

An die
Bezirksregierung Köln
Dezernat 25

Zeughausstr. 2-10
50667 Köln
ralf.wartberg@bezreg-koeln.nrw.de

24.09.2018
Per Post und E-Mail

Betr.: Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den „Neubau des HP Rommelsheim und Anpassung der BÜ 8 und 9 in Nörvenich auf der Strecke Düren-Euskirchen“ durch die Rurtalbahn GmbH
Ihr Zeichen: 25.7.3.2-2/18 Landesbüro-Zeichen: DN 34-08.18 DB

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den „Neubau des HP Rommelsheim und Anpassung der BÜ 8 und 9 in Nörvenich auf der Strecke Düren-Euskirchen“ durch die Rurtalbahn GmbH geben die anerkannten Naturschutzverbände BUND und NABU die folgende Stellungnahme ab.

Die Naturschutzverbände begrüßen den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs, weisen aber auch auf die besondere Bedeutung der Feldflur zwischen Düren und Euskirchen für den Artenschutz, bes. für die Vögel der Feldflur und des Offenlandes hin. Der Artenschutz ist zu beachten und der Eingriff angemessen zu bewerten und auszugleichen.

1. Anpassung des Bahnüberganges 9 und Errichtung eines Funkmastes an der L 327 in Rommelsheim (Gemeinde Nörvenich) und Neubau des Haltepunktes Rommelsheim

Die folgenden Ausführungen zum Artenschutz und zur Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung gelten sowohl für die Anpassung des Bahnüberganges 9 und die Errichtung eines Funkmastes an der L 327 in Rommelsheim (Gemeinde Nörvenich) als auch den Neubau des Haltepunktes Rommelsheim.

1.1 Artenschutz

Wir beanstanden, dass bei der Datenrecherche weder die Naturschutzverbände noch die Biologische Station im Kreis Düren befragt wurden und dass keine Bestandsaufnahmen geschützter Arten vor Ort im Planbereich und dessen Umfeld durchgeführt wurden. Hier kommen

Rebhuhn und Goldammer vor, möglich sind hier auch Vorkommen von z.B. Schwarzkehlchen, Gelbspötter, Wiesenschafstelze, Grauammer und Haselmaus.

Bedenklich ist auch, dass trotz unserer Hinweise in der Stellungnahme zu „Neubau des HP Binsfeld und Anpassung der BÜ 5-7 in Nörvenich“ und dem Erörterungstermin hierzu sowie trotz des bekannten Vorkommens der Haselmaus im Messtischblattquadranten 5205/1 diese nach der FFH-RL Anhang IV europarechtlich geschützte Art immer noch nicht beachtet wird. Es sollte der „worst case“ angenommen werden.

Hierzu wiederholen wir unsere diesbezüglichen Ausführungen:

An der Bahnstrecke Düren – Euskirchen ist von einem Vorkommen der Haselmaus auszugehen. Diese Art sollte daher vorsorglich beachtet werden, auch wenn sie vom LANUV für den Messtischblattquadranten 5205 nicht angegeben ist. Bei allen Eingriffen in Sträucher und Hecken ist – ohne vorherige Untersuchungen zum Haselmaus-Vorkommen - vom *worst case*, also einem Vorkommen der Haselmaus (europarechtlich geschützt als Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie) auszugehen. Vorsorglich sollten wirksame artspezifische Sicherungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehen werden: Gebüsch- und Gehölzbestände sollten erst im Winter während der Überwinterungsphase der Haselmaus gefällt, aber noch nicht gerodet oder überbaut bzw. übererodet werden. Bei den Fällarbeiten sollten keine schweren Maschinen, sondern nur Handarbeit eingesetzt werden, um die im Boden überwinternden Haselmäuse nicht zu gefährden. Eine etwaige Rodung bzw. Überbauung der ehemaligen Gehölzflächen darf erst im darauf folgenden Sommerhalbjahr, also in der Aktivitätsphase der Haselmaus, erfolgen. Die Haselmäuse verlassen im Frühjahr (etwa April) ihre Überwinterungsquartiere und ziehen sich – angesichts der gefällten Gehölze/Gebüsche - in die benachbarten Gehölz- u. Gebüschstrukturen zurück. Im auf die Fällung folgenden Sommerhalbjahr ist demnach eine Rodung/Bebauung der ehemaligen Hecken oder Gebüsche möglich. Für die entfernten Gehölze sind Ersatzpflanzungen mit möglichst großen Pflanzen, die möglichst früh als Lebensraum für Haselmäuse in Betracht kommen, vorzunehmen.

Die Aussage, dass aufgrund der Vorbelastung durch die die Gleisanlage mit Bahnverkehr und im Hinblick auf die im direkten Umfeld verbleibenden gleichwertigen Flächen keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten seien (S. 4 ASP) weisen wir zurück. Denn zurzeit ist der Bahnverkehr noch minimal und die Bahnnebenflächen können durchaus ökologisch wertvoll sein. Der Hinweis auf die verbleibenden gleichwertigen Flächen im Umfeld mit dem daraus resultierenden Schluss, dass es daher keine erhebliche Beeinträchtigung gibt, ist nicht akzeptabel. Denn entweder sind diese Flächen suboptimal oder schon besetzt. Diese gängige Aussage der Planungsbüros dient lediglich dazu, Eingriffe zu negieren. Ganz abgesehen davon, dass unklar ist, was denn gleichwertig hier überhaupt bedeutet, wo doch der Artenbestand gar nicht untersucht wurde.

Anders als am Bahnübergang (BÜ) 8 in Rommelsheim ist am BÜ 9 und am Haltepunkt Bubenheim die Vorbelastung durch die Landstraße 327, die Genossenschaft und die Parkplätze des Bubenheimer Spiellandes erheblich.

Auch nicht haltbar ist die Annahme: *„Für die typischen Offenlandarten stellen die im Umfeld vorhandenen höheren Gehölzbestände Vertikalstrukturen dar, so dass das unmittelbare Umfeld von den Arten gemieden wird. Daher ist davon auszugehen, dass die Offenlandflächen für diese Arten unattraktiv sind und daher gemieden werden“* (S. 4 ASP letzter Absatz). Denn im Gebiet kommt z.B. auch die Grauammer vor, die eben genau diese Gehölzbestände zur Brutzeit als Singwarten und - wie von der Biologischen Station nachgewiesen - auch im Winterhalbjahr nutzt. Scheinbar wurde dann ohne Bestandserfassung und Sichtung der Artvorkommen dem Gebüsch mit lebensraumtypischem Gehölzartenanteil lediglich der Biotopwert 1 zugeordnet.

1.2 Eingriffs-/Ausgleichbilanzierung

Wir bedauern, dass bei der Inanspruchnahme von Flächen, die als Natur-auf-Zeit-Flächen betrachtet werden, keine Kartierung geschützter Arten erfolgte, obwohl der Artenschutz auch auf

solchen Flächen beachtet werden muss. Bei der Bilanzierung wird diesen Flächen grundsätzlich nur der Biotopwert 1 zugeordnet. Dies mag zwar rechtlich korrekt sein, geht aber an der realen Wertigkeit der Flächen vorbei und entspricht nicht dem beanspruchten Bestand. Wir appellieren hier an die Betreibergesellschaft und die Rurtalbahn in Verantwortung für den Naturschutz im Kreis Düren in Zusammenarbeit mit den Naturschutzverbänden und der Biologischen Station etwas mehr als das gesetzlich vorgeschriebene Mindestmaß für die Belange des Artenschutzes zu tun.

In der Planung sollten funktionale Ausgleichsmaßnahmen in der Nähe des Eingriffs festgelegt werden. Leider ist dies hier nicht der Fall. Zur Beurteilung der Maßnahmen sind zumindest eine genaue Karte der Ausgleichsfläche und eine konkrete Beschreibung der festgesetzten Maßnahmen in den Planunterlagen vorzulegen.

Bei der Errichtung der Funkmasten und dem Neubau von Haltepunkten sollte auch der Eingriff in das Landschaftsbild betrachtet und ausgeglichen werden.

Es sollten in räumlicher Nähe zum Eingriff, aber in verkehrsferner Lage im Bereich Nörvenich oder Vettweiß produktionsintegrierte Ausgleichsmaßnahmen zum Schutz und zur Förderung der besonders betroffenen Vögel der Feldflur und des Offenlandes festgesetzt werden. Zudem könnten auch am Ellebach Maßnahmen umgesetzt werden.

Offensichtlich sind aber schon im Vorfeld Festsetzungen und vertragliche Vereinbarungen getroffen worden, durch die dann im Verfahren Zwangspunkte geschaffen wurden. Diese Vorfestlegung ist bedauerlich – nicht nur für die Beteiligung der Verbände.

2. Errichtung eines Funkmastes an der L 327 in Rommelsheim (Gemeinde Nörvenich)

Wir wundern uns darüber, dass hier vom Planungsbüro die Errichtung eines Funkmastes genannt wird. Handelt es sich hier um den Funkmast, für den schon ein separates Verfahren durchgeführt wurde, in dem wir am 04.12.2017 eine Stellungnahme abgegeben haben (Landesbürozeichen: DN 40-11.17 DB)? Falls ja, bitten wir darum, uns mitzuteilen inwiefern unsere Anregungen berücksichtigt wurden. Falls hier ein weiterer Funkmast gemeint ist, sollte hier entsprechend unserer Stellungnahme vom 04.12.2017 verfahren werden. Der Eingriff in das Landschaftsbild sollte ebenso ausgeglichen werden wie die geplante Versiegelung und Flächeninanspruchnahme. Es wäre im Sinne des Naturschutzes, wenn hier oder am Silo ein Turmfalkennistkasten angebracht werden könnte, um den Bestand dieser Greifvogelart zu stützen.

3. Bahnübergang 8

Teile des alten Bahnübergangs, die nicht mehr gebraucht werden (Schaltschrank, Fernmeldekasten) sollten entfernt werden.

Auch für die Anpassung des Bahnüberganges 8 sollte eine landschaftspflegerische Betrachtung mit einer Eingriffs-/Ausgleichbilanzierung vorgelegt werden.

4. Neubau des Haltepunktes Rommelsheim

Hier wird ein völlig neuer Haltepunkt (HP) in der freien Landschaft mit einem zusätzlichen zweiten Gleis geplant. Wir regen an, darauf zu verzichten, denn nur ca. 600 m weiter befindet sich an der Landstraße 327 der Bahnhof Bubenheim mit Bahnsteig und Gleisanlagen, allerdings ohne Bahnhofsgebäude, das ja an einem Haltepunkt ohnehin heutzutage nicht mehr für erforderlich gehalten wird. Im Fahrplan der Bördebahn wird dieser Haltepunkt als Bubenheim/Spieleland angezeigt. Der Bereich ist durch die L 327, die Genossenschaft und die Parkplätze des Bubenheimer Spielelandes besonders vorbelastet.

Der neue HP Rommelsheim würde das Landschaftsbild beeinträchtigen - was auch ausgeglichen werden müsste - Grund und Boden sowie Lebensraum von Pflanzen und Tieren (u.a. Rebhuhn) beanspruchen und Störungen in einen bisher weitgehend beruhigten Bereich bringen. Diesen neu

anzulegenden HP halten wir auch deswegen für überflüssig, weil der Haltepunkt Bubenheim nur etwa 250 m von den ersten Häusern des südlichen Ortsrandes von Rommelsheim entfernt liegt. Für viele Einwohner dieser kleinen Ortschaft ist das vorhandene Bahnhofsgelände Bubenheim mit den bestehenden Anlagen (Bahnsteig, zwei Gleise) näher als der neu geplante Haltepunkt Rommelsheim. Der Haltepunkt Bubenheim könnte gleichzeitig auch von den Besuchern des Bubenheimer Spiellandes genutzt werden. Mit dem neuen Haltepunkt Rommelsheim würde zudem zusätzlicher Verkehr die Einwohner in Rommelsheim belasten, sei es durch innerörtlichen Verkehr oder durch Bahngäste aus z.B. Frauwüllesheim oder anderen Nörvenicher Ortsteilen. Besonders betroffen wären die Ellebach- und die Römerstraße. Von daher wirkt sich die Maßnahme auch auf den Menschen aus. Die verkehrliche Belastung des Ortes wäre bei Nutzung des Bahnhofs Bubenheim deutlich geringer. Zudem könnten die großräumigen Parkplätze des Bubenheimer Spiellandes, die bis an das Bahngelände reichen, im Einvernehmen mit dem Eigentümer von Bahnfahrern mitbenutzt werden. Soll der Haltepunkt Rommelsheim angenommen werden, müssten über kurz oder lang hier ebenfalls Parkplätze gebaut werden. Denn „wo kein Parkplatz ist, steigt auch keiner ein“, so meinte ein Anwohner. Die Annahme des Planungsbüros (Erläuterungsbericht S.4), dass wegen der am Haltepunkt Rommelsheim fehlenden Parkplätze, die Verkehrsbelastung an der Ellebachstraße nicht zunimmt, halten wir für illusorisch. Wird der HP angenommen, dann wird zunächst konfliktträchtig vor den Häusern geparkt, anschließend werden Parkplätze am Haltepunkt gebaut werden.

Der Neubau eines Haltepunktes Rommelsheim widerspricht dem Gebot der Vermeidung und Minimierung des Eingriffs und dem Gebot des sparsamen Umgangs mit dem Grund und Boden und sollte daher unterbleiben. Alternativ sollte ein Haltepunkt Rommelsheim-Bubenheim auf dem bestehenden Bahnhofsgelände Bubenheim reaktiviert und weiterhin auch in Zukunft genutzt werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag