



An die
Bezirksregierung Köln

Robert-Schumann-Str. 51
52066 Aachen

25.01.2017
Per Post und E-Mail

Betr.: Ersatzneubau der Rurbrücke in Kreuzau-Schneidhausen, Ausbau der K 29
Ihr Zeichen. 54-53.1.2-1.7 (DN 74)-U85/16
Landesbürozeichen: DN 55-12.16 WA

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Antrag des Kreises Düren für den Ersatzneubau der Rurbrücke in Kreuzau-Schneidhausen, dem Ausbau der K 29 und dem Neubau eines Radwegs an der Rur geben wir namens und in Vollmacht der anerkannten Naturschutzverbände Naturschutzbund Deutschland - NRW e.V. und Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland - NRW e.V. die folgende Stellungnahme ab und erheben die folgenden Einwendungen:

Der Antrag des Kreises Düren wird abgelehnt, da er mehreren öffentlich-rechtlichen Vorschriften widerspricht. Im Konkreten ist nicht der Ersatzneubau der Rurbrücke im Zuge der K 29 (mit verdoppelter Breite und somit deutlich gesteigerter Kapazität und Verkehrsgeschwindigkeit) besonders kritisch. Für besonders kritisch halten die Naturschutzverbände die Neuanlage eines Radweges im Naturschutzgebiet, FFH-Gebiet und unmittelbar an der Rur.

Während für den Ersatzneubau der K 29-Brücke - unter sachlich gebotenen eingriffs-mindernden Auflagen - Optionen bestehen könnten, eine UVP-Pflicht mit den daraus entstehenden Rechtsfolgen, zu vermeiden, umfasst der Brückenneubau zusammen mit dem Radwege-Neubau eine derartig bedeutende Eingriffs-Dimension in den Status der Schutzgebiete und in deren Entwicklungsoptionen, dass eine Zulassung ohne vorhergehende UVP in keinem Fall mehr in Betracht kommt.

Da der Kreis ausdrücklich eine solche UVP verneint, können die bei einer Planfeststellung mit UVP möglichen Ausnahmooptionen für die konkreten unten genannten Beeinträchtigungen der hier vorhandenen Schutz-Objekte nicht greifen. Der BR als zuständiger Wasserbehörde steht es nach § 22 LWG NRW nicht zu, die sich aufdrängenden Widersprüche der Planung zu mehreren öffentlich-rechtlichen Vorschriften (siehe hierzu weiter unten) an dieser Stelle zu überwinden, da eine falsche Verfahrensart gewählt wurde. Daher ist die Zulassung entweder völlig zu versagen oder es ist durch

entsprechende Bedingungen sicherzustellen, dass die besonders kritischen Teile des Gesamt-Vorhabens nicht zur Ausführung kommen.

Dies begründen die anerkannten Naturschutzverbände BUND und NABU wie folgt:

Auf dem Besprechungstermin vom 28.02.2012 bestand Übereinstimmung darin, dass eine Erneuerung der Fahrbahndecke der K 29 in der vorhandenen Trasse und eine Ertüchtigung der vorhandenen Brücke allen anderen Varianten vorzuziehen sei. Der Bau von Radwegen wurde überhaupt nicht angedacht. Die nun geplante Neutrassierung des Ruruferradweges in die Ruraue und das Überschwemmungsgebiet hinein kam für die Naturschutzverbände in 2016 völlig überraschend. Sie ist nicht vereinbar mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

Der Planung des Ersatzneubaus der Rur-Brücke im Zuge der K 29 können die anerkannten Naturschutzverbände nur zustimmen, wenn auf die Verlegung des Ruruferradweges in das Naturschutz- und FFH-Gebiet DE-5104-302 „Rur von Obermaubach bis Linnich“ verzichtet wird.

1. Notwendigkeit und Umfang des Ausbaus

Der Ausbau der K 29 mit der Verbreiterung der Brücken, der Ausweitung der Kurvenabwicklung und einem Geh- und Radweg ist zur Bewältigung der Verkehrsmenge oder aus Gründen der Verkehrssicherheit oder Zeitersparnis nicht erforderlich. Dies belegt auch die Verkehrsprognose.

Zudem ist hier laut Polizei kein Unfallschwerpunkt (eine entsprechende Mitteilung der Polizei können wir Ihnen bei Interesse vorlegen). Der Kreis begründet in den vorliegenden Unterlagen die verkehrliche Notwendigkeit der Maßnahme mit dem unzureichenden baulichen Zustand und der fehlenden Rad- und Gehweganbindung.

Erfahrungen mit anderen Straßenbaumaßnahmen sowie der gesunde Menschenverstand lassen mit dem Ausbau der Kreisstraße und der Verbreiterung sowie Erhöhung der Tragfähigkeit der Brücke eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens und der Geschwindigkeit erwarten. Dies sollte in der ASP und der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung berücksichtigt werden. Die Naturschutzverbände befürchten, dass der Ausbau nicht bestandsorientiert ist, sondern im Ergebnis neuen Verkehr induziert. Wegen des breiteren Ausbauquerschnitts erwarten wir insbesondere eine deutlich erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeit, die sich auch für die unmittelbar benachbarte ruhebedürftige Wohnbebauung (Altenwohnungen) negativ auswirken wird. Insofern ist der Bedarf für einen de facto-Ausbau der Brücke in Frage zu stellen. Es obliegt der BR, die Unabdingbarkeit des Ausbau-Bedarfs zu bewerten, da sich gewichtige Gründe gegen den Brücken-Ausbau zeigen (siehe unten).

Da die Straße einen sensiblen Naturraum durchschneidet, sollte der Ausbau in jedem Fall auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden.

2. Radwege

Zur Vermeidung von Eingriffen sollten Radwege weitestgehend über vorhandene Wirtschaftswege geführt werden.

a. Ruruferradweg

Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes

Die Neutrassierung des Ruruferradweges auf einer Länge von 167 m ins FFH-Gebiet bzw. NSG „Ruraue“ widerspricht den Anforderungen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Sie führt zu einer Verschlechterung des FFH-Gebietes und behindert dessen Entwicklung. Die Neutrassierung des Ruruferradweges entspricht nicht der Begründung für den Ausbau der K 29 und ist nicht erforderlich, um das Ziel der Planung zu erreichen. Sie ist also vermeidbar und muss daher unterbleiben.

Die Verlegung des Radweges in die Ruraue widerspricht dem Ziel der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, wildlebende Arten, deren Lebensräume und die europaweite Vernetzung dieser Lebensräume zu sichern und zu schützen. Dieses Ziel dient der Bewahrung, aber auch der Wiederherstellung und Entwicklung

ökologischer Wechselbeziehungen sowie der Förderung natürlicher Ausbreitungs- und Wiederbesiedlungsprozesse. Der Bau des Radweges in der Ruraue widerspricht auch den Zielen der WRRL wie „eigendynamische Entwicklung“, „Entwicklung von Auenstrukturen“, „Entwicklung lebensraumtypischer Gehölze“ und „Schutz und Verbesserung der Ökosysteme“.

Der geplante Radweg tangiert prioritären Lebensraum des Anhangs I der FFH-Richtlinie und nimmt bau- und betriebsbedingt Fläche, auf der der Zustand verbessert werden könnte, dauerhaft in Anspruch. Er verhindert zukünftige Entwicklungs-Optionen des FFH-Gebietes, führt zu Störungen und Beeinträchtigungen, zur Zerstörung standortgerechter Vegetation und des Bodenaufbaus. Die gelobte „Transparenz“ (S. 5 Erläuterungsbericht) von einem bis zum anderen Rurufer führt unter dem Strich im Naturschutzgebiet (!) zur Vergrämung von wildlebenden Tieren, verleitet zum Anhalten und Rasten von Radfahrern und Fußgängern sowie zur Beunruhigung der Rur. Dies wird auch zu einem vermehrten Eintrag von Abfällen, zu einer Erhöhung der Verlärmung und anderer Störungen führen, z.B. durch badende, trinkende, „spielende“ Hunde in und an der Rur. Bedenkenswert ist auch, dass die Störungen bei der modernen Beleuchtung der Radfahrer und Fahrräder bis in die Dunkelheit hinein gehen werden. Bau und Betrieb dieses zusätzlichen Weges im ohnehin hier nur sehr schmalen FFH-Gebiet werden jedenfalls zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes führen.

Für das Fließgewässer Rur bedeutet die Reduzierung der Brückenpfeiler nach Fertigstellung eine Verbesserung. Diese kann aber nicht Eingriffe an anderer Stelle rechtfertigen und sollte selbstverständlich auch unabhängig vom Bau eines neuen asphaltierten Radwegeabschnitts in der Ruraue erfolgen. Gleiches gilt für die Schaffung von Retentionsraum. Es ist widersinnig, einerseits die Brückenpfeiler so zu planen, dass eine Verbesserung der Eigendynamik der Rur erfolgt und andererseits diese durch Neuanlage eines asphaltierten Radwegeabschnitts einzuschränken.

Auch ist es absurd, im FFH-Gebiet Retentionsraum durch Asphaltierung im FFH-Gebiet zu schaffen und noch als ökologisch wertvolle Ausgleichsmaßnahme anzupreisen.

Auch für einen Radweg selbst ist eine Neuanlage im Überschwemmungsgebiet und im Retentionsraum eines Gewässers nicht wünschenswert, da der Weg so vorhersehbar zeitweilig unbenutzbar und schadensanfällig angelegt wird.

Zudem wird die angestrebte Entflechtung von KFZ-, Rad- und Fußgängerverkehr durch die Neutrassierung nur teilweise erreicht. Sie wird nicht erreicht für Radfahrer und Fußgänger in oder von oder nach Schneidhausen, z.B. für Bewohner oder Besucher und Arbeitskräfte der Seniorenresidenz. Aus Verkehrssicherheitsgründen halten wir jedenfalls eine Bedarfsampel am Ende der Ausbaustrecke auf der rechten Rurseite in Brückennähe für erforderlich. Denn nach Durchführung der Baumaßnahme wird der Verkehr leicht mit höherer Geschwindigkeit als bisher und ohne anzuhalten über die dann zweispurige Brücke fließen. Die Sicht an der Einmündungsstelle des von Norden kommenden Verkehrs auf die K 29 kann durch Rückschnitt der Sträucher verbessert werden.

Beeinträchtigung des prioritären LRT 91E0

Durch die Verlegung des Radwegs in die Ruraue wird innerhalb des FFH-Gebietes eine neue zusätzliche Wegetrasse geschaffen, die unmittelbar an den prioritären Lebensraumtyp (LRT) 91E0 „Erlen- / Eschenwald und Weichholzaunenwald an Fließgewässern“ der FFH-RL angrenzt bzw. nach Durchführung der Ausgleichsmaßnahme A 5 angrenzen wird. Wertgebend für diesen LRT ist insbesondere ein hoher Totholzanteil. Im Plangebiet ist dieser LRT bereits sehr gut ausgeprägt mit zahlreichen, teilweise der ökologisch erwünschten Zerfallsphase entgegen-sehenden Bäumen mit Totholz in den Kronen oder soll entwickelt werden (Ausgleichsmaßnahme A 5). Durch die Verlegung des Ruruferradweges unmittelbar an den Waldlebensraumtyp 91E0 wird unweigerlich ein dauerhaftes Verkehrssicherungsproblem generiert. Alte zusammenbrechende Bäume werden gefällt und Altholz in den Kronen beseitigt werden müssen, was zweifellos eine Abwertung der Eignung des Lebensraumtyps nach sich zieht. Der Anteil an starkem Totholz und Altbäumen ist nämlich genau ein Kriterium für die Einschätzung des Erhaltungszustandes (vgl.: <http://www.natura2000.munlv.nrw.de/ffh-broschuere>).

Anders, als in den vorliegenden Gutachten dargestellt, in denen von keinerlei Auswirkungen ausgegangen wird, verschlechtert sich also die Qualität des LRT 91E0 durch die Radwegplanung auch indirekt und dauerhaft, was dem Verschlechterungsverbot in Natura-2000-Gebieten widerspricht.

Die direkte Inanspruchnahme bzw. indirekte Beeinträchtigung bzw. das Unmöglichmachen von sich aufdrängenden und naturschutzfachlich nötigen Entwicklungen des Lebensraumtyps 91E0 stellt ein gravierendes Planungshindernis dar, dass der Antragsteller nicht erkannt hat. Der Lebensraumtyp 91E0 ist nach Anh. I der FFH-RL prioritär. Seine Beeinträchtigung (egal ob direkt oder indirekt) setzt nach der FFH-RL eine vorherige Befassung der EU-Kommission voraus. Alternativ dazu kommt die Inanspruchnahme der vom BfN vorgeschlagenen Bagatell-Fall-Option in Betracht. Nach Annahme der Naturschutzverbände ist diese an der Rur allerdings inzwischen bereits durch andere Eingriffe in den Lebensraumtyp 91E0 quantitativ ausgereizt. Bei der Genehmigung des Radweges im Überschwemmungsbereich ergeben sich demnach schwere Genehmigungshindernisse.

Nach § 22 Abs. 3 LWG NRW ist die Genehmigung zu versagen, wenn die Anlage die Anforderungen nach § 36 Satz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes nicht erfüllt oder sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften dies erfordern. Solche Vorschriften liegen hier mit dem Verschlechterungsverbot der FFH-RL vor. Eine Kompensation der Beeinträchtigungen ist – anders als vom Antragsteller dargestellt bzw. unterstellt – nicht gegeben (siehe auch Rechtsprechung des EuGH dazu).

Daher halten wir das Vorhaben nicht für genehmigungsfähig.

Beeinträchtigung des Bibers

Im Januar 2017 haben wir im Bereich des geplanten Radwegneubaus Biberspuren nachgewiesen (Fotodokumente können wir Ihnen bei Interesse vorlegen). Da Biber im Winter einen sehr kleinen Aktionsraum haben, ist davon auszugehen, dass dort Biber einen Winterbau angelegt und damit ein festes Revier etabliert haben. Der Lebensraum des Bibers umfasst neben dem Gewässer und den unmittelbaren Uferbereichen auch die angrenzenden Aueflächen und ggf. angrenzende höhergelegene Bereiche bis zu einer Entfernung von ca. 100 m vom Gewässer. Damit verläuft der geplante Radweg durch das Biberrevier. Die Versiegelung von Flächen in der Aue führt u. A. zu einem direkten Lebensraumverlust für den Biber. Durch den Radverkehr ist die zeitliche Nutzung der Aue störungsbedingt für den Biber als Lebensraum vermindert. Zudem scheuen Biber die Überquerung von Wegen, was selbst an wenig frequentierten Waldwegen nachgewiesen worden ist. Auch dies führt zu einer weiteren Einschränkung der Raumnutzungsmöglichkeiten durch den Biber, einer geschützten Art nach Anhang II und IV der FFH-RL – wohlgemerkt innerhalb eines ausgewiesenen Natura-2000-Gebietes.

Das Landesamt für Umwelt NRW formuliert für den Biber u.a. folgende Gefährdungen und Schutzziele (<http://ffh-arten.naturschutzinformationen.nrw.de>):

Gefährdungen:

- „Verlust oder Entwertung geeigneter Lebensräume ...“
- „Störungen, zum Beispiel durch intensive Freizeitaktivitäten ...“
- „Zerschneidung der Lebensräume [...] (v.a. Straßenbau, Verrohrungen).“

Schutzziele:

- „Erhaltung und Entwicklung naturnaher Auenlandschaften mit Weichhölzern [...] sowie störungsarmen, grabbaren Ufern“
- „Lenkung der Freizeitnutzung im Umfeld der Vorkommen“

Es ist offensichtlich, dass die Planung eines Radwegs durch den Lebensraum des Bibers nicht mit den vom LANUV formulierten Schutzzielen zu vereinbaren ist.

Zusammengefasst ergibt sich eine offensichtliche Verschlechterung des Lebensraumes für den Biber durch den Bau des Radweges in der Aue und das innerhalb (!) eines Natura-2000 Gebietes, in dessen Schutzzweck der Biber explizit genannt ist.

Wie auf dieser Grundlage ein derartiges Vorhaben genehmigungsfähig sein soll, ist uns schleierhaft.

Durch den Neubau des Radweges in der Aue in unmittelbarer Nähe zu dem Bibervorkommen ist außerdem damit zu rechnen, dass Konflikte zwischen der Infrastruktur Radweg und dem Biber generiert

werden. So ist davon auszugehen, dass Bäume von Bibern angenagt oder gefällt werden (Thema Verkehrssicherung), stellenweise aber auch damit, dass Biber Baue in die Böschung bis an oder sogar unter den Radweg graben.

Konflikte zwischen Mensch und Biber sind bundesweit ein Thema, das zu Unmut und Stimmung gegen den Biber im Speziellen und den Naturschutz im Allgemeinen führt. Im konkreten Fall ist es so, dass zu erwarten ist, dass eine Maßnahme, die zu einer Verschlechterung des FFH-Erhaltungszustandes führt, auch noch dafür sorgen kann, dass der Biberschutz und der Naturschutz diskreditiert werden.

Innerhalb eines Schutzgebietes, in dem u.a. der Biber als Schutzzweck genannt ist, ist dies nicht hinnehmbar. – Wo sonst, wenn nicht innerhalb solcher Schutzgebiete sollen Biber denn konfliktfrei leben können?

Nach § 22 Abs. 3 LWG NRW ist die Genehmigung zu versagen, wenn die Anlage die Anforderungen nach § 36 Satz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes nicht erfüllt oder sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften dies erfordern. Solche Vorschriften liegen hier mit dem Störungsverbot der FFH-RL zu Gunsten des Bibers vor – sowohl was den Biber als Anhang II-Art für das FFH-Gebiet angeht, als auch in der Eigenschaft des Bibers als Anhang IV-Art im europarechtlichen Artenschutz.

Auch daher halten wir das Vorhaben nicht für genehmigungsfähig.

Tod von Kleintieren

Auf Radwegen werden viele Kleintiere, insbesondere Reptilien und Amphibien von Fahrrädern überfahren. Gerade auf Radwegen entlang von linienhaften, für solche Kleintiere geeigneten Strukturen, z.B. Felsen, offene Böschungen oder Gewässerufer ist das Risiko, dass Kleintiere überfahren werden, besonders hoch. Reptilien sind besonders gefährdet, da sie tagsüber bei sonnigem, warmem Wetter aktiv sind, also genau dann, wenn auch vermehrt Fahrradfahrer unterwegs sind. Dies belegen auch überfahrene Reptilien, so Blindschleichen und Ringelnattern, die immer wieder auch auf dem Ruruferradweg gefunden werden.

Da der geplante Radweg deutlich näher an einer für Reptilien interessanten Struktur, nämlich der Rur, entlang führen soll als die vorhandene Trasse und diese von der angrenzenden Böschung abschneidet, ist mit einer Erhöhung der Zahl überfahrener Kleintiere, insbesondere Reptilien, zu rechnen. Hinzu kommt, dass der alte Weg ebenfalls weiter befahren werden wird und dass bereits bei geringen Frequentierungen ein großer Teil der sich auf Wegen / Straßen aufhaltenden Tiere getötet oder verletzt wird. Dieser Aspekt des erhöhten Tötungsrisikos, das auch FFH-relevante Arten betreffen könnte, ist in der Planung in keiner Weise berücksichtigt.

Beeinträchtigung der Ziele der WRRL

Es ist offenkundig – selbst ohne Einsichtnahme in den offenbar nicht mehr per Internet einsehbaren Umsetzungsfahrplan des WVER –, dass eine Neuanlage eines Radweges unmittelbar an dem naturnahen Gewässer der Rur und im Überschwemmungsbereich nicht den Zielen der WRRL entspricht. Schon durch die mit der Anlage des Radwegs und diverser Erdarbeiten nötigen Bauarbeiten werden eine Beunruhigung am Gewässer sowie ein Risiko der Gewässerverunreinigung durch Erd-Eintrag sowie Abfall- und Öl-Eintrag hervorgerufen. Für vergleichbare Arbeiten der Straßenbauverwaltung an dringend nötigen Erhaltungsarbeiten selbst von Autobahnen sehen die Wasserbehörden gewöhnlich enorme Sicherungsvorkehrungen vor. Im vorliegenden Fall wird ohne Not ein naturbelassener Gewässeruferbereich ausgeräumt, schwer befestigt und versiegelt. Dass sich hier bereits stoffliche Einträge ins Gewässer aufdrängen, ist offenkundig. Mehr noch wird der Betrieb des Radwegs unmittelbar am Gewässer in der vorher unbeeinträchtigten Aue Schäden nach sich ziehen – insbesondere was den Eintrag von Müll und die Beunruhigung nach sich zieht.

Was die verschiedentlich als „Abläss“ genannte Schaffung von Retentionsraum durch die Anlage des Radweges direkt an der Rur angeht, so gibt es geeignetere Flächen an der Rur, die sich zur Anlage von Retentionsflächen anbieten.

Nach § 22 Abs. 3 LWG NRW ist die Genehmigung zu versagen, wenn die Anlage die Anforderungen nach § 36 Satz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes nicht erfüllt oder sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften dies erfordern. Das Vorliegen solche Vorschriften ist hier augenscheinlich!

Daher halten wir das Vorhaben nicht für genehmigungsfähig.

Schlussfolgerung

Auf die Neutrassierung des Ruruferradweges ist zu verzichten, um eine Verschlechterung des FFH-Gebietes, sowie des Gewässers als Schutzgut der WRRL und nachfolgende Konflikte zu vermeiden und eine Verbesserung des FFH-Gebietes und die Eigenentwicklung des Gewässers Rur zu ermöglichen. Am Ende der Ausbaustrecke sollte bei der Kreuzung des vorhandenen Ruruferradweges und des Gehweges mit der K 29 eine Bedarfsampel installiert werden, um Radfahrern und Fußgängern ein gefahrloses Überqueren der K 29 zu ermöglichen.

- b. Radweg zwischen Haus Welk und der Straße „Im Richelnberg“

Der Eingriff in die Böschung von Haus Welk bis zur Straße „Im Richelnberg“ ist aus Gründen des Arten- und Landschaftsschutzes als kritisch anzusehen. Er zerstört Lebensräume der Schlingnatter, einer nach Anhang II der FFH-RL besonders geschützten Art, und erhöht das Tötungsrisiko für diese Art. Er zerstört den Hang mit den landschaftsprägenden und anderen Einzelbäumen. Er ist unnötig und vermeidbar, daher ist auf dieses Stück Radweg zu verzichten. Zumal Winden über den Ruruferradweg und die Radwegquerverbindung leichter als über den sehr steilen Weg im Richelnberg erreichbar ist.

3. Artenschutz

Die Naturschutzverbände hatten im Vorfeld der Planung bereits im Jahr 2012 umfangreiche Vorschläge zu Umfang und Methodik der Artenschutzprüfung gemacht. Schon damals hatten die Naturschutzverbände auch die Kartierung aller Reptilien und der Haselmaus gefordert.

Bezüglich Biber und Eisvogel weisen wir auf aktuelle Nachweise durch die Biologische Station Düren und die Naturschutzverbände hin (s. auch 2. Ruruferradweg).

Die Überprüfung auf Fledermausquartiere entspricht nicht einer fachgerechten Suche nach Quartieren planungsrelevanter Arten im Vorfeld der Planung. Die Maßnahme V_A 4 reicht nicht aus um den Verbotstatbestand nach BNatSchG §44 (1) 2 bzw.3 auszuschließen. Die Kartierung ist nachzuholen, auch um angemessene artspezifische Ausgleichsmaßnahmen festsetzen zu können.

Nicht beachtet wurde in der Planung die nachgewiesene Schlingnatter, eine Art des Anhangs II der-FFH-RL im ungünstigen Erhaltungszustand. Die Nebenbestimmungen des Umweltamtes vom 10.11.2016 reichen bei weitem nicht. Dieses Reptil ist nicht nur durch den Bau des Radweges mit dem direkten Eingriff in Lebensräume gefährdet, sondern zudem durch den Ausbau der Straße. Auch die zu erwartende Steigerung der Verkehrsmenge und der Geschwindigkeit erhöhen das Tötungsrisiko für diese Art, insbesondere da die Schlingnatter gerne asphaltierte Flächen zur Erwärmung aufsucht. Die Umsiedlung einzelner Tiere ist nicht zielführend und müsste genauer konkretisiert werden. Jedenfalls müssten vorher Lebensräume im Umfeld optimiert oder neu angelegt werden.

Hierzu verweisen wir auf die Position der Biologischen Station Düren zur Schlingnatter in der Anlage.

4. UVP

Nach unserer Auffassung ist für den nun umfangreich neu geplanten Ausbau der klassifizierten Straße in Form des Brücken-Ausbau (Neubaus) ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Denn die Planung betrifft das NSG „Rurtal bei Kreuzau“, das FFH-Gebiet DE-5104-302 „Rur von Obermaubach bis Linnich“, die Landschaftsschutzgebiete „Voreifel zwischen Wollersheim und Bergheim“ und „Ruraue bei Kreuzau“ sowie Teile der Landschaftsschutzgebiete laut VO der Bezirksregierung Köln,

Biotopverbundflächen und gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG sowie geschützte Biotope im Biotopkataster NRW. Für die Inanspruchnahme dieser Schutzgebiete sind naturschutzrechtliche Befreiungen erforderlich. Bereits dieser Umstand bedingt eine UVP-Pflicht nach der vorherigen Prüfung des Einzelfalls im Fall des Baus „sonstiger Straßen“ nach dem UVPG NRW.

Zu nennen ist in dem Zusammenhang auch der Caritas-Altenwohnpark, als besonders schutzbedürftige Anlage, deren etwaige Beeinträchtigung durch den Brückenneubau und Ausbau der K 29 zu besorgen ist (wg. deutlich erhöhte Geschwindigkeiten und Lärm-Wirkungen). Auch dies spricht für eine durchzuführende UVP.

Die Genehmigung dieses Vorhabens kann nicht ohne UVP erfolgen, weil erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die oben genannten Schutzgebiete zu besorgen sind (zu den Folgen siehe § 3c und § 12 UVPG). Ohne UVP liegen zudem nicht alle entscheidungsrelevanten Daten für die Genehmigungsentscheidung zur Verfügung. Die Planung kann angesichts der UVP-Pflicht nicht als Fall „unwesentlicher Bedeutung“ nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW erfolgen, sondern bedarf der Planfeststellung durch die Bezirksregierung.

5. Ausgleichsmaßnahmen

Laut vorliegender Planung wird nur ein sehr kleiner Teil der Ausgleichsmaßnahmen in der Ruraue am Eingriffsort durchgeführt. Der größte Teil (17.271 von 23.175 Ökopunkten) hingegen ist im Tal der weißen Wehe geplant.

Die weiße Wehe liegt laut Ökokonto-Verordnung im Kompensationsraum K 05 (Eifel), die Rur bei Schneidhausen im Kompensationsraum K 02 (Niederrheinisches Tiefland und Kölner Bucht).

Ausgleichsmaßnahmen sind laut Ökokonto-VO im betroffenen Naturraum durchzuführen.

Ausgleichsmaßnahmen im Talsystem der Weißen Wehe werden daher abgelehnt.

Als Ausgleichsmaßnahmen bieten sich Maßnahmen aus dem Maßnahmenkonzept der WRRL für die Rur am Ort oder in der Nähe des Eingriffs im Gebiet der Gemeinde Kreuzau oder der Stadt Düren an, z.B. Rückbau von Wehren, Rückbau von Uferverbauung, Entwicklung des LRT 91E0 (Erlen- / Eschenwald und Weichholzaunenwald an Fließgewässern), Entwicklung des FFH-LRT 6510 (Glatthaferwiesen), Anlage von Kleingewässern für Kleintiere (Amphibien, Libellen u.a.).

Die im Plangebiet geplante Ausgleichsmaßnahme A 5 ist unter Verzicht auf die Neutrassierung des Ruruferradweges zu vergrößern.

Die Pflanzung von Eschen ist wegen des Eschentriebsterbens nicht sinnvoll. Aktuell gibt es keine resistenten Stämme von Eschen. Ersatzweise könnten Schwarzpappeln gepflanzt werden. *Ulmus laevis* (Flutter-Ulme) ist auf der Roten Liste NRW als stark gefährdet angegeben. Da kein Pflanzgut unbekannter Herkunft von stark gefährdeten Arten ins FFH-Gebiet gebracht werden darf, ist hier die Forstgenbank Arnsberg frühzeitig zu kontaktieren, wenn Flutter-Ulmen gepflanzt werden sollen.

Bauaktivitäten in der Flussaue fördern das vermehrte Auftreten von Neophyten. Von aufkommenden Neophyten im Baustellenbereich gehen dann u. U. auch negative Auswirkungen auf den FFH-LRT Weichholzaue aus.

Die Schaffung von Retentionsraum in der Aue durch Asphaltierung kann nicht als Ausgleich angerechnet werden, gleiches gilt für Straßenbegleitgrün, z.B. Einsaat von Landschaftsrasen entlang der K 29.

6. Zuständigkeit

Zuständig für die Erteilung der wasserrechtlichen Genehmigung für das Fließgewässer Rur ist die Bezirksregierung Köln als Höhere Wasserbehörde. Dies betrifft auch die geplante Neutrassierung des Ruruferradweges im FFH- und Naturschutzgebiet Ruraue. Die bereits hierzu erteilte wasserrechtliche Genehmigung der Kreisverwaltung Düren ist insofern unwirksam. Sie sollte durch den Kreis Düren förmlich widerrufen werden. Die BR Köln sollte mit dem Kreis Düren eine Einstellung der Übergriffe des Kreises auf die Gewässer in der Zuständigkeit der BR Köln erreichen. Sollte die Kreisverwaltung kein Einsehen zeigen, scheint es geboten die weiterführenden Mittel des Verwaltungsrechts ins Auge zu fassen!

7. Nebenbestimmungen

Wir bitten darum - abgesehen von den nach dem Stand der Technik ohnehin üblichen Nebenbestimmungen - die folgenden Nebenbestimmungen in Ihre Genehmigung aufzunehmen:

1. **Die Planung für die Neutrassierung eines Radweges im FFH- und Naturschutzgebiet Ruraue ist zu untersagen.**
2. Es ist eine ökologische Baubegleitung durchzuführen.
3. Ausgleichsmaßnahmen (CEF) sind vor Baubeginn anzulegen und die ökologische Funktionalität durch Erfolgsmonitoring nachzuweisen.
4. Ausgleichsmaßnahmen sind ausschließlich in der Ruraue vorzunehmen.
5. Im Plangebiet sind Kartierungen für Schlingnatter und Haselmaus in Absprache mit der Biologischen Station Düren nachzuholen.
6. Bei Pflanzungen in der Aue ist wegen des Eschentriebsterbens auf die Esche zu verzichten, alternativ schlagen wir Schwarzpappeln vor.
7. Auf Grünflächen (inkl. Wegesäumen) ist entweder eine Mahdgutübertragung oder eine Einsaat mit Regio-Saatgut der Biologischen Station Bonn für den Naturraum Niederrheinische Bucht vorzunehmen.
8. An der neu gebauten Brücke sind 3 Nistkästen für Wasseramsel und Gebirgsstelze unterhalb des Brücken-Baukörpers anzulegen.
9. Im oder am Brückenbauwerk sind Fledermausquartiere (Spaltenquartiere) einzurichten.
10. Die Brücke über den Kufferather Bach ist so zu gestalten, dass eine Unterquerung der K 29 für Tiere, z.B. Biber, Schlingnatter gefahrlos möglich ist.
11. Zwischen K 29 und Böschung sind im Abschnitt von Haus Welk bis zur Straße „Im Richelnberg“ beiderseits der Straße Schutz-Maßnahmen einzurichten, die Reptilien ein Aufsuchen und Überqueren der Straße unmöglich machen (50 cm hohe Amphibienzäune etwa 2 Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen am unmittelbaren Straßen-Rand eingegraben).
12. Im Umfeld des Eingriffs, z.B. entlang des Lendersdorfer Mühlenteiches und des Kufferather Baches sind Lebensräume für die Schlingnatter zu gestalten (als FCS-Maßnahmen).
13. Der Baulastträger hat in den beiden Vegetationsperioden nach den Bauarbeiten die Neophyten zu beseitigen, aufgrund des Gefährdungspotentials insbesondere den Riesenbärenklau.

Im Übrigen verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 30.10.2016 an den Kreis Düren, die der Bezirksregierung vorliegt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Anlage: Position der Biologischen Station Düren zur Schlingnatter

Cc: Landesbüro der Naturschutzverbände, Höhere Landschaftsbehörde

Anlage: Position der Biologischen Station Düren zur Schlingnatter

Schlingnatter

Im Bereich der Ausbaustrecke der K29 sind in den vergangenen Jahren beiderseits der K29 Schlingnattern gefunden worden. Das Vorkommen liegt am regionalen Arealrand der Art und dürfte von anderen Vorkommen isoliert sein.

Die Schlingnatter ist die am schwierigsten nachweisbare heimische Reptilienart, da sie eine sehr kryptische, überwiegend subterrestrische Lebensweise hat und oft nur geringe Siedlungsdichten erreicht. Männliche Schlingnattern haben Aktionsräume von durchschnittlich ca. 180 m, das bedeutet, dass viele Individuen deutlich größere Distanzen zurücklegen. Außerhalb von Optimallebensräumen (große Heide-, Magerrasengebiete) ist für die Schlingnatter die Grenzliniendichte wesentlich, da Grenzlinien, z.B. Böschungen, Altgrasstreifen etc., einerseits wesentlich dichter besiedelt sind als umgebende Flächen, andererseits wichtige Vernetzungselemente darstellen. Der Hinweis, „der Eingriffsbereich weise keine optimale Habitategnung auf“ widerspricht den Angaben in der Literatur.

Daraus ergeben sich hinsichtlich der Straßenplanung der K29 mehrere, grundsätzliche Konsequenzen:

1. Es ist damit zu rechnen, dass an allen Böschungsbereichen, die von dem Straßenbauvorhaben betroffen sind, Schlingnattern nicht nur vorkommen, sondern eine erhöhte Siedlungsdichte haben.
2. Die Eingriffe in die Böschungen, bei denen offensichtlich meterweise Böschung abgeschält werden muss, werden zu einer Tötung von Tieren führen. Da zwischen Haus Welk und der Straße „Im Richelnberg“ große Böschungsbereiche betroffen sind, ist damit zu rechnen, dass ein erheblicher Teil der Population betroffen und damit die Population durch den Eingriff gefährdet ist.
3. Aufgrund der sehr versteckten Lebensweise ist ein Wegfang der Schlingnattern vor dem Eingriff mit einem massiven Aufwand verbunden. Um hier tatsächlich dem Tötungsverbot auch nur einigermaßen gerecht zu werden, muss in den Nebenbestimmungen klar formuliert werden, was im Vorfeld der Maßnahme zu tun ist, und zwar sowohl qualitativ (Methoden: z.B. Einsatz künstlicher Verstecke, Bereiche, an denen abzufangen ist), als auch quantitativ: Zeitraum und Anzahl notwendiger Fangtage. Es ist sinnvoll, Personen mit der Schlingnatter zu betrauen, die Erfahrung mit der Art haben.
4. Bei der Planung ist dafür Sorge zu tragen, dass die Straße nach Ausbau keine Zerschneidung des Schlingnattervorkommens darstellt. Dem Kufferather Bach kommt hier vermutlich eine wesentliche Bedeutung zu. Daher sollte das Brückenbauwerk auf die Ansprüche als Querungsbauwerk für die Schlingnatter und andere Kleintiere ausgerichtet werden.
5. Während der Baumaßnahmen ist dafür zu sorgen, dass keine Schlingnattern in den Gefahrenbereich der Baustelle einwandern können, die dort sonst getötet würden.
6. Die Angabe in den Nebenbestimmungen des Umweltamtes vom 10.11.2016 hinsichtlich einer „Umsiedlung“ der Schlingnattern ist zu konkretisieren. Umsiedlungen sind eine schwerwiegende und komplexe Angelegenheit, die eine erhebliche Vorlaufzeit haben müssen. Zudem ist der Erfolg vieler Umsiedlungen zweifelhaft, da die Tiere entweder in einen bereits besiedelten Bereich ausgesetzt werden, in dem damit die Lebensraumkapazität überfordert wird und damit sogar Schaden zugefügt werden kann, oder Tiere in nicht von der Art besiedelte Flächen gesetzt werden, die also offensichtlich ungeeignet für die Art sind. Hierzu hat es eigens eine Tagung der NUA am 15. November 2015 gegeben, die sehr deutlich gezeigt hat, wie problematisch solche Umsiedlungen sind. Eine Grundvoraussetzung für die Genehmigung einer Umsiedlung ist, dass vorher geprüft wurde, inwieweit es eine Alternative zum Erhalt der Population vor Ort gibt.

Für eine „Umsiedlung“ ist im konkreten Fall zu formulieren, was überhaupt wie getan werden muss. Folgende Fragen müssen beantwortet werden, um deutlich zu machen, dass die artenschutzrechtlichen Aspekte abgearbeitet werden: Wie viele Tiere sollen gefangen

werden: möglichst alle Tiere der Population? Wohin sollen sie konkret umgesiedelt werden? Wie wird die Eignung der Zielfläche ermittelt? Nach welchen Kriterien wird sie ausgewählt? Sind flankierende und dauerhafte Maßnahmen auf der Zielfläche geplant? Wie sieht die Erfolgskontrolle aus? usw.

Im Fall der K29 kann „Umsiedlung“ nur bedeuten, dass gefangene Tiere im Umfeld des Eingriffs in Bereichen freigelassen werden, die zum einen direkt mit dem betroffenen Vorkommen in Zusammenhang stehen und die für die Schlingnatter im Vorfeld als Lebensraum wiederhergestellt bzw. optimiert wurden. Nur so ist einigermaßen sichergestellt, dass die Population durch den Eingriff nicht geschädigt wird. Dies wäre zudem keine Umsiedlung im eigentlichen Sinne.

7. Grundsätzlich ist es möglich, im Rahmen des Eingriffs mittel- und längerfristig z.B. die Böschungsbereiche der Straße so zu gestalten, dass sie als Lebensraum für die Schlingnatter wieder zur Verfügung stehen. Durch entsprechende Gestaltung auch weiterer betroffener Nebenflächen kann der Lebensraum für diese Schlange sogar vergrößert werden. Eine entsprechende Anpassung der Pflege dieser Flächen kann so auch längerfristig der Schlingnatter im Bereich helfen. Es würde uns freuen, wenn diese Aspekte berücksichtigt und konstruktive Vorschläge gemacht werden, die den Konflikt zwischen dem Ausbau der Straße und artenschutzrechtlichen Aspekten entschärfen. Dass dies möglich ist, zeigt das Beispiel L 249 zwischen Blens und Hausen.

In der Summe ist klar, dass die geplante Straßenbaumaßnahme in den Lebensraum eines offensichtlich kleinen, isolierten Vorkommens der Schlingnatter eingreift. Durch den Eingriff kann es zur direkten Tötung von Tieren kommen und zu einem Lebensraumverlust. Die Maßnahme kann zudem zu einer weiteren Zerschneidung des Lebensraums des kleinen Schlingnattervorkommens beitragen. Damit ist der Eingriff geeignet, eine Population der Schlingnatter nachhaltig zu verschlechtern und das bei einer nach Anhang II der FFH-RL geschützten Art, die einen ungünstigen Erhaltungszustand in NRW hat. Diese Aspekte sind in der vorliegenden Genehmigung unberücksichtigt, und müssen abgearbeitet werden, bevor die Genehmigung den formalrechtlichen Voraussetzungen genügt.