlichen Gefahrensymbolen nach BGV A8 zu aktualisieren.

Die Pläne sind vor dem endgültigen Druck mit der Abteilung Gefahrenvorbeugung der Berufsfeuerwehr Köln abzustimmen. Hierzu ist ein kompletter Plansatz in DIN A3 (Papierform, nicht laminiert) an die Abteilung Gefahrenvorbeugung zu senden.

Ein kompletter Satz der Feuerwehrpläne, DIN A 3 nicht laminiert, ist der Abteilung Gefahrenvorbeugung der Berufsfeuerwehr Köln zuzusenden.

A.8.7.11 Ein funktionierender Einsatzstellenfunkverkehr ist eine einsatztaktische Notwendigkeit im Sinne des § 17 der BauO NRW zur Erreichung des Schutzzieles „wirksamer Löscharbeiten“.

Nach Fertigstellung des Rohbaus (bereits fertig geschlossene Außenfassade und Fertigstellung sämtlicher Türen) ist eine Funkausleuchtungsprobe in Absprache mit der Abteilung Informationstechnologie der Berufsfeuerwehr Köln durchzuführen.

Die im Rohbau durchgeführte Funkausleuchtung gilt jedoch nur als Prognose, eine gegebenenfalls später noch erforderliche „Nachprüfung“ ist mit der Brandschutzdienststelle abzustimmen.

Der Ergebnisbericht der Funkausleuchtungsprobe ist bei der Bauzustandsbesichtigung über die „Abschließende Fertigstellung“ vorzulegen. Der Bericht muss, sofern die Ausleuchtung nicht von der Berufsfeuerwehr Köln selbst sondern durch eine Fachfirma durchgeführt wurde, einen Mitzeichnungsvermerk der Abteilung Informationstechnologie der Berufsfeuerwehr Köln aufweisen.

Sofern in diesem Bericht die Funkausleuchtungsprobe mit einem negativen Ergebnis beschieden wird, ist der Einbau einer Gebädefunkanlage in Absprache mit der Brand-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

schutzdienststelle vorzusehen und zur Bauzustandsbesichtigung über die „Abschließende Fertigstellung“ nachzuweisen.

Die Vorgaben für den Einbau von Gebäudedefunkanlagen, welche in den aktuellen Anschlussbedingungen der Stadt Köln, festgelegt sind, sind zu beachten.

(Internet: <http://www.stadt-koeln.de/3/feuerwehr/brandschutz/01193/>)

Abstellanlage

A.8.7.12 Sofern in den nachfolgenden Ziffern 8.7.12 bis 8.7.21 nicht anders gefordert, sind die Forderungen, Änderungen und Empfehlungen des Brandschutzkonzeptes des Sachverständigenbüros BSCON Brandschutzconsult (Projekt-Nr.: 6280 vom 02.02.2016; Anlage 14.8 des Planfeststellungsbeschlusses) Gegenstand der Planfeststellung.

A.8.7.13 Die Feuerwehrezufahrt muss ein amtlich gekennzeichnetes Hinweisschild erhalten, das von der öffentlichen Verkehrsfläche aus sichtbar ist. Derartige Hinweisschilder müssen der DIN 4066-D1 entsprechen und mind. 594 mm x 210 mm groß sein, die jeweils erste Textzeile muss die Mindestschriftgröße nach DIN 4066-D1 in Verbindung mit DIN 825 aufweisen. Die Schilder müssen mit der Beschriftung

Feuerwehrezufahrt

Stadt Köln, Die Oberbürgermeisterin

Bauaufsichtsamt

versehen sein.

Um die Rechtmäßigkeit der Feuerwehrezufahrtsschilder zu dokumentieren und sicherzustellen, müssen diese mit einem Siegel der Berufsfeuerwehr Köln versehen werden. Einzelheiten sind mit der Berufsfeuerwehr, Abteilung Gefahrenvorbeugung (375) abzustimmen.

Einzelheiten zur Ausführung der Flächen für die Feuerwehr müssen den Anforderungen nach § 5 Abs. 2, 5 und 6 der BauO NRW entsprechen. Ziffer 5 der Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung – VVBauO NRW – vom 12.10.2000 ist einzuhalten.

Zu- und Durchfahrten für die Feuerwehr sind so zu befestigen, dass sie von Feuerwehrfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von 16 t und einer Achslast von 10 t befahren werden können.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Es bestehen keine Bedenken, am Anfang einer Feuerwehrezufahrt Sperrvorrichtungen (Sperrbalken, Ketten, Sperrpfosten) vorzusehen, wenn sie Verschlüsse erhalten, die mit dem Schlüssel A für Überflurhydranten nach DIN 3223 oder mit einem Bolzenschneider geöffnet werden können (bei Vorhängeschlössern nicht zu kurze Bügel, $\varnothing < 8\text{mm}$), oder wenn diese mit einer Verschlusseinrichtung gem. DIN 14925 ausgestattet werden.

Sollte ein Tor als Sperrvorrichtung am Anfang der Feuerwehrezufahrt ausgeführt werden, ist für einen Notfall wie z. B. Brandfall der Feuerwehr ein unverzüglicher gewaltfreier Zugang zum Grundstück zu ermöglichen.

Aus diesem Grund ist in der Nähe des Grundstückszuganges bzw. der Nähe des Tores ein Feuerwehrschrüsseldepot "Typ B" (Klasse 1: Geringes Risiko FSD 1 gem. DIN 14675:2003-11) in Abstimmung mit der Abteilung Gefahrenvorbeugung (375/2) der Berufsfeuerwehr anzubringen.

Alternativ kann das Tor mit einer Doppelschließung ausgestattet werden, die es der Feuerwehr ermöglicht, mit einem von ihr vorgehaltenen Schlüssel das Tor zu öffnen. Auch für diesen Fall ist eine Abstimmung mit der Abteilung Gefahrenvorbeugung (375/2) der Berufsfeuerwehr Köln erforderlich.

A.8.7.14 Die Bewegungsflächen müssen amtlich gekennzeichnete Hinweisschilder erhalten, die von der Feuerwehrezufahrt aus sichtbar sind. Die Hinweisschilder müssen der DIN 4066-D1 entsprechen und mind. 594 mm x 210 mm groß sein, die jeweils erste Textzeile muss die Mindestschriftgröße nach DIN 4066-D1 in Verbindung mit DIN 825 aufweisen. Die Schilder müssen mit der Beschriftung

„Flächen für die Feuerwehr
Stadt Köln, Die Oberbürgermeisterin
Bauaufsichtsamt“

versehen sein.

A.8.7.15 Feuerschutz- oder Rauchschutztüren, die keine Feststellvorrichtungen mit rauchempfindlichen Elementen erhalten, sind beidseitig mit einem Schild nach DIN 4066 mit dem Text "Brandschutztür - verkeilen, verstellen, festbinden o. ä. verboten" zu kennzeichnen. Sofern Feuerschutztüren oder Rauchschutztüren aus betrieblichen Gründen offengehalten werden müssen, sind die Feststellvorrichtungen mit rauchempfindlichen, bauaufsichtlich

zugelassenen Elementen zu versehen, die die automatische Schließung der Abschlüsse bewirken.

Die Feststellvorrichtungen müssen eine Zulassung des Instituts für Bautechnik besitzen. Sie müssen bei Auftreten von Rauch selbsttätig schließen. Wenn die Tür nicht mit einem leichten Zug aus der Arretierung gelöst werden kann, ist zusätzlich ein Schließen von Hand über einen entsprechenden Handauslöseknopf vorzusehen und entsprechend zu kennzeichnen:

"Feuerschutzabschluss / Rauchschutztür schließen"

Die Feststellanlagen sind mindestens einmal monatlich in eigener Verantwortung zu überprüfen. Darüber hinaus ist eine jährliche Wartung der Feststellanlagen durch einen Fachmann bzw. von einer hierfür ausgebildeten Person durchzuführen. Die Prüfungen und deren Ergebnisse sind in einem Prüfbuch zu vermerken.

A.8.7.16 Sofern Türen im Verlauf von Flucht- und Rettungswegen als abschließbare Türen ausgebildet werden, sind diese jeweils mit einem zugelassenen Verschluss für Notausgangstüren (z. B. Notausgangsschlösser nach DIN EN 179 oder Panikverschlüsse gemäß DIN EN 1125) zu versehen, so dass sich diese Türen in Fluchtrichtung ohne Hilfsmittel wie Schlüssel o. ä. leicht öffnen lassen.

A.8.7.17 Die Beleuchtung von langnachleuchtenden Rettungszeichen ist so vorzusehen, dass bei Ausfall der Allgemeinbeleuchtung für eine ausreichende Zeit eine deutliche Erkennbarkeit sichergestellt wird.

Auf die DIN 67510 (Langnachleuchtende Pigmente und Produkte) wird hingewiesen.

A.8.7.18 Die Anbringungsorte der Feuerlöscher sind mit Schildern nach DIN 4844-2 – Sicherheitskennzeichnung, Darstellung von Sicherheitszeichen – deutlich sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen. Für die Ausführung der Hinweisschilder wird auf die Unfallverhütungsvorschrift - BGV A8 (bisher VBG 125) - des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaft hingewiesen.

Gemäß DIN EN 3 sind die Feuerlöscher in regelmäßigen Zeitabständen (nicht länger als zwei Jahre) durch fachkundige Prüfer auf ihre Einsatzbereitschaft überprüfen zu lassen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

A.8.7.19 Die Brandmeldeanlage ist nach DIN 14675 – „Brandmeldeanlagen – Aufbau und Betrieb“ und nach DIN VDE 0833 „Gefahrenmeldeanlagen für Brand, Einbruch und Überfall“ zu planen, zu installieren und zu überwachen.

Die Anlage ist an die Alarmübertragungsanlage (AÜA) der Stadt Köln anzuschalten.

Die Anschlussbedingungen der Stadt Köln, Feuerwehr, sind zu beachten.

(Internet: <http://www.stadt-koeln.de/3/feuerwehr/brandschutz/01193/>)

Zu dem Planungsumfang der Brandmeldeanlage gehört gemäß DIN 14675 zwingend die Erstellung einer Brandfallmatrix.

Hierbei wird es seitens der Feuerwehr Köln für sinnvoll erachtet, dass diese Brandfallmatrix durch den Brandmeldeanlagen-Fachplaner unter Mitwirkung des Erstellers des Brandschutzkonzeptes gefertigt wird. Ferner muss die Brandfallmatrix einen Bezug zu dem als Hintergrund verwendeten Brandschutzkonzept nachweisen, wie z. B.: „basiert auf dem Brandschutzkonzept in der Fassung vom“

Möglichst frühzeitig, spätestens aber vor der Installation der Brandmeldeanlage ist gemäß DIN 14675 ein Planungsgespräch mit der Berufsfeuerwehr Köln - Abteilung Gefahrenvorbeugung zu führen. Eine Ausfertigung der Brandfallmatrix ist der Feuerwehr Köln dabei zur Verfügung zu stellen.

Die Brandmeldeanlage ist aus Sicherheitsgründen nur von Fachfirmen mit Fachkräften entsprechend DIN 14675, DIN 57833/VDE 0833 einbauen zu lassen.

Rechtzeitig vor der Gebrauchsabnahme des Objektes durch das Bauaufsichtsamt ist entsprechend den Anschlussbedingungen der Stadt Köln eine Abnahme der Brandmeldeanlage durch die Berufsfeuerwehr zu veranlassen. Diese hat grundsätzlich vor Anschaltung der Brandmeldeanlage an die Übertragungsanlage für Gefahrenmeldungen der Stadt Köln zu erfolgen.

Bei der Abnahme sind mängelfreie Bescheinigungen der Sachverständigen, die vor der ersten Inbetriebnahme die Brandmeldeanlage und die auf die Brandmeldeanlage angeschalteten sonstigen Sicherheitseinrichtungen gemäß Prüfverordnung geprüft haben, vorzulegen.

A.8.7.20 Für das Objekt sind Feuerwehrpläne unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen nach DIN 14095 (Stand Mai 2007) mit Symbolen der DIN 14034-6 und zusätzlichen Gefahrensymbolen nach BGV A8 zu erstellen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Die Pläne sind vor dem endgültigen Druck mit der Abteilung Gefahrenvorbeugung der Berufsfeuerwehr Köln abzustimmen. Hierzu ist ein kompletter Plansatz in DIN A3 (Papierform, nicht laminiert) an die Abteilung Gefahrenvorbeugung zu senden.

Ein kompletter Satz der Feuerwehrpläne, DIN A 3 nicht laminiert, ist der Abteilung Gefahrenvorbeugung der Berufsfeuerwehr Köln zuzusenden.

A.8.7.21 Ein funktionierender Einsatzstellenfunkverkehr ist eine einsatztaktische Notwendigkeit im Sinne des § 17 der BauO NRW zur Erreichung des Schutzzieles „wirksamer Löscharbeiten“.

Nach Fertigstellung des Rohbaus (bereits fertig geschlossene Außenfassade und Fertigstellung sämtlicher Türen) ist eine Funkausleuchtungsprobe in Absprache mit der Abteilung Informationstechnologie der Berufsfeuerwehr Köln durchzuführen.

Die im Rohbau durchgeführte Funkausleuchtung gilt jedoch nur als Prognose, eine gegebenenfalls später noch erforderliche „Nachprüfung“ ist mit der Brandschutzdienststelle abzustimmen.

Der Ergebnisbericht der Funkausleuchtungsprobe ist bei der Bauzustandsbesichtigung über die „Abschließende Fertigstellung“ vorzulegen. Der Bericht muss, sofern die Ausleuchtung nicht von der Berufsfeuerwehr Köln selbst sondern durch eine Fachfirma durchgeführt wurde, einen Mitzeichnungsvermerk der Abteilung Informationstechnologie der Berufsfeuerwehr Köln aufweisen.

Sofern in diesem Bericht die Funkausleuchtungsprobe mit einem negativen Ergebnis beschieden wird, ist der Einbau einer Gebädefunkanlage in Absprache mit der Brandschutzdienststelle vorzusehen und zur Bauzustandsbesichtigung über die „Abschließende Fertigstellung“ nachzuweisen.

Die Vorgaben für den Einbau von Gebädefunkanlagen, welche in den aktuellen Anschlussbedingungen der Stadt Köln, festgelegt sind, sind zu beachten.

(Internet: <http://www.stadt-koeln.de/3/feuerwehr/brandschutz/01193/>)

Brandsimulationsgutachten - Feldmodellberechnung

A.8.7.22 Das Brandsimulationsgutachten – Feldmodellberechnung des Sachverständigenbüros BSCON Brandschutzconsult (Projekt-Nr.: 6280 vom 02.02.2016; Anhang 3 der Anlage

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

14.8 des Planfeststellungsbeschlusses) ist Gegenstand der Planfeststellung und als solcher zu beachten und zu erfüllen.

A.8.7.23 Das Brandsimulationsgutachten zum Nachweis einer Rauchgasentwicklung im Brandfall ist ergänzend durch einen weiteren staatlich anerkannten Sachverständigen für die Prüfung des Brandschutzes zu überprüfen.

A.8.7.24 Der Prüfnachweis ist dem Bauaufsichtsamt vor Baubeginn vorzulegen.

A.8.7.25 Die Prüfung aller technischen Anlagen und Einrichtungen ist entsprechend den Anforderungen der Verordnung über die Prüfung technischer Anlagen und wiederkehrende Prüfungen von Sonderbauten (Prüfverordnung - PrüfVO NRW) von einem Prüfsachverständigen in regelmäßigen Zeitabständen durchzuführen. Die Prüfungen sind in einem Prüfbuch zu dokumentieren.

A.8.7.26 Aufgrund des „Gesetzes über den Brandschutz, die Hilfeleistung und den Katastrophenschutz (BHKG)“ vom 17. Dezember 2015 wird das Gebäude der regelmäßigen Brandverhütungsschau unterzogen. Der Berufsfeuerwehr ist der Termin der Schlussabnahme nach Fertigstellung des Gebäudes mitzuteilen.

A.8.8 Bodenschutz

A.8.8.1 Zur Ausführung des genehmigten Plans hat die Vorhabenträgerin einen bodenkundlich fachkundigen Bauleiter oder einen entsprechend bodenkundlich fachkundigen Dritten zu bestellen. Der bestellte fachkundige Bauleiter/Dritte ist der Stadt Köln - Untere Bodenschutzbehörde zusammen mit der Anzeige über den Beginn der Bauarbeiten zu benennen.

A.8.8.2 Hinsichtlich des Umfangs der Tätigkeiten der bodenkundlichen Baubegleitung wird auf das BVB-Merkblatt Band 2 (2013) hingewiesen. Bei der Bestellung der bodenkundlichen Baubegleitung ist das BVB-Merkblatt Band 2 (2013) „Bodenkundliche Baubegleitung BBB – Leitfaden für die Praxis“ zu berücksichtigen. Der Aufgabenumfang der bodenkundlichen Baubegleitung ist der Stadt Köln - Untere Bodenschutzbehörde vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich mitzuteilen.

- A.8.8.3 Bei den Bauarbeiten und Rekultivierungen sind Bodenverdichtungen und -versiegelungen auf das baubedingt notwendige Maß zu beschränken. Bei sämtlichen Eingriffen in den Boden ist eine fachkundige Bodenbehandlung sicherzustellen und durch eine bodenkundliche Baubegleitung zu begleiten. Die Anweisungen der bodenkundlichen Baubegleitung bezogen auf die fachkundige Bodenbehandlung (insbesondere Anforderungen zu § 12 Abs. 9 BBodSchV) sind zu befolgen.
- A.8.8.4 Über den Abschluss der Bodenarbeiten ist die Stadt Köln - Untere Bodenschutzbehörde zu unterrichten.
- A.8.8.5 In einem Bodenmanagementplan ist aufzuzeigen, in welchen Bereichen und in welcher Mächtigkeit Bodenmaterialien oder sonstige Materialien auf eine durchwurzelbare Bodenschicht oder zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht aufgebracht werden sollen. Auf die Anzeigepflicht gemäß § 2 Abs. 2 LBodSchG NRW wird hingewiesen.
- A.8.8.6 Es sind bodenkundliche und bodenchemische Untersuchungen im Hinblick auf die Standorteigenschaften sowie des Schadstoffgehaltes von den angedachten aufzubringenden Bodenmaterialien gemäß § 12 Abs. 3 BBodSchV erforderlich und zu dokumentieren.
- A.8.8.7 Es sind die Vorsorgewerte gemäß Anhang 2 Nr.4 BBodSchV nachweislich einzuhalten.
- A.8.8.8 Die Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen in Bereichen von temporär genutzten Flächen (Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen, Bodenmieten sowie sonstige Arbeitsbereiche und Freiflächen) ist in einem Abschlussbericht, der von der bodenkundlichen Baubegleitung erstellt wurde, zu dokumentieren. Es ist der Nachweis zu erbringen, dass keine schädliche Bodenveränderung nach § 2 Abs. 3 Bundesbodenschutzgesetz vom 17.03.1998 (BBodSchG) in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit § 1 Abs. 2 LBodSchG NRW entstanden sind.
- A.8.8.9 Erforderlichenfalls sollen geeignete Maßnahmen (z. B. Tiefenlockerung) durchgeführt werden, um die natürlichen Bodenfunktionen wiederherzustellen.

A.8.8.10 Spätestens sechs Wochen nach Abschluss der Herrichtung der durchwurzelbaren Bodenschichten ist der Stadt Köln - Abteilung Umweltplanung und -vorsorge / Untere Bodenschutzbehörde (574/2) unaufgefordert ein Abschlussbericht, in dem die Erfüllung der Nebenbestimmungen 1 - 9 aufgezeigt wird, vorzulegen.

A.8.9 Wasser- und Abfallrecht

A.8.9.1 Die vorhandene Abwasseranlage in Zuständigkeit der Stadtentwässerungsbetriebe Köln ist bei der weiteren Planung entsprechend zu berücksichtigen.

A.8.9.2 Das anfallende Niederschlagswasser der befestigten Fläche des Planungsgebietes muss vor Ort versickert werden, da die vorhandenen Abwasserkanäle das Wasser nicht aufnehmen können.

A.8.9.3 Da das Niederschlagswasser von Dachflächen und versiegelten Verkehrs- und Stellplatzflächen nicht der öffentlichen Kanalisation zugeführt wird, sondern gezielt über Versickerungsanlagen in den Untergrund eingeleitet wird, ist eine wasserrechtliche Erlaubnis gemäß den §§ 8, 9 und 10 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) erforderlich.

Vor Baubeginn ist daher bei der zuständigen Unteren Wasserbehörde beim Umwelt- und Verbraucherschutzamt – Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft (IWA) der Stadt Köln ein Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis für die Einleitung von Niederschlagswasser in den Untergrund einzureichen.

A.8.9.4 Für die Einleitung von Abwasser aus der Waschanlage für Stadtbahnzüge in öffentliche Abwasseranlagen ist gemäß § 58 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i. V. m. § 59 Landeswassergesetz (LWG NRW) eine Genehmigung erforderlich. Diese Genehmigung ist bei der Stadt Köln - Abteilung IWA zu beantragen.

A.8.9.5 Für den Einbau von RCL-Material (Aschen, Schlacken, aufbereiteter Bauschutt und Produkte aus diesen) außerhalb von Wasserschutzzonen ist eine wasserrechtliche Erlaubnis nach den §§ 8, 9 und 10 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) erforderlich. Diese Erlaubnis ist bei der Stadt Köln - Abteilung IWA zu beantragen.

A.8.9.6 Wenn im Zusammenhang mit der zu errichtenden Anlage Lager- / Abfüll- / Umschlaganlagen errichtet und betrieben werden sollen, müssen diese einfacher oder herkömmlicher Art sein (§ 7 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe - VAWs), eine gültige bauaufsichtliche Zulassung gemäß §§ 21-23 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW), eine wasserrechtliche Bauartzulassung oder einen baurechtlichen Verwendbarkeitsnachweis haben. Für alle anderen Anlagen ist die Durchführung eines wasserrechtlichen Eignungsfeststellungsverfahrens gemäß § 63 WHG erforderlich. Diese wasserrechtliche Eignungsfeststellung ist bei der Stadt Köln - Abteilung IWA zu beantragen.

A.8.9.7 Für Anlagen zum Herstellen, Behandeln und Verwenden wassergefährdender Stoffe gelten die Anforderungen gemäß § 3 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (VAWS) des Landes Nordrhein-Westfalen.

A.8.9.8 Auf die Pflicht zur Überprüfung von bestimmten Anlagen zum Lagern, Abfüllen, Umschlagen, Herstellen, Behandeln und Verwenden wassergefährdender Stoffe gemäß § 12 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (VAWS) des Landes Nordrhein Westfalen durch Sachverständige wird ausdrücklich hingewiesen.

A.8.9.9 Gemäß § 1 Abs. 2 der „Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ vom 31.03.2010 i. V. m. § 12 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (VAWS) des Landes Nordrhein Westfalen muss die beantragte Anlage u. a.

- vor der Inbetriebnahme oder nach einer wesentlichen Änderung durch einen Sachverständigen nach § 11 VAWS überprüft werden,
- wiederkehrend alle 5 Jahre (bei unterirdischen Lageranlagen in Wasserschutzgebieten alle 2,5 Jahre) durch einen Sachverständigen nach § 11 VAWS überprüft werden.

Das Schmutz- und Niederschlagswasser muss der öffentlichen Kanalisation zugeführt werden.

A.8.9.10 Im Zuge der Baumaßnahmen sind alle Abwasserleitungen einschließlich aller Schächte, Schlammfänge, Abscheideranlagen usw. gemäß DIN 1986 in Verbindung mit EN 1610 auf Dichtheit zu überprüfen. Die Protokolle mit dem Ergebnis der Überprüfung sind der Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft unaufgefordert zu übersenden. Aus den Protokollen muss folgendes ersichtlich sein: Datum der Überprüfung, Temperatur, Name des Verantwortlichen für die Überprüfung, Prüfmethode, geprüfte Strecke, Haltung, Bauwerk, Wasserverlust, Druckabfall.

A.8.9.11 Vor der erstmaligen Einleitung von Kondensat aus Brennwertanlagen in die öffentliche Abwasseranlage besteht eine Anzeigepflicht für die beabsichtigte Einleitung bei den Stadtentwässerungsbetrieben Köln - AöR, Abwasserinstitut, Egonstraße, 51061 Köln.

A.8.9.12 Die sich im Bereich der Altablagerung 50506 befindenden zwei Grundwassermessstellen (1135, 1138) dürfen nicht beschädigt oder überbaut werden. Sie müssen frei zugänglich bleiben.

A.8.9.13 Vor Beginn der Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen ist der Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung „Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft-, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln (Vorabinformation möglich über Fax 0221 / 221-24612) ein Abbruch und Wiederverwertungs- bzw. Entsorgungskonzept, das von einem Sachverständigen erstellt worden ist, vorzulegen. Das Konzept muss folgende Punkte beinhalten:

- Aufnahme und Dokumentation der Gebäudesubstanz (ober- und unterirdisch) und der technischen Anlagen sowie Darstellung der vorangegangenen Nutzung zur Erfassung entsorgungstechnisch problematischer Bereiche,
- Analysenergebnisse von repräsentativen Proben zur Erfassung des Belastungsumfanges der Gebäudesubstanz sowie des Bodens und ggf. des Grundwassers bzw. Untersuchung zur Gefährdungsabschätzung oder Sanierungsuntersuchung,
- Beurteilung des anfallenden, ggf. kontaminierten Bau- / Abbruch- / Aushubmaterials auf der Grundlage der Analysenergebnisse und der Nutzungsrecherche hinsichtlich der Verwertungs- und Beseitigungsmöglichkeiten,

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

- Klassifizierung der bei den Bau- /Abbruch- / Aushubmaßnahmen anfallenden Stoffe nach der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung - AVV),
- Beschreibung der erforderlichen Separierungsmaßnahmen sowie Darstellung der vorgesehenen Verwertungs- / Entsorgungswege (Verwerter, Abfallbehandlungsanlagen, Deponien, Entsorgungsunternehmen, Abbruchunternehmen, o. ä.) für das gesamte anfallende, ggf. kontaminierte Bau-/Abbruch-/Aushubmaterial,
- Nutzungsorientierte Sicherungsmaßnahmen für eventuell verbleibenden kontaminierten Boden,
- Darstellung der zeitlichen Abfolge von Abbruch/Verwertung/Entsorgung und Sicherung/Sanierung.

Sollten die Analysen vor Baubeginn noch nicht vorliegen, können diese in Abstimmung mit der Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft im Zuge der Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahme vorgelegt werden.

A.8.9.14 Mit den Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen darf erst nach Vorlage des o. g. Konzeptes und nach Zustimmung der Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft - (Vorabinformation über Fax 0221 / 221 24612 möglich) begonnen werden.

A.8.9.15 Der Beginn und das Ende der Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen sind der Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft - jeweils eine Woche vorher schriftlich anzuzeigen.

A.8.9.16 Vor Beginn der Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahme ist der Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft - die für die Maßnahme verantwortliche Person zu benennen.

A.8.9.17 Die Bau- /Abbruch- / Aushubmaßnahmen sind gutachterlich zu begleiten und in enger Abstimmung mit der Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt – Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft – durchzuführen.

A.8.9.18 Nach Beendigung der Arbeiten ist vom Gutachter ein Abschlussbericht zu fertigen und der Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft innerhalb von vier Wochen vorzulegen.

Sollten im Rahmen der Bau- / Abbruch- / Aushubmaßnahmen

- optisch oder geruchlich verunreinigte Abbruch- / Aushubmaterialien und / oder
- andere gefährliche Abfälle angetroffen werden bzw.
- durch die vorangegangene Nutzung entstandene, umweltrelevante Verunreinigungen (z. B. Ölkontaminationen) festgestellt werden (Geruch, Aussehen etc.),

ist die Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft - unverzüglich zu informieren und die weitere Vorgehensweise abzustimmen. Im Regelfall ist vom Bauherrn ein Gutachter zu benennen, der die notwendigen Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung durchführt und abschließend bewertet.

A.8.9.19 Sollte durch Entsorgungsengpässe eine Zwischenlagerung von kontaminiertem Material oder gefährlichen Abfällen über 72 Stunden hinaus erforderlich sein, so ist diese im Einzelfall mit der Stadt Köln, Umwelt- und Verbraucherschutzamt - Abteilung Immissionsschutz, Wasser und Abfallwirtschaft - abzustimmen; jedoch sind mindestens die folgenden Anforderungen einzuhalten, damit keine Boden- und Grundwasserbeeinträchtigung zu besorgen ist:

- Die verschiedenen Abfälle müssen getrennt voneinander gelagert werden.
- Eine Lagerung darf nur auf befestigter (asphaltierter / betonierter) Fläche ohne Bodeneinlauf, auf einer resistenten und flüssigkeitsdichten Folie oder in Containern vorgenommen werden.
- Eine Beaufschlagung der gelagerten Materialien durch Niederschlagswasser muss ausgeschlossen werden (z. B. durch Abdeckung mit einer beständigen Folie).
- Die Lagerung ist arbeitstäglich vor Ort zu kontrollieren. Hierbei ist insbesondere auf die Dichtheit der Abdeckeinrichtung zu achten. Die Kontrollen sind in einem Kontrollbuch zu dokumentieren (Datum, Name des / der Kontrollierenden, ordnungsgemäßer Zustand des Lagers, Unterschrift). Das Kontrollbuch ist der Abteilung Immissionsschutz, Wasser- und Abfallwirtschaft auf Verlangen vorzulegen.

- Das Abfallzwischenlager ist vor unbefugtem Zutritt zu verschließen.

A.8.9.20 Für die Beseitigung / Verwertung von gefährlichen Abfällen sind die Vorschriften der Verordnungen zu den §§ 47 - 52 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes zu beachten. Für die Zuordnung von Abfällen zu einer Abfallschlüsselnummer gelten die Vorschriften der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung - AVV).

A.8.9.21 Bau- und Abbruchabfälle sind, soweit diese getrennt anfallen, jeweils getrennt zu halten, zu lagern, einzusammeln, zu befördern und einer Verwertung zuzuführen. Bestimmte Abfallfraktionen können gemeinsam erfasst werden, soweit sie einer Vorbehandlungsanlage (z. B. einer Sortieranlage) zugeführt werden. Konkrete Anforderungen ergeben sich aus der Gewerbeabfallverordnung.

A.8.9.22 Für die Entsorgung von Althölzern sind die Vorschriften der Altholzverordnung maßgebend. Bereits auf der Baustelle sind die nach Altholzverordnung in die Kategorie IV einzustufenden Hölzer auszusortieren. In die Kategorie IV sind beispielweise alle Konstruktionshölzer für tragende Teile, Holzfachwerk und Dachsparren, Fenster, Fensterstöcke, Außentüren sowie imprägnierte Bauhölzer aus dem Außenbereich einzustufen. Altholz der Kategorie IV ist unter der Abfallschlüsselnummer 17 02 04 als gefährlicher Abfall zu entsorgen.

A.8.9.23 Bei der Entsorgung von Abfällen zur Beseitigung sind die Anschluss- und Benutzungspflichten der Abfallsatzung der Stadt Köln in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

A.8.9.24 Beim Umgang mit asbesthaltigen Abfällen sind die Anforderungen des Merkblattes der LAGA „Entsorgung von asbesthaltigen Abfällen“ in der zurzeit gültigen Fassung zu beachten.

A.8.9.25 Bei „offenen Bodenflächen“ (direkter Kontakt Boden-Mensch) ist mittels chemischer Analytik nachzuweisen, dass die entsprechenden Prüfwerte (BBodSchV, Anhang 2) eingehalten werden.

A.8.10 Grundstücksbetroffenheit, öffentlicher Straßenverkehr, Erschließung Kleingärten

A.8.10.1 Soweit Grundstücke im Eigentum der Stadt Köln von dem Vorhaben betroffen sind, ist für deren Inanspruchnahme eine rechtzeitige Abstimmung mit dem Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, erforderlich. Alle nur vorübergehend benötigten städtischen Grundstücke sowie eventuell benötigte zusätzliche Baustelleneinrichtungsflächen müssen von der Vorhabenträgerin bei der Pachtstelle des Amtes für Liegenschaften, Vermessung und Kataster angemietet werden.

A.8.10.2 Die für den Bau der Zulaufstrecke erforderlichen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum sind im Detail rechtzeitig mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, abzustimmen. Der Baustellenverkehr ist so zu planen, dass die dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen und Wege so gering wie möglich beeinträchtigt werden. Verschmutzungen öffentlicher Verkehrsanlagen sind zu vermeiden. Bei entstandenen Verschmutzungen ist deren Beseitigung von der Vorhabenträgerin umgehend zu veranlassen. Es ist sicherzustellen, dass durch die geplanten Maßnahmen der Straßenverkehr nicht gefährdet wird. Baustelleneinrichtungen sind nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung und ggf. nach den Vorgaben des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln abzusichern.

A.8.10.3 Die Maststandorte in der Neusser Straße, die in dem Genehmigungsverfahren für die „Erneuerung und Optimierung der Oberleitungsanlage in der Neusser Straße“ (Genehmigung vom 21.04.2017, Az.: 25.5.9-7/15) nur nachrichtlich enthalten sind, sind entsprechend der Ausbauplanung der Stadt Köln für die Neusser Straße mittig zwischen den Parkbuchten und in 1,00 m Abstand von der Fahrbahnkante zu platzieren. Die Maststandorte sind mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Köln abzustimmen.

A.8.10.4 Die Erschließung der vorhandenen Kleingärten ist sicherzustellen. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen, auch für die Bauzeit, sind mit der Stadt Köln, Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, Abteilung Stadtgrün und Forst, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln, abzustimmen. Für entfallende Kleingärten ist in Abstimmung mit vorgenannter Dienststelle Ersatz zu schaffen bzw. Entschädigung zu zahlen.

A.9 Zusagen der Vorhabenträgerin

Die Zusagen der Vorhabenträgerin in den Erwidern auf Stellungnahmen und Einwendungen vom 30.04.2015, 12.07.2016 und 03.08.2017 sowie in dem Erörterungstermin am 09.06.2015 sind die Vorhabenträgerin bindende Bestandteile dieses Beschlusses.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass bei der Planung der betrieblich erforderlichen Aufbauten darauf geachtet wird, dass diese auf den bereits vorhandenen Baukörper der Werkstatt abgestimmt werden.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass die Schallschutzwand als Gabionenwand ausgeführt wird.

Hinsichtlich der nächtlichen Beleuchtung des Geländes hat die Vorhabenträgerin zugesichert, dass die Festlegung der Beleuchtung (Standorte von Leuchtkörpern und Leuchtintensität) neben den sicherheitsrelevanten Aspekten auch die immissionsschutzrechtlichen Vorgaben zum Schutz der Anwohner berücksichtigt.

Die Vorhabenträgerin hat bestätigt, dass zwischen 22 und 6 Uhr keine Stadtbahnen aus der Abstellhalle in die Werkstatt verbracht werden.

Die Antragstellerin hat erklärt, dass die Zulieferung von Sand und Reinigungsmittel nicht zu den Nachtstunden erfolgt.

A.10 Hinweise

A.10.1 Bei der Gestaltung der Beleuchtung auf Verkehrswegen und an Arbeitsplätzen wird seitens der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) empfohlen, diese gemäß der DIN EN 12464 "Licht und Beleuchtung - Beleuchtung von Arbeitsstätten"

- Teil 1: Arbeitsplätze in Innenräumen

- Teil 2: Arbeitsplätze im Freien

auszuführen.

Die hier genannten Beleuchtungsanforderungen für Arbeitsräume, Arbeitsplätze und Tätigkeiten finden sich auch in der ASR 3.4 „Beleuchtung“.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

A.10.2 Die Baumaßnahme erfordert evtl. umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz des Kabels der DB AG.

Zur Einleitung der Vorarbeiten wird seitens der DB AG die baldige Beauftragung dieser Arbeiten bei dem zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner – DB Kommunikationstechnik GmbH, Vertrieb u. Kundenbetreuung, Anschrift: Thea-Leymann-Str. 9, 45127 Essen, E-Mail: kundenmanagement.west@deutschebahn.com – empfohlen.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Die Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge ist auf dem KVB-Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch westlich des Hauptwerkstattgebäudes geplant.

Die vorgesehene Zulaufstrecke verbindet die Abstellanlage mit der Strecke der Linien 12 und 15 entlang der Neusser Straße, so dass sowohl in und aus Richtung Norden (Chorweiler und Merkenich) als auch in und aus Richtung Süden (Innenstadt) aus- bzw. eingefahren werden kann.

Auf 16 Gleisen sollen jeweils 4 Fahrzeuge abgestellt werden können. Die vier östlichen Gleise werden für die Besandung der Stadtbahnfahrzeuge genutzt. Direkt anschließend an die Abstellanlage befindet sich eine Waschanlage.

Die Betriebsbahnsteige sind in einer Höhe von 20 cm über Schienenoberkante (SO) vorgesehen und verfügen über eine Nutzlänge von 58 m. An beiden Enden sind jeweils 4 m lange Rampen mit einer Neigung von 5 % geplant. Die Nutzbreite der Betriebsbahnsteige beträgt mind. 1,35 m. Die Nutzbreite der Bahnsteige, die auch zum Besanden der Stadtbahnfahrzeuge genutzt werden, beträgt ebenfalls mind. 1,35 m bzw. 2,13 m, wenn auf beiden Seiten des Betriebsbahnsteiges Fahrzeuge besandet werden.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Die Abstellanlage, die Waschanlage sowie die Gleisharfe werden aufgrund der entstehenden Schallemissionen mit einer Halle eingehaust. Die Waschanlage ist räumlich von der Abstellhalle abgetrennt.

Innerhalb der Abstellhalle werden die Gleise mittels Weichen in 16 Gleise aufgefächert. Die eigentlichen Abstellgleise werden geradlinig ausgeführt und mit Prellböcken abgeschlossen.

Der Höhenverlauf der Gleistrasse folgt dem Bestand. Innerhalb der Abstellanlage gibt es keine Neigung in Längs- oder Querrichtung.

Im nördlichen Bereich der Halle wird die Auffädung in die 16 Gleise im Bereich der Toreinfahrt mit Holzschwellen auf einem Schotteroberbau gelagert werden. Im weiteren Verlauf werden die Gleise in der Halle werden die Gleise grundsätzlich mit Betonschwellen auf Schotter gelagert. Sowohl im Bereich der Besandungsanlage als auch im Bereich der Waschanlage werden die Gleise mit einem geschlossenen Oberbau ausgebaut. Dies dient vor allem der besseren Reinigung und Unterhaltung der Gleisanlagen.

Die Dienstwege werden mit einer Gussasphaltschicht eingedeckt.

Der westliche Teil der Umfahrung der Hauptwerkstatt sowie ihre Abstellgleise werden angepasst. Die Umfahrung wird überfahrbar mit einer geschlossenen Oberfläche gebaut, so dass die Fläche bei Bedarf auch von der Feuerwehr genutzt werden kann. Die drei Abstellgleise werden auf Schotter für je zwei Stadtbahnfahrzeuge ausgebaut. Im südwestlichen Bereich der Umfahrung wird die Weichenanbindung auf Schotter gelagert.

Von den erforderlichen 48 neuen Parkplätzen für das Fahrpersonal werden 24 direkt an den Gebäuderiegel der Abstellanlage angrenzend angeordnet. Die übrigen 24 Parkplätze befinden sich nördlich der Lackierhalle, um von der Wohnbebauung abzurücken und Wege zu optimieren.

Der vorhandene Rheinpegel des Erftverbandes, der sich südwestlich auf dem Gelände der Hauptwerkstatt befindet, kann bestehen bleiben und wird während der Umbauphase entsprechend geschützt.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Die zweigleisige Zulaufstrecke mündet etwa 100 m südlich der Überführung der Neusser Straße über die Gleise der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) in die bestehende Gleistrasse der KVB auf der Neusser Straße. Sie verläuft am südlichen Rand des geschützten Landschaftsbestandteils entlang nach Westen bis zur Straße Simonskaul. Dort quert sie die Simonskaul niveaugleich und verläuft dann weiter bis zur Abstellanlage auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch. Dabei nutzt Sie auf einer Länge von ca. 200 m die bereits bestehende Trasse des Anschlusses an das HGK-Netz. Die Zulaufstrecke hat eine Gesamtstreckenlänge von ca. 825 m.

Die Querung der Simonskaul durch die Zulaufstrecke liegt ca. 40 m östlich des heutigen Bahnübergangs. Sie wird zukünftig aufgrund der Ein- und Ausrückfahrten durch Halbschranken und Signale gesichert.

An der Neusser Straße wird unmittelbar südlich der Anbindung eine signalisierte Rad-/Fußgänger-Querung eingerichtet und die Fußgängerquerung der Zulaufstrecke ca. 50 m westlich der Neusser Straße angeordnet. Sie wird als Z-Überweg ausgeführt. Dieser wird durch ein Rot-Dunkel-Signal gesichert. Der bestehende Fuß- und Radweg wird in diesem Bereich aufgegeben. Um wildes Queren zu unterbinden, werden im Anbindungsbereich Geländer angeordnet. Die Planung ermöglicht – losgelöst von der beantragten Maßnahme – die Anlage eines potenziellen Geh- und Radweges südlich entlang der Gleistrasse, der an die Neusser Straße angebunden werden kann. Die Stadtbahnen werden im Anschlussbereich aufgrund der geringen Radien nur mit einer reduzierten Geschwindigkeit die Querungsstellen überfahren.

Die Zuwegung zur Kleingartenanlage an der HGK-Strecke wird zukünftig über eine Treppe möglich sein oder über eine barrierefreie Rampe entlang der nördlichen Anbindung der Gleise. Hierüber wird auch die Zugänglichkeit des geschützten Landschaftsbestandteils für die Grünpflege gewährleistet.

Die nördliche und auch die südliche Anbindung an die Strecke entlang der Neusser Straße wird mittels Weichen der Grundform 1:190 erstellt. Sie sind mit einem Radius von minimal 30 m angeschlossen. Die nördliche und südliche Zusammenführung beider Streckenabschnitte in die weitere Zulaufstrecke erfolgt mit einer Weiche der Grundform 1:100. Unmittelbar vor der Halleneinfahrt wird der Abschnitt eingleisig geführt werden. Hier werden Weichen der Grundform 1:190 eingebaut.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Im gesamten Streckenverlauf der Zulaufstrecke werden die Gleise als Schwellengleis ausgeführt. Im Bereich der Anbindung an die Neusser Straße wird die Weichenanlage mit Betonschwellen auf einem Schotteroberbau gelagert werden.

Der südliche Anbindungsbereich befindet sich bereits auf der Neusser Straße und wird an beiden Gleisen mittels einer vorgezogenen Zungenvorrichtung auf einer Betontragplatte verlegt, so dass die Zunge in der Geraden liegt und nicht im Radius. Die Oberfläche wird geschlossen, so dass sie vom Individualverkehr überfahren werden kann.

Der Gleiskörper wird im Anbindungsbereich an der Neusser Straße bis zum Beginn des parallelen zweigleisigen Abschnittes als Rasengleis ausgeführt. Die Schiene wird auf einer Betontragplatte befestigt und bis zum Schienenkopf mit Mutterboden aufgefüllt, so dass nur noch die Lauffläche der Schiene zu sehen ist.

Um die Sicherheit an der Querungsstelle Simonskaul zu erhöhen, wird eine Lichtzeichenanlage mit Fahrbahnhalbschranken mit Überwachungssignalen und einem Schalthaus installiert.

Für die Realisierung dieser Baumaßnahme wird der Aufbau von zwei Fahrleitungssystemen erforderlich.

Für die Abstellanlage kommt analog zu bestehenden Abstellanlagen der KVB eine nachgespannte Einfachfahrleitung bestehend aus einem silberlegierten Rillenfahrdraht (RiS) mit einem Querschnitt von 120 mm² zum Einsatz.

Bei der Zulaufstrecke handelt es sich um eine Stadtbahn-Hochketten-Fahrleitungsanlage Kölner System. Die Hochkettenfahrleitung besteht aus zwei Kupfertragseilen mit je einem Querschnitt von 150 mm² und einem Rillenfahrdraht (RiS) 120 mm² je Gleis.

Für die Abstellanlage Weidenpesch einschließlich der Zulaufstrecke wird der Neubau eines Bahnstrom-Unterwerkes erforderlich.

Die technische Ausstattung des Bahnstrom-Unterwerkes (TGA) besteht im Wesentlichen aus einer 10-kV-Mittelspannungsschaltanlage, drei Stück Bahnstromtransformatoren, ei-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

ner Gleichspannungsschaltanlage, den erforderlichen Mess-, Steuer-, Regel-, und Überwachungseinrichtungen sowie den Schutzeinrichtungen.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wird auf dem Betriebsgelände die Beleuchtung angepasst, so dass eine ausreichende Ausleuchtung gewährleistet ist. Dabei wird auf Nachbargrundstücke Rücksicht genommen. Die Zulaufstrecke wird nicht beleuchtet.

Die vier östlichen Gleise der Abstellanlage werden zum Besanden von 16 Stadtbahnfahrzeugen genutzt. Das Besanden der Stadtbahnfahrzeuge dient der Verbesserung des Brems- und Beschleunigungsvorgangs.

Die Waschanlage bietet Raum, um eine Doppeltraktion in einem Arbeitsgang waschen zu können.

Die Stadtbahnen werden in der Regel zu Betriebsbeginn über die Zulaufstrecke aus- und zu Betriebsende einrücken, also in den frühen Morgen- und Nachtstunden. Einzelne Verstärkerfahrten können auch im Tagesverlauf in bzw. aus der Abstellanlage fahren.

Die Besandung und auch das Waschen der Stadtbahnfahrzeuge erfolgt nachts.

Die Stadtbahnfahrzeuge werden zum Besanden direkt bei Einfahrt in die entsprechenden Gleise gestellt.

Um nachts von der Halle in die Waschanlage zu rangieren, fahren die Stadtbahnzüge ein Stück aus der Abstellhalle heraus. Sie verbleiben dabei mindestens - abhängig vom Abstellgleis - zu einem Viertel in der Halle.

In den Nachtstunden werden keine Rangierbewegungen zwischen Abstellanlage und Hauptwerkstatt sowie ihren Abstellgleisen erfolgen. Defekte Fahrzeuge werden erst tagsüber entsprechend rangiert. Ca. 100 m vor der Abstellhalle wird dazu eine Ausstiegshilfe für die Fahrer errichtet. Auch werden die drei zur Hauptwerkstatt gehörenden Abstellgleise zwischen 22 und 6 Uhr nicht angefahren, sondern wie heute bereits genehmigt genutzt.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Die Abstellanlage samt Gleisharfe wird vollständig umbaut. Die Halle wird eine Höhe von 8 m nicht überschreiten. Die Waschhalle schließt mit ihren Technikräumen unmittelbar östlich an die Abstellanlage an.

Die erforderlichen Technikräume werden im Südosten unmittelbar an die Fahrzeughalle anschließen und die südliche Wohnbebauung von nördlich davon stattfindenden Bewegungen und Tätigkeiten abschirmen. Das Gebäude wird eingeschossig ausgeführt werden.

Das Unterwerk schließt nördlich an die Technikräume an und wird diese nicht überragen. Die Sandsilos werden eine Höhe von ca. 8 m aufweisen und sind unmittelbar an die Fahrzeughalle grenzend zum einen nördlich des Unterwerks, zum anderen nördlich der Technikräume der Waschhalle angeordnet.

Das bestehende Holzlager muss für den Bau der Abstellanlage abgerissen werden. Ein neues Lager wird neben der Altstoffsammelstelle in unmittelbarer Nähe zu weiteren Lagerflächen mit nahezu gleicher Lagerfläche wieder aufgebaut. An das Lager anschließend wird westlich das Fahrdienstgebäude errichtet, um Wege zu optimieren und potenzielle Schallquellen von der südlichen Wohnbebauung abzurücken. Das Fahrdienstgebäude selbst dient den Fahrern als Anlaufstelle vor und nach Dienstbeginn. Im Fahrdienstgebäude werden auch Sozial- und Sanitärräume zur Verfügung gestellt.

B.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 13.11.2013 beantragte die Vorhabenträgerin die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach dem Personenbeförderungsgesetz für die Abstellanlage und die zugehörige Zulaufstrecke in Weidenpesch.

Das Planfeststellungsverfahren wurde nach den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) – in den jeweils geltenden Fassungen – vorbereitet, eingeleitet und durchgeführt. Die vorgeschriebenen Förmlichkeiten des Verfahrens wurden beachtet.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Offenlage der Planunterlagen und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 25.11.2013 bis zum 06.01.2014 einschließlich bei der Stadtverwaltung Köln, Amt für Brücken und Stadtbahnbau, zur allgemeinen Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung waren vorher am 20.11.2013 ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung war darauf hingewiesen worden, dass Einwendungen bis zum 20.01.2014 einschließlich erhoben werden konnten.

Es wurden 176 Einwendungen eingereicht. Davon waren 9 auszuschließen und konnten im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden, da diese nicht fristgerecht erhoben worden sind. Die Absender dieser nicht zu berücksichtigenden Einwendungen sind schriftlich über den Ausschluss ihrer Einwendung informiert worden.

Somit verblieben 167 wirksam erhobene Einwendungen.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Zu dem Vorhaben sind gehört worden:

Bezirksregierung Köln

Dezernat 22 – Gefahrenabwehr

Dezernat 35 – Bauaufsicht, Städtebau, Denkmalangelegenheiten

Dezernat 51 – Natur- und Landschaftsschutz

Dezernat 53 – Immissionsschutz

Dezernat 54 – Wasserwirtschaft

Dezernat 55 – Technischer Arbeitsschutz

Dezernat 56 – Betrieblicher Arbeitsschutz

Bezirksregierung Düsseldorf

Dezernat 22 – Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)

Dezernat 25 – Technische Aufsichtsbehörde (TAB)

Stadt Köln

Berufsfeuerwehr der Stadt Köln

Stadtwerke Köln GmbH (SWK)

Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR

Häfen und Güterverkehr Köln AG

DB Kommunikationstechnik GmbH

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)

Unitymedia NRW GmbH

NETCOLOGNE GmbH

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW

1. Planänderungsverfahren (1. Deckblatt)

Aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen und deren Bewertung hat die Vorhabenträgerin die Planung partiell überarbeitet und die Planänderung als 1. Deckblatt mit Schreiben vom 21.04.2015 in das Verfahren eingebracht.

Folgende Änderungen wurden vorgenommen:

- Im Anschlussbereich der Zulaufstrecke an der Neusser Straße wurde die Fußwegführung und die Gleisquerung entsprechend der Wünsche der Stadt Köln angepasst und Richtung Westen verschoben. Die Gleise werden über eine signalisierte Z-Querung gequert.
- Von der Neusser Straße bis zur Simonskaul sind die Ausgleichsmaßnahmen südlich der Gleistrasse zurückgenommen worden, um Planungen der Stadt Köln für einen möglichen Fuß- und Radweg nicht entgegenzustehen.
- Ausgleichsmaßnahmen wurden gemäß der Stellungnahme der Stadt Köln angepasst.
- Ein Teil der neu anzulegenden Parkplätze auf dem Gelände der Hauptwerkstatt wurde Richtung Norden hinter die Lackierhalle verschoben, um Schallimmissionen für die südlichen Anwohner zu verringern. Aus diesem Grunde wurde ebenfalls das Fahrdienstgebäude als auch Lagerflächen nördlich angeordnet.

Auch bezüglich der Umweltverträglichkeitsstudie, des Landschaftspflegerischen Begleitplans, der Artenschutzrechtlichen Fachprüfung sowie des Schallgutachtens sind Änderungen eingearbeitet worden, die die angepassten Planungen berücksichtigen.

Eine Offenlage der Planänderungsunterlagen war nicht erforderlich.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Zu der Planänderung (1. Deckblatt) sind folgende Fachbehörden und sonstige Träger öffentlicher Belange gehört worden:

Bezirksregierung Köln

Dezernat 51 – Natur- und Landschaftsschutz

Bezirksregierung Düsseldorf

Dezernat 25 – Technische Aufsichtsbehörde (TAB)

Stadt Köln

Landesbüro der Naturschutzverbände

Erörterungstermin

Am 09.06.2015 fand im Haus der Bezirksregierung Köln, Zeughausstraße 2-10, 50667 Köln der Erörterungstermin statt. Der Erörterungstermin wurde am 20.05.2015 ortsüblich bekannt gemacht.

Die Einwender/innen wurden zum Erörterungstermin schriftlich eingeladen. Die jeweiligen Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen sind den Einladungsschreiben beigelegt worden.

Im Erörterungstermin wurde eine Niederschrift laut diktiert und protokolliert. Diese Niederschrift wurde an die anwesenden Teilnehmer versendet.

Im Nachgang zum Erörterungstermin fand am 12.06.2015 bei der Bezirksregierung Köln ein Abstimmungsgespräch mit der Stadt Köln, den Stadtwerken Köln, dem NABU und der Vorhabenträgerin insbesondere hinsichtlich naturschutzfachlicher Aspekte (Ausgleichsmaßnahmen) statt.

2. Planänderungsverfahren (2. Deckblatt)

Aufgrund der Abstimmungen mit der Stadt Köln am 12.06.2015 bei der Bezirksregierung Köln, der mittlerweile detaillierter vorliegenden Planung und aufgrund der Ergänzung des Antrags um die baulichen Anlagen (Anlage 14 der festgestellten Planunterlagen) hat die Vorhabenträgerin die Planunterlagen nochmal überarbeitet bzw. ergänzt und die geänderten Planunterlagen als 2. Deckblatt mit Schreiben vom 12.07.2016 in das Verfahren eingebracht.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

U. a. wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- Vor der Einfahrt in die Abstellhalle wird eine Ausstiegshilfe für Fahrer errichtet (Fahrerbahnsteig).
- Im Bereich der Querungsstelle Simonskaul ist ein Schaltheus mit Zuwegung geplant.
- Im Bereich der Gleisharfe ist eine Treppe als Dachaufstieg vorgesehen.
- Die Aufteilung der Parkplätze für das Fahrpersonal wurde geändert.
- Die baulichen Anlagen wurden als Anlage 14 ergänzt.

Hinsichtlich der angepassten Planungen wurden auch die Umweltverträglichkeitsstudie, der Landschaftspflegerische Begleitplan, die Artenschutzrechtliche Fachprüfung sowie das Schallgutachten überarbeitet.

Eine Offenlage der Planunterlagen war nicht erforderlich.

Zu der Planänderung (2. Deckblatt) sind folgende Fachbehörden und sonstige Träger öffentlicher Belange gehört worden:

Bezirksregierung Köln

Dezernat 22 – Gefahrenabwehr

Dezernat 51 – Natur- und Landschaftsschutz

Dezernat 55 – Technischer Arbeitsschutz

Bezirksregierung Düsseldorf

Dezernat 25 – Technische Aufsichtsbehörde (TAB)

Stadt Köln

Landesbüro der Naturschutzverbände

Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Nach § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt wird. Gem. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen.

Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Abwägungsprozess zu berücksichtigen (§ 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG).

Daher erfordert der geplante Bau der der Abstellanlage mit der zugehörigen Zulaufstrecke sowie die dadurch notwendigen Folgemaßnahmen an den Straßen, Radwegen, Fußgängerwegen etc. den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses. Die baulichen Anlagen insbesondere der Hochbauten unterliegen der Konzentrationswirkung und werden ebenfalls mit planfestgestellt.

B.2.2 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Köln ist gem. § 29 Abs. 1 in Verbindung mit § 11 Abs. 2 Ziffer 1 PBefG die zuständige Planfeststellungsbehörde.

Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses sind die §§ 28 ff. PBefG in Verbindung mit den §§ 72 ff. des VwVfG NRW – in der jeweils geltenden Fassung – maßgeblich.

B.2.3 Umfang der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens incl. der notwendigen Folgemaßnahmen mit Ausnahme wasserrechtlicher Erlaubnisse oder Genehmigungen (diese sind bei der Stadt Köln – Umwelt- und Verbraucherschutzamt separat einzuholen) im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG NRW rechtsgestaltend geregelt.

Dieser Planfeststellungsbeschluss regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Eigentumsverhältnisse selbst werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss nicht verändert und sind deshalb nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Soweit für die Ausführung des nach den §§ 28 und 29 PBefG planfestgestellten Vorhabens ein Eingriff in Eigentumsrechte Dritter notwendig ist, so ist dieser Eingriff zulässig und der festgestellte Plan ist gem. § 30 PBefG einem etwa folgenden Enteignungsverfahren zugrunde zu legen.

B.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) wurde durch das Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017 geändert.

Für das hier betrachtete Planfeststellungsverfahren gilt gemäß der in § 74 des UVPG aufgeführten Übergangsvorschrift das UVPG in der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt.

Nachfolgend steht UVPG immer für die Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt.

Gemäß der §§ 2 und 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und nach Ziffer 14.11 der Anlage 1 zu § 3 UVPG ist für den Bau von Schienenanlagen von Stadtbahnen im Einzelfall zu prüfen, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Für das vorliegende Bauvorhaben ist die Notwendigkeit der Prüfung nach dem UVPG durch die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung nach § 3c Satz 1 UVPG festgestellt worden.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil der verwaltungsbehördlichen Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen – demnach auch bei einem Planfeststellungsverfahren nach dem PBefG.

In dem Scopingtermin am 26.04.2013 bei der Bezirksregierung Köln wurden der Untersuchungsraum und der vorläufige Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischem Begleitplan festgelegt.

Die gemäß § 6 Absätze 2 und 3 UVPG erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen enthalten.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG ist im Rahmen des Anhörungsverfahrens erfolgt.

In der in den Planunterlagen enthaltenen Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) sind die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Schutzgut „Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit“, auf das Schutzgut „Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt“, auf die Schutzgüter „Boden“, „Wasser“, „Klima und Luft“ und „Landschaft (Landschafts-/Stadtbild)“ sowie die Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter und die aufgrund dieser Auswirkungen erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dargestellt.

B.3.1 Untersuchungsraum

Wie der UVS des Büros Pöyry entnommen werden kann, befindet sich der Untersuchungsraum für das Bauvorhaben im Kölner Norden im Bereich des Stadtteils Weidenpesch unmittelbar an der Neusser Straße (B 9) und der Schienentrasse der HGK.

Der Untersuchungsraum für die Umweltverträglichkeitsstudie wurde so abgegrenzt, dass die zu erwartenden erheblichen Umweltwirkungen des Bauvorhabens vollständig erfasst werden können. Dem entsprechend wurde um das Bauvorhaben ein Untersuchungsgebiet von i. M. 100 m abgegrenzt. Nördlich der geplanten Zulaufstrecke wurde der Untersuchungsraum auf eine Breite von 50 m reduziert, da die HGK-Trasse und Bebauung anschließt. Im Osten verläuft die Grenze des Untersuchungsgebietes 50 m östlich der Neusser Straße. Es ergibt sich eine Untersuchungsfläche von ca. 66 ha.

Das Gebiet umfasst neben den städtisch geprägten Bereichen im Südosten auch einen nicht unwesentlichen Anteil an landwirtschaftlich genutzten Flächen (Acker, Weide). Der

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Bereich südlich der HGK-Gleise wird von dem Grünlandbereich und den angrenzenden Gehölzbeständen des geschützten Landschaftsbestandteils „Brache zwischen Neusser Straße und Simonskaul, Weidenpesch“ geprägt. Die vorhandenen Gehölze stellen entlang der HGK-Gleise eine Grünverbindung dar. Entlang der von der Bahnstrecke nach Süden hin abzweigenden Zulaufstrecke zu dem Hauptwerkstattgelände der KVB wachsen Gebüsch. Sowohl westlich als auch östlich der Zulaufstrecke schließen sich die landwirtschaftlich genutzten Flächen mit Offenlandcharakter an.

Das Gelände der Hauptwerkstatt der KVB wird von einer Mauer begrenzt. Innerhalb des Geländes werden die randlichen Freiflächen von Gehölzbeständen und ruderalen Wiesen geprägt. Zwischen den Gleissträngen sowie in den durch gelegentliche Nutzung gekennzeichneten Bereichen des KVB-Geländes kommen kurzlebige Ruderalfluren vor. Die Wohnbebauung innerhalb des Untersuchungsraumes ist entlang der Neusser Straße teils durch offene, teils durch geschlossene Zeilenbebauung gekennzeichnet. Vereinzelt ist eine Großformbebauung ohne Grünflächenanteil vorzufinden.

An der Straße Simonskaul sowie südlich des KVB-Geländes überwiegt eine Einzel- und Reihenhausbauung, mit kleinen bzw. ausgeprägten Gärten neben einzelnen Gewerbebetrieben.

Einen hohen Gehölzanteil weisen die Kleingärten am nordwestlichen und am südwestlichen Untersuchungsgebietsrand sowie innerhalb des dicht bebauten Gebietes zwischen der Straße „Simonskaul“ und der Neusser Straße auf. Die übrigen Kleingärten sind überwiegend durch Zierpflanzen- und Gemüseanbau gekennzeichnet.

Der geschützte Landschaftsbestandteil steht als ein besonders wertvoller Bestandteil des Landschaftsraumes unter Schutz. Das geschützte Gebiet ist als eine Teilfläche des Gintertpfad-Geländes im Biotopkataster miterfasst. Es handelt sich um eine ehemalige Grünlandbrache, die sich teilflächig auf einem Altablagerungsverdachtsstandort entwickelt hat. Die Fläche weist lokal schwache Relieferungen auf und zeigt deutliche Verbuschungstendenzen aus Brombeere sowie jungen Bäumen und Sträuchern.

B.3.2 Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter nach §§ 11 und 12 UVPG

B.3.2.1 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

Innerhalb des Untersuchungsraumes werden die Siedlungsbereiche vorwiegend durch Wohngebiete bestimmt. Während die Wohngebiete an der Neusser Straße v. a. durch Blockrandbebauung mit hohem Versiegelungsgrad gekennzeichnet sind, handelt es sich bei den Wohngebieten im Bereich Jesuitengasse, Mönchsgasse und Simonskaul verstärkt um Zeilenbebauung und Einzelgebäude mit einem höheren Grünflächenanteil.

Südlich des KVB-Werkstattgeländes sind die Wohngebiete an der Stettiner Straße durch Ein- und Mehrfamilienhausbebauung mit angrenzenden Gärten geprägt. Das als Sondergebiet ausgewiesene Gelände der Hauptwerkstatt der KVB prägt vor allem den nordwestlichen Ortsrand von Weidenpesch.

In Longerich schließen sich nördlich der HGK-Gleisanlagen Wohngebiete an sowie das Städtische Behindertenzentrum am Lachemer Weg.

Besonders sensible Nutzungen wie Schulen und Krankenhäuser sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Allerdings befindet sich als sensible Nutzung an der Mönchsgasse eine Kindertagesstätte mit Familienzentrum.

Innerhalb der nach dem Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Köln als Grünflächen ausgewiesenen Bereiche existieren westlich der Neusser Straße Kleingartenanlagen, Wohnen und Gewerbe.

Die wesentlichen im Untersuchungsraum auftretenden Vorbelastungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen stellen die verkehrsbedingten Lärmimmissionen insbesondere im Umfeld der Neusser Straße dar.

Die Bewertung der Empfindlichkeit gegenüber möglichen projektbezogenen Beeinträchtigungen - insbesondere Lärm - orientiert sich an den Lärmschutzgrenzwerten der 16. BImSchV bzw. der TA Lärm, die den Baunutzungskategorien zugeordnet sind.

Eine sehr hohe Bedeutung für die Wohnfunktion bei gleichzeitig sehr hoher Empfindlichkeit gegenüber verkehrsbedingten Lärmimmissionen weisen die Wohnbauflächen auf,

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

da diese nahezu ausschließlich der Wohnnutzung dienen und hier eine größere Anzahl von Menschen lebt, deren Gesundheit und Wohlbefinden durch verkehrsbedingte Lärmimmissionen unmittelbar betroffen sein kann. Die baurechtlich gesichert, aber noch nicht realisierten Wohngebiete werden dabei genauso bewertet wie die bereits vorhandenen Wohngebiete.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes verläuft von der Neusser Straße aus in westlicher und südwestlicher Richtung ein Regionaler Grünzug, der zum Teil auch als Landschaftsschutzgebiet L 9 ausgewiesen ist. Darüber hinaus besteht über die Neusser Straße hinaus eine Verbindung zum Äußeren Grüngürtel bis hin zum Rhein.

Der Grünzug wird von landwirtschaftlich genutzten Flächen, Feldgehölzen und Gebüsch sowie Kleingartenanlagen mit hohem Gehölzanteil geprägt.

Die zahlreich vorhandenen Trampelpfade werden von Erholungssuchenden als Gehwegverbindungen zwischen den Wohngebieten und den angrenzenden Freiräumen intensiv genutzt. Die Freiflächen weisen allerdings keine freizeitrelevanten Angebote für das Wohnumfeld, wie z. B. Spielplätze und Aufenthaltsangebote, auf.

Der Regionale Grünzug besitzt aufgrund der Nähe und der guten Erreichbarkeit von den angrenzenden Wohngebieten eine hohe Bedeutung für die innerstädtische Erholungsnutzung.

Wohnsiedlungsflächen werden im Zusammenhang mit der Baumaßnahme nicht in Anspruch genommen. Allerdings kommt es mit der Zulaufstrecke zu einer Inanspruchnahme von siedlungsnahen Freiräumen. Betroffen sind neben den Grünflächen im Bereich des Landschaftsschutzgebietes und des Geschützten Landschaftsbestandteils auch Kleingärten.

Positiv zu beurteilen ist bei der gewählten Variante der Zulaufstrecke die Aufhebung vorhandener Zerschneidungswirkungen infolge des Rückbaus von Gleisanlagen nördlich der Straße Simonskaul. Der nicht mehr benötigte Gleisabschnitt wird zukünftig als Erweiterung der Grünfläche dem siedlungsnahen Freiraum zugeordnet werden.

Da die Abstellanlage Weidenpesch auf dem eingezäunten Betriebsgelände der KVB errichtet wird, sind hier keine Zerschneidungswirkungen zu erwarten.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Allerdings kommt es anlagebedingt durch die neue Gleistrasse der Zulaufstrecke zu einer Zerschneidung der Grünlandbereiche des Geschützten Landschaftsbestandteils.

Die Zulaufstrecke zerschneidet mittig die für die Erholungsnutzung wichtigen Grünlandflächen westlich der Neusser Straße. Hier sind Funktionsverluste für die verbleibenden Restflächen zu erwarten. Auch östlich der Straße Simonskaul kommt es zu einer randlichen Zerschneidung einer Kleingartenanlage. Auch hier kommt es zu einem Funktionsverlust auf einer Restfläche. Positiv zu beurteilen ist, dass bei der gewählten Variante der Zulaufstrecke das vorhandene Anschlussgleis zwischen Simonskaul und der HGK-Trasse zurückgebaut wird. Hierdurch werden die vorhandenen Zerschneidungswirkungen innerhalb der Gehölzbestände aufgehoben.

Während der Bauzeit kann es im Bereich der Zulaufstrecke zu einer zeitweiligen Unterbrechung bzw. Behinderung von Wegeverbindungen und einer zeitlich befristeten Verlängerung zurückzulegender Wegstrecken kommen. Nach Abschluss der Bautätigkeiten stehen die vorhandenen Wegeverbindungen wieder zur Verfügung.

Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen sowie von Erholungsgebieten und Freizeiteinrichtungen durch Schadstoffe / Stäube sind im Wesentlichen auf die Bauzeit beschränkt. Hierdurch kann es zu räumlich und zeitlich eng begrenzten Beeinträchtigungen der Wohn- und Erholungsfunktionen kommen. Eine Betroffenheit ist v. a. im Umfeld der Neusser Straße durch die Zulaufstrecke zu erwarten.

Eine weitere Betroffenheit ist durch die Nähe Zulaufstrecke zu den Siedlungsflächen an der Straße Simonskaul zu erwarten. Durch die Entfernung der Vegetation im Baufeld erhöht sich hier grundsätzlich das Risiko, dass es - insbesondere bei trocken-warmen Wetterlagen - zur Aufwirbelung von Staub und zu Einträgen in die angrenzenden Siedlungsflächen kommt.

Durch den Neubau der Abstellanlage Weidenpesch und der Entfernung der Vegetation im Baufeld kommt es insbesondere im Umfeld des Betriebsgeländes während der Bauzeit im unmittelbaren Umfeld temporär zu Beeinträchtigungen durch Schadstoffe und Stäube. Bei den Siedlungsflächen ist insbesondere die Wohnbebauung an der „Stettiner Straße“ und am „Ginsterpfad“ betroffen.

B.3.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt

Teilflächen des Untersuchungsgebietes gehören zum großräumigen Biotopverbund „Rennbahn, Nordpark, Nordfriedhof und angrenzende Freiflächen“ (Grüngürtel) welcher sich vom Rheinufer bei Niehl über kleinere Waldbestände, die Rennbahn bis zum Nordpark und von einem Grünland-Ackerkomplex bei Weidenpesch bis zum Nordfriedhof erstreckt. Das Gebiet besitzt im städtischen Umfeld eine besondere Vernetzungsfunktion und dient als Lebensraum für viele Tier- und Pflanzenarten.

Der zum Biotopverbund gehörende Bereich südlich der HGK-Gleise wird von Grünlandflächen und Gehölzbeständen des Geschützten Landschaftsbestandteils geprägt. Entlang der von der Bahnstrecke nach Süden hin abzweigenden Zulaufstrecke zu dem Hauptwerkstattgelände der KVB wachsen wärmeliebende Gebüsch. Sowohl westlich als auch östlich der Zulaufstrecke schließen sich die landwirtschaftlich genutzten Flächen mit Offenlandcharakter an.

Das Gelände der Hauptwerkstatt der KVB wird von einer Mauer begrenzt. Innerhalb des Geländes werden die randlichen Freiflächen von Gehölzbeständen und ruderalen Wiesen geprägt. Zwischen den Gleissträngen sowie in den durch gelegentliche Nutzung gekennzeichneten Bereichen des KVB-Geländes kommen kurzlebige Ruderalfluren vor.

Einen hohen Gehölzanteil weisen die Kleingärten am nordwestlichen und am südwestlichen Untersuchungsgebietsrand sowie innerhalb des dicht bebauten Gebietes zwischen der Straße „Simonskaul“ und der Neusser Straße auf. Die übrigen Kleingärten sind überwiegend durch Zierpflanzen- und Gemüseanbau gekennzeichnet.

Biototypen mit einer sehr hohen Bedeutung für das Biotoppotential kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Eine hohe Bedeutung weisen die Feldgehölze mit mittlerem Baumholz auf dem Werkstattgelände und südlich der HGK-Gleise sowie im Westen des Untersuchungsraumes auf. Eine mittlere Bedeutung besitzen fortgeschrittene Sukzessionsstadien, standorttypische Gehölzflächen, -gruppen und -reihen mit überwiegend mittlerem und geringem Baumholz. Dazu gehören auch die Kleingartenanlagen mit einem hohen Gehölzanteil sowie die Wiesenbereiche.

Insgesamt wurden im Rahmen der avifaunistischen Bestandserhebungen 46 Vogelarten nachgewiesen. Davon sind 36 Arten im Gebiet als Brutvögel (inkl. brutverdächtige Arten) zu werten. Weitere vier Arten (Bachstelze, Graugans, Misteldrossel und Sperber) wurden ausschließlich als Nahrungsgäste und weitere fünf Arten (Dohle, Graureiher,

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Kormoran, Mehlschwalbe und Türkentaube) als sog. „Überflieger“ im Untersuchungsgebiet beobachtet. Als Durchzügler wurde zudem der Erlenzeisig registriert.

Im Rahmen der Reptilien-Kartierungen gelangen ungeachtet der potenziellen Habitategung einiger Bereiche und trotz der intensiven Suche keinerlei Reptiliennachweise. Von einer aktuellen Besiedlung durch streng geschützte Reptilienarten ist daher nicht auszugehen.

Bei der Amphibienkartierung wurden Kreuzkröte, Seefrosch und Wasserfrosch nachgewiesen. Alle Arten sind besonders geschützt. Die Kreuzkröte ist zudem streng geschützt und wird bundesweit auf der Vorwarnliste geführt. In Nordrhein-Westfalen ist die Kreuzkröte sogar als „gefährdet“ (RL NRW 3) eingestuft.

Im Untersuchungsraum wurden die drei Fledermausarten Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus und Zwergfledermaus akustisch determiniert.

Innerhalb des Geschützten Landschaftsbestandteils werden bau- und anlagebedingt insgesamt 15.745 m² Feldgehölz bei der gewählten Zulaufstrecke (inkl. Abstellanlage) in Anspruch genommen. Darüber hinaus kommt es auf weiteren 4.365 m² zur Inanspruchnahme von Gehölzflächen.

Für die artenschutzrechtlich relevanten Arten bzw. Artengruppen wurden die mit dem Neubauvorhaben verbundenen Risiken im Rahmen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags beschrieben und bewertet. Eine mögliche Betroffenheit ergibt sich bei der Baufeldräumung für einzelne im Baufeld brütende Vogelarten.

Zudem können potenzielle Sommerquartiere oder sporadisch aufgesuchte Zwischenquartiere mit Funktion als Ruhe- und /oder Fortpflanzungsstätte von Fledermäusen bei der Baufeldräumung betroffen sein.

Insgesamt wird bei konsequenter Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs- und Vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen bei keiner Art gegen Verbote gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen.

Infolge der Baumaßnahme werden die dauerhaften betriebsbedingten Störwirkungen innerhalb des Werkstattgeländes, des Grünland-Ackerkomplexes und des Geschützten Landschaftsbestandteils „Brache zwischen Neusser Straße und Simonskaul, Weidenpesch“ gegenüber den aktuellen Verhältnissen zunehmen. Ein entsprechendes Meidungs-

verhalten ist durch die in den frühen Morgen- und Nachtstunden aus- und einrückenden Stadtbahnen insbesondere bei den Fledermäusen zu erwarten. Im Zusammenhang mit der geplanten Abstellanlage ist darüber hinaus bauzeitlich mit Störwirkungen zu rechnen. Lärm, Erschütterungen und visuelle Reize können bei störepfindlichen Arten wie z. B. Mäusebussard und Graugans zu einer Meidung der an das Baufeld angrenzenden Lebensräume führen.

Eine populationsrelevante Störung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist jedoch aufgrund des geringen Umfangs der Baumaßnahme, der engen räumlichen Begrenzung möglicher Störwirkungen, der überwiegend relativ geringen Störepfindlichkeit der im Raum vorkommenden Vogelarten sowie der Häufigkeit der betroffenen Arten bei keiner der im Wirkraum des Vorhabens nachgewiesenen Vogelarten zu erwarten.

Die möglichen störungsbedingten Auswirkungen auf die im Raum vorkommenden Fledermausarten sind gering. Bei keiner der Arten sind im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben populationsrelevante Störungen möglich.

B.3.2.3 Schutzgut Boden

Der Erhalt des Bodens in seiner naturraumspezifischen Ausprägung mit der Gesamtheit seiner Funktionen und Prozesse ist eine Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes. Somit erlangen Art und Ausmaß der anthropogenen Bodenveränderungen bzw. Vorbelastungen der Böden Bedeutung für die Bewertung des Ist-Zustandes.

Ein grundlegender Maßstab für die Bewertung der Böden im Naturhaushalt ergibt sich aus der Zielvorgabe der nachhaltigen Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (Biotische Lebensraumfunktion).

Im Zuge des Bodenschutzes ist die Ausweisung und Sicherung schutzwürdiger, erhaltenswerter Böden geboten, die aufgrund ihrer ökologischen Beschaffenheit besondere Standortfaktoren aufweisen.

Die stärksten Vorbelastungen des Bodens stellen Flächenverluste im Zusammenhang mit dem Siedlungs- und Verkehrsflächenbau sowie die starke anthropogene Nutzung dar.

Im Untersuchungsraum befindet sich nach Auskunft des Altflächenkatasters im Bereich des geschützten Landschaftsbestandteils die städtische Altdeponie 50503. Die Altablagerung wurde 2007 einer Gefährdungsabschätzung unterzogen. Die Untersuchungen zeigen

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

unter einer 0,1 bis 1,5 m mächtigen schluffig/sandigen Deckschicht Ablagerungen bis mindestens 4 m Tiefe. Die Altablagerung setzt sich aus Hausmüll, Schlacken, Glas und Ziegelbruch zusammen.

Eine weitere Altablagerung 50506 befindet sich im Bereich des Anschlussgleises sowie auf dem Gelände der KVB-Hauptwerkstatt. Hierbei handelt es sich um ehemalige Kiesgruben, die vorwiegend mit Bauschutt und untergeordnet Hausmüll verfüllt wurden. Die Ablagerungen verteilen sich auf zwei Teilbereiche, wobei die Mächtigkeiten zwischen 0,5 und 4 Meter liegen. Aufgrund der Zusammensetzung des Deponiematerials und der erfolgten Abkipfung über dem Grundwasserspiegel ist keine Gefährdung für das Grundwasser zu erwarten.

Westlich der Neusser Straße existiert die schädliche Bodenveränderung 50514. Sie resultiert aus einem Ölschaden durch einen Heizöltank (16.000 Liter) unter Erdgleiche. Bei der Sanierung im Jahre 1993 wurde der Tank verfüllt und der Bereich um den Domschacht mit einer Bitumendecke versiegelt.

Darüber hinaus sind im weiteren Untersuchungsraum die Altstandorte 505140 (westlich Simonskaul), 505101 (östlich Neusser Straße) sowie 505102 (westlich Mönchgasse) sowie eine schädliche Bodenveränderung 50511 (östlich Neusser Straße) vorhanden. Nördlich der HGK-Trasse existiert zudem noch ein Altstandort 506101 sowie eine Altablagerung 50609.

Anlagebedingte Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung führt im Rahmen des Neubaus der Abstellanlage, durch die Anlage von Parkplätzen, Gebäuden und Wegen zu einem Verlust sämtlicher Bodenfunktionen in den überbauten Bereichen.

Darüber hinaus sind erhebliche Funktionsbeeinträchtigungen im Bereich der erdbaulich veränderten Flächen (Böschungen im Bereich der Anbindung an die Neusser Straße) zu erwarten. Auch mit den bauzeitlichen Flächeninanspruchnahmen ist zunächst ein Verlust der Bodenfunktionen verbunden.

Des Weiteren werden im Rahmen der Baumaßnahme schutzwürdige Böden anlagebedingt durch Versiegelung (Voll- und Teilversiegelung) in Anspruch genommen. Darüber hinaus kommt es zu einem Verlust und zu einer Einschränkung der schutzwürdigen Böden durch Umlagerung, Überdeckung, Verdichtung und Oberbodenabtrag.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Bodenaushub fällt bei der Herstellung des Gleisplanums, beim Neubau der Ingenieurbauwerke und bei der Herstellung von Signal- und Mastfundamenten an.

Innerhalb des Baubereiches befinden sich die städtische Altdeponie 50503 sowie die Altablagerung 50506. Um Gefährdungen während der Bauzeit ausschließen zu können, sind entsprechende Schutzmaßnahmen einzuhalten und mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Bezüglich einer Gefährdung durch Altlasten sind zwischen den beiden zu untersuchenden Varianten keine bewertungsrelevanten und entscheidungserheblichen Unterschiede festzustellen.

Die bauzeitlichen Schadstoffbelastungen sind gering. Zu rechnen ist vornehmlich mit relativ geringen Staub- und Abgasbelastungen, die keinen Eingriff i. S. des § 14 BNatSchG darstellen.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf die Bodenfunktionen sind durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten.

B.3.2.4 Schutzgut Wasser

Der Untersuchungsraum ist Teil eines Gebietes mit ergiebigen Grundwasservorkommen. Trinkwasserschutzgebiete sind im Untersuchungsraum nicht ausgewiesen.

Der in großen Teilen durch bebaute, versiegelte und teilversiegelte Flächen geprägte Untersuchungsraum weist hinsichtlich der Grundwasserdargebotsfunktion eine allgemeine bis nachrangige Bedeutung auf.

Der im Untersuchungsraum vorhandene Grundwasserleiter der Locker- und Festgesteine weist eine gute Filterwirkung auf. Verschmutzungen können zwar schnell eindringen, breiten sich aber nur langsam aus, so dass eine entsprechend geringe Verschmutzungsempfindlichkeit vorliegt.

Mit Ausnahme einer temporären Feuchtstelle befinden sich keine Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Die Versiegelung bislang versickerungsfähiger Flächen hat eine Verringerung der Grundwasserneubildung zugunsten eines erhöhten Oberflächenabflusses zur Folge.

Durch den Neubau der Abstellanlage (Einhausung) und dem Neubau der zweigleisigen Zulaufstrecke kommt es zu einer umfangreichen Neuversiegelung.

Während der Bauzeit besteht grundsätzlich die Gefahr einer Grundwasserverunreinigung durch wassergefährdende Bau- und Bauhilfsstoffe (z. B. Schmier- und Kraftstoffe). Durch die Sicherstellung eines sachgerechten Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen ist eine Verschmutzungsgefährdung weitgehend auszuschließen.

Betriebsbedingt kommt es zu keinen zusätzlichen Auswirkungen.

B.3.2.5 Schutzgut Klima und Luft

Wesentliche Vorbelastungen stellen neben dem teilweise hohen Versiegelungsgrad die verkehrsbedingten Schadstoffbelastungen im Umfeld der Neusser Straße dar.

Vor dem Hintergrund der hohen Belastung durch Versiegelung kommt insbesondere den bewachsenen Freiflächen des Untersuchungsraumes eine hohe Bedeutung für das Mikroklima des Untersuchungsgebietes zu. Die Gehölze binden Staub und Aerosole und bewirken eine geringere Aufheizung während des Tages sowie eine stärkere Abkühlung während der Nacht, indem sie Wasser verdunsten und so ihrer Umgebung Wärmeenergie entziehen.

Jede Veränderung, jeder Eingriff in einen Raum verursacht eine entsprechend bemerkbare Änderung der klimatischen Verhältnisse. Eine weitere Versiegelung von Flächen kann u. a. zu einer Erhöhung der mittleren Lufttemperaturen und einer Änderung der Strahlungsbilanz führen.

Durch die Baumaßnahme kommt es anlagebedingt zu einer Neuversiegelung und zu einem Verlust von klimarelevanten Gehölzflächen.

Während der Bauphase wird es im Umfeld des Baufelds und der Baustraßen zu Luftbelastungen durch Staub- und Abgasimmissionen kommen. Aufgrund der engen zeitlichen und räumlichen Beschränkung der Belastungen sind keine umwelterheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

B.3.2.6 Schutzgut Landschaft (Landschafts-/Stadtbild)

Anlage- und baubedingt sind im Umfeld der Baumaßnahme Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes zu erwarten. Im Zuge der Baumaßnahme gehen mehrere Gehölzflächen verloren, denen als gliedernde und belebende Landschaftselemente eine besondere Bedeutung für das Landschaftsbild zukommt.

Im Zuge des Bauvorhabens ergeben sich erhebliche visuelle Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes. Westlich der Neusser Straße führt die neue Stadtbahntrasse innerhalb des Geschützten Landschaftsbestandteils zu einer Überformung der Oberflächengestalt und zu einer Dominanz der Verkehrsfläche insbesondere durch die Damm- lage innerhalb des offenen Landschaftsraumes.

Im weiteren Verlauf treten weitere optische Beeinträchtigungen durch die Zerschneidung des Gehölzbestandes (Geschützter Landschaftsbestandteil) auf. Durch die angrenzenden Gehölze existiert zwar eine Sichtverschattung, dennoch führt die Schneisenbildung der Stadtbahntrasse durch die Verkehrshervorhebung zu einem Naturnäheverlust des Landschaftsraumes.

Insbesondere für die südlich angrenzenden Wohngebäude an der Straße Simonskaul sind die visuellen Auswirkungen der unmittelbar an die Grundstücke angrenzenden Trasse der Zulaufstrecke durch den Verlust der abschirmenden Gehölze und der Anlage einer Schallschutzwand deutlich spürbar.

Südlich der Straße Simonskaul kommt es innerhalb des offenen Landschaftsraumes durch die neue Lage der Gleistrasse in Verbindung mit dem Verlust von Gehölzbeständen sowie durch die Elektrifizierung ebenfalls zu einem Naturnäheverlust und der Veränderung der Eigenart des Landschaftsraumes.

Zu weiteren dauerhaften visuellen Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes kommt es im gesamten Abschnitt durch die Errichtung der oberirdischen Fahrleitungen und Maste. Insgesamt tragen die Baumaßnahme und die damit verbundene Flächenver-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

siegelung zu einer Zunahme der anthropogenen Überprägung des siedlungsnahen Erholungsraumes bei.

Der Neubau der Abstellanlage auf dem Betriebsgelände der KVB wird durch die abschirmende Wirkung der Gehölze in nördliche Richtung sowie durch die abschirmende Wirkung der Werkstatthalle in östliche Richtung kaum wahrnehmbar sein. Der Verlust der abschirmenden Gehölzbestände in Verbindung mit dem voluminösen Gebäude der Abstellanlage (Hallengröße ca. 70 m x 180 m, Höhe nach aktueller Planung max. 8 m) führt allerdings insbesondere im Bereich der südlich angrenzenden Wohnbebauung an der Stettiner Straße zu negativen Auswirkungen für das Stadtbild.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass durch die Baumaßnahme erhebliche Veränderungen des Landschafts-/Stadtbildes hervorgerufen werden.

B.3.2.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Nach Angaben des Amtes für Denkmalschutz der Stadt Köln steht im Untersuchungsraum nur die KVB-Hauptwerkstatt, Mönchsgasse 25, unter Denkmalschutz.

Die 1921 – 1923 nach Plänen des Kölner Architekten Wilhelm Riphahn erbaute Stadtbahnwerkstätte besteht aus Werkhalle, Lagergebäude, Verwaltungshaus und Lagerhalle. Architektur- und kunstgeschichtlich wichtig ist die Werkstätte durch die damals absolut moderne Architekturauffassung für die funktionsorientierte, fabrikähnliche Bauanlage.

Im Planungsgebiet sind nach Aussagen des Römisch-Germanischen Museums / Archäologische Bodendenkmalpflege und -denkmalschutz der Stadt Köln keine Bodendenkmäler in die Denkmalliste eingetragen. Auch archäologische Fundstellen konnten in Ermangelung von Untersuchungen nicht lokalisiert werden.

Zur Beurteilung der kulturellen Bedeutung können die Kriterien Schutzstatus, Zeugniswert und Seltenheit herangezogen werden. Diesbezüglich zeichnet sich das im Untersuchungsraum ausgewiesene Denkmal durch eine hohe bis sehr hohe Bedeutung als Zeugnis der siedlungsgeschichtlichen Entwicklung des Kölner Stadtteils Weidenpesch aus.

Da die KVB-Werkstatt unter Denkmalschutz steht, sind Belange des Denkmalschutzes durch den Neubau der Abstellanlage auf dem Betriebsgelände der KVB betroffen. Am westlichen Rand des Betriebsgeländes wird die neue Abstellanlage errichtet. Ein bau- und anlagebedingter Verlust von Gebäuden die unter Denkmalschutz stehen ist durch das Bauvorhaben nicht gegeben.

Allerdings kann es zu Beeinträchtigungen des Umgebungsschutzes des Baudenkmals insbesondere durch die Einhausung der Abstellanlage kommen. Das nach aktueller Planung bis zu 8 m hohe Gebäude kann durch seine voluminöse Ausdehnung zu visuellen Störungen führen. Von einer erheblichen Beeinträchtigung ist jedoch aufgrund der randlichen Lage der Abstellanlage und der Entfernung zu den sensibleren Gebäuden nicht auszugehen.

Durch die Zulaufstrecken sind keine Beeinträchtigungen von Kulturgütern zu erwarten.

B.3.3 Zusammenfassende Bewertung

Das Bauvorhaben mit dem Neubau einer Abstellanlage sowie einer zweigleisigen Zulaufstrecke verursacht durch eine Neuversiegelung von > 2,4 ha und eine Gesamtinanspruchnahme von > 4,5 ha erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschafts-/Stadtbildes.

Trotz der randlichen Trassenführung im Bereich des geschützten Landschaftsbestandteiles „Brache zwischen Neusser Straße und Simonskaul, Weidenpesch“ wird eine Zunahme der Störwirkungen für die Fauna innerhalb des betroffenen Gehölzbestandes verursacht. Die Anbindung der Zulaufstrecke an die Neusser Straße führt zu einer Zerschneidung der ebenfalls zum geschützten Landschaftsbestandteil gehörenden Grünlandfläche.

Hinsichtlich des Schutzgutes „Menschen, Erholungsnutzung“ führt die Anbindung der Gleistrassen an die Neusser Straße zu einer erheblichen Zerschneidung des Freiraumes.

Betroffen ist hier der Grünlandbereich des geschützten Landschaftsbestandteils.

Im Zuge des Bauvorhabens ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes. Westlich der Neusser Straße führt die neue Stadtbahntrasse zu einer Überformung der Oberflächengestalt und zu einer Dominanz der Verkehrsfläche innerhalb des offenen Landschaftsraumes.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Zu weiteren dauerhaften visuellen Beeinträchtigungen kommt es im gesamten Abschnitt durch die Errichtung der oberirdischen Fahrleitungen und Maste. Der Neubau der Abstellanlage auf dem Betriebsgelände der KVB wird durch die abschirmende Wirkung der Gehölze in nördliche Richtung sowie durch die abschirmende Wirkung der Werkstatthalde in östliche Richtung kaum wahrnehmbar sein. Der Verlust vorhandener Gehölzbestände in Verbindung mit dem voluminösen Gebäude der Abstellanlage führt allerdings insbesondere im Bereich der südlich angrenzenden Wohnbebauung an der Stettiner Straße zu negativen Auswirkungen für das Stadtbild.

Zur Reduzierung der Eingriffe in den Gehölzbestand innerhalb des Geschützten Landschaftsbestandteils ist die Zulaufstrecke in enger Bündelung mit der angrenzenden Bebauung bzw. der HGK Trasse geplant. Beim Bau der Zulaufstrecke werden durch die vorgesehenen Bauverfahren Eingriffe in den geschützten Landschaftsbestandteil soweit wie möglich vermieden.

Zur Verringerung der Zerschneidungs- und Trennwirkungen innerhalb des geschützten Landschaftsbestandteils sind im Anbindungsbereich der Zulaufstrecke an die Neusser Straße flächenintensivere Böschungen statt möglicher Spundwände bei der technischen Umsetzung vorgesehen.

Für die Baustelleneinrichtungsfläche werden vorwiegend bereits versiegelte Flächen genutzt.

Durch Beachtung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen (AVV Baulärm) und durch den Einsatz von dem Stand der Technik entsprechenden Baumaschinen und durch die Einhaltung der Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) werden projektbedingte Beeinträchtigungen vermindert. Die Bahnstrecke wird landschaftlich eingebunden, die Zugänglichkeit von Erholungsräumen sichergestellt und Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Wertvolle Lebensräume bzw. Gehölze und Vegetationsflächen werden geschützt und der Abriss, die Fäll- und Rodungsarbeiten auf die Brutaktivität der Vögel sowie auf die Aktivitätszeiten der Fledermäuse abgestimmt. Die zu fällenden Bäume und abzureißenden Gebäude werden auf Fledermausbesatz kontrolliert.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Bezüglich der Schutzgüter „Boden“ und „Wasser“ werden zur Verminderung projektbedingter Beeinträchtigungen ein ordnungsgemäßer Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen und die Einhaltung der für den Umgang mit gefährlichen Stoffen geltenden Vorschriften und Schutzmaßnahmen sichergestellt.

Bezüglich des Schutzgutes „Landschaft“ werden zur Verminderung projektbedingter Beeinträchtigungen gliedernde und belebende Strukturelemente geschützt und die Trasse durch Pflanzung begleitender Gehölze visuell abgeschirmt.

Bezüglich des Schutzgutes „Klima/Luft“ werden zur Verminderung projektbedingter Beeinträchtigungen der Einsatz schadstoffreduzierter Baufahrzeuge und Baumaschinen eingesetzt.

Nach Durchführung der Kompensationsmaßnahmen ergibt sich für das Bauvorhaben eine positive ökologische Bilanz von plus 66.425 Wertpunkten.

Insgesamt kann aufgrund der durchzuführenden Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen bei keinem der genannten Schutzgüter, auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen, eine mit dem jeweiligen Umweltrecht unvereinbare Beeinträchtigung festgestellt werden.

B.4 Materiell-rechtliche Bewertung

B.4.1 Planrechtfertigung

Das Gebot der Planrechtfertigung zählt zu den materiellen Schranken der Planfeststellung. Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung beinhaltet eine Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht bereits selbst, sondern die Planung des Vorhabens muss – gemessen an den Zielen des dafür geltenden Fachplanungsrechts – erforderlich sein. Der Bau der Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln muss daher den Zielen des PBefG dienen und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststel-

lung gem. § 30 PBefG den verfassungsrechtlichen Vorgaben zum Schutz des Eigentums nach Art. 14 Abs. 3 des Grundgesetzes genügen. Bei der Prüfung der Erforderlichkeit des Vorhabens muss nach höchstrichterlicher Rechtsprechung das Vorhaben nicht unausweichlich notwendig sein, sondern es reicht aus, wenn die Planung zum Wohle der Allgemeinheit objektiv erforderlich ist. Dies bedeutet, dass sie aus Gründen des Allgemeinwohls vernünftigerweise geboten sein muss (Bundesverwaltungsgericht Urteile vom 22.06.1985, 4 C 15.83 und vom 08.07.1998, 11 A 53.97, so auch OVG NRW Urteil vom 21.12.2007, 11 A 1194/02).

Die KVB verfügt zurzeit über 382 Stadtbahnen, die in den Betriebshöfen, Abstellanlagen und an Endhaltestellen abgestellt werden. Bereits heute sind damit alle Abstellkapazitäten vollständig ausgelastet.

Zudem wachsen die Fahrgastzahlen der KVB seit vielen Jahren kontinuierlich - von 242 Mio. im Jahre 2003 auf 275 Mio. im Jahre 2012. Prognosen zeigen für die Zukunft weitere Steigerungen der Einwohnerzahlen Kölns. Dies und die politische und gesetzliche Vorgabe der Klimaschutzziele führen für den städtischen ÖPNV zu weiter wachsenden Fahrgastzahlen.

Um dem gerecht zu werden und um im Sinne der Nachhaltigkeit in der Stadt Köln ein attraktives Nahverkehrsangebot gewährleisten zu können, werden Erweiterungen im Streckennetz (z. B. der Verlängerung der Linie 3 nach Mengenich, Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn) und Ausweitungen im Angebot (z. B. Langzüge auf der Ost-West-Achse) vorgenommen und geplant. Diese Entwicklungen machen die Erweiterung des Stadtbahnfuhrparks auf 400 Fahrzeuge erforderlich. Zusammen mit der heutigen Abstellsituation, die bereits das Abstellen von Fahrzeugen an Endhaltestellen unumgänglich macht, ergibt sich der Bedarf zusätzliche Abstellkapazitäten für die KVB zu schaffen.

Die verschiedenen Möglichkeiten und Standorte zur Erweiterung der Abstellkapazität wurden in den zurückliegenden Jahren seitens der KVB AG intensiv untersucht. Hierbei wurden neben den Auswirkungen auf Mensch, Natur und Umfeld auch die Effekte auf den Betrieb (Aus- und Einrückwege, Erreichbarkeit für das Personal etc.) beleuchtet.

Als Ergebnis der Standortanalyse hat sich der Standort Weidenpesch als der bestgeeignete herausgestellt.

Aus den vorgenannten Gründen entspricht dieses Vorhaben den Zielen, die das für dieses Planfeststellungsverfahren nach §§ 28 und 29 PBefG maßgebliche PBefG vorgibt. Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG dient der öffentliche Personennahverkehr der Befriedigung der Verkehrsnachfrage im Stadt- und Regionalverkehr. Bei der Befriedigung der Verkehrsnachfrage durch den ÖPNV sind die in § 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) geregelten Grundsätze zu berücksichtigen. Nach § 2 Abs. 1 ÖPNVG NRW gehört insbesondere die Bevorzugung des schienengebundenen Verkehrs sowie die Berücksichtigung des Umweltschutzes zu diesen Grundsätzen.

Stadtbahnen sind besonders stadtverträgliche Verkehrsmittel, weil sie keine Abgase ausstoßen und damit eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zur Folge haben.

Die sichere Abstellung der erforderlichen Anzahl von Stadtbahnfahrzeugen dient der Aufrechterhaltung und der Erweiterung des Angebots sowie der Zuverlässigkeit des ÖPNV.

Damit ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hinreichend nachgewiesen, dass der Bau der Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge und der zugehörigen Zulaufstrecke im Sinne der Rechtsprechung vernünftigerweise geboten und die Planrechtfertigung damit gegeben ist.

B.4.2 Allgemein zur Abwägung

Nach § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dies bezieht sich sowohl auf den Abwägungsvorgang als auch auf das Ergebnis der Abwägung.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Gegenstand der Abwägung ist das, was nach „Lage der Dinge“ in die Abwägung eingestellt werden muss. Die Zusammenstellung der Planunterlagen / des Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde genügen die Planunterlagen, die die Vorhabenträgerin mit dem Antrag auf Planfeststellung eingereicht hat - einschließlich der Planänderungsunterlagen - diesen Anforderungen.

Auf Grundlage der Planunterlagen und den Ergebnissen des Anhörungsverfahrens ist die erforderliche Abwägung sowohl bezüglich der Variantenuntersuchung als auch bezüglich der im Teil B, Ziffern 4.4 ff. genannten Schutzgüter unter Berücksichtigung der mit dem geplanten Vorhaben verfolgten Ziele in der gebotenen Untersuchungsschärfe möglich.

Planungsentscheidungen beinhalten dabei das Problem, dass sie sowohl mit verschiedenen privaten Belangen kollidieren, als auch, dass die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange mit anderen öffentlichen Belangen nicht immer vereinbar sind. Aus diesen Gründen muss sich die Vorhabenträgerin bei ihrer Planung für die Bevorzugung des einen und für die Zurückstellung der anderen Belange entscheiden. Dabei darf von vorneherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffenen Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Daher stellt sich der Planfeststellungsbeschluss als Ergebnis einer planerischen Abwägungsentscheidung dar. Er legt Art und Ausmaß des Vorhabens sowie die zu beachtenden Nebenbestimmungen fest.

Im Folgenden wird für die verschiedenen Schutzgüter die Prüfung der Vereinbarkeit der Planung mit den Fachgesetzen durchgeführt und die Abwägungen vorgenommen.

B.4.3 Variantenuntersuchungen

B.4.3.1 Standortwahl

Die verschiedenen Möglichkeiten und Standorte zur Erweiterung der Abstellkapazität wurden seitens der Vorhabenträgerin im Hinblick auf die Auswirkungen auf Mensch, Umwelt, Umfeld und die Effekte auf den Betrieb (Aus- und Einrückwege, Erreichbarkeit für das Personal etc.) intensiv untersucht.

Folgende betriebliche Varianten wurden bei der Standortanalyse betrachtet:

- Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge
- Abstellanlage für 128 Stadtbahnfahrzeuge sowie Verlegung des Bauhofes an einem neuen Standort unter Aufgabe der Abstellanlage und des Bauhofes auf dem Betriebshof West
- Verlagerung des Bauhofes und Ausbau der Abstellanlage auf dem Betriebshof West auf eine Kapazität von 128 Stellplätze

Für die Standortwahl untersuchte die Vorhabenträgerin alle ihr als potenziell geeignet erscheinenden bzw. auch nur entfernt in Frage kommenden Flächen hinsichtlich folgender Kriterien:

1. Grundstück

Das Grundstück muss für die Abstellung von 64 bzw. 128 Fahrzeugen oder einen Bauhof eine ausreichende Größe und einen geeigneten Grundriss aufweisen.

Aspekte wie die ggf. hochwassergefährdete Lage der Fläche wurden ebenfalls berücksichtigt.

2. Umweltaspekte

Ausgewiesene Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen sowie Aspekte des Wasser- und Naturschutzes gingen in die Bewertung ein.

Die Fahrten von bzw. zur Abstellanlage sollten möglichst kurz sein und nicht durch enge Wohnstraßen führen.

3. Umfeld / Bauleitplanung

Die Bauleitplanung sollte eine Nutzung als Sonderfläche ermöglichen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

4. Betriebliche Aspekte

Die Abstellanlage soll aus betrieblichen wie auch aus wirtschaftlichen Gründen so zentral wie möglich gelegen sein. Die Anbindung an das Stadtbahnnetz sollte nicht bzw. höchstens geringfügig durch Hochwasser oder aufsteigendes Grundwasser gefährdet sein. Die Verteilung der Züge im Netz sollte mit möglichst kurzen Betriebsfahrten möglich sein.

5. Kosten

Investitions- und Betriebskosten wurden als ein Aspekt in die Bewertung mit aufgenommen.

Folgende Standorte wurden seitens der KVB einer groben Analyse unterzogen:

Betriebshof Merheim

Betriebshof West

Bickendorf

Butzweiler Nord

Butzweiler Süd

Hauptwerkstatt Weidenpesch

Hürth-Kendenich

Kaserne Brasseur

Longerich

Marsdorf

Marsdorf - Haus Vorst

Merkenich

Industriegelände Geestemünder Straße/entlang Fordwerke

Ossendorf

Weiden West - Nord

Weiden West - Süd

In einem zweiten Schritt führte die KVB für 6 der potenziellen Standorte – nämlich die Standorte Betriebshof West, Hauptwerkstatt Weidenpesch, Hürth-Kendenich, Longerich, Ossendorf und Weiden West - Süd – eine vertiefte Untersuchung durch und wägte deren Vor- und Nachteile gegeneinander ab.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Gegen die Standorte, die nicht vertieft untersucht wurden, sprechen zum einen eine betrieblich ungünstige bzw. aufwändige Anbindung an das Stadtbahnnetz und/oder eine zu kleine bzw. ungünstig geschnittene Fläche (Betriebshof Merheim, Bickendorf, Butzweiler Nord und Süd, Weiden West - Nord).

Zum anderen sind lange Ein- und Ausrückwege bzw. große Entfernungen bis zur Verteilung im Netz, durch die für viele Anwohner entlang der Strecke Lärmimmissionen entstehen, nachteilig (Kaserne Brasseur, Merkenich, Industriegelände Geestemünder Straße/entlang Fordwerke).

Nachteilig bei einigen dieser Standorte ist zudem, dass diese nicht im Eigentum der KVB stehen und daher Grunderwerb erforderlich und der Erwerb fraglich wäre (Butzweiler Nord, Marsdorf, Marsdorf Haus Vorst, Industriegelände Geestemünder Straße/entlang Fordwerke).

Bezüglich des Standortes Marsdorf ist zudem im Flächennutzungsplan die Grünfläche als Dauerkleingärten bzw. Verkehrsgrün ausgewiesen. Sie wird auch für dezentrale Ausgleichsmaßnahmen und landwirtschaftlich genutzt. Hier wäre eine Anpassung der Bauleitplanung erforderlich und es ist fraglich, ob diese von der Stadt Köln vorgenommen würde.

Die rechtsrheinischen Standorte Betriebshof Merheim und Kaserne Brasseur haben den weiteren Nachteil, dass es bei Störungen an einer der von Stadtbahnen befahrenen drei Rheinbrücken zu betrieblichen Behinderungen kommt und Fahrpläne im stärker bewohnten linksrheinischen Teil nicht mehr eingehalten oder einige Linien nicht mehr bedient werden können.

Daher sind zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde diese Standorte zu Recht nicht in eine vertiefte Untersuchung einbezogen worden, da gegen diese vorgenannten Standorte die oben aufgeführten Aspekte und damit gravierende Argumente sprechen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Vorhabenträgerin einen sehr großen Aufwand bei der Auswahl des geeigneten und für die verschiedenen Schutzgüter verträglichsten Standortes

betrieben hat. Die Planfeststellungsbehörde hat die von der Vorhabenträgerin zu der Standortauswahl vorgelegten Unterlagen (Planunterlagen sowie eine im Lauf des Planfeststellungsverfahrens eingereichte Standortanalyse) ausgewertet und die verschiedenen Kriterien abgewogen. Bezüglich der Kartendarstellungen zu dem Zuschnitt und der Lage der Flächen der einzelnen Standorte sowie zu den Erläuterungen der Vorhabenträgerin zu den Standorten wird auf den Erläuterungsbericht (Anlage 1, Seiten 5 - 16 des Planfeststellungsbeschlusses) Bezug genommen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin sogar Flächen einbezogen, die letztlich für das Vorhaben ungeeignet sind. Seitens der Planfeststellungsbehörde wären z. B. Grundstücke, die für die Abstellanlage schlicht zu klein sind, nicht als potentieller Standort zu untersuchen gewesen. Dies gilt auch für Grundstücke, die sich nicht im Eigentum der Vorhabenträgerin befinden und deren Erwerb – z. B. aufgrund Bauabsichten Dritter – sehr fraglich wäre.

Aus diesen Gründen hätte die Planfeststellungsbehörde den Standort Weiden West - Süd nicht in eine vertiefte Untersuchung einbezogen. Gegen diesen Standort spricht allein schon die Tatsache, dass er innerhalb eines Regionalen Grünzugs gelegen ist. Die Wahl für diesen Standort würde eine Versiegelung großer Grünflächen erfordern. Das Grundstück müsste zudem erst erworben, ein Wohnhaus und eine Werkstatt müssten abgerissen und ersetzt werden. Aus diesen Gründen wird der Standort Weiden West - Süd als nicht geeignet angesehen.

Aufgrund der Einwendungen hat die Vorhabenträgerin im Laufe des Planfeststellungsverfahrens zusätzlich auch den Standort Longerich vertieft untersucht.

Gegen den Standort Longerich sprechen insbesondere die dezentrale Lage, die lange Ein- und Ausrückwege bedingt, und die fehlende Erschließung. Die Wohnbebauung wäre zwar relativ weit von der Abstellanlage und deren Immissionen entfernt, es würden jedoch in erheblichem Umfang Anwohner an den Bestandsstrecken von den zusätzlichen Fahrten zur Nachtzeit durch den Schienenlärm betroffen sein. Zudem ist die Fläche im Flächennutzungsplan der Stadt Köln als Grünfläche ausgewiesen und eine Bebauung mit einer Abstellanlage würde hier eine Änderung des Flächennutzungsplanes erfordern,

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

welche fraglich wäre, da dieser Freiraum auch als Frischluftschneise für die Kölner Innenstadt dient.

Die Vorhabenträgerin hat gleichwohl auch diese beiden Standorte in die vertiefte Untersuchung einbezogen.

Die vergleichende Bewertung der Standorte, die einer vertieften Untersuchung unterzogen wurden, ergab, dass das Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch, obwohl für die Zulaufstrecke ein Eingriff in Natur und Landschaft erforderlich ist, die Auswahlkriterien am besten erfüllt.

Das Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch befindet sich im Eigentum der Vorhabenträgerin. Die Fläche ist in der Bauleitplanung als Sonderfläche ausgewiesen und der Bau einer Abstellanlage (hier einer Abstellhalle) ist rechtlich auf dieser Fläche zulässig.

Der linksrheinische Standort ist gut an das Netz angebunden und verfügt über eine gute räumliche Lage hinsichtlich Betrieb und Erreichbarkeit für das Fahrpersonal. Über den Knotenpunkt U-Bahn Haltestelle Ebertplatz kann das Gesamtnetz der KVB zügig ange-dient werden. Die Nähe zur Hauptwerkstatt vermeidet Überführungsfahrten durch das Stadtgebiet. So wird eine möglichst geringe Immissionsbelastung an der Strecke erzeugt, zumal ein Teil der Strecke zur Verteilung im Netz in Richtung Ebertplatz im Tunnelbereich liegt.

Zudem können durch die Einhausung der Abstellanlage die Grenzwerte für den Schallschutz für die umliegende Wohnbebauung des Hauptwerkstattgeländes eingehalten werden.

Im Gegensatz zu dem gewählten Standort Weidenpesch ist auch nach dem Ergebnis der vertieften Untersuchung der Standort Hürth-Kendenich aufgrund der betrieblichen Einschränkungen – für die Strecke gelten die Regelungen nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) – und aufgrund der langen Ein- und Ausrückwege durch die dezentrale Lage weniger geeignet. Zudem müsste die Netzverteilung am Barbarossaplatz, dem höchstbelasteten Knoten im Stadtbahnnetz, erfolgen.

Hinsichtlich des Standortes Betriebshof West hat sich gezeigt, dass bei Beibehaltung des Bauhofes und einer Erweiterung der Abstellmöglichkeiten (es können bereits heute 64 Stadtbahnfahrzeuge dort abgestellt werden) die Schallgrenzwerte der TA Lärm nicht eingehalten werden können. Eine Verlagerung des Bauhofes würde wichtige Schnittstellen zwischen den einzelnen fachlichen Bereichen räumlich trennen und Synergieeffekte zunichtemachen.

Der Standort Ossendorf wurde trotz seiner nachteiligen Aspekte hinsichtlich Umwelt und Betrieb einer vertieften Untersuchung unterzogen, da er als einziger die Möglichkeit für eine Verlagerung des Bauhofes mit einer Abstellanlage für 128 Stadtbahnfahrzeuge bietet. Da jedoch der Betriebshof West mit all seinen Vorteilen - zentrale Lage und rasche Verteilung der Stadtbahnfahrzeuge im Netz - nicht aufgegeben werden soll, ist folglich auch der Standort Ossendorf hinfällig. Diese betriebliche Entscheidung seitens der Vorhabenträgerin kann seitens der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen werden. Zudem sieht die Planfeststellungsbehörde die Eingriffe in Natur und Landschaft hier als größer an als bei der Zulaufstrecke in Köln-Weidenpesch.

Daher ist auch keiner der von der Vorhabenträgerin in die vertiefte Untersuchung aufgenommenen Standorte besser geeignet als die gewählte Vorzugsvariante.

Zusammenfassend sprechen folgende Aspekte für die Auswahl des Standortes in Köln-Weidenpesch:

Die für den gewählten Standort Weidenpesch erforderliche Zulaufstrecke durchquert zwar einen geschützten Landschaftsbestandteil, jedoch wird durch geeignete Bauverfahren in der Bauausführung erreicht, den Eingriff minimal zu halten. Darüber hinaus besteht mit Aufgabe des bestehenden Gleisanschlusses an das HGK-Netz die Möglichkeit entsprechende Ausgleichsmaßnahmen direkt vor Ort durchzuführen. Unmittelbar an das Gelände der Hauptwerkstatt anschließend kann die bereits heute existierende Trasse des Anschlusses an das HGK-Netz als Teil der Zulaufstrecke genutzt werden. Sowohl der Bau der Zulaufstrecke als auch der Neubau der Abstellanlage erfolgt unter Beachtung des naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsgebots und unter Vornahme der

notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Auswahl der Ausgleichsmaßnahmen erfolgte in Abstimmung mit der Unteren und der Höheren Naturschutzbehörde.

Die im Umfeld befindliche Wohnbebauung kann durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen (Einhausung der Abstellanlage, Lärmschutzwand und passiver Lärmschutz an wenigen Häusern) geschützt werden. Durch diese Schutzmaßnahmen können bei allen Anwohnern die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden und daher ist eine Gesundheitsgefährdung durch die Realisierung des Vorhabens auszuschließen.

Die Fläche in Weidenpesch ist zudem als Sondergebiet in der Bauleitplanung ausgewiesen und wird durch den Betrieb der Hauptwerkstatt schon seit Jahrzehnten als Sonderfläche genutzt.

Zudem befindet sich diese Fläche im Eigentum der Vorhabenträgerin.

Die Hauptwerkstatt existiert an dieser Stelle bereits seit 1923. Die umliegende Wohnbebauung ist erst zu einem späteren Zeitpunkt errichtet worden. Eine Erweiterung, eine Änderung oder Ergänzung der Nutzung auf dem Hauptwerkstattgelände der KVB in einer wachsenden Stadt mit einer immer größer werdenden Bedeutung des umwelt- und klimafreundlichen ÖPNV bietet sich an dieser Stelle an.

Die Planfeststellungsbehörde kommt daher nach der Prüfung, ob es im Vergleich zum planfestgestellten Vorhaben eine bessere Lösung für die zu bewältigende Aufgabe gibt oder ob eine genauso geeignete Standortvariante möglich wäre und diese Lösung in geringerem Maße entgegenstehende öffentliche oder private Interessen beeinträchtigen würde, zu dem Ergebnis, dass der gewählte Standort in Köln-Weidenpesch der am besten geeignete und somit der vorzugswürdige Standort ist. Dabei ist auch die Mehrbelastung durch Stadtbahnfahrten entlang der bereits bestehenden Strecken betrachtet worden.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat sich der Standort in Weidenpesch als die insgesamt beste Lösung erwiesen und nach Ermessensausübung wird die Umsetzung des beantragten Vorhabens an dem Standort in Köln-Weidenpesch planfestgestellt.

B.4.3.2 Varianten Abstellanlage

Für die Abstellanlage wurden zwei grundsätzlich unterschiedliche Varianten einander gegenüber gestellt. Beiden gemein ist, dass die Abstellhalle inklusive der Gleisharfe aus Schallschutzgründen durch eine Halle eingehaust werden muss.

Variante 1

Bei der Variante 1 ist die Abstellanlage westlich des Hauptwerkstattgebäudes angeordnet. Die Abstellanlage kann in dieser Lage von Norden aus kommend geradlinig angefahren werden. Die Eingriffe insbesondere in den Altbaumbestand sind geringer als bei der Variante 2, die Altstoffsammelstelle muss nicht verlegt werden, lediglich für das Holzlager muss ein anderer Standort gefunden werden. Eine Waschanlage kann gut positioniert werden. Die Schallimmissionen für die Wohnbebauung insgesamt ist geringer als bei der Variante 2. Nachteilig bei dieser Variante ist, dass in dieser Lage das Fahrpersonal das gesamte Gelände der Hauptwerkstatt durchqueren muss, um zum Fahrzeug zu gelangen, dass die zu bauende Halle eine aufwendigere Geometrie haben wird und dass die bestehenden Abstellgleise und die Umfahrt der Hauptwerkstatt geändert werden müssen.

Variante 2

Die Variante 2 sieht eine Anordnung der Abstellanlage nördlich des Hauptwerkstattgebäudes vor. Sie ist durch ihre kompakte Geometrie vollständig auf dem Gelände der Hauptwerkstatt zu realisieren und die Wege zu den Fahrzeugen für das Personal führen nicht über die gesamte Grundstückslänge. Die Umfahrung und die Abstellgleise der Hauptwerkstatt sowie das Holzlager könnten erhalten bleiben. Aufgrund des großen Eingriffs in die Grünfläche, der dort liegenden Bunker, der erforderlichen Verlegung des Altstoffsammellagers und den Schallimmissionen durch die engen Radien in der Zufahrt sowohl für die östliche wie auch die südliche Wohnbebauung, wird diese Variante nicht weiter verfolgt.

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überwiegen die Vorteile der Variante 1 und sie hat diese planfestgestellt, da insbesondere die Abstellanlage geradlinig angefahren werden kann und somit keine Schallimmissionen aufgrund enger Radien entstehen und zudem ein geringerer Eingriff in Grünflächen als bei der Variante 2 erforderlich ist.

B.4.3.3 Varianten Zulaufstrecke

Die Zulaufstrecke verbindet die Abstellanlage mit der Strecke der Linien 12 und 15 entlang der Neusser Straße. Eine Anbindung ist sowohl in Richtung Norden (Chorweiler und Merkenich) als auch in Richtung Süden (Innenstadt) erforderlich, so dass ein- und ausrückende Fahrten in bzw. aus jeder Richtung beginnen bzw. enden können. Die Fahrten erfolgen fast ausschließlich zu Betriebsbeginn und Betriebsende in den frühen Morgen- bzw. späten Abendstunden.

Die bestehende Anbindung der Hauptwerkstatt durch die Simonskaul an das Streckennetz der KVB in der Neusser Straße ist unter diesen Rahmenbedingungen als Zulaufstrecke für die Abstellanlage nicht umsetzbar, da die Simonskaul in diesem Bereich eine schmale Wohnstraße darstellt und bereits heute Fahrten durch die Simonskaul für Werkstattfahrten im Zeitraum der vorgesehenen ein- und ausrückenden Fahrten (22 bis 6 Uhr) nur mit einer Ausnahmegenehmigung erlaubt sind.

Variante 1a

Bei dieser Variante nutzt die Zulaufstrecke nahezu komplett die Trasse des heutigen Anschlussgleises. Im Weiteren verläuft die Strecke dann bis zur Kleingartenanlage parallel zur HGK-Trasse. Dann verschwenkt sie nach Süden und bindet dort an die Strecke entlang der Neusser Straße an. Zur Neusser Straße hin muss aufgrund des bestehenden Geländeniveauunterschieds die Trasse angerammt werden und verläuft in gleicher Lage wie bei Variante 2, um größtmögliche Radien realisieren zu können, die Kurvenquietschen vermindern. Ein Eingriff in die Kleingartenanlage ist erforderlich.

Die Zulaufstrecke liegt teilweise einige Meter höher als die HGK-Trasse. Um den Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil klein zu halten, müssen Stützwände gebaut werden, auf denen dann eine Lärmschutzwand nach Norden hin angebracht wird, die die Wohnbebauung vor Schallimmissionen der Stadtbahnen schützen würde. Ein Schallschutz für Anwohner vor den Emissionen der Güterzüge wäre damit auch bei einer schallabsorbierenden Schutzwand nicht gegeben. Die Positionierung eines Schallschutzes nördlich der HGK-Gleise ist aufgrund der Topographie und der Bebauung nicht zu realisieren. Der Verlauf dieser Variante bedeutet zwar einen geringfügig geringeren Eingriff in einen weniger hochwertigen Teil des geschützten Landschaftsbestands, jedoch würde dieser damit verinseln.

Variante 1b

Die Variante 1b entspricht in weiten Teilen der Variante 1a. Die Unterscheidung der Varianten ist in der Anbindung der Zulaufstrecke an die Neusser Straße zu finden. Die Zulaufstrecke verläuft weiter parallel zur HGK-Trasse und bindet mit einem Brückenbauwerk über die HGK-Trasse an die bestehende Stadtbahnstrecke an. Das Brückenbauwerk muss eine gegebenenfalls zukünftig erfolgende Elektrifizierung der HGK-Gleise berücksichtigen und in einem sehr engen Radius mit Überhöhung anschließen. Damit rückt es als massives Bauwerk nah an die bestehende Bebauung heran.

Da das zu erstellende Brückenbauwerk samt Schallschutz über die HGK-Trasse aufgrund seiner Geometrie, dem Anschluss an die bestehende Strecke und seiner unmittelbaren Nähe zur Wohnbebauung nur sehr schwer und sehr kostenintensiv umzusetzen wäre und darüber hinaus auch die Nachteile der oben beschriebenen Variante 1a zum Tragen kommen, ist diese Variante nicht weiterverfolgt worden.

Variante 2

Bei der Variante 2 verläuft die Zulaufstrecke zunächst auf der bestehenden Gleistrasse des Anschlussgleises an das HGK-Netz. Kurz vor der Simonskaul verlässt sie diese, verschwenkt Richtung Osten und verläuft am südlichen Rand des geschützten Landschaftsbestandteiles, um dann mit einer Anrampung an die Strecke entlang der Neusser Straße anzubinden. Durch diese Trassenführung kann der bestehende Gleisanschluss an die HGK-Trasse aufgegeben werden und es kommt nicht wie bei den Varianten 1a und 1b zu einer Verinselung des geschützten Landschaftsbestandteiles. Die Kleingartenanlage entlang der HGK-Gleise muss nicht in Anspruch genommen werden. Die unmittelbare Anbindung an die Neusser Straße entspricht der der Variante 1a.

Die Variante 2 bedeutet einen geringfügig größeren Flächenbedarf als die Variante 1a, sie weist jedoch eine geringere Zerschneidungswirkung auf. Mit Aufgabe des bestehenden Gleisanschlusses an die HGK-Trasse besteht die Möglichkeit entsprechende Ausgleichsmaßnahmen direkt vor Ort durchzuführen.

Aus der Rücksprache mit den zuständigen Naturschutzbehörden hinsichtlich Flächenbedarf und Zerschneidungswirkung ging die Variante 2 als Vorzugsvariante hervor und wurde entsprechend zur Planfeststellung beantragt.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich aufgrund der geringeren Zerschneidungswirkung mit den Vorteilen, die sich durch die Realisierung von Ausgleichsmaßnahmen direkt vor Ort und den damit geringeren negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen und Landschaft ergeben, ebenfalls für die Variante 2 entschieden und diese planfestgestellt.

B.4.4 Luftschall

Die Stadtbahnfahrzeuge werden in der Regel nach Betriebsende über Nacht in die Abstellhalle gefahren und von dort aus bei Betriebsbeginn wieder in das Streckennetz der KVB eingespeist. Das genaue Betriebsprogramm richtet sich nach dem jeweiligen Fahrplanangebot. An die geplante Abstellhalle angeschlossen befindet sich eine Waschanlage, in der Fahrzeuge zur Nachtzeit gereinigt werden. Zudem erfolgt nachts die Besandung der Wagen innerhalb der Halle.

Die Beurteilung für die Abstellanlage ist anhand der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vorgenommen worden. Dabei wurden die von dem gesamten Betriebsgelände an der umliegenden Bebauung verursachten Luftschallimmissionen berücksichtigt.

Die Zu- und Abfahrten der Stadtbahnen werden zunächst über eine bereits vorhandene Trasse, die das Werkstattgelände mit dem HGK-Netz verbindet, erfolgen. Kurz vor und nördlich der Straße Simonskaul wird die Trasse über einen neuzubauenden Streckenabschnitt an die KVB-Gleise an der Neusser Straße und damit an das vorhandene Streckennetz angeschlossen. Die durch die Zulaufstrecke verursachten Schallimmissionen an der angrenzenden Bebauung wurden anhand der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV berechnet und bewertet.

Aufgrund des Betriebes der neugeplanten Abstellhalle erhöht sich der Kfz-Verkehr auf den Straßen Simonskaul und Mönchsgasse östlich des Geländes, da das Fahrpersonal zusätzlich zu den Mitarbeitern der Hauptwerkstatt diese Straßen befahren werden. Die durch den neugeplanten Betrieb verursachte Verkehrszunahme ist schalltechnisch nach der 16. BImSchV bewertet worden.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Hauptwerkstatt und Abstellhalle

Die Berechnungsergebnisse für die Immissionen aus dem Gesamtbetrieb nach den Vorschriften der TA Lärm zeigen, dass die Richtwerte für Tag und Nacht an allen Immissionsorten eingehalten werden. Dementsprechend sind außer der vorgesehenen Einhausung der Abstellanlage keine weiteren Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Berechnungsergebnisse für den Maximalpegel an den Anliegergebäuden zeigen, dass die zulässigen Werte für das Allgemeine Wohngebiet zur Tagzeit an allen Immissionspunkten eingehalten werden.

Zulaufstrecke bis Anbindung Neusser Straße

Aufgrund der Lage der Trasse zu den Anliegergebäuden sowie der Fahrtenanzahl und der Fahrzeuggeschwindigkeit kommt es an neun Gebäuden nur nachts zu Grenzwertüberschreitungen. Diese Gebäude haben bezüglich des Nachtzeitraums einen Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach, d. h., nur wenn Schlafräume betroffen sind.

Durch sukzessive Schallberechnungen wurden Längen und Höhen der erforderlichen Schallschutzwände ermittelt. Fünf Gebäude an der Straße Simonskaul werden durch eine ca. 115 m lange und 2,50 m hohe Schallschutzwand ausreichend geschützt, so dass der Nachtgrenzwert entsprechend eingehalten wird.

Für vier weitere Gebäude an der Straße Simonskaul und im Anbindungsbereich liegende Gebäude an der Neusser Straße kann der erforderliche Schallschutz zur Nachtzeit – falls Schlafräume betroffen sind – mittels passivem Schallschutz (Schallschutzfenster) gewährleistet werden.

Da zur Einhaltung des Schallschutzes die Fenster nachts geschlossen bleiben müssen, sind zudem geeignete Schalldämmlüfter für den Luftaustausch einzubauen. Für die Festlegung der Schallschutzfensterklassen nach der 24. BImSchV ist die Kenntnis der Raummaße erforderlich, diese sind entsprechend zu ermitteln (siehe auch Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.2.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Simonskaul / Mönchsgasse

Nach der TA Lärm ist eine Untersuchung des schalltechnischen Einflusses der Kfz der Mitarbeiter auf den vorhandenen Straßenverkehrslärm im Bereich Simonskaul und Mönchsgasse durchzuführen. Die Pegel werden durch den zusätzlichen Verkehr zukünf-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

tig um bis zu 2,8 dB(A) ansteigen. Dennoch werden keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich, da an den Immissionsorten, an denen die Pegel aufgerundet um 3 dB(A) ansteigen, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen (Einhausung der Abstellanlage, Schallschutzwand) die Grenzwerte überwiegend eingehalten werden. Nur für vier Gebäude sind ggf. passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

B.4.5 Körperschall und Erschütterung

Die Stadtbahnfahrzeuge werden in der Regel nach Betriebsende über Nacht in die Abstellhalle gefahren und von dort aus bei Betriebsbeginn wieder in das Streckennetz der KVB eingespeist. Das genaue Betriebsprogramm richtet sich nach dem jeweiligen Fahrplanangebot. An die geplante Abstellhalle angeschlossen befindet sich eine Waschanlage, in der Fahrzeuge zur Nachtzeit gereinigt werden. Zudem erfolgt nachts die Besandung der Wagen innerhalb der Halle.

Die Beurteilung der Körperschall- und Erschütterungsimmissionen eines Betriebes erfolgt nach TA Lärm und DIN 4150.

Die Zu- und Abfahrten der Stadtbahnen werden zunächst über eine bereits vorhandene Trasse erfolgen. Kurz vor und nördlich der Straße Simonskaul wird die Trasse über einen neuzubauenden Streckenabschnitt an die KVB-Gleise an der Neusser Straße und damit an das vorhandene Streckennetz angeschlossen. Die Beurteilung der Körperschall- und Erschütterungsimmissionen der Zulaufstrecke erfolgt nach den üblichen Kriterien für Streckengleise von Straßenbahnen.

Immissionen der Anlagen (Gelände Hauptwerkstatt)

Die Hauptwerkstatt und die Abstellanlage sind im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes als Anlagen anzusehen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Für die neue Abstellanlage - mit einem Abstand von mehr als 35 m zu den Nachbargebäuden - gilt, dass die Immissionswerte des Erschütterungserlasses für Wohngebiete und die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Körperschallübertragung eingehalten werden. Von der vorhandenen Werkstatt gehen, wegen der dort nur geringen Schwingungsanregung, keine relevanten Körperschall- und Erschütterungsemissionen aus. Insofern ist eine Einhaltung der vorgenannten Beurteilungskriterien zu erwarten. Die geplante Abstellanlage beeinflusst dies nicht.

Insgesamt gesehen besteht keine Notwendigkeit der Anordnung von Maßnahmen zur Minderung der Schwingungsemissionen der Gleisanlagen und Werkstätten.

Immissionen der Zulaufstrecke

Die Zulaufstrecke stellt einen neuen Schienenverkehrsweg dar. Für die Immissionsprognose wird davon ausgegangen, dass beide Gleise zur Nachtzeit jeweils von 32 Fahrzeugen befahren werden. Tagsüber wird von 10 Betriebsfahrten je Richtung ausgegangen. Die Zulaufstrecke wird als Standard-Schotteroberbau ausgeführt. Lediglich im Bereich des neuen Gleisdreiecks an der Neusser Straße wird ein Rillenschienenoberbau auf einer Betonunterkonstruktion angeordnet. Der Abstand der Gebäude Simonskaul 76 - 86 zur Gleistrasse der Zulaufstrecke liegt in etwa bei 7 m. Im weiteren Verlauf der Strecke befinden sich zwei Gebäude im Abstand von ca. 7 bis 12 m zur Gleistrasse. Laut Gebietsausweisung liegen diese Gebäude im Mischgebiet. Im Bereich der Anbindung an die vorhandene Gleisanlage in der Neusser Straße beträgt der geringste Abstand zwischen Herzstücklücke und Wohngebäude ca. 9 m. Hier befinden sich die Gebäude im allgemeinen Wohngebiet.

Die Immissionsprognose erfolgte für fünf Gebäude, wobei für die Gebäude von Standardübertragungsfunktionen ausgegangen wurde.

Die Ergebnisse zeigen, dass in den nächstgelegenen Gebäuden der Simonskaul der Orientierungswert Körperschall nach VDI 2719 in Schlafräumen voraussichtlich überschritten wird. Im Falle der Beurteilung in Anlehnung an die 24. BImSchV wird der entsprechende Orientierungswert für Schlafräume eingehalten. Die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen liegen unterhalb der 1,5-fachen Anhaltswerte der DIN 4150-2.

Für die im unmittelbaren Bereich des neuen Gleisdreiecks liegenden Gebäude der Neusser Straße gilt, dass sowohl die Erschütterungsimmissionen als auch die Körperschallimmissionen aus dem Betrieb der Zulaufstrecke über den Anhalts- und Orientierungswerten liegen werden. Hinzu kommt noch, dass die Schwingungsimmissionen der vorhandenen Gleisanlage durch den Einbau der Weichen ebenfalls angehoben werden.

Für die Immissionen, die aus Erschütterungen und Körperschall resultieren, wird die Vorhabenträgerin für die im Gutachten genannten Schutzbereiche noch zu wählende oberbautechnische Schutzmaßnahmen ergreifen und den Nachweis erbringen, dass die Anhalts- und Orientierungswerte eingehalten werden (siehe auch Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.2.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist damit diesen Belangen Genüge getan.

B.4.6 Elektrische und magnetische Felder

Die Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) gilt für die Errichtung und den Betrieb von Hochfrequenzanlagen, Niederfrequenzanlagen und Gleichstromanlagen. Die 26. BImSchV enthält die Anforderungen an diese Anlagen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder.

Durch das elektrische Schienensystem der Kölner Stadtbahn werden elektrische und magnetische Felder erzeugt.

Die Oberleitungen und der Betrieb der Stadtbahn entfalten nicht dieselben Wirkungen wie Hochspannungsleitungen, da bei ihnen wesentlich niedrigere Spannungen auftreten. Da die Stadtbahnen mit Gleichstrom betrieben werden, ist das Magnetfeld verhältnismäßig schwach.

Durch die von der Stadtbahn erzeugten elektrischen und magnetischen Felder sind keine Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner, der Fahrgäste oder des Personals zu

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

erwarten und Maßnahmen zur Verringerung der Exposition nicht erforderlich. Die zu erwartenden Werte dieser Felder liegen weit unterhalb der in der 26. BImSchV aufgeführten Grenzwerte.

Die Realisierung der Abstellanlage mit der zugehörigen Zulaufstrecke ist damit mit den rechtlichen Vorgaben vereinbar.

B.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege

B.4.7.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Nach § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG sind bei der Planfeststellung für den Bau von Betriebsanlagen der Stadtbahnen die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie durch die im Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft für das Land Nordrhein-Westfalen (Landschaftsgesetz - LG NRW) – mit Datum vom 15.11.2016 umbenannt und neu gefasst als Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG NRW) – enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert.

Gem. § 13 Satz 1 BNatSchG sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden.

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 BNatSchG, § 4 LG NRW bzw. § 30 LNatSchG NRW).

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Absätze 1 und 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs in Natur und Landschaft verpflichtet,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten
und
- verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Nach § 15 Abs. 2 BNatSchG sind nicht vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt sind die Beeinträchtigungen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen von Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder nicht in sonstiger Weise zu kompensieren sind.

B.4.7.1.1 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, 4 A 4/92) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar.

Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG).

Es besteht also zunächst ein Vermeidungsgebot, d. h. die primäre Verpflichtung der Vorhabenträgerin, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Dabei bedeutet der Begriff „Vermeidbarkeit“ nicht, dass das Vorhaben bei Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft grundsätzlich zu unterlassen ist. Der Begriff der Vermeidbarkeit ist nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern bedarf der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts. Das bedeutet nur Vermeidbarkeit an Ort und Stelle, weil der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben anknüpft und somit den Verzicht auf den Eingriff durch Wahl einer anderen Trasse oder Aufgabe des Vorhabens nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, 4 C 10.96).

Als vermeidbar ist daher im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Alternativen, mit denen der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen ist, müssen also zumutbar sein (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG).

Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96). Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts – hier also des PBefG.

B.4.7.1.2 Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat entsprechend dieses o. g. naturschutzrechtlichen Gebotes, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, im LBP (Maßnahmenblätter) sechs Vermeidungsmaßnahmen aufgenommen:

V 1_{ASB}: Baufeldfreimachung außerhalb der Nist-, Brut- und Aufzuchtzeiten

V 2_{ASB}: Minimierung der Gehölzrückschnitte im Umfeld des Mäusebussard-Horstbaums

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

- V 3_{ASB}: Abstimmung der Fäll- und Rodungsarbeiten auf die Aktivitätszeiten der Fledermäuse
- V 4_{ASB}: Kontrolle der zu fällenden Höhlenbäume auf einen Fledermausbesatz
- V 5: Anlage von Schutzzäunen
- V 6: Ordnungsgemäßer Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen
- V 7: Pflanzung einer Baumreihe

In der Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.3.2 des Beschlusses wird der Vorhabenträgerin zudem aufgegeben, eine ökologische Baubegleitung, die bereits vor Baubeginn und Rodungsarbeiten eingerichtet werden muss, sicherzustellen.

Als Teil der Planung sind in der UVS weiterhin die folgenden Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigungen vorgesehen:

- Beachtung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen (AVV Baulärm) zur Vermeidung schädlicher Umweltwirkungen (Gefahren, erhebliche Belästigungen und Beeinträchtigungen)
- Verminderung bauzeitlicher Beeinträchtigungen durch Einsatz von dem Stand der Technik entsprechenden Baumaschinen und Einhaltung der Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV)
- Ergreifung der erforderlichen Schutzmaßnahmen, um zu vermeiden, dass während der Abbrucharbeiten gesundheitsgefährdende Baustoffe freigesetzt werden
- Abgrenzung des Baufeldes durch Schutzzäune
- Sicherstellung der Zugänglichkeit von Erholungsräumen
- Landschaftliche Einbindung der Bahnstrecke
- Schallschutzmaßnahmen
- Schutz wertvoller Lebensräume bzw. Gehölze und Vegetationsflächen durch geeignete Vorrichtungen (Schutzzäune)
- Abstimmung der Abriss, Fäll- und Rodungsarbeiten auf die Brutaktivität der Vögel sowie auf die Aktivitätszeiten der Fledermäuse

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

- Kontrolle der zu fällenden Altbäume und abzureißenden Gebäude auf einen Fledermausbesatz
- Erhaltung des Horstbaumes einschließlich des nahen Umfeldes während der Baufeldfreimachung
- Ordnungsgemäßer Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen
- Die Einhaltung der für den Umgang mit gefährlichen Stoffen geltenden Vorschriften und Schutzmaßnahmen ist durch einen begleitenden Gutachter sicherzustellen
- Schutz gliedernder und belebender Strukturelemente durch geeignete Vorrichtungen (Zäune)
- Visuelle Abschirmung der Trasse durch Pflanzung begleitender Gehölze
- Einsatz schadstoffreduzierter Baufahrzeuge und Baumaschinen

Durch diese vorgesehenen Maßnahmen werden die mit dem Eingriff verbundenen nachteiligen Folgen für Natur und Landschaft weitmöglichst reduziert. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind nicht vermeidbar im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG.

Weitere Maßnahmen bzw. zumutbare Alternativen, mit denen darüber hinaus die Beeinträchtigungen durch den Eingriff an Ort und Stelle noch weiter reduziert werden könnten, sind nicht ersichtlich.

Weder hinsichtlich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen noch hinsichtlich der anderen Schutzgüter bieten sich zusätzliche Vermeidungs- bzw. Verminderungs- oder Schutzmaßnahmen an.

B.4.7.1.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Trotz Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen wird der Bau der Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke zu erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes führen. Diese Beeinträchtigungen sind als Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG und § 4 LG NRW bzw. § 30 LNatSchG NRW zu werten.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen stellen sich im Einzelnen durch Flächen- und Funktionsverluste von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen wie folgt dar:

- 20.305 m² Versiegelung (davon u. a. 10.795 m² Gehölze wie z. B. Feldgehölze mit mittlerem Baumholz, 3.590 m² gehölzarter Vegetationsbestände und 1.355 m² Schlagfluren)
- 7.245 m² Teilversiegelung (davon u. a. 3.390 m² Feldgehölze und 1.505 m² Gebüsche)
- 2.800 m² Flächeninanspruchnahme (davon u. a. 690 m² Gebüsch, 725 m² Feldgehölz mit mittlerem Baumholz, 655 m² Acker und 495 m² artenarme Intensivwiese)
- 8.790 m² baubedingte Flächeninanspruchnahme (davon 1.985 m² Brachen der Gleisanlage, 510 m² sonstige ausdauernde Ruderalfluren, 360 m² Kleingartenanlage mit hohem Gehölzanteil, 1.440 m² Feldgehölz mit mittlerem Baumholz und 4.100 m² Acker)

Dabei wirken sich die o. g. Beeinträchtigungen häufig auf verschiedene Schutzgüter aus. So haben die Verluste von Gehölzen und anderen Vegetationsformen Folgen für die Pflanzen selbst, für die Tiere (die während der Baumaßnahme zu Schaden kommen können und die vorübergehend Nist- und Schlafplätze verlieren), für das Stadtklima und für das Stadtbild.

Die Neuversiegelung von Flächen z. B. führt zu Beeinträchtigungen der Bodenfunktion, des Grundwassers und zum Verlust von Vegetationsbeständen; weiter birgt sie die Gefahr der baubedingten Bodenverunreinigung und hat Auswirkungen auf die stadtklimatischen Verhältnisse.

Bezüglich der Beeinträchtigungen und ihre Auswirkungen auf die Schutzgüter wird ergänzend Bezug genommen auf die UVS mit integriertem LBP.

B.4.7.1.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die von dem Bau der Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder ersetzt (Ersatzmaßnah-

men) werden (so § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG). Dieses naturschutzrechtliche Kompensationsgebot ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung. Eine spezifische naturschutzrechtliche Abwägung findet erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt, wenn die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen weder ausgleichbar noch ersetzbar sind.

§ 15 Abs. 2 BNatSchG unterscheidet bei der Kompensation von unvermeidbaren Eingriffen zwischen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen.

Gem. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist ein Eingriff ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Dies setzt einen räumlichen Zusammenhang zwischen der ausgleichsbedürftigen Beeinträchtigung und der Ausgleichsmaßnahme voraus. Der Ausgleich muss also an der Stelle des Eingriffs oder zumindest in einem unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der Stelle des Eingriffs erfolgen. So kann die Ausgleichsmaßnahme zu einer Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktion an dieser Stelle und zu einer landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Gestaltung des Landschaftsbildes (hier des Stadtbildes) in gleichartiger Weise führen. Dabei werden durch die Ausgleichsmaßnahmen die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer annähernd gleichartige Verhältnisse wie vor dem Eingriff herausbilden können.

Ersetzt sind nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG Beeinträchtigungen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Die Ersatzmaßnahmen erfolgen daher ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff – aber zumindest im betroffenen Naturraum. Sie kompensieren den Eingriff nicht in gleichartiger, aber in gleichwertiger Weise. Bei Ersatzmaßnahmen genügt es, wenn über den betroffenen Naturraum überhaupt eine räumliche Beziehung zwischen dem Ort des Eingriffs und der Durchführung der Ersatzmaßnahme besteht (BVerwG, Beschluss vom 07.07.2010, VR 2.10).

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Die Ausgleichsmaßnahmen sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum wiederherstellen bzw. neu gestalten. Auch der Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt.

Wie bereits erläutert, verursacht der Bau der Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft.

Für den Verlust von Gehölzen und flächigen Vegetationsbeständen sowie für den Verlust der natürlichen Boden- und Wasserhaushaltsfunktionen durch Neuversiegelung sind folgende Ausgleichsmaßnahmen - sowie zwei Gestaltungsmaßnahmen - vorgesehen:

- | | |
|---------------------|--|
| A1 _{CEF} : | Anbringung von Fledermauskästen |
| A2: | Rückbau von versiegelten Flächen oder Gleisen, Erhalt des Schotterbettes |
| A4: | Pflanzung von Einzelbäumen |
| A5: | Ungelenkte Sukzession |
| A6: | Anlage einer Baum- und Strauchhecke |
| A7: | Umwandlung von Acker in Extensivwiese |
| A9: | Pflanzung von Laubwald auf Acker |
| G1: | Ansaat von Rasen (Saatgut regionaler Herkunft) |
| G2: | Anlage eines Rasengleises |

Für die Neuversiegelung und die Eingriffe in die Gehölzbestände wird durch Umwandlung von Acker in Extensivwiesen und die Neuanlage von Gehölzflächen ein funktionaler Ausgleich im räumlichen Zusammenhang erreicht.

Der Rückbau von versiegelten Flächen dient der Wiederherstellung beanspruchter Bodenstandorte und ihrer ökologischen Bodenfunktion.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind geeignet, die durch den Neubau verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen bzw. zu ersetzen.

Das Vorhaben darf nur bei rechtlicher Sicherstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugelassen werden, daher ist auch für die Flächen, auf denen die Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden, grundsätzlich die Enteignung nach § 30 PBefG zulässig. Die betroffenen Flächen sind den Grunderwerbsplänen zu entnehmen.

B.4.7.1.5 Ergebnis der Eingriffsprüfung

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen von Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Durch den Bau der Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke werden Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Vorhabenträgerin ihrer Verpflichtung, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, nachgekommen und dafür sind die möglichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehen und gemäß des Planfeststellungsbeschlusses umzusetzen. Dennoch verbleiben Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft und deren verschiedene Schutzgüter. Zur Kompensation dieser verbleibenden Beeinträchtigungen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Diese erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und geeignet, nach ihrer Realisierung die durch das Bauvorhaben hervorgerufenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen zu kompensieren. Erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes werden nicht zurückbleiben.

Das Büro Pöyry hat in dem LBP (siehe Gliederungspunkt 6 des LBP – Seite 85 mit folgender Tabelle) eine vergleichende Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich / Ersatz erarbeitet. Darin kommt das Landschaftsbüro zu dem Ergebnis, dass für die Gehölzverluste und die Neuversiegelung geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen sind. In dem gewählten multifunktionalen Ausgleichskonzept gleichen die jeweiligen Kompensationsmaßnahmen i. d. R. mehrere beeinträchtigte Wert- und Funktionselemente der betroffenen Landschaftsfunktionen aus. So bewirken z. B. die Gehölzanpflanzungen

nicht nur einen Ausgleich für die Beeinträchtigung der Biotopfunktion der entnommenen Gehölze sondern bewirken gleichzeitig eine Aufwertung der Bodenfunktionen, des Wasserhaushaltes und des Stadtbildes. Die Ausgleichsmaßnahmen sind in ihrer Gesamtheit darauf ausgerichtet, dass nach Umsetzung aller Maßnahmen keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes verbleiben und das Landschafts-/Stadtbild wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Das Büro Pöyry hat zur Überprüfung des erforderlichen Mindestumfanges eine Bilanzierung durchgeführt (vgl. Tabelle auf Seiten 86 bis 89 des LBP). Die summarische Bilanzierung der ökologischen Flächenwerte vor dem Eingriff und nach Durchführung der Kompensationsmaßnahmen ergibt für das Bauvorhaben eine positive Bilanz von plus 66.425 Wertpunkten (Differenz zwischen dem Gesamteingriffswert in Höhe von 549.395 Wertpunkten und dem Gesamtausgleichswert in Höhe von 615.820 Wertpunkten).

Die Höhere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert und die im Teil A, Ziffer 8.3.1, 8.3.2 und 8.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses erfassten Nebenbestimmungen vorgegeben.

Seitens der Unteren Naturschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegen die mit dem 2. Deckblatt vorgelegte Planung. Die Vorgaben der Unteren Naturschutzbehörde sind in den Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.3.1 und 8.3.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses enthalten.

Im Ergebnis werden die Beeinträchtigungen durch den Bau Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke soweit wie möglich vermieden oder in angemessener Frist ausgeglichen und ersetzt. Daher besteht ein Zulassungshindernis nach § 15 Abs. 5 BNatSchG nicht.

Das Vorhaben – mit den im LBP und in diesem Planfeststellungsbeschluss vorgeschriebenen Maßnahmen – entspricht den §§ 13 ff. BNatSchG und §§ 4 ff. LG NRW bzw. § 30 ff. LNatSchG NRW.

B.4.8 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Vorschriften sind zunächst in den Richtlinien der Europäischen Union enthalten, insbesondere die Regelungen der FFH-Richtlinie (Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG)) und der Vogelschutz-Richtlinie (Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 02. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG)). Diese europäischen Richtlinien sind in den §§ 31 ff BNatSchG in nationales Recht umgesetzt worden.

Weder im Untersuchungsraum der UVS für den Bau der Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke noch im näheren Umfeld befinden sich nach der FFH-Richtlinie oder nach der Vogelschutz-Richtlinie geschützte Gebiete und damit keine nach den §§ 32 ff. BNatSchG und § 48b LG NRW bzw. § 51 LNatSchG NRW geschützte „Natura 2000“-Gebiete. Der geplante Bau der Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke liegt also nicht in einem dieser Schutzgebiete und wirkt auch nicht auf ein solches ein, so dass eine Betroffenheit relevanter Schutzgüter bzw. Erhaltungsziele nicht gegeben ist. Daher liegen keine Versagungsgründe nach § 34 Abs. 2 BNatSchG und Landesrecht NRW gegen den Bau der geplanten Abstellanlage vor.

In den §§ 37 ff. BNatSchG sind die einschlägigen nationalen Bestimmungen des Artenschutzes enthalten. Diese dienen dem Schutz der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten vor Beeinträchtigungen durch den Menschen sowie die Gewährleistung ihrer Lebensbedingungen und den Schutz ihrer Lebensstätten.

Vorschriften zum nicht habitatsgebundenen besonderen Artenschutz finden sich in § 44 BNatSchG, der Verbotstatbestände beinhaltet, und § 45 BNatSchG, nach dem Ausnahmen von den Verbotstatbeständen gewährt werden können.

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

- 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 (Abs. 1 Nr. 1),

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

- 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 (Abs. 1 Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 3) und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Abs. 1 Nr. 4).

Die besonders geschützten Arten sind in § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG definiert.

Es handelt sich dabei um:

- Arten der Anhänge A und B der EG-Verordnung Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels (EG-Artenschutzverordnung),
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Europäische Vogelarten (alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Vogelschutz-RL),
- Tier- und Pflanzenarten der Anlage 1 Spalte 2 zu § 1 der Bundesartenschutzverordnung.

Die streng geschützten Arten sind in § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG definiert.

Es handelt sich dabei um:

- Arten im Anhang A der EG-Verordnung 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Tier- und Pflanzenarten der Anlage 1 Spalte 3 zu § 1 der Bundesartenschutzverordnung.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Das Büro Pöyry hat bei der Erstellung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags als methodisch-inhaltliche Grundlage die Verwaltungsvorschrift Artenschutz des MKULNV 2010 angewandt. Dabei wurde in einer ersten Arbeitsstufe zunächst ermittelt, ob und welche der streng geschützten Arten bzw. europäischen Vogelarten im möglichen Auswirkungsbereich des Vorhabens potentiell vorkommen. Diese Ermittlung erfolgte unter Auswertung vorhandener Daten (z. B. Brutvogelkartierung) und auf Grundlage einer Geländebegehung und einer Kontrollbegehung der abzureißenden Gebäude. In der zweiten Arbeitsstufe wurden die möglichen projektbedingten Auswirkungen im Sinne der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG auf die vorhandenen bzw. zu erwartenden planungsrelevanten Arten überprüft und ggfs. Vermeidungs-, Verminderungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Der dritte Arbeitsschritt wäre nur durchzuführen, wenn es trotz Festsetzung solcher Maßnahmen zur Verletzung einzelner Verbotstatbestände kommen sollte (was vorliegend nicht der Fall ist).

Das Büro Pöyry hat bei der artenschutzrechtlichen Prüfung die vom LANUV erstellte Liste der planungsrelevanten Arten in NRW verwendet und diese Arten messtischblattbezogen (Messtischblatt Köln / TK 5007) abgefragt.

Die artenschutzrechtliche Prüfung ergab, dass hinsichtlich der Säugetiere im Untersuchungsraum mit dem Vorkommen der Zwergfledermaus, des Großen Abendseglers und der Rauhaufledermaus (als streng geschützte Arten und als nach Anhang IV der FFH-RL geschützte Art) zu rechnen ist. Bei den avifaunistischen Erhebungen wurden im Untersuchungsraum 46 Vogelarten nachgewiesen, von denen die einzigen streng geschützten Arten der Mäusebussard, der Sperber und der Grünspecht sind.

Bei den Amphibien und Reptilien sind keine geschützten Arten betroffen.

Im Einzelnen wird Bezug genommen auf den artenschutzrechtlichen Beitrag.

Im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme sind die folgenden baubedingten Wirkungen möglich:

- Verletzung/Tötung von Pflanzen/Tieren im Zuge der Bauabwicklung
- Verlust / Beeinträchtigung von Lebensräumen bzw. Teilen der Lebensräume mit der Funktion als Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätte
- Störungen durch den Baubetrieb (insbes. Lärm, visuelle Reize)

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Mögliche anlagebedingte Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme sind:

- Verlust / Beeinträchtigung von Lebensräumen bzw. Teilen der Lebensräume mit der Funktion als Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätte

Mögliche betriebsbedingte Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme sind:

- Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion von Flächen für Tiere durch Lärm und sonstige Störwirkungen
- Verletzung / Tötung von Tieren durch mit den auf der Strecke verkehrenden Zügen

Zum Schutz der Tiere sind die Vermeidungsmaßnahmen V1_{ASB}, V2_{ASB}, V3_{ASB} und V4_{ASB} im LBP festgesetzt.

Der **Große Abendsegler** gilt als typische Waldfledermaus, da als Sommer- und Winterquartiere vor allem Baumhöhlen in Wäldern und Parklandschaften genutzt werden. Als Jagdgebiete bevorzugt die Art offene Lebensräume, die einen hindernisfreien Flug ermöglichen. In großen Höhen zwischen 10 - 50 m jagen die Tiere über großen Wasserflächen, Waldgebieten, Einzelbäumen, Agrarflächen sowie über beleuchteten Plätzen im Siedlungsbereich. Die Jagdgebiete können weiter als 10 km von den Quartieren entfernt sein. Sommerquartiere und Fortpflanzungsgesellschaften befinden sich vorwiegend in Baumhöhlen, seltener auch in Fledermauskästen. In Nordrhein-Westfalen sind Wochenstuben noch eine Ausnahmeerscheinung.

Die Art wird bundesweit auf der Vorwarnliste geführt. Reproduzierende Abendsegler gelten in NRW und im Tiefland aufgrund der extremen Seltenheit als gefährdet. Er kommt vor allem im Tiefland vor. In den höheren Lagen des Sauer- und Siegerlands zeigen sich größere Verbreitungslücken. Aktuell sind sechs Wochenstubenkolonien mit je 10 - 30 Tieren (im Rheinland), einzelne übersommernde Männchenkolonien, zahlreiche Balz- und Paarungsquartiere sowie einige Winterquartiere mit bis zu mehreren hundert Tieren bekannt.

Die **Rauhautfledermaus** gilt als eine typische Waldart, die in strukturreichen Landschaften mit einem hohen Wald- und Gewässeranteil vorkommt. Besiedelt werden Laub- und Kiefernwälder, wobei Auwaldgebiete in den Niederungen größerer Flüsse bevorzugt

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

werden. Als Jagdgebiete werden vor allem insektenreiche Waldränder, Gewässerufer und Feuchtgebiete in Wäldern aufgesucht. Als Sommer- und Paarungsquartiere werden Spaltenverstecke an Bäumen bevorzugt, die meist im Wald oder an Waldrändern in Gewässernähe liegen. Genutzt werden auch Baumhöhlen, Fledermauskästen, Jagdkanzeln, seltener auch Holzstapel oder waldnahe Gebäudequartiere.

Die **Rauhautfledermaus** ist in Nordrhein-Westfalen vor allem im Tiefland während der Durchzugs- und Paarungszeit weit verbreitet. Aus den Sommermonaten sind mehrere Durchzug- und Paarungsquartiere sowie eine Wochenstube mit 50 - 60 Tieren (Kreis Recklinghausen) bekannt. Seit mehreren Jahren deutet sich in NRW eine Bestandszunahme der Art an.

Die **Zwergfledermaus** kommt in strukturreichen Landschaften, vor allem auch in Siedlungsbereichen als Kulturfolger vor. Als Hauptjagdgebiete dienen Gewässer, Kleingehölze sowie aufgelockerte Laub- und Mischwälder. Im Siedlungsbereich werden parkartige Gehölzbestände sowie Straßenlaternen aufgesucht. Die Tiere jagen in 2 - 6 (max. 20) m Höhe im freien Luftraum oft entlang von Waldrändern, Hecken und Wegen. Als Sommerquartiere und Wochenstuben werden fast ausschließlich Spaltenverstecke an und in Gebäuden aufgesucht. Genutzt werden Hohlräume unter Dachpfannen, Flachdächern, hinter Wandverkleidungen, in Mauerspalten oder auf Dachböden. Baumquartiere sowie Nistkästen werden ebenfalls bewohnt.

Die Zwergfledermaus gilt in Nordrhein-Westfalen derzeit als ungefährdet. Sie ist in allen Naturräumen auch mit Wochenstuben nahezu flächendeckend vertreten. Winterquartiere mit mehreren hundert Tieren sind u. a. aus den Kreisen Düren und Siegen bekannt.

Der **Mäusebussard** nutzt als Brutlebensräume bevorzugt Wälder und Feldgehölze. In Waldbeständen befinden sich die Horstbäume zumeist in den Randbereichen. Zur Nahrungssuche werden vornehmlich offene, landwirtschaftlich genutzte Flächen aufgesucht. In Deutschland und weiten Teilen Europas ist der wenig anspruchsvolle Mäusebussard häufig und weit verbreitet. Ungeachtet seiner Häufigkeit ist die Art nach der Bundesartenschutzverordnung streng geschützt.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Ein Brutplatz des Mäusebussards befindet sich in dem Gehölzbestand des KVB-Geländes auf einer älteren Birke. Als Nahrungshabitat dient vor allem das nordwestlich angrenzende Offenland.

Der **Sperber** besiedelt reich strukturierte Landschaften. Die Nester werden bevorzugt in jüngeren, im Waldrandbereich stockenden Nadelhölzern angelegt. Darüber hinaus dienen innerhalb von Siedlungen auch Parks, Friedhöfe, Industriebrachen und sogar größere Hausgärten als Brutlebensraum.

Der Sperber gilt zwar bundes- und landesweit als nicht gefährdet, ist aber nach der Bundesartenschutzverordnung eine streng geschützte Art. In der Niederrheinischen Bucht wird der Greifvogel bereits auf der Vorwarnliste geführt.

In der Beobachtungsperiode 2013 gelang eine Einzelbeobachtung nordwestlich der Hauptwerkstatt.

Der **Grünspecht** brütet in Randzonen alter Laub- und Mischwälder sowie in älteren Baumbeständen der halboffenen Kulturlandschaft. Selbst in größeren alten Parkanlagen der Innenstadtbereiche tritt der Grünspecht bisweilen als Brutvogel auf. Die Kernbereiche großer Waldgebiete werden hingegen gemieden. Bei der Auswahl der Baumart für die Anlage der Bruthöhle ist die Art wenig wählerisch, wenn auch Laubbäume bevorzugt werden.

Der Grünspecht gilt zwar aktuell nicht als gefährdet, ist aber in der Bundesartenschutzverordnung als streng geschützte Art ausgewiesen.

Ein Brutrevier befindet sich in dem nördlichen Gehölzbestand auf dem KVB-Gelände. Brutverdacht besteht darüber hinaus in Feldgehölzen am nördlichen Rand der Kleingartenanlage zwischen der Straße „Ginsterpfad“ und dem Hauptwerkstattgelände. Darüber hinaus wurde der Grünspecht im südlichen Randbereich des geschützten Landschaftsbestands „Brache zwischen Neusser Straße und Simonskaul, Weidenpesch“ beobachtet.

Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass die vereinzelt beobachteten Vertreter der Arten Mäusebussard, Sperber und Grünspecht sowie Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus und Zwergfledermaus von dem Vorhaben nur so gering

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

betroffen werden, dass ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden kann. Eine Ausnahme nach § 44 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht notwendig.

Unter Beachtung der als Nebenbestimmungen festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz der Vögel und Fledermäuse steht das Vorhaben im Einklang mit den artenschutzrechtlichen Vorgaben des § 44 BNatSchG.

Weiter sind die Vorgaben des allgemeinen Artenschutzes nach § 39 BNatSchG eingehalten.

Es werden durch das Vorhaben keine wild lebenden Tiere mutwillig beunruhigt oder ohne vernünftigen Grund gefangen, verletzt oder getötet oder wild lebende Pflanzen ohne vernünftigen Grund von ihrem Standort entnommen oder ihre Bestände niedergeschlagen bzw. die Lebensstätten wild lebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund beeinträchtigt oder zerstört (§ 39 Abs. 1 BNatSchG).

Dieser allgemeine Artenschutz wird von der Eingriffsregelung abgedeckt (siehe dazu die Ausführungen oben in Teil B, Ziffer 4.7 dieses Beschlusses).

Im Ergebnis sind der Bau der Abstellanlage und der Zulaufstrecke mit den Anforderungen des Artenschutzes vereinbar. In Anbetracht der vorgesehenen und mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen V1_{ASB}, V2_{ASB}, V3_{ASB} und V4_{ASB} sind für die im Untersuchungsraum nachgewiesenen planungsrelevanten Arten keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden nicht erfüllt.

B.4.9 Schutzgebiete und Schutzobjekte

Landschaftsschutzgebiete

Nach § 26 Abs. 2 BNatSchG sind in einem Landschaftsschutzgebiet unter besonderer Beachtung des § 5 Abs. 1 BNatSchG und nach Maßgabe näherer Bestimmungen alle Hand-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

lungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen.

Das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Nordfriedhof und Ginsterpfad-Gelände“ ist ca. 124 ha groß. Es umfasst den Nordfriedhof in Weidenpesch und den nördlich anschließenden Landschaftsraum beidseitig des Ginsterpfades, begrenzt durch die Etzelstraße, die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn und den Ortsrand von Weidenpesch. Die Offenlandbereiche im Umfeld der Straße Simonskaul sind Teil dieses LSG.

Das LSG „Nordfriedhof und Ginsterpfad-Gelände“ ist festgesetzt

- zur Erhaltung und Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts durch Sicherung eines reich strukturierten Landschaftsraumes,
- wegen der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes mit ländlichem Charakter in unmittelbarer Nähe zur verdichteten Bebauung und
- wegen ihrer besonderen Bedeutung für die naturnahe, stille Erholung.

Die Inanspruchnahme einer Teilfläche des LSG für das Bauvorhaben und die dort vorgesehene Rodung der Gehölzbestände und die Verringerung der landwirtschaftlichen Nutzungsflächen entspricht zwar nicht dem Schutzzweck. Da es sich bei der benötigten Teilfläche aber um eine im Vergleich zur Gesamtgröße dieses LSG wirklich geringe Teilfläche handelt, werden der Charakter und die Funktion des LSG nicht verändert.

Gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann u. a. von den Geboten und Verboten dieses Gesetzes eine Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Wie in Teil B, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses dargelegt, ist die Realisierung der Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke in Ansehung des PBefG als dem einschlägigen Fachrecht in vernünftiger Weise geboten. Das öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens überwiegt insoweit das Interesse an der Einhaltung der Festsetzungen des Landschaftsplanes.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Aus diesen Gründen wird in Teil A, Ziffer 4 die entsprechende Befreiung erteilt.

Geschützte Landschaftsbestandteile

Nach § 29 Abs. 2 BNatSchG sind die Beseitigung des geschützten Landschaftsbestandteils sowie alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des geschützten Landschaftsbestandteils führen können, nach Maßgabe näherer Bestimmungen verboten. Für den Fall der Bestandsminderung kann die Verpflichtung zu einer angemessenen und zumutbaren Ersatzpflanzung oder zur Leistung von Ersatz in Geld vorgesehen werden.

Der Geschützte Landschaftsbestandteil „Brache zwischen Neusser Straße und Simonskaul, Weidenpesch“ steht als ein besonders wertvoller Bestandteil des Landschaftsraumes unter Schutz. Das geschützte Gebiet ist als eine Teilfläche des Ginsterpfad-Geländes im Biotopkataster miterfasst. Es handelt sich um eine ehemalige Grünlandbrache, die sich teilflächig auf einem Altablagerungsverdachtsstandort entwickelt hat. Die Fläche weist lokal schwache Relieferungen auf und zeigt deutliche Verbuschungstendenzen aus Brombeere sowie jungen Bäumen und Sträuchern. Die Brache wird durch einen trampelpfad der Länge nach durchschnitten, der überwiegend von Hundehaltern als Spazierweg genutzt wird.

Der geschützte Landschaftsbestandteil „Brache zwischen Neusser Straße und Simonskaul, Weidenpesch“ ist festgesetzt

- zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts durch Erhaltung natürlich entwickelter Lebensräume für bedrohte Pflanzen und Tiere und
- zur Abwehr schädlicher Einwirkungen.

Die Inanspruchnahme einer Teilfläche des geschützten Landschaftsbestandteiles für das Bauvorhaben entspricht nicht dem Schutzzweck, jedoch wird entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan ein Ausgleich geschaffen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Gem. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann u. a. von den Geboten und Verboten dieses Gesetzes eine Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Wie in Teil B, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses dargelegt, ist die Realisierung der Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke in Ansehung des PBefG als dem einschlägigen Fachrecht in vernünftiger Weise geboten. Das öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens überwiegt insoweit das Interesse an der Einhaltung der Festsetzungen des Landschaftsplanes.

Aus diesen Gründen wird in Teil A, Ziffer 4 die entsprechende Befreiung erteilt.

Naturdenkmäler

In dem betroffenen Bereich befinden sich keine Naturdenkmäler.

Sonstige Schutzgebiete

Das Naturschutzgebiet K-015 „Am Ginsterpfad“ befindet sich außerhalb des Untersuchungsraumes im Bereich nicht mehr genutzter Abgrabungsgewässer nordöstlich des Verschiebebahnhofes Nippes und südwestlich des Ginsterpfades. Das Gebiet ist als Brut- und Nahrungsgewässer von Wasservögeln sowie als Rastplatz für Durchzügler und Wintergäste von hohem ornithologischem Wert. Das Naturschutzgebiet K-015 „Am Ginsterpfad“ ist nicht betroffen durch das Vorhaben.

Das LSG „Äußerer Grüngürtel am Bergheimer Hof“ befindet sich östlich der Neusser Straße und ist Teil des etwa 438 ha großen Landschaftsschutzgebietes „Äußerer Grüngürtel am Bergheimer Hof und Grünverbindungen zum Rhein und zum Inneren Grüngürtel“. Das LSG „Äußerer Grüngürtel am Bergheimer Hof“ ist nicht betroffen durch das Vorhaben.

Der Biotopverbund „Rennbahn, Naturpark, Nordfriedhof und angrenzende Freiflächen“ wird vom Untersuchungsraum tangiert. Das Biotopverbundgebiet erstreckt sich vom

Rheinufer bei Niehl über kleinere Waldbestände, die Rennbahn bis zum Nordpark und von einem Grünland-Ackerkomplex bei Weidenpesch bis zum Nordfriedhof. Das Gebiet besitzt im städtischen Umfeld eine besondere Vernetzungsfunktion und dient als Lebensraum für viele Tier- und Pflanzenarten. Der Biotopverbund ist als Gebiet mit „besonderer Bedeutung“ bewertet. Durch das Vorhaben erfolgt keine Beeinträchtigung des Biotopverbundes.

B.4.10 Bodenschutz

Nach § 1 Abs. 1 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) sind nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind u. a. schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen.

Gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG sind durch das Vorhaben möglicherweise verursachte schädliche Bodenveränderungen zu untersuchen und im Zuge dessen die Ausweisung und Sicherung schutzwürdiger, natürlicher und damit erhaltenswerter Böden, die aufgrund ihrer ökologischen Beschaffenheit besondere Standortfaktoren aufweisen, geboten. Die Beurteilung der Natürlichkeit der Böden erfolgt in Abhängigkeit vom Grad der Nutzung bzw. einer erkennbaren Zeitdauer einer ungestörten Bodenentwicklung.

Der Erhalt des Bodens in seiner naturraumspezifischen Ausprägung mit der Gesamtheit seiner Funktionen und Prozesse ist eine Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes. Art und Ausmaß der anthropogenen Bodenveränderungen bzw. Vorbelastungen der Böden haben Bedeutung für die Bewertung des Ist-Zustandes.

Ein grundlegender Maßstab für die Bewertung der Böden im Naturhaushalt ergibt sich aus der Zielvorgabe der nachhaltigen Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (Biotische Lebensraumfunktion).

Im Zuge des Bodenschutzes ist die Ausweisung und Sicherung schutzwürdiger, erhaltenswerter Böden geboten, die aufgrund ihrer ökologischen Beschaffenheit besondere Standortfaktoren aufweisen.

In der Karte der SCHUTZWÜRDIGEN BÖDEN NRW handelt es sich bei den im Untersuchungsraum vorkommenden Braunerden (B851) aufgrund des Biotopentwicklungspo-

tenzials sowie bei den stark lehmigen Braunerden (B541) aufgrund der natürlichen Bodenfruchtbarkeit um schutzwürdige Böden.

Die stärksten Vorbelastungen des Bodens stellen Flächenverluste im Zusammenhang mit dem Siedlungs- und Verkehrsflächenbau sowie die starke anthropogene Nutzung dar.

Im Untersuchungsraum befindet sich nach Auskunft des Altflächenkatasters (Amt für Umwelt und Verbraucherschutz der Stadt Köln, 2013) im Bereich des geschützten Landschaftsbestandteils die städtische Altdeponie 50503. Unter einer 0,1 bis 1,5 m mächtigen schluffig/sandigen Deckschicht befinden sich Ablagerungen bis mindestens 4 m Tiefe. Die Altablagerung setzt sich aus Hausmüll, Schlacken, Glas und Ziegelbruch zusammen. Eine weitere Altablagerung 50506 befindet sich im Bereich des Anschlussgleises sowie auf dem Gelände der KVB-Hauptwerkstatt. Hierbei handelt es sich um ehemalige Kiesgruben, die vorwiegend mit Bauschutt und untergeordnet Hausmüll verfüllt wurden. Die Ablagerungen verteilen sich auf zwei Teilbereiche, wobei die Mächtigkeiten zwischen 0,5 und 4 Meter liegen. Aufgrund der Zusammensetzung des Deponiematerials und der erfolgten Abkipfung über dem Grundwasserspiegel ist keine Gefährdung für das Grundwasser zu erwarten.

Westlich der Neusser Straße existiert die schädliche Bodenveränderung 50514. Sie resultiert aus einem Ölschaden durch einen Heizöltank unter Erdgleiche. Bei der Sanierung im Jahre 1993 wurde der Tank verfüllt und der Bereich um den Domschacht mit einer Bitumendecke versiegelt (Amt für Umwelt und Verbraucherschutz der Stadt Köln, 2013).

Darüber hinaus sind im weiteren Untersuchungsraum die Altstandorte 505140 (westlich Simonskaul), 505101 (östlich Neusser Straße) sowie 505102 (westlich Mönchsgasse) sowie eine schädliche Bodenveränderung 50511 (östlich Neusser Straße) vorhanden. Nördlich der HGK-Trasse existiert zudem noch ein Altstandort 506101 sowie eine Altablagerung 50609.

Anlagebedingte Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung führen zu einem Verlust sämtlicher Bodenfunktionen. Durch den Neubau der Abstellanlage, Parkplätze, Wege etc. kommt es zu einem Verlust von offenen Bodenstandorten durch Versiegelung (einschl.

Teilversiegelung). Anlagebedingt werden 20.305 m² neu versiegelt bzw. 7.245 m² u. a. im Bereich der Zulaufstrecke teilversiegelt (Gleisschotter).

Darüber hinaus sind erhebliche Funktionsbeeinträchtigungen im Bereich der erdbaulich veränderten Flächen (Böschungen im Bereich der Anbindung an die Neusser Straße) zu erwarten. Auch mit den bauzeitlichen Flächeninanspruchnahmen ist zunächst ein Verlust der Bodenfunktionen verbunden. Betroffen von den bau- und anlagebedingten Funktionsbeeinträchtigungen sind insgesamt 11.590 m².

Im Rahmen der Baumaßnahme werden schutzwürdige Böden anlagebedingt durch Versiegelung (Voll- und Teilversiegelung) in Anspruch genommen. Darüber hinaus kommt es zu einem Verlust und zu einer Einschränkung der ökologischen Bodenfunktionen durch Umlagerung, Überdeckung, Verdichtung und Oberbodenabtrag.

Insgesamt sind schutzwürdige Böden in einem Umfang von 37.815 m² betroffen.

Bodenaushub fällt bei der Herstellung des Gleisplanums, beim Neubau der Ingenieurbauwerke und bei der Herstellung von Signal- und Mastfundamenten an.

Innerhalb des Baubereiches befinden sich die städtische Altdeponie 50503 sowie die Altablagerung 50506. Um Gefährdungen während der Bauzeit ausschließen zu können, sind entsprechende Schutzmaßnahmen mit den entsprechenden Behörden abgestimmt worden.

Die bauzeitlichen Schadstoffbelastungen sind, einen ordnungsgemäßen Bauablauf vorausgesetzt, gering. Zu rechnen ist vornehmlich mit relativ geringen Staub- und Abgasbelastungen, die keinen Eingriff i. S. des § 14 BNatSchG darstellen.

Die betriebsbedingten Schadstoffbelastungen werden sich im Zusammenhang mit der Baumaßnahme nicht wesentlich gegenüber den aktuellen Verhältnissen ändern. Sie stellen ebenfalls keinen Eingriff in Natur und Landschaft i. S. des § 14 BNatSchG dar.

Zwischenzeitlich wurde auf Forderung des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes der Stadt Köln ein Gutachten zur Bodenfunktionsermittlung und -bewertung erstellt. In der Untersuchungsfläche wurden in der Bodenluft explosionsfähige Methangehalte und auffällige BTEX-Gehalte (aromatische Kohlenwasserstoffe Benzol, Toluol, Ethylbenzol und

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Xylole) ermittelt. Im Eingriffsbereich der Baumaßnahme wurden jedoch kein Methan und nur unerhebliche BTEX-Gehalte ermittelt.

In den Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses ist festgelegt, dass die Vorhabenträgerin während der Bauphase einen bodenkundlich fachkundigen Bauleiter oder einen entsprechend bodenkundlich fachkundigen Dritten zu bestellen hat (siehe Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.8.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Während der Baumaßnahmen sind Ausgasungen von Deponiegas nicht auszuschließen. Diesbezüglich ist hinsichtlich Arbeitsschutz in Teil A, Ziffer 8.5.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses eine entsprechende Nebenbestimmung enthalten.

Bei ordnungsgemäßer und fachkundiger Ausführung des Vorhabens sind keine zusätzlichen nachhaltigen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu besorgen.

Eine Gefahr für die Anwohner in den angrenzenden Wohngebieten geht von dem Bauvorhaben nicht aus, zumal der Boden nicht großflächig versiegelt wird.

Das Vorhaben ist - insbesondere durch die Sicherungsmaßnahmen in den Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses - mit den Vorgaben des BBodSchG vereinbar.

B.4.11 Grundwasserschutz, Gewässerschutz

Das Vorhaben muss mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes vereinbar sein.

Grundwasser

Unter dem Aspekt ‚Grundwasserdargebot‘ wird die wasserhaushaltliche Bedeutung der Grundwasservorkommen beurteilt. Bewertet wird die Bedeutung des Grundwassers hinsichtlich der Ergiebigkeit und Verfügbarkeit unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Nutzbarkeit. Bei der Bewertung der Grundwasserdargebotsfunktion wird daher nicht nur

die Grundwasserergiebigkeit sondern auch die aktuelle Nutzung der Grundwasservorkommen berücksichtigt.

Die durch quartäre Lockergesteine geprägte Mittelterrasse des Rheins weist zwar mächtige Grundwasservorkommen auf, sie werden im Untersuchungsraum allerdings nicht zur Trinkwassergewinnung genutzt. Der in großen Teilen durch bebaute, versiegelte und teilversiegelte Flächen geprägte Raum weist hinsichtlich der Grundwasserdargebotsfunktion eine allgemeine bis nachrangige Bedeutung auf. Trinkwasserschutzgebiete sind im Untersuchungsraum nicht ausgewiesen.

Die Empfindlichkeit des obersten Grundwasserleiters gegenüber Schadstoffeinträgen wird insbesondere durch den Grundwasserflurabstand, die Zusammensetzung und Mächtigkeit der Deckschichten sowie die Filtereigenschaften des Grundwasserleiters bestimmt. Gemäß der Karte der Verschmutzungsgefährdung der Grundwasservorkommen in Nordrhein-Westfalen weist der im Untersuchungsraum vorhandene Grundwasserleiter der Locker- und Festgesteine eine gute Filterwirkung auf. Verschmutzungen können zwar schnell eindringen, breiten sich aber nur langsam aus, so dass eine entsprechend geringe Verschmutzungsempfindlichkeit vorliegt.

Die Versiegelung bislang versickerungsfähiger Flächen hat eine Verringerung der Grundwasserneubildung zugunsten eines erhöhten Oberflächenabflusses zur Folge. Mit der anlagebedingten Vollversiegelung von 20.305 m² Boden ist ein Verlust von Infiltrationsfläche verbunden. Es ist davon auszugehen, dass im Bereich der Gleisanlagen durch die Anlage eines Schotterbetts die Versickerung in den Untergrund weiterhin gewährleistet ist und es zu keiner Verringerung der Infiltrationsfläche kommen wird. Im Bereich der Zulaufstrecke werden 7.245 m² teilversiegelt. Durch die Entsiegelung von ca. 125 m² derzeit versiegelter Wegeflächen und Gleisanlagen wird diese Beeinträchtigung teilweise ausgeglichen.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Schadstoffimmissionen (z. B. durch Emissionen der Baumaschinen und Betriebsunfälle) können nicht ausgeschlossen werden. Durch eine ordnungsgemäße bauzeitliche Entwässerung und die Sicherstellung eines sachgerechten Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen sind entsprechende Risiken zu minimieren.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Oberflächenwasser

Mit Ausnahme einer temporären Feuchtstelle befinden sich keine Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet.

In den Nebenbestimmungen im Teil A, Ziffer 8.9.1 bis 8.9.11 dieses Planfeststellungsbeschlusses sind die zu beachtenden Auflagen hinsichtlich des Wasserschutzes sowohl beim Bau als auch beim Betrieb der Stadtbahnanlagen vorgeschrieben.

Diese Nebenbestimmungen bieten eine hinreichende Gewähr dafür, dass die einschlägigen Vorschriften des Gewässerschutzes beachtet werden.

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der Stadtbahn sind demnach Beeinträchtigungen bezüglich des Grundwassers zu erwarten.

B.4.12 Denkmalschutz

Gemäß § 1 Abs. 3 i. V. m. § 9 Abs. 3 Satz 1 des Denkmalschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen (DSchG NRW) sind in Planfeststellungsverfahren die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege angemessen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Nach § 9 Abs. 1 Buchstabe a DSchG NRW bedarf u. a. die Beseitigung oder Veränderung von Baudenkmalern oder ortsfesten Bodendenkmalern einer Erlaubnis.

Gem. § 9 Abs. 1 Buchstabe b DSchG NRW bedarf es auch einer Erlaubnis, wenn u. a. in der engeren Umgebung von Baudenkmalern Anlagen errichtet werden sollen und hierdurch das Erscheinungsbild des Denkmals beeinträchtigt wird.

§ 9 Abs. 2 Buchstabe b DSchG NRW regelt, dass die Erlaubnis zu erteilen ist, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme verlangt.

Bei der Gewichtung der Belange und ihrer Abwägung kommt dem Denkmalschutz kein absoluter Vorrang zu, denn dies widerspräche dem Abwägungsgebot. Lässt es der Gesetzgeber - wie gerade auch bei der Regelung des § 1 Abs. 3 und § 9 Abs. 3 DSchG NRW - mit einer Berücksichtigungspflicht bewenden, so bringt er damit zum Ausdruck, dass die betroffenen Belange einer Abwägung unterliegen und in der Konkurrenz mit anderen Belangen überwindbar sind.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Daher können - bei Bejahung eines überwiegenden öffentlichen Interesses an der Realisierung der Abstellanlage in Weidenpesch - nach § 9 DSchG NRW Erlaubnisse ausgesprochen werden, dass Denkmäler (sowohl Baudenkmäler als auch Bodendenkmäler) beseitigt oder verändert werden bzw. deren Erscheinungsbild beeinträchtigt wird.

Baudenkmäler

Nach Angaben des Amtes für Denkmalschutz der Stadt Köln steht im Untersuchungsraum nur die KVB-Hauptwerkstatt, Mönchgasse 25, unter Denkmalschutz.

Zur Beurteilung der kulturellen Bedeutung können die Kriterien Schutzstatus, Zeugniswert und Seltenheit herangezogen werden. Diesbezüglich zeichnet sich das im Untersuchungsraum ausgewiesene Denkmal durch eine hohe bis sehr hohe Bedeutung als Zeugnis der siedlungsgeschichtlichen Entwicklung des Kölner Stadtteils Weidenpesch aus.

Da die KVB-Werkstatt unter Denkmalschutz steht, sind Belange des Denkmalschutzes durch den Neubau der Abstellanlage auf dem Betriebsgelände der KVB betroffen. Am westlichen Rand des Betriebsgeländes wird die neue Abstellanlage errichtet.

Ein bau- und anlagebedingter Verlust von Gebäuden die unter Denkmalschutz stehen ist durch das Bauvorhaben nicht gegeben.

Eingriffe in den Umgebungsschutz von Baudenkmalern

Gem. § 9 Abs. 1 Buchstabe b DSchG NRW bedarf es auch einer Erlaubnis, wenn in der engeren Umgebung von Baudenkmalern Anlagen errichtet werden sollen und hierdurch das Erscheinungsbild des Denkmals beeinträchtigt wird.

Durch die Errichtung der Abstellhalle könnte im Sinne des § 9 Abs. 1 Buchstabe b DSchG NRW in den Umgebungsschutz dieses Baudenkmals eingegriffen werden, da hierdurch das Erscheinungsbild des Denkmals geringfügig beeinträchtigt wird.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Eine Beeinträchtigung des denkmalrechtlich geschützten Erscheinungsbildes eines Baudenkmals liegt nach Auffassung des OVG NRW dann vor, wenn der mit dem Erscheinungsbild angesprochene Denkmalwert durch das Vorhaben herabgesetzt wird (OVG NRW, Urteil vom 08.03.2012, 10 A 2037/11). Dafür müsste die Beziehung des Denkmals zu seiner engeren Umgebung für den Denkmalwert von Bedeutung sein.

Die am Verfahren beteiligten Vertreter des Denkmalschutzes der Stadt Köln haben keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Allerdings kann es zu Beeinträchtigungen des Umgebungsschutzes des Baudenkmals insbesondere durch die Einhausung der Abstellanlage kommen. Das nach aktueller Planung bis zu 8 m hohe Gebäude kann durch seine voluminöse Ausdehnung zu visuellen Störungen führen. Von einer erheblichen Beeinträchtigung ist jedoch aufgrund der randlichen Lage der Abstellanlage und der Entfernung zu der Hauptwerkstatt nicht auszugehen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass bei der Planung der betrieblich erforderlichen Aufbauten darauf geachtet wird, dass diese auf den bereits vorhandenen Baukörper der Werkstatt abgestimmt werden.

Das Vorhaben ist aufgrund der geringen Tragweite der Beeinträchtigung sowie des überwiegenden öffentlichen Interesses somit erlaubnisfähig, sodass mit diesem Beschluss eine Erlaubnis nach § 9 Abs. 1 Buchstabe b DSchG NRW erteilt werden kann (siehe Teil A, Ziffer 5 des Beschlusses).

Bodendenkmäler

Im Planungsgebiet sind nach Aussagen des Römisch-Germanischen Museums / Archäologische Bodendenkmalpflege und -denkmalschutz der Stadt Köln keine Bodendenkmäler in die Denkmalliste eingetragen. Auch archäologische Fundstellen konnten in Ermangelung von Untersuchungen nicht lokalisiert werden.

B.4.13 Bahnsicherheit

Im Erläuterungsbericht sowie in den Planunterlagen ist ausgeführt, wie die Gleisanlagen einschließlich der Oberleitungen sowie das Bahnstrom-Unterwerk, das Schaltheis und weitere Betriebsanlagen der Stadtbahn errichtet werden müssen. Die TAB hat aus betriebstechnischer Sicht und insbesondere auch im Hinblick auf die Sicherheitsaspekte die Unterlagen auf die Einhaltung der entsprechenden Regelwerke (BOStrab, DIN-Vorschriften etc.) geprüft. In den von der TAB vorgeschlagenen Nebenbestimmungen (Teil A, Ziffer 8.1 dieses Beschlusses) sind der Vorhabenträgerin Vorgaben auferlegt, die bei dem Bau und dem Betrieb der Stadtbahn zu berücksichtigen sind.

Demnach ist den Belangen der Bahnsicherheit ausreichend Rechnung getragen.

B.4.14 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen

B.4.14.1 Nicht zu berücksichtigende Einwendungen

Präkludierte und nicht formgerecht eingegangene Einwendungen sind im Planfeststellungsverfahren nicht zu berücksichtigen. Mehrere Einwendungen sind präkludiert, da diese nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangen sind (§ 29 Abs. 4 PBefG).

In der ortsüblichen Bekanntmachung für die Planoffenlage wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Einwendungen, die nach Ablauf der Einwendungsfrist eingehen oder die erforderlichen Formvorschriften nicht wahren, im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden und ausgeschlossen sind.

B.4.14.2 Behörden und Träger öffentlicher Belange, die keine Stellungnahmen abgegeben haben bzw. die nicht betroffen sind

Bezirksregierung Köln

Dezernat 22 – Gefahrenabwehr

Dezernat 35 – Bauaufsicht, Städtebau, Denkmalangelegenheiten

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Dezernat 53 – Immissionsschutz

Dezernat 54 – Wasserwirtschaft

Dezernat 56 – Betrieblicher Arbeitsschutz

Unitymedia NRW GmbH

NETCOLOGNE GmbH

B.4.14.3 Entscheidung über Stellungnahmen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

B.4.14.3.1 Bezirksregierung Köln

B.4.14.3.1.1 Dezernat 51 – Natur- und Landschaftsschutz

Der Stellungnahme des Dezernates 51 ist durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.3.1, 8.3.2 und 8.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

B.4.14.3.1.2 Dezernat 55 – Technischer Arbeitsschutz

Der Stellungnahme des Dezernates 55 ist durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.5.1 und 8.5.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

B.4.14.3.2 Bezirksregierung Düsseldorf

B.4.14.3.2.1 Dezernat 22 – Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)

Die Forderungen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes sind durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

B.4.14.3.2.2 Dezernat 25 – Technische Aufsichtsbehörde (TAB)

Die Technische Aufsichtsbehörde hat keine Bedenken gegen die Feststellung der Pläne. Den Auflagen und Forderungen der Technischen Aufsichtsbehörde zum Bauvorhaben ist durch die Nebenbestimmungen in der Genehmigungsurkunde nach § 9 PBefG sowie durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

B.4.14.3.3 Stadt Köln – Berufsfeuerwehr

Den Stellungnahmen der Berufsfeuerwehr der Stadt Köln (zum Ursprungsantrag sowie zum 1. und 2. Deckblatt) ist durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

B.4.14.3.4 Stadtwerke Köln GmbH (SWK)

Gegen das geplante Vorhaben bestehen seitens der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) keine Bedenken. Allerdings weisen sie darauf hin, dass in dem Planungsbereich Versorgungsleitungen der RheinEnergie AG verlaufen und bereits Abstimmungsgespräche mit der Vorhabenträgerin geführt werden.

Die SWK hat zudem in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) grundsätzlich keine Bedenken gegen das Bauvorhaben der KVB erhebt.

Es wird jedoch auf die Variante 1a in der Anlage 10 der Planfeststellungsunterlagen hingewiesen. Sollte diese Variante realisiert werden, müssten aufwendige Umbaumaßnahmen zulasten der KVB durchgeführt werden, da signaltechnische Einrichtungen des Stellwerks Nf tangiert werden. Bei Aufgabe des Gleisanschlusses der KVB seien umfangreiche Rückbaumaßnahmen im Stellwerk Nf durchzuführen.

Da die Variante 1a seitens der KVB in ihren Planungen nicht weiter verfolgt wird und die Variante 2 Gegenstand des Antrages und planfestgestellt ist, ist der Hinweis der HGK hinfällig.

B.4.14.3.5 Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)

Der Stellungnahme der VBG ist durch den Hinweis in Teil A, Ziffer 10.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich des Arbeitsschutzes Rechnung getragen.

B.4.14.3.6 Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR

Die Stellungnahme der Stadtentwässerungsbetriebe Köln ist durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.9.1 und 8.9.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

B.4.14.3.7 DB Kommunikationstechnik GmbH

Der Stellungnahme der DB Kommunikationstechnik GmbH ist durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.4.1 bis 8.4.4 und durch den Hinweis in Teil A, Ziffer 10.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

B.4.14.3.8 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Der Stellungnahme der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH ist durch die Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.4.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

B.4.14.3.9 Stadt Köln

Immissionsschutz

▫ Die Stadt Köln bemängelt, dass in der immissionstechnischen Untersuchung bei der Berechnung des Mittelungspegels auf den Straßen Simonskaul und Mönchsgasse nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) ein Lkw-Anteil von 0 % zugrunde gelegt wurde. Hier müsste der Lkw-Anteil für Gemeindestraßen von 10 % tags und 3 % nachts in die Berechnung eingehen. Sofern die Höhe des Lkw-Anteils gemäß der RLS-90 in Frage gestellt werde, müsse eine Zählung oder eine andere tragfähige Datenbasis zugrunde liegen, die diese Abweichung ausreichend belegt.

➤ Dem ist zu erwidern, dass für die ursprünglichen Berechnungen die von der Stadt Köln vorgelegten Ergebnisse einer Verkehrszählung aus dem Jahre 2008 verwendet wurden. Demnach war kein Lkw-Verkehr zu berücksichtigen. Zur Absicherung wurde seitens der KVB im April 2014 eine erneute Verkehrszählung im Bereich Mönchsgasse / Simonskaul vorgenommen. Es wurde tagsüber ein Lkw-Anteil von 4,2 % für die Mönchsgasse und von 3,6 % für die Simonskaul ermittelt. Maßnahmen zur Geräuschminderung sind diesbezüglich nicht erforderlich.

▫ Da die Bebauung um das Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch im südlichen Bereich als „Reines Wohngebiet (WR)“ und im östlichen Bereich als „Allgemeines Wohn-

gebiet (WA)" zu betrachten ist und das Angrenzen eines WR oder WA an ein Gebiet mit gewerblicher Nutzung schalltechnisch stets als kritisch anzusehen ist, hat der Gutachter die Möglichkeit der Gemengelage in Betracht gezogen und für das WR die Richtwerte für Allgemeine Wohngebiete angesetzt und die Richtwerte für das vorhandene Allgemeine Wohngebiet um 3 dB(A) erhöht. Die Stadt Köln bemängelt, dass der Gutachter keinerlei Begründung für die Bemessung der Zwischenwerte angegeben habe. Gemäß Ziffer 6.7 TA-Lärm sei für die Höhe der Zwischenwerte die konkrete Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes maßgeblich. Wesentliche Kriterien sind die Prägung des Einwirkungsgebiets durch den Umfang der Wohnbebauung einerseits und durch Gewerbe- und Industriebetriebe andererseits, die Ortsüblichkeit eines Geräusches und die Frage, welche der unverträglichen Nutzungen zuerst verwirklicht wurde. Liegt ein Gebiet mit erhöhter Schutzwürdigkeit nur in einer Richtung zur Anlage, so ist dem durch die Anordnung der Anlage auf dem Betriebsgrundstück und durch die Nutzung von Abschirmungsmöglichkeiten Rechnung zu tragen.

➤ Der in dem Gutachten des Ingenieurbüros I.B.U. vom 11.10.2013 angenommene Grenzwert von 40 dB(A) nachts für das reine Wohngebiet südlich der geplanten Abstellanlage ist zutreffend. Zwar legt Nr. 6.1 e) der TA Lärm für reine Wohngebiete einen nächtlichen Grenzwert von 35 dB(A) fest, doch ist es im vorliegenden Fall zulässig, diesen Grenzwert nach Nr. 6.7 TA Lärm auf 40 dB(A) zu erhöhen.

Nr. 6.7. TA Lärm lautet:

„Wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen (Gemengelage), können die für die zum Wohnen dienenden Gebiete geltenden Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinandergrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhöht werden, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme erforderlich ist. Die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete sollen dabei nicht überschritten werden. Es ist vorauszusetzen, dass der Stand der Lärmmindertechnik eingehalten wird.

Für die Höhe des Zwischenwertes nach Absatz 1 ist die konkrete Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes maßgeblich. Wesentliche Kriterien sind die Prägung des Einwirkungsgebiets durch den Umfang der Wohnbebauung einerseits und durch Gewerbe- und

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Industriebetriebe andererseits, die Ortsüblichkeit eines Geräusches und die Frage, welche der unverträglichen Nutzungen zuerst verwirklicht wurde.“

Da im vorliegenden Fall das reine Wohngebiet und ein auf dem Gelände der KVB befindliches Sondergebiet, bei dessen Nutzung schon heute typische gewerbliche bzw. industrielle Geräuschauswirkungen auftreten, aneinandergrenzen, liegt die von 6.7 TA Lärm vorausgesetzte Gemengelage vor. Der gesamte Bereich wird bereits heute sowohl von dem reinen Wohngebiet als auch von dem einen erheblichen Raum einnehmenden Gelände der Hauptwerkstatt der KVB gleichermaßen geprägt. Schienengeräusche sind dort bereits seit den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und somit lange vor der Verwirklichung der Wohnbebauung in den 60er Jahren ortsüblich. Die Nutzung der KVB wurde somit in dem betroffenen Gebiet zuerst verwirklicht. Somit rechtfertigt die konkrete Schutzbedürftigkeit des reinen Wohngebietes die Annahme eines Zwischenwertes nach 6.7 TA Lärm. Dabei wurde die generell zulässige Anhebung des Immissionsrichtwerts auf denjenigen für Kern-, Dorf- und Mischgebiete (45 dB(A) nachts) in dem Gutachten des Ingenieurbüros I.B.U. vom 11.10.2013 nicht ausgeschöpft. Vielmehr wurde aufgrund der besonderen Schutzwürdigkeit eines reinen Wohngebiets lediglich ein Immissionsrichtwert von 40 dB(A) nachts angenommen.

▫ Aus der immissionstechnischen Untersuchung (I.B.U. vom 30. Okt. 2013) geht hervor, dass mit erheblichen Überschreitungen der Immissionsgrenz- bzw. -richtwerte insbesondere nachts zu rechnen ist. Die Erforderlichkeit erheblicher Schutzmaßnahmen werde vom Gutachter angesprochen aber nicht konkret benannt. Konkrete Lösungen zum Schutz der Gesundheit der Wohnbevölkerung sollten herausgearbeitet werden.

➤ Als Schutzmaßnahmen für die Wohnbevölkerung werden - soweit erforderlich - wie im Schall- und Erschütterungsgutachten benannt folgende Maßnahmen ergriffen:

- Schallschutzwand entlang der Zulaufstrecke
- Schallschutzfenster und -belüftung in schutzwürdigen Räumen entlang der Zulaufstrecke
- Einhausung der Abstellanlage samt Gleisharfe, der Besandung und der Waschanlage

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Im Rahmen der Gutachten wurde nachgewiesen, dass mit diesen Maßnahmen die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Als Schutzmaßnahme für Immissionen, die aus Erschütterungen und Körperschall resultieren, werden vom Gutachter konkrete Lösungsmöglichkeiten benannt. Der Nachweis für die noch zu wählende Schutzmaßnahme ist zu erbringen (siehe Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.2.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

➤ Die in der Stellungnahme zum 1. Deckblatt formulierten Vorgaben der Stadt Köln hinsichtlich Immissionsschutz sind in den Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.2.1 bis 8.2.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses enthalten.

Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

▫ Südlich der Gleistrasse sowie der Lärmschutzwand und nördlich der vorhandenen Bebauung bzw. der Grundstücksgrenzen ist seitens der Stadt Köln geplant, einen Geh-/Radweg anzulegen. Dieser dient der Verbindung zwischen der Neusser Straße und der Straße Simonskaul. Die Wegeführung soll langfristig Teil einer Verbindung zwischen Niehl, Weidenpesch und Longerich sein und u. a. der Anbindung des neuen Schulzentrums an der Ossietzkystraße dienen. Die Wegeführung zwischen Neusser Straße und Ginsterpfad ist als Radfahrverbindung Bestandteil der Radwegenetzplanung der Stadt Köln, Bezirk 5 (Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 25.08.1999). Der Weg verläuft über städtische Flächen. Da durch das Bauvorhaben Flächen des Landschaftsschutzgebietes und des Geschützten Landschaftsbestandteils 5.04 dauerhaft überbaut werden und es zusätzlich zu einer Verstärkung der Zerschneidungswirkung kommt, sollte auch deshalb das Gebiet nördlich der Baustrecke beruhigt werden, indem durch die Anlage des Geh-/Radweges die Nutzung des intensiv frequentierten, parallel zum HGK-Bahngleis verlaufenden Trampelpfades reduziert wird.

➤ Ein Geh-/Radweg gehört nicht zu dem hier beantragten Vorhaben. Der Bereich zwischen der Gleistrasse und der vorhandenen Bebauung wird von Ausgleichsmaßnahmen freigehalten werden, so dass für eine etwaige zukünftige Realisierung eines Geh-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

/Radweges durch die Stadt Köln keine Ausgleichsflächen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG in Anspruch genommen werden müssen. Die entfallenden Ausgleichsmaßnahmen A5 (teilweise) und A10 werden durch die Erweiterung anderer Ausgleichsmaßnahmen ersetzt.

▫ Hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahme A2 solle das Schotterbett nur in Teilen herausgenommen werden. Es soll als Lebensraum für Wärme liebende Arten weiterhin zur Verfügung stehen. Gehölzpflanzungen sollten nur sehr reduziert, z. B. direkt angrenzend zur Straße Simonskaul, eingesetzt werden.

➤ Der Forderung wird entsprochen. Das Schotterbett wird in großen Teilen als Lebensraum für Wärme liebende Arten erhalten.

▫ Die Stadt Köln weist darauf hin, dass aufgrund der Nachbarschaft zu dem Baudenkmal „KVB-Werkstatt“ bei der Gestaltung und der baulichen Ausführung der Halle auf eine Verträglichkeit beider Bauwerke zu achten sei. Die bauliche Ausführung der Halle sei ebenfalls von Bedeutung im Hinblick auf eine gute Einbindung in den Freiraum, da die Halle im Norden außerhalb des KVB-Werkstattgeländes liegt, welches im Bestand durch einen Zaun eingefriedet ist. Hier sei eine Eingrünung oder eine Fassadenbegrünung anzulegen und festzusetzen.

➤ Die bauliche Ausführung der Halle erfolgt abgestimmt auf den bereits vorhandenen Baukörper der Werkstatt. Die Möglichkeiten der Fassadenbegrünung wurden unter Berücksichtigung der Brandschutzvorschriften geprüft. Ziel dieser Untersuchung war es, eine Lösung zu finden, welche die optische Veränderung der industriellen Silhouette abmildert und dennoch wirtschaftlich vertretbar ist. Die Überprüfung der Möglichkeiten einer Fassadenbegrünung hat ergeben, dass sie sowohl aus brandschutztechnischen Gründen, aufgrund der Herstellungskosten, des hohen Aufwandes für Pflege und Instandhaltung, des hohen Risikos für Bauschäden infolge von Durchwurzelung und daraus resultierender hoher Folgekosten und der ggf. erfolgenden Verschlechterung der Optik, falls die

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Fassadenbegrünung nicht flächendeckend angeht, nicht weiter verfolgt wird. Es wird daher im Süden eine fassadenunabhängige Anpflanzung (Baumreihe) vorgenommen, die Eingang in den Landschaftspflegerischen Begleitplan gefunden hat.

▫ Die Trasse sei zur Minderung der Lärmemissionen im Hinblick auf eine angestrebte Änderung des Flächennutzungsplanes zur Legitimierung der vorhandenen Nutzung und möglicher weiterer Bebauung zwischen Neusser Straße und der Straße Simonskaul mit einem Rasengleis auszustatten. Dieses würde auch der Minderung der Eingriffswirkungen in den geschützten Landschaftsbestandteil dienen.

Das Rasengleis wird von der Unteren Naturschutzbehörde als die in Bezug auf Zerschneidungswirkungen geringere Beeinträchtigung angesehen. Dies würde bedeuten, dass das Rasengleis vor dem Grundsatz des § 15 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), der besagt, „dass der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet ist, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen“, auf einem Maximalteil der Strecke zu verwirklichen wäre. Die Untere Landschaftsbehörde vertritt daher den Standpunkt, dass dargelegt werden müsse, warum die verschiedenen Bauformen an den geplanten Stellen notwendig bzw. sinnvoll sind. Durch eine Gegenüberstellung der Ausführungsvarianten könnten sich Möglichkeiten der Vermeidung und Verminderung des Eingriffes ergeben.

➤ Der Forderung, die gesamte Gleistrasse im geschützten Landschaftsbestandteil als Rasengleis auszuführen, wird nicht entsprochen. Wie beantragt soll das Gleis im Einmündungsbereich der Strecke an der Neusser Straße als Rasengleis ausgeführt werden, um hier die Einbindung in die offene Fläche zu gestalten und in geringem Maß auch schallschutzwirkend zu sein.

Würde die gesamte Strecke als Rasengleis ausgeführt werden, würden sich zum einen die Baukosten erheblich erhöhen und zum anderen würden für die stetigen Unterhaltungskosten dauerhaft wesentlich höhere Kosten anfallen. Da die angrenzende Wohnbebauung zur Trasse hin durch eine Schallschutzwand und durch eine elastische Lagerung geschützt wird, der Schotter durch seine Wärmeabstrahlung von manchen Tierarten als Aufenthaltsort gesucht werden kann und die Zerschneidungswirkung aufgrund der Randlage der

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Trasse minimiert ist, stehen Aufwand und Kosten nicht im Verhältnis zum Mehrnutzen eines Rasengleises.

▫ Die Darstellung einer potenziellen Baustelleneinrichtungsfläche zwischen der Straße Simonskaul und dem HGK-Gleisanschluss im Bestands- und Konfliktplan des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) stehe im Widerspruch zu den Aussagen unter Ziffer 5.1 des LBP, wonach mit Beginn der Bauarbeiten auf dem Gelände der Hauptwerkstatt eine Baustelleneinrichtungsfläche auf bereits versiegelter Fläche eingerichtet wird, so dass weitere Eingriffe vermieden werden können. Auf die Bevorratung der im Plan verzeichneten, fast zwei Hektar großen potenziellen Baustelleneinrichtungsfläche auf der für Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Fläche sei unter dem Primat der Eingriffsreduzierung, insbesondere in Hinsicht auf die Beeinträchtigung der dort anstehenden schutzwürdigen Böden, zu verzichten.

➤ Für die Bauarbeiten auf dem Gelände der Hauptwerkstatt können Baustelleneinrichtungsflächen auf bereits versiegelten Flächen errichtet werden. Allerdings sind für die Bauarbeiten der Zulaufstrecke auch außerhalb des Werkstattgeländes Baustelleneinrichtungsflächen erforderlich. Die zentrale Baustelleneinrichtungsfläche kann in ihrem Umfang auf der Ackerfläche südlich der Simonskaul und östlich der Zulaufstrecke auf ca. 3.500 m² reduziert werden. Gleichwohl soll die im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellte Ackerfläche weiterhin vollständig als potenzielle Ausgleichsfläche vorgehalten werden.

▫ Die Stadt Köln fordert zudem, dass die Beleuchtung der geplanten Bauwerke insektenfreundlich und gerichtet zu erfolgen hat und zu gewährleisten ist, dass durch Bewegungsmelder die Beleuchtung stets bedarfsgerecht erfolgt.

➤ Dieser Forderung der Stadt Köln ist durch die Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Der zweigleisige Ausbau sei vor dem Hintergrund, dass die Ein- und Ausfahrten zu verschiedenen Tageszeiten stattfinden, zu begründen. Ansonsten stelle die Errichtung eines zweiten Gleises nach § 15 BNatSchG einen vermeidbaren Eingriff dar und sei zu unterlassen.

➤ Der Forderung wird nicht entsprochen. Auch wenn der Verkehr in der Regel mit einem eindeutigen Fokus auf eine Richtung erfolgt, entstehen mit einer Eingleisigkeit Einschränkungen in der Betriebsabwicklung, da bei einer Eingleisigkeit nicht mehr auf Sicht gefahren werden kann, sondern Streckenblöcke abgesichert werden müssen und nur durch einen Zug belegt sein dürfen. Insbesondere bei einem Ausfall der Zugsicherung kommt es zu immensen betrieblichen Einschränkungen, da dann die Fahrtabwicklung nur über einen Auftrag der Leitstelle und Rückmeldung erfolgen kann. Ein regulärer Betriebsstart bzw. ein reguläres Betriebsende wäre damit kaum möglich. Nach § 15 Abs. 5 BOStrab sollen zudem Strecken für Zweirichtungsverkehr nicht eingleisig sein. Für den Betrieb der Strecke sind folgende Abschnitte mindestens zweigleisig auszubauen:

- Auf rund 200 m Länge muss die Strecke nach der Anbindung an die Neusser Straße zweigleisig sein, um drei Doppelzüge dort unterbringen zu können. Es soll verhindert werden, dass es zu Rückstauungen kommt, die in die Neusser Straße bzw. in den Abzweigungsbereich hineinragen und dort zu Sicherheitsrisiken führen bzw. die Weichen des Abzweiges behindern. Diese Stauungen entstehen durch die Fahrstraßensicherung des eingleisigen Abschnitts.
- Vor der Abstellanlage muss ein ca. 120 m langer Abschnitt zweigleisig ausgebaut sein, damit auf der Seite der Abstellanlage eine ausreichende Rangierlänge vorhanden ist.

Damit verbliebe ein Abschnitt von ca. 340 m, der eingleisig zu realisieren wäre (unter Berücksichtigung der einzubauenden Weichen). Nördlich der Simonskaul wäre der eingleisige Abschnitt ca. 60 m lang im Kleingartenbereich und ca. 160 m lang im geschützten Landschaftsbestandteil. Die restliche potenziell eingleisige Strecke läge südlich des Kleingartenbereiches.

Um diesen kurzen Abschnitt Eingleisigkeit umsetzen zu können, würden erhebliche Mehrkosten durch die erforderliche Fahrsignalanlage und die einzubauenden Weichen entstehen. Diese stehen nicht im Verhältnis zu der geringen möglichen Reduzierung des

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

dauerhaften Eingriffs auf einem Drittel der Strecke im geschützten Landschaftsbestandteil und den daraus resultierenden betrieblichen Einschränkungen.

▫ Weiter führt die Stadt Köln aus, dass bei einer Elektrifizierung der Gleise in der geplanten Form aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde Auswirkungen auf Tiere zu erwarten seien. Der LBP betrachte weder mögliche Beeinträchtigungen noch dazugehörige Vermeidungs- sowie Verminderungsmaßnahmen.

➤ Für Oberleitungen von Stadtbahnstrecken gibt es keine Vorgaben zur Vermeidung bzw. Verminderung von Gefahren eines Stromtodes von Großvögeln. Die Baumaßnahme befindet sich nicht in einem für Vögel sensiblen Gebiet, sodass ein Stromtod durch die Errichtung von Oberleitungen als nicht untersuchungserheblich eingestuft wird.

▫ Die Stadt Köln merkt an, dass für das Vorhaben eine Befreiung nach § 67 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 69 LG NRW (bzw. § 75 LNatSchG NRW) erforderlich ist. Wird die Genehmigung wie im vorliegenden Fall innerhalb eines konzentrierenden Verfahrens mit Zuständigkeit der Höheren Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung erteilt, prüft die Untere Naturschutzbehörde das Vorliegen der materiellen Befreiungsvoraussetzungen und gibt hierzu eine Stellungnahme ab. In diesem Fall ist der Beirat bei der Unteren Naturschutzbehörde gemäß § 11 Abs. 2 LG NRW (bzw. § 70 Abs. 2 LNatSchG NRW) zu hören.

➤ Durch Vertreter der Kölner Verkehrs-Betriebe und des Planungsbüros Pöyry wurde den Beiratsmitgliedern in der Sitzung des Landschaftsbeirats am 07.04.2014 das Projekt und die Umweltplanungen vorgestellt. Als Ergebnis der anschließenden Diskussion hat sich der Landschaftsbeirat der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde angeschlossen. Der Landschaftsbeirat hat keine zusätzlichen Änderungen oder Ergänzungen beantragt.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Hinsichtlich Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen seien folgende Maßnahmen aufzunehmen:

- Die Anlage von Gründächern auf allen Gebäuden. Sollte diese Maßnahme bautechnisch auf einigen Gebäuden nicht möglich sein, ist dies ebenfalls ausführlich zu begründen. Die Gründächer können mit 2-3 Wertpunkten/m² in die Bilanzierung eingehen.
- Die Anlage von Fassadenbegrünungen zur Minderung der Beeinträchtigungen für das Orts- und Landschaftsbild.
- Maßnahmen zur Minderung der Kollisionsgefahr für Fledermäuse entlang der Zuführungsgleise. Zu beachten sind auch die Ein- und Ausfahrzeiten der Bahnen, die in den späten Abendstunden und frühen Morgenstunden liegen und sich sicherlich abhängig von den Jahreszeiten bedingt mit den Hauptaktivitätszeiten der Fledermäuse überschneiden.
- Anordnung einer ökologischen Baubegleitung, die gegenüber der Genehmigungsbehörde sowie der Unteren Naturschutzbehörde berichtspflichtig ist und gegenüber den Betrieben, die den Bau ausführen, weisungsbefugt ist.

➤ Die bauliche Ausführung der Halle erfolgt abgestimmt auf den bereits vorhandenen Baukörper der Werkstatt.

Bezüglich Gründächer sind klassische Vorteile von Gründächern gegen (überwiegend) bautechnische, sicherheitstechnische und wirtschaftliche Aspekte abzuwägen:

- erhöhte Anforderungen an die Tragfähigkeit der Hallen und Dach-Konstruktion: bei einem Gründach müssen etwa bis zu 90 % mehr Lasten abgetragen werden können, als bei einem herkömmlichen Hallendach. Dies kann zur Konsequenz haben, dass Tragkonstruktion und Aufbau des Daches insgesamt höher werden als bisher geplant (z. B. durch höhere Dachbinder, höhere Stahltrapezprofile). Damit können sich Auswirkungen auf die Gesamtgebäudehöhe und höhere Herstellungskosten ergeben.
- Höherer Dachaufbau bedingt durch erforderliche Filter und Vegetationsschichten. Das kann Auswirkungen auf die Gesamtgebäudehöhe haben und zu höheren Herstellungskosten führen.
- Aufbauten, wie z. B. erforderliche Rauch- und Wärmeabzugsflächen in Form von Lichtkuppel und / oder Lichtbändern sowie ggf. eine Photovoltaikanlage verkleinern

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

eine potentielle Gründachfläche genauso, wie Auflagen aus der Landesbauordnung. Gem. Landesbauordnung (§ 35) müssen Dächer aus Brandschutzgründen im Regelfall als sogenannte „harte Bedachung“ ausgeführt werden. Um das mit einem Gründach bewerkstelligen zu können, sind in den Verwaltungsvorschriften der Landesbauordnung u. a. 50 cm breite Abstände zwischen Lichtkuppel und dem Substrat einzuhalten.

In der überarbeiteten Umweltverträglichkeitsstudie und in dem überarbeiteten Landschaftspflegerischen Begleitplan ist die vorgesehene Dachbegrünung der Abstellhalle beschrieben.

Die Möglichkeiten der Fassadenbegrünung wurden unter Berücksichtigung der Brandschutzvorschriften geprüft. Bezüglich Fassadenbegrünung wurden in der vertiefenden Planung insbesondere für die südliche Fassade sowohl Teilbegrünungen, als auch Gestaltungen ohne Fassadenbegrünung sowie von den Fassaden unabhängige Randbepflanzungen untersucht. Ziel dieser Untersuchung war es, eine Lösung zu finden, welche die optische Veränderung der industriellen Silhouette abmildert und dennoch wirtschaftlich vertretbar ist. Die Überprüfung der Möglichkeiten der Fassadenbegrünung hat ergeben, dass sie sowohl aus brandschutztechnischen Gründen, aufgrund der Herstellungskosten, des hohen Aufwandes für Pflege und Instandhaltung, des hohen Risikos für Bauschäden infolge von Durchwurzelung und daraus resultierender hoher Folgekosten und der ggf. erfolgenden Verschlechterung der Optik, falls die Fassadenbegrünung nicht flächendeckend angeht, nicht weiter verfolgt wird. Es wird daher im Süden eine fassadenunabhängige Anpflanzung (Baumreihe) vorgenommen, die Eingang in den Landschaftspflegerischen Begleitplan gefunden hat.

Das Kollisionsrisiko und die Gefahr einer damit verbundenen Verletzung/Tötung von Tieren sind bei allen im Raum nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Fledermausarten aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeit und unter Berücksichtigung der wenigen Zugbewegungen sehr gering. Maßnahmen zur Minderung dieses geringen Risikos sind artenschutzrechtlich nicht erforderlich.

Für die Durchführung der Baumaßnahme wird eine ökologische Baubegleitung eingesetzt (siehe Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde sollte eine fledermaustaugliche Ausgestaltung des Bunkers auf dem Gelände der Abstellanlage erfolgen.

➤ Eine fledermaustaugliche Ausgestaltung der Bunker ist aus folgenden Gründen nicht möglich:

Zwei der drei Bunker sind bereits komplett mit Gebäuden überplant. Der dritte (mittlere) Bunker liegt teilweise unter der geplanten Abstellhalle, hierbei muss außerhalb der jetzt geplanten Gebäudeaußenkante auch noch Fläche für den Aushub der Fundamente und die Arbeitsfläche in dieser Grube berücksichtigt werden. Es wird auf jeden Fall ein Eingriff in diesen Bunker erfolgen. Ob das statische System des Bunkers einen teilweisen Abbruch verträgt bzw. welcher Aufwand betrieben werden müsste, um diesen zu halten, kann erst bei der Bauausführung festgestellt werden. Da der restliche Teil des Bunkers größtenteils unter der Zufahrt von der Abstellhalle zur Hauptwerkstatt liegt, werden die Chancen für einen Erhalt des Bunkers als sehr gering eingeschätzt.

▫ Die Stadt Köln fordert, dass der konkrete Umsetzungszeitpunkt der Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen der Unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen ist. Die Maßnahmen sind im Vorfeld mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Bei Gehölzanpflanzungen sind ausschließlich standortheimische Gehölzarten zu Verwenden. Das Pflanzgut ist über Baumschulen zu beziehen, die herkunftsgesichertes Material aus dem Wuchsgebiet der Niederrheinischen Bucht anbieten. Insbesondere bei Bäumen ist ausschließlich herkunftsgesichertes Vermehrungsgut zu verwenden. Es ist keine Regelsaatgutmischung sondern Regiosaatgut zu verwenden. Die Zusammenstellung ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

➤ Die diesbezüglichen Forderungen der Stadt Köln sind durch die Nebenbestimmungen im Teil A, Ziffer 8.3.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

▫ Seitens der Stadt Köln wird bemängelt, dass die Tötung/Verletzung von Tieren mit den auf der Strecke verkehrenden Zügen (Wirkpfad) unvollständig betrachtet wurde. Es fehl-

ten schlüssig nachvollziehbare Aussagen, inwiefern durch diese Auswirkung Verbotstatbestände erfüllt werden oder nicht – inklusive der sich möglicherweise daraus ergebenden Konsequenzen. Die kartographische Darstellung zu der Verteilung der Fledermausrufkontakte zeigen, dass die vorhandenen Gleise regelmäßig als Jagdkorridor genutzt werden. Es sei daher davon auszugehen, dass eine neue Trasse als Leitlinie und damit ebenfalls als Flugkorridor genutzt werde und der Eintritt des Tötungsverbotes zunächst nicht ausgeschlossen werden kann. Der Wirkpfad sei dabei auch im Zusammenhang mit der Nutzung der derzeit vorhandenen Strecke zu bewerten.

Zur Wahrung des Schallschutzes ist die Errichtung von Schallschutzwänden geplant. Diese könnten ein wirksames Flughindernis darstellen und zu einer erhöhten Mortalität von Tieren führen. Der Wirkpfad inklusive der sich gegebenenfalls daraus ergebenden Konsequenzen sei zu ergänzen.

➤ Das Kollisionsrisiko und die Gefahr einer damit verbundenen Verletzung/Tötung von Tieren sind bei allen im Raum nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Tierarten aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeit und unter Berücksichtigung der wenigen Zugbewegungen sehr gering. Eine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Gefährdung ist bei keiner Art anzunehmen. Eine Schädigung i. S. des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG tritt somit nicht ein. Dies gilt auch unter der Annahme, dass die neue Trasse von einzelnen Fledermäusen als Flugkorridor oder als Jagdlebensraum genutzt werden sollte und sich hieraus eine gegenüber dem Umfeld der Trasse erhöhte Aufenthaltswahrscheinlichkeit ergäbe. Auch die aus Immissionsschutzgründen vorgesehene Schallschutzwand lässt keine hiervon abweichende Bewertung des Tötungstatbestands zu. Es ist zwar denkbar, dass Fledermäuse im Windschatten der Schallschutzwand bevorzugt jagen könnten, ein den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllendes erhöhtes Kollisionsrisiko lässt sich hieraus unter Berücksichtigung der o. g. beschriebenen Nutzung der Strecke aber nicht ableiten. Die Vorhabenträgerin hat im Erläuterungsbericht aufgeführt, dass die Schallschutzwand so ausgeführt wird, dass sie als Hindernis für fliegende Fauna erkannt werden kann.

▫ Hinsichtlich der Gruppe der Fledermäuse wird seitens der Stadt Köln als möglicher Wirkpfad die Störung der Jagdaktivitäten und die Beeinträchtigung von Flugwegen durch den Bau der Abstellanlage benannt. Es sei der Unterlage nicht zu entnehmen, welches Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 BNatSchG damit berührt werden kann. Gemeint sei sicherlich der Eintritt des Störungstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, welcher im Weiteren auch ausgeschlossen wird (Kap. 9.4 - letzter Absatz der artenschutzrechtlichen Prüfung). Allerdings werde in der artenschutzrechtlichen Prüfung in diesem Zusammenhang auch die Beeinträchtigung von Flugbeziehungen und Jagdhabitaten, was nicht über den Störungstatbestand sondern gegebenenfalls über das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG - Beseitigung/Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten abgedeckt wird, diskutiert. Dieser Aspekt sei in den Unterlagen zu beschreiben und zu bewerten.

➤ In Kapitel 9.4 der artenschutzrechtlichen Prüfung wird die projektbedingte Betroffenheit der drei im Raum nachgewiesenen Fledermausarten für die drei zu bewertenden Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erläutert. Darüber hinaus erfolgt eine zusammenfassende artbezogene Darstellung in den im Anhang II des Gutachtens befindlichen „Art-für-Art-Protokollen“. Die Beeinträchtigung von Wanderkorridoren (inkl. Flugbeziehungen) und Jagdhabitaten sind nur dann als Teile der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte zu werten, wenn sie für die erfolgreiche Fortpflanzung oder für überlebenswichtige Ruhephasen der Tiere unentbehrlich sind. Eine entsprechende Funktion lässt sich für die von dem geplanten Bauvorhaben betroffenen Lebensraumstrukturen für keine der nachgewiesenen Fledermausarten (Zwergfledermaus, Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus) ableiten. Die projektbedingte Beeinträchtigung von Jagdaktivitäten und Flugbeziehungen sind daher als vernachlässigbare Störwirkungen zu werten. Populationsrelevante Störungen i. S. des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG werden bei allen drei Arten ausgeschlossen (siehe S. 34 der Artenschutzprüfung).

▫ Bei der Gruppe der Vögel sei anhand der textlichen Erläuterungen in Tabelle 1 weder erkennbar, für welche Vogelarten eine mögliche Betroffenheit zunächst nicht ausgeschlossen werden kann, noch werde erläutert, aus welchen Gründen diese Arten von einer

weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden. Im Folgenden beziehen sich die Erläuterungen ausschließlich auf eine Auswahl der im Rahmen der Felderhebungen festgestellten Arten. Sinngemäß das gleiche gelte für die Artengruppe der Amphibien.

➤ Als Grundlage für die Bewertung der projektbedingten Betroffenheit der Vögel wurde entsprechend der fachbehördlichen Abstimmung im Scopingtermin eine systematische Brutvogelkartierung durchgeführt. Die Ergebnisse der Kartierung bilden die Grundlage der artenschutzrechtlichen Bewertung. Analog wurde auch bei den Amphibien und den sonstigen Artengruppen vorgegangen. Damit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der geschaffenen Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Bewertung der projektbedingten Betroffenheit der Vögel und Amphibien Genüge getan.

▫ Für den Nachtkerzenschwärmer wird eine Eignung des Untersuchungsraumes als Teilhabitat angenommen. Gemeint sei damit sicherlich eine Eignung als Fortpflanzungs- und Ruhestätte. Eine projektbedingte Betroffenheit wird als gering eingestuft, womit offensichtlich die weitere Betrachtung dieser Art ausgeschlossen wurde. Insbesondere die individuenbezogene Ausgestaltung des Tötungstatbestandes sei für ihren Eintritt nicht an Abstufungen einer Betroffenheit gebunden. Nach Ansicht der Unteren Naturschutzbehörde sind die Grundlagen für einen Ausschluss nicht gegeben. Eine Betroffenheit der Art könne nicht hinreichend sicher ausgeschlossen werden. Daher seien der Eintritt der Verbotstatbestände sowie die daraus resultierenden Arbeitsschritte abzuarbeiten.

➤ Bezüglich des Nachtkerzenschwärmers wird das Risiko einer Betroffenheit als so gering eingestuft, dass von einer vertiefenden Prüfung der Verbotstatbestände abgesehen wird. Eine Beeinträchtigung des Nachtkerzenschwärmers wäre im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben lediglich durch Schädigung von Larvallebensräumen möglich. Eine entsprechende Funktion können Ruderal- und Staudenfluren mit Vorkommen von Nachtkerzengewächsen (vor allem Weidenröschen, seltener Nachtkerze) aufweisen. Krautfluren, die dem Grunde nach eine Eignung als Lebensraum für die oligophage Raupe aufweisen, sind im Untersuchungsgebiet allerdings nur kleinflächig und fragmentarisch ausgebildet. Selbst in gut geeigneten Lebensräumen tritt der sehr mobile Nachtkerzenschwärmer allerdings landesweit nur selten und unstet auf. Darüber hinaus werden nach

aktuellem Kenntnisstand die Eier über einer größeren Fläche verteilt und die im Bereich des Werkstattgeländes betroffenen Krautfluren (vgl. u. a. LBP - Seite 8) stellen nur einen sehr kleinen Teil des Lebensraumangebots im Raum dar. Ferner vollzieht sich die Entwicklung vom Ei bis zur Puppe i. d. R. innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums (ca. 14 Tage) und zur Verpuppung verlassen die Raupen regelmäßig ihre Larvalhabitate. Die Verpuppung und die Überwinterung der Puppe finden daher oft deutlich entfernt von den Eiablageplätzen in selbstgegrabenen unterirdischen Hohlräumen statt. Im Zuge des geplanten Bauvorhabens ist daher nicht von einer Schädigung des Nachtkerzenschwärmers bzw. seiner Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszugehen.

▫ Die Aussagen innerhalb des Kapitels 9 der artenschutzrechtlichen Prüfung „Projektbedingte Betroffenheit der prüfrelevanten Arten“ seien mindestens in den folgenden Punkten nicht stimmig oder nicht nachvollziehbar und daher klarzustellen bzw. zu ergänzen:

- Gimpel und Klappergrasmücke werden als wenig brutplatztreu beschrieben und nachfolgend der Eintritt der Zugriffsverbote unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen. Es sei davon auszugehen, dass geeignete Strukturen für die beiden Arten in der betroffenen Fläche vorhanden sind und damit regelmäßig Tiere dieser Arten dort brüten. Damit fallen diese Reviere unter den Schutz des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Hieran ändere die Tatsache, dass es sich ggf. um immer andere Individuen handelt, nichts. Entscheidend sei auch nicht der alljährliche Neubau des Nestes, da das Gesamtrevier bei diesen Arten geschützt ist. Dies sei in Stufe II der ASP zu berücksichtigen. Hierbei sei es nicht ausreichend über eine Baufeldfreimachung im Winter die Zerstörung von benutzten Nestern zu verhindern.
- Beim Mäusebussard wird die Aufgabe des Brutplatzes infolge von Störungen nicht ausgeschlossen und innerhalb des Art-für-Art-Protokolls bewertet. Die Bewertung beziehe sich ausschließlich auf die Erfüllung des Störungstatbestandes. Wenn es infolge von „Störungen“ zur Aufgabe einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte kommt, sei allerdings auch der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt (Beschädigung/Zerstörung Fortpflanzungs- und Ruhestätte). Entsprechende Aussagen inklusive ihrer artenschutzrechtlichen Bewertung seien daher zu ergänzen.

➤ Bezüglich Gimpel und Klappergrasmücke betrifft das Verbot gem. Rechtsprechung nicht den Lebensraum der Arten insgesamt und auch nicht das gesamte Revier, sondern bezieht sich ganz gezielt nur auf die Teilhabitate, die durch die in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bestimmten Funktionen geprägt sind (vgl. Urteil des BVerwG zu Hessisch-Lichtenau II, Az. 9A 3.06 vom 12.03.2008). Bestätigt und konkretisiert wurde die enge Begrenzung durch das Urteil des BVerwG zur „BAB A33 Bielefeld-Steinhagen“ vom 12.08.2009: „Geschützt ist der als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienende Gegenstand, z. B. einzelne Nester oder Höhlenbäume, und zwar allein wegen dieser ihm zukommenden Funktion“.

Nur bei Brutplatztreuen Arten gilt der Schutz auch während der winterlichen Abwesenheit für nicht aktuell besetzte aber regelmäßig genutzte Brutplätze (vgl. Urteil des BVerwG zur „OU Stralsund“ vom 21.06.2006 oder zur „A4 bei Jena“ vom 13.03.2008). Durch eine Beschränkung der Fällarbeiten auf Zeiten außerhalb der Nist-, Brut- und Aufzuchtphasen kann bei der aktuellen Rechtsauslegung somit eine Schädigung gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bei allen Vogelarten vermieden werden, die nicht durch eine enge Brutplatzbindung charakterisiert sind und alljährlich ein neues Nest anlegen. Unabhängig hiervon sind die projektbedingten Gehölzflächenverluste so gering, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gesichert ist, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht einschlägig ist.

Bezüglich des Mäusebussards bleibt der im Rahmen der Brutvogelkartierung nachgewiesene Horstplatz erhalten. Seine Funktion wird vor allem durch bauzeitliche Störungen eingeschränkt. Es wurde daher der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bewertet. Da auch ein dauerhafter Funktionsverlust nicht ausgeschlossen werden kann, ist eine Wertung i. S. der Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch möglich. Auch bei diesem Bewertungsansatz wäre in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG der Verbotstatbestand beim Mäusebussard letztlich nicht erfüllt, da sich das Nistplatzangebot im Raum infolge des Projektes nur geringfügig verringern würde und die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätte unter Berücksichtigung verbleibender Nistmöglichkeiten gesichert wäre.

▫ In Kapitel 10.1 der artenschutzrechtlichen Prüfung „Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen“ sei die Beschreibung von Maßnahme V2_{ASB} unzureichend (Fäll- und Rodungsarbeiten sollen so gering wie möglich gehalten werden). Diese Aussage sei zu vage als dass sie als Vermeidung eine absehbare Wirkung entfalten kann. Fäll- und Rodungsarbeiten außerhalb der bau- und anlagebedingt in Anspruch zu nehmenden Flächen seien generell nicht vorzunehmen. Es bleibe unklar, wo überhaupt weiter vermieden werden kann und welcher artenschutzrechtliche Verbotstatbestand damit vermieden werde. Die Maßnahme V2 ist aktuell im Absatz zum Tötungsverbot aufgeführt. Hierzu sei jedoch kein Zusammenhang erkennbar. Die Maßnahme sollte zum Verbot ‚Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu zerstören‘ gestellt werden. Sie sei zu konkretisieren (einzelne Bäume benennen).

➤ Zu der Maßnahme V2_{ASB} ist zu erwidern, dass eine Konkretisierung im Landschaftspflegerischen Begleitplan durch die Maßnahme „V5 – Anlage von Schutzzäunen“ erfolgt ist. Alle Bäume / Gehölze, die sich hinter dem Schutzzaun befinden, werden erhalten.

➤ Soweit die Stadt Köln in ihrer Stellungnahme zum 1. Deckblatt eine alternative Ausgleichsfläche auf der östlichen Seite der Neusser Straße vorgeschlagen hat, wird diese seitens der Planfeststellungsbehörde als nicht so geeignet angesehen. Sinnvoller ist eine Vornahme der Ausgleichsmaßnahmen für das beantragte Projekt möglichst direkt im Bereich bzw. Umfeld des Eingriffs. Daher wird von der Anlage von Ausgleichsflächen östlich der Neusser Straße abgesehen.

▫ Hinsichtlich der Beteiligung im 2. Deckblattverfahren teilte die Stadt Köln mit, dass, sofern alle Änderungen des 2. Deckblattverfahrens im Landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt werden und insbesondere in die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung einfließen, keine Bedenken gegen die mit dem 2. Deckblatt vorgelegte Planung bestehen. Im Weiteren erkundigt sich die Stadt Köln nach einer Ausgleichsmaßnahme aus dem Vorhaben "Unterwerk Scheibenstraße" (Plangenehmigung vom 28.01.2016, Az.: Bezirks-

regierung Köln 25.5.8-1/15), auf die im überarbeiteten Maßnahmenplan zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 13.2.3.1) verwiesen wird.

➤ Die Änderungen des 2. Deckblattverfahrens wurden in der überarbeiteten Eingriffs-/Ausgleichsbilanz berücksichtigt. Lediglich die gestalterische Einbindung der Halle mit 15 Einzelbäumen wurde als Vermeidungs-/Verminderungsmaßnahme (V7) gewertet und in der Ausgleichsbilanz nicht berücksichtigt.

In dem überarbeiteten Maßnahmenplan wird bezüglich der erwähnten Ausgleichsfläche aus dem Vorhaben „Unterwerk Scheibenstraße“ auf die nordwestlichste Ecke der insgesamt 245 m² großen Ausgleichsfläche verwiesen. Das Unterwerk Scheibenstraße selbst steht nicht im Zusammenhang mit der Abstellanlage und ist daher auch nicht auf den Plänen dargestellt. Es liegt an der Ecke Rennbahnstraße / Scheibenstraße.

Bodenschutz

▫ Die Stadt Köln trägt weiter vor, dass vom Planungsträger die natürlichen Bodenfunktionen gemäß § 2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) insbesondere für den Planungsbereich zu ermitteln seien. Die Ergebnisse der Bodenfunktionsermittlung seien in einem Bericht zu dokumentieren. Der Bericht zur Bodenfunktionsermittlung sei der Unteren Bodenschutzbehörde einzureichen, sodass eine Bewertung der Ergebnisse aus der Bodenfunktionsermittlung durch die Untere Bodenschutzbehörde - zuständige Fachbehörde für den vorsorgenden Bodenschutz - erfolgen kann.

➤ Der Forderung der Abteilung Umweltplanung- und -vorsorge, Boden- und Grundwasserschutz des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes, einen gesonderten Bericht zur Bodenfunktionsermittlung zu erstellen, wurde entsprochen. Der Bericht zur Bodenfunktionsermittlung vom 04.09.2015 wurde im Februar 2017 der Unteren Bodenschutzbehörde vorgelegt.

Die diesbezüglichen Forderungen der Unteren Bodenschutzbehörde vom 22.08.2017 sind durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Grundstücksbetroffenheit

➤ Die Forderungen der Stadt Köln bezüglich in deren Eigentum stehenden und von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke sind durch die Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.10.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

Öffentlicher Straßenraum

➤ Die Forderungen der Stadt Köln bezüglich der für den Bau der Zulaufstrecke erforderlichen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum sind durch die Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.10.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

Erschließung Kleingärten

➤ Die Forderung der Stadt Köln bezüglich der Sicherstellung der Erschließung vorhandener Kleingärten ist durch die Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.10.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

Wasser- und Abfallrecht

➤ Die in der Stellungnahme zum 1. Deckblatt und in den ergänzenden Schreiben vom 31.07.2017 und 12.10.2017 aufgeführten Forderungen des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes der Stadt Köln hinsichtlich Wasser- und Abfallrecht sind durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.9.3 bis 8.9.25 und in Ziffer 8.5.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

Alle weiteren von der Stadt Köln in ihren Stellungnahmen angesprochenen Bedenken und Forderungen konnten einvernehmlich ausgeräumt bzw. durch die Planänderungen entsprochen werden.

B.4.14.3.10 BUND – Kreisverband Köln

▫ Der BUND bemängelt, dass die Variante 1b nicht weiter verfolgt worden ist. Die Begründung, dass diese Variante zu kostenaufwändig und zu schwierig in der Umsetzung sei und die gleichen Nachteile wie die Variante 1a aufweise, sei sachlich falsch, da bei der Realisierung der Variante 1b

- die zusätzliche Zerschneidung eines Landschaftsschutzgebietes im Vergleich zur Variante 1a entfällt,
- ein geringerer Flächenverbrauch anfällt,
- kein Eingriff in die Kleingartenanlage erfolgt,
- eine geringere Zahl und weniger beeinträchtigende Eingriffe in Natur und Landschaft durch Bauarbeiten zu erwarten sind.

In der Beschreibung zur Variante 2 wird die fehlende Zerschneidung des geschützten Landschaftsbestandteils als Vorteil erwähnt. Hier sei jedoch zu bedenken, dass

- diese Zerschneidung bereits besteht,
- diese Variante eine größere Fläche an Biotopen mit hohem und mittlerem Wert beansprucht als Variante 1a,
- Eingriffe in Kleingartenanlagen erforderlich sind.

➤ Das zur Realisierung der Variante 1b erforderliche Brückenbauwerk müsste eine gegebenenfalls zukünftig erfolgende Elektrifizierung der HGK-Gleise berücksichtigen. Damit würde es mit einem sehr engen Radius als massives Bauwerk nah an die bestehende Bebauung heranrücken. Der geringeren Flächeninanspruchnahme von überwiegend geringwertigen Biototypen (Kleingärten, Intensivfettwiesen) bei Variante 1a stehen massive Beeinträchtigungen des Schutzgutes Menschen im Hinblick auf die Wohnfunktion bei Variante 1b gegenüber.

Bei der Variante 2 kann durch den Rückbau der nicht mehr benötigten Gleise für den Anschluss an die HGK-Trasse die vorhandene Zerschneidung aufgehoben werden. Mit Aufgabe dieses bestehenden Gleisanschlusses besteht die Möglichkeit entsprechende Ausgleichsmaßnahmen direkt vor Ort durchzuführen. Zudem muss die Kleingartenanlage entlang der HGK-Gleise nicht in Anspruch genommen werden.

Daher ist die Variante 2 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die vorzugswürdige Variante (siehe auch die Ausführungen in Teil B, Ziffer 4.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

▫ In Anlage 13.1.1 UVS werde im Punkt 8.2 "Ergebnisse der Auswirkungsprognosen im Variantenvergleich für die Zulaufstrecken – Fazit" der positive Aspekt für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt in Bezug auf die nördliche Variante nicht mehr genannt. Somit bleibe diese Wertung unberücksichtigt und begünstige die (offenbar) gewünschte südliche Zulaufstrecke. In einer beigelegten Tabelle ergibt sich im Ergebnis für die in der UVS behandelte Variante 1a eine günstigere Prognose gegenüber der südlichen Variante 2.

Mit der Einbeziehung der Variante 1b - als abgewandelte Form der Variante 1a - in die Planung würden die Wertungen für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt nochmals eine stärkere Bedeutung erfahren gegenüber der südlichen Variante 2.

➤ Es ist unstrittig, dass durch die Variante 2 eine größere Flächeninanspruchnahme erfolgt. Dies betrifft insbesondere die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Tiere und Pflanzen. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen und Landschaft durch die Verstärkung der Zerschneidungswirkungen werden demgegenüber bei den nördlichen Varianten 1a und 1b deutlich nachteiliger beurteilt.

Insbesondere aufgrund der geringeren Zerschneidungswirkung mit den Vorteilen durch die Realisierung von Ausgleichsmaßnahmen direkt vor Ort und den damit geringeren negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen und Landschaft ist für die Planfeststellungsbehörde in ihrer Abwägung die Variante 2 als die geeignetere Variante hervorgegangen.

▫ Bezüglich der Maßnahmen G1 und A2 werde die Einsaat mit der Mischung RSM 7.1.2 festgelegt. Diese Mischung sollte hier nicht verwendet werden und auf autochthone Herkünfte zurückgegriffen werden. Es wird seitens des BUND die Verwendung von Saatgut regionaler Herkunft von einem zertifizierten Betrieb gefordert.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Auch bezüglich der Maßnahme A3 - Anlage einer Obstwiese - sollte die Einsaat der Wiese mit einem zertifizierten regionalen Saatgut erfolgen.

➤ Der Einwendung wird entsprochen. Die Zusammenstellung des zu verwendenden autochthonen Saatgutes wird mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Der Herkunftsnachweis gebietsheimischer Pflanzen ist mit der Pflanzenlieferung zu erbringen. Dies gilt für jegliches Pflanzmaterial und Saatgut. Die Maßnahme A3 ist mit Vorlage des 2. Deckblatts entfallen, diese wird durch die Erweiterung anderer Maßnahmen ersetzt (siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan).

▫ Die ungelenkte Sukzession der Maßnahme A5 auf den sehr kleinen streifigen Flächen entlang des Gleiskörpers werde regelmäßig durch mechanische bzw. chemische Unterhaltungspflege des Gleiskörpers zerstört werden. Diese Maßnahme sei somit als Ausgleich in der Gegenüberstellung nicht zu beachten. Es sei zudem nicht verständlich, aus welchen Gründen eine in Sukzession befindliche Fläche (siehe Maßnahme A3) für eine Obstwiese hergerichtet werde, während die bereits gepflegten Flächen in den Kleingärten (Maßnahme A10) gleichzeitig der Sukzession überlassen werden sollen. Hier müsse das Maßnahmenkonzept überarbeitet werden.

➤ Unter Berücksichtigung der Forderung des Stadtplanungsamtes und des Amtes für Grünflächen und Landschaftspflege wird der Bereich zwischen der Gleistrasse und der vorhandenen Bebauung von Ausgleichsmaßnahmen freigehalten, sodass für eine zukünftige, eventuelle Realisierung eines Rad und Fußweges zwischen der Neusser Straße und Simonskaul durch die Stadt Köln keine Ausgleichsflächen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG in Anspruch genommen werden müssen. Die entfallenden Ausgleichsmaßnahmen A5 (teilweise) und A10 werden durch die Erweiterung anderer Maßnahmen ersetzt. Die Maßnahme A3 entfällt ebenfalls, auch diese wird durch die Erweiterung anderer Maßnahmen ersetzt (siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan).

Die Festlegung weiterer Pflege- oder Pflanzmaßnahmen für die verbleibende Restfläche im Kleingartenbereich erfolgt nach der Entscheidung über die Anlage einer Rad- und Gehwegverbindung zwischen Neusser Straße und Simonskaul.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Für die Maßnahmen A6 sowie A9 müsse aufgenommen werden, dass der Verbißschutz nach der Fertigstellungs- bzw. Entwicklungspflege entfernt und fachgerecht entsorgt wird. Das im Maßnahmenblatt genannte „Regionaltypische Saatgut“ müsse auch hier durch Saatgut autochthoner Herkunft ersetzt werden.

➤ Der Einwendung wird entsprochen. Der Verbißschutz wird nach der Entwicklungspflege entfernt. Die Bezeichnung „Regionaltypisches Saatgut“ wird durch „Saatgut autochthoner Herkunft“ ersetzt.

▫ In Maßnahme A7, Anlage einer Extensivwiese müsse die Abfuhr des Mähguts festgelegt und der Zeitrahmen für die Durchführung der jeweiligen Schnitte genau abgegrenzt werden.

Zur Waldbegründung und Anlage des Feldgehölzes (Maßnahmen A8 und A9) sollte autochthones Saatgut verwendet werden. Dann sei die Möglichkeit einer Adaption der Gehölze an die spezifischen Standortbedingen gegeben (auch in Hinsicht auf zukünftig fortschreitende klimatische Veränderungen) und die Anfälligkeit der sich entwickelnden Bestände für Windwurf minimiert, da die Hauptwurzeln ungekappt bleiben.

➤ Die Mahd der Wiesenfläche erfolgt wie in dem Maßnahmenblatt vorgegeben zweimal pro Jahr nach dem 15. Juni und nach dem 15. August. Die Abfuhr des Mahdgutes ist ergänzt worden.

Die Maßnahme A8 entfällt. Die Fläche wird entsprechend Maßnahme A7 in eine Extensivwiese umgewandelt. Die Zusammenstellung des zu verwendenden autochthonen Saatgutes und der autochthonen Pflanzen wird mit den zuständigen Landschafts- und Forstbehörden abgestimmt. Der Herkunftsnachweis gebietsheimischer Pflanzen ist mit der Pflanzenlieferung zu erbringen.

▫ Sollte an der Verwendung von Heistern festgehalten werden, sei zur Vermeidung von Wurzelschäden die Anwendung des entsprechenden Pflanzverfahrens sicher zu stellen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Bei der Anlage von Laubwald in Maßnahme A9 sollte auf eine generelle Bepflanzung und somit auf die Waldbegründung in der Gesamtfläche verzichtet werden. Vorzuziehen sei eine Waldbegründung mit kleineren und größeren Einbuchtungen sowie vorgelagerten Einzelgehölzen.

Mit einem abwechslungsreichen Saum würde das Landschaftsbild eine Aufwertung erfahren und die strukturelle Vielfalt des Biotops würde erhöht werden.

➤ Die Aussage zur Pflanzqualität in den Maßnahmenblättern des LBP wird geändert, soweit dies von den zuständigen Landschafts- und Forstbehörden mitgetragen wird. Die Maßnahme A8 entfällt. Die Fläche wird entsprechend Maßnahme A7 in eine Extensivwiese umgewandelt. Die Waldbegründung erfolgt durch eine partielle Bepflanzung mit einem hohen Randlinieneffekt. Die genaue Festlegung der Pflanzgrößen erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

▫ Am vorhandenen Saum des Biotops BR13121 seien zahlreiche Fußgänger anzutreffen. Der Spazierweg entlang des bestehenden Saums sollte erhalten und so der Erholungswert des Gebiets für die Anwohner erhöht werden. Zugleich werde damit ein "innerer" Saum in der neuen Gehölzfläche mit wichtigen mikroklimatischen Gegebenheiten für viele Wirbellose geschaffen.

➤ Um Störungen des neu geschaffenen Lebensraumes für Arten der Wald- und Gehölzränder zu vermeiden, wird auf die Anlage einer Wegeverbindung verzichtet.

B.4.14.3.11 NABU Stadtverband Köln e. V.

▫ Der NABU bemängelt, dass der im Erläuterungsbericht dargestellte Variantenvergleich ausschließlich betriebliche und wirtschaftliche Kriterien anführe; aus naturschutzfachlicher Sicht fehlten zumindest die Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Eine Wichtung erfolge nicht:

Mal stellten die fehlende EBO-Zulassung, dann die Kosten für die Zulaufstrecke oder auch die Erreichbarkeit für das Fahrpersonal Ausschlusskriterien dar. Der NABU Stadt-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

verband Köln fordert, zunächst zumindest für die in die vertiefte Untersuchung eingegangenen potenziellen Standorte einen Variantenvergleich in Form einer Matrix durchzuführen.

Die Ausweisung als Sonderfläche im FNP der Stadt Köln stellt auch aus Sicht des NABU Köln ein wichtiges Kriterium für eine Abstellanlage auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch dar. Hinzu komme, dass ein Teilabschnitt des bereits vorhandenen Gleisanschlusses zum nördlich verlaufenden HGK-Netz als Zulaufstrecke zur Neusser Straße genutzt werden kann. Ob ähnliche Kriterien für andere Standorte vorliegen, werde im Erläuterungsbericht nicht bzw. nur sehr unzureichend dargestellt.

➤ Im Rahmen der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen wurde eine Vielzahl von Standortalternativen bewertet. Hierzu wurde ein mehrstufiges Verfahren gewählt, dass in einem ersten Schritt eine Grobanalyse bezogen auf das gesamte Stadtgebiet der Stadt Köln beinhaltet. Die sich im Rahmen dieser Grobanalyse herauskristallisierenden Standorte wurden in einem zweiten Schritt einer vertieften Untersuchung unterzogen.

Die vergleichende Bewertung der Alternativstandorte ergab, dass das Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch im Rahmen der Abwägung vorzugswürdig ist – siehe hierzu die Ausführungen in Teil B, Ziffer 4.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

▫ Das Bauvorhaben auf dem Gelände der Hauptwerkstatt bestehe im Wesentlichen aus einer eingestaubten, bis zu 10 m hohen Halle, der Waschhalle und dem Fahrdienstgebäude. Daher seien diese drei Hochbauten, die erhebliche Auswirkungen auf Grundwasserneubildung und Ortsbild haben werden, detailliert zu beschreiben und im Rahmen der UVS zu berücksichtigen. Maßnahmen zur Verminderung und zur Vermeidung für die Schutzgüter Grundwasser und Ortsbild werden nicht dargestellt. Seitens des NABU Stadtverband Köln wird eine Niederschlagswasserversickerung auf dem Gelände der Hauptwerkstatt gefordert, darüber hinaus seien Dach- und Fassadenbegrünung vorzusehen.

➤ Verschiedene Optionen wie z. B. ein Gründach oder Regenwassernutzung wurden geprüft. Auch wurde eine Fassadenbegrünung geprüft.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Die bauliche Ausführung der Halle erfolgt abgestimmt auf den bereits vorhandenen Baukörper der Werkstatt. Die Möglichkeiten der Begrünung werden unter Berücksichtigung der Brandschutzvorschriften geprüft. Im derzeitigen Planungsstand zeichnet sich ab, dass die Halle eine maximale Höhe von 8 m nicht überschreiten wird.

Bezüglich Gründächer sind klassische Vorteile von Gründächern gegen (überwiegend) bautechnische, sicherheitstechnische und wirtschaftliche Aspekte abzuwägen:

- erhöhte Anforderungen an die Tragfähigkeit der Hallen und Dach-Konstruktion: bei einem Gründach müssen etwa bis zu 90 % mehr Lasten abgetragen werden können, als bei einem herkömmlichen Hallendach. Dies kann zur Konsequenz haben, dass Tragkonstruktion und Aufbau des Daches insgesamt höher werden als bisher geplant (z. B. durch höhere Dachbinder, höhere Stahltrapezprofile). Damit können sich Auswirkungen auf die Gesamtgebäudehöhe und höhere Herstellungskosten ergeben.
- Höherer Dachaufbau bedingt durch erforderliche Filter und Vegetationsschichten. Das kann Auswirkungen auf die Gesamtgebäudehöhe haben und zu höheren Herstellungskosten führen.
- Aufbauten, wie z. B. erforderliche Rauch- und Wärmeabzugsflächen in Form von Lichtkuppel und / oder Lichtbändern sowie ggf. eine Photovoltaikanlage verkleinern eine potentielle Gründachfläche genauso, wie Auflagen aus der Landesbauordnung. Gem. Landesbauordnung (§ 35) müssen Dächer aus Brandschutzgründen im Regelfall als sogenannte „harte Bedachung“ ausgeführt werden. Um das mit einem Gründach bewerkstelligen zu können, sind in den Verwaltungsvorschriften der Landesbauordnung u. a. 50 cm breite Abstände zwischen Lichtkuppel und dem Substrat einzuhalten.

Bezüglich Fassadenbegrünung wurden in der vertiefenden Planung insbesondere für die südliche Fassade sowohl Teilbegrünungen als auch Gestaltungen ohne Fassadenbegrünung sowie von den Fassaden unabhängige Randbepflanzungen untersucht. Ziel dieser Untersuchung war es, eine Lösung zu finden, welche die optische Veränderung der industriellen Silhouette abmildert und dennoch wirtschaftlich vertretbar ist.

Genauso wie beim Gründach gilt es daher auch hier die Vorteile gegenüber bautechnischen, wie auch wirtschaftlichen Aspekten abzuwägen.

Die Überprüfung der Möglichkeiten einer Fassadenbegrünung hat ergeben, dass sie sowohl aus brandschutztechnischen Gründen, aufgrund der Herstellungskosten, des

hohen Aufwandes für Pflege und Instandhaltung, des hohen Risikos für Bauschäden infolge von Durchwurzelung und daraus resultierender hoher Folgekosten und der ggf. erfolgenden Verschlechterung der Optik, falls die Fassadenbegrünung nicht flächendeckend angeht, nicht weiter verfolgt wird. Es wird daher im Süden eine fassadenunabhängige Anpflanzung (Baumreihe) vorgenommen, die Eingang in den Landschaftspflegerischen Begleitplan gefunden hat.

▫ Von der bestehenden HGK-Strecke gehe eine hohe Zerschneidungs- und Barrierewirkung aus. Dies gelte in verstärktem Maß für die neue zweigleisige Zulaufstrecke, die den geschützten Landschaftsbestandteil im Bereich der Neusser Straße durchschneidet, während sie weiter westlich eher randlich verläuft. Da für diesen Abschnitt keine Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen worden seien, solle ein Rasengleis bis zum Beginn der Lärmschutzwand angelegt werden; dieses sollte mit Landschaftsrasen eingesät werden. Hiermit ließe sich die Barrierewirkung des Gleiskörpers deutlich verringern und der Lärm der bremsenden und anfahrenden Züge im Bereich der Neusser Straße merklich reduzieren.

➤ Das Gleis soll wie beantragt nur im Einmündungsbereich der Strecke an der Neusser Straße als Rasengleis ausgeführt werden, um hier die Einbindung in die offene Fläche zu gestalten, die Zerschneidungswirkung zu minimieren und in geringem Maß auch schallschutzwirkend zu sein.

Würde die gesamte Strecke als Rasengleis ausgeführt werden, würden sich zum einen die Baukosten erheblich erhöhen und zum anderen würden für die stetigen Unterhaltungskosten dauerhaft wesentlich höhere Kosten anfallen. Da die angrenzende Wohnbebauung zur Trasse hin durch eine Schallschutzwand und durch eine elastische Lagerung geschützt ist, der Schotter durch seine Wärmeabstrahlung von manchen Tierarten als Aufenthaltsort gesucht werden kann und die Zerschneidungswirkung aufgrund der Randlage der Trasse minimiert ist, stehen Aufwand und Kosten nicht im Verhältnis zum Mehrnutzen eines Rasengleises.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Lärmschutzwände seien insbesondere im Bereich des geschützten Landschaftsbestands als Gabionenwände zu errichten, so dass dort vielfältige Lebensräume für Pflanzen und bodenungebundene Tiere geschaffen bzw. angeboten werden.

➤ Nach Prüfung, ob die Schallschutzwand als Gabionenwand umsetzbar ist und ausreichend Schallschutz gewährleistet, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dass die Schallschutzwand als Gabionenwand ausgeführt wird.

▫ Als weitere Ausgleichsmaßnahme wird - um die Barrierewirkung der Neusser Straße zu reduzieren - seitens des NABU vorgeschlagen, den wahrscheinlich „wilden“ Parkplatz im Bereich des regionalen Grünzugs auf der Ostseite der Neusser Straße zu entsiegeln und eine Wegeverbindung Richtung Rhein bzw. Rennbahn zu schaffen. Gleichfalls wird angeregt, parallel zur Gleistrasse von der Neusser Straße bis zur Simonskaul einen Weg mit wassergebundener Decke anzulegen, um den Erholungsuchenden und Hundehaltern der benachbarten Ortslagen ein Alternativangebot zu den Trampelpfaden durch den geschützten Landschaftsbestandteil zu machen. Diese könnten dann durch entsprechende standorttypische Bepflanzung der Nutzung entzogen werden. Dieser Weg könnte dann südlich der Ausgleichsmaßnahme A9 „Pflanzung von Laubwald auf Acker“ in Richtung Ginsterpfad verlängert werden.

➤ Soweit der NABU eine Verlegung einer Ausgleichsfläche auf die östliche Seite der Neusser Straße anregt, vertritt die Planfeststellungsbehörde aus naturschutzfachlicher Sicht die Auffassung, dass die Ausgleichsmaßnahmen für das beantragte Projekt möglichst direkt im Bereich bzw. Umfeld des Eingriffs vorzunehmen sind. Eine Verlagerung einer Ausgleichsfläche auf die andere Seite der Neusser Straße wird daher abgelehnt.

Grundsätzlich wird der Bereich zwischen der Gleistrasse und der vorhandenen Bebauung von Ausgleichsmaßnahmen freigehalten werden, sodass für eine zukünftige Realisierung eines Rad- und Fußweges durch die Stadt Köln keine Ausgleichsflächen

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

der Kölner Verkehrs-Betriebe AG in Anspruch genommen werden müssen. Die entfallenden Ausgleichsmaßnahmen A5 (teilweise) und A10 werden durch die Erweiterung anderer Maßnahmen ersetzt.

▫ Der NABU weist zudem darauf hin, dass die an der Anbindung Neusser Straße vorgesehene Wegführung und insbesondere die Drängelgitter in keinsten Weise barrierefrei seien, ein Begegnungsverkehr zwischen Kinderwagen Schiebenden und Rollstuhl Fahrenden sei sehr wahrscheinlich nicht möglich.

➤ Dem Einwand wird nicht gefolgt. Grundsätzlich werden Gleisquerungen barrierefrei geplant, so dass auch Rollstuhl Fahrende, Kinderwagen Schiebende etc. die Gleise gefahrlos queren können, auch werden sie mit Bodenindikatoren - sowohl haptisch als auch optisch kontrastreich - versehen. So ist auch die im Planfeststellungsverfahren beantragte Fußwegführung barrierefrei. Im Rahmen der Abstimmungen mit der Stadt Köln wurde die Fußgängerquerung jedoch umgeplant. Sie liegt jetzt weiter westlich und ist als Z-Querung gestaltet. Durch die aus Sicherheitsgründen entsprechend § 20 Abs. 4 BOStrab vorgesehenen Umlaufsperrn ist sie jedoch nicht so komfortabel wie eine geradlinige Querung.

▫ Der mit dem 2. Deckblatt vorgelegte zusätzliche Flächenbedarf des Vorhabens werde im Landschaftspflegerischen Begleitplan mit prognostizierten steigenden Einwohnerzahlen, mit Klimaschutzziele sowie mit steigenden Fahrgastzahlen begründet. Wachsende Fahrgastzahlen bedeuteten nicht zwingend, dass diese Fahrten durch die KVB substituiert werden und damit indirekt Klimaschutzziele oder Umweltziele erreicht werden. Würden zum Beispiel die zusätzlichen Fahrten aufgrund von steigenden Einwohnerzahlen mit dem Fahrrad zurückgelegt oder zu Fuß bewältigt, dann würde die Planung Klimaschutzziele entgegenwirken. Auch wird nicht gezeigt, dass durch den Ausbau des ÖPNV in Köln der Anteil der Straßenflächen zumindest weniger stark wächst. Vor diesem Hintergrund scheint eine Begründung des Planungsverfahrens mit Klimazielen weiterhin nicht ausreichend. Es fehle eine CO₂ Bilanz, die

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

beziffert, wieviel CO₂ Speicher (t/a) nachhaltig zerstört wird und wieviel CO₂ (t/a) durch die Planungsumsetzung zusätzlich emittiert werden. Der zusätzliche Flächenverbrauch sei in Bezug auf das Planungsziel „Klima“ unbegründet.

➤ Der durch die Änderungen im 2. Deckblattverfahren ermittelte zusätzliche Flächenbedarf wird nicht mit Klimaschutzzielen begründet.

Bezogen auf die Gesamtmaßnahme sei jedoch erwähnt, dass im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 der Bundesregierung (Abschnitt 4.6.2) die Förderung des ÖPNV als Klimaschutzziel benannt wird.

▫ Als städtisches Unternehmen sei es im Interesse der KVB, ihr Nahverkehrsangebot zu erweitern und ihre Position als hauptsächlicher Anbieter von städtischem ÖPNV in Köln zu behaupten. Die angeführte erforderliche zusätzliche Kapazität dient zur Kapazitätserweiterung der KVB und daraus leitet sich nicht per se öffentliches Interesse ab. Durch die Versiegelung bzw. Teilversiegelung von ca. 30 ha Vegetationsfläche stehen diese Flächen dauerhaft nicht mehr für die städtische Ökosystem-Dienstleistung zur Verfügung (CO₂ Speicher, Immissionsschutz, z. B. Feinstaub, Korridor für Frischluft, Tiere und Pflanzen, Lärmreduktion).

➤ Das Erfordernis der Kapazitätserweiterung wurde hinreichend im Erläuterungsbericht dargelegt und ist nicht Bestandteil des Deckblattes.

▫ Durch die Planung, auf die sich das 2. Deckblattverfahren bezieht, komme es zu einer weiteren wesentlichen Erhöhung der dauerhaften Vegetationsverluste. Die Vegetationsverluste beziffern sich nun auf 20 ha durch Neuversiegelung, 1,3 ha durch Schlagfluren und 7,2 ha durch Teilversiegelung.

Das 2. Deckblatt sehe sogar eine Erhöhung um 15 % des Anteils an der Inanspruchnahme innerhalb des geschützten Landschaftsbestandteils auf über zwei ha vor.

Von einer Optimierung oder Minimierung des Flächenverbrauchs könne nicht die Rede sein.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

➤ Der zusätzliche dauerhafte Verlust von Vegetationsflächen setzt sich aus einer Erhöhung der versiegelten Flächen von 20.025 m² auf 20.305 m² und einer Erhöhung der teilversiegelten Flächen von 5.960 m² auf 7.245 m² (LBP, Seiten 49 und 50) zusammen.

Die Gesamtinanspruchnahme von Gehölz- und Grünlandflächen innerhalb des geschützten Landschaftsbestandteil (GLB) betrug im 1. Deckblattverfahren 3.630 m² (0,363 ha) und wird im Rahmen des 2. Deckblattverfahrens nicht erhöht (UVS, Seite 67). Die vom NABU zitierten Zahlenangaben können nicht nachvollzogen werden.

▫ Aufgrund der großen Anzahl der FNP-Änderungen der öffentlichen Hand (z. B. Deutsche Bahn, Stadt Köln und den diversen städtische Unternehmen etc.) im direkten Umfeld dieser Planung im Kölner Norden sei nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht mehr von Einzelfall-Ausnahmen auszugehen. Werden die ökologische Funktion, bzw. die von Planung betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gestört, seien die Qualität und die Wirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen der parallelen Planungen im Zusammenhang einzubeziehen. Daher sei die langfristige Umsetzungskontrolle der Kompensationen in geeigneter Weise sicherzustellen und in der Planung nachzuweisen.

➤ Der Bau der Abstellhalle erfolgt auf betriebseigenem Gelände, das im FNP bereits als Sondergebiet ausgewiesen ist. Die Zulaufstrecke verläuft zum Teil auf einer bestehenden Trasse. Trassenabschnitte, die zukünftig nicht mehr genutzt werden, werden zurückgebaut und dienen als Sukzessionsfläche. Die Planungen stehen nicht in Zusammenhang mit den genannten Änderungen des FNP, welche nicht nachvollzogen werden können. Auch stehen sie nicht im Zusammenhang mit geplanten Maßnahmen anderer Planungsträger im weiteren Umfeld des Genehmigungsbereiches.

Darüber hinaus sind die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen sowie die dauerhafte Pflege der Maßnahmenflächen zur Erreichung des Maßnahmenzieles im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt und planfestgestellt. Die Vorhabenträgerin wird durch den Planfeststellungsbeschluss verpflichtet, die planfestgestellten Maßnahmen

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

umzusetzen und den Funktionserhalt zu gewährleisten. Die Ausgleichsmaßnahmen sind intensiv mit der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde abgestimmt worden.

▫ Eine versiegelte Fläche von 1,28 ha (Radwegplanung) als eine Ausgleichsmaßnahme für 1050 Fläche x Wert zu definieren könne nicht nachvollzogen werden und sei unbegründet. Es mache keinen Sinn eine Versiegelung oder den Wegfall von Dauergrünflächen mit einer zusätzlichen Versiegelung zu kompensieren. Auch ein Radweg stelle eine Versiegelung dar und sei daher als Kompensationsmaßnahme ungeeignet und fachlich unbegründet.

➤ Die Aussagen stehen in keinem Zusammenhang mit der vorliegenden Planung. Der von der Stadt Köln geplante Radweg (versiegelte Fläche 0,128 ha) wird lediglich nachrichtlich erwähnt, er ist nicht Teil dieses Verfahrens. Die Fläche bzw. der Radweg wird nicht als Ausgleichsmaßnahme behandelt. Auf der Trasse des Radweges sind explizit keine Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

▫ In der Beschreibung des Vorhabens wird angekündigt, dass 85 % der Dachfläche als Gründach ausgebildet werden. Es sollen somit 11.060 m² Dachfläche begrünt werden. Die Art der Begrünung sei nicht spezifiziert und die nachhaltige Sicherstellung sei in den Planungsunterlagen nicht nachgewiesen. Daher sei die langfristige Umsetzungskontrolle der Kompensation in geeigneter Weise sicherzustellen. Weil die Eingriffe durch die Gleisanlagen und Gebäude voraussichtlich ewig andauern werden, müsse auch der Ausgleich oder Ersatz ewig andauern (BNatSchG § 15 Abs. 4) und im öffentlichen Interesse sichergestellt werden. Damit ein dauerhafter Ausgleich der Ökosystem-Dienstleistungen (Ausgleichsflächen, Ausgleichsmaßnahmen und Gründach) sichergestellt wird, fordert der NABU Stadtverband Köln, dass diese Ausgleichsmaßnahmen unbedingt im Grundbuch mit einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit notariell gesichert werden müssen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

➤ Entsprechend den Forderungen des NABU in der ersten Einwendung/Stellungnahme zu diesem Vorhaben erfolgt die Niederschlagswasserversickerung auf dem Gelände der Hauptwerkstatt. Zur Errichtung der Versickerungsflächen ist z. T. eine vorübergehende Inanspruchnahme von Vegetationsflächen erforderlich. Ebenso wurde der Forderung nach einer Ausgestaltung des Daches der eingehausten Abstellanlage als Gründach entsprochen. Es handelt sich bei der Ausführung des Daches als Gründach nicht um eine Ausgleichsmaßnahme, sondern um eine Minderungs- oder Vermeidungsmaßnahme. Die Art der Ausführung der eingehausten Abstellanlage wird planfestgestellt. Die Vorhabenträgerin wird durch den Planfeststellungsbeschluss verpflichtet, die Erstellung des Gründaches bei Planverwirklichung umzusetzen und den Funktionserhalt zu gewährleisten.

▫ Der NABU Stadtverband Köln fordert, die Planung zu überprüfen. Der erheblich erhöhte Verbrauch an Fläche durch Neuversiegelung stehe dem klimagerechten Planungsziel entgegen. Unberücksichtigt blieben die erheblichen Kosten in Bezug auf die Veränderung des Landschaftsbildes und der Minderung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts.

➤ Die Erhöhung der versiegelten Flächen von 20.025 m² auf 20.305 m² wird als nicht erheblich eingestuft. Wie bereits erläutert, werden die Änderungen im Rahmen des 2. Deckblattverfahren nicht mit Klimaschutzzielen begründet. Es handelt sich um die erforderliche Errichtung einer Ausstiegshilfe für Stadtbahnfahrer und eines Schalthauses mit einem Gesamtumfang von 280 m² Neuversiegelung.

B.4.14.4 Entscheidung über mehrfach vorgebrachte Einwendungen

B.4.14.4.1 Standortalternativen

Bezüglich der Einwendungen, in denen Bedenken hinsichtlich des gewählten Standorts in Weidenpesch geäußert wurden, ist folgendes zu erwidern:

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob es im Vergleich zum planfestgestellten Vorhaben eine bessere Lösung für die zu bewältigende Aufgabe gibt, oder ob eine genauso geeignete Standortvariante möglich wäre und diese Lösung in geringerem Maße entgegenstehende öffentliche oder private Interessen beeinträchtigen würde.

Wie nachfolgend dargestellt ist dies nicht der Fall.

Die KVB hat als Verkehrsunternehmen einen für sie geeigneten Standort für eine Abstellanlage von Stadtbahnen gesucht und eine Standortanalyse durchgeführt. Die detaillierte Standortanalyse mit der Entscheidung für einen Standort ist unter Berücksichtigung einer Reihe von Kriterien (siehe Teil B, Ziffer 4.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses) erfolgt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde nachgewiesen, dass auch die Belange der Allgemeinheit berücksichtigt wurden. Die dem Planfeststellungsantrag beigefügten Gutachten zeigen, dass die Anwohner durch entsprechende Schutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Bau einer Halle über den Abstellgleisen und einer Lärmschutzwand) vor unzumutbaren Belastungen geschützt werden.

In der Analyse der Standortalternativen sind alle relevanten Belange untersucht worden und in die Abwägung der Standortwahl einbezogen worden. Dies gilt sowohl für die Belange der Anwohner und der Umwelt als auch für die Belange der KVB. Dabei ist auch die Mehrbelastung durch Stadtbahnfahrten entlang der bereits bestehenden Strecken betrachtet worden.

In der vergleichenden Bewertung der Alternativstandorte kristallisierte sich das Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch als vorzugswürdig heraus.

In Weidenpesch wird auf einem seit 1923 bestehenden Betriebsgelände der KVB, das als Sondergebiet ausgewiesen ist, die Nutzung erweitert, jedoch kein neuer Standort erschlossen.

Systembedingt ist an jeder potenziellen Standortalternative die Betroffenheit von Anwohnern gegeben, sei es an der Abstellanlage selbst oder aber entlang der Strecken im Netz bis zur Verteilung.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Zu dem in mehreren Einwendungen thematisierten **Standort Longerich** lässt sich folgendes festhalten:

Grundstückseignung

Die Grundstücksfläche ist sehr isoliert und müsste komplett neu zu erschlossen werden. Die Zuwegung wäre sehr problematisch, da eine Erschließung über die Mercatorstraße nicht möglich bzw. nur durch Errichtung eines neuen Brückenbauwerks über die Mercatorstraße und die Gleistrasse realisierbar wäre.

Eine Erschließung aus Norden (Heimersdorfer Straße) wäre problematisch, da die Brücke über die Autobahn lediglich für Anlieger frei gegeben ist und mögliche, längere Erschließungswege durch das Wohngebiet nördlich der Autobahn führen würden.

Eine Erschließung von Süden (Militärringstraße über die Heimersdorfer Straße) wäre ebenfalls von der Anliegerregelung betroffen. Auch die Militärringstraße ist in diesem Bereich vierstreifig mit baulicher Mitteltrennung ausgebaut. Eine Zufahrt zur Heimersdorfer Straße ist darüber hinaus lediglich aus einer Richtung möglich.

Alle beschriebenen Anbindungen bzw. Zufahrten müssten zudem so ausgebaut werden, dass auch ein Lkw-Verkehr möglich wäre.

Umweltaspekte

Die Fläche wird zurzeit landwirtschaftlich genutzt und liegt innerhalb von Gehölzflächen. Laut Biotopkataster befindet sich im Randbereich der benötigten Fläche ein schutzwürdiges Biotop. Betroffen wären auch Gehölzflächen. Sie liegt innerhalb des Regionalen Grünzugs (Freiraum laut Regionalplan). Die Regionalen Grünzüge sind als wesentliche Bestandteile des regionalen Freiflächensystems im Sinne der notwendigen Ausgleichsfunktion gegen die Inanspruchnahme für Siedlungszwecke sowie Verkehrswege und -flächen zu schützen. Eine potenzielle Bebauung würde die vorhandene Frischluftschneise für den Kölner Innenstadtbereich beeinträchtigen. Die Errichtung einer Abstellanlage an diesem Standort lässt sich mit den Zielen des Regionalplanes nicht vereinbaren. Die Fläche dient heute als Naherholungsgebiet. Neben der Inanspruchnahme der Ackerflächen würde es auch zu einem erheblichen Eingriff in die benachbarten Grün- und Erholungsflächen kommen.

Dieser Eingriff hätte Zerschneidungen und Restflächen zur Folge. Die Fläche dient als Vernetzungselement zwischen Worringer Bruch, Rheinaue und dem Kölner Grüngürtel.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Wohnbebauung ist erst relativ weit vom Gelände entfernt vorhanden. Lediglich der Bergheimer Hof weist einen relativ geringen Abstand auf. Auf Grund der relativ weiten Entfernung sowie der Vorbelastung würde mit Ausnahme des Bergheimer Hofes kein oder nur sehr geringer Lärmschutz erforderlich sein.

Durch die dezentrale Lage würden in erheblichem Umfang jedoch Anwohner an Bestandsstrecken von den zusätzlichen Fahrten zur Nachtzeit betroffen sein. Insbesondere ist hier der Gleisbogen an der Kreuzung Wilhelm-Sollmann-Straße/Neusser Straße zu benennen. Hier entstehen auf Grund der engen Radien Kurvengeräusche, die zu besonders hohen Beeinträchtigungen führen.

Die Fläche liegt zudem in der Wasserschutzzone III B.

Umfeld/ Genehmigungsaspekte:

Die Fläche ist im Flächennutzungsplan der Stadt Köln als Grünfläche ausgewiesen. Die Realisierung des Baus der Abstellanlage innerhalb des Regionalen Grünzugs wäre nur durch eine hierfür erforderliche Anpassung der Bauleitplanung möglich. Ob eine solche erfolgen würde, ist angesichts der Bedeutung des Grünzugs für die Umwelt als auch als Frischluftschneise für die Innenstadt zu bezweifeln.

Betriebliche Aspekte

Die Fläche liegt zwar im linksrheinischen Stadtgebiet, allerdings nicht zentral im Netz. Mit rund 7,8 km ist die Strecke bis zur Haltestelle Ebertplatz, an dem sich die Stadtbahnfahrzeuge erstmals verteilen können, bereits sehr lang. Die Strecke ist nach BOStrab gewidmet.

Kosten

Grundstückserwerb für das Gelände der Abstellanlage sowie für die Erschließung wäre erforderlich. Ggf. erforderliche Brückenbauwerke zur Erschließung/Anbindung des Geländes würden die Investitionskosten zusätzlich erhöhen.

Fazit

Gegen den Standort Longerich sprechen insbesondere die dezentrale Lage, die fehlende Erschließung, die längere Zulaufstrecke und der Eingriff in den regionalen Grünzug. Die dezentrale Lage bedingt lange Ein- und Ausrückwege, wodurch in erheblichem Umfang Anwohner an den Bestandsstrecken von den zusätzlichen Fahrten zur Nachtzeit betroffen sein würden. Der Bau einer Abstellanlage an diesem Standort ist nur durch ei-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

ne vorherige Änderung des Flächennutzungsplanes möglich. Es ist äußerst fraglich, ob diese gewollt und umsetzbar wäre.

Zu dem in mehreren Einwendungen thematisierten **Standort Industriegelände Geestemünder Straße / entlang Fordwerke** lässt sich folgendes festhalten:

Grundstückseignung

Nach Aussage des Amtes für Wirtschaftsförderung der Stadt Köln stehen Flächen, die eine entsprechende Größe aufweisen, lediglich im Bereich des ehemaligen Esso-Geländes bzw. des aufgegebenen Geländes des Bauerverlags grundsätzlich zur Verfügung. Die Gebäude auf dem Bauerverlag-Gelände werden derzeit abgebrochen. Hier sollen kurzfristig durch eine Tochtergesellschaft des Bauerverlags Logistikhallen errichtet werden. Auch auf dem Esso-Gelände steht derzeit lediglich eine nicht ausreichend große Fläche zur Verfügung.

Umweltaspekte

Die Fläche des Bauerverlag-Geländes wird im Altlastenkataster der Stadt Köln als Altlastenverdachtsfläche geführt. Boden-, Bodenluft- und Grundwasserschäden sowie Altablagerungen sind nach dem Altlastenkataster der Stadt Köln auf dem Esso-Gelände nicht auszuschließen.

Ab einem Wasserstand von 9,50 m weisen die potenziellen Standorte ein Restrisiko auf, dass Grundwasser die Flächen fluten könnten.

Dadurch, dass jede Fahrt den Gleisbogen an der Kreuzungen Wilhelm-Sollmann-Straße/ Neusser Straße nutzen müsste, entstünden auf Grund der engen Radien Kurvengeräusche, die zu besonders hohen Beeinträchtigungen führen würden. Eine neu zu bauende Zulaufstrecke vom Esso-Gelände bis zum Anschluss an die Strecke der Linien 12 und 15 auf Höhe der Wilhelm-Sollmann-Straße würde im südlichen Bereich an Wohnbebauung vorbei führen. Im nördlichen Bereich käme es insbesondere im Umfeld der Kreuzung Militärringstraße aufgrund der hier erforderlichen Rampenbauwerke für eine Unter- oder Überquerung der Militärringstraße zu Grüneingriffen.

Umfeld/ Genehmigungsaspekte

Die Flächen sind als Industrieflächen ausgewiesen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Bei jeder Fläche westlich der Emdener Straße müssten die Gleisanlagen der HGK beiderseits der Emdener Straße gekreuzt werden. Die Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sind zu beachten (gemäß § 2 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz -EKrG- sind neue Kreuzungen als Überführungen herzustellen, jedoch kann die Anordnungsbehörde gemäß § 2 Abs. 2 EKrG in Einzelfällen Ausnahmen zulassen). Hierbei ist es fraglich, ob eine Ausnahmegenehmigung für eine niveaugleiche Kreuzung erteilt würde.

Auch bei einer Anbindung über die Neusser Landstraße müsste eine neue Kreuzung der neuzubauenden Stadtbahnstrecke mit der Militärringstraße angelegt werden. Nach dem EKrG wäre diese grundsätzlich höhenfrei auszuführen. Ob dies aufgrund der hierfür erforderlichen Rampen an dieser Stelle möglich ist, ist fraglich. Zudem ist die Anlage einer Überführung sehr kostenintensiv. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für eine ebenerdige Querung an dieser stark frequentierten Straße dürfte nicht in Betracht kommen.

Betriebliche Aspekte

Während für das Bauerverlag-Gelände lediglich eine kurze Zulaufstrecke zum Stadtbahnnetz erforderlich wäre, müsste sie für den Anschluss des Esso-Geländes deutlich länger sein. Die linksrheinischen Flächen wären am Niederflurnetz angebunden und eine Verteilung ins Netz wäre an der Haltestelle Ebertplatz nach ca. 7 km bzw. ca. 7,3 km möglich.

Die Strecke der Linie 12 ist zwar nach BOStrab gewidmet, aber beide Standorte weisen eine ungünstige Lage im Netz auf.

Auch wenn eine Abstellanlage im Bereich des Kölner Nordens favorisiert wird, ist eine Lage an der einzigen Kölner Stadtbahnstrecke mit einer morgendlichen Lastrichtung, die stadtauswärts gerichtet ist, nicht sinnvoll. Die Linie 12 verkehrt nördlich der Haltestelle Niehl heute zeitweise im 20-Minuten-Takt. Auf der Neusser Straße wird tagsüber durch die Überlagerung der Linien 12 und 15 ein 5-Minuten-Takt (in der Hauptverkehrszeit noch verdichtet) angeboten.

Ab einer Pegelhöhe von 10,70 m sind Teilbereiche der Emdener Straße und die Verbindung zwischen Neusser Straße und Emdener Straße betroffen. Diese Verbindungsstrecke unterquert das Niehler Ei. Dieser Streckenabschnitt war in der Vergangenheit bei Hochwasser durch aufsteigendes Grundwasser teilweise überflutet bzw. es war lediglich

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

ein eingeschränkter Betrieb möglich. Bei entsprechenden Hochwasserlagen könnte der Standort somit vom Netz abgetrennt werden.

Kosten

Grundstückserwerb für das Gelände der Abstellanlage sowie für die Zulaufstrecke wäre erforderlich. Die Investitionskosten würden hier maßgeblich durch die ggf. entstehenden Kosten für die Querung der HGK-Trassen, Unter- oder Überquerung der Militär-ringstraße und durch die Entsorgungskosten für kontaminiertes Erdreich und sonstiger Altlasten beeinflusst.

Fazit

Die Flächen wurden aufgrund der betrieblich ungünstigen, dezentralen Lage (lange Ein- und Ausrückwege bzw. große Entfernungen bis zur Verteilung im Netz), der Altlasten, des erforderlichen Grundstückserwerbs (der bei dem Bauerverlag-Gelände aufgrund des vorhandenen Eigenbedarfs unwahrscheinlich ist), zu geringen Größe der zur Verfügung stehenden Fläche auf dem Esso-Gelände sowie des Hochwasserrisikos nicht weiter in Betracht gezogen.

Hinsichtlich der Anmerkungen und Fragen nach einem Gutachten bezüglich der Beschaffenheit des Untergrunds der Flächen für die Zulaufstrecke am Standort Weidenpesch ist zu erwidern, dass die Vorlage eines Gutachtens über die Beschaffenheit des Untergrunds entlang der Zulaufstrecke zu diesem Zeitpunkt nicht erforderlich ist. In der Regel wird ein solches Bodengutachten im Rahmen der Ausführungsplanung beauftragt, da in dieser Planungsphase der Aufbau des Gleiskörpers konkret betrachtet wird und zeitgleich eine Untersuchung stattfindet, an welchen Stellen die Tragfähigkeit des vorhandenen Untergrunds entsprechend der vorgesehenen Maßnahme optimiert werden muss.

Grundsätzlich sind die Altlastflächen in der Umweltverträglichkeitsstudie und zwischenzeitlich in einem Gutachten zur Bodenfunktionsermittlung und -bewertung sowie in einer geotechnischen Untersuchung betrachtet worden. In der weiteren Planung werden sie - wie oben beschrieben - entsprechend berücksichtigt (siehe auch Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.8 „Bodenschutz“ und 8.9 „Wasser- und Abfallrecht“).

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat sich das jetzt planfestgestellte Vorhaben am Standort in Weidenpesch als die insgesamt beste Lösung erwiesen.

Der Neubau der Abstellanlage erfolgt unter Beachtung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots und unter Vornahme der notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die Auswahl der Ausgleichsmaßnahmen erfolgte in Abstimmung mit der Unteren und der Höheren Naturschutzbehörde.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden bei der Standortauswahl die vom Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange geprüft. Für die Planfeststellungsbehörde ist hinsichtlich der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen keine Lösung ersichtlich, die die beteiligten öffentlichen und privaten Belange besser untereinander abstimmen könnte.

B.4.14.4.2 Lärmschutz

Bezüglich der Einwendungen, in denen Bedenken hinsichtlich der Lärmbelastung geäußert wurden, ist folgendes zu erwidern:

In den dem Antrag zugehörigen Schallgutachten ist analysiert worden, ob bestehende gesetzliche Grenzwerte eingehalten werden bzw. durch welche geeigneten Maßnahmen dies sichergestellt werden kann. Jede Maßnahme ist naturgemäß mit Beeinträchtigungen verbunden, daher werden durch Gutachten diese Auswirkungen beurteilt und Ausgleichsmaßnahmen formuliert. Die Beurteilung erfolgt dabei auf Grundlage von gesetzlich vorgegebenen Grenzwerten bzw. Verfahren. Die Berechnungen, Vorgehensweisen und Auswertungen müssen sich auf entsprechendes Recht und gesetzlich geltende Grenzwerte beziehen.

Wie in den Schallgutachten festgehalten, werden die gesetzlich vorgeschriebenen Bewertungsverfahren für Schallimmissionen herangezogen. Diese sind für das Hauptwerkstattgelände die TA Lärm und für die Zulaufstrecke die 16. BImSchV.

Mit dem Bau der Abstellanlage auf dem bereits als Sondergebiet ausgewiesenen Gelände der Hauptwerkstatt wird keine Weichenstellung hin zu einem Gewerbegebiet vorgenommen, sondern eine Fläche in ihrer bereits definierten Funktion genutzt.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Seit längerer Zeit liegt eine Genehmigung für den Nachtbetrieb der Hauptwerkstatt vor. Das Schallgutachten berücksichtigt daher als für die Anlieger ungünstigsten Fall den möglichen Nachtbetrieb der Hauptwerkstatt, auch wenn dieser zurzeit - auch mit dem Bau der Abstellanlage - in der Hauptwerkstatt nicht vorgesehen ist. Über die beantragte Abstellanlage und die begleitenden Bauten hinaus ist zurzeit kein weiterer Ausbau auf dem Gelände geplant. Sollte dies in Zukunft der Fall sein, müssen unabhängig vom jetzigen Verfahren entsprechende Genehmigungen eingeholt werden.

Für Reine Wohngebiete betragen die geltenden Immissionsrichtwerte 50/35 dB(A) tags/nachts. Auf Grundlage von Ziff. 6.7 der TA Lärm wurde jedoch in dem Gutachten des Ingenieurbüros I.B.U. angesichts der konkreten Umstände des Einzelfalls eine Zwischenwertbildung vorgenommen. Im Ergebnis wurden daher die nach der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsrichtwerte von 55/40 dB(A) tags/nachts bei der Bewertung zugrunde gelegt.

Ebenso wurde in dem Gutachten des Ingenieurbüros I.B.U. der Grenzwert für allgemeine Wohngebiete um 3 dB(A) erhöht. Zwar legt Nr. 6.1 e) der TA Lärm für reine Wohngebiete einen nächtlichen Grenzwert von 35 dB(A) fest, doch ist es im vorliegenden Fall zulässig, diesen Grenzwert nach Nr. 6.7 TA Lärm auf 40 dB(A) bzw. den nächtlichen Grenzwert für allgemeine Wohngebiete von 40 dB(A) auf 43 dB(A) zu erhöhen. Diese angenommenen Grenzwerte werden nicht überschritten.

Nr. 6.7. TA Lärm lautet:

„Wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen (Gemengelage), können die für die zum Wohnen dienenden Gebiete geltenden Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinandergrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhöht werden, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme erforderlich ist. Die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete sollen dabei nicht überschritten werden. Es ist vorauszusetzen, dass der Stand der Lärminderungstechnik eingehalten wird.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Für die Höhe des Zwischenwertes nach Absatz 1 ist die konkrete Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes maßgeblich. Wesentliche Kriterien sind die Prägung des Einwirkungsgebiets durch den Umfang der Wohnbebauung einerseits und durch Gewerbe- und Industriebetriebe andererseits, die Ortsüblichkeit eines Geräusches und die Frage, welche der unverträglichen Nutzungen zuerst verwirklicht wurde.“

Da im vorliegenden Fall das reine Wohngebiet und ein auf dem Gelände der KVB befindliches Sondergebiet, bei dessen Nutzung schon heute typische gewerbliche bzw. industrielle Geräuschauswirkungen auftreten, aneinandergrenzen, liegt die von 6.7 TA Lärm vorausgesetzte Gemengelage vor. Der gesamte Bereich wird bereits heute sowohl von dem reinen Wohngebiet als auch von dem einen erheblichen Raum einnehmenden Gelände der Hauptwerkstatt der KVB gleichermaßen geprägt. Schienengeräusche sind dort bereits seit den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und somit lange vor der Verwirklichung der Wohnbebauung in den 60er Jahren ortsüblich. Die Nutzung der KVB wurde somit in dem betroffenen Gebiet zuerst verwirklicht.

Folglich rechtfertigt die konkrete Schutzbedürftigkeit des reinen Wohngebietes die Annahme eines Zwischenwertes nach 6.7 TA Lärm. Dabei wurde die generell zulässige Anhebung des Immissionsrichtwerts auf denjenigen für Kern-, Dorf- und Mischgebiete (45 dB(A) nachts) in dem Gutachten des Ingenieurbüros I.B.U. noch gar nicht ausgeschöpft. Vielmehr wurde aufgrund der besonderen Schutzwürdigkeit eines reinen Wohngebiets lediglich ein Immissionsrichtwert von 40 dB(A) nachts angenommen.

Zudem wurden umfangreiche Voruntersuchungen zur optimalen Anordnung der geplanten Abstellung durchgeführt und die primäre Schallquelle (Abstellung) mit einem Schallschutz (Halle) versehen.

Bei der Berechnung der Maximalpegel werden Einzelereignisse betrachtet und keine Durchschnittswerte. Im Rahmen des Planfeststellungsantrages war das Kurvenquietschen als Maximalpegel angenommen worden.

Aufgrund der Nachfragen der Anlieger bei der Anwohnerversammlung erfolgte eine ergänzende Berechnung der Schallimmissionen aus dem Türeinschlagen der Kfz. Nach TA Lärm darf der Maximalpegel den Immissionsrichtwert zur Nachtzeit um 20 dB(A) überschreiten. Eine Überschreitung um 20 dB(A) liegt nicht vor.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Der Maximalpegel zur Tagzeit darf den Immissionsrichtwert um 30 dB(A) überschreiten. Unter Berücksichtigung des Immissionsrichtwertes von 55 dB(A) berechnet sich der zulässige Maximalpegel zu 85 dB(A). Dieser wird ebenfalls nicht überschritten. Die Annahme des Maximalpegels für ein allgemeines Wohngebiet ist, wie o. a., der Zwischenwertbildung geschuldet.

Obwohl auch bei der ursprünglich vorgesehenen Anordnung die Grenzwerte eingehalten werden, wurde die Parkplatzpositionierung durch die Änderungen im 1. und 2. Deckblatt optimiert. Die ursprünglich südlich der Lackierhalle vorgesehenen Parkplätze werden nördlich davon angeordnet. Die Fahrzeuge werden auf direktem Wege dorthin geführt. Auch die überarbeitete Planung ist sowohl Umwelt- als auch Schallbelange betreffend in Gutachten geprüft worden.

Ebenfalls optimiert wird die Stellung von Lager- und Fahrdienstgebäude (1. Deckblatt).

Wie o. a. wurden in den Schallgutachten die gesetzlich vorgeschriebenen Bewertungsverfahren für Schallimmissionen herangezogen. Diese sind für das Hauptwerkstattgelände die TA Lärm, in deren Rahmen nachts die lautstärkste Stunde berechnet wird, und für die Zulaufstrecke die 16. BImSchV, in deren Rahmen tagsüber Durchschnittswerte über 16 Stunden sowie nachts über 8 Stunden angesetzt werden.

Die TA Lärm sieht eine Immissionsbeurteilung anhand der Immissionsrichtwerte entsprechend Abschnitt 6.1 vor. Diese Beurteilung ist unabhängig davon, welche Schallimmissionen durch andere Schallquellen, außer den gewerblichen Schallquellen, vorhanden sind und wie laut es vor Erstellung einer Anlage tatsächlich ist. Andere Gewerbebetriebe haben keinen Einfluss auf die Schallimmissionen zur Nachtzeit an Gebäuden der Einwender. Eine Erhebung der Vorbelastung ist nicht erforderlich.

Unter Abschnitt 4.1.4 der immissionstechnischen Untersuchung – Deckblatt (Teil 1) - Beurteilung der Luftschallimmissionen in der Nachbarschaft vom 02.04.2015 ist aufgelistet, welche zusätzlichen Schallquellen in der Prognoseberechnung berücksichtigt wurden. Der Anlage Nr. 1.3.4 dieser Untersuchung sind für die außenliegenden Schallquellen K 1 bis K 6 entsprechende Angaben zu entnehmen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Nach Abschnitt 6.4 der TA Lärm ist für die Beurteilung in der Nacht die lauteste Nachtstunde heranzuziehen. Für den Nachweis der Schallimmissionen zur Nachtzeit wurde vom für die Anlieger ungünstigsten Fall ausgegangen, dass alle 32 Stadtbahnzüge (64 Fahrzeuge) in der lautstärksten Stunde ein- oder ausfahren (in der Realität werden diese Fahrten nicht innerhalb einer Stunde stattfinden). Zusätzlich wurde unterstellt, dass auch das gesamte Fahrpersonal in dieser Stunde eintrifft bzw. abfährt. Diese Fahrten und Parkvorgänge sind berücksichtigt worden. Reinigungs- und Wartungsarbeiten sind dann bereits erfolgt. Planmäßig sind keine weiteren Fahrten auf dem Betriebsgelände zur Nachtzeit vorgesehen.

Bereits heute wird das Werkstattgelände von Lkw angefahren. Der durch die Abstellanlage entstehende sporadische Lkw-Verkehr, der in den Tageswerten in den Schallgutachten anzusetzen ist, bleibt ohne Auswirkung.

Der Nachtbetrieb in der Hauptwerkstatt würde sich, wie im Schallgutachten beschrieben, auf den östlichen Teil (HW28) beschränken. Daher sind nächtliche Emissionspunkte für Lüftungsaggregate auch nur dort anzusetzen. Eine Genehmigung für diesen Nachtbetrieb liegt der Vorhabenträgerin bereits vor. Für die Abstellanlage sind zum jetzigen Planungsstand keine Lüftungsaggregate vorgesehen.

Die vorgesehenen Maßnahmen zum Lärmschutz im Rahmen des Projektes sind, wie das Schallgutachten aufzeigt, ausreichend. Auch die Schall-Grenzwerte für Kleingärten werden weit unterschritten. Daher ist ein Schallschutz durch z. B. Aufschüttungen entlang des westlichen Teils der Zulaufstrecke nicht erforderlich.

Die Schallschutzwand an der Straße Simonskaul wird schallabsorbierend gebaut, so dass es nicht zu Schallreflektionen kommt, die die Anwohner nördlich der HGK-Trasse beeinträchtigen.

Im Rahmen des Gutachtens wurden die Gebäude betrachtet, die sich nach gutachterlicher Einschätzung im Einflussbereich der Zulaufstrecke und der Anbindung an die Neusser Straße befinden. Die Bebauung nördlich der bestehenden Trasse der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) – Heinrich-Hoerle-Straße inbegriffen – wurde bei der

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Berechnung der Immissionspegel nicht berücksichtigt, da sie mehr als 100 m von der geplanten Trasse entfernt ist. Bei diesen Abständen kommt es nicht zu relevanten Änderungen der Schall- und Erschütterungsimmissionen in einem Wohngebiet.

Um jedoch der Besorgnis der Einwender Rechnung zu tragen, wurde ein zusätzliches Schallgutachten in Auftrag gegeben, in dem die zu erwartenden Schallimmissionen durch die geplante Zulaufstrecke der KVB an den Immissionspunkten nördlich der HGK-Trasse berechnet wurden. Das Gutachten bestätigt die im Vorfeld getätigte gutachterliche Einschätzung.

Für die Abstellanlage und die Zulaufstrecke wurde durch immissionstechnische Untersuchungen ermittelt, welche schallschutztechnischen Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die gesetzlich ausgewiesenen Grenzwerte einzuhalten. Es ist dargestellt, dass durch diese Maßnahmen - wie z. B. der Bau einer Halle, einer Lärmschutzwand und Schallschutzfenster - dem Schallschutz ausreichend Rechnung getragen wird.

.

B.4.14.4.3 Eingriff in Landschafts- und Naturschutzgebiete, Artenschutz

Bezüglich der Einwendungen, in denen Bedenken hinsichtlich des Eingriffs in Landschafts- und Naturschutzgebiete bzw. hinsichtlich des Artenschutzes geäußert wurden, ist folgendes zu erwidern:

In der Umweltverträglichkeitsstudie und im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere und Pflanzen umfassend bewertet worden.

Der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet bzw. den geschützten Landschaftsbestandteil erfolgt nach Abstimmung mit den zuständigen städtischen Behörden.

Im Rahmen dieser Abstimmung wurde die Trasse der Zulaufstrecke in südlicher Randlage geplant. Hierdurch wird zwar mehr Fläche im Vergleich zu den nördlich verlaufenden Varianten in Anspruch genommen, jedoch wird, da durch diese Planung der heutige Gleisanschluss an die HGK-Trasse aufgegeben werden kann, die Zerschneidung von Gehölzbeständen vermieden und es entsteht ein durchgehender Grünzug. Im Vergleich der Zulaufstrecken werden die günstigere Trassenführung innerhalb des geschützten Landschaftsbestandteils und die Aufhebung vorhandener Zerschneidungswirkungen

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

durch den Rückbau des vorhandenen Anschlussgleises als entscheidende Vorteile für die Zulaufstrecke Süd gewertet.

Im Rahmen der Bauarbeiten wird zudem darauf geachtet, dass der Eingriff so gering wie möglich erfolgt. Alle Ausgleichsmaßnahmen werden vor Ort, im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs durchgeführt.

Die möglichen mit dem Bauvorhaben verbundenen artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen wurden in einer Artenschutzprüfung gemäß den Vorgaben der Verwaltungsvorschriften Artenschutz des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz untersucht und bewertet. In dieser artenschutzrechtlichen Prüfung sind die speziellen artenschutzrechtlichen Belange auch unter Berücksichtigung der Bauphase behandelt worden und es wurden entsprechend zu ergreifende Schutzmaßnahmen benannt.

Eine projektbedingte Beeinträchtigung ist bei einzelnen Fledermausarten sowie mehreren europäischen Vogelarten gegeben. Streng geschützte Reptilien- und Amphibienarten sind auf Grundlage der Ergebnisse der durchgeführten, flächendeckenden Untersuchungen von dem Bauvorhaben nicht betroffen.

Zur Sicherstellung eines ausreichenden Quartierangebotes werden vorsorgeorientiert (vor Baubeginn) Fledermauskästen installiert. Erhebliche projektbedingte Störungen sind bei allen im Gebiet nachgewiesenen Fledermausarten ausgeschlossen.

Für die diversen europäischen Vogelarten ist unter Berücksichtigung einer auf die Brutzeit Rücksicht nehmenden Baufeldräumung eine Verletzung / Tötung dieser Arten weitgehend ausgeschlossen. Der projektbedingte Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann bei allen betroffenen Arten durch Ausweichen in verbleibende Lebensraumstrukturen kompensiert werden.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie, des Landschaftspflegerischen Begleitplans und der artenschutzrechtlichen Prüfung wurde nachgewiesen, dass der Eingriff verträglich ist. Die Entscheidung erfolgt jeweils in Abstimmung mit der für diese Belange zuständigen Höheren und Unteren Naturschutzbehörde.

B.4.14.4.4 Visuelle Störung durch die Halle, die Oberleitungen sowie durch die nächtliche Beleuchtung des Geländes

Hinsichtlich der Einwendungen bezüglich einer visuellen Störung durch die Abstellhalle, den Oberleitungen etc. reicht es zur Annahme eines abwägungsrelevanten Nachteils regelmäßig nicht aus, wenn ein Vorhaben nur die Aussicht in die freie Landschaft beeinträchtigt (VGH München BayVBI 2001, 665), außer es liegt eine optische Beeinträchtigung durch die erdrückende Wirkung der Anlage vor (BVerwG NVwZ 2003, 209, 210). Letzteres ist hier jedoch nicht anzunehmen, da die Halle den Vorgaben des BauGB und der BauO NRW entspricht und somit auch die Vorgaben zu Abstandsflächen in § 6 BauO NRW einhält. Auch die Oberleitungen entfalten keine erdrückende Wirkung i. S. dieser Rechtsprechung.

Die Halle ist in dem für die Planfeststellung erforderlichen Maße geplant. Im Erläuterungsbericht für die Offenlage war dargelegt, dass die Höhe der Abstellhalle maximal 10 m sein wird. Entsprechend der planfestgestellten Unterlagen mit Stand des zweiten Deckblattes wird die Halle eine maximale Höhe von 8 m nicht überschreiten.

Im Rahmen des Planungsfortschrittes wurden auch Gestaltungselemente der Begrünung (z. B. Dach und Wandfläche), u. a. unter Berücksichtigung des Brandschutzes, geprüft. Ziel dieser Untersuchung war es, eine Lösung zu finden, welche die optische Veränderung der industriellen Silhouette abmildert und dennoch wirtschaftlich vertretbar ist. In der überarbeiteten Umweltverträglichkeitsstudie und in dem überarbeiteten Landschaftspflegerischen Begleitplan ist die vorgesehene Dachbegrünung der Abstellhalle beschrieben. Demnach kann 85 % der Dachfläche als Gründach ausgebildet werden. Es werden somit 11.060 m² extensiv begrünt. Die Überprüfung der Möglichkeiten einer Fassadenbegrünung hat ergeben, dass sie sowohl aus brandschutztechnischen Gründen, aufgrund der Herstellungskosten, des hohen Aufwandes für Pflege und Instandhaltung, des hohen Risikos für Bauschäden infolge von Durchwurzelung und daraus resultierender hoher Folgekosten und der ggf. erfolgenden Verschlechterung der Optik, falls die Fassadenbegrünung nicht flächendeckend angeht, nicht weiter verfolgt wird. Es wird daher im Süden eine fassadenunabhängige Anpflanzung (Baumreihe) vorgenommen, die Eingang in den Landschaftspflegerischen Begleitplan gefunden hat. Weitere Pla-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

nungsdetails werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt, da hier noch - wie im Antrag ausgeführt - eine gesonderte Baugenehmigung erteilt wird.

Hinsichtlich der nächtlichen Beleuchtung des Geländes hat die Vorhabenträgerin zugesichert, dass die Festlegung der Beleuchtung (Standorte von Leuchtkörpern und Leuchtintensität) neben den sicherheitsrelevanten Aspekten auch die immissionsschutzrechtlichen Vorgaben zum Schutz der Anwohner berücksichtigt. Sie wird bedarfsgerecht und gesteuert über Bewegungsmelder erfolgen, sie wird gerichtet und insektenfreundlich sein, so dass in sehr großen Bereichen lediglich im Falle von Bewegungen auf dem Gelände eine Beleuchtung erfolgt. Sie ist somit von der Hallenhöhe unabhängig.

Nach der planfestgestellten Unterlage wird die Abstellhalle maximal 8 m hoch gebaut werden. Zudem sind neben den oben aufgeführten Beleuchtungen keine weiteren geplant. Ein zusätzlicher Sichtschutz wird nicht erforderlich sein.

Die visuellen Auswirkungen des Vorhabens werden daher durch geeignete Maßnahmen so gering wie möglich gehalten und sind zumutbar.

B.4.14.4.5 Wertverlust, Minderung des Verkehrswertes von Häusern und Grundstücken

Minderungen des Verkehrswertes oder Mietwerteinbußen, auf die sich einige Einwender berufen, gehören als solche nicht zu den für die planerische Abwägung erheblichen Belangen. Für den Verkehrswert ist in der Rechtsprechung des BVerwG schon lange anerkannt, dass er keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellt (BVerwG, Buchholz 310 § 47 VwGO Nr. 102 S. 34 = NVwZ 1995, 895 m. w. N.). Für den Mietwert gilt nichts anderes. Er hängt ebenso wie der Verkehrswert von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potenzielle Änderungen des Mietwertes betroffener Wohnungen, sondern nur auf die – nach ihrem Maß bewältigungsbedürftigen – faktischen Auswirkungen des Vorhabens an, die im Fall des Einwenders in die Abwägung eingestellt werden müssen (BVerwG, Urteil vom 9. 2. 2005 - 9 A 80/03).

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Somit kann hier offen bleiben, ob die von dem Einwender behaupteten Minderungen des Verkehrswertes oder Mietwerteinbußen überhaupt eintreten werden.

Soweit Minderungen des Verkehrswertes oder Mietwerteinbußen hier überhaupt eintreten werden, müssen diese von der KVB auch nicht ersetzt werden. Alleine maßgeblich sind insoweit die Entschädigungsregelungen in § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG und den entsprechenden fachplanungsrechtlichen Spezialvorschriften (Beck'scher Online-Kommentar VwVfG, § 74, Rn. 115). Diese sind abschließend und lassen keinen Raum für Ansprüche etwa nach enteignungsrechtlichen oder zivilrechtlichen Grundsätzen. Aus § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ist allerdings kein Anspruch auf Ausgleich aller Vermögensnachteile welche ein Planvorhaben auslöst, abzuleiten (BVerwG NVwZ 1996, 1003). So werden Wertminderungen eines Grundstücks unterhalb der Enteignungsschwelle regelmäßig nicht erfasst (BVerwG NVwZ 2007, 445, 458), ebenso wenig Umsatz- oder Gewinnchancen (BVerwG Urt. v. 10.7.2012).

Soweit Einwender darauf verweisen, dass Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG betroffen sei, da aufgrund des Vorhabens eine Wertminderung des Grundstücks eintreten werde, ist darauf hinzuweisen, dass Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG auch zugunsten der Vorhabenträgerin in der Abwägung zu berücksichtigen ist. Das Gebot der Rücksichtnahme wird durch das geplante Vorhaben nicht verletzt.

Zudem gilt lt. höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Vermögensgutes in der Regel nicht den Schutzbereich des Eigentumsrechts berühren (vgl. Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 05.02.2002, 2 BvR 305/93 und 2 BvR 348/93). Dies gilt insbesondere auch für Wertverluste an einem Grundstück, die durch die behördliche Zulassung eines Vorhabens in der Nachbarschaft eintreten (vgl. BVerfG vom 24.01.2007, 1 BvR 382/05). Das Bundesverwaltungsgericht führt in seiner Entscheidung vom 16.03.2006, 4 A 1001/04, (m. w. Nachweisen) weiter aus: „Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i. S. des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.“ Eine Wertgarantie für Immobilien besteht somit nicht.

Zudem ist anzumerken, dass die Hauptwerkstatt bereits vor Errichtung der angrenzenden Wohnbebauung vorhanden war und mit einer möglichen weiteren Nutzung des Geländes für Betriebszwecke der KVB zu rechnen war.

B.4.14.5 Entscheidung über einzelne Einwendungen von privaten Verfahrens-beteiligten (soweit die Themen nicht bereits unter B.4.14.4 erfasst sind)

B.4.14.5.1 Einwenderin P 3

▫ Die Einwenderin befürchtet, dass das Bauvorhaben nur der erste Schritt sei und weitere größere Bauvorhaben der KVB in 2019 folgen. Angeblich beabsichtige die KVB, das nördlich gelegene Gelände, auf dem sich derzeit viele Kleingärten befinden, ab 2019 z. B. für Parkplätze zu beanspruchen. Auf der KVB-Informationsveranstaltung am 6.1.2014 sei dies jedoch vehement bestritten worden und in den Unterlagen werde auch nicht auf eine spätere Erweiterung eingegangen.

Die Einwenderin befürchtet zudem, dass, wenn die erste Baumaßnahme erst einmal abgeschlossen ist, die KVB dann besser der Planfeststellungsbehörde gegenüber argumentieren könnte, warum sie genau dort, wo bereits viel investiert wurde, weiter ausbauen möchte; sie könnte leichter eine Genehmigung erhalten, als wenn sie direkt die Gesamtpläne vorlegt, die viel mehr in die Natur eingreifen.

➤ Den Bedenken wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt.

Über die beantragte Abstellanlage und die begleitenden Bauten hinaus ist seitens der KVB zurzeit kein weiterer Ausbau auf dem Gelände oder im Bereich der Kleingärten geplant. Sollte dies jedoch in Zukunft der Fall sein, müssten unabhängig vom jetzigen Verfahren entsprechende Genehmigungen eingeholt werden. Der Eingriff in die Natur wäre auch bei einem weiteren Genehmigungsantrag entsprechend zu bewerten.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Die Einwenderin führt weiter aus, dass gemäß Umweltverträglichkeitsstudie vom 12.11.2013 genau dieses Gebiet im städtischen Umfeld eine besondere Vernetzungsfunktion besitzt und als Lebensraum für viele Tier- und Pflanzenarten dient. Sie weist darauf hin, dass der Biotopverbund als Gebiet mit besonderer Bedeutung bewertet ist.

➤ Aufgrund der genannten Vernetzungsfunktion und Bedeutung des Gebietes werden daher alle Ausgleichsmaßnahmen vor Ort, im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs umgesetzt, auch auf Flächen der KVB, die zurzeit landwirtschaftlich genutzt werden.

Sowohl die Variantenauswahl bei der Zulaufstrecke als auch die Festlegung der Kompensationsmaßnahmen sind im Einvernehmen mit den für diese Belange zuständigen Fachbehörden erfolgt und entsprechend von der Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss planfestgestellt.

B.4.14.5.2 Einwender P 5 und P 6

▫ Die Einwender befürchten u. a., dass auf lange Sicht hinweg die KVB auf ihren auch noch nicht genutzten Grundstücken in Weidenpesch (angrenzend an das jetzige Werks Gelände) eine Nutzung anstrebt, die den Charakter des Stadtviertels negativ verändert.

Der jetzt geplante Bau einer Abstellhalle könnte der erste Schritt sein, womit der stadtnahe Standort Weidenpesch für die KVB weiter ausgebaut werden soll.

➤ Den Bedenken wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt.

Über die beantragte Abstellanlage und die begleitenden Bauten hinaus ist seitens der KVB zurzeit kein weiterer Ausbau auf dem Gelände oder den benachbarten Grundstücken geplant. Sollte dies in Zukunft der Fall sein, müssten unabhängig vom jetzigen Verfahren entsprechende Genehmigungen eingeholt werden.

▫ Die geplante Zulaufstrecke laufe durch ein in Köln einzigartiges Naturschutzgebiet. Der Kölner Norden und der Stadtteil Weidenpesch gehörten nicht gerade zu den wohl gestalteten Stadtteilen Kölns. Hier drohe nun die Zerstörung eines ausgleichenden Naherholungsgebietes.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Im Rahmen der Abstimmung mit den entsprechenden städtischen Ämtern wurde die Trasse der Zulaufstrecke in südlicher Randlage geplant. Hierdurch wird zwar mehr Fläche im Vergleich zu den nördlich verlaufenden Varianten in Anspruch genommen, jedoch wird, da durch diese Planung der heutige Gleisanschluss an die HGK-Trasse aufgegeben werden kann, die Zerschneidung von Gehölzbeständen vermieden und es entsteht ein durchgehender Grünzug. Im Vergleich der Zulaufstrecken werden die günstigere Trassenführung innerhalb des geschützten Landschaftsbestandteils und die Aufhebung vorhandener Zerschneidungswirkungen durch den Rückbau des vorhandenen Anschlussgleises als entscheidende Vorteile für die Zulaufstrecke Süd gewertet.

Im Rahmen der Bauarbeiten wird zudem darauf geachtet, dass der Eingriff so gering wie möglich erfolgt. Alle Ausgleichsmaßnahmen werden vor Ort, im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs durchgeführt.

▫ Die Einwender befürchten, dass mit den vorliegenden Plänen der Charakter des Viertels negativ verändert wird. Ihnen fehle unabhängig von den vorliegenden Plänen eine übergreifende Planung, wie es in dem Viertel und speziell in dem ausgewiesenen Naturschutzgebiet Ginsterpfad in Zukunft weiter gehen soll. Sie sehen viele Provisorien, die gestaltet werden müssten. Die jetzt von der KVB vorgelegten Pläne gehen nach ihrer Ansicht in die falsche Richtung.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Mit dem Bau der Abstellanlage auf dem bereits als Sondergebiet ausgewiesenen Gelände der Hauptwerkstatt wird eine Fläche in ihrer bereits definierten Funktion genutzt.

Wie oben bereits ausgeführt, bestehen zurzeit keine Planungen der KVB zu weiterem Ausbau, insbesondere nicht außerhalb des Hauptwerkstattgeländes.

Weitere Planungen im Umfeld obliegen der Stadt Köln und sind nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ In den Plänen werde auch dargestellt, dass eine bisher als Acker genutzte Fläche an der Straße Simonskaul nach den Bauarbeiten zu einer Extensivwiese umgestaltet werden soll. Seitens der Einwender wird darauf hingewiesen, dass es für Kinder in dem Stadtteil westlich der Neusser Straße keine ansprechende Spielwiese, geschweige denn einen ansprechenden Spielplatz gibt. Sie würden gerne hiermit anregen, wenn es zu dieser Neugestaltung der Fläche an der Straße Simonskaul wirklich kommt, hier eine ansprechende Spielwiese und vielleicht sogar einen neuen Spielplatz zu schaffen.

Auch wäre das Aufstellen von ein oder zwei Bänken entlang des Weges sehr wünschenswert, da das von der Planung betroffene Gebiet für wirklich viele Bürger aus Weidenpesch und Longerich zur Naherholung genutzt wird und hier auch viele ältere Menschen spazieren gehen.

Sie regen weiter an, entlang der Trasse Bäume zu pflanzen, um das dann beschädigte Landschaftsbild wieder aufzuwerten.

➤ Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen für den Grüneingriff wurden mit den zuständigen Ämtern der Stadt Köln abgestimmt. Baumpflanzungen entlang der Trasse nördlich der Straße Simonskaul sind nicht vorgesehen und wurden von den städtischen Ämtern auch nicht angeregt.

Ausgleichsmaßnahmen umfassen lediglich "Grünmaßnahmen", d. h. Bepflanzungen oder Flächen zur Renaturierung, nicht jedoch die Anlage von Spielplätzen oder Bänken. Hierzu müsste die Stadt Köln entsprechende Planungen vornehmen.

B.4.14.5.3 Einwender P 7

▫ Der Einwender beklagt, dass es durch die zukünftig geplanten Ein- und Ausfahrten in den frühen Morgenstunden und dem Ausschluss einer zukünftigen eigenen Bahntrasse auf der Neusser Straße zu einer Mehrbelastung des (Berufs-)Verkehrs kommen werde, auch diese Mehrbelastung werde in den ihm bekannten Gutachten nicht berücksichtigt.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Da die Ein- und Ausfahrten in der Regel außerhalb der Hauptverkehrszeiten erfolgen, sind keine Auswirkungen auf den (Berufs-)Verkehr zu erwarten.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Das hier angrenzende Naturschutzgebiet am Ginsterpfad sei für ihn ein wesentlicher Faktor für Lebensqualität in diesem Stadtteil. Durch die dreijährige Bauzeit, aber auch durch die später einfahrenden und ausfahrenden Züge, sehe er einen enormen Eingriff und Belastung.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

In das Naturschutzgebiet am Ginsterpfad selbst erfolgt kein Eingriff. Es liegt nach Abstimmung mit den zuständigen Behörden in dem von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten Scopingtermin auch außerhalb des zu untersuchenden Raumes der Umweltverträglichkeitsstudie.

Im Rahmen der Abstimmung mit den entsprechenden städtischen Ämtern wurde die Trasse der Zulaufstrecke in südlicher Randlage geplant. Hierdurch wird zwar mehr Fläche im Vergleich zu den nördlich verlaufenden Varianten in Anspruch genommen, jedoch wird, da durch diese Planung der heutige Gleisanschluss an die HGK-Trasse aufgegeben werden kann, die Zerschneidung von Gehölzbeständen vermieden und es entsteht ein durchgehender Grünzug. Im Vergleich der Zulaufstrecken werden die günstigere Trassenführung innerhalb des geschützten Landschaftsbestandteils und die Aufhebung vorhandener Zerschneidungswirkungen durch den Rückbau des vorhandenen Anschlussgleises als entscheidende Vorteile für die Zulaufstrecke Süd gewertet.

Im Rahmen der Bauarbeiten wird zudem darauf geachtet, dass der Eingriff so gering wie möglich erfolgt. Alle Ausgleichsmaßnahmen werden vor Ort, im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs durchgeführt. Die Bauzeit wird voraussichtlich 2,5 Jahre betragen.

B.4.14.5.4 Einwender P 8 und P 9

▫ Die Einwender teilen mit, dass das dem Planfeststellungsantrag beigelegte Schallgutachten nicht berücksichtige, dass die Lärmbelästigung durch Pkw schon auf dem Gelände der KVB stattfindet und nicht erst auf den Zufahrtsstraßen. Gegenüber heute finden also zukünftig 74 Fahrten mehr statt. Hierbei sei insbesondere zu beachten, dass die Zufahrt zum Gelände nachts durch ein Tor geschlossen ist und dieses dann immer aufs Neue geöffnet werden muss und das Auto, nachdem es erst gebremst hat, wieder anfahren muss.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Pkw-Fahrten auf dem Hauptwerkstattgelände werden berücksichtigt. Da hier nach TA Lärm die lautstärkste Stunde zu berücksichtigen ist, sind 32 Pkw-Fahrten mit ihrem Fahrweg auf dem Hauptwerkstattgelände für an- bzw. abfahrende Fahrer berücksichtigt worden. Das Reinigungspersonal ist dann nicht mehr zugegen. Im Schallgutachten wird davon ausgegangen, dass die Kfz auf dem HW-Gelände innerhalb der lautstärksten Nachtstunde bis zum Tor mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Damit wurde der ungünstigere Fall berücksichtigt, da Brems- und Anfahrgeräusche nur kurzfristig und bei geringeren Geschwindigkeiten anzusetzen wären.

▫ In dem Gutachten stehe nicht eindeutig drin, dass nachts auf dem gesamten Gelände keine Fahrbewegungen außerhalb der Hallen stattfinden werden. Es steht u. a. in dem Gutachten, dass die Fahrzeuge nachts aus der Abstellanlage in die Waschanlage rangiert werden. Des Weiteren steht dort auch, dass die Halle nur nach Süden hin geschlossen ist. Was mit den anderen Seiten ist, sei dem Gutachten nicht zu entnehmen.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Um nachts von der Halle in die Waschanlage zu rangieren, fahren die Stadtbahnzüge - entgegen der Aussage der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin - ein Stück aus der Abstellhalle heraus. Sie verbleiben dabei mindestens (abhängig vom Abstellgleis) zu einem Viertel in der Halle. Da dies nicht innerhalb der lautstärksten Stunde geschieht, sind diese Fahrten für die Beurteilung nicht maßgeblich. Die Rangierfahrten werden zudem nur mit geringer Geschwindigkeit durchgeführt und verursachen daher keine hohen Schallwerte.

Die Halle wird zu allen Seiten hin geschlossen sein. Dort, wo die Zugänge und Zufahrten sind, sind Türen und Tore angeordnet. Da die Tore während der Ausfahrt jedoch geöffnet sind, wurden sie nicht als schalldämmend berücksichtigt.

▫ Die Einwender möchten, dass der KVB zur Auflage gemacht wird, ihre Baumaterialien nicht durch die Straße Simonskaul und die Mönchsgasse anliefern zu lassen. Es müsste

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

vielmehr eine Baustraße vom Gelände bis zur Neusser Straße eingerichtet werden. Diese Straße könnte dann auch später für den anfallenden Pkw- und Lkw-Verkehr genutzt werden.

➤ Die zentrale Baustelleneinrichtungsfläche ist südlich der Simonskaul und östlich der bestehenden Trasse der Zulaufstrecke vorgesehen. Bezüglich der Baustelleneinrichtung und -logistik sind neben den Belangen der Anwohner auch die Belange von Flora und Fauna zu berücksichtigen. Daher ist die Anlieferung über die Straße Simonskaul vorgesehen.

B.4.14.5.5 Einwenderin P 10

▫ Die Einwenderin bringt vor, dass die geplante KVB-Trasse die Simonskaul kreuzt. Die Simonskaul werde von Notarzwagen - kommend aus nördlicher Richtung vom Heilig Geist-Krankenhaus - genutzt, um möglichst schnell zum Einsatzort gelangen zu können. Eine mögliche Wartezeit des Notarztes an einer Ampel oder Schranke sei nicht akzeptabel. Ein Umfahren dieses Hindernisses über die Neusser Straße würde aufgrund des dort erheblich höheren Verkehrsaufkommens und der längeren Wegstrecke zu einem erheblichen Zeitverlust zu Lasten eines zeitnahen Notarzteinsatzes führen.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Um unter anderem solche Themen abzustimmen, wurde auch die Berufsfeuerwehr der Stadt Köln an dem Verfahren beteiligt. Die Berufsfeuerwehr hat bezüglich des beschränkten Bahnübergangs in der Simonskaul keine Bedenken geäußert.

Bereits heute muss auf dem bestehenden Bahnübergang der Simonskaul mit Güterverkehr gerechnet werden. Darüber hinaus erfolgen Ein- und Ausrückfahrten in der Regel innerhalb der verkehrsschwachen späten Abend-/Nacht- bzw. frühen Morgenstunden. In diesem Zeitraum ist nicht mit Verkehrsbehinderungen auf der Neusser Straße zu rechnen, die einen Rettungseinsatz verzögern würden.

B.4.14.5.6 Einwender P 11

▫ Der Einwender beklagt, dass es bei den Planungsunterlagen keine Stellungnahme des Denkmalschutzes gebe. Die KVB-Hauptwerkstatt stehe unter Denkmalschutz und Anbauten oder Gebäude in unmittelbarer Nähe zum geschützten Objekt bedürften der Zustimmung des Denkmalschutzes.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurden auch die Belange des Denkmalschutzes untersucht. Die am Verfahren beteiligten Vertreter des Denkmalschutzes und der archäologischen Bodendenkmalpflege der Stadt Köln haben keine Bedenken gegen das Vorhaben.

▫ Bei den Planungsunterlagen gebe es keine Gutachten/Beschreibungen zum Brandschutz und besonderen Schutz der Anwohner/-innen im Brandfall.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Parallel zum Planungsprozess erfolgen Abstimmungen mit der Berufsfeuerwehr der Stadt Köln. Für die Gebäude wurde ein Brandschutzkonzept erarbeitet und mit dem 2. Planänderungsantrag (2. Deckblatt) den Antragsunterlagen beigelegt.

Die Berufsfeuerwehr der Stadt Köln wurde an dem Planfeststellungsverfahren beteiligt. Die von der Feuerwehr geforderten Auflagen sind in den Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses enthalten.

▫ Es finden sich keine beschriebenen Maßnahmen seitens der KVB, um Lärmemissionen im oberirdischen Teilstück der Neusser Straße zwischen Mollwitzstraße und Einmündung in die Zulaufstrecke zu reduzieren. Hier werde es vor allem durch die zusätzlichen Ein- und Ausfahrten zur Abstellhalle vor allem in den ruhesensiblen Nachtzeiten (ab 23 Uhr und ab 4 Uhr) zu zusätzlichen Belastungen in einem Bereich kommen, der heute schon erheblichen Lärmemissionen ausgesetzt ist.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Für Bestandsstrecken besitzt die KVB eine Betriebsgenehmigung. Da es in diesem Streckenabschnitt zu keinen baulichen Veränderungen kommt, bleibt die Bestandstrecke von der immissionstechnischen Untersuchung unberührt. Im Rahmen der Standortanalyse ist jedoch unabhängig von Betriebsgenehmigungen betrachtet worden, wie lang die jeweiligen Strecken zu relevanten Verteilungsknoten im Netz sind und durch welches Umfeld sie verlaufen.

▫ In den Planungsunterlagen der Zulaufstrecke sei kein Verkehrsweg am Gleiskörper zu finden. Dieser werde doch sicherlich notwendig sein, um Rettungsdienste (Notarzt / Feuerwehr) in einem Notfall (medizinischer Notfall / Feuerausbruch in einer Bahn) den Zugang zur Einsatzstelle am Zulaufgleis zu ermöglichen. Ebenfalls notwendig wäre dieser Weg für Service- und Wartungsarbeiten am Gleis oder Spannungsleitungen. Dieser Verkehrsweg würde zusätzlich das schützenswerte Gebiet reduzieren.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Ein Parallelweg zum Gleis ist aus betrieblichen Gründen für Wartungsarbeiten nicht erforderlich und auch nicht beantragt. Hierfür sowie für Rettungseinsätze werden die Gleise bzw. die Sicherheitsräume als Zuwegung genutzt. Jedoch ist seitens der Stadt Köln südlich der Gleistrasse sowie der Lärmschutzwand und nördlich der vorhandenen Bebauung bzw. der Grundstücksgrenzen geplant, einen Geh-/Radweg anzulegen. Dieser soll der Verbindung zwischen der Neusser Straße und der Straße Simonskaul dienen und langfristig Teil einer Verbindung zwischen Niehl, Weidenpesch und Longerich sein.

Der Bereich zwischen der Gleistrasse und der vorhandenen Bebauung wird von Ausgleichsmaßnahmen freigehalten werden, so dass für eine etwaige zukünftige Realisierung eines Geh-/Radweges durch die Stadt Köln keine Ausgleichsflächen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG in Anspruch genommen werden müssen. Die Geh-/Radwegplanung der Stadt Köln ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ In keinem Teil der Unterlagen sei zu erkennen, dass die Beschaffenheit und der Untergrund der Flächen der Zulaufstrecke über die Grünflächen geprüft wurden. In großen Bereichen dieses Geländes befanden sich Kiesgruben, die mit Hausmüll und hausmüllähnlichem Gewerbemüll verfüllt wurden. Der Einwender fragt, ob es auszuschließen sei, dass es zu Bodenabsenkungen kommt, wenn sich hier täglich tausende Tonnen über die Gleisanlagen bewegen.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Vorlage eines Gutachtens über die Beschaffenheit des Untergrunds entlang der Zulaufstrecke ist zu diesem Zeitpunkt nicht erforderlich. In der Regel wird ein solches Bodengutachten im Rahmen der Ausführungsplanung beauftragt, da in dieser Planungsphase der Aufbau des Gleiskörpers konkret betrachtet wird und zeitgleich eine Untersuchung stattfindet, an welchen Stellen die Tragfähigkeit des vorhandenen Untergrunds entsprechend der vorgesehenen Maßnahme optimiert werden muss.

Grundsätzlich sind die Altlastflächen bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie und zwischenzeitlich in einem Gutachten zur Bodenfunktionsermittlung und -bewertung sowie in einer geotechnischen Untersuchung betrachtet worden. In der weiteren Planung werden sie - wie oben beschrieben - entsprechend berücksichtigt (siehe auch Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.8 „Bodenschutz“ und 8.9 „Wasser- und Abfallrecht“).

▫ Die Abstellhalle wird den Anforderungen entsprechend elektrifiziert werden. Der Einwender fragt, mit welchen elektrischen Feldern im Normalbetrieb und mit welchen Feldern im Hochbetrieb (gleichzeitige Abfahrt mehrerer Straßenbahnzüge) zu rechnen sei und in welchem Verhältnis die Werte zur Bundes-Immissionsschutzverordnung stehen.

➤ Im Rahmen der Planung wurde für die Lage der elektrischen Anlagen ein ausreichender Abstand zu den angrenzenden Grundstücken berücksichtigt. Damit ist eine relevante Beeinflussung bezogen auf elektromagnetische Felder außerhalb des KVB-Betriebsgeländes ausgeschlossen. Sicherheitshalber erfolgt nach Inbetriebnahme der Anlage eine Messung der elektromagnetischen Verträglichkeit, die die Einhaltung der in der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung festgelegten Grenzwerte überprüft.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Der Einwender fragt, wie bei einer Inbetriebnahme dauerhaft gewährleistet und kontrolliert werden könne, dass es zu keiner Überschreitung von Grenzwerten jeglicher Art kommt, da sich die Betriebsfläche mitten in einem Wohngebiet befindet.

➤ Den Betroffenen wird durch § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses die Möglichkeit gegeben, bei nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens bei der Planfeststellungsbehörde Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen innerhalb der genannten Fristen zu beantragen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Über einen solchen Antrag müsste die Planfeststellungsbehörde entscheiden und ggf. dem Träger des Vorhabens entsprechende Schutzmaßnahmen auferlegen.

B.4.14.5.7 Einwender P 12

▫ Der Einwender befürchtet, dass ihm nach einer mindestens 3-jährigen Bauzeit der Anblick einer hässlichen voluminösen 10 Meter hohen Halle, von Masten und Oberleitungen, nächtliche Lärmbelästigung und die Außenbeleuchtung des Geländes bevorstehe.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Abstellanlage wird auf dem seit den 1920er Jahren bestehenden Betriebsgelände der KVB errichtet. Für die Abstellanlage sowie für die Gleisharfe ist aus schallschutztechnischen Gründen eine vollständige Umbauung vorgesehen, so dass die Anwohner vor den Schallimmissionen aus der Halle geschützt sind. Auch die erforderlichen Maste und Oberleitungen werden entsprechend innerhalb der Halle montiert. Alle Abstandsmaße zu Nachbargrundstücken werden mit den Planungen eingehalten. Zudem wird die bauliche Ausführung der Halle auf den bereits vorhandenen Baukörper der Werkstatt abgestimmt. Entsprechend der planfestgestellten Unterlagen mit Stand des zweiten Deckblattes wird die Halle eine maximale Höhe von 8 m nicht überschreiten.

Die Überprüfung der Möglichkeiten einer Fassadenbegrünung hat ergeben, dass sie aus brandschutztechnischen Gründen, aufgrund der Herstellungskosten, des hohen Aufwandes für Pflege und Instandhaltung, des hohen Risikos für Bauschäden infolge von Durchwurzelung und daraus resultierender hoher Folgekosten und der ggf. erfolgenden

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Verschlechterung der Optik, falls die Fassadenbegrünung nicht flächendeckend angeht, nicht weiter verfolgt wird. Es wird daher im Süden eine fassadenunabhängige Anpflanzung (Baumreihe) vorgenommen, die Eingang in den Landschaftspflegerischen Begleitplan gefunden hat.

Hinsichtlich Außenbeleuchtung wird auf die Ausführungen in Teil B, Ziffer 4.14.4.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Bauzeit wird voraussichtlich 2,5 Jahre betragen.

▫ Der Einwender führt weiter aus, dass die letzte Bahn um 2 Uhr und die erste Bahn um 4 Uhr fährt. Und das 7 Tage die Woche. Wenn die Bahnen abgestellt sind, rückt das Personal an, um die Bahnen zu reinigen und zu sanden. Da sich die Parkplätze für das Personal direkt hinter seinem und den nachbarlichen Grundstücken befinden, werden sie die An- und Abfahrt der Pkw, das Türeenschlagen usw. mit Sicherheit hören. Auch wenn die KVB den Anwohnern Maßnahmen zur Lärminderung verspricht, lasse sich das nicht realisieren. Das wäre nur mit einer Tiefgarage möglich. Aber diese Maßnahme würde die Kosten noch mehr in die Höhe treiben.

➤ Die KVB hat aufgrund der Nachfragen der Anlieger bei der Anwohnerversammlung eine ergänzende Berechnung der Schallimmissionen aus dem Türeenschlagen der Kfz durchführen lassen. Nach TA Lärm darf der Maximalpegel den Immissionsrichtwert zur Nachtzeit um 20 dB(A) überschreiten. Eine Überschreitung um 20 dB(A) liegt nicht vor. Der Maximalpegel zur Tagzeit darf den Immissionsrichtwert um 30 dB(A) überschreiten. Unter Berücksichtigung des Immissionsrichtwertes von 55 dB(A) berechnet sich der zulässige Maximalpegel zu 85 dB(A). Dieser wird ebenfalls nicht überschritten. Die Annahme des Maximalpegels für ein allgemeines Wohngebiet ist der Zwischenwertbildung geschuldet. Ungeachtet dessen wurde die Parkplatzpositionierung optimiert. Die ursprünglich südlich der Lackierhalle vorgesehenen Parkplätze werden nördlich davon angeordnet, obwohl auch bei der ursprünglich vorgesehenen Anordnung die Grenzwerte eingehalten werden.

Der Bau einer Tiefgarage mit den erforderlichen Rampen für die Ein- und Ausfahrt wäre aufgrund der bestehenden Bebauung, der Grünflächen sowie der bestehenden und erforder-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

derlichen Gleise auf dem Hauptwerkstattgelände mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden.

▫ Der Einwender führt weiter aus, dass das Wohngebiet den Charakter eines Gewerbegebietes bekomme. Er möchte auch weiterhin bei offenem Fenster schlafen können und seinen Garten genießen.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Mit dem Bau der Abstellanlage auf dem bereits als Sondergebiet ausgewiesenen Gelände der KVB wird keine Weichenstellung hin zu einem Gewerbegebiet vorgenommen, sondern eine Fläche in ihrer bereits definierten Funktion genutzt. Die KVB-Hauptwerkstatt ist hier bereits seit den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts in Betrieb.

Weil durch die Einhausung der Abstellanlage eine aktive Schallschutzmaßnahme umgesetzt wird, liegt nach der hier anzuwendenden TA Lärm bezüglich des Hauses des Einwenders keine Grenzwertüberschreitung vor. Daher sind keine zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen an seinen Schlafzimmerfenstern erforderlich.

Die Ein- und Ausrückfahrten der Stadtbahnen sowie die An- und Abfahrten der Fahrer und der Reinigungskräfte der KVB erfolgen nur in den o. g. Zeiträumen. Eine uneingeschränkte Nutzung des Gartens ist daher tagsüber und bis in die späten Abendstunden ohne Störungen durch die Stadtbahnfahrten möglich.

▫ Zu all den negativen Auswirkungen für die Anwohner komme noch dazu, dass die Zulaufstrecke zweigleisig durch ein Landschaftsschutzgebiet mit angrenzendem Naturschutzgebiet verlaufen soll.

➤ Der Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil erfolgt nach Abstimmung mit den entsprechenden städtischen Ämtern. Im Rahmen dieser Abstimmung wurde die Planung der Trasse in südlicher Randlage geplant. Hierdurch wird zwar mehr Fläche im Vergleich zu den nördlich verlaufenden Varianten in Anspruch genommen, jedoch wird, da durch diese Planung der heutige Gleisanschluss an die HGK-Trasse aufgegeben wer-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

den kann, die Zerschneidung von Gehölzbeständen vermieden und es entsteht ein durchgehender Grünzug. Im Rahmen der Bauarbeiten wird zudem darauf geachtet, dass der Eingriff so gering wie möglich erfolgt. Alle Ausgleichsmaßnahmen werden vor Ort, im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs durchgeführt.

Die Untere und die Höhere Naturschutzbehörde haben sowohl zu der Auswahl der planfestgestellten Vorzugsvariante der Zulaufstrecke ihr Einvernehmen erklärt als auch zu den diesen ausgleichenden Maßnahmen.

Auch wenn der Verkehr in der Regel in eine Richtung erfolgt, entstehen mit einer Eingleisigkeit Einschränkungen in der Betriebsabwicklung, da bei einer Eingleisigkeit nicht mehr auf Sicht gefahren werden kann, sondern Streckenblöcke abgesichert werden müssen und nur durch einen Zug belegt sein dürfen. Insbesondere bei einem Ausfall der Zugsicherung kommt es zu immensen betrieblichen Einschränkungen, da dann die Fahtabwicklung nur über einen Auftrag der Leitstelle und Rückmeldung erfolgen kann. Ein regulärer Betriebsstart bzw. -ende wäre damit kaum möglich. Gemäß § 15 Abs. 5 BOStrab sollen zudem Strecken für Zweirichtungsverkehr nicht eingleisig sein.

Für den Betrieb der Strecke sind folgende Abschnitte mindestens zweigleisig auszubauen:

- Auf rund 200 m Länge muss die Strecke nach der Anbindung an die Neusser Straße zweigleisig sein, um drei Doppelzüge dort unterbringen zu können. Es soll verhindert werden, dass es zu Rückstauungen kommt, die in die Neusser Straße bzw. in den Abzweigungsbereich hineinragen und dort zu Sicherheitsrisiken führen bzw. die Weichen des Abzweiges blockieren. Diese Stauungen entstehen durch die Fahrstraßensicherung des eingleisigen Abschnitts.
- Vor der Abstellanlage muss ein ca. 120 m Abschnitt zweigleisig ausgebaut sein, damit auf der Seite der Abstellanlage eine ausreichende Rangierlänge vorhanden ist.

Damit verbliebe - unter Berücksichtigung der einzubauenden Weichen - ein Abschnitt von ca. 340 m, der eingleisig realisiert werden könnte. Um diesen kurzen Abschnitt Eingleisigkeit umsetzen zu können, würden erhebliche Mehrkosten durch die erforderliche Fahrsignalanlage und die einzubauenden Weichen entstehen. Diese stehen nicht im Verhältnis zu der geringen möglichen Reduzierung des dauerhaften Eingriffs auf einem Drittel der Strecke im geschützten Landschaftsbestandteil und den daraus resultierenden betrieblichen Einschränkungen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Der Einwender führt weiter aus, dass das Gebäude der Hauptwerkstatt zudem unter Denkmalschutz steht, es könne zu Beeinträchtigungen des Umgebungsschutzes des Baudenkmals insbesondere durch die Einhausung der Abstellanlage kommen. Das zuständige Amt für Denkmalschutz müsse bei der detaillierten Planung des Gebäudes beteiligt werden.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurden auch die Belange des Denkmalschutzes untersucht. Die am Verfahren beteiligten Vertreter des Denkmalschutzes und der archäologischen Bodendenkmalpflege der Stadt Köln haben keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Aus den in Teil B, Ziffer 4.12 genannten Gründen hat die Planfeststellungsbehörde im Tenor dieses Planfeststellungsbeschlusses (Teil A, Ziffer 5) eine Erlaubnis nach dem Denkmalschutzgesetz NRW erteilt.

▫ Der Einwender erklärt, dass das Argument der KVB, die Kosten seien geringer weil das Gelände Eigentum ist, für ihn nicht relevant ist. Es wäre nicht erforderlich, dass extra eine Halle zur Lärminderung gebaut werden muss weil ein Wohngebiet angrenzt, wenn Gelände in einem Gewerbegebiet erworben würde und da gebaut werde - ohne Halle und Beeinträchtigungen für Anwohner. Außerdem müsste das Holzlager, das aufwendig renoviert wurde, nicht abgerissen und an einem anderen Standort wieder aufgebaut werden. Hier würden unsere Steuergelder verschleudert und der Steuerzahler, hier als Anwohner betroffen, werde auch noch „bestraft“ durch die negativen Auswirkungen dieses Bauprojekts. Er ist der Meinung, dass es in Köln wichtigere Probleme gebe, wie z. B. Bau von Kitas und bezahlbaren Wohnungen, die Sanierung der Rheinbrücken etc. Das nütze dem Bürger wenigstens, aber ein Parkhaus für die KVB-Züge sei überflüssig.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

In der Analyse der Standortalternativen sind alle relevanten Belange - nicht nur die Kosten - untersucht und in die Abwägung der Standortwahl einbezogen worden (siehe Teil B,

Ziffer 4.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Dies gilt sowohl für die Belange der Anwohner und der Umwelt als auch für die Belange der KVB.

▫ Der Einwender befürchtet, dass, wenn der Bau dann erst einmal genehmigt und gebaut sei, die Beschwerden der Bürger keinen mehr interessieren und die Klagen im Sand verlaufen.

➤ Den Betroffenen wird durch § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses die Möglichkeit gegeben, bei nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens bei der Planfeststellungsbehörde Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen innerhalb der genannten Fristen zu beantragen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Über einen solchen Antrag müsste die Planfeststellungsbehörde entscheiden und ggf. dem Träger des Vorhabens entsprechende Schutzmaßnahmen auferlegen.

▫ Der Einwender beklagt, dass ausgerechnet die Anwohner mit den geraden Hausnummern in der Stettiner Straße, deren Grundstück direkt an das Gelände grenzt, keine Einladung zu dem Informationsabend am 25.11.2013 im Pfarrheim Hl. Kreuz erhalten haben. Von denen sei ja auch der meiste Protest zu erwarten gewesen.

➤ Laut Aussage der KVB wurde eine großflächige Zustellung der Einladung über den Verteildienst des „Kölner Wochenspiegel“ veranlasst. Die KVB hat versichert, dass hier keine Absicht vorlag. Die KVB hatte den Betroffenen, die sich bei ihr gemeldet hatten, Einzelgespräche angeboten. Im Übrigen handelt es sich hier um einen Sachverhalt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Selbst wenn gar keine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne des § 27a VwVfG NRW durch die Vorhabenträgerin durchgeführt worden wäre, hätte dies keine Auswirkungen auf die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Der Einwender beklagt zudem optische und akustische Beeinträchtigungen sowie Staub- und Abgasbelästigung während der 3-jährigen Bauphase.

➤ Die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Umfeld wurden in der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt. Durch die zeitliche Begrenzung der Baumaßnahme konnte hier kein Ausschlusskriterium für die Planungen ermittelt werden. Die AVV Baulärm und die 32. BImSchV werden eingehalten. Die Auswirkungen der Baumaßnahmen sind im Planfeststellungsantrag und in den Nebenbestimmungen (siehe Teil A, Ziffer 8.2) dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt worden.

Die Bauzeit wird voraussichtlich 2,5 Jahre betragen.

B.4.14.5.8 Einwender P 13

Die Einwender sind Eigentümer eines Grundstücks an der Stettiner Straße, das mit einem Einfamilienhaus mit angrenzendem Garten bebaut ist. Das Grundstück grenzt in südlicher Richtung an die Grundstücke der Vorhabenträgerin, auf denen die Abstellanlage errichtet werden soll.

Die Einwender beklagen, dass durch das Vorhaben ihr Grundstück durch Lärm und Erschütterungen unzumutbar beeinträchtigt werde. Damit verbunden seien eine empfindliche Störung der Nachtruhe, welche Gesundheitsgefahren bedinge, eine erhebliche Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten und ein erheblicher Wertverlust.

Die Einwender weisen darauf hin, dass die Schlafräume des auf ihrem Grundstück im Jahr 1960 errichteten Wohngebäudes nach hinten raus weisen und unmittelbar gegenüber der geplanten Abstellhalle liegen.

Verfahrensfehlerhaftigkeit des Anhörungsverfahrens

▫ Die Einwender äußern Verfahrensfehlerhaftigkeit des Anhörungsverfahrens. Auf Basis der ausgelegten Unterlagen sei eine ordnungsgemäße Beteiligung der Betroffenen nicht möglich. Es werde ein offenkundig unzutreffender Eindruck von den Auswirkungen des Vorhabens vermittelt, weil sie auf einer unzutreffenden bzw. unvollständigen Tatsachengrundlage beruhten. Damit könnten die Antragsunterlagen ihrer Anstoßfunktion nicht ge-

recht werden. Relevante Fragestellungen seien offenkundig nicht untersucht worden. Soweit diese ausgelegt worden sind, seien diese in großen Teilen in sich nicht schlüssig und widersprüchlich, gingen von falschen Ausgangsbedingungen aus und enthielten methodische und rechnerische Fehler.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Einreichung des Antrages der Vorhabenträgerin auf Durchführung der Planfeststellung für das hier relevante Vorhaben die Planunterlagen auf Vollständigkeit und Schlüssigkeit geprüft. Die Planfeststellungsunterlagen sind klar und verständlich und lassen die zu erwartenden Auswirkungen des geplanten Vorhabens hinreichend sicher erkennen. Die Planfeststellungsunterlagen beinhalten eine umfassende Dokumentation und Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die offengelegten Planunterlagen geeignet, um ihrer Anstoßfunktion gerecht zu werden und als Grundlage für die Abwägung und Entscheidung über das Bauvorhaben.

Die Planfeststellungsbehörde hat durch ordnungsgemäße ortsübliche Bekanntmachung auf die Offenlage der Planunterlagen hingewiesen.

Jeder konnte sich durch Einsicht in die bei der Stadt Köln für die Dauer eines Monats ausgelegten Planunterlagen darüber unterrichten, ob und ggf. inwieweit er durch das Vorhaben in seinen Belangen berührt wird.

Verstoß gegen den Grundsatz der alternativen Prüfung

▫ Die Einwender äußern, dass sich wesentlich besser geeignete alternative Standorte aufdrängten.

Sie verweisen beispielhaft auf den Standort Longerich. Das nördlich der Militärringstraße und östlich durch die Mercatorstraße begrenzte Gelände sei durch aufsteigendes Grundwasser nicht gefährdet. Tatsächlich dürfte vorteilhaft für diesen Standort sein, dass die Fläche über die Strecke Richtung Chorweiler direkt an das Stadtbahnnetz angebunden werden könnte. Überdies handele es sich um einen linksrheinischen Standort, der jedenfalls nicht in vergleichbarem Umfang von Wohnbebauung umgeben sei. Die nur geringfügig größere Entfernung zum Knotenpunkt Ebertplatz dürfte zu vernachlässigen sein. Auch eine Erschließung der Fläche dürfte möglich und aufgrund der erheblich geringeren

Belastung von Anwohnern und der geringeren Eingriffe in Natur und Landschaft zumutbar sein. Die Eignung des Standortes Longerich hätte jedenfalls einer vertieften Untersuchung bedurft.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen wurde der Standort Longerich einer vertieften Untersuchung unterzogen.

In der Standortanalyse hat sich gezeigt, dass sich die vollständige Erschließung der bislang isoliert gelegenen Fläche als äußerst problematisch erweisen würde. Die Grundstücksfläche müsste komplett neu erschlossen werden. Die Zuwegung wäre sehr problematisch, da eine Erschließung über die Mercatorstraße nicht möglich bzw. nur durch Errichtung eines neuen Brückenbauwerks über die Mercatorstraße und die Gleistrasse realisierbar wäre.

Eine Erschließung aus Norden (Heimersdorfer Straße) wäre problematisch, da die Brücke über die Autobahn lediglich für Anlieger frei gegeben ist und mögliche, längere Erschließungswege durch das Wohngebiet nördlich der Autobahn führen würden.

Eine Erschließung von Süden (Militärtringstraße über die Heimersdorfer Straße) wäre ebenfalls von der Anliegerregelung betroffen. Auch die Militärtringstraße ist in diesem Bereich vierstreifig mit baulicher Mitteltrennung ausgebaut. Eine Zufahrt zur Heimersdorfer Straße ist darüber hinaus lediglich aus einer Richtung möglich.

Alle beschriebenen Anbindungen bzw. Zufahrten müssten zudem so ausgebaut werden, dass auch ein Lkw-Verkehr möglich wäre.

Der von den Einwendern vorgebrachte Einwand, die Realisierung des Vorhabens am Standort Longerich bedinge einen wesentlich geringeren Eingriff in Natur und Landschaft, ist unzutreffend. Im Randbereich der benötigten Fläche befindet sich ein schutzwürdiges Biotop. Zudem ist der Standort Bestandteil einer Freiluftschnaise für den Kölner Innenstadtbereich und dient heute als Naherholungsgebiet (siehe hierzu weitere Ausführungen unter Teil B, Ziffer 4.14.4.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

In Bezug auf die Lärmemissionen wären in erheblichem Umfang Anwohner am bestehenden Streckennetz der KVB durch die dezentrale Lage des Standortes Longerich von zusätzlichen Fahrten zur Nachtzeit betroffen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Die Einwender führen weiter aus, dass sich im Hinblick auf den Betriebshof West nicht nachvollziehen lasse, aus welchen Gründen sich dieser Standort als nicht optimal herausgestellt habe. Für den Standort spreche seine zentrale Lage im Netz der KVB. Dass der sich aktuell dort befindende Bauhof der Stadt Köln verlagert werden müsste, dürfte kein Ausschlusskriterium darstellen, weil es gelte, massive gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen für Anwohner zu vermeiden. Die Behauptung, eine Erweiterung der Abstellkapazitäten unter Beibehaltung des Bauhofes lasse sich unter Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht umsetzen, könne nicht nachvollzogen werden.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Schalltechnische Untersuchungen verschiedener Ausbauvarianten auf dem Gelände des Betriebshofs West haben gezeigt, dass eine Erweiterung der Abstellkapazitäten unter Beibehaltung des vorhandenen Bauhofs nicht unter Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm umgesetzt werden kann. Dagegen kann bei dem planfestgestellten Standort in Köln-Weidenpesch durch die Einhausung der Abstellanlage für das südlich davon gelegene Wohngebiet (und damit auch für das Gebäude der Einwender an der Stettiner Straße) eine Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden. Die Abstellhalle entfaltet eine Abschirmungswirkung für dieses Wohngebiet von den auf der anderen Seite der Halle einfahrenden und ausfahrenden Stadtbahnen. Gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen für die Einwender sind nicht zu befürchten (s. u. zum Punkt Lärmbeeinträchtigungen).

Eine Verlagerung des Bauhofs würde auch in betrieblich-organisatorischer Hinsicht Nachteile für die Vorhabenträgerin begründen. Wichtige Schnittstellen zwischen den einzelnen fachlichen Bereichen würden räumlich getrennt. Diese betriebliche Entscheidung der Vorhabenträgerin kann seitens der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen werden und die betrieblichen Belange bilden ebenfalls ein Entscheidungskriterium.

▫ Aus Sicht der Einwender sei nicht nachvollziehbar, warum der Standort Weidenpesch gegenüber dem Standort Hürth-Kendenich präferiert werde. Dass der Standort aufgrund seiner betrieblichen Erstreckung (EBO-Strecke) nicht für eine Abstellanlage geeignet sei, sei nicht nachvollziehbar. Dies könne durch eine Zusatzausbildung des Fahrpersonals und Zulassung der Stadtbahnfahrzeuge nach EBO gelöst werden.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Zum Standort Hürth-Kendenich sind viele Zulaufstrecken als Eisenbahnstrecke nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) gewidmet. Dies erfordert eine Zusatzausbildung des Fahrpersonals, über die nach Angaben der Vorhabenträgerin nur ca. 45 % des Fahrpersonals verfügen. Auch zukünftig würde der Anteil des Fahrpersonals mit entsprechender Zulassung aus betrieblichen Gründen (Schulungsbedarf, Beibehaltung der Zulassung) nicht mehr als 50 % betragen. Dienstplanung und Disposition der Fahrzeuge würden hierdurch deutlich erschwert.

Gegen den Standort Hürth-Kendenich spricht in erster Linie dessen dezentrale Lage, die eine Verteilung der Stadtbahnfahrzeuge im Netz erst nach 6,8 km erlaubt. Zudem müsste die Netzverteilung am Barbarossaplatz, dem höchstbelasteten Knoten im Stadtbahnnetz, erfolgen. Dies würde insbesondere bei den zusätzlichen zu den Hauptverkehrszeiten einzusetzenden Stadtbahnfahrzeugen zu verkehrlichen und betrieblichen Behinderungen führen.

Ein wichtiges Kriterium bei der Standortentscheidung ist nach Würdigung der Planfeststellungsbehörde auch, dass der Standort in Weidenpesch für seine Zweckbestimmung gut geeignet ist.

Die Abstellanlage dient gerade dem Zweck, dass jede Nacht die Stadtbahnfahrzeuge in vertretbarer Nähe zu ihren Einsatzstrecken abgestellt werden können. Es ist nicht zweckmäßig, täglich 32 Stadtbahnzüge über weite Verläufe des Streckennetzes zu bewegen und dabei die dort wohnenden Menschen mit zusätzlichen Immissionen zu belasten, wenn es einen geeigneten zentraleren Standort gibt.

Fehlende schlüssige Bedarfsprognose

▫ Die Einwender bringen vor, dass es an einer schlüssigen Bedarfsprognose fehle. Im Erläuterungsbericht werde lediglich pauschal behauptet, dass die Fahrgastzahlen der KVB seit vielen Jahren kontinuierlich anstiegen. Die Beschreibung der Ausgangslage im Erläuterungsbericht sei sogar widersprüchlich. Dort werde der Fahrzeugbestand mit 382 Fahrzeugen bei einem Ziel von 400 Fahrzeugen angegeben. Es sei nicht erkennbar, woraus der Bedarf für weitere 64 Stadtbahnfahrzeuge resultiere.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die KVB hat in ihrer Erwiderung zu diesem Einwendungspunkt erläutert, dass sie aktuell über 382 Stadtbahnen verfügt, die in Betriebshöfen, dezentralen Abstellanlagen und vorübergehend an zahlreichen Endhaltestellen abgestellt werden. Die Zahl der an Endhaltestellen vorübergehend abgestellten Stadtbahnen beläuft sich auf insgesamt 40 Fahrzeuge, die zukünftig u. a. aus Gründen der Betriebssicherheit ebenfalls in Betriebshöfen bzw. anderen dezentralen Abstellanlagen abgestellt werden sollen. Darüber hinaus steigen die Fahrgastzahlen der KVB kontinuierlich an und Erweiterungen im Streckennetz und Ausweitungen des Angebots sind erforderlich. Im Zeitraum von 2003 bis 2012 wurde ein Zuwachs von fast 14 % (entspricht einem Zuwachs von 33 Millionen Fahrgästen und einer Gesamtzahl von 275 Millionen Fahrgästen im Jahr 2012) festgestellt. Dieser Trend wird sich, bestätigt durch die in zahlreichen Prognosen vorhergesagten steigenden Einwohnerzahlen der Stadt Köln, weiter fortsetzen. Mit dem geplanten Vorhaben wird auf diesen gesteigerten Bedarf angemessen reagiert.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist dieser Bedarf realistisch angesetzt und die Planrechtfertigung für das Vorhaben liegt vor (siehe Teil B, Ziffer 4.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Lärmbeeinträchtigungen

Da die Einwender mehrere Punkte zu dem Thema Lärm vortragen, wird hier von der Planfeststellungsbehörde vorangestellt angemerkt, dass bei dem Gebäude der Einwender die gesetzlichen Grenzwerte unterschritten werden.

Maßgeblich ist der letzte Stand des Schallgutachtens, das mit dem zweiten Deckblatt nochmals Modifizierungen erhalten hat. Dabei handelt es sich um die Beurteilung der Luftschallimmissionen – Stand Deckblatt 2 vom 02.04.2015 – siehe Anlage 2.19 der planfestgestellten Unterlagen.

Der Gutachter hat darin die Immissionspegel an der umliegenden Bebauung durch den Betrieb der Abstellanlage und der Hauptwerkstatt ermittelt.

In der Anlage 1.4.10 ergibt sich für das Gebäude der Einwender an der Stettiner Straße als jeweils höchster Wert

tags: 45.1 dB(A) nachts: 34.8 dB(A)

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Damit werden die gemäß Gutachten maßgeblichen Grenzwerte von tags 55 dB(A) und nachts 40 dB(A) unterschritten (allgemeines Wohngebiet aufgrund Gemengelage).

Sogar die in einem reinen Wohngebiet nach TA Lärm zulässigen Grenzwerte von tags 50 dB(A) und nachts 35 dB(A) werden damit bei dem Gebäude der Einwender eingehalten.

In diesem Gutachten wird weiter der Maximalpegel durch Kurvenquietschen an der umliegenden Bebauung geprüft. Hierbei wird das Quietschen der tagsüber im Betriebsgelände fahrenden Bahnen begutachtet.

In der Anlage 2.2.10 des Gutachtens wird für das Gebäude der Einwender als höchster Tageswert 76.2 dB(A) ermittelt.

Dieser Wert unterschreitet die für ein allgemeines Wohngebiet erlaubten 85 dB(A) [55 dB(A) mit Überschreitung für einzelne Geräuschspitzen tags um bis zu 30 dB(A)].

Für ein reines Wohngebiet wären nach TA Lärm 50 dB(A) anzusetzen, die für einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen tagsüber bis zu 30 dB(A) überschritten werden dürfen. Auch dieser Wert - 80 dB(A) - ist somit eingehalten.

Bezüglich der Erläuterung der Gemengelage wird verwiesen auf Teil B, Ziffer 4.14.4.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Seitens der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Bedenken, dass in dem Schallgutachten die Zwischenwertbildung nach Ziffer Nr. 6.7 der TA Lärm nicht korrekt ermittelt worden wäre. Soweit die Einwender auf Seite 8 ihres Schreibens vortragen, dass eine Gemengelage nicht vorliege, weil aktuell zur Nachtzeit keine Lärmemissionen auf ihr Grundstück einwirkten, so ist festzustellen, dass die Vorhabenträgerin für den Betrieb der Hauptwerkstatt eine Genehmigung auch für Arbeiten zur Nachtzeit besitzt. Also wäre bereits seit langer Zeit Nachtarbeit an dem Standort zulässig und von den Anwohnern hinzunehmen. Das Wohnhaus der Einwender mag seit 1960 existieren – die Hauptwerkstatt bestand jedoch schon seit 1923 an diesem Standort.

Von der Zulaufstrecke wirken sich keine Emissionen bis zum Gebäude der Einwender aus.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Die Einwender führen aus, dass die immissionstechnische Untersuchung von einer fehlerhaften sowie widersprüchlichen Tatsachengrundlage ausgehe. Es werde ausgeführt, dass die 64 Stadtbahnfahrzeuge im ungünstigsten Fall nach Betriebsende über Nacht in die Abstellhalle gefahren und von dort in den frühen Morgenstunden bei Betriebsbeginn wieder in das Streckennetz der KVB eingespeist werden. 16 der 32 Doppeltraktionen/Züge würden nachts besandet und 8 in der Waschanlage gereinigt. Die zu waschenden Fahrzeuge müssten nachts aus der Abstellanlage in die dieser angeschlossenen Waschhalle rangiert werden. Zu welcher Zeit diese Rangierfahrten erfolgen, werde jedoch nicht angegeben. Die Einwender äußern Bedenken dahingehend, dass die Angabe in der immissionstechnischen Untersuchung, dass nachts außerhalb der Halle keine Fahrten stattfinden, unzutreffend sei.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach Abschnitt 6.4 der TA Lärm ist für die Beurteilung in der Nacht die lauteste Nachtstunde heranzuziehen. Für den Nachweis der Schallimmissionen zur Nachtzeit wurde von dem Schallgutachter schon der ungünstigste Fall angenommen und davon ausgegangen, dass alle 32 Stadtbahnzüge (64 Fahrzeuge) in der lautstärksten Stunde ein- oder ausfahren.

Um nachts von der Halle in die Waschanlage zu rangieren, fahren die Stadtbahnzüge - entgegen der Aussage der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin - ein Stück aus der Abstellhalle heraus. Sie verbleiben dabei mindestens (abhängig vom Abstellgleis) zu einem Viertel in der Halle. Da dies nicht innerhalb der lautstärksten Stunde geschieht, sind diese Fahrten für die Beurteilung nicht maßgeblich. Die Rangierfahrten werden zudem nur mit geringer Geschwindigkeit durchgeführt und verursachen daher keine hohen Schallwerte.

Die Besandung findet innerhalb der Halle statt, ohne dass weitere Rangierfahrten erforderlich sind. Planmäßig sind keine weiteren Fahrten auf dem Betriebsgelände zur Nachtzeit vorgesehen.

▫ Zukünftig sollen zwischen 20.00 und 04.00 Uhr in der HW28 Werkstattarbeiten stattfinden. Bislang fänden zu dieser Zeit keine Arbeiten statt. Angesichts dessen sei mit ei-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

nem erheblichen Anstieg der Lärmbelastung zu rechnen. Der hieraus resultierende Lärmzuwachs werde jedoch nicht berücksichtigt. Zudem sei unklar, ob diese nächtlichen Betriebszeiten bereits genehmigt bzw. überhaupt genehmigungsfähig seien.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Derzeit finden in der Hauptwerkstatt Weidenpesch keine Werkstattarbeiten zur Nachtzeit statt. Grundsätzlich ist aber der Drei-Schicht-Betrieb der Werkstatt bereits genehmigt und bei entsprechendem Bedarf möglicherweise zukünftig erforderlich. Dementsprechend wurde in der schalltechnischen Untersuchung der Werkstattbetrieb bei der Immissionsprognose vorsorglich berücksichtigt.

▫ Die Einwender äußern Bedenken, dass die Berechnung des Emissionspegels von Stadtbahnvorbeifahrten nicht plausibel sei. Für Weichenüberfahrten werde aufgrund der Impulshaftigkeit der Geräusche allein eine Beaufschlagung von 3 dB(A) vorgenommen. Dies dürfte wesentlich zu niedrig bemessen sein. Nicht nachvollziehbar sei zudem der fehlende Aufschlag für die Tonhaltigkeit der Weichenüberfahrten.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Berechnung der Emissionspegel der Stadtbahn erfolgte nach der Rechenvorschrift Schall 03. Diese Rechenvorschrift enthält keinen besonderen Pegelzuschlag für die Überfahrt von Weichen. In Unterabschnitt A 2.5.3 der TA Lärm ist festgehalten, dass für impulshaltige Geräusche in Abhängigkeit von der Störwirkung ein Zuschlag von 3 oder 6 dB(A) anzusetzen ist. Da die Überfahrt von Weichen zu Impulsgeräuschen führt, wurde der Impulzzuschlag berücksichtigt. Aufgrund der relativ geringen Geschwindigkeit ist der Impulzzuschlag von 3 dB(A) erfahrungsgemäß gerechtfertigt. Ein Zuschlag für die Tonhaltigkeit eines Geräusches ist nach TA Lärm dann zu vergeben, wenn das Emissionsspektrum einer Quelle einzelne Frequenzen enthält, deren Pegel sich – wie etwa bei Kurvenquietschgeräuschen, bei denen Geräuschanteile einer relativ hohen Frequenz deutlich wahrnehmbar sind – klar hörbar aus dem Gesamtgeräusch hervorheben. Geräusche, die bei Weichenüberfahrten entstehen, sind impulshaltig aber nicht tonhaltig, da das entsprechende Spektrum keine ausgeprägten Einzelfrequenzen aufweist.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Die Einwender bringen vor, dass in der immissionstechnischen Untersuchung irrtümlich noch der Schienenbonus in Höhe von +5 dB(A) in Ansatz gebracht worden sei. Der Schienenbonus sei aber bereits abgeschafft und fände auf laufende Planfeststellungsverfahren keine Anwendung.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen der Eisenbahnen (nach dem AEG und der EBO) ist in der Tat der Schienenbonus seit Anfang 2015 entfallen.

Der Schienenbonus ist jedoch für Schienenbahnen, die ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen vom 11. Dezember 1987 unterliegen (also für Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen), erst ab dem 1. Januar 2019 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde (siehe Artikel 1 des elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes). Daher ist für dieses bereits 2013 eingeleitete Planfeststellungsverfahren für Stadtbahnen der Schienenbonus noch anwendbar.

Dies gilt für die Berechnung der Emissionspegel der Stadtbahn nach der 16. BImSchV bzw. Schall 03, die den Schienenbonus von 5 dB(A) berücksichtigt. Bei dem hier planfestgestellten Vorhaben ist die 16. BImSchV – wie bereits im Teil B, Ziffer 4.4 des Planfeststellungsbeschlusses erläutert – für die von der Zulaufstrecke ausgehenden Immissionen maßgeblich.

Da der Schienenbonus in Zusammenhang mit Berechnungen nach TA Lärm (Hauptwerkstatt und Abstellhalle) bereits bisher nicht galt und weiterhin nicht gilt, muss dieser in der Berechnung zwangsweise berücksichtigte Wert rückgängig gemacht werden. Die schalltechnische Untersuchung enthält auf Seite 12 daher den Hinweis, dass der Schienenbonus für diesen Bereich rückgängig gemacht wurde.

Im Ergebnis ist es für das Gebäude der Einwender somit irrelevant, ob der Schienenbonus für die Zulaufstrecke in Abzug gebracht wurde, weil für die von der Abstellanlage ausgehende Schallbelastung die TA Lärm (für die der Schienenbonus nicht gilt) anzuwenden ist.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Die Einwender führen aus, dass nicht nachvollziehbar sei, aus welchem Grund bei der Berechnung der Fahrgeräusche Kfz auf dem Betriebsgelände kein Lkw-Anteil zu berücksichtigen sein solle. Überdies hätte es einer Prognose der durch die nächtlichen Werkstattarbeiten bedingten zusätzlichen Lärmeinwirkungen erfordert.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

In der schalltechnischen Untersuchung wird im Unterpunkt 4.1.3 zunächst die Berechnung der Schallimmissionen der Parkplätze beschrieben. Die Parkplätze werden nur von Pkw genutzt. Insofern enthält die Berechnung keinen Lkw-Anteil. Anschließend wird weiter im Unterpunkt 4.1.3 erläutert, dass 3 Lkw-Fahrten für Lieferverkehr tagsüber bei der Prognoseberechnung berücksichtigt wurden. Ebenso wurde vorsorglich der zurzeit nicht erfolgende Nachtbetrieb der Werkstatt in der Immissionsprognose berücksichtigt (siehe oben).

▫ Die Einwender führen aus, dass nicht erkennbar sei, ob und inwieweit die von Klima-/Lüftungsaggregaten ausgehenden Geräuschimmissionen in die Berechnung eingeflossen seien. Insbesondere sei unklar, welche Betriebsdauer angenommen wurde und wie diese Lärmbeeinträchtigung in die Berechnung eingeflossen sei.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Abstellanlage erhält nach dem aktuellen Planungsstand des zweiten Deckblattes keine Klima- und Lüftungsaggregate. Sollte sich dies ändern, müssten die immissionstechnische Untersuchung und die aus dieser ggf. folgenden Maßnahmen entsprechend angepasst werden.

▫ In der immissionstechnischen Untersuchung sei insbesondere die nächtliche Vorbelastung nicht ermittelt worden. Dies sei jedoch unabdingbar, um die Zumutbarkeitsgrenze zu bestimmen.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Die TA Lärm sieht eine Immissionsbeurteilung anhand der Immissionsrichtwerte entsprechend Abschnitt 6.1 vor. Diese Beurteilung ist unabhängig davon, welche Schallimmissionen durch andere Schallquellen, außer den gewerblichen Schallquellen, vorhanden sind und wie laut es vor Erstellung einer Anlage tatsächlich ist. Andere Gewerbebetriebe haben keinen Einfluss auf die Schallimmissionen zur Nachtzeit am Gebäude der Einwender. Eine Erhebung der Vorbelastung ist somit nicht erforderlich.

▫ Die Einwender beklagen, dass eine unzumutbare Belastung gegeben sei, da die errechneten Immissionspegel für die Nachtzeit für das 1. OG ihres Wohngebäudes bei über 35 dB(A) lägen. Aus diesem Grunde sei primär aktiver Lärmschutz auch für das Grundstück der Einwender vorzusehen. Zu einer angemessenen Befriedigung der Wohnbedürfnisse gehöre grundsätzlich auch die Möglichkeit des Schlafens bei gekipptem Fenster. Zu fordern seien ferner Schutzmaßnahmen gegen sämtliche unzumutbaren Emissionen während der Bauphase.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die am Gebäude der Einwender ermittelten Beurteilungspegel aus dem Betrieb der Hauptwerkstatt und der Fahrzeugabstellung zur Nachtzeit liegen – wie oben bereits ausgeführt – unter dem Immissionsrichtwert von 35 dB(A) für das reine Wohngebiet. Auch der hier aufgrund der Gemengelage relevante Immissionsrichtwert des allgemeinen Wohngebiets von 40 dB(A) wird deutlich unterschritten. Folglich liegt hier keine unzumutbare Belastung durch Schallimmissionen vor.

Die planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen (Einhausung der Abstellanlage) sind demnach ausreichend und es besteht kein zusätzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster mit Dämmlüfter.

Hinsichtlich der geforderten Schutzmaßnahmen gegen sämtliche unzumutbaren Immissionen während der Bauphase wird auf die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.2.1 bis 8.2.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Ferner müssten bei der Abwägung alle vom Vorhaben berührten öffentlichen sowie privaten Belange berücksichtigt werden. Schutzwürdig könne insoweit auch der Belang sein, nicht von Lärm unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit betroffen zu sein. Dies gelte jedenfalls dann, wenn es um eine mehr als nur geringfügige Lärmzunahme gehe.

Das geplante Vorhaben führe zu einer erheblichen Zunahme der Lärmbelastung. Zumindest in der Nachtzeit könne die Lärmbelastung erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Damit sei das gem. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG verfassungsrechtlich verankerte hohe Rechtsgut der Gesundheit unmittelbar betroffen. Dies gerade auch durch den Verlust der abschirmenden Gehölzbestände zusammen mit dem voluminösen Gebäude der Abstellhalle in unmittelbarer Nähe des Grundstücks der Einwender.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Der geforderte aktive Lärmschutz wurde durch die Planung der Abstellhalle, die Optimierung der Ausfahrgleise und das Abrücken der Parkplätze von der Grundstücksgrenze realisiert. Mit der Einhaltung der Immissionsrichtwerte des allgemeinen Wohngebiets (es sind darüberhinaus auch die Grenzwerte für ein reines Wohngebiet eingehalten) treten keine unzumutbar hohen Schallpegel auf.

Die Schallimmissionen des geplanten Vorhabens stellen keine Gesundheitsgefährdung dar. In Rechtsprechung und Praxis wird davon ausgegangen, dass eine Beeinträchtigung der Gesundheit durch Lärm bei dauerhaft vorhandenen Schallpegeln von 70 bis 75 dB(A) am Tag und 60 bis 65 dB(A) in der Nacht gegeben ist. Die errechneten Beurteilungspegel liegen deutlich unter diesen Werten.

Der vorhandene Gehölzbestand ist nicht als Schallschutz zu werten.

Soweit die Einwender eine erhebliche Wertminderung ihres Grundstückes und damit einen Betroffenheit ihres Grundrechts nach Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG vortragen, wird auf die Ausführungen unter Teil B, Ziffer 4.14.4.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Erschütterungseinwirkungen/sekundärer Körperschall

▫ Die Einwender führen aus, dass die Einwirkungen durch Erschütterungen und sekundären Körperschall auf ihr Grundstück weder ausreichend ermittelt noch bewertet geschweige denn einer Konfliktbewältigung zugeführt worden sei. Die immissionstechni-

sche Untersuchung Teil 2 vom 14.01.2013 sei defizitär und könne nicht als Beurteilungsgrundlage für die Zumutbarkeit dienen.

Die von der Anlage Hauptwerkstatt und Fahrzeugabstellung ausgehenden Immissionen seien nicht ermittelt worden. Es fände sich lediglich die Behauptung, dass davon ausgegangen werden könne, dass die Immissionsrichtwerte des Erschütterungserlasses für Wohngebiete und die Immissionsrichtwerte für Körperschall nach TA Lärm eingehalten werde. Es folge sodann die Prognose, dass dies für die neue Abstellung mit einem Abstand größer 35 m zu den Gebäuden ebenfalls gelte, ohne diese Annahme bzw. das 35 m-Kriterium sachlich zu begründen. Darüber hinaus folge aus dieser Annahme der zwingende Schluss, dass bei einem geringeren Abstand als 35 m zwischen Abstellhalle und Wohngebäuden von der Einhaltung der Immissionsrichtwerte nicht mehr ausgegangen werden könne. Dieser Abstand werde vorliegend unterschritten. Der Abstand belaufe sich auf etwas über 20 m. Überdies berücksichtige das Gutachten nicht, dass die Immissionswerte nach Erschütterungserlass bzw. nach DIN 4150 - Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2, nicht ohne Prüfung des konkreten Einzelfalls zur Beurteilung der Belästigungen der Erschütterungseinwirkungen übernommen werden dürften.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Anders als bei Luftschallimmissionen hat der Gesetzgeber bisher kein Verfahren zur Prognose von Körperschall- und Erschütterungsimmissionen festgelegt. Lediglich die Beurteilungsgrößen und deren Anhalts- bzw. Immissionsrichtwerte sind für die geplante Anlage definiert.

Die vorliegende Planung sieht die Abstellung der Fahrzeuge in einer Halle vor. Bezogen auf das Gebäude der Einwender ergibt sich zwischen Abstellung und Wohngebäude ein Minimalabstand von ca. 50 m. Hier steht das Ende des Fahrzeugs vor dem Prellbock, so dass die Fahrzeuggeschwindigkeit nur äußerst gering sein kann. Beim Rausfahren der Fahrzeuge nimmt der Abstand zu. Aufgrund der Erfahrungen mit den Schwingungsimmissionen von Stadtbahnsystemen kann eindeutig ausgesagt werden, dass die Abstellung keine relevanten Körperschall- und Erschütterungsimmissionen in dem Wohngebäude der Einwender erzeugt.

Darüber hinaus sieht die Planung vor, dass ein Teil der vorhandenen Gleisanlage entfernt wird. Dies betrifft insbesondere die heute vor dem Wohngebäude der Einwender liegen-

den Gleise. Die Gleisanlagen und insbesondere die nächstgelegene Weichenanlage rücken vom Gebäude ab. Der Abstand beträgt zukünftig auch hier ca. 50 m. Diese Gleisanlage wird nur tagsüber für wenige Fahrten genutzt. Auch hier sind aufgrund des großen Abstandes keine relevanten Körperschall- und Erschütterungsimmissionen in dem Wohngebäude der Einwender zu erwarten. Unter Abschnitt 1 der VDI 3837 - Erschütterungen in der Umgebung von oberirdischen Schienenverkehrswegen, spektrales Prognoseverfahren, Januar 2013, wird darauf hingewiesen, dass bei Abständen von mehr als 25 m zwischen Gebäuden und Gleisen i. d. R. bei Stadtbahnen keine relevanten Erschütterungen oberhalb der Anhaltswerte der DIN 4150/2 auftreten. Dieser Abstand wird weit überschritten. Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsimmissionen der Gleisanlagen sind daher in Bezug auf das Gebäude der Einwender nicht erforderlich.

▫ Die Einwender führen weiter aus, dass die Immissionsprognose sachwidrig lediglich auf 5 Gebäude an der Simonskaul und an der Neusser Straße beschränkt sei. Angesichts der Lage der Gleisharfe in unmittelbarer Nachbarschaft zum Grundstück der Einwender und des Umstandes, dass Weichen Schwingungsimmissionen deutlich erhöhen, sei diese Beschränkung des Untersuchungsrahmens verfahrensfehlerhaft.

Es sei nicht ersichtlich, dass und wie ggf. der Nachtverkehr auf der Zulaufstrecke bei der Ermittlung der Immissionsprognose berücksichtigt worden sei.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Eine detaillierte Immissionsprognose für das Gebäude der Einwender erfolgte nicht, da sich diese aufgrund des gegebenen Abstands erübrigt.

Der Abstand der Zulaufstrecke zum Wohngebäude der Einwender ist so groß, dass unabhängig von der Anzahl der Fahrten keine relevanten Erschütterungs- und Körperschallimmissionen auftreten werden.

Der Anlage Nr. 3 der schwingungstechnischen Untersuchung ist zu entnehmen, dass im Nachtzeitraum 32 Fahrten auf beiden Gleisen (Ri I/Ri II) berücksichtigt wurden.

▫ Die Einwender führen weiter aus, dass das Gutachten auf die zu hohen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 - Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen zurückgreife. Dies sei fehlerhaft, da nach ständiger Rechtsprechung vielmehr die Anhaltswerte der 24. BImSchV zur Beurteilung von Körperschall einschlägig seien (BVerwG, Urteil v. 21.12.2010, Az.: 7 A 14.09). Zwar berücksichtige die gutachterliche Untersuchung dies insoweit, dass alternativ der Beurteilungspegel nach der 24. BImSchV berechnet werde. Es werde jedoch fehlerhaft ein Schienenbonus mit +5 dB(A) aufgeschlagen. Der nach der 24. BImSchV zutreffend ermittelte Beurteilungspegel betrage daher 30 dB(A) für Schlafräume und 37 dB(A) für Wohnräume und unterschreite damit die vom Gutachter präferierten mittleren Maximalpegel nach den Anhaltswerten der VDI Richtlinie 2719 erheblich.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bei der Betrachtung der von dem Vorhaben ausgehenden Immissionen ist zwischen der Beurteilung der Zulaufstrecke und der Beurteilung der Hauptwerkstatt einschließlich Abstellung zu differenzieren.

Für Hauptwerkstatt und Abstellanlage gelten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm. Dies wurde bei der Beurteilung der Körperschallimmissionen des Wohngebäudes der Einwender berücksichtigt.

Die für fehlerhaft erachtete Beurteilung nach VDI 2719 wurde für die Zulaufstrecke herangezogen. Die Immissionen der Zulaufstrecke sind aber für das Gebäude der Einwender nicht mehr relevant.

Unabhängig davon geht der vorgetragene Vergleich von unterschiedlichen Immissionskennwerten aus. Die Beurteilung nach VDI 2719 erfolgt anhand der mittleren Maximalpegel, während in der 24. BImSchV von Mittelungspegeln ausgegangen wird. Die Beurteilung anhand der mittleren Maximalpegel ist wesentlich strenger als die Beurteilung anhand von Mittelungspegeln. Insofern führt die VDI 2719 viel eher zu einem Anspruch auf Körperschallschutz.

Das von den Einwendern zitierte Gerichtsurteil des Bundesverwaltungsgerichts weist explizit darauf hin, dass der Schienenbonus zu berücksichtigen ist. Außerdem ist ein Pegelzuschlag von 3 dB(A) zu beachten, sodass für Schlafräume der Grenzwert des Bundesverwaltungsgerichts bei 35 dB(A) liegt und nicht bei 27 dB(A). Hinsichtlich des Schie-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

nenbonus wird darauf verwiesen, dass dieser bezüglich Stadtbahnen noch für alle bis Ende 2018 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren gilt.

Flächenzuordnung/Verstoß gegen Trennungsgrundsatz

▫ Die Einwender führen aus, dass bei der Planung von Verkehrsanlagen Immissionen in erster Linie durch die Trennung unverträglicher Nutzungen und durch geeignete Trassenwahl zu vermeiden seien (§ 50 BImSchG). Damit sei Vorsorge durch räumliche Trennung störungsträchtiger und -empfindlicher Nutzungen herzustellen. Diesem Trennungsgrundsatz sei nicht entsprochen worden. Das Vorhaben liege wesentlich zu nah an der bereits existierenden südlichen Wohnbebauung. Dies gelte für die geplante Abstellanlage sowie für die geplanten Parkplätze und beziehe sich auf Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen sowie durch Licht. Sowohl die Abstellhalle als auch die Parkplätze und die Zulaufstrecke würden die ganze Nacht beleuchtet. Hinzu kämen die Lichtimmissionen der fahrenden Straßenbahnen. Dies stelle eine weitere unzumutbare Belastung durch nächtliche Lichteinwirkungen dar. An geeigneten Schutzvorkehrungen fehle es bislang.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Insbesondere mit Blick auf die von dem geplanten Vorhaben ausgehenden Lärmemissionen werden die einzelnen Betriebsbestandteile so einander zugeordnet, dass - soweit möglich - Rücksicht auf die südlich angrenzende Wohnbebauung genommen wird. Daher wird gerade die Einhausung der Abstellanlage mit ihrer Funktion als aktive Schallschutzmaßnahme planfestgestellt. Zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Lärm- bzw. Lichtemissionen werden zudem bauliche Vorkehrungen und grünordnerische Maßnahmen getroffen (bezüglich Erschütterungen/Körperschall s. o. und zu der Beleuchtung siehe Teil B, Ziffer 4.14.4.4 des Planfeststellungsbeschlusses).

Insgesamt wird dem in § 50 BImSchG verankerten Trennungsgrundsatz damit hinreichend Rechnung getragen.

Variantenprüfung

▫ Die Einwender erklären, dass die Variantenprüfung bezüglich der Abstellanlage (Variante 1 und 2) sowie der Zulaufstrecke (Variante 1a, Variante 1b und Variante 2) nicht nachvollziehbar sei.

Im Hinblick auf die Belegenheit der Abstellanlage werde nicht berücksichtigt, dass die westliche Variante 1 jedenfalls vergleichbar große Eingriffe verursache in das Schutzgut Landschaft wie Variante 2. Nicht nachvollziehbar sei darüber hinaus, dass die Schallimmissionen für die östliche und südliche Wohnbebauung bei der nördlichen Variante 2 zunehmen, ohne dies jedoch zu quantifizieren. Im Hinblick auf die mögliche Abschirmungswirkung des Hauptwerkstattgebäudes sei diese Annahme jedenfalls zweifelhaft.

Im Hinblick auf die Zulaufstrecke sei der gegen Variante 1a sprechende Grund, dass eine Positionierung eines Schallschutzes nördlich der HGK-Gleise aufgrund der Topografie und der Bebauung nicht zu realisieren sei, nicht nachvollziehbar. Das Gegenargument der Verinselung vermöge nicht zu überzeugen, da auch Variante 2 eine derartige Verinselung bewirke. Dass Variante 1b nur schwer und kostenintensiv umzusetzen sei, werde lediglich behauptet, jedoch nicht weiter ausgeführt. Insoweit wären jedenfalls schätzungsweise Anhaltswerte zu nennen gewesen. Insbesondere im Hinblick auf die deutlich geringere Lärmbelastung der Varianten 1a bzw. 1b für die bislang nicht vorbelastete südliche Wohnbebauung dürfte die nördliche Zulaufstrecke gegenüber der südlichen Variante 2 vorzugswürdig sein.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

In Bezug auf die Belegenheit der Abstellanlage ist in erster Linie von Bedeutung, dass die zu Lasten der östlich und südlich gelegenen Wohnbebauung zu erwartenden Schallimmissionen durch die engeren Kurvenradien in der Zufahrt bei Realisierung der Variante 2 im Vergleich zu Variante 1 deutlich zunehmen. Eine abschirmende Wirkung des Hauptwerkstattgebäudes bei der Variante 2 ist insoweit zu vernachlässigen. Zudem ist der mit Variante 1 verbundene Eingriff in die vorhandenen Grünflächen geringer. Im Einzelnen wird verwiesen auf die Ausführungen unter Teil B, Ziffer 4.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses.

In Bezug auf die Zulaufstrecke wird die im Erläuterungsbericht näher konkretisierte Variante 2 für vorzugswürdig erachtet. Zwar nutzen die Varianten 1a sowie 1b der Zulauf-

strecke in weiten Bereichen die Trasse des bestehenden Anschlussgleises an die HGK-Trasse, eine Anbindung der Abstellanlage an die Strecken der Linien 12 und 15 entlang der Neusser Straße ist allerdings im Vergleich zu Variante 2 der Zulaufstrecke mit Nachteilen verbunden. In Variante 1b kann der Anschluss an die Strecken der Linien 12 und 15 nur bei Umsetzung der erforderlichen Mindestradien für Kurvengleise erfolgen. Dies bedingt eine erhebliche Lärmbelastung durch sog. Kurvenquietschen in unmittelbarer Nähe zu der nördlich der HGK-Trasse gelegenen Wohnbebauung beidseits der Neusser Straße. Zudem wäre eine Anbindung in nördlicher Richtung nur über ein massives und zudem kostenintensives Brückenbauwerk über die HGK-Trasse möglich. Sowohl Variante 1a als auch Variante 1b der Zulaufstrecke erfordern darüber hinaus die Errichtung einer Lärmschutzwand, die zwar die nördlich der Zulaufstrecke gelegene Wohnbebauung vor den Lärmemissionen des Stadtbahnverkehrs auf der Zulaufstrecke, nicht aber vor den von der HGK-Trasse ausgehenden Lärmemissionen des Güterverkehrs wirksam abschirmen könnte. Die Errichtung einer Lärmschutzwand nördlich des HGK-Gleises ist aufgrund der vorhandenen Topographie sowie Bebauung nicht möglich. Im direkten Vergleich mit Variante 1a der Zulaufstrecke spricht für Variante 2 zudem der Umstand, dass für Variante 1a Flächen der vorhandenen Kleingartenanlage in Anspruch genommen werden müssten. Zudem würde Variante 1a zu einer Verinselung des geschützten Landschaftsbestandteils im Bereich des Gleisanschlusses führen. Dies ist bei Variante 2 nicht zu erwarten, zumal der vorhandene Gleisanschluss an die HGK-Trasse aufgegeben werden könnte. Ein weiterer positiver Aspekt ist insoweit auch darin zu sehen, dass mit Aufgabe des bestehenden Gleisanschlusses die Möglichkeit besteht, Ausgleichsmaßnahmen vor Ort, im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs durchzuführen.

Zwischen der südlichen Wohnbebauung mit dem Haus der Einwender und der südlichen Zulaufstrecke liegt bereits eine so große Entfernung, dass diese keine Auswirkungen entfaltet.

Im Einzelnen wird Bezug genommen auf die Ausführungen unter Teil B, Ziffer 4.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Soweit sich die Einwender unter Ziffer VIII. ihres Schreibens auf eine Fehlerhaftigkeit der UVS sowie insbesondere auf Verstöße gegen artenschutzrechtliche Bestimmungen bezieht, werden diese Einwendungen zurückgewiesen.

Im Rahmen des Scopingtermins hat die Planfeststellungsbehörde mit den zuständigen Naturschutzbehörden, der Vorhabenträgerin sowie dem Planungsbüro, das von der Vorhabenträgerin mit Erstellung der UVS, des LBP und dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag beauftragt wurde, den Untersuchungsraum und -rahmen festgelegt.

Die zuständigen Fachbehörden wurde im Planfeststellungsverfahren angehört und haben weder den Untersuchungsumfang noch die Untersuchungsmethodik des Planungsbüros bemängelt.

Die Fachbehörden haben im Ergebnis die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft als zulässig anerkannt, und die Festlegung der Kompensationsmaßnahmen ist mit deren Einvernehmen erfolgt. Ein Verstoß gegen ein artenschutzrechtliches Verbot konnte ausgeschlossen werden.

Aus diesen Gründen hat die Planfeststellungsbehörde die beiden Befreiungen nach dem BNatSchG in Teil A, Ziffer 4 vorgenommen. Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.3 sind entsprechend der Vorgaben der Fachbehörden aufgenommen worden.

Ansonsten wird verwiesen auf die Ausführungen unter Teil B, Ziffern 3, 4.7, 4.8 und 4.9 des Beschlusses.

Die Vorhabenträgerin ist in ihrer Erwiderung zu dieser Einwendung (die Synopse wurde mit der Einladung zum Erörterungstermin den Einwendern zur Verfügung gestellt) auf die in der Einwendung unter Ziffer VIII. vorgetragenen einzelnen Punkte ausführlich und nachvollziehbar eingegangen.

B.4.14.5.9 Einwenderin P 14

- Die Einwenderin führt u. a. aus, dass Altlasten kein ausschlaggebendes Argument zur Ablehnung eines Alternativstandortes seien (Altlastensanierung). In der Umweltverträglichkeitsstudie werde darauf verwiesen, dass die geplante und bevorzugte Variante Zu-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

laufstrecke Süd in der Brache zwischen Neusser Straße und Simonskaul ebenfalls durch Altablagerung belastet ist. Abschließend wird seitens der Einwenderin erwähnt, dass sich der KVB-Betriebshof in Merheim auf einer Altablagerung befindet.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Das Thema Altlasten ist ein Belang von mehreren, die in der Standortanalyse betrachtet wurden (siehe Teil B, Ziffer 4.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Die Auswirkungen einer Altablagerung sind grundsätzlich zunächst kein Ausschlusskriterium.

▫ Die Einwenderin führt weiter aus, dass diese Einwendung ebenfalls auf die Alternativstandorte Merkenich sowie Geestemünder Straße anzuwenden sei. Der Ausschlussgrund hier sei Überflutungsgefahr. Auch diese Standortvarianten müssten gemäß Planfeststellungsverfahren einer korrekten Prüfung unterzogen werden. Hierzu wird angemerkt, dass das KVB U-Bahn-Netz ab gewissen Pegelständen zuläuft.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Hochwassergefahr ist einer der Belange, die geprüft wurden. Wie in der Standortanalyse dargestellt, spricht gegen die hier genannten Alternativstandorte insbesondere die jeweils betrieblich ungünstige, dezentrale Lage.

▫ Die Variante Scheidtweilerstraße betreffend sei nicht erkennbar, ob mit dem Bau einer Halle die Lärmemissionswerte eingehalten werden. Und es sei nicht ausreichend geprüft worden, ob bei einer Verlegung des Betriebshofes diese die bessere Variante darstellt.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die in der Standortanalyse durchgeführten Untersuchungen der unterschiedlichen Ausbauvarianten auf dem Gelände des Betriebshofs West haben gezeigt, dass bei einer Erweiterung der Abstellkapazitäten unter gleichzeitiger Beibehaltung des Bauhofes die Immissionswerte der TA Lärm nicht eingehalten werden können. Der Betriebshof West soll aufgrund seiner Vorteile - zentrale Lage und rasche Verteilung der Stadtbahnfahrzeuge

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

im Netz - nicht aufgegeben werden. Eine Verlagerung nur des Bauhofes würde wichtige Schnittstellen zwischen den einzelnen fachlichen Bereichen räumlich trennen und Synergieeffekte zunichtemachen.

▫ Im Flächennutzungsplan ist das untersuchte Gebiet als Grünfläche dargestellt und im Landschaftsplan als Landschaftsschutzgebiet bzw. geschützter Landschaftsbestandteil.

➤ Der Flächennutzungsplan ist keine Rechtsnorm und erzeugt aus sich heraus keine Rechtsbindung. Selbst wenn eine Abweichung der Fachplanung vom Flächennutzungsplan vorliegt, so ist dies generell möglich, wie es z. B. aus § 7 BauGB hervorgeht. In der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden entsprechende Gebietskategorisierungen berücksichtigt. Das Einvernehmen mit der Höheren und der Unteren Naturschutzbehörde liegt vor.

▫ Die geplante Variante Zulaufstrecke Süd führt direkt an den Gebäuden entlang. Ein Lärmschutz ist in solcher Nähe nicht gegeben. Zugleich bedeutet sie den Wegfall einiger Kleingartenanlagen. Es seien Versorgungswege erforderlich.

Im Gegensatz zur Nordvariante werde darüber hinaus ein erheblich größerer Anteil an klimarelevanten Gehölzen ausgewiesen.

Die Qualität des ganzen Landschaftsraumes und Naherholungsraumes würde erheblich gestört und der Eingriff in die Natur (Vegetationsbestände) sei wesentlich höher als an anderen Standorten. Hier handele es sich ganz klar um einen höherwertigen Bereich.

➤ Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das Schallgutachten hat aufgezeigt, dass mit den geplanten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, elastische Lagerung der Schienen und Schallschutzfenster) entlang der Zulaufstrecke ein ausreichender Schallschutz gegeben ist.

Es sind keine Versorgungswege entlang der Strecke geplant, sondern lediglich die gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsräume.

Der Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil erfolgt nach Abstimmung mit den entsprechenden städtischen Ämtern. Im Rahmen dieser Abstimmung wurde die Trasse in südlicher Rendlage geplant. Hierdurch wird zwar mehr Fläche im Vergleich zu den nördlich verlaufenden Varianten in Anspruch genommen, jedoch wird, da durch diese Planung der heutige Gleisanschluss an die HGK-Trasse aufgegeben werden kann, die Zerschneidung von Gehölzbeständen vermieden und es entsteht ein durchgehender Grünzug. Im Vergleich der Zulaufstrecken werden die günstigere Trassenführung innerhalb des geschützten Landschaftsbestandteils und die Aufhebung vorhandener Zerschneidungswirkungen durch den Rückbau des vorhandenen Anschlussgleises als entscheidende Vorteile für die Zulaufstrecke Süd gewertet.

Im Rahmen der Bauarbeiten wird zudem darauf geachtet, dass der Eingriff so gering wie möglich erfolgt. Alle Ausgleichsmaßnahmen werden vor Ort, im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs durchgeführt. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie, des Landschaftspflegerischen Begleitplans und der artenschutzrechtlichen Prüfung wurde nachgewiesen, dass der Eingriff verträglich ist.

Auch das Einvernehmen der Höheren Naturschutzbehörde zur Auswahl der Variante 2 der Zulaufstrecke und zu den geplanten Ausgleichsmaßnahmen liegt vor und nach Abwägung der Belange hat die Planfeststellungsbehörde daher diese Variante planfestgestellt.

▫ Im Erläuterungsbericht sei keine Auseinandersetzung mit der Umweltverträglichkeitsstudie erkennbar. Eine Auseinandersetzung mit dem Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung sei erforderlich.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie, des Landschaftspflegerischen Begleitplans und der artenschutzrechtlichen Prüfung werden in der Planung berücksichtigt. Der Erläuterungsbericht verweist auf die entsprechenden Gutachten.

B.4.14.5.10 Einwender P 15 und P 16

▫ Die Einwender führen aus, dass das betreffende Gebiet im Flächennutzungsplan grün dargestellt sei und daher einen schützenswerten Bereich darstelle.

Generell sei der Eingriff in einen Landschaftsschutzbereich nur dann erlaubt, wenn keine Alternativen vorhanden seien. Dieser Eingriff sollte dann so gering wie möglich ausfallen. Das betreffe Lärmemissionen, Erschütterungen, Eingriffe ins Landschaftsbild, Versiegelung von Naturfläche. Nach Prüfung der Unterlagen sei das nicht ausreichend berücksichtigt worden.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Flächennutzungsplan ist keine Rechtsnorm und erzeugt aus sich heraus keine Rechtsbindung. Selbst wenn eine Abweichung der Fachplanung vom Flächennutzungsplan vorliegt, so ist dies generell möglich, wie z. B. aus § 7 BauGB hervorgeht.

Im Rahmen der Standortanalyse und auch im Rahmen der Variantenplanung sind die Belange des Landschaftsschutzes, des Schalls und der Erschütterungen berücksichtigt worden. Insbesondere bei der Planung der Zulaufstrecke wurden die zuständigen städtischen Ämter hinzugezogen.

Innerhalb des Planfeststellungsverfahrens wurde für diese Variante der Zulaufstrecke von der Höheren und der Unteren Naturschutzbehörde das Einvernehmen erklärt.

▫ Laut den Planunterlagen ist die Zulaufstrecke zweigleisig geplant. Es sei bei den heutigen elektronischen Steuerungen nicht nachvollziehbar, wieso nicht ein Gleis ausreichend ist. Die Züge sollen zwischen 22:00 und 2:00 Uhr einfahren und zwischen 4:00 und 6:00 Uhr ausfahren.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Auch wenn der Verkehr in der Regel in eine Richtung erfolgt, entstehen mit einer Eingleisigkeit Einschränkungen in der Betriebsabwicklung, da bei einer Eingleisigkeit nicht mehr auf Sicht gefahren werden kann, sondern Streckenblöcke abgesichert werden müssen und nur durch einen Zug belegt sein dürfen. Insbesondere bei einem Ausfall der Zugsicherung kommt es zu immensen betrieblichen Einschränkungen, da dann die Fahrtab-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

wicklung nur über einen Auftrag der Leitstelle und Rückmeldung erfolgen kann. Ein regulärer Betriebsstart bzw. -ende wäre damit kaum möglich. Gemäß § 15 Abs. 5 BOStrab sollen zudem Strecken für Zweirichtungsverkehr nicht eingleisig sein.

Für den Betrieb der Strecke sind folgende Abschnitte mindestens zweigleisig auszubauen:

- Auf rund 200 m Länge muss die Strecke nach der Anbindung an die Neusser Straße zweigleisig sein, um drei Doppelzüge dort unterbringen zu können. Es soll verhindert werden, dass es zu Rückstauungen kommt, die in die Neusser Straße bzw. in den Abzweigungsbereich hineinragen und dort zu Sicherheitsrisiken führen bzw. die Weichen des Abzweiges blockieren. Diese Stauungen entstehen durch die Fahrstraßensicherung des eingleisigen Abschnitts.
- Vor der Abstellanlage muss ein ca. 120 m Abschnitt zweigleisig ausgebaut sein, damit auf der Seite der Abstellanlage eine ausreichende Rangierlänge vorhanden ist.

Damit verbliebe - unter Berücksichtigung der einzubauenden Weichen - ein Abschnitt von ca. 340 m, der eingleisig realisiert werden könnte. Um diesen kurzen Abschnitt Eingleisigkeit umsetzen zu können, würden erhebliche Mehrkosten durch die erforderliche Fahrsignalanlage und die einzubauenden Weichen entstehen. Diese stehen nicht im Verhältnis zu der geringen möglichen Reduzierung des dauerhaften Eingriffs auf einem Drittel der Strecke im geschützten Landschaftsbestandteil und den daraus resultierenden betrieblichen Einschränkungen.

▫ Des Weiteren sei bisher eine Schottertrasse geplant. Um den Eingriff im Landschaftsschutzbereich gering zu halten, sollte eine Rasentrasse (wie auf der Amsterdamer Straße) vorgesehen werden. Eine weitere mittlere eingleisige Rasentrasse sei zu prüfen. Dadurch könnte auch der Wegfall von Schrebergärten verhindert werden.

Ebenso sei eine eingleisige Rasentrasse neben der HGK-Trasse (auf gleicher Höhe) zu prüfen. Sie würde ebenfalls einen geringeren Eingriff im Landschaftsschutzbereich darstellen. Eine Schallschutzmaßnahme sei dann nur im Bereich der Anrampung zur Neusser Straße erforderlich.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Wie beantragt soll das Gleis im Einmündungsbereich der Strecke an der Neusser Straße als Rasengleis ausgeführt werden, um hier die Einbindung in die offene Fläche zu gestalten. Würde die gesamte Strecke als Rasengleis ausgeführt werden, würden sich zum einen die Baukosten erheblich erhöhen und zum anderen würden für die stetigen Unterhaltungskosten dauerhaft wesentlich höhere Kosten anfallen. Da die angrenzende Wohnbebauung zur Trasse hin durch eine Schallschutzwand und durch eine elastische Lagerung geschützt ist, der Schotter durch seine Wärmeabstrahlung von manchen Tierarten als Aufenthaltsort gesucht werden kann und die Zerschneidungswirkung aufgrund der Randlage der Trasse minimiert ist, stehen Aufwand und Kosten nicht im Verhältnis zum Mehrnutzen eines Rasengleises.

Bezüglich der Ausführungen zu einer eingleisigen (Rasen)trasse s. o.

Bezüglich der Ausführungen zu einer Trasse neben der HGK-Trasse wird auf die Ausführungen in Teil B, Ziffer 4.3.3 (Varianten Zulaufstrecke) dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

▫ Ebenso sei auf Versorgungswege zu verzichten. Andere Strecken, die z. B. durch Waldgebiete führen, haben keine Versorgungswege. Fuß und Radwege seien auf keinen Fall Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens gemäß dem Personenbeförderungsgesetz.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es sind keine Versorgungswege der KVB geplant. Fuß- und Radwege sind außer im Einmündungsbereich an der Neusser Straße nicht Bestandteil des Planfeststellungsantrages. Für den Einmündungsbereich muss hier die durch die Planung bedingte geänderte Verkehrssituation mit planfestgestellt werden.

▫ Der unmittelbare Verlauf der Strecke an der Grenze zu den bewohnten Grundstücken stelle zusätzlich hohe Lärmemissionen und Erschütterungen dar.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Das Schallgutachten hat aufgezeigt, dass mit den geplanten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, elastische Lagerung der Schienen und Schallschutzfenster) entlang der Zulaufstrecke ein ausreichender Schallschutz gegeben ist.

▫ Würde die Trasse 30 Meter nördlicher verlaufen, könnte der Baumbestand erhalten bleiben und zusätzlich würde dies zu einer natürlichen Verringerung der Lärmemissionen führen. Erschütterungen im Bereich der Gebäude würden ganz wegfallen.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Eine Verlegung der Trasse nach Norden würde eine größere Zerschneidungswirkung im geschützten Landschaftsbestandteil zur Folge haben. Schall und Erschütterungsimmissionen werden durch die beschriebenen Schutzmaßnahmen deutlich verringert und liegen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

▫ Wenn auf Lärmschutzwände verzichtet werden kann, könnten sich die Tiere wie bisher ungehindert bewegen. Die angrenzenden Gärten und Grundstücke würden von den Tieren ebenfalls genutzt werden.

Die Genehmigung sollte auf 32 Fahrbahnzüge (64 Stadtbahnen) klar definiert sein. Die Betriebsgenehmigung von 24 Stunden für die Hauptwerkstatt Mönchgasse müsse auf Schadfahrzeuge festgelegt werden. Die Tagesschicht bliebe davon unberührt.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Umweltverträglichkeitsstudie, der landschaftspflegerische Begleitplan und die artenschutzrechtliche Prüfung haben aufgezeigt, dass es nicht zu Behinderungen der Fauna durch die Schallschutzwand kommt.

Die Abstellanlage ist für 64 Stadtbahnfahrzeuge geplant. Für weitere Fahrzeuge gibt es in der geplanten Abstellanlage keinen Raum.

Es besteht bereits heute eine Betriebsgenehmigung für die Hauptwerkstatt für einen 24-Stunden-Betrieb. Diese bleibt von dem Planfeststellungsverfahren unberührt.

B.4.14.5.11 Einwender P 17

▫ Dem Einwender erscheint es insbesondere als unangemessen und bedenklich, dass durch den (von Anwohnern und ihm sehr häufig benutzten) von der Neusser Straße (Höhe Hausnummer 778) hin zum Naturschutzgebiet Ginsterpfad führenden Fußweg entlang den Kleingärten eine stark benutzte neue Straßenbahnstrecke gebaut wird. Wie den Plänen zu entnehmen sei, scheint zukünftig ein Zugang zum Naturschutzgebiet nur noch durch einen noch zu bauenden Tunnel/Unterführung möglich zu sein. Dies stelle einen weitreichenden Eingriff in dieses Naturschutzgebiet dar.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Zugänglichkeit der Kleingärten und der Grünflächen wird auch zukünftig durch Gleisquerungen, Rampen und Treppen gewährleistet sein.

B.4.15.5.12 Einwenderin P 18

▫ Durch den Bau der Halle, die Zulaufstrecke über die Simonskaul und durch die Oberleitungen (um nur wenige Beispiele zu nennen) würden sich massive Eingriffe in das Landschafts- und Naturschutzgebiet ergeben. Als Bewohnerin von Longerich nutze sie gerne mit weiteren Anwohnern ihres Viertels dieses ruhige Gebiet als Erholungsmöglichkeit.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Der Eingriff erfolgt nach Abstimmung mit den entsprechenden städtischen Ämtern. Im Rahmen dieser Abstimmung wurde die Trasse in südlicher Randlage geplant. Hierdurch wird zwar mehr Fläche im Vergleich zu den nördlich verlaufenden Varianten in Anspruch genommen, jedoch wird, da durch diese Planung der heutige Gleisanschluss an die HGK-Trasse aufgegeben werden kann, die Zerschneidung von Gehölzbeständen vermieden und es entsteht ein durchgehender Grünzug. Im Vergleich der Zulaufstrecken werden die günstigere Trassenführung innerhalb des geschützten Landschaftsbestandteils und die Aufhebung vorhandener Zerschneidungswirkungen durch den Rückbau des vorhandenen Anschlussgleises als entscheidende Vorteile für die Zulaufstrecke Süd gewertet.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Im Rahmen der Bauarbeiten wird zudem darauf geachtet, dass der Eingriff so gering wie möglich erfolgt. Alle Ausgleichsmaßnahmen werden vor Ort, im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs durchgeführt.

▫ Die Einwenderin befürchtet, dass die KVB nach Vollendung dieses Bauvorhabens weitere Bauvorhaben - z. B. auf dem KVB-eigenen Gelände unterhalb der Simonskaul - verwirklicht.

➤ Über die beantragte Abstellanlage und die begleitenden Bauten hinaus ist seitens der KVB zurzeit kein weiterer Ausbau auf dem Gelände geplant. Sollte dies in Zukunft der Fall sein, müssten unabhängig vom jetzigen Verfahren entsprechende Genehmigungen eingeholt werden.

B.4.14.5.13 Einwender P 20

▫ Der Einwender bewohnt mit seiner Frau als Eigentümer ein Einfamilienhaus in der Stettiner Straße. Sie als auch ihre Nachbarn seien nicht über den Informationsabend der KVB, der am 25.11.2013 stattgefunden hat, informiert worden.

➤ Laut Aussage der KVB wurde eine großflächige Zustellung der Einladung über den Verteildienst des „Kölner Wochenspiegel“ veranlasst. Die KVB hat versichert, dass hier keine Absicht vorlag. Die KVB hatte den Betroffenen, die sich bei ihr gemeldet hatten, Einzelgespräche angeboten. Im Übrigen handelt es sich hier um einen Sachverhalt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Selbst wenn gar keine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne des § 27a VwVfG NRW durch die Vorhabenträgerin durchgeführt worden wäre, hätte dies keine Auswirkungen auf die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses.

▫ Das unmittelbar in der Nähe liegende Natur- und Landschaftsschutzgebiet Ginsterpfad werde täglich von ihnen als auch von Spaziergängern, Joggern, Kindern usw. intensiv ge-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

nutzt. Es könne nicht sein, dass durch ein solches, von der KVB geplantes Bauvorhaben, ihr Heim visuell (10 Meter hohes Bauwerk), durch Masten, Oberleitungen und nächtliche Außenbeleuchtung, als auch durch erhebliche Lärmbelästigung, der Fahrzeuge der KVB und der Pkw des Fahr- und Reinigungspersonals negativ beeinflusst werde. Laut Planung seien die Parkplätze des Fahr- und Reinigungspersonals direkt hinter ihrem Grundstück vorgesehen.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Abstellanlage wird auf dem seit den 1920er Jahren bestehenden Betriebsgelände der KVB errichtet. Für die Abstellanlage sowie für die Gleisharfe ist aus schallschutztechnischen Gründen eine vollständige Umbauung vorgesehen, so dass die Anwohner vor den Schallimmissionen aus der Halle geschützt sind. Auch die erforderlichen Maste und Oberleitungen werden entsprechend innerhalb der Halle montiert. Alle Abstandsmaße zu Nachbargrundstücken werden mit den Planungen eingehalten. Zudem wird die bauliche Ausführung der Halle auf den bereits vorhandenen Baukörper der Werkstatt abgestimmt. Entsprechend der planfestgestellten Unterlagen mit Stand des zweiten Deckblattes wird die Halle eine maximale Höhe von 8 m nicht überschreiten.

Die Überprüfung der Möglichkeiten einer Fassadenbegrünung hat ergeben, dass sie sowohl aus brandschutztechnischen Gründen, aufgrund der Herstellungskosten, des hohen Aufwandes für Pflege und Instandhaltung, des hohen Risikos für Bauschäden infolge von Durchwurzelung und daraus resultierender hoher Folgekosten und der ggf. erfolgenden Verschlechterung der Optik, falls die Fassadenbegrünung nicht flächendeckend angeht, nicht weiter verfolgt wird. Es wird daher im Süden eine fassadenunabhängige Anpflanzung (Baumreihe) vorgenommen, die Eingang in den Landschaftspflegerischen Begleitplan gefunden hat.

Die Parkplatzpositionierung wurde optimiert. Die ursprünglich südlich der Lackierhalle vorgesehenen Parkplätze werden nördlich davon angeordnet, obwohl auch bei der ursprünglich vorgesehenen Anordnung die Grenzwerte eingehalten werden.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Die zweigleisige Zulaufstrecke der Fahrzeuge führe außerdem durch ein Landschaftsschutzgebiet. Hinzu komme auch noch, dass die Natur und dessen Bewohner (Fledermäuse, Kröten und Greifvögel) aggressiv in Mitleidenschaft gezogen werden.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Planungen insbesondere auch der Zulaufstrecke wurden mit den zuständigen städtischen Ämtern abgestimmt. Zudem wurden der Eingriff und seine Folgen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung detailliert untersucht.

Auch wenn der Verkehr in der Regel in eine Richtung erfolgt, entstehen mit einer Eingleisigkeit Einschränkungen in der Betriebsabwicklung, da bei einer Eingleisigkeit nicht mehr auf Sicht gefahren werden kann, sondern Streckenblöcke abgesichert werden müssen und nur durch einen Zug belegt sein dürfen. Insbesondere bei einem Ausfall der Zug-sicherung kommt es zu immensen betrieblichen Einschränkungen, da dann die Fahrtabwicklung nur über einen Auftrag der Leitstelle und Rückmeldung erfolgen kann. Ein regulärer Betriebsstart bzw. -ende wäre damit kaum möglich. Gemäß § 15 Abs. 5 BOStrab sollen zudem Strecken für Zweirichtungsverkehr nicht eingleisig sein.

Für den Betrieb der Strecke sind folgende Abschnitte mindestens zweigleisig auszubauen:

- Auf rund 200 m Länge muss die Strecke nach der Anbindung an die Neusser Straße zweigleisig sein, um drei Doppelzüge dort unterbringen zu können. Es soll verhindert werden, dass es zu Rückstauungen kommt, die in die Neusser Straße bzw. in den Abzweigungsbereich hineinragen und dort zu Sicherheitsrisiken führen bzw. die Weichen des Abzweiges blockieren. Diese Stauungen entstehen durch die Fahrstraßensicherung des eingleisigen Abschnitts.
- Vor der Abstellanlage muss ein ca. 120 m Abschnitt zweigleisig ausgebaut sein, damit auf der Seite der Abstellanlage eine ausreichende Rangierlänge vorhanden ist.

Damit verbliebe - unter Berücksichtigung der einzubauenden Weichen - ein Abschnitt von ca. 340 m, der eingleisig realisiert werden könnte. Um diesen kurzen Abschnitt Eingleisigkeit umsetzen zu können, würden erhebliche Mehrkosten durch die erforderliche Fahrsignalanlage und die einzubauenden Weichen entstehen. Diese stehen nicht im Verhältnis zu der geringen möglichen Reduzierung des dauerhaften Eingriffs auf einem Drittel der Strecke im geschützten Landschaftsbestandteil und den daraus resultierenden betrieblichen Einschränkungen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Bei den Planungsunterlagen gebe es keine Stellungnahme des Denkmalschutzes.

Die KVB-Hauptwerkstatt steht unter Denkmalschutz und Anbauten oder Gebäude in unmittelbarer Nähe zum geschützten Objekt bedürften der Zustimmung des Denkmalschutzes.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurden auch die Belange des Denkmalschutzes untersucht. Die am Verfahren beteiligten Vertreter des Denkmalschutzes und der archäologischen Bodendenkmalpflege der Stadt Köln haben keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Aus den in Teil B, Ziffer 4.12 genannten Gründen hat die Planfeststellungsbehörde im Tenor dieses Planfeststellungsbeschlusses (Teil A, Ziffer 5) eine Erlaubnis nach dem Denkmalschutzgesetz NRW erteilt.

▫ In den Planungsunterlagen gebe es keine Gutachten / Beschreibungen zum Brandschutz und zum besonderen Schutz der Anwohner im Brandfall.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Parallel zum Planungsprozess erfolgen Abstimmungen mit der Berufsfeuerwehr der Stadt Köln. Für die Gebäude wurde ein Brandschutzkonzept erarbeitet und mit dem 2. Planänderungsantrag (2. Deckblatt) den Antragsunterlagen beigelegt.

Die Berufsfeuerwehr der Stadt Köln wurde an dem Planfeststellungsverfahren beteiligt. Die von der Feuerwehr geforderten Auflagen sind in den Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses enthalten.

▫ Es finden sich keine beschriebenen Maßnahmen seitens der KVB, um Lärmemissionen im oberirdischen Teilstück der Neusser Straße - zwischen Mollwitzstraße und Einmündung in die Zulaufstrecke - zu reduzieren. Hier werde es vor allem durch die zusätzlichen Ein- und Ausfahrten zur Abstellhalle hauptsächlich in den ruhesensiblen Nachtzeiten (ab

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

22 und ab 4 Uhr) zu zusätzlichen Belastungen in einem Bereich kommen, der heute schon erheblichen Lärmemissionen ausgesetzt ist.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Für Bestandsstrecken besitzt die KVB eine Betriebsgenehmigung. Da es in diesem Streckenabschnitt zu keinen baulichen Veränderungen kommt, bleibt die Bestandstrecke von der immissionstechnischen Untersuchung unberührt. Im Rahmen der Standortanalyse ist jedoch unabhängig von Betriebsgenehmigungen betrachtet worden, wie lang die jeweiligen Strecken zu relevanten Verteilungsknoten im Netz sind und durch welches Umfeld sie verlaufen.

▫ In den Planungsunterlagen der Zulaufstrecke sei kein Verkehrsweg am Gleiskörper zu finden. Dieser werde doch sicherlich notwendig sein, um Rettungsdienste (Notarzt, Feuerwehr) in einem Notfall (medizinischer Notfall/Feuer in einer Bahn) den Zugang zur Einsatzstelle am Zulaufgleis zu ermöglichen. Ebenfalls notwendig wäre dieser Weg für Service- und Wartungsarbeiten an Gleis oder Spannungsleitung. Dieser Verkehrsweg würde zusätzlich das schützenswerte Gebiet reduzieren.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Ein Parallelweg zum Gleis ist aus betrieblichen Gründen für Wartungsarbeiten nicht erforderlich und auch nicht beantragt. Hierfür sowie für Rettungseinsätze werden die Gleise bzw. die Sicherheitsräume als Zuwegung genutzt. Jedoch ist seitens der Stadt Köln südlich der Gleistrasse sowie der Lärmschutzwand und nördlich der vorhandenen Bebauung bzw. der Grundstücksgrenzen geplant, einen Geh-/Radweg anzulegen. Dieser soll der Verbindung zwischen der Neusser Straße und der Straße Simonskaul dienen und langfristig Teil einer Verbindung zwischen Niehl, Weidenpesch und Longerich sein.

Der Bereich zwischen der Gleistrasse und der vorhandenen Bebauung wird von Ausgleichsmaßnahmen freigehalten werden, so dass für eine etwaige zukünftige Realisierung eines Geh-/Radweges durch die Stadt Köln keine Ausgleichsflächen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG in Anspruch genommen werden müssen. Die Geh-/Radwegplanung der Stadt Köln ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ In keinem Teil der Unterlagen sei zu erkennen, dass die Beschaffenheit und der Untergrund der Flächen der Zulaufstrecke über die Grünflächen geprüft wurde. In großen Bereichen dieses Geländes befanden sich Kiesgruben, die mit Hausmüll und hausmüllähnlichem Gewerbemüll verfüllt wurden. Der Einwender fragt, ob es auszuschließen sei, dass es zu Bodenabsenkungen kommt, wenn hier täglich tausende Tonnen über die Gleisanlagen bewegt werden.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Vorlage eines Gutachtens über die Beschaffenheit des Untergrunds entlang der Zulaufstrecke ist zu diesem Zeitpunkt nicht erforderlich. In der Regel wird ein solches Bodengutachten im Rahmen der Ausführungsplanung beauftragt, da in dieser Planungsphase der Aufbau des Gleiskörpers konkret betrachtet wird und zeitgleich eine Untersuchung stattfindet, an welchen Stellen die Tragfähigkeit des vorhandenen Untergrunds entsprechend der vorgesehenen Maßnahme optimiert werden muss.

Grundsätzlich sind die Altlastflächen bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie und zwischenzeitlich in einem Gutachten zur Bodenfunktionsermittlung und -bewertung sowie in einer geotechnischen Untersuchung betrachtet worden. In der weiteren Planung werden sie - wie oben beschrieben - entsprechend berücksichtigt (siehe auch Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.8 „Bodenschutz“ und 8.9 „Wasser- und Abfallrecht“).

▫ Der Einwender fragt zudem, mit welchen elektrischen Feldern im Normalbetrieb und mit welchen Feldern im Hochbetrieb (gleichzeitige Abfahrt mehrerer Straßenbahnen) zu rechnen sei und in welchen Verhältnis die Werte zur Bundes-Immissionsschutzverordnung stehen.

➤ Im Rahmen der Planung wurde für die Lage der elektrischen Anlagen ein ausreichender Abstand zu den angrenzenden Grundstücken berücksichtigt. Damit ist eine relevante Beeinflussung bezogen auf elektromagnetische Felder außerhalb des KVB-Betriebsgeländes ausgeschlossen. Sicherheitshalber erfolgt nach Inbetriebnahme der Anlage eine Messung der elektromagnetischen Verträglichkeit, die die Einhaltung der in der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung festgelegten Grenzwerte überprüft.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Der Einwender fragt weiter, wie es bei einer Inbetriebnahme dauerhaft gewährleistet und kontrolliert werden kann, dass es zu keiner Überschreitung von Grenzwerten jeglicher Art kommt, da sich die Betriebsfläche mitten in einem Wohngebiet befindet und an ein reines Wohngebiet grenzt.

➤ Den Betroffenen wird durch § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses die Möglichkeit gegeben, bei nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens bei der Planfeststellungsbehörde Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen innerhalb der genannten Fristen zu beantragen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Über einen solchen Antrag müsste die Planfeststellungsbehörde entscheiden und ggf. dem Träger des Vorhabens entsprechende Schutzmaßnahmen auferlegen.

B.4.14.5.14 Einwenderin P 21

▫ Die Einwenderin beklagt, dass es sich bei den geplanten Errichtungen um eine gigantische Störung eines alten, gewachsenen Wohngebiets und Zerstörung eines Landschaftsschutzgebiets handele. Seit rd. 35 Jahren benutze sie wie viele andere die Simonskaul zur Umgehung der Neusser Straße. Seit Jahrzehnten gibt es dort einen unbeschränkten Übergang für ein einziges Schienenpaar. Sie habe dort noch nie einen Zug erlebt. In Zukunft soll die Simonskaul täglich mindestens 64-mal überquert werden mit Hilfe einer Schranke. Die Einwenderin befürchtet, dass diese auf Dauer-Rot stehen werde.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Da die Ein- und Ausrückfahrten in der Regel innerhalb der verkehrsschwachen späten Abend-/Nacht- bzw. frühen Morgenstunden erfolgen, ist nicht mit Verkehrsbehinderungen zu rechnen. Zudem besteht für die Nutzung einer untergeordneten Straße als Umgehung einer Hauptverkehrsstraße kein Rechtsanspruch.

▫ Die "nur ganz grob geschätzte" Bauzeit von 2-3 Jahren dürfe man nach Kölner Erfahrungen ruhig verdoppeln; d. h. zerstörte Lebensjahre.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Baumaßnahme findet an Werktagen und unter Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen (Arbeitszeiten) statt. Dabei wird soweit wie möglich auf die Anwohner Rücksicht genommen.

▫ Einem Bericht im Kölner Stadt-Anzeiger vom 12.12.2013 sei zu entnehmen, dass zeitgleich im selben Bezirk die Sanierung der Neusser Straße zwischen Mollwitz-/Roßbachstraße und der Einmündung Wilhelm-Sollmann-Straße in die Neusser Straße geplant sei. Beteiligte seien die Stadtverwaltung, KVB, Rhein-Energie AG und die Stadtentwässerungs-Betriebe unter Federführung der KVB.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Es handelt sich bei der hier genannten Baumaßnahme u. a. um die Sanierung der Gleise in der Neusser Straße, die in keinem Zusammenhang mit der geplanten Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke steht. Die Gleissanierung erfolgte bereits im Sommer 2014.

B.4.14.5.15 Einwender P 22, P 23 und P 24

▫ Die Einwender beklagen u. a. Behinderungen der Lichtverhältnisse durch die überdimensionierte Abstellhalle von 70 x 180 x 10 Meter.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Entsprechend der planfestgestellten Unterlagen mit Stand des zweiten Deckblattes wird die Halle eine maximale Höhe von 8 m nicht überschreiten.

Bei dem mehr als 60 m entfernten Grundstück kommt es nicht zu einer Beeinträchtigung der Lichtverhältnisse.

▫ Zudem beklagen die Einwender den Eingriff in das Landschafts- und Naturschutzgebiet durch die Zulaufstrecke mit einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 50 km/h und die zu große Abstellhalle.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Der Eingriff in den geschützten Landschaftsbestandteil erfolgt nach Abstimmung mit den entsprechenden städtischen Ämtern. Im Rahmen dieser Abstimmung wurde die Trasse in südlicher Randlage geplant. Hierdurch wird zwar mehr Fläche im Vergleich zu den nördlich verlaufenden Varianten in Anspruch genommen, jedoch wird, da durch diese Planung der heutige Gleisanschluss an die HGK-Trasse aufgegeben werden kann, die Zerschneidung von Gehölzbeständen vermieden und es entsteht ein durchgehender Grünzug. Im Rahmen der Bauarbeiten wird zudem darauf geachtet, dass der Eingriff so gering wie möglich erfolgt. Alle Ausgleichsmaßnahmen werden vor Ort, im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs durchgeführt.

Auf dem KVB-eigenen Gelände der Hauptwerkstatt, das als Sondergebiet ausgewiesen ist, wurde neben der benachbarten Wohnbebauung auch der Eingriff in Flora und Fauna bei der Standortwahl mitberücksichtigt. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie, des Landschaftspflegerischen Begleitplans und der artenschutzrechtlichen Prüfung wurde nachgewiesen, dass der Eingriff verträglich ist.

Für die Fauna ergeben sich keine Gefährdungen, wie die Umweltverträglichkeitsprüfung aufzeigt. Im Bereich der Anbindung der Zulaufstrecke an die Stammstrecke entlang der Neusser Straße wird es auf Grund der Gleisgeometrie nicht möglich sein, eine Geschwindigkeit von 50 km/h zu fahren. Bereits die im Schallgutachten angesetzten 30 km/h sind unwahrscheinlich, wurden jedoch angesetzt, um einen potenziellen Maximalwert zu berücksichtigen.

▫ Die Einwender befürchten u. a. eine Minderung der Wohnqualität auch während der Bauzeit von 2-3 Jahren.

➤ Die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Umfeld wurden in der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt. Durch die zeitliche Begrenzung der Baumaßnahme konnte hier kein Ausschlusskriterium für die Planungen ermittelt werden. Die AVV Baulärm und die 32. BImSchV werden eingehalten.

Die Auswirkungen der Baumaßnahmen sind im Planfeststellungsantrag und in den Nebenbestimmungen (siehe Teil A, Ziffer 8.2) dieses Planfeststellungsbeschlusses berück-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

sichtigt worden. Es wird zu Belästigungen der Anwohner kommen, allerdings werden während der Bauzeit alle entsprechenden gesetzlichen Regelungen und Grenzwerte eingehalten.

▫ Die Einwender könnten ohne das Vorliegen von Ist-Werten des Lärmpegels in der Nacht die zu erwartende Erhöhung der Lärmbelastigung nicht einschätzen.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach TA Lärm ist eine Immissionsbeurteilung anhand der Immissionsrichtwerte entsprechend Abschnitt 6.1 vorgesehen. Diese Beurteilung ist unabhängig davon, welche Schallimmissionen durch andere Schallquellen, außer den gewerblichen Schallquellen, vorhanden sind und wie laut es vor Erstellung einer Anlage tatsächlich ist. Andere Gewerbebetriebe haben keinen Einfluss auf die Schallimmissionen zur Nachtzeit am Gebäude der Einwender. Eine Erhebung der Vorbelastung ist somit nicht erforderlich.

B.4.14.5.16 Einwenderin P 25

▫ Die Einwenderin fragt u. a., warum das Gutachten, welches am 09.01.2014 in einem Informationsabend der KVB erläutert wurde, nicht von einem unabhängigen Gutachter erstellt worden sei.

➤ Die Gutachten zu einem Planfeststellungsantrag gehören zu den nach § 73 Abs. 1 VwVfG NRW vom Antragsteller einzureichenden Planunterlagen. In den entsprechenden Gutachten wird analysiert, ob bestehende gesetzliche Grenzwerte eingehalten werden bzw. durch welche geeigneten Maßnahmen dies sichergestellt werden kann. Jede Maßnahme ist naturgemäß mit Eingriffen verbunden, daher beurteilen weitere Gutachten diese Eingriffe und formulieren Ausgleichsmaßnahmen. Die Beurteilung erfolgt dabei auf Grundlage von gesetzlich vorgegebenen Grenzwerten bzw. Verfahren. Die Berechnungen, Vorgehensweisen und Auswertungen müssen sich auf entsprechendes Recht und gesetzlich geltende Grenzwerte beziehen. Schall- und Erschütterungsgutachten weisen dies

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

mithilfe gesetzlich vorgeschriebener Verfahren nach. Das Schall- und Erschütterungsgutachten wurde von einem öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen erstellt.

▫ Im Gutachten sei die Rede von Geräuschquellen wie Klima-/und Lüftungsaggregaten im Außenbereich. Der Gutachter sagte jedoch, dass es keine gäbe. Stattdessen gäbe es lediglich einen Abgang von Rauch über das Dach. Die Einwenderin fragt, was das genau heiße und ob dies gesundheitsschädlich sein könne.

➤ Die Abstellanlage erhält nach dem jetzigen Planungsstand keine Klima- und Lüftungsaggregate. Sollte sich dies ändern, müssten die immissionstechnische Untersuchung und die aus dieser ggf. folgenden Maßnahmen entsprechend angepasst werden. Die Entrauchung von Gebäuden ist aus brandschutztechnischen Gründen gesetzlich vorgeschrieben. Die Entlüftung und der Wärmeabzug werden auch über das Dach geleitet. Von einer Gesundheitsgefährdung ist im Normalbetrieb nicht auszugehen.

▫ Die Einwenderin fragt, warum für die Mitarbeiter keine Tiefgarage gebaut werde, so dass die Anwohner nachts von Pkw-Geräuschen nicht gestört werden.

➤ Die Schallgrenzwerte werden mit den beantragten Planungen eingehalten. Aufgrund der Nachfragen der Anlieger bei der Anwohnerversammlung erfolgte inzwischen eine ergänzende Berechnung der Schallimmissionen aus dem Türeenschlagen der Kfz. Nach TA Lärm darf der Maximalpegel den Immissionsrichtwert zur Nachtzeit um 20 dB(A) überschreiten. Eine Überschreitung um 20 dB(A) liegt nicht vor. Der Maximalpegel zur Tagzeit darf den Immissionsrichtwert um 30 dB(A) überschreiten. Unter Berücksichtigung des Immissionsrichtwertes von 55 dB(A) berechnet sich der zulässige Maximalpegel zu 85 dB(A). Dieser wird ebenfalls nicht überschritten. Die Annahme des Maximalpegels für ein allgemeines Wohngebiet ist der Zwischenwertbildung geschuldet. Ungeachtet dessen wurde die Parkplatzpositionierung optimiert. Die ursprünglich südlich der Lackierhalle vorgesehenen Parkplätze werden nördlich davon angeordnet, obwohl auch bei der ursprünglich vorgesehenen Anordnung die Grenzwerte eingehalten werden.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Der Bau einer Tiefgarage mit den erforderlichen Rampen für die Ein- und Ausfahrt wäre aufgrund der bestehenden Bebauung, der Grünflächen sowie der bestehenden und erforderlichen Gleise auf dem Hauptwerkstattgelände mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden.

B.4.14.5.17 Einwenderin P 26

▫ Die Einwenderin beklagt für die Gartengemeinschaft Ginsterpfad, dass der Erholungscharakter sowohl der Gartenbetreiber/innen als auch der Spaziergänger/innen in erheblichem Maß, zum Teil völlig verloren gehe.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Abstellanlage selbst befindet sich auf dem Betriebsgelände der KVB. Die Zulaufstrecke folgt südlich der Simonskaul zum großen Teil einer bereits bestehenden Trasse und liegt im Weiteren im südlichen Randbereich des geschützten Landschaftsbestandteils. Durch diese Anordnung und die geplanten Ausgleichsmaßnahmen vor Ort wird der Erholungscharakter so wenig wie möglich beeinträchtigt.

Wie im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt, ist auch hierfür der beantragten Variante der Zulaufstrecke der Vorzug zu geben. Da zudem die Strecke hauptsächlich für Ein- und Ausrückfahrten von Linienzügen zu Betriebsbeginn und -ende genutzt wird und in den Tageszeiten, in denen Gartenbetreiber und Spaziergänger in der Regel anzutreffen sind, nur sehr wenige Fahrten stattfinden werden, werden diese nicht in ihrer Erholungs-suche durch die Stadtbahnfahrten beeinträchtigt.

▫ Im Sinne der perspektivischen und durchaus gewünschten Erweiterung des öffentlichen Nahverkehrs sei außerdem eine zukünftige Vergrößerung der Halle, eine Zunahme der ein- und ausfahrenden Züge und damit verbunden ein erhöhtes Arbeitsaufkommen mit nochmals zunehmenden Lärm zu befürchten.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Über die beantragte Abstellanlage und die begleitenden Bauten hinaus ist seitens der KVB zurzeit kein weiterer Ausbau auf dem Gelände geplant. Sollte dies in Zukunft der Fall sein, müssten unabhängig vom jetzigen Verfahren entsprechende Genehmigungen eingeholt werden.

B.4.14.5.18 Einwender P 28 bis P 31

▫ Die Einwender fragen, ob eine Schmieranlage geplant sei, um Kurvenquietschgeräusche zu minimieren. Bei der nahegelegenen Gleiskurve der Linie 15 an der Wilhelm-Sollmann-Straße / Ecke Neusser Straße seien die Quietschgeräusche extrem laut und bei jeder Bahn deutlich zu hören. Selbst der Verfasser des Schallgutachtens (I.B.U.) habe in der Informationsveranstaltung am 06.01.2014 erklärt, dass die KVB ein Schienennetzbetreiber sei, der den Einsatz von Schmieranlagen im Netzbetrieb eher vernachlässige.

➤ Die Vorhabenträgerin hat bestätigt, dass im gesamten Netz der KVB regelmäßig Schienenschleif- und -pflegefahrzeuge eingesetzt werden, um u. a. Kurvengeräusche zu verringern. Auch sind über 70 % der Stadtbahnwagen mit Spurkranzschmieranlagen ausgestattet.

▫ Unter Punkt 4.1.1 des Gutachtens werde im ungünstigsten Fall angenommen, dass 32 Züge innerhalb einer Nachtstunde einfahren. Die Einwender fragen, warum nicht der parallel fahrende HGK-Schienenverkehr samt der ungünstigsten Windsituation berücksichtigt wurde. Im Gutachten sei beschrieben, dass tagsüber von „ca. zehn Betriebsfahrten und zwei zusätzlichen Fahrten auf dem Gelände auszugehen“ sei. Die Einwender fragen, wozu die Fahrten dienten, warum diese erforderlich seien und warum hierzu im Erläuterungsbericht keine Informationen gegeben seien.

➤ Das Kapitel 4.1 bezieht sich auf die Schallemissionen, die im Rahmen der TA Lärm berücksichtigt werden müssen. Die TA Lärm findet ihre Anwendung nur für das Hauptwerkstattgelände und die Abstellanlage. Punkt 4.1.1 hat daher keine Relevanz für die Zu-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

laufstrecke. Der Verkehr auf der HGK-Trasse hat hinsichtlich Lärm keinen Belang für das Hauptwerkstattgelände und die Abstellanlage.

Es finden durchschnittlich zehn Betriebsfahrten der Stadtbahnen auf dem Gelände der Hauptwerkstatt statt, z. B. um in die Hauptwerkstatt ein- oder auszufahren. Mit der Abstellanlage wird sich diese Anzahl voraussichtlich um zwei erhöhen.

▫ Die Einwender fragen, warum im Schallgutachten des Ing.-Büros I.B.U. die HGK-Trasse und damit der Schienenverkehr in keinsten Weise als Emissionsquelle für die Berechnungen aufgeführt bzw. erwähnt werde. Bedingt durch den derzeit im Bau befindlichen neuen Containerterminal werde der Schienenverkehr auf der HGK-Strecke in Zukunft deutlich zunehmen. Zusammen mit der geplanten Zulaufstrecke der KVB-Linie rechnen die Einwender mit erheblich höheren Lärmbelastungen in den Nachtstunden (= Ruhestunden) gegenüber dem Ist-Zustand. Für die Anwohner südlich der Zulaufstrecke sei in der Ausbreitungsberechnung die Mitwindlage als ungünstigste Annahme aufgeführt worden. Für die Anwohner im Norden wäre das aber die günstigste Annahme. Die Einwender fragen, warum für den nördlichen Bereich keine Lärmberechnungen durchgeführt wurden.

➤ Nach dem gesetzlich anzuwendenden Verfahren der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) wird beim Neubau eines Verkehrsweges nur die dadurch neu hinzukommende Schallquelle betrachtet und nicht alle vorhandenen oder ggf. zukünftigen Schallquellen oder anderweitig geplanten Verkehrswege. Somit ist der momentan vorhandene aber auch der geplante Schienenverkehr auf der HGK-Strecke nicht zu betrachten. In dem zusätzlichen Gutachten, das aufzeigt, dass durch den Neubau der Zulaufstrecke keine relevanten Immissionsbelastungen für die Anwohner nördlich der HGK-Trasse entstehen, ist die Mitwindlage entsprechend ungünstig für diese Bebauung angesetzt worden.

▫ Die Einwender fordern eine Berechnung mit den für die Anwohner nördlich der HGK-Trasse ungünstigsten Annahmen. In diesem Zusammenhang fordern sie von der HGK ei-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

ne ausführliche Stellungnahme im Hinblick auf die zukünftigen Änderungen des Schienenverkehrs durch die Inbetriebnahme des Containerterminals und deren Berücksichtigung in den Schallschutzberechnungen.

Des Weiteren fordern sie für die Anwohner nördlich der HGK-Strecke bestmöglichen aktiven und passiven Lärmschutz, der über das gesetzliche Mindestmaß hinausgehen müsse, notfalls schallschutzdämmende Maßnahmen (schallabsorbierende Lärmschutzwand oder einen Erdwall) für die Bebauung nördlich der HGK-Strecke.

➤ Planungen der HGK sind nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Mit dem zusätzlichen Gutachten (s. o.) ist die KVB den Anwohnern bereits entgegengekommen.

▫ Die Einwender fragen weiter, ob die KVB nach der Inbetriebnahme der Anlage gezwungen werden könne, die prognostizierten Maximalwerte durch eine nachträgliche Berechnung zu verifizieren. Die Einwender fragen zudem, ob das Gutachten durch einen unabhängigen Gutachter erstellt werden könne, oder ob die Bezirksregierung Köln einen unabhängigen Gutachter vorschlagen / bestimmen könne. Sollte der Standort bestehen bleiben, fordern die Einwender ein unabhängiges Gutachten, welches die der Berechnung zugrunde gelegten Ausgangswerte sowie die Ergebniswerte (maximale Lärmpegel) überprüft.

➤ Den Betroffenen wird durch § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses die Möglichkeit gegeben, bei nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens bei der Planfeststellungsbehörde Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen innerhalb der genannten Fristen zu beantragen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Über einen solchen Antrag müsste die Planfeststellungsbehörde entscheiden und ggf. dem Träger des Vorhabens entsprechende Schutzmaßnahmen auferlegen.

Die Gutachten zu einem Planfeststellungsantrag gehören zu den nach § 73 Abs.1 VwVfG NRW vom Antragsteller einzureichenden Planunterlagen. In den entsprechenden Gutachten wird analysiert, ob bestehende gesetzliche Grenzwerte eingehalten werden bzw. durch

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

welche geeigneten Maßnahmen dies sichergestellt werden kann. Jede Maßnahme ist naturgemäß mit Eingriffen verbunden, daher beurteilen weitere Gutachten diese Eingriffe und formulieren Ausgleichsmaßnahmen. Die Beurteilung erfolgt dabei auf Grundlage von gesetzlichen vorgegebenen Grenzwerten bzw. Verfahren. Die Berechnungen, Vorgehensweisen und Auswertungen müssen sich auf entsprechendes Recht und gesetzlich geltende Grenzwerte beziehen. Schall- und Erschütterungsgutachten weisen dies mithilfe gesetzlich vorgeschriebener Verfahren nach. Das Schall- und Erschütterungsgutachten wurde von einem öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen erstellt.

▫ Die Einwender befürchten zukünftige Erweiterungen am Standort Weidenpesch. Es lägen Informationen vor, dass die geplante Abstellhalle nur die erste Maßnahme an diesem Standort sein werde. Die Einwender erkundigen sich, ob mit dem Genehmigungsbescheid automatisch auch eine Erweiterung der Abstellhalle, evtl. ein Großraumparkplatz / Busparkplatz möglich sei, weil dadurch Tatsachen (neuer Standort) geschaffen wurden und fragen, wie die weiteren Planungen aussehen.

Zudem fragen sie, was mit der im FNP dargestellten Verkehrsstrasse für eine Umgehungsstraße zwischen Äußerem Kanalring bis zum Niehler Ei passiere, ob bei einer Erteilung der Genehmigung für die Planfeststellung der Beschluss für die Umgehungsstraße zurückgenommen werde.

➤ Über die beantragte Abstellanlage und die begleitenden Bauten hinaus ist seitens der KVB zurzeit kein weiterer Ausbau auf dem Gelände oder den benachbarte Grundstücken geplant. Sollte dies in Zukunft der Fall sein, müssten unabhängig vom jetzigen Verfahren entsprechende Genehmigungen eingeholt werden.

Die Realisierung der Umgehungsstraße wurde in Abstimmungsgesprächen mit der Stadt Köln als sehr unwahrscheinlich eingestuft. Sie müsste durch die Zulaufstrecke ggf. in ihrer Trassenführung angepasst werden. Davon unabhängig ist ein politischer Beschluss der Stadt Köln, die Umgehungsstraße im FNP zurückzunehmen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Durch starke Beanspruchung der Straße Simonskaul während der Bauphase werde mit Sicherheit der Fahrbahnbelag erheblich in Mitleidenschaft gezogen. Die Straße befinde sich bereits heute in einem schlechten Zustand. Die Einwender erkundigen sich, ob dort eine Erneuerung der Fahrbahn vorgesehen sei oder ob die alte Straße nur Instand gesetzt werde und ob es bei der bisherigen Einbahnstraßenregelung bleibe.

➤ Die Zufahrt zum Baugelände wird hauptsächlich über die Simonskaul und von da über eine Baustraße auf der dann zurückgebauten Bahntrasse erfolgen.

Eine Erneuerung der Straße müsste durch die Stadt Köln erfolgen, da bei der Zufahrt zum Baugelände von einer bestimmungsgemäßen Benutzung der Straße durch straßenzugelassene Fahrzeuge ausgegangen wird.

Die Einbahnstraßenregelung ab der Eisenbahnüberführung Richtung Norden wird nach jetziger Kenntnis bestehen bleiben. Auch die Einbahnstraßenregelung liegt in der Zuständigkeit der Stadt Köln.

▫ Seitens der Einwender wird von der KVB eine Absichtserklärung gefordert, dass keine weiteren Ausbautätigkeiten und Erweiterungen auf dem Betriebsgelände durchgeführt werden.

➤ Für die Planfeststellungsbehörde gibt es weder eine Veranlassung noch eine Rechtsgrundlage, eine solche Absichtserklärung einzufordern.

Über die beantragte Abstellanlage und die begleitenden Bauten hinaus ist seitens der KVB zurzeit kein weiterer Ausbau auf dem Gelände oder im Bereich der Kleingärten geplant. Sollte dies jedoch in Zukunft der Fall sein, müssten unabhängig vom jetzigen Verfahren entsprechende Genehmigungen eingeholt werden.

B.4.14.5.19 Einwender P 36, P 37, P 72, P 79, P 80 und P 106

▫ Die Einwender fordern einen Ausgleich für die durch die Gleise zerschnittenen Wege. Übergänge o. ä. für die vorgesehene zweigleisige Strecke fehlten, so dass die Verbindung

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

zwischen Simonskaul und Ginsterpfad abgeschnitten werde. Durch einen Weg entlang der Gleise solle die Verbindung erhalten bleiben.

➤ Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Lage der bestehenden Trassenführung nördlich der Hauptwerkstatt zwischen Simonskaul und Ginsterpfad wird im Wesentlichen beibehalten. Auch heute gibt es keine Quermöglichkeit der Trasse zwischen Simonskaul und Hauptwerkstattgelände. Demnach erfolgt keine Zerschneidung bestehender Wege durch die geplante Anpassung der vorhandenen Trassenführung. Der Trampelpfad entlang der Gleistrasse bleibt von den Planungen unberührt. Die Notwendigkeit für die Anordnung einer Wegeverbindung entlang der Zulaufstrecke wird daher nicht gesehen.

B.4.14.5.20 Einwender P 47, P 73, P 74, P 104 und P 105

▫ Die Einwender beklagen u. a., dass es bei den Planungsunterlagen keine Stellungnahme des Denkmalschutzes gebe.

Da die KVB-Hauptwerkstatt unter Denkmalschutz steht, bedürften Anbauten oder Gebäude in unmittelbarer Nähe zum geschützten Objekt der Zustimmung des Denkmalschutzes.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurden auch die Belange des Denkmalschutzes untersucht. Die am Verfahren beteiligten Vertreter des Denkmalschutzes und der archäologischen Bodendenkmalpflege der Stadt Köln haben keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Aus den in Teil B, Ziffer 4.12 genannten Gründen hat die Planfeststellungsbehörde im Tenor dieses Planfeststellungsbeschlusses (Teil A, Ziffer 5) eine Erlaubnis nach dem Denkmalschutzgesetz NRW erteilt.

▫ In den Planungsunterlagen gebe es keine Gutachten / Beschreibungen zum Brandschutz und zum besonderen Schutz der Anwohner im Brandfall.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Parallel zum Planungsprozess erfolgen Abstimmungen mit der Berufsfeuerwehr der Stadt Köln. Für die Gebäude wurde ein Brandschutzkonzept erarbeitet und mit dem 2. Planänderungsantrag (2. Deckblatt) den Antragsunterlagen beigelegt.

Die Berufsfeuerwehr der Stadt Köln wurde an dem Planfeststellungsverfahren beteiligt. Die von der Feuerwehr geforderten Auflagen sind in den Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses enthalten.

▫ Die Einwender beklagen weiter, dass sich keine beschriebenen Maßnahmen finden würden, um Lärmemissionen im oberirdischen Teilstück der Neusser Straße - zwischen Mollwitzstraße und Einmündung in die Zulaufstrecke - zu reduzieren. Hier werde es vor allem durch die zusätzlichen Ein- und Ausfahrten zur Abstellhalle hauptsächlich in den ruhesensiblen Nachtzeiten (ab 22 und ab 4 Uhr) zu zusätzlichen Belastungen in einem Bereich kommen, der heute schon erheblichen Lärmemissionen ausgesetzt sei.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Für Bestandsstrecken besitzt die KVB eine Betriebsgenehmigung. Da es in diesem Streckenabschnitt zu keinen baulichen Veränderungen kommt, bleibt die Bestandsstrecke von der immissionstechnischen Untersuchung unberührt. Im Rahmen der Standortanalyse ist jedoch unabhängig von Betriebsgenehmigungen betrachtet worden, wie lang die jeweiligen Strecken zu relevanten Verteilungsknoten im Netz sind und durch welches Umfeld sie verlaufen.

▫ In den Planungsunterlagen der Zulaufstrecke sei kein Verkehrsweg am Gleiskörper zu finden. Dieser werde doch sicherlich notwendig sein, um Rettungsdienste (Notarzt, Feuerwehr) in einem Notfall (medizinischer Notfall/Feuer in einer Bahn) den Zugang zur Einsatzstelle am Zulaufgleis zu ermöglichen. Ebenfalls notwendig wäre dieser Weg für Service- und Wartungsarbeiten an Gleis oder Spannungsleitung. Dieser Verkehrsweg würde zusätzlich das schützenswerte Gebiet reduzieren.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Ein Parallelweg zum Gleis ist aus betrieblichen Gründen für Wartungsarbeiten nicht erforderlich und auch nicht beantragt. Hierfür sowie für Rettungseinsätze werden die Gleise bzw. die Sicherheitsräume als Zuwegung genutzt.

Jedoch ist seitens der Stadt Köln südlich der Gleistrasse sowie der Lärmschutzwand und nördlich der vorhandenen Bebauung bzw. der Grundstücksgrenzen geplant, einen Geh-/Radweg anzulegen. Dieser soll der Verbindung zwischen der Neusser Straße und der Straße Simonskaul dienen und langfristig Teil einer Verbindung zwischen Niehl, Weidenpesch und Longerich sein.

Der Bereich zwischen der Gleistrasse und der vorhandenen Bebauung wird von Ausgleichsmaßnahmen freigehalten werden, so dass für eine etwaige zukünftige Realisierung eines Geh-/Radweges durch die Stadt Köln keine Ausgleichsflächen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG in Anspruch genommen werden müssen. Die Geh-/Radwegplanung der Stadt Köln ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

▫ In keinem Teil der Unterlagen sei zu erkennen, dass die Beschaffenheit und der Untergrund der Flächen der Zulaufstrecke über die Grünflächen geprüft wurde. In großen Bereichen dieses Geländes befanden sich Kiesgruben, die mit Hausmüll und hausmüllähnlichen Gewerbemüll verfüllt wurden. Die Einwender fragen, ob es auszuschließen sei, dass es zu Bodenabsenkungen kommt, wenn hier täglich tausende Tonnen über die Gleisanlagen bewegt werden.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Vorlage eines Gutachtens über die Beschaffenheit des Untergrunds entlang der Zulaufstrecke ist zu diesem Zeitpunkt nicht erforderlich. In der Regel wird ein solches Bodengutachten im Rahmen der Ausführungsplanung beauftragt, da in dieser Planungsphase der Aufbau des Gleiskörpers konkret betrachtet wird und zeitgleich eine Untersuchung stattfindet, an welchen Stellen die Tragfähigkeit des vorhandenen Untergrunds entsprechend der vorgesehenen Maßnahme optimiert werden muss.

Grundsätzlich sind die Altlastflächen bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie und zwischenzeitlich in einem Gutachten zur Bodenfunktionsermittlung und -bewertung so-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

wie in einer geotechnischen Untersuchung betrachtet worden. In der weiteren Planung werden sie - wie oben beschrieben - entsprechend berücksichtigt (siehe auch Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.8 „Bodenschutz“ und 8.9 „Wasser- und Abfallrecht“).

▫ Die Einwender fragen, mit welchen elektrischen Feldern im Normalbetrieb und mit welchen Feldern im Hochbetrieb (gleichzeitige Abfahrt mehrerer Straßenbahnen) zu rechnen sei und in welchem Verhältnis die Werte zur Bundes-Immissionsschutzverordnung stehen.

➤ Im Rahmen der Planung wurde für die Lage der elektrischen Anlagen ein ausreichender Abstand zu den angrenzenden Grundstücken berücksichtigt. Damit ist eine relevante Beeinflussung bezogen auf elektromagnetische Felder außerhalb des KVB-Betriebsgeländes ausgeschlossen. Sicherheitshalber erfolgt nach Inbetriebnahme der Anlage eine Messung der elektromagnetischen Verträglichkeit, die die Einhaltung der in der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung festgelegten Grenzwerte überprüft.

▫ Die Einwender fragen, wie es bei einer Inbetriebnahme dauerhaft gewährleistet und kontrolliert werden kann, dass es zu keiner Überschreitung von Grenzwerten jeglicher Art kommt, da sich die Betriebsfläche mitten in einem Wohngebiet befindet und an ein reines Wohngebiet grenzt.

➤ Den Betroffenen wird durch § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses die Möglichkeit gegeben, bei nicht voraussehbaren Wirkungen des Vorhabens bei der Planfeststellungsbehörde Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen innerhalb der genannten Fristen zu beantragen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Über einen solchen Antrag müsste die Planfeststellungsbehörde entscheiden und ggf. dem Träger des Vorhabens entsprechende Schutzmaßnahmen auferlegen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

B.4.14.5.21 Einwender P 111 bis P 156

- Seitens der Einwender werden vorsorglich, falls dem Planfeststellungsantrag entsprochen werden sollte, u. a. folgende Planungsergänzungen eingefordert:
 - a) Erstellung einer maximalen Boden-Dämpfung der geplanten Weichen und Schienen.
 - b) Frühestmögliches Tieferlegen der Schienen entlang den Gleisen der HGK um mindestens einen Meter in den Boden.
 - c) Aufstellen von Schallschutzwänden entlang der gesamten Schienenführung.
 - d) Einbau von Schallschutzfenstern in das Haus und/oder andere geeignete Maßnahmen.
 - e) Geschwindigkeitsbegrenzung entlang der geplanten Schienenführung auf maximal 10 km/h.
 - f) Begrenzung der Zeiten der Ein- und Ausfahrten auf bis 18:00 Uhr Abends und ab 10:00 Uhr morgens sowie ein Sonn- und Feiertags-Fahrverbot.
 - g) Schriftliche Zusicherung der KVB zur Nachbesserung der Schallschutzmaßnahmen für den Fall, dass die Grenzwerte der Schall- und Erschütterungsbelastung nach Fertigstellung der Abstellanlage im täglichen Betrieb die gesetzlichen Normen für Wohngebiete überschreiten.
- Die vorgebrachten Forderungen der Einwender werden zurückgewiesen.
 - a) Die Weichen und Schienen werden im erforderlichen Maße elastisch gelagert werden (siehe Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 8.2.8 dieses Beschlusses).
 - b) Der Verlauf der Zulaufstrecke parallel zur HGK-Trasse wird nicht weiter betrachtet. Bezüglich der Ausführungen hierzu wird auf Teil B, Ziffer 4.3.3 (Varianten Zulaufstrecke) dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.
 - c) u. d) Wie bereits ausgeführt, sind die Wohnhäuser nördlich der HGK-Trasse nicht durch die Immissionen der geplanten Zulaufstrecke und ihrer Anbindung an die Neusser Straße betroffen. Der Bau von Schallschutzwänden entlang der gesamten Strecke oder der Einbau von Schallschutzfenstern hier oder andere geeignete Maßnahmen sind somit nicht erforderlich.
 - e) Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der gesamten Strecke ist weder aus Gründen des Immissionsschutzes noch aus Sicherheitsaspekten erforderlich. Sie würde jedoch die Betriebsabwicklung behindern.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

- f) Eine solche zeitliche Einschränkung der Ein- und Ausfahrten würde gänzlich den betrieblichen Anforderungen widersprechen, da die Fahrzeuge zu den Hauptverkehrszeiten in der Abstellanlage stehen würden und nicht in Betrieb wären.
- g) Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Planes auf, so kann der Betroffene nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW innerhalb der genannten Fristen bei der Planfeststellungsbehörde Vorkahrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen beantragen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Über einen solchen Antrag müsste die Planfeststellungsbehörde entscheiden und ggf. dem Träger des Vorhabens entsprechende Schutzmaßnahmen auferlegen.
- Für die Planfeststellungsbehörde gibt es weder eine Veranlassung noch eine Rechtsgrundlage, eine solche Zusicherung von der KVB einzufordern.

B.4.14.5.22 Einwender P 157 bis P 162

▫ Die Einwender führen u. a. aus, dass in keinem Teil der Unterlagen zu erkennen sei, dass auf die besondere Beschaffung des Untergrundes, über die die Zulaufstrecke führen soll, Bezug genommen wird. Hier handelt es sich um ehemalige Kiesgruben, die verfüllt wurden. Eine neue Bewertung des Standorts auf Grund der zu erwartenden Kostensteigerung sei notwendig.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Vorlage eines Gutachtens über die Beschaffenheit des Untergrunds entlang der Zulaufstrecke ist zu diesem Zeitpunkt nicht erforderlich. In der Regel wird ein solches Bodengutachten im Rahmen der Ausführungsplanung beauftragt, da in dieser Planungsphase der Aufbau des Gleiskörpers konkret betrachtet wird und zeitgleich eine Untersuchung stattfindet, an welchen Stellen die Tragfähigkeit des vorhandenen Untergrunds entsprechend der vorgesehenen Maßnahme optimiert werden muss.

Grundsätzlich sind die Altlastflächen bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie und zwischenzeitlich in einem Gutachten zur Bodenfunktionsermittlung und -bewertung sowie in einer geotechnischen Untersuchung betrachtet worden. In der weiteren Planung

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

werden sie - wie oben beschrieben - entsprechend berücksichtigt (siehe auch Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.8 „Bodenschutz“ und 8.9 „Wasser- und Abfallrecht“).

Eine erneute Bewertung des Standortes ist nicht erforderlich, zumal davon ausgegangen wird, dass die vorliegende Kostenschätzung realistisch ist und etwaige Risiken bereits berücksichtigt.

▫ Die Einwender führen weiter aus, dass die beantragte Geschwindigkeit von 50 km/h auf der Zulaufstrecke eine Gefahr für Mensch und Tier in einem Landschaftsschutzgebiet sei. Durch eine Geschwindigkeit von 50 km/h werde vermeidbarer Schall zusätzlich erzeugt. Kurvenquietschgeräusche - die nicht zu vermeiden seien - potenzierten sich.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Querungen der Gleise werden durch Signalisierung gesichert. Ansonsten ist der Aufenthalt von betriebsfremden Personen im Gleisbereich wie auf jedem anderen besonderen Bahnkörper verboten. Auch für die Fauna ergeben sich keine Gefährdungen, wie die Umweltverträglichkeitsprüfung aufzeigt. Im Bereich der Anbindung der Zulaufstrecke an die Stammstrecke entlang der Neusser Straße wird es auf Grund der Gleisgeometrie nicht möglich sein, eine Geschwindigkeit von 50 km/h zu fahren. Bereits die im Schallgutachten angesetzten 30 km/h sind unwahrscheinlich, wurden jedoch angesetzt, um einen potenziellen Maximalwert zu berücksichtigen.

▫ In den Planungsunterlagen seien keine Aussagen über die zu erwartenden elektrischen Felder getroffen worden, die solch große Anlagen (annähernd 2 Fußballfelder) erzeugen und auf die Anwohner der Stettiner Straße und weiterer anliegenden Straßen wirken werden.

Zudem seien elementare Gefährdungen durch die Anlage für die Anwohner wie z. B. Feuer o. ä. nicht dargestellt worden. Auch Brandschutzmaßnahmen seien nicht aufgeführt worden.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Im Rahmen der Planung wurde für die Lage der elektrischen Anlagen ein ausreichender Abstand zu den angrenzenden Grundstücken berücksichtigt. Damit ist eine relevante Beeinflussung bezogen auf elektromagnetische Felder außerhalb des KVB-Betriebsgeländes ausgeschlossen. Sicherheitshalber erfolgt nach Inbetriebnahme der Anlage eine Messung der elektromagnetischen Verträglichkeit, die die Einhaltung der in der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung festgelegten Grenzwerte überprüft.

Für die Gebäude wurde ein Brandschutzkonzept erarbeitet und mit dem 2. Planänderungsantrag (2. Deckblatt) den Antragsunterlagen beigelegt. Die Berufsfeuerwehr der Stadt Köln wurde an dem Planfeststellungsverfahren beteiligt. Die von der Feuerwehr geforderten Auflagen sind in den Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 8.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses enthalten.

▫ Durch den (zweispurigen) Zulauf durch das Landschaftsschutzgebiet mit anliegendem Naturschutzgebiet werde die Funktion eines solchen Gebiets gefährdet.

In der Planung der Zulaufstrecken würden Verkehrswege am Gleiskörper keine Berücksichtigung finden. Sollten diese jedoch - wie zu erwarten - erforderlich sein, so würde die Landschaftsschutzfläche / das Naturschutzgebiet zusätzlich belastet werden. Das sei nicht hinnehmbar, da die Funktion des Naturschutzgebiets zusätzlich gefährdet wäre.

Einer der wenigen Ruheplätze im Stadtgebiet Köln Nord für Zugvögel und der Lebensraum für die ansässigen Wildgänse u. ä. werde durch die Nutzung, insbesondere aber schon durch die Bauphase (Baufahrzeuge sollen durch das Gebiet geführt werden) gefährdet.

Das Landschaftsschutzgebiet als Erholungsgebiet (mit viel genutzten Spazierwegen) werde deutlich durch eine zweigleisige Bahntrasse mit Fahrleitungen entwertet. Die Natur im Stadtgebiet Köln sei zu schützen.

➤ Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Planungen wurden mit den zuständigen städtischen Ämtern abgestimmt. Die Zweigleisigkeit einer Strecke ist grundsätzlich nach § 15 Abs. 5 BOStrab vorgesehen.

Ein Parallelweg zum Gleis ist aus betrieblichen Gründen nicht erforderlich und auch nicht beantragt. Jedoch ist seitens der Stadt Köln südlich der Gleistrasse sowie der

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Lärmschutzwand und nördlich der vorhandenen Bebauung bzw. der Grundstücksgrenzen geplant, einen Geh-/Radweg anzulegen. Dieser soll der Verbindung zwischen der Neusser Straße und der Straße Simonskaul dienen und langfristig Teil einer Verbindung zwischen Niehl, Weidenpesch und Longerich sein.

Der Bereich zwischen der Gleistrasse und der vorhandenen Bebauung wird von Ausgleichsmaßnahmen freigehalten werden, so dass für eine etwaige zukünftige Realisierung eines Geh-/Radweges durch die Stadt Köln keine Ausgleichsflächen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG in Anspruch genommen werden müssen. Die Geh-/Radwegplanung der Stadt Köln ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

In der Umweltverträglichkeitsstudie und im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere und Pflanzen umfassend bewertet worden. Darüber hinaus sind die speziellen artenschutzrechtlichen Belange in einer eigenständigen artenschutzrechtlichen Prüfung behandelt worden. Dabei wurde auch die Bauphase berücksichtigt und es wurden entsprechend zu ergreifende Schutzmaßnahmen benannt.

In der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden neben den Belangen von Flora und Fauna auch die Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion des Gebietes für den Menschen betrachtet und bewertet. Es zeigte sich kein Ausschlusskriterium.

▫ Durch den durch die Anlage zu erwartenden Verkehr werde das Viertel, welches insgesamt eine Tempo-30-Zone ist, zusätzlich belastet. Dies widerspreche den politischen Plänen zum Verkehrskonzept Weidenpesch.

➤ Die Einwendung wird zurückgewiesen.

In der immissionstechnischen Untersuchung des Planfeststellungsantrages wurde auch die Zunahme des Individualverkehrs im Umfeld der Hauptwerkstatt überprüft.

Es sind hier keine maßgeblichen Veränderungen festzustellen, da die Verkehrszunahme durch die Stadtbahnfahrer, des Reinigungs- und Wartungspersonals und des kaum mehr als bisher zu erwartenden Lkw-Verkehrs im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen gering ist.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Die Belange des Denkmalschutzes (vgl. alte Werkshalle von 1927) seien nicht erörtert worden. Der geplante massive (fast zwei Fußballfelder große und 10 m hohe) Bau beeinträchtigt das Umfeld in nicht akzeptabler Weise.

In der Planung werde nicht dargelegt, weshalb eine 10 m hohe Halle gebaut werden muss, die die vorhandene Wohnbebauung deutlich überragt und damit zu Sichtbehinderungen führt.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Der Denkmalschutz wird in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung thematisiert. Darüber hinaus haben sowohl die am Verfahren beteiligten Vertreter des Denkmalschutzes als auch der archäologischen Bodendenkmalpflege der Stadt Köln keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Aus den in Teil B, Ziffer 4.12 genannten Gründen hat die Planfeststellungsbehörde im Tenor dieses Planfeststellungsbeschlusses (Teil A, Ziffer 5) eine Erlaubnis nach dem Denkmalschutzgesetz NRW erteilt.

Entsprechend der planfestgestellten Unterlagen mit Stand des zweiten Deckblattes wird die Halle eine maximale Höhe von 8 m nicht überschreiten.

▫ Die Belastung (Lärm, Staub, Abgase etc.) des Wohngebiets während der mindestens 2-jährigen Bauphase sei nicht hinzunehmen. Dies führe zu einer deutlichen Minderung des Wohnwerts der angrenzenden Wohnobjekte.

Zu befürchten sei, dass bei Zeitverzug beim Bau Druck auf den Baufirmen lastet, so dass über die normalen Arbeitszeiten hinaus gebaut werde. Dies sei in einem reinen Wohngebiet nicht hinnehmbar.

➤ Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Umfeld wurden in der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt. Durch die zeitliche Begrenzung der Baumaßnahme konnte hier kein Ausschlusskriterium für die Planungen ermittelt werden. Die AVV Baulärm und die 32. BImSchV werden eingehalten. Die Auswirkungen der Baumaßnahmen sind

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

im Planfeststellungsantrag und in den Nebenbestimmungen (siehe Teil A, Ziffer 8.2) dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt worden.

Die Bauarbeiten werden werktags in den gesetzlich vorgesehenen Arbeitszeiten stattfinden. Ausnahmen davon werden lediglich für die Herstellung des Gleisanschlusses an der Neusser Straße erforderlich werden. Hierzu werden entsprechende Genehmigungen eingeholt.

B.4.14.5.23 Einwender P 163, P 164 und P 165

▫ Die Einwender befürchten u. a. die Zerschneidung und damit die Zerstörung des Landschaftsschutzgebietes durch die zweispurige Zufahrtstrecke mit ihren notwendigen Strommasten und Fahrdrähten und eine akute Bedrohung des unmittelbar angrenzenden Naturschutzgebietes mit den darin vom Aussterben bedrohten Tierarten und seiner Funktion für die Tierwelt als Rückzugsort.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

In den Planunterlagen (z. B. Umweltverträglichkeitsprüfung, Landschaftspflegerischer Begleitplan und artenschutzrechtlicher Fachbeitrag) sind die Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere und Pflanzen und Schutzgebiete umfassend untersucht worden.

Die für diese Belange zuständige Höhere und Untere Naturschutzbehörde wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dazu angehört und erheben keine Bedenken gegen die Umsetzung des Vorhabens, wenn die von ihnen vorgeschlagenen Nebenbestimmungen eingehalten werden (siehe Teil A, Ziffer 8.3).

Mit diesen Belangen hat sich die Planfeststellungsbehörde in Teil B, Ziffer 3 und Ziffern 4.7, 4.8 und 4.9 auseinandergesetzt und hält danach das beantragte Vorhaben für vereinbar mit den gesetzlichen Vorgaben und für zulässig.

▫ Die Einwender führen weiter aus, dass die angrenzenden Wohngebiete den Charakter eines großen Gewerbegebietes erhielten.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Mit dem Bau der Abstellanlage auf dem bereits als Sondergebiet ausgewiesenem Gelände der Hauptwerkstatt wird keine Weichenstellung hin zu einem Gewerbegebiet vorgenommen, sondern eine Fläche in ihrer bereits definierten Funktion genutzt.

▫ Die Einwender befürchten während der 3-jährigen Bauphase optische und akustische (Baulärm) Beeinträchtigungen, Staub- und Abgasbelästigung sowie deutliche Wohnwerteinbußen der angrenzenden Wohnobjekte.

➤ Die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Umfeld wurden in der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt. Durch die zeitliche Begrenzung der Baumaßnahme konnte hier kein Ausschlusskriterium für die Planungen ermittelt werden. Die AVV Baulärm und die 32. BImSchV werden eingehalten.

Die Auswirkungen der Baumaßnahmen sind im Planfeststellungsantrag und in den Nebenbestimmungen (siehe Teil A, Ziffer 8.2) dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt worden. Es wird zu Belästigungen der Anwohner kommen, allerdings werden während der voraussichtlich 2,5-jährigen Bauzeit alle entsprechenden gesetzlichen Regelungen und Grenzwerte eingehalten.

B.4.14.5.24 Einwender P 166 (Unterschriftenliste)

▫ Die Einwender führen an, dass der Neubau einer monströsen Halle für 64 Straßenbahnen von 180 Metern Länge, 10 Metern Höhe und 70 Metern Breite absolut nicht in ein Wohngebiet gehöre.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Mit dem Bau der Abstellanlage auf dem bereits als Sondergebiet ausgewiesenem Gelände der KVB wird eine Fläche in ihrer bereits definierten Funktion genutzt. Die KVB-Hauptwerkstatt ist hier bereits seit den 1920er Jahren in Betrieb. Bei den Planungen wurde die angrenzende Wohnbebauung im erforderlichen Umfang berücksichtigt.

Entsprechend der planfestgestellten Unterlagen mit Stand des zweiten Deckblattes wird die Halle eine maximale Höhe von 8 m nicht überschreiten.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

▫ Die Einwender befürchten u. a. eine permanente Lärmbelästigung durch Belüftung und Klimatisierung der Halle.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die Abstellanlage erhält nach dem jetzigen Planungsstand keine Klima- und Lüftungsaggregate. Sollte sich dies ändern, müssten die immissionstechnische Untersuchung und die aus dieser ggf. folgenden Maßnahmen entsprechend angepasst werden.

▫ Es sei zu befürchten, dass die Arbeitszeit der bestehenden Werkstatthalle auf drei Schichten in 24 Stunden, also rund um die Uhr, ausgedehnt werde.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Eine Ausdehnung der Arbeitszeit ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht geplant. Unabhängig vom Bau der Abstellanlage ist sie jedoch jederzeit bei Bedarf möglich, da hierfür bereits eine Genehmigung vorliegt. Daher wurde dies auch in der immissionstechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Der Betrieb der Werkstatt ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, das sich nur auf die Abstellanlage mit Zulaufstrecke bezieht.

▫ Die Einwender befürchten zudem weitere belastende Faktoren für ein reines Wohngebiet, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zu überschauen seien.

➤ Den Bedenken wird nicht gefolgt.

Die relevanten Faktoren, die Auswirkungen auf das Wohngebiet und auf Flora und Fauna haben, sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dargestellt und untersucht worden. In den Gutachten ist nachgewiesen, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.

Zurzeit hat die Vorhabenträgerin keine Pläne für einen weiteren Ausbau. Die Auswirkungen eines neuen Vorhabens bzw. weiteren Ausbaues wären dann in einem weiteren Ge-

nehmungsverfahren entsprechend zu bewerten und sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

B.4.15 Gesamtabwägung:

An dem mit dem festgestellten Plan beabsichtigten Bau der Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der KVB auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke besteht ein öffentliches Interesse. Die Planung ist gerechtfertigt. Das Vorhaben in der gewählten Variante ist zur Erreichung der in diesem Beschluss dargelegten Ziele geeignet.

Aufgrund der unter Abschnitt B dargestellten Planungsüberlegungen und nach dem Ergebnis der Beteiligung sowohl der Fachbehörden und der Träger öffentlicher Belange als auch der Anhörung der betroffenen Bürger und Anwohner wird das festgestellte Vorhaben unter Abwägung der zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange (§ 28 Abs. 1 PBefG) einschließlich der Umweltverträglichkeit als notwendig und gerechtfertigt angesehen. Es ist unter Berücksichtigung der betroffenen Belange auch zweckmäßig und verhältnismäßig.

Die Vorhabenträgerin hat im Laufe der Planungsphase hinsichtlich der Anordnung der Abstellhalle, der Nebengebäude und der Parkplätze die Planung so weit wie möglich optimiert. So wurde ein Teil der neu anzulegenden Parkplätze in Richtung Norden verschoben, um Schallimmissionen für die südlichen Anwohner zu verringern. Zudem wurde aus diesem Grund das Fahrdienstgebäude und Lagerflächen ebenfalls nördlich angeordnet. Eine weitere Umplanung ist ohne Beeinträchtigung der Planungsziele nicht mehr möglich.

Den hinnehmbaren Beeinträchtigungen von privaten Belangen stehen die erforderlichen Abstellkapazitäten für Stadtbahnfahrzeuge gegenüber. Wegen dieser sich dadurch ergebenden nachhaltigen positiven Auswirkung auf den ÖPNV soll nach Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben realisiert werden.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Der mit diesem Beschluss zugelassene Bau der Abstellanlage und der zugehörigen Zulaufstrecke mit allen Folgemaßnahmen ist im Hinblick auf die Ziele des Vorhabens geeignet, erforderlich und angemessen. Die verschiedenen, widerstreitenden öffentlichen und privaten Interessen wurden hinreichend abgewogen und konnten durch Zusagen und Nebenbestimmungen in Einklang gebracht werden.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich Klage bei dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster erhoben werden.

Die Klage kann auch in elektronischer Form eingereicht werden. Das elektronische Dokument muss mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen sein und über das Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

D. Hinweise

D.1 Hinweise zur Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung der festgestellten Planunterlagen wird bei der Stadtverwaltung Köln für die Dauer von zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt.

Gemäß § 27a VwVfG NRW werden zeitgleich der Planfeststellungsbeschluss mit Rechtsbehelfsbelehrung und den Planunterlagen auf folgender Internetseite der Bezirksregierung Köln:

http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/verfahren/25_eisenbahn_planfeststellungs-verfahren/index.html veröffentlicht. Maßgeblich ist allerdings der Inhalt der zur Einsicht bei der Stadt Köln ausgelegten Unterlagen.

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

Der Ort und die Zeit der Auslegung werden vorab im Amtsblatt der Stadt Köln ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen, denen er nicht individuell zugestellt worden ist, gemäß § 74 Abs. 4 des VwVfG NRW als zugestellt.

Zudem erfolgt vorab eine öffentliche Bekanntmachung nach § 9 Abs. 2 UVPg im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Köln sowie im Kölner Stadtanzeiger und in der Kölnischen Rundschau.

D.2 Hinweise zur sofortigen Vollziehbarkeit

Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gem. § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG keine aufschiebende Wirkung. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist daher sofort vollziehbar.

Gem. § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage gestellt werden. Dieser kann gem. § 29 Abs. 6 Satz 3 PBefG nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden. Im Übrigen wird insbesondere auf § 29 Abs. 6 PBefG verwiesen.

D.3 Hinweise zur Klageerhebung

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Diesbezüglich wird auf § 67 VwGO verwiesen.

Falls eine der oben genannten Fristen durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollte, so würde dessen Verschulden dem Bevollmächtigenden zugerechnet.

D.4 Hinweise zu Entschädigungs- und Erstattungsansprüchen

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen einer Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, anderer Nachteile oder wegen des Lärmschutzes an Gebäuden) betreffen, sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist – nicht Gegen-

Bau einer Abstellanlage für 64 Stadtbahnfahrzeuge der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
auf dem Gelände der Hauptwerkstatt Weidenpesch und der zugehörigen Zulaufstrecke in Köln

stand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden.

Entschädigungs- und Erstattungsansprüche können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung an die Vorhabenträgerin gerichtet werden.

Wird mit der Vorhabenträgerin keine Einigung erzielt, so wird über diese Forderungen in einem besonderen Entschädigungsverfahren nach § 30a PBefG entschieden werden, für das die Bezirksregierung Köln, Dezernat 21, zuständig ist.

Soweit Ansprüche in jenem Entschädigungsverfahren nicht abschließend geregelt werden können, steht den Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

D.5 Hinweis zur Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses

Der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 75 Abs. 4 VwVfG NRW außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach seiner Unanfechtbarkeit begonnen worden ist.

Im Auftrag


(Rehm)

