



# Planfeststellungsbeschluss

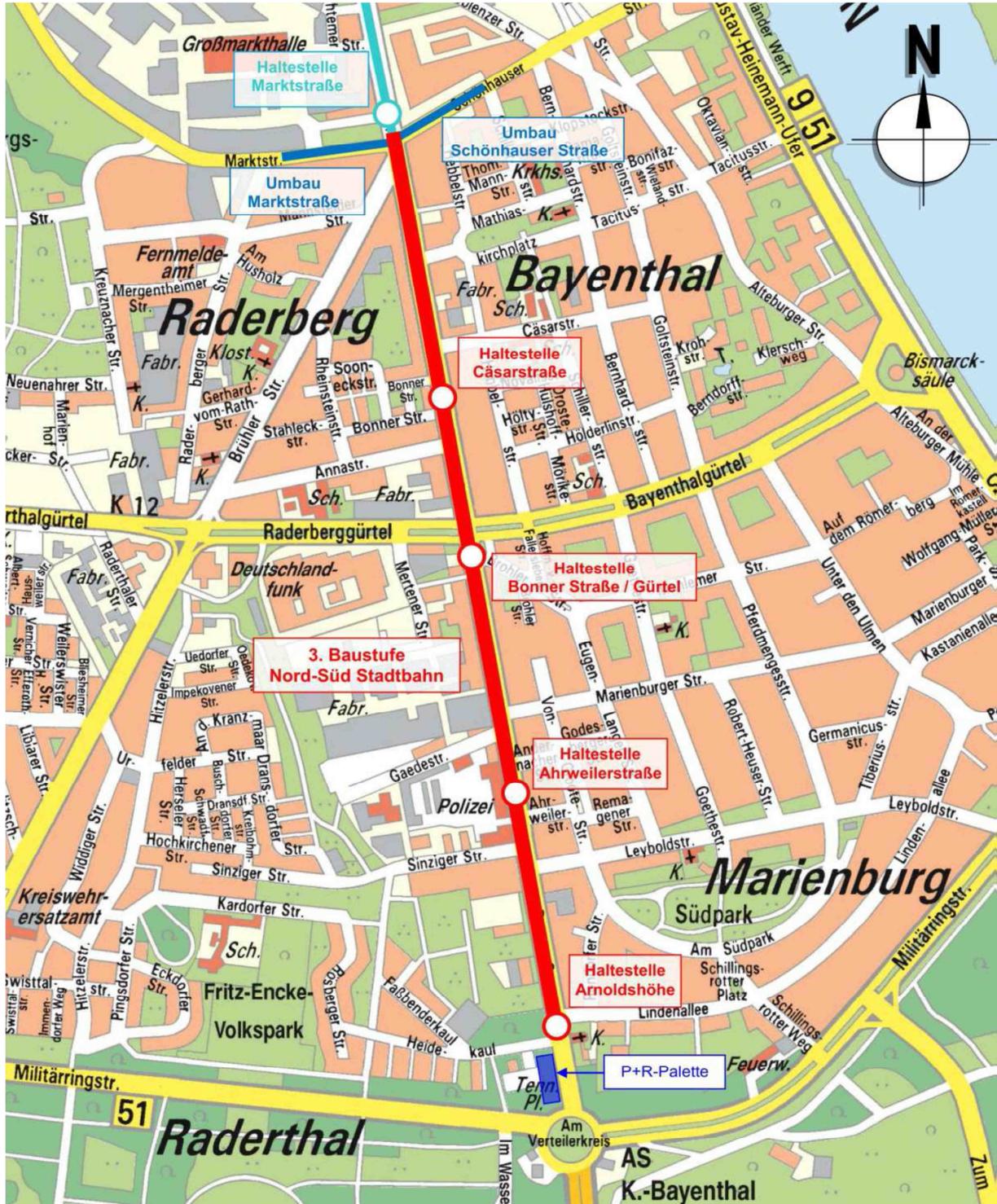
für den Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn  
ab Haltestelle Marktstraße bis zum Verteilerkreis Süd  
auf der Bonner Straße in Köln

vom 22. April 2016

Az.: 25.5.8 - 1/14



# Übersichtsplan





# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>A. Entscheidung</b> .....	1
A.1 Feststellung des Plans .....	1
A.2 Festgestellte Planunterlagen.....	1
A.3 Abweichung von den Planunterlagen.....	6
A.4 Konzentrationswirkung.....	6
A.5 Befreiung nach dem Bundesnaturschutzgesetz .....	6
A.6 Erlaubnis nach der Baumschutzsatzung der Stadt Köln .....	7
A.7 Erlaubnisse nach dem Denkmalschutzgesetz NRW .....	7
A.8 Entscheidung über Entschädigungsansprüche .....	7
A.9 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen.....	7
A.10 Nebenbestimmungen .....	8
A.10.1 Baumaßnahmen und Betrieb .....	8
A.10.2 Lärmschutz.....	10
A.10.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz .....	10
A.10.4 Bodendenkmalschutz.....	11
A.10.5 Arbeitsschutz.....	12
A.10.6 Kampfmittelüberprüfung.....	13
A.10.7 Gefahrenvorbeugung .....	14
A.10.8 Sicherheit von Leitungen und Anlagen, Wasserschutz, Bodenschutz.....	15
A.10.9 Auflage zugunsten der Einwenderin P32 .....	15
A.10.10 Auflage zugunsten der Einwenderin P49 .....	16
A.11 Zusagen der Vorhabenträgerin .....	16
A.11.1 Zusagen gegenüber Einwenderinnen P1a, P1b, P15 .....	16
A.11.2 Zusagen gegenüber Einwenderin P17 .....	17
A.11.3 Zusagen gegenüber Einwenderin P32.....	18
A.11.4 Zusagen gegenüber Einwendern P37 bis P40.....	19
A.12 Hinweise eines Trägers öffentlicher Belange .....	19
<b>B. Begründung</b> .....	19
B.1 Sachverhalt .....	19
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens.....	19
B.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....	21

B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	28
B.2.1	Notwendigkeit der Planfeststellung .....	28
B.2.2	Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde.....	28
B.2.3	Umfang der Planfeststellung .....	28
B.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	29
B.3.1	Untersuchungsraum .....	30
B.3.2	Darstellung und Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter.....	32
	nach §§ 11 und 12 UVPG .....	
B.3.2.1	Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit.....	32
B.3.2.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen .....	33
B.3.2.3	Schutzgut Boden .....	35
B.3.2.4	Schutzgut Wasser .....	36
B.3.2.5	Schutzgut Luft und Klima .....	37
B.3.2.6	Schutzgut Landschaft (Stadtbild) .....	38
B.3.2.7	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	38
B.3.3	Zusammenfassende Bewertung.....	40
B.4	Materiell-rechtliche Bewertung .....	41
B.4.1	Planrechtfertigung .....	41
B.4.2	Allgemein zur Abwägung.....	45
B.4.3	Variantenuntersuchungen .....	46
B.4.4	Luftschall .....	50
B.4.5	Körperschall und Erschütterung .....	58
B.4.6	Elektrische und magnetische Felder .....	61
B.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege .....	62
B.4.7.1	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung .....	62
B.4.7.1.1	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen .....	63
B.4.7.1.2	Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen .....	64
B.4.7.1.3	Beschreibung der Beeinträchtigungen .....	66
B.4.7.1.4	Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen.....	68
B.4.7.1.5	Ergebnis der Eingriffsprüfung, Erlaubnis für Baumfällungen .....	71
B.4.8	Artenschutz .....	75
B.4.9	Schutzgebiete und Schutzobjekte .....	82

B.4.10	Bodenschutz .....	86
B.4.11	Grundwasserschutz, Gewässerschutz .....	88
B.4.12	Denkmalschutz.....	90
B.4.13	Bahnsicherheit .....	99
B.4.14	Entzug von privatem Eigentum .....	99
B.4.15	Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen.....	101
B.4.15.1	Nicht zu berücksichtigende Einwendungen.....	101
B.4.15.2	Behörden und Träger öffentlicher Belange, die keine Stellungnahmen ... abgegeben haben bzw. die nicht betroffen sind.....	103
B.4.15.3	Entscheidung über Stellungnahmen von Behörden und Trägern .....	104
	öffentlicher Belange .....	
B.4.15.3.1	Bezirksregierung Köln .....	104
B.4.15.3.1.1	Dezernat 35.....	104
B.4.15.3.1.2	Dezernat 51.....	107
B.4.15.3.1.3	Dezernat 56.....	107
B.4.15.3.2	Bezirksregierung Düsseldorf .....	108
B.4.15.3.2.1	Dezernat 22.....	108
B.4.15.3.2.2	Dezernat 25.....	108
B.4.15.3.3	Stadt Köln - Berufsfeuerwehr .....	108
B.4.15.3.4	Stadtwerke Köln GmbH.....	109
B.4.15.3.5	VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung.....	109
B.4.15.3.6	PLEdoc GmbH .....	109
B.4.15.3.7	Landesbetrieb Straßenbau NRW .....	109
B.4.15.3.8	Nahverkehr Rheinland GmbH .....	110
B.4.15.3.9	LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland.....	110
B.4.15.3.10	Industrie- und Handelskammer zu Köln .....	111
B.4.15.4	Entscheidung über mehrfach vorgebrachte Einwendungen.....	114
B.4.15.4.1	Anzahl Fahrspuren auf der Bonner Straße .....	115
B.4.15.4.2	Anzahl der Fahr- bzw. Abbiegespuren an der Kreuzung..... Bonner Straße / Schönhauser Straße / Marktstraße .....	118
B.4.15.4.3	Entfall von Parkständen .....	121
B.4.15.4.4	Verlust von Bäumen.....	123

B.4.15.5	Entscheidung über einzelne Einwendungen von privaten Verfahrens- ....	127
	beteiligten (soweit Themen nicht bereits in B.4.15.4 erfasst sind).....	
B.4.15.5.1	Einwenderinnen P1a, P1b, P15 .....	127
B.4.15.5.2	Einwender P2, P3 .....	144
B.4.15.5.3	Einwender P4, P18 bis P23.....	146
B.4.15.5.4	Einwender P5.....	149
B.4.15.5.5	Einwender P6 bis P12.....	150
B.4.15.5.6	Einwender P13.....	158
B.4.15.5.7	Einwender P14, P29 und P131 .....	165
B.4.15.5.8	Einwender P16.....	173
B.4.15.5.9	Einwender P17.....	181
B.4.15.5.10	Einwender P24.....	182
B.4.15.5.11	Einwender P25, P26, P34, P35 (P50 ausreichend Rechnung getragen) .	185
B.4.15.5.12	Einwender P27.....	185
B.4.15.5.13	Einwender P30.....	187
B.4.15.5.14	Einwender P31 .....	189
B.4.15.5.15	Einwender P32.....	189
B.4.15.5.16	Einwender P36, P44, P47 .....	194
B.4.15.5.17	Einwender P37 bis P40.....	195
B.4.15.5.18	Einwender P41 .....	198
B.4.15.5.19	Einwender P42.....	199
B.4.15.5.20	Einwender P43.....	200
B.4.15.5.21	Einwender P45.....	202
B.4.15.5.22	Einwender P46.....	204
B.4.15.5.23	Einwender P48.....	205
B.4.15.5.24	Einwender P49.....	207
B.4.16	Gesamtabwägung .....	209
<b>C.</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>210</b>

<b>D.</b>	<b>Hinweise</b> .....	<b>211</b>
D.1	Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses.....	211
D.2	Hinweise zur sofortigen Vollziehbarkeit.....	211
D.3	Hinweise zur Klageerhebung .....	212
D.4	Hinweise zu Entschädigungs- und Erstattungsansprüchen .....	213
D.5	Hinweise zur Geltungsdauer des Beschlusses .....	213



## Abkürzungsverzeichnis

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

a.a.O.	am angegebenen Ort
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
ASR	Technische Regeln für Arbeitsstätten
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BaustellV	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung)
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
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)
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
EMVG	Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln
ff.	fortfolgende
ERA 2010	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Stand 2010
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)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
GV-Nr.	Nummer des Grunderwerbsverzeichnisses
HLB	Höhere Landschaftsbehörde
insb.	insbesondere
i. S. d.	im Sinne des
i. V. m.	in Verbindung mit
IV	Individualverkehr
km/h	Kilometer pro Stunde
KVB	Kölner Verkehrs-Betriebe AG
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LG NRW	Gesetz zur Sicherung des Naturhaushaltes und zur Entwicklung der Landschaft für das Land Nordrhein-Westfalen (Landschaftsgesetz NRW)

Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LWG NRW	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz)
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nr.	Nummer
Nrn.	Nummern
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
P+R	Parken und Reisen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
Pkt.	Punkt
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
Rd. Erl.	Runderlass
Rdnr.	Randnummer
Rz.	Randziffer
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
S.	Satz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung

TAB	Technische Aufsichtsbehörde (Dezernat 25 der Bezirksregierung Düsseldorf)
u. a.	unter anderem
ULB	Untere Landschaftsbehörde
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
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
VV-Artenschutz	Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren – Rd.Erl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 13.04.2010, - III 4 - 616.06.01.17 -
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WSZ	Wasserschutzzone
z. B.	zum Beispiel

**Bezirksregierung Köln**25.5.8-1/14

Köln, den 22.04.2016

Sachbearbeiter:

Herr Dürbaum

## **Planfeststellungsbeschluss**

für den

Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn  
ab der Haltestelle Marktstraße bis zum Verteilerkreis Süd  
auf der Bonner Straße in Köln

### **A. Entscheidung**

#### **A.1 Feststellung des Plans**

Auf Antrag der Stadt Köln (nachfolgend auch: Vorhabenträgerin) vom 22.05.2014 sowie ihren Antrag auf partielle Planänderung vom 30.07.2015 wird der Plan für den Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) festgestellt.

#### **A.2 Festgestellte Planunterlagen**

Folgende Planunterlagen sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und maßgebend für die Ausführung des Vorhabens:

- A.2.1 Erläuterungsbericht vom 06.08.2015
- A.2.2 Auszug aus der Niederschrift zur Anhörung nach dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) vom 12.05.2014

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

- A.2.3 Übersichtskarte (1. – 3. Baustufe) vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:5.000, Plan-Nr.: 20140512\_3BNoSue\_BPR\_Übersichtskarte\_F
- A.2.4 Übersichtslageplan Bonner Straße, Marktstraße, Schönhauser Straße vom  
17.07.2015, Maßstab: 1:2.500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_LP\_00V00\_2-\_F
- A.2.5 Lageplan Nr. 01 Schönhauser Straße / Mathiaskirchplatz vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_LP\_01V00\_2b\_F
- A.2.6 Lageplan Nr 02 Haltestelle Cäsarstraße vom 25.11.2015  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_LP\_02V00\_3-\_P
- A.2.7 Lageplan Nr 03 Haltestelle Bonner Straße / Gürtel vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_LP\_03V00\_2a\_F
- A.2.8 Lageplan Nr 04 Haltestelle Ahrweilerstraße vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_LP\_04V00\_2b\_F
- A.2.9 Lageplan Nr 05 Haltestelle Arnoldshöhe vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_LP\_05V00\_2b\_F
- A.2.10 Lageplan Nr 06 Raderberggürtel vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_LP\_06V00\_2a\_F
- A.2..11 Lageplan Nr 01 Marktstraße vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_MS\_LP\_01V00\_2b\_F
- A.2.12 Lageplan Nr 01 Schönhauser Straße vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_SS\_LP\_01V00\_2a\_F
- A.2.13 Querschnitt 1 Bonner Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_01V00\_1-\_F
- A.2.14 Querschnitt 2 Bonner Straße vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_02V00\_2a\_F
- A.2.15 Querschnitt 3 Bonner Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_03V00\_1-\_F
- A.2.16 Querschnitt 4 Bonner Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_04V00\_1-\_F
- A.2.17 Querschnitt 5 Bonner Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_05V00\_1-\_F
- A.2.18 Querschnitt 8 Bonner Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_08V00\_1-\_F

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

- A.2.19 Querschnitt 9 Bonner Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_09V00\_1-\_F
- A.2.20 Querschnitt 10 Bonner Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_10V00\_1-\_F
- A.2.21 Querschnitt 11 Bonner Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_11V00\_1-\_F
- A.2.22 Querschnitt 12 Bonner Straße vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_12V00\_2a\_F
- A.2.23 Querschnitt 13 Bonner Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_13V00\_1-\_F
- A.2.24 Querschnitt 14 Bonner Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_14V00\_1-\_F
- A.2.25 Querschnitt 15 Bonner Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_QS\_15V00\_1-\_F
- A.2.26 Querschnitt 1 Marktstraße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_MS\_QS\_01V00\_1-\_F
- A.2.27 Querschnitt 2 Marktstraße vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_MS\_QS\_02V00\_2b\_F
- A.2.28 Querschnitt 3 Marktstraße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_MS\_QS\_03V00\_1-\_F
- A.2.29 Querschnitt 1 Schönhauser Straße vom 13.05.2014,  
Maßstab: 1:100, Plan-Nr.: VAA\_GP\_SS\_QS\_01V00\_1-\_F
- A.2.30 Grunderwerbsplan Nr 01 Schönhauser Straße / Mathias Kirchplatz vom  
17.07.2015, Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_GE\_01V00\_2a\_F
- A.2.31 Grunderwerbsplan Nr 02 Haltestelle Cäsarstraße vom 25.11.2015  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_GE\_02V00\_3-\_F
- A.2.32 Grunderwerbsplan Nr 03 Haltestelle Bonner Straße / Gürtel vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_GE\_03V00\_2a\_F
- A.2.33 Grunderwerbsplan Nr 04 Haltestelle Ahrweilerstraße vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_GE\_04V00\_2b\_F
- A.2.34 Grunderwerbsplan Nr 05 Haltestelle Arnoldshöhe vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_GE\_05V00\_2a\_F

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

- A.2.35 Grunderwerbsplan Nr 06 Raderberggürtel vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_BS\_GE\_06V00\_2a\_F
- A.2.36 Grunderwerbsplan Nr 01 Marktstraße vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_MS\_GE\_01V00\_2a\_F
- A.2.37 Grunderwerbsplan Nr 01 Schönhauser Straße vom 17.07.2015,  
Maßstab: 1:500, Plan-Nr.: VAA\_GP\_SS\_GE\_01V00\_2a\_F
- A.2.38 Grunderwerbsverzeichnis verschlüsselt (Stand 08.12.2015)
- A.2.39 Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 21.07.2015 der Pöyry Deutschland GmbH mit geringfügiger Änderung vom 18.02.2016
- A.2.40 Artenschutzrechtliche Prüfung vom 21.07.2015 der Pöyry Deutschland GmbH mit geringfügiger Änderung vom 18.02.2016
- A.2.41 Landschaftspflegerischer Begleitplan – LBP: Bestands- und Konfliktplan vom 21.07.2015, Maßstab 1:1.000, PlanNr.: LBP 1.1 Ind. 1
- A.2.42 Landschaftspflegerischer Begleitplan – LBP: Bestands- und Konfliktplan vom 21.07.2015, Maßstab 1:1.000, PlanNr.: LBP 1.2 Ind. 1
- A.2.43 Landschaftspflegerischer Begleitplan – LBP: Bestands- und Konfliktplan vom 21.07.2015, Maßstab 1:1.000, PlanNr.: LBP 1.3 Ind. 1
- A.2.44 Landschaftspflegerischer Begleitplan – LBP: Maßnahmenplan vom 21.07.2015, Maßstab 1:1.000, PlanNr.: LBP 2.1 Ind. 1 mit geringfügiger Änderung vom 18.02.2016
- A.2.45 Landschaftspflegerischer Begleitplan – LBP: Maßnahmenplan vom 21.07.2015, Maßstab 1:1.000, PlanNr.: LBP 2.2 Ind. 1 mit geringfügiger Änderung vom 18.02.2016
- A.2.46 Landschaftspflegerischer Begleitplan – LBP: Maßnahmenplan vom 21.07.2015, Maßstab 1:1.000, PlanNr.: LBP 2.3 Ind. 1 mit geringfügiger Änderung vom 18.02.2016
- A.2.47 Umweltverträglichkeitsstudie – UVS: Schutzgut Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt vom 21.07.2015, Maßstab 1:2.500, PlanNr.: UVS 1 Ind. 1
- A.2.48 Umweltverträglichkeitsstudie – UVS: Schutzgut Menschen, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter vom 21.07.2015, Maßstab 1:2.500, PlanNr.: UVS 2 Ind. 1

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

- A.2.49 Umweltverträglichkeitsstudie – UVS: Schutzgut Boden, Wasser und Luft/Klima vom 21.07.2015, Maßstab 1:2.500, PlanNr.: UVS 3 Ind. 1
- A.2.50 Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung – Teil 1 - Beweissicherungsmessungen vom 11.10.2013, Auftrag-Nr.: S 03.1139.13/1, I.B.U Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH, Ladenspelderstraße 61, 45147 Essen
- A.2.51 Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung, 1. Deckblatt – Teil 2 - Luftschallimmissionen Straßen- und Schienenverkehr vom 29.04.2014, Auftrag-Nr.: S 03.1139.13/2, I.B.U Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH, Ladenspelderstraße 61, 45147 Essen
- A.2.52 Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung – Teil 3 - Luftschallimmissionen Baustelle vom 12.05.2014, Auftrag-Nr.: S 03.1139.13/3, I.B.U Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH, Ladenspelderstraße 61, 45147 Essen
- A.2.53 Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung – Teil 4 - Schwingungsmissionen Schienenverkehr vom 30.10.2013, Auftrag-Nr.: S 03.1139.13/4, I.B.U Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH, Ladenspelderstraße 61, 45147 Essen
- A.2.54 Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung – Teil 5 - Schwingungsmissionen Baustelle vom 08.05.2014, Auftrag-Nr.: S 03.1139.13/5, I.B.U Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH, Ladenspelderstraße 61, 45147 Essen
- A.2.55 Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung – Teil 6 - Zusammenstellung der Schutzmaßnahmen Betrieb vom 12.05.2014, Auftrag-Nr.: S 03.1139.13/6, I.B.U Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH, Ladenspelderstraße 61, 45147 Essen
- A.2.56 Gutachten zur Baugrundsituation von Mai 2012, Projekt-Nr.: 10-1993-1, althoff & kuhrau GbR Baugrund und Umweltberatung, Leuchterstraße 50a, 51069 Köln
- A.2.57 Begutachtung des Baumbestands im Bereich des Knotenpunktes Bonner Straße – Marktstraße (Grünanlage) – Schönhauser Straße, Sachverständigen-Gutachten 2.850-13 des Ingenieurbüros Roland Dengler – Sachverständigenbüro für Vegeta-

tionstechnik, Bäume und Bodenanalytik, Simonshofer Straße 15, 91207 Lauf an der Pegnitz

- A.2.58 Verkehrsuntersuchung vom 02.10.2013 der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH – Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen, Am Westhover Berg 30, 51149 Köln
- A.2.59 Ergänzende Stellungnahme des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln zur Verkehrsuntersuchung vom 05.05.2014.
- A.2.60 Detailplan – Übersichtsplan Bahnstromunterwerk vom 23.05.2014, Maßstab: 1:50, Plan-Nr.: 14.1
- A.2.61 Detailplan – Stromlaufplan 750V GL. Anlage vom 23.05.2014, Plan-Nr.: 14.2
- A.2.62 Detailplan – Mittelspannungsanlage vom 23.05.2014, Plan-Nr.: 14.3
- A.2.63 Detailplan – Zentrales Schalthaus vom 23.05.2014, Plan-Nr.: 15.1
- A.2.64 Parkraumuntersuchung Bonner Straße vom 24.05.2014 der Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft mbH, Stresemannstraße 26, 40210 Düsseldorf

### **A.3 Abweichung von den Planunterlagen**

Abweichend von den durch das 1. Deckblatt geänderten Planunterlagen wird an der Z Querung für die Fußgänger an der Bonner Straße in Höhe der Einmündung der Straße Mathiaskirchplatz kein Zebrastreifen über die Straßen für den Kfz-Verkehr eingerichtet.

### **A.4 Konzentrationswirkung**

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

### **A.5 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 LSG 17 „Äußerer Grüngürtel Müngersdorf bis Marienburg und verbindende Grünzü-

ge“ - soweit anteilig in dieses eingegriffen wird - aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erteilt.

#### **A.6 Erlaubnis nach der Baumschutzsatzung der Stadt Köln**

Die Erlaubnis nach § 6 Abs. 2 Buchstabe e der Baumschutzsatzung der Stadt Köln zur Entfernung von geschützten Bäumen wird erteilt (Befreiung von Verboten des § 3 Abs. 1 der Baumschutzsatzung).

#### **A.7 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.8 Entscheidung über Entschädigungsansprüche**

Die von der Baumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen und sonstigem Eigentum (Aufwuchs, Gebäude, Zäune etc.) sowie für sonstige durch die Baumaßnahme verursachten unzumutbaren Nachteile.

Falls zwischen den betroffenen Grundstückseigentümern 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.9 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.10 Nebenbestimmungen**

### **A.10.1 Baumaßnahmen und Betrieb**

A.10.1.1 Die Baumaßnahme ist gemäß den mit Prüf- bzw. Sichtvermerk versehenen Planunterlagen auszuführen.

A.10.1.2 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.10.1.3 Die Schutzabstände zu spannungsführenden Teilen sind gemäß DIN VDE 0105-100 und 0115 einzuhalten und, sofern erforderlich, der geforderte Berührungsschutz vorzusehen.

A.10.1.4 Für die erforderlichen neuen Maste der Fahrleitungsanlage sind der Technischen Aufsichtsbehörde (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.10.1.5 Die Prüfung und Abnahme der anzupassenden Zugsicherungsanlage sowie der Fahrsignalanlage ist unter Beteiligung einer unabhängigen, von der TAB anerkannten sachkundigen Person durchzuführen.

A.10.1.6 Maßnahmen zur Vermeidung von Streustromkorrosion beim Betrieb des Gleichrichterunterwerkes einschließlich der Hin- und Rückleitungen zu den Fahrleitungsanlagen

sind im Einvernehmen mit dem hiervon betroffenen Versorgungsunternehmen zu überprüfen und ggf. durchzuführen.

A.10.1.7 Die Bestimmungen hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit nach dem Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln (EMVG) beim Bau des Unterwerkes sind einzuhalten.

A.10.1.8 Die Übersichtspläne zum geplanten Unterwerk bezüglich der Niederspannungsebene und des Erdungssystems sowie ein Übersichtsplan zur Fahrleitungsanlage sind der TAB nachzureichen.

A.10.1.9 Nach Fertigstellung der Ausführungsplanung ist der TAB die im Erläuterungsbericht ((Pkt. 7.12) – Signaltechnik – angekündigte Planung der Lichtsignalanlage (LSA) zu übergeben.

A.10.1.10 Spätestens bei Fertigstellung der Ausführungsplanung der Gleistrasse sind der TAB die entsprechenden Längsschnitte sowie Regelquerschnitte mit Detailangaben zum Gleisunterbau vorzulegen.

A.10.1.11 Vor Beginn der Bauarbeiten hat die Antragstellerin sich mit der TAB über die Überwachung der Baumaßnahme gemäß § 61 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) die Art und den Umfang der erforderlichen Kontrollen, deren Dokumentation, die erforderliche Berichtspflicht der TAB gegenüber bei besonderen Vorkommnissen, aufgetretenen Besonderheiten oder Abweichungen von der Genehmigungsplanung abzustimmen. Der Beginn und der Abschluss der Bauarbeiten ist der TAB anzuzeigen.

A.10.1.12 Die Protokolle über die erfolgten Prüfungen zur Feststellung der Betriebssicherheit, u. a. Planprüfungen, Messungen, Funktionsprüfungen oder andere Kontrollen, sowie die abschließende Bewertung des Betriebsleiters sind der TAB vorzulegen. Über die Termine der Inbetriebnahmen bzw. Teilinbetriebnahmen ist die TAB rechtzeitig zu informieren.

A.10.1.13 Sofern eine vorläufige Inbetriebnahme gemäß § 62 Absatz 7 BOStrab beabsichtigt ist, ist mit der TAB rechtzeitig abzustimmen, welche erforderlichen Nachweise der TAB im Falle einer vorläufigen Inbetriebnahme gemäß § 62 Absatz 2 BOStrab vorzulegen sind.

A.10.1.14 Eine endgültige Inbetriebnahme erfordert gemäß § 62 Absatz 1 eine Endabnahme. Diese ist vier Wochen vor dem geplanten Abnahmetermin bei der TAB zu beantragen.

A.10.1.15 Die Vorhabenträgerin hat während der Bauphase geeignete Verkehrslenkungsmaßnahmen vorzunehmen.

## **A.10.2 Lärmschutz**

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 Lärmschutzfenstern und Dämmlüftern als passive Schallschutzmaßnahmen hinzuweisen.

## **A.10.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz**

A.10.3.1 Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) vom 21.07.2015 (mit geringfügigen Änderungen vom 18.02.2016) mit den vorgesehenen Ausgleichs-, Gestaltungs-, und Wiederherstellungsmaßnahmen ist Bestandteil der Genehmigung. Die hier aufgeführten Maßnahmen sind entsprechend umzusetzen.

A.10.3.2 Eine ökologische Baubegleitung ist bereits vor Rodung und Baubeginn sicherzustellen. Diese hat insbesondere dafür zu sorgen, dass die Nebenbestimmungen, die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes und des Baumschutzes sowie die Artenschutzauflagen ordnungsgemäß umgesetzt werden.

A.10.3.3 Die Rodungsarbeiten sind zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar umzusetzen (vgl. Vermeidungsmaßnahme V 1 des LBP). Vor Rodungs- und Baubeginn sind sowohl die zu fällenden Bäume als auch die abzureißenden Gebäude auf Fledermausbesatz zu

überprüfen (vgl. Vermeidungsmaßnahme V 2 des LBP). Das Ergebnis der Kontrolle ist der Unteren Landschaftsbehörde (ULB) und der Höheren Landschaftsbehörde (HLB) zeitnah vor Rodungs- und Baubeginn zur Kenntnis zu geben. Sollten bewohnte Fledermausquartiere vorgefunden werden, ist das weitere Vorgehen im Einvernehmen mit ULB und HLB abzustimmen und durch die ökologische Baubegleitung zu dokumentieren.

A.10.3.4 Es ist größtmöglicher Wert Schutz des Stadtgrüns und der zu erhaltenden Bäume zu gewährleisten. Insbesondere auch am Beginn der geschützten Alleen am Bayenthalgürtel, an der Brohler Straße, der Marienburgerstraße, der Leyboldstraße und der Lindenallee ist dies zu beachten (vgl. auch V 3 und V 4 des LBP). Sollten Schäden an den zu erhaltenden Bäumen auftreten, ist unverzüglich das Grünflächenamt der Stadt Köln zu informieren und Maßnahmen entsprechend einvernehmlich abzustimmen.

Während der Bauphase ist für eine sichere Passage der Fußgänger und Radfahrer auf den Wegen zu sorgen.

A.10.3.5 Die Gestaltungsmaßnahme (G 1) sowie die Ausgleichsmaßnahmen A 1 bis A 3 sind baldmöglichst – spätestens jedoch 1 Jahr nach Inbetriebnahme – umzusetzen. Der Abschluss der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist der HLB anzuzeigen.

Nach der Fertigstellung der Rückbaufläche (3.680 m<sup>2</sup>) der Tankstelle (vgl. Maßnahme A 3 des LBP) ist die Umsetzung dem Grünflächenamt der Stadt Köln für den Eintrag ins Kompensationsflächenkataster zu melden.

A.10.3.6 Während der Bauphase ist die Baumschutzsatzung der Stadt Köln zu beachten. Dies gilt auch für eventuelles Beschneiden von Großbäumen für das erforderliche Lichtraumprofil der Baufahrzeuge.

#### **A.10.4 Bodendenkmalschutz**

Die Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Nord-Süd Stadtbahn müssen durch Beauftragte der archäologischen Bodendenkmalpflege überwacht und durch spezielle Fachfirmen archäologisch begleitet werden.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Vor einer Zerstörung von Teilen des Bodendenkmals Nr. 486 oder angrenzender weiterer archäologisch bedeutsamer Fundstellen sind in den Bereichen, in denen ein Bodenaushub erforderlich ist (z. B. für die Bahntrasse, die Mastfundamente der Elektrifizierung, den Neubau von Seiteneinstiegsschächten), archäologische Ausgrabungen mit sachgemäßer Befunddokumentation und eine evtl. Bergung von Fundstücken durchzuführen. Letzteres ist mit der archäologischen Bodendenkmalpflege abzustimmen.

### **A.10.5 Arbeitsschutz**

A.10.5.1 An der Endhaltestelle ist zur alleinigen Benutzung für das Fahrpersonal ein Toilettenraum entsprechend der Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR) A4.1 Nr. 5 einzurichten.

A.10.5.2 Die in Zusammenhang mit der Erweiterung der Nord-Süd Stadtbahn anfallenden Tätigkeiten fallen unter die "Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen" (Baustellenverordnung - BaustellV vom 18.06.1998, nachzulesen im Bundesgesetzblatt I, Seite 1238). Der Bauherr ist für die Einhaltung der Baustellenverordnung verantwortlich und damit, neben den beauftragten Unternehmen, auch für den Arbeitsschutz auf seiner Baustelle.

Wenn Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber (gleichzeitig oder nacheinander) tätig werden, ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator (SiGeKo) zu bestellen. Der Koordinator ist bereits während der Ausführungsplanung des Projektes einzubinden.

Der Bezirksregierung Köln ist zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung zu übersenden, wenn für das Vorhaben mehr als 30 Arbeitstage benötigt werden und dabei mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig werden oder ein Arbeitsumfang von mehr als 500 Personentagen erreicht wird.

Zusätzlich ist für die Baumaßnahme ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGePlan) zu erstellen, wenn

- Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig werden und eine Vorankündigung erforderlich ist oder
- Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig werden und besonders gefährliche Arbeiten nach Anhang II der Verordnung ausgeführt werden müssen.

A.10.5.3 Beim Umgang mit Baumaterialien oder Bodenaushub, die mit Gefahrstoffen kontaminiert sind, müssen die Bestimmungen der Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) 524 „Schutzmaßnahmen für Tätigkeiten in kontaminierten Bereichen“, beachtet und eingehalten werden.

Insbesondere sind alle Einflussgrößen, die zu einer Gefährdung von Beschäftigten bei Sanierungen und Arbeiten in kontaminierten Bereichen führen können, zu ermitteln und zu bewerten; angemessene Schutzmaßnahmen sind festzulegen und einzuhalten. Die Gefährdungsbeurteilung ist zu dokumentieren.

Zudem sind nach der TRGS 524 der Betriebsarzt an der Gefährdungsbeurteilung zu beteiligen und entsprechend der Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge (ArbMedVV) individuelle Vorsorgeuntersuchungen anzubieten und zu veranlassen.

A.10.5.4 Für die Mitarbeiter auf den Baustellen sind entsprechende Arbeitsschutzmaßnahmen gemäß Baustellenverordnung und BGV C22 Unfallverhütungsvorschrift „Bauarbeiten“ zu treffen. Dies betrifft insbesondere die Lärmbelastung und evtl. auftretende Bodenbelastungen durch Gefahrstoffe in Form von Altlasten.

Beim Betrieb der Stadtbahn sind insbesondere die Betriebssicherheitsverordnung sowie die Arbeitsstättenverordnung zu beachten.

## **A.10.6 Kampfmittelüberprüfung**

A.10.6.1 Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m<sup>2</sup> 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.10.6.2 Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der Planfeststellungs-/Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Köln, Dezernat 25) vorzulegen.

### **A.10.7 Gefahrenvorbeugung**

A.10.7.1 Sofern durch die geplanten Baumaßnahmen im Bereich der Bonner Straße vorhandene Unterflurhydranten der öffentlichen Sammelwasserversorgung verlegt werden müssen, sind diese so anzuordnen, dass der maximale Abstand nicht mehr als 100 m von Gebäudezugängen entfernt ist. Der Mindestabstand von Gebäudezugängen muss mindestens 20 m betragen.

Einzelheiten zur Anordnung erforderlicher Hydranten sind im Bedarfsfall mit der Berufsfeuerwehr Köln, Abt. Gefahrenvorbeugung, vorab abzustimmen.

Die Lage der Löschwasserentnahmestellen ist durch Schilder nach DIN 4066 - Hinweisschilder für den Brandschutz - gut sichtbar zu kennzeichnen.

A.10.7.2 Eventuell vorgesehene Begrünungen im Bereich der Bonner Straße sind so zu planen, anzulegen und zu unterhalten, dass notwendige Flächen für die Feuerwehr wie z. B. objektbezogene vorhandene Feuerwehrezufahrten im Bereich der Bonner Straße nicht eingeschränkt werden und jederzeit mit Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr Köln ungehindert angefahren werden können.

Einzelheiten sind im Bedarfsfall mit der Berufsfeuerwehr Köln, Abt. Gefahrenvorbeugung, abzustimmen.

A.10.7.3 Zur Sicherstellung des erforderlichen 2. Rettungsweges für die an den betreffenden Bereich der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn angrenzenden Wohngebäude ist es erforderlich, dass die Anleiterbarkeit der vorhandenen Gebäude mittels Kraftfahrdrehleiter der Feuerwehr, auch unter Berücksichtigung der vorhandenen stromführenden Oberleitung, dauerhaft und uneingeschränkt ermöglicht werden kann. Weiterhin ist es unabdingbar, dass an diesen Gleisabschnitt angrenzende Feuerwehrezufahrten von Gebäuden für Feuerwehrfahrzeuge uneingeschränkt nutzbar und passierbar sind.

A.10.7.4 Bei der Bonner Straße handelt es sich um eine Ein- bzw. Ausfallstraße des Vorbehaltstraßennetzes der Stadt Köln, deren Befahrbarkeit im Bereich der geplanten Baumaßnahme sowohl stadtauswärts als auch -einwärts dauerhaft für die Fahrzeuge der Feuerwehr Köln sichergestellt werden muss.

### **A.10.8 Sicherheit von Leitungen und Anlagen, Wasserschutz, Bodenschutz**

A.10.8.1. Hinsichtlich der Anlagen der RheinEnergie AG bzw. der Rheinischen NETZGesellschaft mbH ist mit diesen Gesellschaften eine Planvereinbarung zu treffen, welche die notwendigen Umlegungs- und Sicherungsmaßnahmen zum Schutz dieser Anlagen regelt. Insbesondere sind folgende wichtige Transport- und Versorgungsleitungen bzw. Anlagen betroffen:

- Rohrwasserleitung DN 800/900 innerhalb der Bonner Straße
- Gasleitung DN 300 innerhalb der Bonner Straße
- 110 kV-Kabel nördlich der Brühler Straße innerhalb der Bonner Straße
- Stromnetzstation Heidekaul an der Kreuzung Bonner Straße / Heidekaul
- Gasdruckregelstation im Kreuzungsbereich Bonner Straße / Schönhauser Straße
- Fernwärmeentleerungsschrank im Bereich der ehemaligen Reiterstaffel

A.10.8.2 Da der südliche Bereich der geplanten Stadtbahntrasse zwischen Raderberg-/Bayenthalgürtel und der Militärringstraße sich innerhalb der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Hochkirchen befindet und angrenzend die Schutzzone II lokalisiert ist, innerhalb der einzelne Brunnen der Schutzzone I liegen, sind dementsprechend die Vorgaben der jeweiligen gültigen Schutzgebietsverordnung sowohl beim Bau als auch beim Betrieb der Stadtbahn zu beachten.

A.10.8.3 Während der Bauausführung ist eine abfalltechnische Begleitung in Abstimmung mit dem Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln – Untere Bodenschutzbehörde – aufgrund der Gefahr der Freisetzung von Schadstoffen aus Altablagerungen durchzuführen.

### **A.10.9 Auflage zugunsten der Einwenderin P32**

Die Vorhabenträgerin hat der Einwenderin P32 für die Dauer der Existenz ihres Baustoffhandels eine Teilfläche in Größe von 10 m<sup>2</sup> auf dem im städtischen Eigentum stehenden nördlichen Nachbargrundstück unentgeltlich zur Nutzung zu überlassen. Die Vorhabenträgerin wird auf ihre Kosten unmittelbar anschließend an die Grenze zum Grundstück der Einwenderin auf dem städtischen Grundstück ein provisorisches und später wieder rückbaubares Plateau errichten und diese Fläche für die Ausstellung von Mus-

tern (Fliesen, Baustoffen u. ä.) des Baustoffangebots der Einwenderin zur Verfügung stellen.

#### **A.10.10 Auflage zugunsten der Einwenderin P49**

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass während der Bauausführung eine Zufahrt zum St. Antonius Krankenhaus für Rettungstransporte jederzeit ohne nennenswerte Zeitverluste ermöglicht wird.

#### **A.11 Zusagen der Vorhabenträgerin**

Die Zusagen der Vorhabenträgerin aus den Erwidern auf Stellungnahmen und Einwendungen vom 12.12.2014 sowie aus dem Erörterungstermin vom 19.01.2015, 20.01.2015 und 21.01.2015 sowie aus dem Erörterungstermin bezüglich der Planänderung am 06.11.2015 sowie aus mehreren Abstimmungsgesprächen mit Einwendern und der Vorhabenträgerin sowie aus dem diesbezüglichen Schriftverkehr sind die Vorhabenträgerin bindende Bestandteile dieses Beschlusses.

##### **A.11.1 Zusagen gegenüber den Einwenderinnen P1a, P1b und P15**

Die Vorhabenträgerin übernimmt die notwendigen Kosten für die im Folgenden aufgezählten Maßnahmen, unter den Voraussetzungen, dass die Einwenderinnen der Vorhabenträgerin vorab prüffähige Angebote nach einem einheitlichen Leistungsverzeichnis vorlegen und die Aufträge erst nach Erteilung der Zustimmung durch die Vorhabenträgerin vergeben:

- Die Planung und die Umgestaltung der verbleibenden ebenerdigen Parkplatzfläche vor den Gebäuden Bonner Straße 211 und Schönhauser Straße 62 und 64 einschließlich der Installation von drei neuen Schrankenanlagen und der zusätzlichen Ausfahrt zur Bonner Straße zu 100 %.
- Die Planung und den Bau einer Aufzugsanlage mit einer Aufzugskabine vom REWE-Markt zu dem Parkdeck im Gebäude Bonner Straße 211 zu 100 %.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

- Die Planung und die Verbesserung der Auffahrt zu diesem Parkdeck (neue Bodenbeschichtung, bessere Beschilderung, Mittelstreifen, Beleuchtung etc.) zu 100 %.
- Die Planung und die Neugestaltung der Stellplatzaufteilung im Parkdeck des Gebäudes Bonner Straße 211 zu 100 %, aber ohne Sanierungsmaßnahmen.
- Die Planung und die Neugestaltung der Stellplatzaufteilung im Parkdeck des Gebäudes Schönhauser Straße 64 zu 100 %, aber ohne Sanierungsmaßnahmen.
- Die Planung und die Verbesserung der Verbindungsbrücke (neue Bodenbeschichtung, Richtungspfeile etc.) zwischen den beiden Parkdecks zu 100%, aber ohne Sanierungsmaßnahmen.
- Die Planung und den Bau einer Aufzugsanlage (Glasaufzug) vom TEMMA-Markt zu dem Parkdeck des Gebäudes Schönhauser Straße 64 zu 20%.

Abweichend hiervon können sich die Vorhabenträgerin und die Einwenderinnen in einer technischen Vereinbarung einvernehmlich auf die Durchführung etwas abweichender Maßnahmen oder auf andere Kostenanteile einigen.

Hinweis: Die Umgestaltungsmaßnahmen erfolgen auf dem im Eigentum der Einwenderinnen verbleibenden Grundstück bzw. in deren Gebäuden. Die Aufteilung der Parkplätze auf dem Privatgelände muss nicht im Planfeststellungsbeschluss geregelt werden. Derzeit befinden sich die Vorhabenträgerin und die Einwenderinnen noch in Verhandlungen zum Abschluss einer technischen Vereinbarung über die Umgestaltungsmaßnahmen.

#### **A.11.2 Zusagen gegenüber der Einwenderin P17**

Die Vorhabenträgerin übernimmt die notwendigen Kosten für

- die Planung der Gestaltung der verbleibenden Vorfläche vor dem Gebäude Bonner Straße 323 und
- die Umgestaltung dieser Vorfläche.

Die Einwenderin wird für diese Maßnahmen jeweils drei Vergleichsangebote nach einem einheitlichen Leistungsverzeichnis einholen und der Vorhabenträgerin zur Genehmigung vorlegen. Die Einwenderin wird danach die Aufträge erteilen und der Vorhabenträgerin prüffähige Rechnungen vorlegen, die von der Vorhabenträgerin erstattet werden.

Weiter sichert die Vorhabenträgerin der Einwenderin zu, dass sie auf der öffentlichen Parkbucht vor dem Gebäude Bonner Straße 323 eine zeitlich begrenzte Ladezone anordnen wird.

### **A.11.3 Zusagen gegenüber der Einwenderin P32**

Die Vorhabenträgerin übernimmt – nach Vorlage von Vergleichsangeboten durch die Einwenderin und erfolgter Zustimmung durch die Vorhabenträgerin – die notwendigen Kosten für:

- Die Planung und den Neubau einer Kombination eines Schwenktors (Richtung Annastraße) und eines Schiebetors (Richtung Bonner Straße) oder alternativ einer Rolltoranlage. Dabei muss die Breite des Tors insgesamt zwischen 5 und 6 m und die lichte Durchfahrtshöhe 4,30 m betragen und ein Torbogen für die Befestigung der Firmenbezeichnung angebracht werden.
- Die Ersetzung des vorhandenen Zaunes durch einen neuen verzinkten Doppelstabmattenzaun, der an der Front des Grundstücks von der Einwenderin auf einen Betonsockel in Höhe von 15 cm gesetzt wird und eine Höhe von 2 m bis 2,10 m haben soll.

Weiter hat die Vorhabenträgerin im Erörterungstermin der Einwenderin zugesagt, dass sie für die Ausfahrt aus dem Gelände der Firma eine eigene Anforderungsmöglichkeit für die Verkehrsfreigabe installieren wird. Die konkrete Lage und Ausgestaltung dieser Anforderungsanlage wird bilateral zwischen der Vorhabenträgerin und der Einwenderin abgestimmt. Die Einwenderin ist damit einverstanden, dass zu Gunsten der Vorhabenträgerin eine Grunddienstbarkeit für die Anforderungsanlage ins Grundbuch eingetragen wird in dem erforderlichen Umfang für die Unterhaltung dieser Anforderungsanlage.

Die Vorhabenträgerin sichert der Einwenderin weiter zu, dass sie während der Bauphase in Abstimmung mit der Einwenderin einen Fahrtstest mit Lkw für deren Ausfahrt aus dem Grundstück der Einwenderin und aus der Annastraße auf die Bonner Straße vornehmen wird. Falls dabei festgestellt werden sollte, dass die Lkw einen größeren Schwenkbereich benötigen und ein größerer Anteil des Rasengleises versiegelt werden muss, wird dies die Vorhabenträgerin umsetzen.

#### **A.11.4 Zusagen gegenüber den Einwendern P37 bis P40**

Die Vorhabenträgerin wird während der Bauarbeiten eine begleitende Erschütterungsmessung im Gebäude Brühler Straße 1 durchführen.

#### **A.12 Hinweise eines Trägers öffentlicher Belange**

Für die Gewährung von Zuwendungen nach § 13 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) ist die Stadtbahn im Rahmen der LSA-Steuerung dauerhaft und uneingeschränkt gegenüber dem Individualverkehr zu bevorzugen.

### **B. Begründung**

#### **B.1 Sachverhalt**

##### **B.1.1 Gegenstand des Vorhabens**

Gegenstand des Vorhabens ist die 3. Baustufe der Gesamtmaßnahme „Nord-Süd Stadtbahn“. Die 1. Baustufe führt vom Breslauer Platz bis zur Marktstraße. Die 2. Baustufe zweigt hinter der Haltestelle Bonner Wall der 1. Baustufe ab und bindet an die Bestandsstrecke an der Rheinuferstraße an. Die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn soll nun an der bereits hergestellten, der 1. Baustufe zugehörigen oberirdischen Haltestelle Marktstraße anschließen und bis zum Verteilerkreis Süd oberirdisch fortgeführt werden. Die geplante Endhaltestelle befindet sich nördlich des Verteilerkreises Süd. Die Länge der Gleisstrasse beträgt ca. 1.950 m.

Die Stadtbahntrasse soll auf einem besonderen Bahnkörper mit Rasengleis in Mittellage der Bonner Straße verlaufen. Zur Elektrifizierung der Stadtbahn ist eine Stadtbahn-Hochketten-Fahrleitungsanlage mit im Außenbereich platzierten Fahrleitungsmasten vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hat beschlossen, dass die Stadtbahn mit einer Geschwindigkeit von maximal 50 km/h betrieben wird.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Mit Realisierung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn sollen die Stadtteile Bayenthal, Raderberg, Marienburg und Raderthal an das Kölner Stadtbahnnetz angeschlossen werden und so eine direkte Verbindung zur Innenstadt erhalten.

Bedingt durch die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn ist eine umfangreiche Umgestaltung der Bonner Straße erforderlich. Durch den Bau der Stadtbahnstrecke mit besonderem Bahnkörper, Hochbahnsteigen mit Rampen und notwendigen Fahrleitungsanlagen erfolgt ein erheblicher Eingriff in den öffentlichen Raum. Hierbei ist der Erwerb von sich im Privateigentum befindenden Flächen sowie in drei Fällen der Rückbau von Gebäuden an der Bonner Straße nicht vermeidbar. Durch eine ganzheitliche Planung, die die Stadtbahn in den Straßenraum integriert und gleichzeitig einen öffentlichen Raum mit gesteigerter Aufenthaltsqualität schafft, soll die Bonner Straße insgesamt aufgewertet werden.

Im Rahmen dieser Maßnahme müssen auch die Marktstraße bis zur Raderberger Straße und die Schönhauser Straße bis zur Schillerstraße umgestaltet werden.

An der zukünftigen Endhaltestelle im Bereich des Verteilerkreises Süd ist zudem eine Park+Ride-Palette vorgesehen, die jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

Bei der vorliegenden Planung erhält der nördliche Abschnitt der Bonner Straße zwischen Schönhauser Straße und Bayenthal-/Raderberggürtel nur noch einen durchgehenden Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Im südlichen Abschnitt zwischen Bayenthal-/Raderberggürtel und Verteilerkreis Süd sind wie im Bestand zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung geplant.

Aus Leistungsfähigkeits- und Platzgründen werden entlang der neuen Stadtbahnstrecke auf der Bonner Straße nicht mehr an allen Kreuzungen und Einmündungen sämtliche Verkehrsbeziehungen, wie sie heute existieren, möglich sein. Insbesondere das Linkseinbiegen bzw. Linksabbiegen wird teilweise nur noch eingeschränkt möglich sein.

Der Radverkehr wird im nördlichen Abschnitt durchgängig über Schutzstreifen für Radfahrer auf dem Fahrstreifen und im südlichen Abschnitt über bauliche Radwege in den Nebenanlagen geführt werden. Für den ruhenden Verkehr werden, je nach zur Verfügung ste-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

hender Querschnittsbreite, Parkstände in Längsaufstellung angeordnet. Für die Gehwege stehen in der Regel Breiten von mindestens 2,25 m zu Verfügung. Beidseitig sind Baumreihen angeordnet, die entweder in der Achse der Parkstände oder im Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrstreifen vorgesehen sind.

Es sind vier Haltestellen (Cäsarstraße, Bonner Straße / Gürtel, Ahrweilerstraße und Arnoldshöhe) in Mittellage geplant. Alle Haltestellen werden als Hochbahnsteige mit 90 cm über Schienenoberkante ausgeführt, sodass ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ermöglicht wird. Die Bahnsteigzugänge werden an beiden Bahnsteigenden als 18 m lange Rampen mit einer maximalen Neigung von 6 % ausgebildet, nach jeweils 5 m werden Zwischenpodeste mit einer Länge von jeweils 1,50 m eingerichtet. Für blinde und sehbehinderte Fahrgäste werden die Haltestellen und deren Zugänge mit taktilen Leitelementen barrierefrei gestaltet. Auf jedem Bahnsteig werden zwei Fahrgastunterstände angeordnet.

Die Regel-Nutzlänge der Haltestellen beträgt 50 m, die Regelbreite der Haltestellen beträgt 4,0 m. Die Haltestelle Bonner Straße / Gürtel und die Endhaltestelle Arnoldshöhe sind aufgrund des höheren Fahrgastaufkommens mit einer Breite von 5,0 m geplant.

Die Lichtsignalanlagen werden mit akustischen und taktilen Signalgebern für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet.

Als weitere Betriebsanlagen der Stadtbahn wird für die Bahnstromversorgung der Neubau eines Bahnstrom-Unterwerks einschließlich der erforderlichen Streckeneinspeisungen und Kuppelrichtungen erforderlich. Das Unterwerk ist im Gebäude der P+R-Palette vorgesehen und die Einspeisung des Bahnstroms erfolgt nördlich der Haltestelle Arnoldshöhe.

Zudem wird an dieser Endhaltestelle im Bereich der bestehenden Bushaltestelle ein zentrales Schaltheis für die Fahrsignal- und Fahrgastinformationstechnik sowie für die Bahnsteigstromversorgung errichtet.

Zum Ausgleich des mit dem Neubau verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft – insbesondere für die Fällungen der Straßenbäume – sind landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

### **B.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 22.05.2014 beantragte die Vorhabenträgerin die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach dem Personenbeförderungsgesetz für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn von der Haltestelle Marktstraße bis zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln.

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.

#### Offenlage der Planunterlagen und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 02.06.2014 bis zum 01.07.2014 einschließlich bei der Stadtverwaltung Köln, Amt für Brücken und Stadtbahnbau, zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung waren vorab am 28.05.2014 ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung war darauf hingewiesen worden, dass Einwendungen bis zum 15.07.2014 einschließlich erhoben werden konnten.

Der Inhalt der Bekanntmachung und die ausgelegten Planunterlagen sind zusätzlich von der Stadt Köln im Internet vom 02.06.2014 bis zum 15.07.2014 einschließlich veröffentlicht worden.

Die gesetzlich anerkannten Naturschutzvereine und sonstigen Vereinigungen sind von der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls durch ortsübliche Bekanntmachung benachrichtigt worden und sie haben dadurch die Gelegenheit erhalten, die Planunterlagen einzusehen und bis zum 15.07.2014 eine Stellungnahme abzugeben. Weder seitens des Landesbüros der anerkannten Naturschutzvereine NRW noch durch einen einzelnen Naturschutzverein ist eine Stellungnahme abgegeben worden.

Es wurden 153 Einwendungen eingereicht. Allerdings waren davon 23 auszuschließen und konnten im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden, da diese entweder nicht form- oder nicht fristgerecht erhoben worden sind. Die Absender dieser nicht zu

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

berücksichtigenden Einwendungen sind schriftlich – soweit eine lesbare Adresse vorlag – über den Ausschluss ihrer Einwendung informiert worden.

Somit verblieben 130 wirksam erhobene Einwendungen.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Zu dem Vorhaben sind gehört worden:

Bezirksregierung Köln

Dezernat 22 – Gefahrenabwehr

Dezernat 25 – Straßenverkehr

Dezernat 32 – Regionalentwicklung

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)

Polizeipräsidium Köln

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Berufsfeuerwehr der Stadt Köln

Stadtwerke Köln GmbH

Stadtentwässerungsbetriebe Köln

Wehrverwaltung

VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Regionalverkehr Köln GmbH

Unitymedia NRW GmbH

NETCOLOGNE GmbH

Vodafone D2 GmbH

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Westnetz GmbH  
Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH  
PLEdoc GmbH  
Der Paritätische Nordrhein-Westfalen  
Rheinische Netzgesellschaft mbH  
Landesbetrieb Straßenbau NRW  
LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland  
Industrie- und Handelskammer zu Köln (IHK)  
Nahverkehr Rheinland GmbH  
Colt Technology Services GmbH  
euNetworks AG

#### Erörterungstermin

Am 19.01.2015, 20.01.2015 und 21.01.2015 fand im Ameron Hotel Regent, Melatengürtel 15, 50933 Köln der Erörterungstermin statt. Der Erörterungstermin wurde am 17.12.2014 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.

Die Vertreter der Einwender/innen P16, P22 und P29 reichten in den Pausen des Erörterungstermins der Verhandlungsleitung Schreiben mit vertiefter Begründung ihrer Einwendungen ein. Da der gesamte Inhalt dieser Schreiben aber nicht im Erörterungstermin besprochen wurde und die Niederschrift nur das laut diktierte Ergebnis der Besprechung zu den verschiedenen Tagesordnungspunkten umfasst, konnte der Bitte einer Einwenderin, die Schreiben der Niederschrift als Anlage beizufügen, seitens der Planfeststellungsbehörde nicht entsprochen werden.

### Planänderungsverfahren (1. Deckblatt)

Aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen sowie aufgrund von Verhandlungen mit grundstücksbetroffenen Eigentümern hat die Vorhabenträgerin die Planung partiell überarbeitet und die Planänderung als 1. Deckblatt mit Schreiben vom 30.07.2015 in das Verfahren eingebracht.

Die geänderten Planunterlagen haben in der Zeit vom 10.08.2015 bis zum 09.09.2015 einschließlich bei der Stadtverwaltung Köln, Amt für Brücken und Stadtbahnbau, zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung waren vorher am 05.08.2015 ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung war darauf hingewiesen worden, dass Einwendungen bis zum 23.09.2015 einschließlich erhoben werden konnten.

Der Inhalt der Bekanntmachung und die ausgelegten Planunterlagen sind zusätzlich von der Bezirksregierung Köln im Internet vom 10.08.2015 bis zum 09.09.2015 einschließlich veröffentlicht worden.

Es wurden insgesamt 23 Einwendungen eingereicht. Davon ist eine Einwendung präkludiert, weil diese erst nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangen ist. Ein weiteres Schreiben, das mit 12 Unterschriften versehen war, ist ebenfalls präkludiert, da sich die vorgetragenen Einwendungen nicht gegen die Planänderung richten sondern nur gegen das Ursprungsverfahren. Keiner der Unterzeichner/innen hatte aber damals gegen die ursprüngliche Planung eine Einwendung erhoben. Die Absender der präkludierten Einwendungen wurden darüber informiert, dass ihre Einwendungen im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden können.

Daher verblieben 10 rechtswirksam erhobene Einwendungen.

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

Bezirksregierung Köln

Dezernat 35 – Bauaufsicht, Städtebau, Denkmalangelegenheiten

Dezernat 51 – Natur- und Landschaftsschutz

Bezirksregierung Düsseldorf

Dezernat 25 – Technische Aufsichtsbehörde (TAB)

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Polizeipräsidium Köln

Berufsfeuerwehr der Stadt Köln

Nahverkehr Rheinland GmbH

Erörterungstermin über die Planänderung (1. Deckblatt)

Der zweite Erörterungstermin wurde am 28.10.2015 im Amtsblatt der Stadt Köln ortsüblich bekannt gemacht und fand am 06.11.2015 im Haus der Bezirksregierung Köln, Zeughausstraße 2-10, 50667 Köln statt.

Die Einwender bezüglich der Planänderung erhielten eine postalische Einladung zum Erörterungstermin, der die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin zu der jeweiligen Einwendung beigefügt war.

Erstmals in diesem Erörterungstermin legte der Vertreter einer Anwaltskanzlei im Auftrag von vier im Großmarkt ansässigen Gesellschaften der Verhandlungsleitung ein Schreiben vor, in dem sie Bedenken äußern, dass die Erreichbarkeit des Großmarktes durch die geplante Umgestaltung der Marktstraße erschwert werde.

Fortschreibung der Planunterlagen

Im Nachgang zum Erörterungstermin konnte die Vorhabenträgerin mit der Einwenderin P17 noch eine Regelung treffen. Daher wurden der Lageplan Nr. 02 Haltestelle Cäsarstraße und der Grunderwerbsplan Nr. 02 Haltestelle Cäsarstraße am 25.11.2015 sowie das Grunderwerbsverzeichnis am 08.12.2015 geringfügig geändert und entsprechend fortgeschrieben. Diese fortgeschriebenen Planunterlagen sind Bestandteil der festgestellten Planunterlagen.

Der in der Ursprungsplanung als zu fällende Baum Nr. 97 korrekt erfasste und in den Plänen dargestellte Baum war in den Planänderungsunterlagen (1. Deckblatt) versehentlich falsch verortet worden und nicht mehr als zu fällender Baum dargestellt. Dieser Fehler ist der Vorhabenträgerin nach dem zweiten Erörterungstermin aufgefallen und daher hat sie mit Schreiben vom 18.12.2015 der Planfeststellungsbehörde diesen Fehler mitgeteilt. Damit hat sich die Zahl der zu fällenden Straßenbäume von 232 auf 233 erhöht. Dementsprechend mussten das Baumkataster, verschiedene Seiten aus der UVS/LBP und

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

der artenschutzrechtlichen Prüfung sowie die betroffenen Pläne zur UVS und zum LBP korrigiert und ausgetauscht werden. Diese fortgeschriebenen Planunterlagen sind Bestandteil der festgestellten Planunterlagen.

Am 18.02.2016 hat die Vorhabenträgerin Planunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht, in denen das Büro Pöyry eine Änderung bezüglich des Beginns der Rodungsarbeiten (1. Oktober statt 1. November) vorgenommen hat. Änderungen in Form von Durchstreichungen wurden vorgenommen auf den Seiten 70, 84, 87 und 117 der Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischem Begleitplan, auf den Seiten 18, 23 und 26 der Artenschutzrechtlichen Prüfung und in den Legenden der Maßnahmenpläne zum Landschaftspflegerischen Begleitplan Plan-Nrn. LBP 2.1, LBP 2.2 und LBP 2.3.

Das beauftragte Landschaftsbüro sowie die Vorhabenträgerin (demnach auch die ULB) haben die Unterlagen abgeändert und halten diese somit für vereinbar mit dem Artenschutzrecht.

Nach Anhörung gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW hat die HLB diese Änderungen geprüft und sich in ihrer Stellungnahme vom 08.04.2016 damit einverstanden erklärt. Sie hat zur Sicherung der Zwergfledermäuse weitere Nebenbestimmungen vorgegeben, die im Teil A, Ziffer 10.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen sind.

Da seitens der zuständigen Fachbehörden diese Änderungen akzeptiert werden, wurden die o. g. Seiten und Pläne in den Planunterlagen ausgetauscht. Diese fortgeschriebenen Planunterlagen sind Bestandteil der festgestellten Planunterlagen.

Mit Schreiben vom 19.02.2016 hat die Stadt Köln, Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass die Deutsche Telekom AG acht Kabelschächte kurzfristig sanieren muss. Für diese Sanierungsarbeiten war die Entfernung von sieben Straßenbäumen erforderlich. Für die Fällung dieser Bäume hat die Stadt Köln die Erlaubnis nach § 6 der Baumschutzsatzung der Stadt Köln erteilt. Die Fällung der Bäume ist im Februar 2016 erfolgt.

Diese Bäume sind auch in den Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren als zu fällende Bäume erfasst unter den Nrn. 106, 107, 108, 111, 118, 120 und 121 des Baumkatalogs. Für deren Fällung ist in den Planunterlagen (LBP) als Kompensation die Vornahme

von Ersatzpflanzungen vorgesehen. Diese Ersatzpflanzungen erfolgen weiterhin im Rahmen der Baumaßnahme für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn.

## **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).

Insbesondere der Neubau von Gleisanlagen, Masten mit Oberleitungen und Haltestellen ist planfeststellungspflichtig.

Daher erfordert der geplante Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn sowie die dadurch notwendigen Folgemaßnahmen an den Straßen, Radwegen, Fußgängerwegen, Kreuzungsbereichen etc. den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses.

### **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 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.

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit für das Vorhaben einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle durch dieses Vorhaben berührten öffentlichen Belange festgestellt.

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, 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**

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 § 3 c 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 Scoping-Termin am 01.02.2011 in der Bezirksregierung Köln wurden das Untersuchungsgebiet 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 „Menschen einschließlich menschliche Gesundheit“, auf das Schutzgut „Tiere und Pflanzen“, auf die Schutzgüter „Boden“, „Wasser“, „Luft/Klima“ und „Landschaft (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 Süden im Bereich der Stadtteile Raderberg, Bayenthal, Raderthal und Marienburg. Der größte Teil des Untersuchungsgebietes wird von Wohnsiedlungsbereichen beidseitig der Bonner Straße eingenommen.

Nördlich der Marktstraße sowie nördlich und südlich des Raderberggürtels dominieren Gewerbeflächen und Sondergebiete. Mischgebiete kommen vor allem zu beiden Seiten der Bonner Straße vor. Daran schließt sich jeweils Wohnbebauung mit teils gut strukturierten Nutz- und Ziergärten und einer guten Durchgrünung durch kleinere Grünflächen und zum Teil alte straßenbegleitende Baumreihen und Alleen an. Eingegliedert in die Wohnbauflächen liegen verschiedene Gemeinbedarfsflächen mit Schulen, Kindergärten, Spielplätzen und Jugendeinrichtungen sowie im westlichen Untersuchungsgebiet zwei Kleingartenanlagen mit hohem Gehölzanteil. Am südlichen Rand der Wohnbebauung schließt sich auf der Ostseite der Bonner Straße das Marienburger Villenviertel mit parkartigen Gärten an. In diesem Siedlungsbereich befindet sich die historische Grünanlage des Südparks.

Die Grünflächen im südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes werden durch Laubwaldbestände nördlich und südlich der Militärringstraße geprägt. Diese Grünflächen und der vor allem von Kleingartenanlagen bestimmte Grünzug zum Raderberggürtel sind

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Die Laubgehölzbestände nördlich der Militärringstraße und westlich des Verteilerkreises sind im Landesbiotopkataster des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) als lokal bedeutsame schutzwürdige Fläche erfasst. Der westliche Abschnitt ist Teil der rund 1.420 ha großen Biotopverbundfläche "Äußerer Grüngürtel zwischen Braunsfeld und Rodenkirchen".

Ein erheblicher Flächenanteil des Grüngürtels wird durch Waldbestände aus überwiegend heimischen und z. T. nicht heimischen Gehölzarten geprägt. Diese Waldbestände werden von offenen Wiesenbereichen, die durch Gebüsch, Baumgruppen und Feldgehölze gegliedert sind, unterbrochen. Östlich der A 555 befindet sich innerhalb des Grüngürtels ein Golfplatz. Die zahlreichen Wegeverbindungen und offenen Wiesenflächen werden vielfach für die wohnungsnahe Erholung genutzt.

Der Untersuchungsraum ist durch ein dichtes Straßennetz (teils mit zugehörigen Rad- und Gehwegen) erschlossen. Hauptverkehrsachsen stellen die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bonner Straße und die Militärringstraße im Süden des Untersuchungsgebietes dar. Beide sind über den Verteilerkreis an die BAB A 555 und das Autobahnkreuz Köln-Süd angeschlossen. Als weitere Hauptverkehrsstraßen sind die Markt- und Schönhauser Straße, Brühler Straße und der Raderberg-/Bayenthalgürtel zu nennen.

Erschließungsfunktionen für die Siedlungsflächen haben im nordwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes vor allem die Raderberger Straße und Mannsfelder Straße. Für die Erschließung der östlich der Bonner Straße gelegenen Flächen sind die Koblenzer Straße, Alteburger Straße, Goltsteinstraße, Bernhardstraße, Cäsarstraße, Hebbelstraße, Brohler Straße, Rheinsteinststraße, Gaedestraße, Marienburger Straße, Von Groote-Straße, Leyboldstraße und Lindenallee von Bedeutung.

Dem öffentlichen Personennahverkehr dienen im Verlauf der Bonner Straße, Brühler Straße und dem Raderberg-/Bayenthalgürtel die Buslinien 130, 132 und 133.

In großen Teilen des Untersuchungsgebietes sind Bodendenkmäler und archäologische Fundstellen vorhanden. Unter der Bonner Straße verläuft unmittelbar unter dem Oberbau der heutigen Straßendecke die römische Fernstraße Köln - Bonn - Mainz. Diese wird beidseitig von Gräbern begleitet, so dass hier weitere archäologische Vorkommen zu er-

warten sind. Außerdem existieren im Umfeld der Bonner Straße zahlreiche Baudenkmäler sowie einige denkmalgeschützte Grünanlagen, Baumreihen und Alleen.

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

#### **B.3.2.1 Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit**

Durch den Straßenumbau im Bereich des Knotenpunktes Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße ist der Abriss von zwei Wohn- und Geschäftshäusern (Bonner Straße Nr. 217 u. Nr. 219) und der Teilabbriss eines Gebäudes (Schönhauser Straße 65/67 „Villa Lenders“) erforderlich. Am Rande des Großmarktes werden zusätzlich drei kleine, eingeschossige Fertighäuser mit angrenzenden Gärten abgerissen.

Im Bereich der Bonner Straße kommt es durch die Verlegung der Fahrspuren und der Geh- und Radwege zu einer randlichen Inanspruchnahme einzelner Vorgärten. Insgesamt werden ca. 2.400 m<sup>2</sup> private Grünflächen zusätzlich versiegelt.

U. a. die Neuanlage eines Rasengleises innerhalb des Straßenraumes der Bonner Straße führt zu einem Ausgleich der Neuversiegelung und zu einer optischen Aufwertung, die auch Einfluss auf das soziale und psychische Wohlbefinden der Menschen hat. Die Vegetation leistet einen Beitrag zur Verringerung der lokalen Aufheizung, da sie in der Lage ist, an heißen Sommertagen die Lufttemperaturextreme erheblich zu mindern. Dies wirkt sich positiv auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der Anwohner aus.

Das Büro Pöyry kommt in seiner Studie zu dem Ergebnis, dass durch den Betrieb der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn keine Schadstoffimmissionen zu erwarten sind. Insgesamt werden durch das verbesserte ÖPNV-Angebot eine Reduzierung des Individualverkehrs und damit eine Reduzierung von Schadstoffimmissionen erwartet.

Baubedingt können Schadstoffimmissionen (z. B. Staub) im Umfeld der Baumaßnahme auftreten. Kurzzeitige Konflikte sind hierbei nicht auszuschließen. Die erforderlichen Schutzmaßnahmen sind unbedingt einzuhalten.

Aufgrund der vorhandenen Vorbelastungen durch die derzeit stark befahrene Bonner Straße kommt es zu keiner Verstärkung der Trennwirkungen. Durch die ganzheitliche Planung, die die Stadtbahn in den Straßenraum integriert, wird der Straßenraum insgesamt aufgewertet.

Durch die Baumaßnahme werden keine Erholungsräume in Anspruch genommen.

Während der Bauzeit kann es zu einer zeitweiligen Behinderung auf den Geh- und Radwegen im Bereich der Bonner Straße kommen.

Erhebliche Auswirkungen für den Menschen sind demnach durch den Bau und den Betrieb der Stadtbahn sowie der Folgemaßnahmen nicht ersichtlich bzw. können durch die vorgesehenen Maßnahmen abgemildert werden.

### **B.3.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Die prägnantesten Auswirkungen werden durch den Verlust von 233 Straßenbäumen entlang der Bonner Straße, der Marktstraße und der Schönhauser Straße hervorgerufen. Betroffen von den Baumfällungen sind neben jungen Straßenbäumen auch Einzelbäume mit mittlerem und starkem Baumholz – zu letzteren zählen auch die Platanen in der Schönhauser Allee, von denen 5 Platanen im Rahmen der Baumaßnahme gefällt werden müssen.

Weitere erhebliche Beeinträchtigungen werden durch flächenhafte Gehölzverluste hervorgerufen. Im Zuge der Baumaßnahme werden anlagebedingt überwiegend straßenbegleitende Vegetationsbestände mit einer mittleren oder geringen Bedeutung für die Biotopfunktion beansprucht. Zwischen dem Verteilerkreis und der Straße Heidekaul kommt es zu einem Verlust von 2.090 m<sup>2</sup> Laubforst mit mittlerem Baumholz.

Gehölzbestände mit einer mittleren Bedeutung gehen durch die Inanspruchnahme von 1.320 m<sup>2</sup> Ziergärten mit hohem Gehölzanteil, 365 m<sup>2</sup> Kleingärten mit hohem Gehölzanteil sowie 575 m<sup>2</sup> Parkanlage mit altem Baumbestand verloren.

Für den Bereich des Knotenpunktes Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße wurde zudem ein Baumgutachten erstellt (Planunterlage A.2.57).

Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben kann es zu artenschutzrechtlichen Konflikten bei den Artengruppen „Vögel“ und „Fledermäuse“ kommen.

Bei den Vögeln ist eine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit ausschließlich bei häufigen und weit verbreiteten Vogelarten zu erwarten. Die drei im Rahmen der durchgeführten Brutvogelkartierung im Raum erfassten planungsrelevanten Arten (Grünspecht, Mäusebussard, Fitis) werden von dem Bauvorhaben in so geringem Maße berührt, dass

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden kann. Durch zeitliche Beschränkung der Baufeldräumung auf die Herbst- und Wintermonate kann eine Schädigung von Tieren gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vermieden werden. Die ökologische Funktion betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist unter Berücksichtigung der überwiegend geringen Habitataignung der betroffenen Lebensräume sowie der im Raum verbleibenden Strukturen i. S. von § 44 Abs. 5 BNatSchG weiterhin erfüllt. Ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG tritt somit ebenfalls nicht auf. Bau- und betriebsbedingte Störungen lassen nur geringfügige Auswirkungen auf die im Wirkraum des Vorhabens vorkommende Vogelarten erwarten. Populationsrelevante Auswirkungen i. S. des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind bei allen Arten ausgeschlossen.

Bei der Artengruppe der Fledermäuse ist eine Betroffenheit bei der auch im Innenstadtbereich regelmäßig anzutreffenden Zwergfledermaus anzunehmen. Die von den Abbrucharbeiten betroffenen Wohngebäude und einzelne im Eingriffsbereich stehende ältere Bäume stellen denkbare Tages- und / oder Wochenstubenquartiere dar. Um eine Schädigung übertagender Tiere gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Zuge der Abbruch- bzw. Rodungsarbeiten zu vermeiden, werden vor den Arbeiten Besatzkontrollen der Quartiere durchgeführt. Sollten hierbei wider Erwarten Tiere angetroffen werden, ist das weitere Vorgehen mit der Unteren und der Höheren Landschaftsbehörde abzustimmen. Das Quartierangebot wird durch die vorhabenbedingten Quartierverluste nur in sehr geringem Maße eingeschränkt. Die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist weiterhin erfüllt. Ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt nicht vor. Auch die möglichen Störungen der Zwergfledermaus sind so gering, dass populationsrelevante Beeinträchtigungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen sind.

Gemäß § 15 BNatSchG sind vermeidbare Eingriffe in den Naturhaushalt zu unterlassen und unvermeidbare Eingriffe auszugleichen oder zu ersetzen, wobei die Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen Priorität hat. Der Vorhabenträger ist gehalten, sein Vorhaben so zu planen und durchzuführen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen gar nicht erst auftreten.

Besonders aus artenschutzrechtlichen Gründen und zum Schutz der Wald- und Gehölzflächen sowie vorhandener Einzelbäume im näheren Umfeld der Baumaßnahme ist eine

sorgfältige Durchführung der entsprechenden Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen erforderlich. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zu prüfen, ob für weitere Bäume Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Auswirkungen auf die Tiere im Ergebnis als geringfügig und durch die Umsetzung der vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen als vertretbar. Eine Befreiung von Verboten nach § 44 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Die Auswirkungen auf die Flora dagegen werden seitens der Planfeststellungsbehörde als sehr erheblich angesehen. Insbesondere die Fällung von 233 Bäumen stellt einen spürbaren Eingriff in das Ökosystem im unmittelbaren Bereich des Vorhabens dar. Durch die im LBP ausgewiesenen Kompensationsmaßnahmen wird jedoch ein Ausgleich geschaffen werden und durch die Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss (Teil A, Ziffer 10.3) sind weitere Schutzmaßnahmen vorgegeben. Die Auswirkungen des Vorhabens sind unter diesen Voraussetzungen mit den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes sowie des Artenschutzes vereinbar.

### **B.3.2.3 Schutzgut Boden**

Durch die Neubau- und Umbaumaßnahmen im Bereich der Bonner Straße werden auch bisher unversiegelte Flächen überbaut. Betroffen hiervon sind v. a. anthropogen veränderte Böden mit einer geringen biotischen Lebensraumfunktion im Bereich kleinerer straßenbegleitender Grünstreifen. Insgesamt kommt es zu einer Neuversiegelung von 9.070 m<sup>2</sup>.

Durch die Baumaßnahme werden weitere 6.125 m<sup>2</sup> offene Bodenflächen durch Flächenbeanspruchung (Bodenabtrag und Umlagerung) beeinträchtigt. Es handelt sich allerdings im Wesentlichen um rein anthropogene Böden mit stark gestörten Bodenfunktionen. Ausschließlich nördlich des Verteilerkreises werden zwischen der Bonner Straße und dem Tennisclub straßenparallel potenziell schutzwürdige Böden in Anspruch genommen. Aufgrund der vorhandenen hohen Nutzungsintensität in diesem schmalen Bereich wird davon ausgegangen, dass es sich auch hier um anthropogen veränderte Böden handelt.

Das Bauvorhaben befindet sich teilweise innerhalb von Altlaststandorten und darüber hinaus finden die Bauarbeiten innerhalb der 100 m Sicherheitszone um Altablagerungen

statt. Hierdurch besteht die Gefahr der Freisetzung von Schadstoffen. Im Zuge der Bauausführung ist eine abfalltechnische Begleitung in Abstimmung mit dem Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln - Untere Bodenschutzbehörde zu veranlassen.

Während der Bauphase wird die baubedingte Inanspruchnahme von Bodenstandorten auf ein Mindestmaß reduziert, da weitgehend versiegelte Flächen beansprucht werden.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind unter Beachtung der vorgeschriebenen Maßnahmen und der Nebenbestimmungen in dem Planfeststellungsbeschluss als akzeptabel anzusehen.

#### **B.3.2.4 Schutzgut Wasser**

Mit der Neuversiegelung von 9.070 m<sup>2</sup> Boden ist ein anlagebedingter Verlust von Infiltrationsfläche für die Grundwasserneubildung verbunden. Im Gegenzug wird im Bereich der Bonner Straße auf 11.870 m<sup>2</sup> bisher asphaltierten Flächen Rasengleis angelegt. Im Vergleich zu einem nicht begrünten Gleis erfolgt die Wasserbilanz im Grünen Gleis naturnäher, da die Vegetation zunächst das anfallende Niederschlagswasser bis zu seiner Sättigung speichert. Das überschüssige Wasser versickert anschließend im Boden und wird dem Grundwasser zugeführt. Das aufgenommene und gespeicherte Niederschlagswasser wird überwiegend durch Verdunstung wieder an die Luft abgegeben, so dass durch die Anlage des Rasengleises insgesamt die Wasserbilanz und die Auswirkungen auf den Wasserhaushalt positiv zu beurteilen sind.

Während der Bauzeit liegt der Bauraum der Kanalbaumaßnahmen im Einflussbereich freier Grundwasserleiter, so dass von einem temporären, lokalen Abpumpen auszugehen ist. Für den Bahntrassen- und Straßenbau ist zudem mit einem temporären Auftreten von Schichtwässern zu rechnen. Auch hier kann eine offene Wasserhaltung (Abpumpen) erforderlich werden. Großräumige Grundwasserabsenkungen, die das Grundwasser auch außerhalb der Baugrubenwände beeinflussen können, sind durch diese lokale und temporäre Wasserhaltung nicht zu erwarten.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Schadstoffimmissionen können nicht ausgeschlossen werden. Ebenso können weitere Schadstoffeinträge durch Emissionen der Baumaschinen und durch Betriebsunfälle (Ruß, Öle, Benzin usw.) verursacht werden. Die erforderlichen Schutzmaßnahmen und Schutzbestimmungen für die Wasser-

schutzzone III gemäß Wasserschutzgebietsverordnung Hochkirchen (1982) sind einzuhalten.

Betriebsbedingt kommt es zu keinen zusätzlichen Auswirkungen.

Bei Einhaltung der Schutzmaßnahmen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine unvermeidbaren Auswirkungen auf dieses Schutzgut zu erwarten.

### **B.3.2.5 Schutzgut Luft und Klima**

Hinsichtlich des Schutzgutes „Luft/Klima“ sind die Neuversiegelung von 9.070 m<sup>2</sup> und der Verlust von klimawirksamen Gehölzen relevant. Bäume und Sträucher wirken sich mit der Funktion als Staubbinder und Schattenspende positiv auf das Mikroklima aus. Aus diesem Grund ist durch den Verlust von Bäumen und anderen klimatisch wirksamen Gehölzstrukturen eine Änderung des Mikroklimas zu erwarten. Anlagebedingt kommt es zu einem Verlust von 233 Einzel- und Straßenbäumen und 4.350 m<sup>2</sup> straßenbegleitenden Gehölzbeständen.

Dem umfangreichen Baumverlust steht die geplante Neupflanzung von insgesamt 222 Straßenbäumen an der Bonner Straße, am Raderberggürtel, an der Marktstraße und an der Schönhauser Straße gegenüber. Mit den Neupflanzungen der Einzelbäume können zusätzliche thermische Belastungen weitgehend vermindert werden.

Als stadtklimatisch wirksamer Bestandteil der Baumaßnahme wird auf der ca. 2,1 km langen zweigleisigen Stadtbahnstrecke als Oberbauform Rasengleis angelegt. Mit der Begrünung der Stadtbahngleise entstehen 11.870 m<sup>2</sup> neue Vegetationsflächen. Die Vegetationsflächen heizen sich im Vergleich zu den derzeit versiegelten Flächen weniger stark auf. Die Pflanzenbestände sind in der Lage, an heißen Sommertagen die Lufttemperaturextreme erheblich zu mindern.

Da in begrünten Gleisen die Vegetation zunächst das anfallende Niederschlagswasser bis zu seiner Sättigung speichert, wird über Verdunstung das aufgenommene und gespeicherte Niederschlagswasser wieder an die Luft abgegeben. Bei „Grünen Gleisen“ werden etwa 50 bis 70 % der jährlichen Niederschlagsmenge je m<sup>2</sup> Gleisbegrünung gebunden und wieder verdunstet. Als bedeutsame mikroklimatische Effekte wird hierbei die Luftfeuchte erhöht und Verdunstungskühle erzeugt.

Durch die Aufnahme von Feinstaub im Gleisbegrünungssystem kann zudem die lokale Feinstaubkonzentration der Luft verringert werden.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Ersatzpflanzungen der Straßenbäume in Kombination mit der Anlage des Rasengleises nicht zu einer Verschlechterung der stadtklimatischen Situation führen werden. Die Anlage des Rasengleises kann durch die Verringerung der lokalen Aufheizung auch zu einer Verbesserung der bioklimatischen Situation führen.

### **B.3.2.6 Schutzgut Landschaft (Stadtbild)**

Durch die Baumaßnahme kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen aufgrund des Verlustes von 233 stadtbildprägenden Straßenbäumen. Zudem werden 4.350 m<sup>2</sup> Gehölzbestände in Anspruch genommen.

Zu einer dauerhaften visuellen Beeinträchtigung des Stadtbildes kommt es im gesamten Abschnitt durch die Fahrleitungsanlage mit den Fahrleitungsmasten, die sowohl unmittelbar neben dem Gleiskörper als auch außerhalb der Fahrbahnen und der Parkstreifen errichtet werden. Die unmittelbar neben dem Gleiskörper vorgesehenen Einzelmaste haben eine Höhe von ca. 8,5 m, die Maste außerhalb des Verkehrsraumes weisen aufgrund der größeren Spannweite eine Höhe von ca. 12 m auf.

Als positive Aufwertung des Straßenraumes ist die Anlage des Rasengleises inmitten der Bonner Straße zu bewerten. Innerhalb des Straßenraumes wird das „grüne Band“ des Rasengleises durch eine gefühlte Zunahme an Naturnähe zu einer optischen Aufwertung des Straßenraumes führen.

Die Planfeststellungsbehörde geht zudem davon aus, dass durch die durchgängige Ausgestaltung der Straße mit dem Rasengleis in Mittellage, den angrenzenden Verkehrsflächen für den Individualverkehr (IV) und die Anpflanzung der neuen Bäume die Bonner Straße in diesem Straßenabschnitt durchgängig einen Alleecharakter erhalten wird, der gegenüber dem derzeitigen Straßenbild symmetrischer und einheitlicher ausfallen wird.

### **B.3.2.7 Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Bei der Realisierung des Bauvorhabens sind Boden- und Baudenkmäler zu beachten. Im Bereich der Bonner Straße verläuft unmittelbar unter dem Unterbau der modernen As-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

phaltdecke als gesetzlich geschütztes Bodendenkmal die römische Fernstraße Köln – Bonn – Mainz mit daran angrenzenden römischen Gräbern. In der Denkmalliste der Stadt Köln ist die Bonner Straße im Bereich zwischen Schönhauser Straße und Verteilerkreis als Denkmal Nr. 486 geführt. Ein Vorhandensein weiterer archäologisch bedeutsamer Fundstellen kann nicht ausgeschlossen werden. Alle Eingriffe in eingetragene Bodendenkmäler bedürfen der Erlaubnis nach § 12 in Verbindung mit § 9 Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG NRW). Generell ist sicherzustellen, dass alle archäologischen Befunde vor ihrer endgültigen Zerstörung archäologisch untersucht und sachgemäß dokumentiert werden.

Im Untersuchungsgebiet befindet sich auch eine Vielzahl von Baudenkmalern. Zu den an der Bonner Straße unter Denkmalschutz stehenden Kulturgütern gehören zahlreiche Wohn- und Geschäftshäuser sowie die All Saints Church (Allerheiligenkirche). Durch den Straßenumbau im Bereich des Knotenpunktes Bonner Straße und Marktstraße bzw. Schönhauser Straße ist der Rückbau von drei Gebäuden, u. a. ein Teilabriss des als „Villa Lenders“ bezeichneten ehemaligen Geschäftsgebäudes, erforderlich. Weitere Eingriffe in denkmalgeschützte Objekte sind die Teilverluste der Alleen sowie der Grünfläche im Bereich Marktstraße.

Der Alleecharakter wird durch Baumneupflanzungen erhalten bzw. neu ausgebildet.

Im Hinblick auf die Bodendenkmäler wird in Abstimmung mit der archäologischen Bodendenkmalpflege eine Befunddokumentation und Befundbergung durchgeführt. Alle Arbeiten im Zusammenhang mit der Nord-Süd Stadtbahn werden durch Beauftragte der archäologischen Bodendenkmalpflege überwacht. Sie müssen durch spezielle Fachfirmen archäologisch begleitet werden.

Das Bauvorhaben entfaltet demnach Auswirkungen auf Schutzgüter des Denkmalschutzes. Durch die vorgegebenen Schutzmaßnahmen können diese Auswirkungen aber gemildert werden.

### **B.3.3 Zusammenfassende Bewertung**

Mit dem Bauvorhaben sind teilweise negative Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen verbunden.

Die Planung hat zum Ausgleich für diese Eingriffe umfangreiche Kompensationsmaßnahmen festgeschrieben. Grundsätzlich gleichen dabei im Sinne des gewählten multifunktionalen Ausgleichskonzepts die jeweiligen Kompensationsmaßnahmen i. d. R. mehrere beeinträchtigte Wert- und Funktionselemente der betroffenen Landschaftsfunktionen aus. Die Ausgleichsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen der Biotopfunktion, wie z. B. Gehölzpflanzungen bewirken gleichzeitig auch eine Aufwertung der Bodenfunktionen, des Wasserhaushaltes und des Landschaft-/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 landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Die summarische Bilanzierung der ökologischen Flächenwerte vor dem Eingriff und nach Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen ergibt für das Bauvorhaben eine positive Bilanz von insgesamt +11.170 Wertpunkten.

Durch die technische Gestaltung der Stadtbahntrasse, der Fahrbahnen und der Nebenanlagen, durch die planfestgestellten Schutzmaßnahmen und die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sowie aufgrund der Vorgaben in der artenschutzrechtlichen Prüfung werden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die durch den Bau der Stadtbahntrasse verursachten Beeinträchtigungen der oben genannten Schutzgüter auf ein vertretbares Maß begrenzt.

Insgesamt kann bei keinem der genannten Schutzgüter, auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen, eine mit dem jeweiligen Umweltrecht unvereinbare Beeinträchtigung festgestellt werden.

## **B.4 Materieell-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 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn in Köln muss daher den Zielen des PBefG dienen und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung 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 Stadt Köln hat als vorrangiges verkehrspolitisches Ziel die Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) im städtischen Bereich sowie die Stärkung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), insbesondere des schienengebundenen Verkehrs.

Seit über 20 Jahren verfolgt die Stadt Köln das Projekt einer Nord-Süd Stadtbahn, um den Bereich des Hauptbahnhofes und die nördlich davon gelegenen Gebiete direkt mit der Altstadt, der Südstadt und den weiter südlich gelegenen Stadtteilen verbinden zu können. Neben der genannten Erschließungswirkung sind auch erhebliche betriebliche Verbesserungen des vorhandenen Stadtbahnnetzes - insbesondere eine Entlastung des Innentadtunnels - zu erwarten. Deshalb ist die Nord-Süd Stadtbahn im Gesamtverkehrskonzept Köln, das 1992 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen wurde, als Maßnahme der Netzergänzung enthalten.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Im Regionalplan der Bezirksregierung Köln für das Stadtgebiet Köln ist die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn als Bedarfsplanmaßnahme für den überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt.

Die 1. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn mit einer unterirdischen Trassenführung vom Breslauer Platz bis Bonner Straße ist bis auf die Unglücksstelle am Waidmarkt bereits realisiert.

Die ebenfalls bereits realisierte 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn zweigt unterirdisch hinter der Haltestelle Bonner Wall ab, kommt vor der Rheinuferstraße an die Oberfläche und stellt die Anbindung an die dort vorhandene Stadtbahnstrecke am Rheinufer dar.

Der nördliche Abschnitt der 1. Baustufe mit den Haltestellen Breslauer Platz / Hbf, Rathaus und Heumarkt ist bis 2013 sukzessive in Betrieb genommen worden.

Der südliche Abschnitt der 1. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn mit den Haltestellen Severinstraße, Kartäuserhof, Chlodwigplatz und Bonner Wall ist zusammen mit der 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn am 13.12.2015 in Betrieb genommen worden.

Die oberirdische Erschließung der Bonner Straße durch die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn beginnt an der bereits realisierten Haltestelle Marktstraße, die der 1. Baustufe zugehörig ist.

Die Nord-Süd Stadtbahn hat eine große Bedeutung für die direkte Verbindung der nördlichen und südlichen Stadtteile, der verbesserten ÖPNV-Erschließung der Innenstadt durch Beseitigung von Erschließungsdefiziten, einer, bezogen auf die südlichen Stadtteile, verbesserten Erreichbarkeit der City sowie in der Entlastung des vorhandenen Innentunnels.

Die Linie 16 als kürzeste Stadtbahn-Verbindung Köln-Bonn und als einzige durchgehende Verbindung aus den Stadtteilen Rodenkirchen, Sürth, Godorf sowie der Umlandgemeinde Wesseling zum Innenstadtbereich und Dom / Hauptbahnhof nutzt derzeit den zentralen Innentunnel zwischen den Haltestellen Poststraße und Breslauer Platz / Hbf. Die dichte Zugfolge (2-Minuten-Abstand) lässt keine weitere Taktverdichtung zu.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Kleinere Fahrplanunregelmäßigkeiten übertragen sich unmittelbar auf alle anderen Linien in diesem Abschnitt.

Der zusätzliche Innestadtunnel der Nord-Süd Stadtbahn entlastet den zentralen Tunnelabschnitt durch die Herausnahme der Linie 16. Zudem werden sich die Verkehrsströme mit den neuen Innestadthaltestellen Heumarkt und Rathaus verändern. Die hochbelastete Haltestelle Neumarkt wird durch den Bau der Nord-Süd Stadtbahn entlastet. Die Betriebsqualität im heutigen Innestadtunnel wird sich ebenfalls verbessern.

Die südlichen Kölner Stadtteile Bayenthal, Raderberg, Marienburg und Raderthal sind derzeit im Wesentlichen durch die Buslinien 106, 130, 131, 132 und 133 sowie randlich durch die oben angeführte Stadtbahnlinie 16 erschlossen. Die vorhandene Stadtbahntrasse verläuft in diesem Bereich entlang des Rheinuferes und bringt nur eine örtlich begrenzte Erschließung. Die auf der Bonner Straße verkehrenden Buslinien 106, 132 und 133 sind gegenüber der geplanten Stadtbahn weniger attraktiv, so dass der ÖPNV-Anteil am Modal Split verglichen mit anderen Kölner Stadtteilen derzeit unterdurchschnittlich ist.

Mit der geplanten Stadtbahnstrecke in der Bonner Straße werden weitere Wohngebiete an das Stadtbahnnetz angeschlossen. Im Zusammenwirken mit der entlang des Rheinuferes verkehrenden Stadtbahnlinie 16 und der Trasse der barrierefrei ausgebauten Linie 12 in Zollstock wird die Stadtbahn in der Bonner Straße wesentliche verkehrliche Impulse in die genannten Siedlungsbereiche bringen und für einen deutlich höheren ÖPNV-Anteil in der Bevölkerung sorgen.

In Ergänzung zur Stadtbahn sollen die weiterhin über den Gürtel und die Brühler Straße verkehrenden Buslinien die weniger stark nachgefragten Verbindungen, wie z. B. von Zollstock nach Rodenkirchen, ermöglichen.

Die Buslinie 132 wird von Süden kommend an der zukünftigen Endhaltestelle der Linie 5 (Arnoldshöhe / Verteilerkreis) angebunden.

Im Vergleich zu der künftig auf der Bonner Straße entfallenden Buslinie 132 stellt die neue Stadtbahnlinie das effizientere und schnellere Verkehrsmittel dar, da die Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper mit Priorisierung verkehrt und nicht wie die Busse in den Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV) eingebunden ist.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Von der Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn (1. bis 3. Baustufe) wird eine Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖPNV (ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr) in Höhe von 17.907 Fahrten/Tag erwartet. Um diese Fahrten werden die an den Streckenzug der Nord-Süd Stadtbahn angrenzenden Bezirke demnach im Planfall entlastet. So sind gemäß der oben angeführten standardisierten Bewertung im Querschnitt Bonner Straße südlich der Brühler Straße, aber vor der Haltestelle Cäsarstraße, jeweils 7.935 Fahrgäste stadteinwärts und 8.115 Fahrgäste stadtauswärts pro Tag prognostiziert.

Mit der Endhaltestelle Arnoldshöhe gelingt die direkte Umsteigebeziehung zur Busendhaltestelle für die aus Rondorf und Meschenich kommende Buslinie 132 sowie die Anbindung an die geplante Park+Ride-Anlage. Durch die künftige Nutzung der Park+Ride-Anlage wird sich eine weitere Entlastung des MIV auf der Bonner Straße ergeben.

Mit Realisierung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn werden der Umfang und die Qualität des Verkehrsangebotes gesteigert und im Weiteren eine verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen geschaffen.

Aus den vorgenannten Gründen entspricht dieses Vorhaben den Zielen, die das für dieses Planfeststellungsverfahren nach §§ 28 und 29 PBefG maßgebliche PBefG vorgibt. Gem. § 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. Die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn dient mit ihrer Anbindung der Wohngebiete im Kölner Süden an das Zentrum einschließlich der Umsteigemöglichkeiten zum übrigen Stadtbahnnetz der – gegenüber den Buslinien – schnelleren sowie umweltschonenderen Befriedigung der Verkehrsnachfrage. Eine Stadtbahn ist ein besonders stadtverträgliches Verkehrsmittel, weil sie keine Abgase ausstößt und damit eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zur Folge hat. Zudem ist bei einer Stadtbahn der Fahrkomfort durch eine im Vergleich zu einem Bus größere Laufruhe besser. Die Stadt-

bahn erfüllt weiter die Anforderungen an die Barrierefreiheit besser als ein Bus, selbst wenn dieser über eine Absenkmöglichkeit verfügt.

Durch diese Vorteile der Stadtbahn gegenüber dem Busverkehr ist damit zu rechnen, dass die Stadtbahnlinie besser angenommen werden wird als die bestehenden Busverbindungen und als das leistungsfähigere Verkehrsmittel den MIV auf der Bonner Straße erheblich entlasten wird.

Damit ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hinreichend nachgewiesen, dass der Bau der 3. Baustufe im Sinne der Rechtsprechung vernünftigerweise geboten und die Planrechtfertigung damit gegeben ist.

Die Maßnahme „3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn“ umfasst als notwendige Folgemaßnahmen auch die Umgestaltung der Marktstraße bis zur Raderberger Straße und der Schönhauser Straße bis zur Schillerstraße. Durch das Hinzukommen der Stadtbahn als einem weiteren Verkehrsteilnehmer wird mehr Platz zwischen den Kreuzungsbereichen der Bonner Straße mit der Marktstraße bzw. mit der Brühler Straße als Stellfläche für die Stadtbahn bei Rotlicht benötigt. Daher musste die Kreuzung Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems gänzlich umgeplant und nach Norden verschoben werden. Diese notwendigen Folgemaßnahmen werden durch die Planrechtfertigung mit abgedeckt.

#### **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.

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**

Bereits in der frühen Planungsphase für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn hat die Vorhabenträgerin vier Varianten für deren Verlauf in der Bonner Straße entwickelt. Dabei haben alle Entwürfe für die Stadtbahn einen besonderen Gleiskörper vorgesehen und beidseitig Geh- und Radwege bzw. Schutzstreifen für den Radverkehr eingeplant.

Die vier Varianten unterschieden sich insbesondere durch die Anzahl der Fahrspuren für den Kfz-Verkehr.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die damalige Variante 1 sah im gesamten Verlauf eine überbreite Fahrspur je Fahrtrichtung vor. Dafür hätten aber Eingriffe in 10 Gebäude erfolgen müssen.

Die Variante 2 beinhaltete je zwei Fahrspuren je Richtung, dafür hätten allerdings 70 Gebäude abgerissen werden müssen.

Bei der Variante 3 waren ebenfalls zwei Fahrspuren je Richtung geplant, jedoch hätte in großen Abschnitten auf notwendige Parkmöglichkeiten verzichtet werden müssen und es wären 21 Gebäude betroffen worden.

Daher wurde der – nun den eingereichten Planunterlagen zugrundeliegenden – Variante 4 der Vorzug gegeben. Dabei können wie o. a. südlich des Gürtels weiterhin zwei Fahrspuren je Richtung und nördlich des Gürtels nur je eine Fahrspur pro Richtung realisiert werden. Dafür konnten in der optimierten Version dieser Variante der Eingriff in die Bebauung auf drei Gebäude reduziert werden und auch Parkmöglichkeiten können angeordnet werden.

Für die Wahl dieser Variante sprechen sowohl die Ergebnisse von umfangreichen Verkehrsuntersuchungen, die dieser Vorzugsvariante eine ausreichende Leistungsfähigkeit für die verschiedenen Verkehrsarten bestätigen, und die Tatsache, dass der Eingriff in Eigentumsrechte und die Gebäudesubstanz in vergleichsweise sehr abgemilderter Form erfolgt.

Im weiteren Verlauf der Planung wurden bei der gewählten Vorzugsvariante, die Gegenstand der von der Vorhabenträgerin bei der Planfeststellungsbehörde eingereichten Planunterlagen ist, zu folgenden Bereichen Varianten untersucht:

- Querschnittsaufteilung der Bonner Straße im Abschnitt Brühler Straße bis Schönhäuser Straße
- Lage der Endhaltestelle Arnoldshöhe
- Mittelbahnsteige für die Haltestellen Cäsarstraße und Bonner Straße / Gürtel
- Radverkehrsanlage im südlichen Abschnitt

### Querschnittsaufteilung der Bonner Straße im Abschnitt Brühler Straße bis Schönhauser Straße (Prüfung des Erhaltes der „Villa Lenders“)

Die vom Rat der Stadt Köln am 29.01.2008 beschlossene Vorplanung beinhaltet den teilweisen Abbruch der „Villa Lenders“, Schönhauser Straße 65 u. 67. Vom Rheinischen Verein für Denkmalpflege sowie im Rahmen der in 2013 durchgeführten Bürgerbeteiligung als auch im Rahmen des späteren Anhörungsverfahrens kam die Forderung, die „Villa Lenders“ zu erhalten.

Um die Auswirkungen, die sich aus einem Erhalt der „Villa Lenders“ auf die Straßen- und Gleisanlagen ergeben, aufzuzeigen, wurden vier weitere Varianten ausgearbeitet und verkehrstechnisch gutachterlich geprüft. Keine dieser vier geprüften Varianten ermöglicht eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotens und einen störungsfreien Betriebsablauf der Stadtbahn. Einzig die planfestgestellte Variante ermöglicht die erforderliche Bewältigung des Verkehrs auf Straße und Schiene. Die Darlegungen der Vorhabenträgerin sowie das Verkehrsgutachten für diese Ausgestaltung des Knotenpunktes Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße zwecks Erreichens der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege sind nachvollziehbar dargelegt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher dieser Bewertung an.

Durch die Planänderung (1. Deckblatt) hat sich für den Erhalt der „Villa Lenders“ ebenfalls keine vollständige Erhaltungsmöglichkeit ergeben. Das Deckblatt wurde erforderlich, um den Belangen von grundstücksbetroffenen Einwenderinnen vermehrt Rechnung zu tragen. Die geplante Lage der Schönhauser Straße wird durch das Deckblatt um ca. 2,50 m nach Süden verschoben und rückt damit näher an die „Villa Lenders“ heran. Die Breite der Bonner Straße mit den weiterhin notwendigen Abbiegespuren bleibt unverändert, so dass der anteilige Rückbau der „Villa Lenders“ erforderlich bleibt. Ein über die Ursprungsplanung hinausgehender Eingriff für die „Villa Lenders“ ergibt sich durch die Planänderung jedoch nicht.

Bei der „Villa Lenders“ handelt es sich um einen zweiteiligen Gebäudekomplex. Ein kompletter Erhalt der „Villa Lenders“ ist unter den vorgenannten Voraussetzungen nicht möglich. Den Verkehrsbeziehungen ist hier der Vorzug zu geben, sodass der westliche

Teil der „Villa Lenders“ zurückgebaut werden muss (siehe Teil B, Ziffer 4.12 des Beschlusses).

#### Lage der Endhaltestelle Arnoldshöhe

Die ursprüngliche Beschlussfassung des Rates der Stadt Köln sah die Lage der Endhaltestelle am Verteilerkreis vor (Variante 1). Im Laufe der Detailplanung wurden zwei weitere Varianten ausgearbeitet.

Die Vor- und Nachteile der Variante 2 „Lindenallee“ und der Variante 3 „Nord“ gegenüber der ursprünglichen Variante am Verteilerkreis wurden in einer Matrix beurteilt und bewertet. Im Einzelnen wird Bezug genommen auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht Seiten 66 – 71.

Die Variante 2 „Lindenallee“ erhielt die beste Bewertung und wurde daher durch die Vorhabenträgerin gewählt. Diese Bewertung kann seitens der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und anerkannt werden.

#### Mittelbahnsteige Haltestelle Cäsarstraße und Bonner Straße / Gürtel

An der Haltestelle Ahrweilerstraße ist aus Platzgründen nur ein Mittelbahnsteig möglich. An der Endhaltestelle Arnoldshöhe ist ein Mittelbahnsteig vorgesehen. Dies stellt für Endhaltestellen aus Komfortgründen die Regellösung dar.

Für die Haltestellen Cäsarstraße und Bonner Straße / Gürtel sahen der Gestaltungsentwurf und die Vorplanung zunächst Seitenbahnsteige vor. Im Zuge der Entwurfsplanung wurde jedoch untersucht, ob an den Haltestellen Cäsarstraße und Bonner Straße / Gürtel ebenfalls Mittelbahnsteige angeordnet werden können, da diese bei Verzicht auf Aufstellflächen zwischen Gleis und Fahrbahn weniger Querschnittsbreite benötigen und so breitere Nebenanlagen ermöglichen. Die Anforderung an ausreichend dimensionierte Bahnsteigflächen bei erhöhtem Fahrgastkommen wird an der Haltestelle Bonner Straße / Gürtel durch die größere Breite des Bahnsteiges von 5,0 m erfüllt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht den Vorteil bei dieser Variantenentscheidung darin, dass durch die Auswahl der Mittelbahnsteige (die nun durchgängig für alle vier Haltestellen der 3. Baustufe geplant sind) für die Nebenanlagen mehr Raum zur Verfügung steht.

### Radverkehrsanlage im südlichen Abschnitt

Die durch den Rat der Stadt Köln beschlossene Planung sieht im Abschnitt südlich des Gürtels eine Führung des Radverkehrs in den Nebenanlagen und nördlich des Gürtels eine Führung über Schutzstreifen auf der Fahrbahn vor. Im Zuge der Planung wurde untersucht, ob es vorteilhafter wäre, den Radverkehr auch im Abschnitt südlich des Gürtels auf der Fahrbahn zu führen.

Im betrachteten Abschnitt südlich des Gürtels ist eine prognostizierte Verkehrsbelastung von über 2.000 Kfz im Querschnitt in den Spitzenstunden zu erwarten. Gemäß RASt 06 ist diese Belastung zu hoch (maximal 1.000 Kfz/h), um den Radverkehr auf Schutzstreifen (Teil der Fahrbahn und nur im Bedarfsfall für Kraftfahrzeuge befahrbar) zu führen. Bei der Ausführung von Radfahrstreifen (abgetrennte Sonderfahrbahn nur für Radfahrer) würde die Restbreite des Gehweges auf der überwiegenden Länge keine Baumpflanzung mehr zulassen. Zudem wirkt sich die Ausbildung von baulichen Radwegen positiv auf die städtebauliche Bemessung aus, die das Ziel verfolgt, die Breite der Nebenanlagen in ein angemessenes Verhältnis zur Fahrbahnbreite zu setzen.

Der durchgehende Alleecharakter und das angemessene Verhältnis zwischen Nebenanlagen und Fahrbahn sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stärker zu gewichten. Deshalb wird die ursprünglich geplante und beantragte Radverkehrsführung in den Nebenanlagen hiermit planfestgestellt.

## **B.4.4 Luftscha**

### Verkehrslärm

Gemäß § 41 Abs. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen und von Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkungen wird in dem § 3 Abs. 1 BImSchG definiert als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Zu diesen Immissionsarten zählen grundsätzlich auch Geräusche von Schienenwegen und Straßen.

Dabei bleiben nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des "Erheblichen" nicht erreichen (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 – 4 C 10.77). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil v. 29.1.1991 - 4 C 51.89). Mit dem Begriff des "Zumutbaren" wird nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als "schwer und unerträglich" und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als "unzumutbar" erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der "Enteignungsschwelle" die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil v. 14.12.1979 - 4 C 10.77). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der § 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil v. 22.3.1985 - 4 C 63.80).

Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) regelt die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und den Betrieb von Schienenwegen und Straßen aus der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die 16. BImSchV enthält die konkreten Vorgaben für die rechtliche Beurteilung des lärmbezogenen Nutzungskonflikts zwischen Straße sowie Stadtbahn und den Nachbargrundstücken und Anwohnern. Diese Regelungen sind für die Beurteilung von Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit des Lärms für die Planfeststellungsbehörde verbindlich (vgl. BVerwG, Beschluss vom 8. Nov. 1994 - 7 B 73/94).

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV gilt diese Verkehrslärmschutzverordnung nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen.

§ 1 Abs. 2 der 16. BImSchV definiert den Begriff der wesentlichen Änderung wie folgt:

„Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.“

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist für den Bau oder die wesentliche Änderung nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen  
am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten  
am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten  
am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A),
4. in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Grundsätzlich sind der Tagwert und der Nachtwert einzuhalten. Jeweils nach der besonderen Nutzung der betroffenen Anlage oder des betroffenen Gebietes nur am Tag oder nur in der Nacht ist bei der Entscheidung über den Lärmschutz der Immissions-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

grenzwert für diesen Zeitraum heranzuziehen (§ 2 Abs. 3 der 16. BImSchV). So kommt es nur auf den Tagwert an bei Gebäuden oder Anlagen, die bestimmungsgemäß ausschließlich am Tag genutzt werden wie z.B. Kindergärten, Schulen, Bürogebäude.

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Lassen sich sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete keiner der vier Schutzkategorien des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zuordnen oder handelt es sich um Gebiete und Anlagen, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen, so ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten zu ermitteln.

Bei der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn wird die Trasse der Stadtbahn neu gebaut und als notwendige Folgemaßnahmen auch die Fahrbahnen für den MIV gegenüber dem derzeitigen Verlauf verschoben. Es werden daher nach Verkehrsfreigabe sowohl Verkehrsgeräusche durch den Betrieb der Stadtbahn als auch durch den Kraftfahrzeugverkehr entstehen.

Das Büro I.B.U. hat in seiner schwingungs- und schalltechnischen Untersuchung Teil 2 „Luftschallimmissionen Straßen- und Schienenverkehr“ zunächst geprüft, ob durch den Schienenverkehr Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Unter Zugrundlegung einer Geschwindigkeit der Stadtbahn von 60 km/h kam es bei acht Gebäuden zu Grenzwertüberschreitungen zur Nachtzeit.

Die Vorhabenträgerin hat beschlossen, dass die Stadtbahn mit maximal 50 km/h fahren wird. Unter dieser Voraussetzung kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass damit die zulässigen Grenzwerte – auch zur Nachtzeit – an allen Gebäuden eingehalten werden.

Durch den Bau der Stadtbahn – als neu hinzukommenden Verkehrsweg – werden daher die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, da die Geschwindigkeit der Stadtbahn verbindlich auf 50 km/h begrenzt wird. Es besteht somit bezüglich der Schienenverkehrsgeräusche kein Anspruch auf Schallschutz.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Allerdings werden durch den Straßenverkehr insbesondere auf den nach Westen verlagerten Fahrspuren bei mehreren Gebäuden der Bonner Straße die zulässigen Grenzwerte überschritten. Die betroffenen Gebäude, für die im Ergebnis wegen des Straßenverkehrs ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach besteht, sind der Schwingungs- und schalltechnischen Untersuchung – Teil 2 - Luftschall - der I.B.U GmbH zu entnehmen (Anlage-Nrn. 3.1 bis 3.27).

Der Gesamtlärm aus Schienen- und Straßenverkehr wird nicht anhand von Grenzwerten nach der 16. BImSchV bewertet. Hinsichtlich des Gesamtlärms aus Schienen- und Straßenverkehr entsteht eine „kritische Pegeländerung“, wenn ein Gesamtlärmpegel ansteigt und gleichzeitig über 70-75 dB(A) tags bzw. 60-65 dB(A) nachts liegt.

Die schalltechnische Untersuchung der I.B.U. GmbH kommt zu dem Ergebnis, dass in den Gebieten, die als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen sind, der Gesamtverkehrslärm aus Straße und Schiene an mehreren Punkten um mehr als 0,3 dB(A) zunimmt, bei gleichzeitiger Überschreitung der Pegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht.

In den Gebieten, die als Mischgebiet ausgewiesen sind, nimmt der Gesamtverkehrslärm aus Straße und Schiene ebenfalls an mehreren Punkten um mehr als 0,3 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung der Pegel von 75 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht zu.

Die Beurteilungspegel an der Bebauung, die durch den Schienenverkehr und durch den Straßenverkehr bzw. durch den Gesamtverkehr nach Realisierung der Nord-Süd Stadtbahn verursacht werden, sind im Einzelnen der Schwingungs- und schalltechnischen Untersuchung, 1. Deckblatt – Teil 2 - Luftschallimmissionen - der I.B.U. GmbH zu entnehmen.

Grundsätzlich hat nach § 41 Abs. 1 BImSchG der Schallschutz vorrangig durch aktive Schallschutzmaßnahmen zu erfolgen. Die Errichtung einer Lärmschutzwand scheidet naturgemäß an der Bonner Straße im innerstädtischen Bereich aus. Die Vorhabenträgerin wird einen lärmindernden Fahrbahnbelag (offenporige Asphalteindeckung) für

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

die neuen Straßentrassen der Bonner Straße als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes verwenden. Durch den Einbau dieses offenporigen Asphalts kann die Überschreitung der Grenzwerte weitgehend vermieden werden. Diese lärmindernde Wirkung entfaltet sich nicht nur gegenüber den Anwohnern sondern wird auch positiv für die Fußgänger spürbar werden.

Der lärmindernde Fahrbahnbelag wird dennoch nicht lärmindernd bei der Schallberechnung berücksichtigt, da noch nicht ausreichend erprobt ist, wie lange dieser die erforderlichen Pegelminderungen gewährleisten kann.

Da die Verwendung des lärmindernden Fahrbahnbelags nicht bei der Berechnung berücksichtigt wird, kommt es zu Grenzwertüberschreitungen und die Vorhabenträgerin hat passive Schallschutzmaßnahmen (wie den Einbau von Schallschutzfenstern und schalldämmenden Lüftern) für die anspruchsberechtigten Gebäude zu gewähren. Die betroffenen Gebäude, für die im Ergebnis aufgrund der Pegelüberschreitung durch den Gesamtverkehr ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach besteht, sind der Schwingungs- und schalltechnischen Untersuchung – Teil 2 – Luftschall - der I.B.U GmbH zu entnehmen (Anlage-Nrn. 4.1 bis 4.28).

Die endgültige Festlegung der tatsächlich erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden bleibt einer genauen Klärung der Nutzungssituation vorbehalten. Maßgeblich sind dafür die Vorgaben der vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung bzw. 24. BImSchV). Sofern keine Schlafräume oder andere schützenswerte Räume i. S. der Verordnung betroffen sind, sind in diesen Gebäuden ggf. keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Es besteht auch kein Anspruch auf den Einbau von Schallschutzfenstern, wenn die „anspruchsberechtigten“ Räume bereits über Schallschutzfenster der erforderlichen Schallschutzklasse verfügen.

In der Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 10.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, sich mit den Eigentümern der Gebäude, bei denen dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, in Verbindung zu setzen.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Im Ergebnis werden daher größtenteils die Grenzwerte der 16. BImSchV bei der Realisierung des Vorhabens eingehalten. Der Vorrang des aktiven Schallschutzes wird dadurch gewahrt, dass die Vorhabenträgerin den schallabsorbierenden Asphalt verwenden wird. Dies wird mangels ausreichender Erprobung nicht bei der Lärmberechnung berücksichtigt. Soweit es in einigen Fällen zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV bzw. des Gesamtlärmpegels kommt, wird durch die gängigen passiven Schallschutzmaßnahmen Abhilfe geschaffen.

Lärm durch befürchtete Verkehrszunahme im Stadtteil Marienburg und auf der Rheinuferstraße

Im Erörterungstermin haben Einwender sich erkundigt, ob auch in dem Stadtteil Marienburg und auf der Rheinuferstraße Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Sie befürchten, dass Verkehrsteilnehmer – bedingt durch Rückstaus in der Bonner Straße zu den Verkehrsspitzenzeiten – durch den Stadtteil Marienburg und auf die Rheinuferstraße ausweichen werden.

Wie bereits durch den Schallgutachter im Erörterungstermin erläutert wurde, besteht für Schallschutzmaßnahmen in diesen Lagen in der maßgeblichen 16. BImSchV keine Rechtsgrundlage, denn die Baumaßnahme erfolgt nur auf der Bonner Straße.

Es ist auch nicht zu befürchten, dass in dem Stadtteil Marienburg die Lärmbelastung durch einen Ausweichverkehr so deutlich zunehmen wird, dass diese gesundheitsgefährdende Dimensionen mit enteignungsrechtlichem Niveau annehmen könnte. Wie der Schallgutachter im Erörterungstermin hierzu erklärt hat, müsste sich dafür das Verkehrsaufkommen mindestens verdoppeln, so dass dadurch die Schallbelastung um 3 dB ansteigt. Ausweislich der Ausführungen in der Verkehrsuntersuchung der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (Planunterlage Nr. A.2.58) auf S. 21/22 wird nach Modellberechnungen die Anzahl der Durchgangsverkehrsfahrten auf allen Ein- und Ausfallstraßen des Stadtteils Marienburg gegenüber dem Bestand im Planfall 2025 um rund 500 Kfz-Fahrten/24 h zunehmen. Daher ist keinesfalls mit einer Verdopplung der Fahrten zu rechnen.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Nachrichtlich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass sich die Vorhabenträgerin zudem – außerhalb des Planfeststellungsverfahrens – durch Abstimmung mit dem gebildeten Arbeitskreis IG Kölner Süden um ein Konzept für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in diesen Stadtteilen bemüht.

### Baulärm

Während des Baus der Stadtbahn werden die Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen - AVV Baulärm) an den einzelnen Gebäuden voraussichtlich zeitweise überschritten werden (vgl. Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung – Teil 3 - Luftschallimmissionen Baustelle vom 12.05.2014 der I.B.U. GmbH). Daher ist im Rahmen der weiteren Planungen, der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen zum Bau der Stadtbahnstrecke und bei der Bauvorbereitung die Immissionsproblematik zu beachten.

Vom Bauunternehmer ist im Rahmen der Arbeitsvorbereitung eine Lärminderungsplanung durchzuführen mit dem Ziel, die Sensibilisierung für das Lärmproblem auf der Baustelle zu erhöhen und, soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar, Maßnahmen zur Lärminderung festzulegen.

Folgende Minderungsmaßnahmen kommen grundsätzlich in Frage:

- Kapselung ortsfester Baumaschinen und -geräte
- Anordnung mobiler Schallschutzwände
- Einführung einer Pausenstruktur mit lärmarmen Zeiten
- Vermeidung unnötigen Lärms (kein Leerlaufbetrieb von Lkw und Baumaschinen)
- Einsatz lärmarmen Baumaschinen und -geräte (entsprechend 32. BImSchV)
- ausführliche Information der Anlieger über die Bautätigkeiten
- Hotelübernachtung für Schichtarbeiter im Nachtbetrieb

Im Ergebnis ist der Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen – sowohl während der Bauphase als auch beim Betrieb – mit den Vorschriften des Schallschutzes vereinbar.

#### **B.4.5 Körperschall und Erschütterung**

Für die Beurteilung der von Schienenverkehrswegen ausgehenden Erschütterungsimmis- sionen existiert kein rechtlich verbindliches Regelwerk. Üblicherweise und auch hier wurden die Erschütterungsimmis- sionen bezüglich des Schienenverkehrs anhand der Regelungen der DIN 4150 – Erschütterungen im Bauwesen - Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden – beurteilt.

Für die Beurteilung der von Schienenverkehrswegen ausgehenden Körperschallim- mis- sionen existiert ebenfalls kein rechtlich verbindliches Regelwerk. Auch in technischen Regelwerken wie beispielsweise DIN-Normen werden keine Regularien getroffen.

Bei bisherigen Planungen von oberirdischen Stadtbahnanlagen in Köln wurde in den letzten Jahren die Beurteilung der Körperschallimmissionen anhand von mittleren Maximalpegeln vorgenommen. Als Orientierungswerte zur Beurteilung der ermittelten Pegel wurden Anhaltswerte der Tabelle 6 der VDI-Richtlinie 2719 – Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen, August 1987 – herangezogen.

Unter Berücksichtigung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zu einer Eisen- bahnplanung (BVerwG Urteil vom 21.12.2010, 7 A 14.09), in dem u. a. Festlegungen zur Beurteilung der Körperschallimmissionen mit Hinweis auf eine naheliegende Ori- entierung an den Vorgaben der 24. BImSchV getroffen wurden, wären Schallimmissi- onen aus Körperschallübertragungen in Höhe von 35 dB(A) als Beurteilungspegel (Dauergeräuschpegel) - und damit deutlich höhere Maximal-Schallpegel als die VDI 2719 (Maximalpegel) vorgibt - in Schlafräumen zulässig.

Aus Sicht des Büros I.B.U. ist das Beurteilungskriterium der 24. BImSchV nicht sach- gerecht. Bei dieser Beurteilung bleibt unberücksichtigt, dass Körperschall aus Stra- ßenbahnverkehr tieffrequent und relativ frequenzbegrenzt ist. Außerdem wird der Körperschall von allen Raumbegrenzungsflächen abgestrahlt, so dass eine eindeutige Geräuschquellenzuordnung, wie beim über Fenster einwirkenden Luftschall, nicht möglich ist. Insgesamt gesehen werden A-bewertete Schallpegel des Körperschalls als unangenehmer empfunden als vergleichbare Luftschallpegel. Zudem besteht für den

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Anwohner eines Gebäudes grundsätzlich die Möglichkeit, sich mit relativ geringem Aufwand (Einbau von Schallschutzfenstern), auch nachträglich, vor dem Luftschall zu schützen. Eine derartige wirtschaftlich noch darstellbare Möglichkeit besteht hinsichtlich der nachträglichen Anordnung von Körperschallschutzmaßnahmen nicht. Daher erfolgte die Beurteilung in der gleichen Weise wie in den letzten Jahren bei oberirdischen Stadtbahnanlagen in Köln anhand der mittleren Maximalpegel und den zulässigen Innenraumpegeln nach VDI 2719.

Danach sind zum Schutz vor Körperschall und Erschütterungen beim Betrieb der Stadtbahn folgende Werte in Wohn- und Schlafräumen der angrenzenden Wohngebäude bzw. in vom Schutzzweck her vergleichbaren Räumen einzuhalten:

Körperschallimmissionen

Mittlerer Maximalpegel für Wohnräume tagsüber

$$L_{\max} \leq 45 \text{ dB(A)}$$

Mittlerer Maximalpegel für Schlafräume nachts

$$L_{\max} \leq 40 \text{ dB(A)}$$

Erschütterungsimmissionen

Beurteilungsschwingstärke

Mischgebiete:

tags  $\text{KBFT}_r \leq 0,15$

nachts  $\text{KBFT}_r \leq 0,1$

Beurteilungsschwingstärke

allgemeine Wohngebiete:

tags  $\text{KBFT}_r \leq 0,1$

nachts  $\text{KBFT}_r \leq 0,07$

Ausweislich der Tabelle 4 auf S. 16 des Gutachtens Teil 4 sind in bestimmten Streckenabschnitten und Haltestellen die dB(A)-Grenzwerte teilweise überschritten.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Daher ist grundsätzlich eine elastische Oberbauform entsprechend DIN 45673-Mechanische Schwingungen – Elastische Elemente des Oberbaus von Schienenfahrwegen – Teil 1: Begriffe, Klassifizierung, Prüfverfahren von August 2010 mit einer Maximalinfederung von 1,2 – 1,5 mm unter der maximalen Radsatzlast anzuordnen.

Die Gleisanlage ist als elastischer Oberbau auf steifer Betonunterkonstruktion auszuführen.

In folgenden Teilabschnitten ist ein hochelastischer Oberbau auf steifer Betonunterkonstruktion einzusetzen:

- Rasengleisabschnitt zwischen Brühler Straße und Mathiaskirchplatz (gesamter Abschnitt)
- Rasengleisabschnitt zwischen Mathiaskirchplatz und Cäsarstraße (im Bereich der Gebäude Bonner Straße 261-267)
- Überfahrt und Rasengleis im Bereich der Gebäude Bonner Straße 327 – 335
- Gleiswechsel vor der Endhaltestelle

Es ist davon auszugehen, dass beim Einsatz dieser Schwingungsminderungsmaßnahmen die Grenzwerte eingehalten werden.

Während der Bauzeit sind sowohl der erforderliche Rückbau der Bonner Straße als auch der Neubau der Stadtbahntrasse und der Straße/n unvermeidbar mit Erschütterungs- und Körperschallimmissionen verbunden. Die Schwingungs- und schalltechnische Untersuchung – Teil 5 Schwingungsmissionen Baustelle - der I.B.U. GmbH vom 08.05.2014 kommt zu dem Ergebnis, dass die von diesen Bautätigkeiten ausgehenden Erschütterungs- und Körperschallimmissionen im Wesentlichen unterhalb der relevanten Anhalts- und Richtwerte liegen. Die Bautätigkeiten sollen nur tagsüber im Zeitraum von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr durchgeführt werden. Die Vorhabenträgerin wird ein Anliegermanagement einrichten, welches die Anlieger ausreichend über die immissionstechnisch relevanten Arbeiten (insbesondere der Abbruch der vorhandenen Straßen) informieren wird und vermittelnd zwischen Baustelle und Anliegern agieren wird. Es ist vorgesehen, dass bei Beschwerden Kontrollmessungen in besonders betroffenen Anliegergebäuden erfolgen.

Im Falle einer nachgewiesenen Überschreitung der Richtwerte für Körperschallimmissionen beim Abbruch der Straßenoberfläche ist ein kleinerer Meißel zu verwenden.

Im Hinblick auf die vorgesehenen und umzusetzenden Erschütterungsminderungsmaßnahmen für den Betrieb der Stadtbahn sowie während der Bauzeit (einschließlich des Anliegermanagements durch die Vorhabenträgerin) entspricht die Planung den Anforderungen des Schutzes vor Erschütterungen und Körperschall.

#### **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 im Niederfrequenzbereich werden elektrische und magnetische Felder erzeugt.

Ausweislich der UVS treten bei dem Betrieb der Stadtbahn auf dem Bahnsteig statische Magnetfelder auf, die etwa die Stärke des natürlichen Erdmagnetfeldes besitzen, aber von geringerer biologischer Relevanz sind als gleichstarke Wechselfelder.

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 elektrischen und magnetischen Felder im Oberleitungsbereich der Stadtbahn sind keine Auswirkungen auf die Gesundheit der Fahrgäste und der Anwohner zu erwarten. Die zu erwartenden Werte dieser Felder liegen weit unterhalb der in der 26. BImSchV aufgeführten Grenzwerte.

Die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn 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 in den §§ 1 und 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sowie in den §§ 1 und 2 des Gesetzes zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft für das Land Nordrhein-Westfalen (Landschaftsgesetz – LG 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).

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 S. 2 BNatSchG).

Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 S. 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-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen**

Die Vorhabenträgerin hat entsprechend dieses o. g. naturschutzrechtlichen Gebotes, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, im LBP (Maßnahmenblätter) fünf Vermeidungsmaßnahmen aufgenommen. Durch die Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss werden diese Maßnahmen teilweise etwas geändert festgesetzt:

- V 1 Abstimmung der Abriss-, Fäll- und Rodungsarbeiten auf die Brutaktivitäten der Vögel
- V 2 Kontrolle der zu fallenden Altbäume und abzureißenden Gebäude auf einen Fledermausbesatz bzw. Fledermausquartiere; Mitteilung des Kontrollergebnisses an HLB und ULB; ggfs. Umsetzung der vorgefundenen Tiere im Einvernehmen mit HLB und ULB
- V 3 Schutz von Einzelbäumen und Gehölzbeständen durch Schutzzäune und Stammschutzvorrichtungen
- V 4 Optimierung von Baumstandorten in befestigten Flächen

## V 5 Ordnungsgemäßer Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen

In der Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 10.3.2 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:

- Minimierung baubedingter Flächenverluste durch möglichst enge Begrenzung des Baufeldes (Minimierung der Baustellenzufahrten, Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen)
- Minimierung baubedingter Lärmimmissionen durch Einhaltung von Ruhezeiten in Wohnbereichen und von Arbeitspausen am Wochenende
- Abgrenzung des Baufeldes durch Schutzzäune zur Vermeidung weiterer Inanspruchnahmen privater Gärten
- Vorrangige Belegung von bereits heute versiegelten bzw. verdichteten Flächen bei der Anlage von Lagerflächen, Baustelleneinrichtungsflächen, Deponien
- Sachgerechtes Abtragen und Lagern des Bodens, bei Kontamination sachgerechte Entsorgung
- Durchführung von Bodenschutzmaßnahmen nach DIN 18300
- Grundwasserschutz bei Baustelleneinrichtung und Baubetrieb
- Verbot der Lagerung von wassergefährdenden Stoffen wie Öle, Farben, Säuren, Laugen, Isolier- und Treibstoffe während der Bauzeit
- Verwendung biologisch abbaubarer Fette und Öle
- Sicherstellung einer ordnungsgemäßen bauzeitlichen Entwässerung
- Einsatz schadstoffreduzierter Baufahrzeuge und Baumaschinen
- Wiederherstellung von durch die Baumaßnahme beeinträchtigten Flächen
- Aktiver Lärmschutz durch Verwendung eines offenporigen Asphalts

Im Einzelnen wird Bezug genommen auf die UVS mit integriertem LBP und die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 10.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

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. Die Vorhabenträgerin hat im Laufe der Planungsphase hinsichtlich der benötigten Flächeninanspruchnahme die Planung so weit wie möglich optimiert. So konnte die Anzahl der abzureißenden Gebäude und die Inanspruchnahme von Vorgärten im Laufe der Planung gesenkt werden. Eine weitere Reduzierung ist ohne Beeinträchtigung der Planungsziele nicht mehr möglich. Weder hinsichtlich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen (insbesondere der hohen Anzahl der zu fällenden Bäume) noch hinsichtlich der anderen Schutzgüter bieten sich zusätzliche Vermeidungs- bzw. Verminderungs- oder Schutzmaßnahmen an.

Dies gilt auch für die Planänderung (1. Deckblatt). Hier konnte zugunsten privater eigentumsrechtlicher Betroffenheiten Abhilfe geschaffen werden. Meist wirken sich die dafür vorgenommenen Änderungen positiv für die geringere Inanspruchnahme von Vorgärten und den Erhalt eines Baumes aus. Allerdings hat die Änderung an der Schönhauser Straße, durch die ein Eigentumseingriff und eine Beeinträchtigung eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes verringert werden konnte, den Verlust von weiteren drei Platanen zur Folge. Bei der Abwägung zwischen den hier widerstreitenden Interessen war der Eingriff in das grundgesetzlich geschützte Eigentum vorrangig zu bewerten und die Planänderung festzustellen.

#### **B.4.7.1.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen**

Trotz Berücksichtigung der vorgenannten Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen wird der Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn mit den notwendigen Folgemaßnahmen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und Landschaftsbilds (Stadtbild) führen. Diese Beeinträchtigungen sind als Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG, § 4 LG NRW zu werten.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

- Verlust von 233 Straßenbäumen (Details zu den Bäumen siehe Baumkataster)
- Verlust von Biotoptypen mittlerer Bedeutung durch Versiegelung und Flächeninanspruchnahme:
  - 2.090 m<sup>2</sup> Laubforste mit mittlerem Baumholz
  - 360 m<sup>2</sup> Ruderalfluren
  - 575 m<sup>2</sup> Parkanlage mit altem Baumbestand
  - 1.685 m<sup>2</sup> Kleingärten und Ziergärten mit hohem Gehölzanteil
  - 5 m<sup>2</sup> intensiv beschnittene Hecken
  - 15 m<sup>2</sup> Brennesselherde
- Verlust von Biotoptypen geringer Bedeutung durch Versiegelung und Flächeninanspruchnahme:
  - 9.675 m<sup>2</sup> innerstädtisches Straßenbegleitgrün, Scherrasen ohne Baumbestand und Ziergesträuch geringer Ausdehnung
- Teilverlust der denkmalgeschützten Baumreihen der Schönhauser Straße und der denkmalgeschützten Grünanlage an der Marktstraße
- Verlust/Beeinträchtigung der ökologischen Boden- und Wasserhaushaltsfunktionen sowie der stadtklimatischen Verhältnisse durch Versiegelung im Umfang von 9.070 m<sup>2</sup>

Dabei wirken sich die o.g. Beeinträchtigungen häufig auf verschiedene Schutzgüter aus. So haben die Verluste von Bäumen 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 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 Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen**

Die von dem Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder ersetzt (Ersatzmaßnahmen) 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 Zusam-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

menhang 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).

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 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft.

Für den Verlust von Einzelbäumen und flächigen Vegetationsbeständen sowie für den Verlust der natürlichen Boden- und Wasserhaushaltsfunktionen durch Neuversiegelung sind folgende Ausgleichsmaßnahmen – unterstützt von einer Gestaltungsmaßnahme – vorgesehen:

A 1 Pflanzung von Einzelbäumen

A 2 Rückbau von versiegelten Flächen, anschließend Ansaat von Landschaftsrasen

A 3 Rückbau der Tankanlage Ost, Erweiterung der Grünfläche des Grüngürtels

G 1 Ansaat von Landschaftsrasen

Weitere Einzelheiten sind der UVS mit dem integrierten LBP zu entnehmen.

Der Verlust von 233 Straßenbäumen durch die notwendigen Rodungsmaßnahmen muss durch Neuanpflanzungen kompensiert werden. Zur Kompensation des Entfalls der jetzigen Straßenbäume, die größer und älter sind als die neuanzupflanzenden Einzelbäume, sind nach der Berechnung des Büros Pöyry in Anlehnung an die strengen Anforderungen der Baumschutzsatzung der Stadt Köln insgesamt 384 Einzelbäume neu anzupflanzen. Bei der Berechnung ist für jeden projektbedingten Einzelbaumverlust ein neuer Einzelbaum zu pflanzen. Für jeden angefangenen Meter Stammumfang (in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen) des entfernten Baumes ist eine weitere Baumpflanzung erforderlich.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Für die Fällung eines mächtigen Baumes mit einem Stammumfang von mehr als 3 m ist demnach die Anpflanzung von 4 neuen Bäumen erforderlich.

Es werden 222 Einzelbäume entlang der Bonner Straße, der Schönhauser Straße und der Marktstraße neu gepflanzt. Dabei werden die Baumreihen an der Marktstraße und an der Schönhauser Straße um 22 Bäume ergänzt. Die Neuanpflanzung dieser 222 Einzelbäume erfolgt unmittelbar in der örtlichen Lage bzw. an diese angrenzend, in der auch die zu fällenden 233 Straßenbäume gestanden haben und der unmittelbare räumlich-funktionale Zusammenhang und damit die Ausgleichsfunktion sind hier gegeben. Die Bäume dienen wiederum den Vögeln und Fledermäusen als Nist- bzw. Brutmöglichkeiten und nehmen zudem eine Ausgleichsfunktionen in Bezug auf das Stadtbild (Baumreihen entlang der Straßenzüge, Alleecharakter) wahr. Weiter entfalten sie positive Auswirkungen auf das Stadtklima.

Die restlichen 162 Einzelbäume sind – in Abstimmung mit der ULB – im Stadtgebiet zu pflanzen. Soweit diese bei den neuanzulegenden Gehölzbeständen auf der zurückzubauenden Tankanlage Ost im Grüngürtel südlich des Militärringes erfolgen, ist der funktionale räumliche Zusammenhang auch erfüllt. Bei anderen Neupflanzungen handelt es sich um Ersatzmaßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG.

Für die Eingriffe in die Gehölzbestände wird durch die Neuanlage von Gehölzflächen südlich des Militärrings (in Lage der abzureißenden Tankanlage Ost) ein funktionaler Teilausgleich im räumlichen Zusammenhang erreicht.

Der Rückbau von versiegelten Flächen (Teilstück der Marktstraße) sowie der Tankanlage Ost mit anschließender Ansaat von Landschaftsrasen dient der Verringerung der Versiegelung, dem Stadtklima und der Erholungsfunktion.

Die Gestaltungsmaßnahme dient vornehmlich der Wiederherstellung des Stadtbildes. Sie hat darüber hinaus im Bereich der Neuanlage von Böschungen in der Marktstraße die Aufgabe der Bodensicherung.

Soweit die Neuanpflanzungen nicht im räumlichen Zusammenhang zu der Maßnahme erfolgen und damit nicht als Ausgleich im Sinne des § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG gewertet

werden können, werden die aus dem Eingriff in Natur und Landschaft resultierenden Beeinträchtigungen durch die Anpflanzungen im Kölner Stadtgebiet ersetzt. Denn die Neupflanzungen erfolgen innerhalb der betroffenen naturräumlichen Region, in der sie die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise zu ersetzen geeignet sind und dort das Landschaftsbild (Stadtbild) landschaftsgerecht neu gestalten (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

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.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass - als Teil der Baumaßnahme (3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn) selbst - die zweigleisige Stadtbahntrasse mit einem Rasengleis angelegt wird. Durch die Begrünung der Gleise entstehen 11.870 m<sup>2</sup> neue Vegetationsflächen, die positive Auswirkungen auf das Stadtklima und für die Aufnahme von Niederschlagswasser entfalten.

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, Erlaubnis für Baumfällungen**

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 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn werden Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Vorhabenträgerin ihrer Verpflichtung, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

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 und das Stadtbild wird landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet.

Dabei ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde in Kauf zu nehmen, dass zunächst mit der Fällung von 233 Straßenbäumen entlang der Bonner Straße und im Knotenbereich mit der Marktstraße und der Schönhauser Straße ein erheblicher Eingriff in verschiedene Schutzgüter erfolgt. Nach den Rodungsarbeiten und während der Bauphase wird sich die Bonner Straße gänzlich anders darstellen und in diesen Zeiträumen wird es negative Auswirkungen für die Flora und Fauna, das Stadtbild und die stadtklimatischen Verhältnisse geben sowie Belastungen der Anwohner mit Lärm, Staub, etc. verursacht.

Nach Beendigung der Baumaßnahme und der Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden die Folgen des Eingriffs kompensiert. Die Neuanpflanzungen von 222 Straßenbäumen entlang der Bonner Straße und an der Schönhauser Straße und Marktstraße werden dazu führen, dass die Bonner Straße durchweg (zwischen der Endhaltestelle Arnoldshöhe und der Haltestelle Marktstraße) einen symmetrischen und harmonischen Aufbau mit der mittig gelegene Stadtbahntrasse und den beidseitig angelegten Fahrspuren / Verkehrswegen für Radfahrer und Fußgänger mit Parkbuchten und den Baumstandorten erhalten wird.

Sicherlich werden die 222 Neuanpflanzungen zunächst nicht – weder optisch noch hinsichtlich ihrer Funktion für die Sauerstoffproduktion und das „Stadtklima“ – die bisherigen Bäume unmittelbar ersetzen können. Derzeit befinden sich Bäume verschiedener Arten und unterschiedlichen Alters an der Bonner Straße. An der Schönhauser Straße haben die Platanen ein hohes Alter erreicht und bieten einen imposanten und schönen Anblick. Wie einige Einwander zu Recht darlegen, erfüllen diese großen Bäume wichtige Funktio-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

nen für ihr Umfeld. Im Einmündungsbereich der Marktstraße und im Bereich des ehemaligen Friedhofs können zudem einige der bestehenden Bäume erhalten werden. Durch das Wachstum der Neuanpflanzungen wird sich der Zustand nach dem Eingriff weiter verbessern und letztendlich funktional kompensiert.

Das Büro Pöyry hat in dem LBP (siehe Gliederungspunkt 10 des LBP – Seite 101 mit folgender Tabelle) eine vergleichende Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich/Ersatz erarbeitet. Darin kommt das Landschaftsbüro zu dem Ergebnis, dass für die Einzelbaumverluste, die Beseitigung von Gehölzbeständen 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 102 bis 105 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 11.170 Wertpunkten (Differenz zwischen dem Gesamteingriffswert in Höhe von 147.210 Wertpunkten und dem Gesamtausgleichswert in Höhe von 158.380 Wertpunkten).

Die Vorhabenträgerin hat bei der Planung ihre ULB beteiligt.

Die HLB hat in ihrer Stellungnahme keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert und die im Teil A, Ziffer 10.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses erfassten Nebenbestimmungen vorgegeben.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Im Ergebnis werden die Beeinträchtigungen durch den Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen soweit wie möglich vermieden oder in angemessener Frist ausgeglichen und ersetzt. Daher besteht ein Zulassungshindernis nach § 15 Absatz 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.

Zudem wird im Tenor dieses Planfeststellungsbeschlusses (Teil A, Ziffer 6) die Erlaubnis nach § 6 der **Baumschutzsatzung** der Stadt Köln für die Entfernung der Straßenbäume erteilt.

Nach § 1 Absatz 2 der Satzung zum Schutz des Baumbestandes innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und des Geltungsbereiches der Bebauungspläne im Gebiet der Stadt Köln (Baumschutzsatzung der Stadt Köln) sind geschützte Bäume zu erhalten, zu pflegen und vor Gefährdung zu bewahren. Nach § 3 sind alle Handlungen verboten, die geeignet sind, geschützte Bäume zu zerstören oder zu beschädigen. Weiter ist es verboten, diese Bäume zu entfernen oder zu verändern.

Nach § 6 kann eine von den Verboten des § 3 befreiende Erlaubnis zur Entfernung geschützter Bäume erteilt werden. § 6 Absatz 2 Buchstabe e der Baumschutzsatzung regelt, dass die Erlaubnis zu erteilen ist, wenn die Entfernung des Baumes aus überwiegenden auf andere Weise nicht zu verwirklichenden öffentlichen Interessen dringend erforderlich ist.

Diese Voraussetzungen zur Erteilung der Erlaubnis sind erfüllt.

Das öffentliche Interesse an der Realisierung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn wurde bereits oben dargelegt, siehe Beschluss Teil B 4.1. Dort wird ausgeführt, dass das Vorhaben vernünftigerweise geboten und die Planrechtfertigung damit gegeben ist. Das Fällen der betroffenen Bäume ist für die Zielerreichung der Leistungsfähigkeit des Verkehrs unumgänglich. Auch die Planänderung (1. Deckblatt) war dringend erforderlich,

um gleichzeitig die Eigentumsrechte betroffener Einwender zu wahren. Mildere Mittel waren hier nicht zu erkennen.

Dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des anders nicht realisierbaren Vorhabens ist im Hinblick auf die weitmöglichst minimierte und nach Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch Neuanpflanzung von 222 Straßenbäumen im Bereich der Bonner Straße, der Marktstraße und der Schönhauser Straße sowie von weiteren 164 Einzelbäumen im Stadtgebiet Köln kompensierte Auswirkungen auf die Umwelt der Vorzug zu geben.

#### **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 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn 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 § 48 a LG NRW geschützte „Natura 2000“-Gebiete. Der geplante Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn 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 § 48 c Abs. 4 LG NRW gegen den Bau der geplanten 3. Baustufe 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.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

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),
- 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.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

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.

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 (Messtischblätter Köln / TK 5007 und Brühl / TK 5107) abgefragt.

Die artenschutzrechtliche Prüfung ergab, dass hinsichtlich der Säugetiere im Untersuchungsraum mit dem Vorkommen der Zwergfledermaus (als streng geschützte Art und als nach Anhang IV der FFH-RL geschützte Art) zu rechnen ist. Bei den avifaunistischen Erhebungen wurden im Untersuchungsraum 27 Vogelarten nachgewiesen, von denen die einzigen nachgewiesenen streng geschützten Arten der Fitis, der Grünspecht und der Mäusebussard sind. Bei den Amphibien, Reptilien und Insekten etc. 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 Baustellenerschließung und der Bauabwicklung
- Verlust/Beeinträchtigung von Lebensräumen bzw. Teilen der Lebensräume (Fortpflanzungs- und Ruhestättenverluste)
- Störungen durch den Baubetrieb (Lärm, Erschütterungen, visuelle Reize, Schadstoffe)

Mögliche anlagebedingte Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme sind:

- Verlust/Beeinträchtigung von Lebensräumen bzw. Teilen der Lebensräume (Fortpflanzungs- und Ruhestättenverluste)

Mögliche betriebsbedingte Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme sind:

- Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion von Flächen insbesondere für Tiere durch Lärm und sonstige Störwirkungen wie z. B. visuelle Reize

Zum Schutz der Tiere sind die Vermeidungsmaßnahmen V1 und V2 im LBP festgesetzt.

Nach V 1 sind die Abriss-, Fäll- und Rodungsarbeiten auf die Brutaktivitäten der Vögel abzustimmen. Daher dürfen diese Arbeiten nur außerhalb der Hauptbrutzeit der Vögel zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar (Ende Februar) vorgenommen werden (so § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG). Diese Vermeidungsmaßnahme wirkt sich natürlich nicht nur positiv für die planungsrelevanten Arten sondern für alle dort vorkommenden Vogelarten aus.

Zunächst war in V 1 ein Zeitraum von 1. November bis zum 28. Februar vorgesehen. Ursprünglich diente dies dem Schutz der Fledermäuse (insbesondere der geschützten Zwergfledermaus), die zum Teil erst im Laufe des Oktobers ihre Winterquartiere beziehen.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Der Zeitraum wurde während des Planfeststellungsverfahrens durch die Vorhabenträgerin (in Abstimmung mit ihrer ULB) auf den gesetzlich genannten Zeitraum in § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG verkürzt. Diese Verkürzung des Schutzzeitraumes wird von der HLB mitgetragen, da durch die Vermeidungsmaßnahme V 2 bestimmt wird, dass die abzureißenden Gebäude und die zu fällenden Bäumen auf vorhandene Fledermausquartiere kontrolliert werden. In den Nebenbestimmungen im Teil A, Ziffer 10.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses ist zusätzlich vorgegeben, dass das Ergebnis der Kontrolle der ULB und HLB zeitnah vor Bau- und Rodungsbeginn zur Kenntnis gegeben werden muss. Sollten bewohnte Fledermausquartiere vorgefunden werden, ist das weitere Vorgehen mit der ULB und HLB abzustimmen und durch die ökologische Baubegleitung zu dokumentieren.

Der Erhaltungszustand der streng geschützten **Zwergfledermaus** wird in Nordrhein-Westfalen als günstig eingestuft. Zwergfledermäuse haben ihre Ruhestätten häufig in Gebäuden oder während der Sommermonate auch in Baumhöhlen. Die Jagdgebiete der Zwergfledermaus liegen in einem Umkreis von bis zu 2 km um das Quartier. Die Überwinterung der Tiere erfolgt in Höhlen, Stollen oder frostfreien Kellern, die sich in einer Entfernung von bis zu 50 km von den Sommerlebensräumen befinden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Zwergfledermäuse Hohlräume und Nischen in den abzureißenden Gebäuden zumindest zeitweise als Fortpflanzungs- und Ruhestätten nutzen. Bei den Bäumen handelt es sich überwiegend um Bestände ohne Eignung als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte. Lediglich einzelne ältere Straßenbäume und Bäume des Laubforstes am Verteilerkreis weisen Hohlräume auf, die ebenfalls potenziell als vornehmlich Tagesquartiere in Betracht kommen.

Der Abriss der Gebäude und das Fällen von Höhlenbäumen kann daher potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zwergfledermäuse betreffen. Da Zwergfledermäuse meist eine Vielzahl unterschiedlicher Quartiere nutzen und geeignete Ausweichquartiere in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen, ist davon auszugehen, dass auch nach den Rodungen und Gebäudeabrissen die ökologische Funktion der von dem Eingriff potenziell betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten erhalten bleibt und kein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vorliegt. Es ist aber nicht auszuschließen, dass bei den Rodungsarbeiten an den Straßenbäumen und bei den Abbrucharbeiten an den Gebäuden

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Tiere, die sich dort aufhalten (übertagen), verletzt oder getötet werden. Aufgrund der festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen ist das Risiko der Erfüllung eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aber nahezu ausgeschlossen. Verkehrsbedingte Verluste einzelner Tiere sind bei der auch im Straßenraum jagenden Zwergfledermaus zwar grundsätzlich möglich, aber infolge des künftigen Stadtbahnbetriebs erhöht sich das Kollisionsrisiko nur unwesentlich gegenüber der derzeitigen Situation an der vielbefahrenen Bonner Straße. Eine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Gefährdung ist durch den zusätzlichen Stadtbahnbetrieb nicht anzunehmen. Auch können populationsrelevante Störwirkungen gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG für die Zwergfledermaus ausgeschlossen werden.

Der **Grünspecht** ist eine charakteristische Art der halboffenen Kulturlandschaft. Die von der Baumaßnahme betroffenen Biotopstrukturen sind kaum als Brutlebensraum für den Grünspecht geeignet. Die von der Baumaßnahme betroffenen Gehölzbestände haben zum einen aufgrund des überwiegend geringen Alters und Stammdurchmessers und zum anderen aufgrund der straßennahen Standorte keine Eignung als Fortpflanzungs- und Ruhestätte, so dass ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und eine damit verbundene Schädigung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden kann. Verkehrsbedingte Verluste einzelner Tiere sind zwar grundsätzlich möglich, das Kollisionsrisiko ändert sich infolge des zukünftigen Stadtbahnbetriebs im Bereich der vielbefahrenen Bonner Straße allerdings nicht gegenüber dem derzeitigen Zustand. Eine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Gefährdung ist somit nicht festzustellen. Auch eine erhebliche Störung i.S. des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist im Zusammenhang mit dem geplanten Bauvorhaben nicht ableitbar, da die bau- und betriebsbedingten Störungen lediglich sporadisch genutzte Nahrungslebensräume eines Tieres oder weniger Tiere betreffen. Die damit verbundenen Auswirkungen sind nur gering und populationsrelevante Störungen ausgeschlossen.

Der **Mäusebussard** besiedelt nahezu alle Lebensräume der Kulturlandschaft, sofern geeignete Baumbestände als Brutplatz vorhanden sind. Die von der Baumaßnahme betroffenen Baumbestände sind aufgrund ihrer Lage, der auf sie wirkenden Störungen und unter Berücksichtigung der artspezifischen Fluchtdistanz von 200 m als Brutplatz für den

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Mäusebussard ungeeignet. Im Zuge der Einzelbaumerfassung wurden zudem an keinem der Bäume Greifvogelhorste festgestellt. Eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sowie eine damit in Verbindung stehende Schädigung von Tieren bzw. ihrer Entwicklungsformen gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist daher im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben auszuschließen. Dem Grunde nach möglich sind verkehrsbedingte Individuenverluste oder eine Schädigung durch die Oberleitungen (Kollision, Stromschlag). Das Verletzungs- bzw. Tötungsrisiko wird allerdings alleine aufgrund der geringen Aufenthaltswahrscheinlichkeit des Mäusebussards in dem vielbefahrenen Straßenraum als sehr gering eingeschätzt. Eine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Gefährdung besteht nicht. Auch die möglichen Störwirkungen des Bauvorhabens sind gering. Sie betreffen nur auf geringer Fläche Nahrungshabitate mit zudem geringer Habitateignung. Populationsrelevante Störungen i.S. von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG können ausgeschlossen werden.

Der **Fitis** ist ein typischer Brutvogel lichter Wald- und Pionierholzbestände mit gut entwickelter Strauch- und Krautschicht. Gehölzbestände mit dichtem Kronenschluss werden demgegenüber eher gemieden. Die im Eingriffsbereich vorhandenen Gehölzbestände entsprechen nicht den Habitatanforderungen der Art. Eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und eine damit verbundene Verletzung bzw. Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind daher weitgehend ausgeschlossen. Auch ein erhöhtes verkehrsbedingtes Kollisionsrisiko lässt sich für den nur sporadisch im Auswirkungsbereich des Vorhabens auftretenden Fitis nicht ableiten. Populationsrelevante Störungen gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind ausgeschlossen.

Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass die vereinzelt beobachteten Vertreter der Arten Grünspecht, Mäusebussard und Fitis sowie die im Untersuchungsraum voraussichtlich vorkommenden Vertreter der Spezies Zwergfledermaus von dem Vorhaben nur so gering 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.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

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 und der Betrieb der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn mit den Anforderungen des Artenschutzes vereinbar. In Anbetracht der vorgesehenen und mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen V 1 und V 2 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 Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen.

Das Landschaftsschutzgebiet LSG 17 „Äußerer Grüngürtel Müngersdorf bis Marienburg und verbindende Grünzüge“ liegt mit dem Großteil südlich des Militärrings und verläuft über diesen hinaus nach Norden bis in einen Teilbereich der Volksparksiedlung Radert-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

hal. Das LSG 17 wird durch die Planung für den Buswender, das dortige Verschwenken der Bonner Straße etwas nach Westen und die Ausfahrt aus der P+R-Palette in die Militärringstraße etwas betroffen sein. Dort sind Gehölzbestände zur Rodung vorgesehen.

Der Landschaftsplan der Stadt Köln setzt das LSG 17 fest

- zur Erhaltung und Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, insbesondere durch Sicherung stadtklimatisch und ökologisch wichtiger Ausgleichsräume und wichtiger Verbindungselemente zur Vernetzung des bebauten Bereichs mit dem Freiraum.
- wegen der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes, insbesondere durch die Sicherung der vielgestaltigen Lebensräume des historischen Landschaftsparks und durch Erhaltung von stadtnahen Resten der bäuerlichen Kulturlandschaft im Übergangsbereich zur freien Landschaft.
- Wegen der besonderen Bedeutung des großen Erholungsraumes für die stille, landschaftsbezogene und die aktive Erholung.

Die Inanspruchnahme einer Teilfläche des LSG 17 für das Bauvorhaben und die dort vorgesehene Rodung der Gehölzbestände entspricht zwar nicht diesem Schutzzweck. Da es sich bei der benötigten Teilfläche aber um eine im Vergleich zur Gesamtgröße dieses LSGes wirklich geringe Teilfläche handelt, wird 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 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn 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.

### Biotope und Biotopverbundfläche

Das schutzwürdige Biotop „Laubholzbestände nördlich der Militärringstraße in Köln-Raderthal (BK 5107-048) und die Biotopverbundfläche „Äußerer Grüngürtel zwischen Braunsfeld und Rodenkirchen“ (VB-K-5007-005) liegen meist deckungsgleich im Bereich der Siedlung Heidekaul und überschneiden sich hier mit einem Teil der Fläche des LSG 17. Daher werden auch diese im Randbereich etwas von dem Vorhaben und die Fällung der dort befindlichen Gehölzbestände betroffen. Dieses Biotop ist nicht nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützt. Weder für das Biotop noch die Biotopverbundfläche ist daher die Zulassung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erforderlich.

Das schutzwürdige Biotop „Grünzug in Köln-Raderthal südlich Raderberggürtel“ (BK 5007-073) liegt westlich außerhalb des Untersuchungsraums der UVS und es sind daher von dem Vorhaben keine Auswirkungen auf das Biotop zu erwarten. Da auch dieses Biotop nicht nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützt ist – und zudem nicht durch das Vorhaben betroffen ist – muss keine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden.

### Geschützte Alleen

§ 47 a LG NRW stellt Alleen an öffentlichen und privaten Verkehrsflächen und Wirtschaftswegen unter gesetzlichen Schutz. Bei geplanter Beseitigung von Alleen oder Teile der Alleen ist eine Befreiung nach § 69 Abs. 1 Buchstabe b LG NRW erforderlich.

Im Untersuchungsraum der UVS befinden sich folgende als Alleen im Sinne des Gesetzes im Alleenkataster erfasste Straßen:

- |                       |                 |
|-----------------------|-----------------|
| - Bayenthalgürtel     | (Platanenallee) |
| - Brohler Straße      | (Lindenallee)   |
| - Marienburger Straße | (Lindenallee)   |
| - Leyboldstraße       | (Robinienallee) |
| - Lindenallee         | (Robinienallee) |

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Einmündungsbereiche dieser Straßen in die Bonner Straße liegen am Rande und teilweise im Baufeld des Vorhabens, es müssen jedoch keine Bäume dieser Alleen gemäß der vorgelegten Planung gefällt werden. Für die nahe der Baumaßnahme stehenden Bäume sind ausweislich der Baumliste Schutzmaßnahmen vorgesehen. Daher wird durch das Vorhaben nicht in diese geschützten Alleen eingegriffen und es ist keine Befreiung auszusprechen.

Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen hat in einem Erlass vom 26.06.2015 Hinweise zur nachhaltigen und verkehrsgerechten Sicherung und Entwicklung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen gegeben. In diesen Hinweisen findet sich eine Definition der „Allee im Sinne des § 47 a LG NRW“. Danach sind im Sinne des Gesetzes Alleen beidseitig an Straßen oder Wegen (Verkehrsflächen) auf einer Länge von grundsätzlich mindestens 100 Metern parallel verlaufende Baumreihen meist einer Baumart, die aus mindestens zehn Bäumen bestehen. Die einzelnen Bäume haben untereinander in etwa den gleichen Abstand und in der Regel das gleiche Alter.

Diese Voraussetzungen treffen auf die Bonner Straße im Bereich des Vorhabens nicht zu. Sie ist in der UVS auch nicht als Allee erfasst.

Bei der Schönhauser Straße ist im Baumgutachten zwar von alleeartigem Bestand mit hohem Gestaltungswert (Seite 9 des Gutachtens) die Rede. Die Planfeststellungsbehörde sieht den Alleecharakter hier allenfalls punktuell gegeben und es handelt sich nicht um eine gesetzlich geschützte Allee (so die Stellungnahme der HLB).

Sowohl für die Rodungsmaßnahmen in der Schönhauser Straße als auch in der Bonner Straße sind keine Befreiungen nach § 69 Abs. 1 Buchstabe b LG NRW erforderlich, da es sich bei den dort befindlichen Baumreihen nicht um geschützte Alleen im Sinne des § 47 a LG NRW handelt.

### Naturdenkmäler

Der Mammutbaum in der Grünanlage an der Marktstraße und die große Platane an der Schönhauser Straße vor der „Villa Lenders“ sind eingetragene Naturdenkmäler und als solche nach § 28 BNatSchG geschützt.

Weder der Mammutbaum noch die Platane müssen im Rahmen des Bauvorhabens gefällt werden. Zudem sind für beide Bäume während der Bauphase Schutzmaßnahmen festgesetzt.

### Sonstige Schutzgebiete

Es befinden sich – wie bereits oben ausgeführt - keine natura 2000-Gebiete (Gebiete nach FFH-RL und Vogelschutz-RL) im Untersuchungsraum der UVS oder im Auswirkungsbereich des Vorhabens. Auch befinden sich in diesem Bereich keine Naturschutzgebiete (NSG) oder anderweitig naturschutzrechtlich geschützte Gebiete.

## **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.

Aufgrund der intensiven anthropogenen Nutzungen innerhalb des Siedlungsbereiches und der Bodenveränderungen im Zuge des Straßenbaus sind die natürlichen Bodengesellschaften nicht mehr vorhanden oder in ihrer natürlichen Ausprägung weitgehend anthropogen überformt. Daher ist davon auszugehen, dass natürlich gewachsene Böden über-

wiegend nur noch im Süden des Untersuchungsgebietes innerhalb der Laubholzbestände sowie des Grüngürtels und kleinflächig im Bereich von Grünanlagen und Gartenflächen vorkommen.

Nach Aussage des Baugrundgutachtens (siehe festgestellte Planunterlagen des Planfeststellungsbeschlusses Nr. A.2.56) liegen im Wesentlichen unterhalb der Oberflächenbefestigung flachgründige Auffüllungen vor, welche uneinheitlich über das gesamte Baufeld mit natürlichen bindigen Materialien bzw. lockeren, körnigen Materialien in Wechsellaagerung auftreten.

Die anthropogen überformten Bereiche im Siedlungsbereich sind hinsichtlich der Biotischen Lebensraumfunktion als gering einzustufen.

Die Waldbereiche entlang der Militärringstraße und im Grüngürtel weisen auf eine längere Phase der ungestörten Bodenentwicklung hin und werden entsprechend mit einer hohen Bedeutung hinsichtlich der Biotischen Lebensraumfunktion beurteilt. Des Weiteren werden die Park- und Grünanlagen im Süden des Untersuchungsgebietes aufgrund der Schutzwürdigkeit der hier anstehenden Braunerden (B51) mit einer hohen Bedeutung bewertet (vgl. Plan UVS 3).

Gemäß Auskunft des Amtes für Umwelt- und Verbraucherschutz der Stadt Köln (Juli 2008 und Januar 2012) kommen laut Altlastkataster der Stadt Köln mehrere Verdachtsflächen gem. § 2 BBodSchG im Untersuchungsgebiet vor. Es handelt sich bei den Flächen um Altstandorte und Altablagerungen.

Der Planbereich der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahntrasse befindet sich im Nahbereich von Altablagerungen.

Bei Bodeneingriffen entstehende Aushubmassen sind nach den Vorgaben des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes zu deklarieren und zu entsorgen.

Als Nebenbestimmung ist unter Teil A, Ziffer 10.8.7 aufgenommen, dass während der Bauausführung eine abfalltechnische Begleitung in Abstimmung mit dem Umwelt- und

Verbraucherschutzamt der Stadt Köln – Untere Bodenschutzbehörde – aufgrund der Gefahr der Freisetzung von Schadstoffen aus Altablagerungen durchzuführen ist.

Bei der Zulassung des Vorhabens wurde berücksichtigt, dass durch die vorhandenen Straßenzüge sowie die vorhandene Bebauung die Nutzungsfunktionen des Bodens im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG bereits jetzt beeinträchtigt sind.

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

Das Vorhaben ist daher – insbesondere durch die Sicherungsmaßnahme in der Nebenbestimmung - 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

Nördlich des Raderberg- bzw. Bayenthalgürtels befindet sich das Untersuchungsgebiet der UVS innerhalb der Schutzzone III B des geplanten Wasserschutzgebietes Hürth-Efferen.

Zwischen dem Raderberg- bzw. Bayenthalgürtel und der Militärringstraße liegt der Untersuchungsraum innerhalb der Schutzzone III und südlich der Militärringstraße innerhalb der Schutzzone II des Wasserschutzgebietes Hochkirchen.

Innerhalb des Grüngürtels liegen am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes einzelne Brunnen (WSZ I).

Im Bereich der Wasserschutzzone III und III B ist von einer hohen Bedeutung und innerhalb der Wasserschutzzone I und II ist von einer sehr hohen Bedeutung des Grundwasserangebotspotenzials auszugehen.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Innerhalb der Siedlungsbereiche besitzt das Grundwasserdargebotspotenzial aufgrund der geringen Grundwasserneubildungsrate (Versiegelung) lediglich eine geringe Bedeutung.

Mit der Neuversiegelung von 9.070 m<sup>2</sup> Boden ist ein anlagebedingter Verlust von Infiltrationsfläche für die Grundwasserneubildung verbunden. Im Gegenzug wird im Bereich der Bonner Straße auf 11.870 m<sup>2</sup> bisher asphaltierten Flächen Rasengleis angelegt. Im Vergleich zu einem nicht begrüntem Gleis erfolgt die Wasserbilanz im Grünen Gleis naturnäher, da die Vegetation zunächst das anfallende Niederschlagswasser speichert. Das überschüssige Wasser versickert anschließend im Boden und wird dem Grundwasser zugeführt. Das aufgenommene und gespeicherte Niederschlagswasser wird überwiegend durch Verdunstung wieder an die Luft abgegeben, so dass durch die Anlage des Rasengleises insgesamt die Wasserbilanz und die Auswirkungen auf den Wasserhaushalt positiv zu beurteilen sind.

Während der Bauzeit liegt der Bauraum der Kanalbaumaßnahmen im Einflussbereich freier Grundwasserleiter, so dass von einem temporären, lokalen Abpumpen auszugehen ist. Für den Bahntrassen- und Straßenbau ist zudem mit einem temporären Auftreten von Schichtwässern zu rechnen. Auch hier kann eine offene Wasserhaltung (Abpumpen) erforderlich werden. Großräumige Grundwasserabsenkungen, die das Grundwasser auch außerhalb der Baugrubenwände beeinflussen können, sind durch diese lokale und temporäre Wasserhaltung nicht zu erwarten.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Schadstoffimmissionen können nicht ausgeschlossen werden. Ebenso können weitere Schadstoffeinträge durch Emissionen der Baumaschinen und durch Betriebsunfälle verursacht werden.

Betriebsbedingt kommt es zu keinen zusätzlichen Auswirkungen.

In der Nebenbestimmung im Teil A, Ziffer 10.8.2 dieses Beschlusses wird die Einhaltung der jeweils gültigen Schutzgebietsverordnung für die oben genannten Wasserschutzgebiete vorgeschrieben sowohl beim Bau als auch beim Betrieb der Stadtbahn.

Diese Nebenbestimmung bietet 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

#### Oberflächengewässer

Oberflächengewässer sind im Untersuchungsgebiet der UVS und damit im Umfeld der geplanten Baumaßnahme nicht vorhanden.

#### **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.

Daher können - bei Bejahung eines überwiegenden öffentlichen Interesses an der Realisierung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn - nach § 9 DSchG NRW Erlaubnisse ausgesprochen werden, dass Denkmäler (sowohl Baudenkmalern als auch Bodendenk-

mäler) beseitigt oder verändert werden bzw. deren Erscheinungsbild beeinträchtigt wird.

Im vorliegenden Planfeststellungsgebiet befinden sich ausweislich der Angaben in der Umweltverträglichkeitsstudie mehrere geschützte Denkmäler, die teilweise durch das Vorhaben beeinträchtigt werden.

### **Baudenkmäler**

Im Nahbereich der Bonner Straße sowie der Marktstraße und der Schönhauser Straße befinden sich mehrere Baudenkmäler, die nach § 3 DSchG NRW unter Schutz gestellt sind und im Verzeichnis der Baudenkmäler der Stadt Köln aufgeführt sind. Dazu zählen die „Villa Lenders“, die Gebäude Bonner Straße 537-545, die All Saints Church und die Volkspark siedlung Raderthal.

#### **„Villa Lenders“**

Bei der „Villa Lenders“ handelt es sich nicht um die „eigentliche“ Villa, sondern um eines der Nebengebäude eines früheren Komplexes der sogenannten „Mannsfeld-Siedlung“, der neben einem Gutshaus aus weiteren Gebäuden bestand. Weder der gesamte Gebäudekomplex noch das Gutshaus selbst sind noch vorhanden. Sicherlich ist auch das noch bestehende Gebäude für die Architektur der damaligen Zeit repräsentativ.

Auf den – derzeit schlechten – Bauzustand der „Villa Lenders“ kommt es bei der Bedeutung für den Denkmalschutz nicht an. Nur wenn der Verfall eines Denkmals nicht mehr aufzuhalten ist und eine Wiederherstellung unter Beibehaltung der Denkmaleigenschaft in technischer (nicht finanzieller) Hinsicht unmöglich ist, wäre das für die Erhaltung des Denkmals bestehende öffentliche Interesse ausnahmsweise gering zu gewichten (vgl. Davydov / Hönes / Otten / Ringbeck, Kommentar zum Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen, 4. Auflage, 2014, Randziffer 35 zu § 9).

Im Rahmen der Planung für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn wird zur Sicherstellung eines funktionierenden Verkehrsflusses in diesem Bereich der Bonner Straße in Höhe der „Villa Lenders“ viel Raum für die Stadtbahntrasse, die Fahr- und notwen-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

digen Abbiegespuren für den MIV, die Radverkehrsführung sowie die Fußgängerwege benötigt. Die Vorhabenträgerin hat in den Variantenprüfungen für den Knoten Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße, durch Verkehrsgutachten und Verkehrssimulationen intensiv geprüft, ob auf Abbiegespuren verzichtet werden kann oder Platz durch Einsparungen an anderen Verkehrswegen gespart werden kann. Bei den geprüften Alternativvarianten wäre aber keine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes herzustellen. Während die Vorhabenträgerin in anderen Streckenabschnitten die Planung optimieren konnte und dort ursprünglich zum Abriss vorgesehene Gebäude nun in der vorliegenden Planung erhalten bleiben können, war eine weitere Verbesserung der Planung in Höhe der „Villa Lenders“ und zwei weiteren etwas südlich der Villa gelegenen Gebäuden in der Bonner Straße hinsichtlich deren Erhalts nicht möglich.

Bei der vorliegenden Planung – Stand der Planänderung (1. Deckblatt) – kann daher die „Villa Lenders“ nicht als gesamtes Gebäude erhalten bleiben. Vorgesehen für die Umsetzung der Planung ist ein Teilabriss des Gebäudes (Rückbau des westlichen Gebäudeteils).

Im Anhörungsverfahren haben einige Einwender sich für den Erhalt der „Villa Lenders“ ausgesprochen. Seitens der Denkmalschutzbehörden wurden zum Erhalt bzw. geplanten Teilabriss der „Villa Lenders“ keine Stellungnahmen abgegeben.

Die Planfeststellungsbehörde sieht ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Umsetzung der Planung für die 3. Baustufe und damit an dem dafür erforderlichen Teilabriss der „Villa Lenders“ als gegeben an.

Als überwiegende öffentliche Interessen, die eine Maßnahme i. S. des § 9 Abs. 1 DSchG NRW rechtfertigen, nennt Davydov (a. a. O., Randziffer 83 zu § 9) die Belange der Stadtplanung, des Verkehrs, des Wohnungsbaus und der Barrierefreiheit. Unter Randziffer 85 wird weiter ausgeführt, dass die Erteilung einer Erlaubnis nach § 9 Abs. 2 b bei besonderen, nicht alltäglichen, z. B. überörtlich bedeutenden Vorhaben der öffentlichen Hand angenommen wird. So liegt es hier. Der Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn dient dem Verkehrsinteresse und es handelt sich dabei um ein Vorhaben mit überörtlicher Bedeutung, da die südlich gelegenen Städte und die südli-

chen Stadtteile Kölns durch die Nord-Süd Stadtbahn ins Stadtbahnnetz eingebunden werden.

Das OVG NRW hat in seinem Urteil vom 21.12.2007, 11 A 1194/02 ausgeführt, dass die Erforderlichkeit eines Vorhabens, das planfestgestellt werden soll, nicht erst bei Unausweichlichkeit der Planung gegeben ist, sondern schon dann, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht. Dies ist der Fall, wenn es „vernünftigerweise geboten“ ist.

Wie in der Planrechtfertigung (Teil B, Ziffer 4.1 dieses Beschlusses) ausgeführt, ist die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn im Interesse des Allgemeinwohls vernünftigerweise geboten.

Bei der Abwägung mit dem öffentlichen Interesse an dem Bau der Stadtbahn als schnellem und ökologisch besserem Verkehrsmittel ist der vollständige Erhalt des Gebäudes nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht höher zu gewichten. Der Teilabriss ist daher nach § 9 Abs. 2 b DSchG NRW zulässig und die entsprechende Erlaubnis ist Teil dieses Beschlusses (Teil A, Ziffer 7).

#### **Beeinträchtigung von Baudenkmalern i. S. § 2 Abs. 2 Satz 2 DSchG NRW**

Nach § 2 Abs. 2 Satz 2 DSchG NRW sind Garten-, Friedhofs- und Parkanlagen sowie andere von Menschen gestaltete Landschaftsteile wie Baudenkmalern zu behandeln, wenn gemäß Abs. 1 ein öffentliches Interesse an deren Erhaltung und Nutzung besteht.

Die **Schönhauser Allee** steht unter Denkmalschutz nach § 3 DSchG NRW. Im Bereich der Schönhauser Straße Richtung Knoten Bonner Straße befinden sich derzeit auf der nördlichen Seite fünf große Platanen und auf der südlichen Seite die mächtige Platane vor der „Villa Lenders“ und in Abständen kleinere Platanen Richtung Osten. Demnach bietet sich derzeit kein einheitliches Alleebild mit gegenüberstehenden – möglichst gleichgroßen – Bäumen.

Die fünf Platanen auf der nördlichen Straßenseite der Schönhauser Straße müssen für das Bauvorhaben gefällt werden. Dadurch wird die anteilige Beseitigung dieses Baudenkmales verursacht.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überwiegt das öffentliche Interesse an der besseren Verkehrsanbindung das denkmalpflegerische Interesse an dem Erhalt der Platanen. Siehe hierzu auch die Ausführungen zum Teilabriss der „Villa Lenders“ sowie zur Planrechtfertigung (Teil B, Ziffer 4.1 des Beschlusses). Zudem ist zu berücksichtigen, dass durch Neuanpflanzungen an dem neuen Verlauf der Schönhauser Straße drei Platanenreihen entstehen werden, die mit der Zeit wieder ein Alleebild abgeben werden. Daher wird die nach § 9 DSchG erforderliche Erlaubnis erteilt.

Auch die **Grünfläche im Bereich der Marktstraße** ist ein denkmalgeschütztes Objekt. Da diese Grünfläche teilweise durch das Vorhaben reduziert und verlegt wird, erfolgt auch hier eine teilweise Beseitigung bzw. Veränderung des Denkmals.

Aus dem überwiegenden öffentlichen Interesse an dem Bau der Stadtbahn einschließlich ihrer notwendigen Folgemaßnahmen erachtet die Planfeststellungsbehörde auch diesen Eingriff als gerechtfertigt.

Die nach § 9 DSchG erforderliche Erlaubnis wird daher in diesem Beschluss (Teil A, Ziffer 7) erteilt.

Der **denkmalgeschützte äußere Grüngürtel (DL-Nr. 216 vom 01.07.1980)** liegt – ausweislich der Angaben in der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Darstellung im Plan UVS 2 „Schutzgut Menschen, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ – südlich der Militärringstraße und wird durch die Baumaßnahme für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn nicht betroffen.

Auch der **denkmalgeschützte Fritz-Encke-Volkspark (DL-Nr. 240 vom 01.07.1980)**, der westlich der Siedlung Heidekaul gelegen ist, wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Da für diese Parkanlagen und Landschaftsteile i.S. des § 2 Abs. 2 Satz 2 DSchG NRW durch das Vorhaben keine Veränderungen erfolgen, besteht kein Erlaubnisbedarf.

Der innerhalb der Grünanlage an der Marktstraße wachsende **Mammutbaum** und die mächtige **Platane** an der Schönhauser Straße im Umfeld der „Villa Lenders“ stehen

als Naturdenkmäler unter Schutz. Diese können erhalten bleiben und müssen durch das Vorhaben weder beseitigt noch verändert werden. Während der Bauphase sind Schutzmaßnahmen vorgesehen. Daher ist hier keine Erlaubnis erforderlich.

### **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 Elektrifizierung der Stadtbahn und die Neuanlage der Haltestellen könnte im Sinne des § 9 Abs. 1 b DSchG NRW in den Umgebungsschutz einzelner Baudenkmalern (z.B. Bonner Straße 537-545) eingegriffen werden. Dafür müssten in der engeren Umgebung von Baudenkmalern Anlagen errichtet werden und hierdurch das Erscheinungsbild des jeweiligen Denkmals beeinträchtigt werden.

Eine Beeinträchtigung des denkmalrechtlich geschützten Erscheinungsbildes eines Baudenkmalers 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.

Der Wirkungsbereich ist nur am Rande betroffen. Jedenfalls wird der Denkmalwert aber durch die Elektrifizierung nicht weiter herabgesetzt. Im derzeitigen Zustand befinden sich – auch vor den denkmalgeschützten Gebäuden – Beleuchtungsmaste entlang der Bonner Straße. Die Vorhabenträgerin hat als Maststützpunkte für die Aufnahme der Hochkettenstützpunkte bestimmte Profile in Außen- und Mittellage festgelegt und dabei weitestgehend die öffentliche Straßenbeleuchtung auf den im Außenbereich platzierten Fahrleitungsmasten integriert, damit die Anzahl der Masten möglichst gering ausfällt.

Die vier vorgesehenen Haltestellen werden alle in Mittellage der Bonner Straße geplant und erhalten durch die zwischenliegenden Straßenspuren, Gehwege, teilweise

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Parkbuchten und Neuanpflanzungen von Straßenbäumen einen gewissen Abstand zu den Gebäuden. Die Errichtung der Oberleitungsmaste und der Haltestellen sind daher nicht so erheblich und damit nicht geeignet, den Denkmalwert der Gebäude Bonner Straße 537-545 herabzusetzen.

Zwischen der denkmalgeschützten Kirche **All Saints** und der jenseits der Bonner Straße liegenden – als Flächendenkmal ebenfalls unter Denkmalschutz stehenden – **Volksparksiedlung** besteht eine Sichtachse. Seitens der Vertreter der höheren Denkmalschutzbehörde und des LVR Rheinland wurde auf die Bedeutung dieser Sichtachse und die negativen Auswirkungen auf diese Sichtachse durch das Vorhaben hingewiesen.

Die direkte Sichtachse verläuft von der Straße Heidekaul in gerader Linie zum Eingang der Kirche. Durch die Sichtbeziehung zwischen der All Saints Church und der Volksparksiedlung, die zu demselben Baustil (britische Besatzungssiedlung mit einheitlichem Gebäudebau und Grünflächengestaltung) gehören, ist die engere Umgebung auch maßgeblich für den Denkmalwert.

Das Vorhaben ist aufgrund der geringen Tragweite der Beeinträchtigung sowie des überwiegenden öffentlichen Interesses dennoch erlaubnisfähig, sodass mit diesem Beschluss eine Erlaubnis nach § 9 Abs. 1 Buchstabe b DSchG NRW erteilt werden kann (siehe Teil A Ziffer 7 des Beschlusses). Dem liegen folgende Überlegungen zu Grunde:

Die Vorhabenträgerin hat ausgeführt, dass bei der Planung der verkehrstechnisch/betrieblich erforderlichen Aufbauten (z. B. Fahrleitungsmaste, Oberleitungen, Haltestelleneinrichtung) der bevorzugten Variante 2 darauf geachtet wurde, dass diese nicht in der Sichtachse zwischen der Kirche und der Siedlung angeordnet werden. Eine Sichtbeeinträchtigung durch zunehmendes Verkehrsaufkommen ist aufgrund der gleichbleibenden Anzahl an Fahrstreifen und der prognostizierten Verkehrsbelastung ebenfalls nicht zu erwarten.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Bei der hier planfestgestellten Vorzugsvariante 2 (Variantenbezeichnung Lindenallee) befindet sich die Lage der Endhaltestelle Arnoldshöhe mittig in der Bonner Straße und nördlich der Einmündung der Straße Heidekaul sowie in Höhe der Einmündung der Lindenallee auf der östlichen Seite der Bonner Straße. Die Anrampung für die Haltestelle beginnt nördlich der Einmündung der Straße Heidekaul und dort befinden sich auch die ersten Oberleitungsmaste für die Stadtbahn. Die direkte Sichtachse zwischen der Straße und der All Saints Church ist durch die Errichtung dieser Anlagen nicht betroffen. Auch im engeren Umfeld wirken sich diese neuen Anlagen nicht erheblich auf das Erscheinungsbild der Kirche und der Volksparksiedlung aus. Sie erscheinen nicht geeignet, den mit dem Erscheinungsbild angesprochenen Denkmalwert dieser geschützten Denkmäler herabzusetzen.

Sicherlich befindet sich die gewählte Vorzugsvariante 2 der Haltestelle näher an der Sichtachse und der engeren Umgebung der All Saints Church als die Variante 3 (Variantenbezeichnung Nord), bei der die Haltestelle noch weiter nördlich angeordnet ist. Die Variante Nord hat jedoch gegenüber der geplanten Endhaltestelle deutliche Nachteile für die verkehrlichen Belange. Durch die Verschiebung der Haltestelle nach Norden würde sich der - bei der eingereichten Planung ausgewogene - Haltestellenabstand zur nächstgelegenen Haltestelle Ahrweilerstraße auf ca. 310 m verkürzen. Der Fahrtweg der Busse aus Rondorf / Meschenich würde sich verlängern und die Busse müssten ein Stück die Bonner Straße befahren.

Für die planfestgestellte Variante 2 spricht auch der kürzere Weg zwischen der Endhaltestelle zu der künftigen Park+Ride-Anlage. Gerade die von Süden kommenden auswärtigen Pendler sollen die Park+Ride-Palette zum Abstellen ihrer Kraftfahrzeuge nutzen, um hier in die Stadtbahn umzusteigen. Bei der Variante Nord wäre der Weg für diese Pendler von dem Parkhaus bis zur Endhaltestelle deutlich länger und damit das Umsteigen in die Stadtbahn unattraktiver.

### Bodendenkmäler

Die Bonner Straße ist als Denkmal Nr. 486 in der Liste der ortsfesten Bodendenkmäler der Stadt Köln eingetragen und ist daher gesetzlich geschützt. Bei diesem Bodendenkmal handelt es sich um die unter dem Unterbau der modernen Asphaltdecke ver-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

laufende römische Fernstraße Köln – Bonn – Mainz. Neben dieser römischen Fernstraße befinden sich einzelne Gräber und Gräberfelder.

Da ein Vorhandensein weiterer archäologisch bedeutsamer Fundstellen nicht ausgeschlossen werden kann, hat die Vorhabenträgerin mit ihrem Römisch-Germanischen Museum / Archäologische Bodendenkmalpflege der Stadt Köln bereits im Vorfeld die archäologische Begleitung während der Durchführung von Suchgrabungen zur Leitungserkundung sowie während der Baumaßnahme abgestimmt. Die Planunterlagen beinhalten daher Angaben dazu, wie archäologisch bedeutsame Funde in der Bauzeit zu sichern sind. Zusätzlich ist diese Vorgehensweise in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses (Teil A, Ziffer 10.4) aufgenommen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht es damit als sichergestellt an, dass vor einer Zerstörung die bodendenkmalpflegerisch relevanten Funde dokumentiert und geborgen werden.

Falls die Funde beseitigt werden oder geborgen werden müssen, ist nach § 9 Abs. 1 a in Verbindung mit § 12 DSchG NRW eine Erlaubnis erforderlich für die Beseitigung oder für das Verbringen an einen anderen Ort. Aus den oben ausgeführten Gründen überwiegt hier das öffentliche Interesse an der Realisierung dieser Planung. Daher wird die Erlaubnis mit diesem Beschluss erteilt (Teil A, Ziffer 7), soweit eine Beseitigung oder Veränderung der o. g. Bodendenkmäler im Rahmen des Baus der Stadtbahn oder der Verlegung der öffentlichen Verkehrswege (Straßen, Radwege, Fußgängerwege) bzw. bei Kanalarbeiten oder Baumpflanzungen erforderlich werden sollte.

Insgesamt sind die Belange der Denkmalpflege und Bodendenkmalpflege nach Maßgabe des DSchG NRW und durch die Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss in angemessener Weise berücksichtigt.

#### **B.4.13 Bahnsicherheit**

Im Erläuterungsbericht sowie in den Planunterlagen ist ausgeführt, wie die Gleisanlagen einschließlich der Oberleitungen sowie das Bahnstrom-Unterwerk, das zentrale 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 10.1 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 Entzug von privatem Eigentum**

Dem Eigentum kommt im Vergleich mit den anderen Belangen ein besonderes Gewicht zu, weil es nach Art. 14 des Grundgesetzes (GG) Schutz genießt. Da der Planfeststellungsbeschluss gemäß § 30 PBefG zudem eine enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet, ist bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen, ob eine Enteignung – gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen - zulässig ist.

Bezüglich der ganz bzw. teilweise abzureißenden Gebäude ist anzumerken, dass die „Villa Lenders“ (von der ein Gebäudeteil beseitigt werden muss) und das ganz abzureißende Gebäude in der Bonner Straße 217 bereits im Eigentum der Vorhabenträgerin stehen. Bezüglich des dritten entfallenden Gebäudes in der Bonner Straße 219 dauern die Verkaufsverhandlungen zwischen Eigentümern und Vorhabenträgerin an. Diese Eigentümer des dritten Gebäudes haben im Planfeststellungsverfahren keine Einwendung erhoben.

Gegen den erforderlichen Abriss der am Rande des Großmarktes in der Marktstraße befindlichen drei eingeschossigen Fertighäuser mit angrenzenden Gärten wurden ebenfalls keine Einwendungen erhoben.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

In Bezug auf die Grundstücke, von denen Teilflächen für das Bauvorhaben von der Vorhabenträgerin benötigt werden, sind die meisten Eigentümer mit der Inanspruchnahme der Flächen einverstanden.

Die von dem Vorhaben betroffenen Flächen sind mit Angaben der jeweiligen Flächeninanspruchnahmen dem Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen zu entnehmen.

Falls die Vorhabenträgerin die benötigten Grundstücke oder Teilflächen von Grundstücken nicht einvernehmlich erwerben kann, ist eine Enteignung der für das Bauvorhaben benötigten Teil-/Flächen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zulässig. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass die Inanspruchnahme von fremden Grundstücken einen schwerwiegenden Eingriff in das Eigentumsrecht des jeweiligen Eigentümers darstellt. Auch die Interessen der Pächter oder Mieter der Grundstücke / Gebäude werden dadurch betroffen. Das Interesse an dem Erhalt des Eigentums genießt jedoch keinen absoluten Schutz sondern unterliegt der Abwägung mit anderen Belangen.

Auf die für das Vorhaben – nach erfolgter Planoptimierung – noch notwendigen Flächen kann nicht verzichtet werden, ohne die Erreichung der mit dem Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn verfolgten Ziele zu gefährden. Diese Inanspruchnahme ist für diese Zweckerfüllung daher ein geeignetes und notwendiges Mittel. Die Schwere des Eingriffes steht auch nicht außer Verhältnis zu der Bedeutung der die Eigentumsinanspruchnahme rechtfertigenden Gründe. Den Belangen des Gemeinwohls ist hier der Vorzug zu geben. Im Einzelnen wird dies im Teil B.4.15.5 des Planfeststellungsbeschlusses bei der Begründung der Entscheidung über die Einwendungen dargelegt.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass dem Grunde nach den Eigentümern für die Inanspruchnahme der für das Vorhaben benötigten Flächen (sowohl für die dauerhafte als auch für die temporäre während der Bauphase) eine Entschädigung zusteht.

## **B.4.15 Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen**

### **B.4.15.1 Nicht zu berücksichtigende Einwendungen**

Präkludierte und nicht formgerecht eingegangene Einwendungen sind im Planfeststellungsverfahren nicht zu berücksichtigen. Mehrere Einwendungen sind präkludiert, da diese entweder nach Ablauf der Einwendungsfrist eingegangen sind (§ 29 Abs. 4 PBefG), aus der Einwendung nicht der geltend gemachte Belang und die Art der Beeinträchtigung hervorgehen oder die Einwendung sich im Fall der Planänderung nicht gegen die Änderung sondern nur gegen die Ursprungsplanung richtet. Des Weiteren sind Einwendungen nicht formgerecht, sofern der Name unleserlich ist, die Adresse des Einwenders fehlt oder die Einwendung per E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur erhoben wurde (und damit nicht den Erfordernissen des § 3a VwVfG NRW entspricht).

In der jeweiligen 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.

Das Schreiben vom 06.11.2015 des Vertreters einer Anwaltskanzlei im Auftrag von vier im Großmarkt ansässigen Gesellschaften, welches erstmals in dem Erörterungstermin über die Planänderung vorgelegt wurde und in dem vorgetragen wird, dass die Erreichbarkeit des Großmarktes nach der geplanten Umgestaltung der Marktstraße erschwert werde, ist ebenfalls präkludiert. Die Bedenken richten sich gegen die im Juni 2014 offengelegten Planunterlagen und betreffen nicht die Planänderungen. Die Einwendungsfrist endete bereits am 15.07.2014.

Die Planfeststellungsbehörde muss sich jedoch von Amts wegen mit Informationen befassen, die grundsätzlich das Vorhaben in Frage stellen können. In dem Schreiben wird auf eine Besprechung beim Marktamt der Stadt Köln Bezug genommen, in der die Vertreter des Marktamtes dem Vorstand der Interessensgemeinschaft Großmarkt und der Geschäftsführung des Schrankenbetreibers in einem Informationsgespräch die Folgen des Stadtbahnbaus für den Geschäftsbetrieb des Großmarkts erläuterten.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Planung sieht vor, dass aus verkehrstechnischen Gründen der Knoten Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße nach Norden verschoben und der Hauptast der Marktstraße künftig auf der Nordseite der Grünfläche verlaufen wird. Aus dem Erläuterungsbericht und dem Lageplan Marktstraße lässt sich entnehmen, dass in Höhe der bisherigen Zufahrt zum Großmarkt die Grünfläche erweitert und die Zufahrt zum Großteil zurückgebaut wird. Die verkürzte Zufahrt zum Großmarkt zweigt künftig von dem nördlichen Ast der Marktstraße ab. Die Vorhabenträgerin führt in ihrem Erläuterungsbericht aus, dass in der Planung berücksichtigt ist, dass die Einfahrtsituation mit Schrankenanlage des Großmarktes auf dem Grundstück des Großmarktes umgestaltet oder die Einfahrtsituation des gesamten Großmarktes umstrukturiert werde.

In dem Schreiben vom 06.11.2015 wird vorgetragen, dass 60% der täglichen An- und Abfahrten zum Großmarkt bislang über die bisherige Marktstraße mit der längeren und breiteren Zufahrt zum Großmarkt erfolgen. Die geplante Zufahrt an der Marktstraße sei unzureichend und der Zulieferverkehr könne auch nicht im erforderlichen Umfang von den anderen vier Zufahrten aufgefangen werden. Sie fordern, dass für die Zeitdauer der Bestandsgarantie für die derzeitige Lage des Großmarkts in Köln-Raderberg bis 2010 der Kölner Großmarkt einschränkungslos erreichbar sein muss.

Nach Rücksprache der Planfeststellungsbehörde mit der Vorhabenträgerin erläutert diese, dass sie (Ämter 66 und 69) das Marktamt als eigenes Amt der Vorhabenträgerin frühzeitig über die Planung informiert hat und von diesem keine Mitteilung erhalten hat, dass die Planung mit den Interessen des Großmarktes nicht vereinbar sei und verändert werden müsse.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass auch die Interessensgemeinschaft Großmarkt, der Schrankenbetreiber KGAB GmbH sowie die im Großmarkt ansässigen bzw. anliefernden Firmen und Gesellschaften schon frühzeitig die Möglichkeit hatten, sich über das Bauvorhaben zu informieren. Die Vorhabenträgerin hat eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2013 mit mehreren Veranstaltungen durchgeführt. Die Planoffenlage im Juni 2014 ist vorab ordnungsgemäß ortsüblich bekannt gemacht worden. Zudem hat die Vorhabenträgerin die Planunterlagen zeitgleich in ihrem Internet veröffentlicht und durch Presseartikel auf die Auslegung der Planunterlagen aufmerksam gemacht.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Weiter hat die Vorhabenträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt, dass der Ausbau der jetzigen recht langen und breiten Zufahrt von der Marktstraße damals mit dem Vorbehalt genehmigt wurde, dass beim Bau der Nord-Süd Stadtbahn die Schranke in das Großmarktgelände zurückverlegt werden müsse, so dass die Zulieferfahrzeuge sich vor der Schranke nicht auf die Straße zurückstauen.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die planfestgestellte Lösung, welche die Vorhabenträgerin vorab innerhalb ihrer Ämter abgestimmt hat und welche auf die innerhalb des Großmarktgeländes zur Verfügung stehenden Flächen zurückgreift, als ausreichend für die Belange des Großmarktes.

**B.4.15.2 Behörden und Träger öffentlicher Belange, die keine Stellungnahmen  
abgegeben haben bzw. die nicht betroffen sind**

Bezirksregierung Köln

Dezernat 22 – Gefahrenabwehr

Dezernat 25 – Straßenverkehr

Dezernat 32 – Regionalentwicklung

Dezernat 53 – Immissionsschutz

Dezernat 54 – Wasserwirtschaft

Dezernat 55 – Technischer Arbeitsschutz

Polizeipräsidium Köln

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Stadtentwässerungsbetriebe Köln

Wehrverwaltung

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Regionalverkehr Köln GmbH

Unitymedia NRW GmbH

NETCOLOGNE GmbH

Vodafone D2 GmbH

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Westnetz GmbH  
Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH  
Der Paritätische NRW  
Colt Technology Services GmbH  
eu Networks AG

### **B.4.15.3 Entscheidung über Stellungnahmen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange**

#### **B.4.15.3.1 Bezirksregierung Köln**

##### **B.4.15.3.1.1 Dezernat 35 – Bauaufsicht, Städtebau, Denkmalangelegenheiten**

Das Dezernat 35 führt in seiner Stellungnahme aus, dass die Volksparksiedlung ein Flächendenkmal ist, deren Hauptzufahrt in die Siedlung die direkt an der geplanten Haltestelle Arnoldshöhe gelegene Straße „Heidekaul“ ist. Bisher ist die Zufahrt geprägt durch eine vorgelagerte Allee, einen hohen Baumbestand auf dem alten Friedhof, im Straßenraum und auf dem Grundstück mit der Tennisplatznutzung.

Die Siedlung, die Anfang der 50er Jahre als britische Besatzungssiedlung gebaut wurde, dokumentiert in besonderer Weise eine einheitlich geplante und gleichzeitig ausgeführte, vorstädtische Villensiedlung. Durch die Anlage der Siedlung auf dem Gelände des ehemaligen Volksparks wurde die Gartenstadtplanung durch den Erhalt des Baumbestandes und vorhandener Parkgestaltung verstärkt. Die städtebauliche Wirkung von Gebäuden und Freiflächen sei heute noch prägend für die Siedlung.

In der Achse der Straße „Heidekaul“ liegt jenseits der Bonner Straße die Kirche „All Saints“ (Lindenallee 61), die 1951 als Teil der neu gebauten britischen Siedlung als Garnisonskirche errichtet wurde.

Aus diesem Grund sei der städtebauliche Bezug zwischen Kirche und Siedlung bedeutend und zu erhalten.

Die zur Genehmigung vorgelegte Variante 2 für die Haltestelle Arnoldshöhe habe einen Straßenumbau zur Folge, der den Straßenquerschnitt erheblich verbreitert. Durch die breite Verkehrsschneise und aufgrund der zusätzlichen Anlage der Buswendeschleife entstehe ein Verkehrsknoten, der den städtebaulichen Zusammenhang der Kirche und der

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Siedlung erheblich vermindere und das Erscheinungsbild im Entree der Siedlung deutlich beeinträchtige.

Die Vorhabenträgerin hat dazu ausgeführt, dass bei der Planung der verkehrstechnisch/betrieblich erforderlichen Aufbauten (z. B. Fahrleitungsmaste, Oberleitungen, Haltestelleneinrichtung) der bevorzugten Variante 2 darauf geachtet wurde, dass diese nicht in der Sichtachse zwischen der Kirche und der Siedlung angeordnet werden. Eine Sichtbeeinträchtigung durch zunehmendes Verkehrsaufkommen ist aufgrund der gleichbleibenden Anzahl an Fahrstreifen und der prognostizierten Verkehrsbelastung ebenfalls nicht zu erwarten.

Weiter nimmt Dezernat 35 darauf Bezug, dass in dem Verfahren eine Weiterführung der Bahn nach Meschenich erwähnt wird. Die Lage der Haltestelle entsprechend Variante 2 hätte die Folge, dass die Bahn als „Overfly“ weitergeführt würde, da eine Tunnellösung einen Rückbau der Haltestelle erfordern würde. Variante 3 würde dagegen zulassen, dass der Straßenquerschnitt im Bereich des Heidekaul erhalten bleibt. Die Weiterführung der Bahn nach Meschenich wäre in allen Ausführungsvarianten technisch möglich und könnte denkmalgerechter geplant werden.

Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass die Weiterführung der Stadtbahn über den Verteilerkreis Süd nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn ist.

Falls einmal eine Weiterführung der Stadtbahnlinie nach Meschenich durch die Stadt Köln geplant werden sollte, würde es dafür wieder eines Planfeststellungsverfahrens mit entsprechender Abwägung der verschiedenen Belange bedürfen.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde wird durch die jetzige Wahl der Variante 2 keine Voraussetzung dafür geschaffen, dass in einem etwaigen weiteren Planfeststellungsverfahren die Stadtbahn als „Overfly“ über den Verteilerkreis weitergeführt werden müsste. Denn die Vorhabenträgerin hat zugestanden, dass – falls einmal eine Verlängerung der Stadtbahnlinie nach Meschenich umgesetzt werden sollte – die Haltestelle Arnoldshöhe zurückgebaut und verlegt werden kann. Die Kosten für einen solchen Rück-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

bau schätzt die Vorhabenträgerin als relativ gering ein, sodass sie den Nutzen-Kosten-Indikator einer Verlängerung nicht maßgeblich beeinflussen würden. Zudem wurde in der Bürgerbeteiligung, die im Jahr 2013 durchgeführt wurde, ausdrücklich der Wunsch geäußert, die Endhaltestelle an der zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme optimalen Position anzulegen. Es wurde explizit darauf hingewiesen, dass dabei keine Bewertungskriterien in den Vordergrund treten sollen, die sich auf einen Zustand beziehen, der nur eventuell und dann auch erst in mehreren Jahrzehnten eintreten wird.

Dezernat 35 führt weiter aus, dass die genannten Nachteile der Variante 3 bis auf den Punkt des längeren Weges zur Parkpalette nicht schwerwiegend seien. Die Fußweglänge zur Parkpalette könne hier nicht in die Wertung einbezogen werden, da der Bau der Parkpalette nicht Gegenstand des Verfahrens ist.

Die Einwände der Anwohner-Initiative Colonia ELF, die sich gegen den Verkehrsknotenpunkt genau auf der Höhe der Heidekaul wehrt, seien nachvollziehbar. Die Anregung, ein Konzept für den Verteiler und eine Weiterführung der Bahn zu erarbeiten, bevor bauliche Festlegungen erfolgen, wird seitens des Dezernates 35 unterstützt.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird klargestellt, dass das Baurecht für die P+R-Palette am Verteilerkreis Süd zwar in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren durch die Stadt Köln geschaffen wird. Dennoch besteht ein zweckmäßiger Zusammenhang zwischen der P+R-Palette und der Lage der Endhaltestelle. Gerade die Entfernung zwischen Endhaltestelle und P+R-Palette ist als Wertungskriterium bei der Abwägung der Varianten der Endhaltestelle zu berücksichtigen. Auch spricht der kürzere Weg zwischen der Endhaltestelle Variante 2 zu der Park+Ride-Anlage für diese Variante. Gerade die von Süden kommenden auswärtigen Pendler sollen die Park+Ride-Palette zum Abstellen ihrer Kraftfahrzeuge nutzen, um hier in die Stadtbahn umzusteigen. Bei der Variante Nord wäre der Weg für diese Pendler von dem Parkhaus bis zur Endhaltestelle deutlich länger.

Zudem wird die unmittelbare Sichtachse zwischen der Straße Heidekaul zur Kirche All Saints bei der gewählten Vorzugsvariante 2 nicht durch die Haltestelle verbaut.

Nach Abwägung der verschiedenen Interessen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen der Variante 2 auf die Sichtbeziehung zwischen der Volksparksiedlung Heidekaul und der Kirche All Saints in einem vertretbaren nur geringen Ausmaß erfolgen und das öffentliche Interesse an der besseren Verkehrsleistung durch die Stadtbahn überwiegt. Es wird Bezug genommen auf die Ausführungen zur Abwägung der Belange des Denkmalschutzes (Teil B, Ziffer 4.12 dieses Beschlusses).

#### **B.4.15.3.1.2 Dezernat 51 – Natur- und Landschaftsschutz**

Aus Sicht des Dezernates 51 (Höhere Landschaftsbehörde) bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken, sofern die in ihrer Stellungnahme formulierten Nebenbestimmungen hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft sowie Artenschutz in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

In ihrer Gegenäußerung vom 12.12.2014 hat die Vorhabenträgerin erklärt, dass sie die von der Höheren Landschaftsbehörde geforderten Maßnahmen umsetzen wird.

Auch gegen die Planänderung (1. Deckblatt) hat das Dezernat 51 keine Bedenken erhoben, da der – zwar bedauerliche – Wegfall weiterer drei Platanen durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen wird.

Aufgrund der letzten kleineren Korrekturen und Änderungen im Dezember 2015 und Februar 2016 hat die HLB in einer abschließenden Stellungnahme vom 08.04.2016 ihre Vorgaben festgelegt.

Der Stellungnahme des Dezernates 51 ist durch die Nebenbestimmungen in Teil A. Ziffer 10.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

#### **B.4.15.3.1.3 Dezernat 56 – Betrieblicher Arbeitsschutz**

Gegen die Erteilung der Genehmigung hat das Dezernat 56 aus arbeitsschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken, wenn die in deren Stellungnahme aufgeführte Nebenbestimmung und aufgeführten Hinweise hinsichtlich des betrieblichen Arbeitsschutzes in die Genehmigung aufgenommen werden und ansonsten das Vorhaben entsprechend den Antragsunterlagen ausgeführt wird.

Auch hier hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung vom 12.12.2014 mitgeteilt, dass sie die Vorgaben einhalten wird.

Der Stellungnahme des Dezernates 56 ist durch die Nebenbestimmungen in Teil A Ziffer 10.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses ebenfalls ausreichend Rechnung getragen.

### **B.4.15.3.2 Bezirksregierung Düsseldorf**

#### **B.4.15.3.2.1 Dezernat 22 – Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)**

Die Forderungen des Kampfmittelbeseitigungsdienstes werden durch die Nebenbestimmungen im Teil A, Ziffer 10.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt.

#### **B.4.15.3.2.2 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 wird durch die Nebenbestimmungen in der Genehmigungsurkunde nach § 9 PBefG für den Bau, den Betrieb und die Linienführung sowie durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 10.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

#### **B.4.15.3.3 Stadt Köln – Berufsfeuerwehr**

Die Abteilung Gefahrenvorbeugung der Feuerwehr Köln wurde im Zuge des Verfahrens seitens der Antragstellerin bei anstehenden Planungen und Detailabstimmungen beteiligt. Insbesondere war die weitere Nutzbarkeit vorhandener Feuerwehrezufahrten an bestehenden Gebäuden entlang der Baumaßnahme zu überprüfen.

Der Stellungnahme der Berufsfeuerwehr der Stadt Köln ist durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 10.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich Gefahrenvorbeugung und die Ausführungen der Stadt Köln in ihrer Gegenäußerung vom 12.12.2014 Rechnung getragen.

#### **B.4.15.3.4 Stadtwerke Köln GmbH**

Gegen die geplante 3. Baustufe der Stadtbahn-Baumaßnahme bestehen seitens der Stadtwerke Köln GmbH keine Bedenken.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Allerdings weisen sie darauf hin, dass sich innerhalb der Bonner Straße eine Vielzahl an Leitungen und Anlagen der RheinEnergie AG und der Rheinischen NETZGesellschaft mbH für Strom, Gas, Wasser und Fernwärme befinden, die von der geplanten Stadtbahn-Baumaßnahme tangiert werden und dementsprechend im Zuge der Realisierung des Vorhabens umgelegt werden müssen.

Der Stellungnahme der Stadtwerke Köln GmbH ist durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 10.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses und die entsprechende Gegenüberlegung der Stadt Köln vom 12.12.2014 Rechnung getragen.

#### **B.4.15.3.5 VBG – Ihre gesetzliche Unfallversicherung**

Der Stellungnahme der VBG ist durch die Nebenbestimmungen in Teil A, Ziffer 10.5.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich des Arbeitsschutzes beim Bau und beim Betrieb der Stadtbahn Genüge getan.

#### **B.4.15.3.6 PLEdoc GmbH**

Die PLEdoc GmbH hat in einem der Stellungnahme beigefügten Übersichtsplan einen Bereich markiert, der maßgeblich für deren Auskunft ist. Der gekennzeichnete Bereich berührt keine Versorgungseinrichtungen von in der Stellungnahme aufgeführten Eigentümern bzw. Betreibern.

Der gesamte Ausbaubereich der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn, auch die in der Planskizze nicht dargestellten Bereiche der Schönhauser Straße und Marktstraße hat die Stadt Köln bereits mit der PLEdoc GmbH abgestimmt. Damit ist der Stellungnahme der PLEdoc GmbH Genüge getan.

#### **B.4.15.3.7 Landesbetrieb Straßenbau NRW**

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist verantwortlich für den eventuell kommenden Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Süd und hat am 14.07.2014 im Zuge der Offenlage für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn an einem Informationstermin der Stadt Köln mit Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen teilgenommen. Vorgestellt wurde eine Simulation der Verkehrsabläufe für den Planfeststellungsfall.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Verkehrsmodelle für die Stadtbahnplanung bzw. für die Planung des Autobahnkreuzes Köln-Süd seien aufeinander abgestimmt und mit den Ergebnissen die Auswirkungen der Stadtbahnplanung auf den Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Süd bekannt. Auf dieser Basis hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW keine Bedenken gegen die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn.

#### **B.4.15.3.8 Nahverkehr Rheinland GmbH**

Die Nahverkehr Rheinland GmbH weist auf die Bedeutung einer dauerhaften, uneingeschränkten Bevorrechtigung der Stadtbahn im Rahmen der LSA-Steuerung für die Gewährung von Zuwendungen nach § 13 ÖPNVG NRW hin. Ohne eine solche Bevorrechtigung sei eine Förderfähigkeit der Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn Köln nicht gegeben.

Die Stellungnahme der Nahverkehr Rheinland GmbH ist durch den Hinweis in Teil A, Ziffer 12 dieses Planfeststellungsbeschlusses und die Erklärung der Stadt Köln vom 12.12.2014 ausreichend berücksichtigt.

#### **B.4.15.3.9 LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland**

Aus Sicht des LVR-Amtes für Denkmalpflege im Rheinland ergibt sich im Hinblick auf den Denkmalwert der hier betroffenen Baudenkmäler Kirche All Saints und Volksparksiedlung eine klare Präferenz für die Anlage der Haltestelle Arnoldshöhe gemäß der Variante 3. Die Variante 2 hätte eine denkmalpflegerisch nicht hinnehmbare Zäsur zwischen Kirche und Siedlung zur Folge, und wirkte sich negativ auf das Erscheinungsbild der Kirche und des Entrees zur Siedlung aus. In der Variante 3 würden diese Auswirkungen vermieden und der städtebauliche Bezug zwischen den Denkmälern bliebe erhalten.

Die Vorhabenträgerin erläutert dazu, dass eine ebenerdige Umgestaltung der Verkehrsflächen nicht zu Beeinträchtigungen der Sichtbeziehung führt. Bei der Planung der verkehrstechnisch/betrieblich erforderlichen Aufbauten (z. B. Fahrleitungsmaste, Oberleitungen, Haltestelleneinrichtung) wurde darauf geachtet, dass diese nicht in der Sichtachse zwischen der Kirche und der Siedlung angeordnet werden. Eine Sichtbeeinträchtigung durch zunehmendes Verkehrsaufkommen ist aufgrund der gleichbleibenden An-

zahl an Fahrstreifen und der prognostizierten Verkehrsbelastung ebenfalls nicht zu erwarten.

Diesen Ausführungen der Vorhabenträgerin schließt sich die Planfeststellungsbehörde nach erfolgter Ortsbesichtigung an. Bei der gewählten Variante der Endhaltestelle liegt diese nicht unmittelbar in der Sichtachse. Weiter wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses in Teil B, Ziffer 4.12 Bezug genommen.

#### **B.4.15.3.10 Industrie- und Handelskammer zu Köln (IHK)**

Die Industrie- und Handelskammer hat in ihrer Stellungnahme ausgesagt, dass die Planung der dritten Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn insbesondere Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr, auf vorhandene Parkräume, den Handel und auf die Gewerbetreibenden entlang der Bonner Straße habe.

Die Belastung der Bonner Straße reicht von mehr als 30.000 Kfz/24 h am Verteilerkreis bis zu knapp 19.000 Kfz/24 h am Knoten Marktstraße / Schönhauser Straße / Bonner Straße (Bestand 2012). Sie sei also erheblich durch motorisierten Individualverkehr (MIV) belastet. Für den Planfall 2025 werde, aufgrund von Vorgaben der Stadt Köln (Kapitel 3.2.2 der Verkehrsuntersuchung), von einer gleichbleibenden Belastung ausgegangen. Das sei verwunderlich, weil zum einen die Prognose zum Bundesverkehrswegeplan 2030 von einer Zunahme des MIV in Höhe von 10 % ausgeht und zum anderen, weil im Untersuchungsgebiet eine Reihe von Bauvorhaben geplant sind, die eher eine Zunahme des MIV erwarten lassen.

Diese Bauvorhaben sind in Kapitel 2.3 der Verkehrsuntersuchung (Städtebauliche Entwicklung bis 2025) detailliert aufgeführt. Es handelt sich um insgesamt elf Maßnahmen, die schwerpunktmäßig Wohn-, Büro- und Gewerbenutzung inklusive Einzelhandel ausweisen. In der Summe generieren diese Maßnahmen rund 30.000 Fahrten/Tag als Ziel- und Quellverkehr. Es sei allein aufgrund dieser Zahlen nur schwer zu verstehen, warum es im Planfall 2025 nicht zu Mehrverkehr auf der Bonner Straße kommen soll. Die Zahlen aus dem Planfall 2020, die von starken Abnahmen des MIV ausgehen, beruhen auf Berechnungen aus 2006 und seien sicher mit anderen Annahmen unterlegt, als die neueren Untersuchungen.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Dem hat die Vorhabenträgerin erwidert, dass bei der Ermittlung der Prognosebelastung für den Planfall 2025 alle bekannten städtebaulichen Entwicklungen, inklusive geplanter Neubauprojekte und absehbarer Änderungen der Verkehrsinfrastruktur innerhalb des Prognosehorizontes, berücksichtigt wurden. Diese Herangehensweise ermöglicht eine deutlich detailliertere Betrachtung, als die pauschalen Annahmen in der Prognose zum Bundesverkehrswegeplan. Der Bundesverkehrswegeplan betrachtet die überörtlichen Verkehre, nicht aber die innerstädtischen. Deshalb ist er im vorliegenden Fall nicht als Grundlage heranzuziehen.

Die Nord-Süd Stadtbahn stellt ein attraktives ÖPNV-Angebot für die Bürger in ihrem Einzugsbereich dar. Zudem bewirkt die geplante P+R-Palette eine zusätzliche Entlastung für die Bonner Straße, indem sie die Stadtbahn auch für Pendler attraktiv macht. Eine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV wird die Folge sein. Das Verkehrsgutachten kommt zum Fazit, dass der durch die Aufsiedlungen entstehende Mehrverkehr durch die Nord-Süd Stadtbahn aufgefangen wird und dadurch das Verkehrsaufkommen ähnlich hoch sein wird wie im Bestand.

Bei der Verkehrsuntersuchung handelt es sich um die Aktualisierung des ursprünglichen Gutachtens von 2009, die aufgrund von Änderungen während des Planungsprozesses der 3. Baustufe notwendig wurde. Die Umlegungsmodelle für den Bestand (2012) und den Planfall (2025) basieren zwar auf den genannten Modellen von 2006, sie wurden aber unter Berücksichtigung der aktuellsten Erkenntnisse und Annahmen fortgeschrieben.

Die aktualisierte Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass, bedingt durch die Nord-Süd Stadtbahn, die Verlagerung vom MIV zum ÖPNV den durch die Aufsiedlungen entstehenden Mehrverkehr auffängt und sich dadurch keine (nennenswerte) Erhöhung des MIV-Aufkommens ergeben wird.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an.

Die IHK befürchtet, dass die Neugestaltung der Bonner Straße den Parkraumdruck im gesamten Untersuchungsbereich erheblich erhöhen werde. Die geplante Parkpalette am Verteilerkreis werde die bestehende und entstehende Parkraumnachfrage, insbesondere tagsüber, nicht auffangen können. Die vorgesehene Größenordnung mit etwa 600 Plätzen werde auch nicht zur verkehrlichen Entlastung der Bonner Straße beitragen. Es sei

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

daher ein hoher Anteil an Parkplatzsuchverkehren anzunehmen, der in die angrenzenden Wohnviertel ausweichen wird. Daher müssten alle Möglichkeiten zur Minderung des Parkdrucks ausgeschöpft werden.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin erklärt, dass durch die Integration der Stadtbahntrasse und die damit verbundene Umgestaltung des Straßenraums der Bonner Straße eine Reduzierung der Anzahl der vorhandenen Parkstände leider unvermeidbar ist. Aufgabe einer ausgewogenen Planung ist es, die Interessen aller zu berücksichtigen. Hierbei stellt das Parkraumangebot neben der Straßenraumgestaltung, ausreichender / komfortabler Dimensionierung der Verkehrsflächen (Gehwege, Radwege, Fahrbahn, Stadtbahntrasse), notwendiger Straßenmöblierung etc. lediglich einen Aspekt dar.

Um die entstehenden Parkraumdefizite detailliert zu ermitteln und Kompensationsmöglichkeiten zu erarbeiten, wurde ein Ingenieurbüro mit der Erstellung einer Parkraumuntersuchung beauftragt. Einige Vorschläge des Büros zur Verringerung des Defizits wurden bereits in die Planung übernommen. Die Stadt Köln hat zugesagt, dass je nach Entwicklung der Parkraumsituation im Anschluss an die Realisierung der Maßnahme die Umsetzung weiterer Maßnahmen geprüft wird.

Insgesamt ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für die Verbesserung des Verkehrsangebotes und der Attraktivität des ÖPNV mit der Folge der Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) im städtischen Bereich der Verlust von Parkplätzen hinnehmbar, zudem die Stadt Köln zugesagt hat, dass je nach Entwicklung der Parkraumsituation im Anschluss an die Realisierung der Stadtbahnmaßnahme die Umsetzung weiterer Maßnahmen geprüft wird.

Die IHK führt weiter aus, dass die Berechnungen auf der Annahme beruhen, dass ein Großteil des Verkehrs über die Rheinuferstraße ausweichen wird. Das werde nur für den Fall zutreffen, dass die Verkehrsbehinderungen durch die Querung der Stadtbahn an der Schönhauer Straße nicht zu stark ausfallen. Bildeten sich lange Rückstaus, was trotz der geänderten Signalisierung zu befürchten sei, könne es zu Rückverlagerungen des Verkehrs auf der Bonner Straße oder zu vermehrten Schleichverkehren kommen. Das Verkehrsgutachten lasse nicht erkennen, welche Taktzeiten für den Stadtbahnbetrieb mit

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

welchen Kapazitäten vorgesehen sind und ob es Fahrten im Wechsel mit Fahrten über die Rheinuferstraße geben soll. Für die Beurteilung der Gesamtmaßnahme wäre diese Information hilfreich gewesen.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu geantwortet, dass die Verkehrsuntersuchung zur 3. Baustufe die Querung der Rheinuferstraße gemäß des Ratsbeschlusses (10-Minuten-Takt, Sicherung mit einer „VS-Anlage“, kein Ausbau der Rheinuferstraße) berücksichtigt. Die sich aus dieser Variante ergebenden Verkehrsbehinderungen bzw. Widerstände sind in die Untersuchung eingeflossen. Gemäß Ratsbeschluss vom 25.11.2010 wurden Vorsorgemaßnahmen für den Bau eines Straßentunnels im Bereich der Stadtbahn-Querung der Rheinuferstraße ergriffen. Dies ermöglicht (im Bedarfsfall) den nachträglichen planfreien Ausbau der Querung der Rheinuferstraße, was zu einer erheblichen Steigerung der Leistungsfähigkeit führen würde.

Mit Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn (1., 2. und 3. Baustufe) wird die Linie 5 zwischen Butzweilerhof und dem Verteilerkreis entsprechend dem heutigen Fahrtenangebot verkehren. Für die 3. Baustufe - die hier Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist - bedeutet dies, dass entsprechend dem Kölner Standard im Tagesverkehr ein 10-Min-Takt angeboten wird. Wie heute wird die Linie 5 auch künftig mit Zügen in Doppeltraktion betrieben werden.

Den Ausführungen der Stadt Köln schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die erforderliche Leistungsfähigkeit der Verkehrswege ist nach heutigem Kenntnisstand für den Prognosefall gewährleistet. Zusätzlich ist aufgrund der Vorsorgemaßnahme für den Bau eines Straßentunnels kurz- oder langfristig die Möglichkeit gegeben, die Leistungsfähigkeit der Rheinuferstraße zu erhöhen.

#### **B.4.15.4 Entscheidung über mehrfach vorgebrachte Einwendungen**

#### **B.4.15.4.1. Anzahl Fahrspuren auf der Bonner Straße**

Hinsichtlich der Anzahl der Fahrspuren auf der Bonner Straße ist vorgesehen, dass zukünftig der Abschnitt zwischen Marktstraße und Gürtel entgegen dem Bestand zweispurig (je Fahrtrichtung ein Fahrstreifen) ausgeführt wird. Im Abschnitt zwischen Gürtel und Verteilerkreis Süd werden auch zukünftig vier Fahrstreifen (je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen) zur Verfügung stehen.

Das Verkehrsgutachten zur 3. Baustufe kommt zum Ergebnis, dass zwei Spuren zwischen Marktstraße und Gürtel zur Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens in zufriedenstellender Qualität ausreichen. Ein vierspuriger Ausbau würde nicht zu einer relevanten Erhöhung der Leistungsfähigkeit des nördlichen Abschnitts der Bonner Straße führen, da diese in höchstem Maße von der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße abhängig ist.

Das Gutachten betrachtet nicht nur die Bonner Straße, sondern auch die Auswirkungen auf die umliegenden und unmittelbar betroffenen Hauptverkehrsstraßen, wie z. B. die Rheinuferstraße.

In der Standardisierten Bewertung für das Gesamtprojekt Nord-Süd Stadtbahn aus dem Jahr 2010 wird ein Verlagerungspotential von ca. 17.900 Fahrten/Tag für alle drei Baustufen zusammen genannt. Dieses Potential beschränkt sich aber nicht auf das direkte Umfeld der Bonner Straße sondern auf das gesamte ÖPNV-Netz. Die Entlastung um weitere 1.500 Fahrten/Tag ergibt sich dadurch, dass Kfz-Fahrten durch die zukünftige P+R-Anlage reduziert werden. Zusammen ergibt sich daraus ein Wert von ca. 19.400 Fahrten/Tag, die als Verkehrsbewegungen des MIV künftig entfallen werden.

Die Fahrtenanzahl aus der Standardisierten Bewertung hat als Grundlage die Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn sowie das gesamte ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet sowie die Verbindungen in die Nachbarstädte. Die Verlagerung findet also nicht nur auf das Angebot der Linie 5 und 16 (Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn) statt.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Gemäß Ratsbeschluss vom 25.11.2010 wurden Vorsorgemaßnahmen für den Bau eines Straßentunnels im Bereich der Stadtbahn-Querung der Rheinuferstraße ergriffen. Dies ermöglicht (im Bedarfsfall) den nachträglichen planfreien Ausbau der Querung der Rheinuferstraße, wodurch die Leistungsfähigkeit erheblich gesteigert werden könnte.

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln hat zusammen mit der IG Kölner Süden, die eine Vielzahl von Bürgervereinen und -initiativen aus dem Kölner Süden repräsentiert, einen Arbeitskreis eingerichtet, um geeignete Verkehrsberuhigungsvarianten für Marienburg und Bayenthal zu entwickeln. Einzelne Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbar, andere sind nur mittel- oder langfristig zu realisieren. Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des aktuellen Planfeststellungsverfahrens und sind unabhängig von der eingereichten Genehmigungsplanung später durch die Stadt Köln umsetzbar.

Sollten zukünftige Verkehrsentwicklungen nach Realisierung der 3. Baustufe dies erfordern, können bei Bedarf weitere Maßnahmen geplant und umgesetzt werden. Sollte es sich dabei um die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn nach Süden Richtung Meschenich handeln, so wäre dafür wieder ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich. In jenem Planfeststellungsverfahren würde dann wiederum eine Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter erfolgen und eine Abwägung vorgenommen werden.

Hinsichtlich der Einwendungen, in denen eine dreispurige Lösung für den geplanten zweispurigen Abschnitt vorgeschlagen wurde, hätte der hierfür notwendige Platzbedarf erhebliche Eingriffe in die Nebenanlagen zur Folge. Bei Realisierung einer zusätzlichen Spur wären mehrere private Grundstückseigentümer von zusätzlichen Eingriffen betroffen, wenn alle geplanten Nutzungen und Ausstattungen (Abbiegespuren, Fußgängerquerungen, Parken, Baumallee) berücksichtigt werden.

Die geplanten Gehwegbreiten müssten zudem erheblich reduziert werden und an vielen Stellen müssten weitere Parkstände entfallen. Diese radikalen Eingriffe – gerade auch in durch das Grundgesetz geschützte Eigentumsrechte – sind verkehrlich nicht zu begründen. Der vorgeschlagene dreispurige Ausbau würde wie der o. a. vierspurige Ausbau

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

ebenfalls nicht zu einer relevanten Erhöhung der Leistungsfähigkeit des nördlichen Abschnitts der Bonner Straße führen, da diese in höchstem Maße von der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße abhängig ist. Die in der Planung ausreichend dimensionierte Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes würde aber durch den dreispurigen Ausbau der gesamten Strecke nicht erhöht. Für den geradeausfahrenden Verkehr in Richtung Norden stehen hier außerdem bereits zwei Spuren zur Verfügung, um den Abfluss dieses Verkehrsstroms in ausreichendem Maße zu gewährleisten.

Hinsichtlich eines durchgängig zweispurigen Ausbaus der Bonner Straße würde sich der Verkehr auf die Rheinuferstraße verlagern. Die Rheinuferstraße ist bereits jetzt sehr stark belastet und verfügt nicht über ausreichende Kapazitäten, um den gesamten zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.

Im Verkehrsgutachten wird für die Rheinuferstraße im Bereich zwischen Militärringstraße und Gürtel bereits eine Verkehrszunahme von 5 % bis 5,5 % prognostiziert, die aus Verlagerungen (von der Bonner Straße) und Neuverkehr aus geplanten Bauvorhaben resultiert. Die Bonner Straße ist faktisch eine Hauptverkehrsstraße, deren Kapazitäten genutzt werden müssen. Eine einseitige Verlagerung der Belastung von Anwohnern anderer Straßen ist zudem nicht Ziel einer ausgewogenen Planung. Bei einer durchgängig zweispurigen Lösung würde außerdem der Schleichverkehr durch die angrenzenden Stadtteile zunehmen.

Für die im Verkehrsgutachten ermittelte Prognosebelastung (für das Jahr 2025) ist die Verlagerung des Großmarktes bereits berücksichtigt worden. Des Weiteren wurden alle bekannten städtebaulichen Entwicklungen und geplanten Änderungen der Verkehrsinfrastruktur innerhalb des Prognosehorizontes berücksichtigt.

Die Annahmen, die als Grundlage für das Verkehrsgutachten dienen, wurden von einem unabhängigen Gutachter getroffen und sind sachlich sowie fachlich fundiert. Die Befürchtungen einer inakzeptablen Beeinträchtigung aufgrund des zweispurigen Ausbaus zwischen Marktstraße und Gürtel werden daher seitens der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.

#### **B.4.15.4.2 Anzahl der Fahr- bzw. Abbiegespuren an der Kreuzung Bonner Straße /**

##### **Schönhauser Straße / Marktstraße**

Mit der Planung wird der Knotenpunkt Bonner Straße / Schönhauser Straße / Marktstraße neu ausgerichtet. Der Knotenpunkt rückt weiter von der Einmündung der Brühler Straße nach Norden ab (nunmehr soll der nördliche Ast der Marktstraße den Hauptverkehr aufnehmen, was bislang durch den südlichen Ast erfolgt).

Durch den größeren Abstand zur Einbindung der Brühler Straße wird die Abwicklung des Knotens vereinfacht, der gesamte Knoten übersichtlicher gestaltet und die Leistungsfähigkeit sicher gestellt. Außerdem verhindert der größere Abstand zwischen den Knoten, dass eine in diesem Bereich wartende Stadtbahn einen der Teilknoten blockiert, da sie durch diese Planung genug Aufstellfläche zwischen den Kreuzungen erhält.

Durch den besonderen Bahnkörper in Mittellage der Bonner Straße verschieben sich die Flächen für den motorisierten Verkehr nach außen.

Die vorliegende Planung sieht gegenüber der Bestandssituation eine Erhöhung um insgesamt drei Fahrstreifen vor. Die Anzahl der Fahrstreifen reduziert sich unmittelbar außerhalb des Knotenpunktbereichs wieder. Die Notwendigkeit im Knotenpunktbereich zusätzliche Fahrstreifen vorzusehen, ergibt sich aus den zur Verfügung stehenden Freigabezeiten der einzelnen Ströme, in denen der zufahrende Verkehr abfließen kann. Durch das Hinzukommen der Stadtbahn, die mit einer Bevorrechtigung gegenüber dem Individualverkehr zu berücksichtigen ist, verringern sich die möglichen Freigabezeiten für andere Verkehrsströme.

Die geplanten Verkehrsflächen sind nach Aussage des Verkehrsgutachtens zur 3. Baustufe mindestens notwendig, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen, das sich am Knotenpunkt zwar für den Planfall 2025 gegenüber dem Bestand (2012) sogar leicht verringern wird, in ausreichender Qualität abwickeln zu können. Die Dimensionierung des Knotenpunktes ist daher verkehrstechnisch begründet und plausibel.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Verkehrsabwicklung an Knotenpunkten ist ein sehr komplexer Sachverhalt, insbesondere bei den beiden genannten Knotenpunkten, da hier eine große Anzahl von Fahrbeziehungen möglich ist, eine hohe Verkehrsbelastung vorliegt und außerdem eine Stadtbahn integriert werden muss. Der Zusammenhang zwischen dem Verkehrsaufkommen eines einzelnen Stromes und der Fahrstreifenanzahl und -länge für diesen Strom lassen sich nicht singulär betrachten, sondern nur im Zusammenhang mit dem kompletten Verkehrsablauf am jeweiligen Knotenpunkt. Auch die Geometrie des Knotenpunktes spielt eine sehr große Rolle. Für den Linksabbieger aus der Bonner Straße in die Marktstraße (Richtung Westen) stehen beispielsweise aufgrund des engen Straßenquerschnitts südlich des Knotenpunktes nur verhältnismäßig kurze Abbiegespuren zur Verfügung.

Um die notwendigen Aufstellflächen zur Verfügung zu stellen und damit das Aufstauen der anderen Ströme (geradeaus und rechts) zu verhindern und um den Abfluss in der kurzen Freigabezeit zu gewährleisten sind daher zwei Abbiegefahrestreifen notwendig. Das Verkehrsgutachten zur 3. Baustufe gibt nach detaillierter Untersuchung für die südliche Zufahrt zum Knoten Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße die gewählte Spuraufteilung (zwei Linksabbiegefahrestreifen, ein Geradeausfahrestreifen und ein Geradeaus-Rechtsfahrestreifen) als „zwingend erforderlich“ vor.

Der Verkehrsuntersuchung lag zunächst eine Vorplanung zu Grunde, die für den Knotenpunkt noch eine andere Geometrie und Fahrstreifenaufteilung aufgewiesen hat. Im nördlichen Ast der Bonner Straße (stadtauswärts) waren hier ein Geradeausfahrestreifen und ein Rechtsabbiegefahrestreifen vorgesehen. Aufgrund der Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung wurde die Planung für den gesamten Knotenpunktbereich angepasst. Die empfohlene Verschiebung des Knotens in Richtung Norden und eine sich dadurch ergebende geradlinigere Verkehrsführung wurden in der vorliegenden Genehmigungsplanung berücksichtigt. Die Spuraufteilung in der nördlichen Zufahrt wurde entsprechend der Empfehlungen des Gutachters in einen Geradeausfahrestreifen und einen kombinierten Geradeaus-Rechtsfahrestreifen geändert. Diese Planungsänderungen haben eine positive Auswirkung auf den Verkehrsablauf und die Leistungsfähigkeit des Knoten-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

punktes. Die zu erwartenden Rückstaulängen können durch diese Maßnahmen voraussichtlich deutlich reduziert werden.

Zur Sicherung der städtebaulichen Qualität wurde bereits im August 2010 das Büro StadtBahnGestaltung aus Zürich mit der Erstellung eines Straßenraumkonzeptes für die 3. Baustufe beauftragt. Unter dem Stichwort „Bonner Allee“ verfolgt dieses Konzept das Ziel, einen Straßenraum mit gesteigerter Aufenthaltsqualität zu schaffen und die Stadtbahn inklusive der vier Haltestellen möglichst schonend in den Straßenraum zu integrieren. Auch im Bereich des Knotenpunktes wurden die o. g. Ziele verfolgt. Der vorhandene unübersichtliche Knotenpunkt wurde durch den Verschwenk der Schönhauser Straße auf den nördlichen Ast der Marktstraße deutlich entzerrt und damit klarer und übersichtlicher strukturiert. Die Verkehrsflächen sind nur so groß dimensioniert, dass sie für die Abwicklung des Verkehrs ausreichen.

Durch die Planänderung (1. Deckblatt) wurde zwecks teilweiser Verringerung von privaten Betroffenheiten und teilweiser Abhilfe von vorgebrachten Einwendungen der Einmündungsbereich der Schönhauser Straße in die Kreuzung um ca. 2,50 m nach Süden verschoben. Die obigen Ausführungen zur Abwicklung und Leistungsfähigkeit der Verkehrsströme gelten weiterhin.

Die von der Vorhabenträgerin getätigte Aussage, dass der Verkehr vor dem Knotenpunkt über die seitlichen Straßen abfließen wird, bedeutet nicht, dass der Verkehr wegen der zu erwartenden Rückstaus auf der Bonner Straße in die untergeordneten Nebenstraßen in die Wohnviertel ausweichen wird, sondern dass bei regelmäßigen Staus erfahrungsgemäß eine Verlagerung auf großräumige Ausweichrouten stattfindet und sich daher die theoretisch ermittelten Staulängen nicht im prognostizierten Maße einstellen. Konkret handelt es sich hier um die Verbindung Koblenzer Straße / Schönhauser Straße und Rheinuferstraße / Militärring. Gegen die Verlagerung der Verkehre in die Wohnviertel werden zur Zeit in einem Arbeitskreis aus Vertretern des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln und der IG Kölner Süden geeignete Maßnahmen erarbeitet, die zum Teil kurzfristig realisierbar sind. Dies kann durch die Stadt Köln selbst außerhalb des Planfeststellungsverfahrens umgesetzt werden.

Die Erhebungen und Ausführungen in der Verkehrsuntersuchung sowie die darauf basierende Planung der Vorhabenträgerin sind nachvollziehbar dargelegt. Die Planfeststellungsbehörde hält die vorliegende Planung – Stand 1. Deckblatt – für ausgewogen und sachgerecht.

#### **B.4.15.4.3 Entfall von Parkständen**

Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich des Entfalls von Parkständen verdeutlicht, dass durch die Integration der Stadtbahntrasse und die damit verbundene Umgestaltung des Straßenraums der Bonner Straße eine Reduzierung der Anzahl der vorhandenen Parkstände leider unvermeidbar ist. Aufgabe einer ausgewogenen Planung ist es, die Interessen aller zu berücksichtigen. Hierbei stellt das Parkraumangebot neben der Straßenraumgestaltung und ausreichender/komfortabler Dimensionierung der Verkehrsflächen (Gehwege, Radwege, Fahrbahn Stadtbahntrasse etc.) lediglich einen Aspekt dar.

Um die entstehenden Parkraumdefizite detailliert zu ermitteln und Kompensationsmöglichkeiten zu erarbeiten, wurde die Ingenieurgesellschaft Lindschulte + Kloppe mit der Erstellung einer Parkraumuntersuchung beauftragt.

Einige Vorschläge des Büros zur Verringerung des Defizits wurden bereits in die Planung übernommen. Vorbehaltlich der Entwicklung der Parkraumsituation wird im Anschluss an die Realisierung der Maßnahme die Umsetzung weiterer Maßnahmen geprüft. Diese sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Grundsätzlich besteht für die Anwohner kein Anspruch auf die Nutzung öffentlicher Parkstände in unmittelbarer Nähe zu ihrer Wohnung.

Bei den Bauanträgen für das Quartier Reiterstaffel wurden die erforderlichen Stellplätze auf dem (privaten) Gelände bzw. innerhalb der Gebäude nachgewiesen. Das Parken von Anwohnern und Besuchern auf öffentlichen Stellplätzen kann und soll generell nicht verhindert werden. Falls sich die Situation zuspitzen sollte, ist damit zu rechnen, dass die Bewohner des Quartiers Reiterstaffel bevorzugt ihre privaten Stellplätze nutzen werden.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Stadt Köln kann außerhalb des Planfeststellungsverfahrens später ggf. Bewohnerparken einrichten.

Im südlichen Abschnitt der Bonner Straße (Verteilerkreis Süd bis Gürtel) findet sich ein deutlich geringerer Geschäftsbesatz als im Bereich nördlich des Gürtels. Insbesondere auf der Ostseite (stadteinwärts) dominiert in einem hohen Maße die Wohnnutzung. Daher ist hier auch mit einer wesentlich geringeren Anzahl an Be- und Entladevorgängen und den damit verbundenen negativen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Die Wünsche mehrerer gewerbetreibender Anlieger hinsichtlich der Anlieferung konnten bereits in die Planung integriert werden. Im Bereich der Gebäude Bonner Straße Nr. 180, 217-219 und Brühler Straße Nr. 1 sind beispielsweise bereits Ladezonen geplant. Viele Geschäfte verfügen außerdem über eine Anlieferungsmöglichkeit auf dem eigenen Grundstück. Bei Bedarf könnten ggf. zusätzliche Ladezonen durch die Stadt Köln – auch nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens - ausgewiesen werden.

Der in der geänderten Planung dargestellte zusätzliche Entfall von Parkständen im Vergleich zur ursprünglichen Genehmigungsplanung hat sich nach sorgfältiger Abwägung bei Konflikten mit anderen Nutzungsansprüchen in Einzelfallentscheidungen ergeben.

Teilweise mussten die Parkstände aufgrund von Sicherheitsbedenken der Polizei (Parkstände im Sichtdreieck von Einmündungen) und aufgrund von Reduzierungen gegenüber dem ursprünglich geplanten Grunderwerb, die sich aus Verhandlungen mit den Eigentümern ergeben haben, leider entfallen.

Insgesamt reduziert sich die Anzahl der Parkplätze nach aktuellem Planungsstand (1. Deckblatt) im Vergleich zur ursprünglichen Genehmigungsplanung um 21 Parkstände.

Wie bereits im Erörterungstermin im Januar 2015 erläutert wurde, bereitet die Vorhabenträgerin eine Beschlussvorlage für die Bezirksvertretung Rodenkirchen vor, um einen Planungsauftrag für ein geeignetes Parkraumbewirtschaftungskonzept für Bayenthal zu erhalten.

Die Bilanzierung im Rahmen der Parkraumuntersuchung hatte in erster Linie den Zweck, einen Anhaltspunkt für die Erarbeitung notwendiger Kompensationsmaßnahmen zu erhalten.

Durch den Entfall von einigen weiteren Stellplätzen haben sich für den Kompensationsbedarf keine wesentlichen Änderungen ergeben. Durch eine Aktualisierung der Bilanzierung ergeben sich zudem keine zusätzlichen Kompensationsmöglichkeiten.

Insgesamt hält die Planfeststellungsbehörde den Verlust von Parkplätzen für hinnehmbar zwecks Verbesserung des Verkehrsangebotes und der Attraktivität des ÖPNV mit der Folge der Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) im städtischen Bereich. Zudem hat die Stadt Köln angekündigt, dass sie je nach Entwicklung der Parkraumsituation im Anschluss an die Realisierung der Stadtbahnmaßnahme die Umsetzung weiterer Maßnahmen prüfen wird.

#### **B.4.15.4.4 Verlust von Bäumen**

Einige Einwender/innen wenden sich gegen die geplante Fällung der betroffenen an der Bonner Straße stehenden Straßenbäume. Sie bedauern den Verlust der Bäume und befürchten nachteilige Auswirkungen der Baumrodungen u.a. für das Stadtklima und das Stadtbild.

Soweit teils vorgeschlagen wird, dass bei einem Verzicht auf die Schutzstreifen für Radfahrer Bäume erhalten werden könnten, so ist aus den Lageplänen zu entnehmen, dass sich der Großteil der Bestandsbäume im nördlichen Abschnitt der Bonner Straße im Bereich der geplanten MIV-Fahrbahnen und nicht im Bereich der Schutzstreifen für Radfahrer befindet. Ein Teil der Bäume steht im Bereich des besonderen Bahnkörpers (Höhe Haltestelle Cäsarstraße). Da die Breite des vorhandenen Straßenraums im nördlichen Abschnitt der Bonner Straße teilweise enorm eingeschränkt ist, würde sich die Lage der geplanten MIV-Fahrbahnen bei Verzicht auf die Schutzstreifen für Radfahrer nicht ändern, daher müssten die Bäume dennoch gefällt werden. Die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen stellt eine komfortable und sichere Lösung nach dem aktuellen Stand der Technik dar.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Soweit möglich ist ein Erhalt von Bäumen, z. B. in den Einmündungsbereichen von Seitenstraßen und im südlichen Abschnitt der Bonner Straße vor dem Gelände der Kirche All Saints, geplant. Für Bäume, deren Standorte sich zukünftig innerhalb von oder angrenzend an befestigten Flächen befinden, sind Maßnahmen zur Standortoptimierung vorgesehen, um einen langfristigen Erhalt sicherzustellen.

Im Bestand sind Bäume im Straßenraum der Bonner Straße im Abschnitt zwischen Marktstraße / Schönhauser Straße und Gürtel überwiegend in nur einer Baumreihe angeordnet. Im Abschnitt Gürtel bis Gaedestraße sind zwei bis drei, im Abschnitt Gaedestraße bis zum Verteilerkreis Köln ein bis zwei Baumreihen vorhanden. Die Planung sieht für den gesamten durch die Baumaßnahme betroffenen Teil der Bonner Straße die Anlage von jeweils einer durchgängigen Baumreihe zwischen den Fahrbahnen und den Fußwegen vor. Künftig wird demnach eine einheitlichere Anordnung der neu zu pflanzenden Straßenbäume erfolgen, was sich positiv auf das Stadtbild auswirken wird.

Die Vorhabenträgerin hat versichert, dass im Rahmen der Entwurfsplanung der Erhalt aller potentiell von der Ausbauplanung betroffenen Straßenbäume intensiv geprüft wurde, teilweise unter Zuhilfenahme eines öffentlich bestellten Gutachters. Der überwiegende Anteil der auf der Bonner Straße vorhandenen Straßenbäume kann jedoch nicht erhalten werden, da die neue Aufteilung des Straßenraumes eine Erhaltung nicht zulässt. Zum einen befindet sich die zukünftige Lage der Leitungen im Bereich der vorhandenen Bäume. Zusätzlich liegen die Bäume im südlichen Bereich der Bonner Straße zum größten Teil unter dem geplanten Gleisbereich. Aufgrund des Platzbedarfes der Stadtbahntrasse werden die übrigen Nutzungen (Straße, Parken u. Bäume, Radweg, Gehweg) in den seitlichen Bereichen angesiedelt. Eine Aufteilung der Nutzungen unter Berücksichtigung der vorhandenen Bäume würde zu keiner zufriedenstellenden Lösung führen. Darüber hinaus wird durch die Herrichtung der Fundamente für die neue Straße so weit in den Wurzelraum der vorhandenen Bäume eingegriffen, dass zum einen die Standfestigkeit der Bäume nicht mehr gewährleistet werden kann und zum anderen den Bäumen der lebenswichtige Wurzelraum zur Aufnahme ihrer Nahrung genommen wird.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Im Einmündungsbereich der Marktstraße und im Bereich des ehemaligen Friedhofs können einige Bäume erhalten werden. Außerdem wird eine größtmögliche Anzahl an Straßenbäumen auf der Bonner Straße neu gepflanzt, soweit dies unter den technischen Rahmenbedingungen machbar ist. Der Umfang der Ersatzpflanzungen erfolgt nach den Maßstäben der Baumschutzsatzung der Stadt Köln. Einem Verlust von 233 Einzelbäumen stehen insgesamt 384 Neupflanzungen gegenüber. Davon erfolgen 222 Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Bonner Straße, Schönhauser Straße und Marktstraße. Weitere 162 Ersatzbaumpflanzungen sind im Kölner Stadtgebiet vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin hat zur Sicherung der städtebaulichen Qualität bereits im August 2010 das Büro StadtBahnGestaltung aus Zürich mit der Erstellung eines Straßenraumkonzeptes für die 3. Baustufe beauftragt. Unter dem Stichwort „Bonner Allee“ verfolgt dieses Konzept das Ziel, einen Straßenraum mit gesteigerter Aufenthaltsqualität zu schaffen und die Stadtbahn inklusive der vier Haltestellen möglichst schonend in den Straßenraum zu integrieren.

Diesem Konzept folgend wurden Baumreihen in den Nebenanlagen geplant, um der Bonner Straße einen „Alleecharakter“ zu verleihen. Der besondere Bahnkörper in der Mitte der Bonner Straße wird als Rasengleis ausgeführt und bewirkt somit eine gestalterische und ökologische Aufwertung des Straßenraums. Die Planung sieht eine Kombination der zukünftigen Baumstandorte mit den geplanten Parkständen in einer gemeinsamen Achse vor, sodass beide Nutzungen platzsparend miteinander verbunden werden können. Um die Mitte des Straßenraums von Fahrleitungsmasten freizuhalten, wurden diese ebenfalls in der gleichen Achse platziert.

Aufgrund der im Planfeststellungsverfahren für die 3. Baustufe eingegangenen Einwendungen musste die vom Rat am 17.12.2013 beschlossene und vom 02.06.2014 bis zum 01.07.2014 zur Einsichtnahme für die Bürgerinnen und Bürger offen gelegte Planung in einigen Bereichen angepasst werden. Unter anderem erfolgte eine Änderung auch im Bereich des Parkplatzes an der Bonner Straße 211. Hier musste zur Minimierung der eigentumsrechtlichen Betroffenheit der Grunderwerb reduziert werden und der Parkplatz um 2,5 m in Richtung Schönhauser Straße gegenüber der Ursprungsplanung wieder vergrößert werden. In der Ursprungsplanung konnten drei von fünf Platanen der unter

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Denkmalschutz stehenden Baumallee in der Schönhauser Straße erhalten werden. Durch den reduzierten Grunderwerb können diese drei Platanen nicht mehr erhalten werden. Im Baumgutachten, das als Anlage zum Antrag auf Planfeststellung bereits Bestandteil der ersten Offenlage war, schätzt der Sachverständige Dengler im Übrigen die Standsicherheit der Platanen als kritisch ein, da bei den durchgeführten Suchgrabungen keine statischen Wurzeln gefunden wurden. Zur Erforderlichkeit der Planänderung sind im Teil B, Ziffer 4.7 dieses Beschlusses bereits Ausführungen gemacht worden.

Nach Abstimmung mit dem Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, dem Denkmalschutz und der Unteren Landschaftsbehörde sind Ersatzpflanzungen in unmittelbarer Nähe der zu fällenden Platanen vorzunehmen, um den Charakter der Allee zu fördern, die Betonung des Einmündungsbereiches an der Schönhauser Straße zu gewährleisten und das Stadtbild vor Ort im Sinne von § 15 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes landschaftsgerecht neu zu gestalten. Diese Forderung wurde bereits in der Planänderung umgesetzt. Insgesamt wird der Verlust der o. g. Einzelbäume gemäß aktualisiertem LBP (Maßnahmenplan LBP 2.1) durch die Neupflanzung von 15 Einzelbäumen an gleicher Stelle kompensiert.

Soweit sich eine Einwendung auf die Berücksichtigung der Parkstadt Süd bezieht, hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung informiert, dass die Parkstadt Süd die 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn bereits als gegeben voraussetzt. Bei der 3. Baustufe, vor allem aber schon bei der 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn, wurde auf die zukünftige Entwicklung des Großmarktgeländes Rücksicht genommen, z. B. mit Verlängerung der Grüntangente Süd (Grünstreifen entlang der Stadtbahntrasse). Ein durchgehendes Grünband ist in der aktuellen Diskussion zur Parkstadt ein zentraler Punkt. Der durch die 2. Baustufe geschaffene Geländebereich zwischen Alteburger Straße und Rheinufer mit Verbindung unter dem Bahndamm in den Friedenspark ist elementarer Bestandteil des Grünbandes.

Bezüglich der Abwägung zwischen dem Interesse an dem Erhalt der Straßenbäume und der Zielerreichung des Vorhabens verweist die Planfeststellungsbehörde auf Teil B, Ziffer 4.7 (insbesondere Ziffer 4.7.1.5) dieses Beschlusses.

#### **B.4.15.5 Entscheidung über einzelne Einwendungen von privaten Verfahrens- beteiligten (soweit die Themen nicht bereits unter B.4.15.4 erfasst sind)**

##### **B.4.15.5.1 Einwenderinnen P1a, P1b, P15**

Die Einwenderin P1a ist Eigentümerin des Grundstücks und Gebäudes Bonner Straße 211 und die Einwenderin P1b betreibt als Pächterin das dort befindliche Lebensmittelgeschäft (Allrounder), für das auch ein Großteil der dortigen Parkflächen genutzt wird. Beide Einwenderinnen werden durch dieselbe Rechtsanwaltskanzlei vertreten und haben gemeinsam eine Einwendung erhoben.

Die Einwenderin P 15 war Eigentümerin der beiden Nachbargebäude an der Schönhauser Straße 62 und 64 und hat ebenfalls eine Einwendung erhoben. Während des Planfeststellungsverfahrens hat die Einwenderin P1a diese Nachbargebäude erworben und ist damit als Rechtsnachfolgerin in deren Position im Planfeststellungsverfahren eingetreten.

Die Einwenderinnen haben in ihrer Einwendung vorgetragen, dass sie mit der vorliegenden Planung der Kreuzungsanlage Bonner Straße / Schönhauser Straße um einen Großteil der Fläche, der derzeit als Parkplatz des Einzelhandelsbetriebes genutzt wird, enteignet würden. Dies führe zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Eigentums. Allein auf der zu enteignenden Fläche entfielen 75 % der vorhandenen 81 Parkplätze. Durch den Wegfall eines Großteils des Grundstückes wären auf dem verbleibenden Grundstücksteil max. 20 ebenerdige Stellplätze unter Berücksichtigung der notwendigen Anlieferungsmöglichkeiten wieder herstellbar.

##### Forderung nach Umsetzung einer alternativen Planung

Daher haben die Einwenderinnen die Forderung erhoben, dass die Umplanung des Knotens möglichst unterbleibe und die Straßenführung der Schönhauser Straße im derzeitigen Verlauf verbleibe. Diese Forderungen der Einwenderinnen hätten zur Folge, dass ihre Grundstücke für das Bauvorhaben nicht in Anspruch genommen werden müssten und der ebenerdige Parkplatz vor den Gebäuden Bonner Straße 211 und Schönhauser Straße 62 und 64 in derzeitiger Größe erhalten werden könnte.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Einwenderinnen haben ein Verkehrsgutachten durch das Planungsbüro nts in Auftrag gegeben, das geprüft hat, ob alternativ zu der Planung der Vorhabenträgerin auch der Knoten Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße in der jetzigen Lage oder etwa in dieser Lage verbleiben könnte und dadurch die Leistungsfähigkeit des Stadtverkehrs und des sonstigen Verkehrs gleichwertig gegeben sein könnte. Die Einwenderinnen legten die von dem Büro erarbeiteten planerischen Darstellungen dieser Alternativplanung als Anlage 1 und Anlage 2 ihrer Einwendung bei. Für die Alternative wurden zwei Varianten erarbeitet, die sich insbesondere im Hinblick auf die Führung der Radfahrer unterscheiden. Allerdings haben die Einwenderinnen selbst eingeräumt, dass die planerischen Unterschiede zu der Antragsplanung der Vorhabenträgerin insbesondere darin bestehen, dass in ihrer Alternative die Platanen auf der Schönhauser Straße nicht erhalten werden können. Auch kann eine zweizügige Stadtbahn im Bereich zwischen der Brühler Straße und der Marktstraße nicht zum Halt kommen, ohne den Knotenpunkt zu versperren. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes haben sie weiter ausgeführt, dass nach den Berechnungen ihres Sachverständigen bei ihrer Alternativplanung der gesamte fließende Verkehr abgewickelt werden könne. Es ergeben sich Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer, die unterhalb des in Großstädten üblichen Bereichs liegen.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung vom 12.12.2014 dazu erwidert, dass die bei beiden Varianten eingeplanten Eigenradfahrersignale seitens der Stadt Köln nicht akzeptiert werden können. Die Erfahrung zeigt, dass bei einer separaten Schaltung von Radfahrersignalen (getrennt von den MIV-Signalen) diese häufig nicht beachtet werden und daher ein erhebliches Sicherheitsrisiko für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Radfahrer, entsteht.

Die Vorhabenträgerin hat weiter ausgeführt, dass sie bei der Erstellung der Alternativplanung durch das beauftragte Planungsbüro durch mehrere Abstimmungsgespräche und einen intensiven fachlichen Austausch mitgewirkt habe. Die beiden Alternativen des Planungsbüros werden jedoch nach detaillierter Prüfung von der Stadtverwaltung schlechter bewertet als die eingereichte Vorzugsvariante.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Daher hat die Vorhabenträgerin angekündigt, dass sie durch ein Gutachten ihres Planungsbüros Brenner prüfen lässt, ob bei der Geometrie des Knotenpunktes in der Alternativplanung der Einwenderinnen unter Berücksichtigung der Vollpriorisierung der Stadtbahn noch eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes gegeben ist. Die Ergebnisse dieses Gutachtens sollten im Erörterungstermin vorgestellt werden.

Im Erörterungstermin im Januar 2015 erläuterten zunächst die Vertreter der Vorhabenträgerin anhand einer Präsentation den Vergleich zwischen ihrer Genehmigungsplanung und der Alternativplanung der Einwenderinnen. Der Sachverständige der Einwenderinnen nahm zu der Präsentation der Vorhabenträgerin Stellung und erläuterte seine Alternativplanung. Man einigte sich darauf, dass in gemeinsamer Abstimmung eine Verkehrssimulation erstellt wird, die alle relevanten Parameter für die Verkehrsbedürfnisse berücksichtigen wird. In einem späteren Abstimmungstermin, den die Planfeststellungsbehörde mit den Beteiligten anberaumt hatte, wurde die durchgeführte Simulation und deren Ergebnis vorgestellt.

Dabei wurden insbesondere das Ergebnis für die Morgenspitze und Abendspitze vorgebracht und der Vergleich der Varianten gerade im Hinblick auf Staubildungen und ggfs. Behinderung der Stadtbahn vorgestellt.

Die Vorhabenträgerin kann aufgrund der festgestellten funktionalen Nachteile die von den Einwenderinnen vorgeschlagene Alternativplanung nicht akzeptieren.

Die Planfeststellungsbehörde vertritt aufgrund der Ergebnisse der Verkehrssimulation ebenfalls die Auffassung, dass die Alternativplanung – vornehmlich in den Hauptverkehrszeiten – die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens nicht sicherstellen kann. Zudem ist bei der Alternativplanung der Platz für ein Halten der zweizügigen Stadtbahn auf der Bonner Straße zwischen den Einmündungen der Brühler Straße und der Marktstraße nicht ausreichend. Müsste die Stadtbahn hier warten würde sie für den kreuzenden MIV ein Hindernis darstellen und den Knotenpunkt versperren. Die Forderung der Einwenderinnen nach Umsetzung ihrer Alternativplanung ist aus diesen Gründen zurückzuweisen.

Die Einwenderinnen baten dringend darum, möglichst wenig Parkplatzfläche durch das Bauvorhaben in Anspruch zu nehmen und einen dementsprechenden Vorschlag der Vorhabenträgerin für eine Planänderung der Antragsplanung umzusetzen.

Zur Reduzierung der Inanspruchnahme von Flächen der Einwenderinnen und des Eingriffs in deren Eigentum legte die Vorhabenträgerin eine Planänderung vor, bei der die Schönhauser Straße im Einmündungsbereich in die Bonner Straße um 2,50 nach Süden verschoben wird. Dabei wird die Anzahl der Fahrspuren inkl. der Abbiegespuren erhalten. Auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrs hat die Planänderung keine Auswirkungen. Es müssen dafür jedoch weitere drei Platanen gefällt werden.

Die Fläche der Inanspruchnahme von Teilen der Flurstücke Nrn. 1781 und 1782 der Flur 51 der Gemarkung Köln-Rondorf (Bonner Straße 211) hat sich von in der Ursprungsplanung benötigten 1.830 m<sup>2</sup> durch die Planänderung um 168,1 m<sup>2</sup> auf nunmehr 1.662,0 m<sup>2</sup> reduziert.

Gegen die offengelegte Planänderung (1. Deckblatt) haben die Einwenderinnen keine erneute Einwendung erhoben. Allerdings haben sie in ihrem Schreiben vom 01.10.2015 mitgeteilt, dass sie grundsätzlich an den bisherigen Einwendungen festhalten.

#### Folgen des Wegfalls von Parkplätzen, Existenzgefährdung

Die Klärung des Sachverhaltes im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat folgende Informationen ergeben:

- Das Hochhaus Bonner Straße 211 und die Nachbargebäude in der Schönhauser Straße 64 und 62 wurden als Gesamtkomplex erbaut. Die Parkdecks der beiden Gebäude sind durch eine Brücke miteinander verbunden. Auch die Tiefgaragen der Gebäude sind miteinander verbunden. Die Grundstücke und die Parkplatzflächen vor den Häusern sind nicht voneinander abgetrennt.
- In dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 67420/08 „Schönhauser Straße“ wurde eine größere Teilfläche der Parkplätze vor den o.g. Gebäuden als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt (dies schon im Hinblick auf die geplante Nord-Süd Stadt-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

bahn). Ausweislich von Unterlagen der Vorhabenträgerin hat die Voreigentümerin im Jahr 2008 den Bebauungsplan erhalten.

- Die Einwenderin P1a erwarb am 01.01.2013 das Eigentum an dem Gebäude Bonner Straße 211 von der Voreigentümerin (Einwenderin P15). Dabei ist sie von der Verkäuferin nicht auf den Bebauungsplan hingewiesen worden.
- Die Einwenderin P1a erwarb im Jahr 2015 das Eigentum an den Gebäuden Schönhauser Straße 62 und 64 von der Einwenderin P15.
- Die Einwenderin P1b betreibt ein Lebensmittelgeschäft im Erdgeschoss des Hauses Bonner Straße 211 und verfügt über einen langfristigen Pachtvertrag mit Verlängerungsoptionen. In dem Gebäude wird bereits seit etwa 1970 – damals noch durch einen Vorgängerbetrieb – ein Lebensmittelgeschäft geführt.
- Das Parkdeck im Hochhaus Bonner Straße 211 ist für 72 Stellplätze ausgelegt. Der für die Baugenehmigung erforderliche Stellplatznachweis für das Lebensmittelgeschäft ist durch diese 72 Stellplätze nachgewiesen. Nach Auskunft der Einwenderinnen wird das Parkdeck aber von der Kundschaft kaum bis gar nicht angenommen und steht größtenteils fast leer.
- Der ebenerdige Parkplatz vor dem Gebäude Bonner Straße 211 umfasst 81 Parkbuchten.
- Derzeit erfolgt die Anlieferung für das Lebensmittelgeschäft in der Bonner Straße 211 über die Zufahrt und die Fahrspuren des Parkplatzes vor den Gebäuden Schönhauser Straße 62 und 64.
- Das Parkdeck des Gebäudes Schönhauser Straße 64 wird derzeit nicht genutzt.

Die Einwenderinnen tragen in ihrer Einwendung die von ihnen befürchteten wirtschaftlichen Folgen der teilweisen Inanspruchnahme der Parkplatzflächen für das Lebensmittelgeschäft (P1b) und über die Pachteinnahmen resultierend für die Verpächterin (P1a) vor. Etwa 80 % der Kunden des Einzelhandelsbetriebs kämen mit dem Pkw. Es sei davon auszugehen, dass bei einem Wegfall der für diese Kunden notwendigen Stellplätze damit auch diese Kunden wegfallen. Dies würde einem Umsatzeinbruch von ca. 60 % des Lebensmittelgeschäftes entsprechen. Nach ihren Angaben stünden dann die Erträge des Markts mit der erforderlichen Mietzahlung nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis, so dass der Markt nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben und daher in seiner

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Existenz bedroht sei. Der Einzelhandelsbetrieb würde an dieser Stelle aufgeben. Der damit verbundene Wegfall der Mieteinnahmen würde wiederum dazu führen, dass die gesamte finanzielle Kalkulation für das Gesamtgebäude nicht mehr tragfähig wäre. Notwendige Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen könnten nicht vorgenommen werden. Es sei keinesfalls auszuschließen, dass die Gebäudeeigentümer dadurch in Existenznot und finanzielle Überschuldung gerieten.

Im Erörterungstermin im Januar 2015 wurde festgelegt, dass Gutachten einzuholen sind für die Ermittlung der Folgen – einschließlich einer etwaigen Existenzgefährdung – der wegfallenden Parkplätze für das Lebensmittelgeschäft und die Verpächterin. Zudem sollten die Einwenderinnen und die Vorhabenträgerin Vorschläge erarbeiten, wie die verbleibende Parkplatzfläche optimal genutzt werden kann und ob durch Optimierungsmaßnahmen die Akzeptanz des Parkdecks erhöht werden kann.

Das Gutachten der BBE-Handelsberatung GmbH kommt zu dem Ergebnis, dass es bei verbleibenden 20 ebenerdigen Stellplätzen und einem nicht ausgelasteten Parkdeck, weil es nicht von allen Kunden angenommen würde, im „Best Case“ zu einem Umsatzverlust für das Lebensmittelgeschäft in Höhe von mindestens 14% und im „Worst Case“ in Höhe von bis zu 28% führen würde.

Das Gutachten der GMA kommt zu dem Ergebnis, dass bei Wegfall von rd. 75% der vorgelagerten Stellplätze (also nur noch ca. 20 ebenerdig verbleibenden Stellplätzen) und einem mangels Akzeptanz der Kunden nicht ausgelasteten Parkdeck, es im „Best Case“ zu einem Umsatzrückgang des Lebensmittelgeschäftes in Höhe von circa 22% und im „Worst Case“ in Höhe von circa 47% kommen würde.

Im Einzelnen wird Bezug genommen auf die Gutachten.

In von der Planfeststellungsbehörde anberaumten Abstimmungsterminen und in bilateral zwischen den Einwenderinnen und der Vorhabenträgerin geführten Gesprächen wurden mehrere Optimierungsmaßnahmen entwickelt. Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, diese Maßnahmen durchzuführen bzw. sich ganz oder anteilig an den Kosten zu beteiligen. Diese Zusicherungen sowie die geplanten Maßnahmen sind dem Teil A, Ziffer 11.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses zu entnehmen.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Im Abstimmungstermin am 16.06.2015 in der Bezirksregierung Köln wurden sowohl von der Vorhabenträgerin als auch dem Planungsbüro der Einwenderinnen Entwürfe vorgelegt, wie die verbleibenden ebenerdigen Parkplatzflächen Bonner Straße 211 und Schönhauser Straße 62 und 64 möglichst optimal mit Stellplätzen ausgestaltet werden können. Dabei konnte die Anzahl der vor den Gebäuden Schönhauser Straße 62 / 64 vorhandenen Stellplätze von derzeit 63 auf 86 erhöht werden. Vor dem Gebäude Bonner Straße 211 könnten – je nach Aufteilung der Fläche und Verlauf der Fahrspuren – mindestens 45 bis maximal 55 Stellplätze angeordnet werden (diese wurden schon für den Fall der Planänderung mit der geringeren Flächeninanspruchnahme berechnet).

Die Optimierung des Parkdecks für den Lebensmittelmarkt sieht vor, dass dort breitere und längere Stellplätze für die modernen Fahrzeuge ausgewiesen werden. Dies soll die Akzeptanz bei den Kunden für die Nutzung des Parkdecks erhöhen. Dadurch wird sich die Anzahl der derzeitigen 72 Stellplätze auf dem Parkdeck verringern. Dafür sind künftig die Stellplätze auf dem Parkdeck im Gebäude Schönhauser Straße 64 zusätzlich nutzbar, da durch die Brücke vom Parkdeck Bonner Straße – nach Entfernung der Poller – die Zufahrt zu dem Parkdeck Schönhauser Straße 64 zugänglich gemacht wird. Durch zusätzliche Aufzüge bzw. einen breiteren Aufzug wird sich die Attraktivität beider Parkdecks noch verbessern.

Weiter haben die Einwenderinnen es selbst in der Hand, künftig Regelungen zu treffen, dass Fremdarker den Parkplatz nicht nutzen und dieser nur noch ihren Kunden zur Verfügung steht.

Die Planfeststellungsbehörde ist aus diesen Gründen der Ansicht, dass sich die Anzahl der Stellplätze im Vergleich zum derzeitigen Zustand allenfalls unwesentlich reduzieren wird.

Durch die Errichtung der neuen Schrankenanlagen und einer zusätzlichen Ausfahrt Richtung Bonner Straße erhöhen sich die Gestaltungsmöglichkeiten für die ebenerdige Parkplatzfläche. Ebenso lässt sich der Zulieferverkehr auf der Fläche regeln. Hier ist zu berücksichtigen, dass bisher die Zufahrt über die Flächen Schönhauser Straße 62 und 64 verläuft. In Anbetracht der Tatsache, dass die Einwenderin P1a nunmehr Eigentümerin

des gesamten Gebäudekomplexes ist, kann sie selbst allein bestimmen, wie die Parkplatzflächen und Zufahrten bestmöglich für die Interessen des gesamten Komplexes ausgestaltet werden.

Eine Umsatzeinbuße in einer Höhe, die eine Existenzgefährdung des Lebensmittelgeschäftes verursachen würde, ist weder durch die Gutachten dargelegt, noch ist sie nach Umsetzung der Optimierungsmaßnahmen zu erwarten. Mithin ist erst Recht eine aus der Umsatzeinbuße des Lebensmittelgeschäftes folgende Existenzgefährdung der Verpächterin durch geringere Pachteinahmen nicht belegt. Bei Gefahr einer Existenznot oder einer finanziellen Überschuldung hätte die Einwenderin zudem kaum die Möglichkeit gehabt, die Gebäude der Einwenderin P15 im Jahr 2015 zu erwerben. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Einwenderin P1a bei Erwerb des Hochhauses Bonner Straße 111 hätte wissen können, dass aufgrund des rechtskräftigen Bbauungsplanes ein größerer Teil der Parkplatzflächen bereits als Verkehrsfläche festgesetzt ist.

#### Lärmbeeinträchtigungen (Baulärm, Verkehrslärm)

Die Einwenderinnen vertreten die Auffassung, dass ihnen entgegen der schwingungs- und schalltechnischen Untersuchung des Büros I.B.U. vom 29.04.2014 für ihre Gebäude in allen Etagen ein entsprechender Anspruch auf Lärmschutz zustehe.

Die Vorhabenträgerin erwidert dazu in ihrer Gegenäußerung, dass die Berechnung der Beurteilungspegel für die Bestandssituation und die geplante Situation erfolgt ist. Die Gegenüberstellung der ermittelten Beurteilungspegel ist den Anlagen Nrn. 3.2. und 3.3 der schalltechnischen Untersuchung (Teil 2) zu entnehmen. Danach tritt bei dem Gebäude Bonner Straße 211 an der Straßenfront zur Bonner Straße eine Abnahme der Beurteilungspegel „Straßenverkehr“ ein. Somit tritt keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ein. Insofern entsteht unabhängig von der Höhe der Beurteilungspegel kein Anspruch auf Lärmvorsorge und damit auch nicht auf Schallschutzmaßnahmen.

Für die der Schönhauser Straße zugewandte Gebäudefront hat die Untersuchung ergeben, dass die Schallpegel im Wesentlichen zunehmen. Gleichzeitig treten Pegel von über 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht auf. Insofern bewirkt der erhebliche

bauliche Eingriff hier eine wesentliche Änderung und damit die Notwendigkeit der Lärmvorsorge. Es entsteht ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach.

Unter Bezugnahme auf die schalltechnische Untersuchung kommt die Planfeststellungsbehörde zu demselben Ergebnis. Entsprechend der Auflage in Teil A, Ziffer 10.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses hat sich die Vorhabenträgerin mit der Einwenderin P1a in Verbindung zu setzen und – bei jeweiligem Vorliegen der Voraussetzungen nach der 24. BImSchV – auf den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen bei den zur Schönhauser Straße gelegenen Räumen hinzuweisen.

Soweit die Einwenderinnen rügen, dass das schalltechnische Gutachten des Büros I.B.U. davon ausgehe, dass durch die Einbringung von offenporigem Asphalt die Verkehrsgeräusche um 4 bis 5 dB(A) reduziert werden könnten, aber eine Lärminderung in diesem Umfang dort nicht erreicht würde und das Lärmgutachten insofern von falschen Grundannahmen ausgehe und ihnen daher ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen in allen Etagen des Gebäudes zustehe, verkennen sie, dass die aktive Schallschutzmaßnahme (Verwendung des offenporigen Asphaltes) mangels ausreichender Erprobung gerade nicht bei der Schallberechnung berücksichtigt wurde. Die Vorhabenträgerin führt diese aktive Schallschutzmaßnahme zugunsten der Anwohner und Fußgänger als zusätzliche Maßnahme durch.

Im Einzelnen wird hier Bezug genommen auf die Ausführungen im Teil B, Ziffer 4.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Im Ergebnis besteht für das Gebäude Bonner Straße 211 dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutz nur für die der Schönhauser Straße zugewandte Gebäudefassade.

#### Grundwasser und Schutzgebiete

Die Einwenderinnen fordern weitere Untersuchungen insbesondere für die Hochwassersituation, da nach ihrer Ansicht die Ausführungen zum Grundwasser und den Wasserschutzgebieten in den Planunterlagen zu kurz griffen.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Vorhabenträgerin informiert in ihrer Gegenäußerung, dass das Untersuchungsgebiet im Normalfall durch Hochwasserereignisse nicht direkt betroffen sei. Weder in den Hochwassergefahrenkarten noch den Hochwasserrisikokarten des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen seien für das Grundstück der Einwenderinnen Überflutungen dargestellt. Das Untersuchungsgebiet liege sogar außerhalb der Ausdehnung des 500-jährlichen Hochwasserereignisses. Der mittlere Flurabstand im Untersuchungsgebiet betrage ca. 11 m. Daher seien auch hochwasserbedingte Schwankungen des Grundwasserstandes für die Planung nur von untergeordneter Bedeutung.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Bestandsdaten zum Grundwasser in Kapitel 5.6.1.1 „Bestandserfassung“ (Schutzgut Wasser, Grundwasser) der Umweltverträglichkeitsstudie ausreichend beschrieben. Die von der Planung betroffenen Wasserschutzgebiete sind in den Kapiteln 5.6.1.1 und 5.1 „Planerische Vorgaben und Schutzausweisungen“ aufgeführt. Auch in dem Plan „Schutzgut Boden, Wasser und Luft/Klima“ der UVS sind die Wasserschutzgebiete aufgeführt.

Die Einwenderinnen begehren zudem die Vornahme weiterer Untersuchungen im Hinblick auf die Auswirkungen der planfestzustellenden Trasse auf die Wasserschutzgebiete, da – im Vergleich der Anforderungen an umfangreiche Untersuchungen für Parkplätze in einem Wasserschutzgebiet – nach ihrer Auffassung die Untersuchungen für die planfestzustellende Trasse unzureichend und das Untersuchungsdefizit immanent seien.

Die Vorhabenträgerin erklärt hierzu, dass sowohl die in der Umweltverträglichkeitsstudie beschriebenen Auswirkungen auf das Grundwasser als auch die aufgeführten Schutzmaßnahmen einen unmittelbaren Bezug zu den Wasserschutzgebieten haben. In der Konflikttanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie werden in Kapitel 7.5 „Schutzgut Wasser“ die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Grundwasser ausführlich dargestellt.

In den Nebenbestimmungen im Teil A, Ziffer 10.8.2 ist die Verpflichtung zur Beachtung der jeweiligen Wasserschutzgebietsverordnungen für die Wasserschutzgebiete im Untersuchungsraum aufgenommen.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

In ihrer Gegenäußerung hat die Vorhabenträgerin weiter erläutert, dass in Kapitel 7.9 der UVS „Vermeidung, Minderung und Ausgleichbarkeit“ für das Schutzgut „Wasser“ (Grundwasser) die im Zuge der Umsetzung der Planung zu berücksichtigenden Maßnahmen zur Verminderung von projektbedingten Beeinträchtigungen aufgeführt sind. Ergänzend sind im LBP-Teil der Konfliktanalyse in Kapitel 9.1 „Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen“ mit der Maßnahme V5: „Ordnungsgemäßer Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen“ Vorgaben zum Schutz des Grundwassers enthalten.

Diese Vermeidungsmaßnahmen sind verbindlicher Bestandteil der Planunterlagen und werden mit diesem Beschluss festgestellt. Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen für die Wasserschutzgebiete werden somit angemessen berücksichtigt. Diesbezügliche Ausführungen sind in Teil B, Ziffer 3.2.4 des Beschlusses enthalten.

#### Einwendung zur Planrechtfertigung

Die Einwenderinnen monieren, dass in den Planunterlagen die Begründung des Bedarfs an der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn auf veraltete Verkehrspläne gestützt werde. Der Generalverkehrsplan der Stadt Köln aus dem Jahr 1972 ist mehr als 40 Jahre alt und das Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahre 1993 ist bereits mehr als 20 Jahre alt. Die Aussagekraftfähigkeit der vorgenannten Unterlagen müsse schon bereits aufgrund ihres Alters in Frage gestellt werden. Zudem beziehen sie sich auf den Erläuterungsbericht, nach dem mit der geplanten Stadtbahnstrecke in der Bonner Straße weitere Wohngebiete an das Stadtbahnnetz angeschlossen würden und dadurch für einen deutlich höheren ÖPNV-Anteil in der Bevölkerung gesorgt würde.

Die Vorhabenträgerin nahm dazu in ihrer Gegenäußerung dahingehend Stellung, dass der Rückgriff auf den Generalverkehrsplan der Stadt Köln in den Planfeststellungsunterlagen lediglich als Beleg dafür diene, dass der Bau einer Nord-Süd Stadtbahn bereits seit Jahrzehnten beabsichtigt ist. Das am 11. Juni 1992 beschlossene Gesamtverkehrskonzept (GVK) Köln sei hingegen der nach wie vor gültige, verkehrsträgerübergreifende Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Köln. In einer dem Verkehrsausschuss am 06.05.2008 vorgelegten Auswertung zum Stand der Umsetzung des GVK Köln wurde seitens der

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Verwaltung festgehalten, dass dessen zehn Hauptziele unvermindert fortwirken und eine grundlegende Änderung dieser Ziele somit nicht erforderlich ist. Ziel 2 lautet: „Den ÖPNV bevorzugen“. Das GVK stellt im Bereich des Schienennetzes zudem diverse Maßnahmen dar, die bis heute nicht verwirklicht werden konnten (neben der Nord-Süd Stadtbahn entlang der Bonner Straße bis zum Verteilerkreis u.a. die Verlängerung der Ringlinie 13 bis zur Bonner Straße oder bis zum Rheinufer und die rechtsrheinische Ringstrecke entlang der Frankfurter Straße), deren Realisierung jedoch weiterhin beabsichtigt sei. Dies wird u.a. belegt durch das kürzlich veröffentlichte Strategiepapier „Köln mobil 2025“ aus dem Büro des Oberbürgermeisters (siehe Beschreibung der Leitziele und der Handlungsansätze zur Erreichung dieser Leitziele dort auf den Seiten 6 und 22). Erst das dort aufgeführte, noch zu erarbeitende und anschließend zu beschließende „Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr“ werde das GVK als städtischer Verkehrsentwicklungsplan ablösen.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel, dass ein Bedarf an der Realisierung der 3. Baustufe besteht. Durch diese Baustufe werden die Stadtteile Marienburg, Raderberg, Raderthal und Bayenthal an das Stadtbahnnetz angeschlossen und können ein schnelles und ökologisch sinnvolles Verkehrsmittel nutzen, um in die Innenstadt und in das gesamte Stadtbahnnetz zu gelangen. Es werden derzeit im Einzugsbereich der künftigen Stadtbahn weitere Wohngebiete errichtet wie z.B. das Quartier Reiterstaffel. Durch den prognostizierten Bevölkerungszuwachs würde – falls die Stadtbahn nicht gebaut werden sollte – der MIV weiter zunehmen und es zu den Hauptverkehrszeiten vermehrt zu Staubildungen auf der Bonner Straße kommen.

Soweit die Einwanderinnen anmerken, dass mit der Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn die Linie 106 entfallen und die Buslinie 132 von Süden kommend an der zukünftigen Endhaltestelle der Linie 5 (Arnoldshöhe / Verteilerkreis) abgebunden werden soll und damit bestehende ÖPNV-Verbindungen wegfallen werden, hält die Vorhabenträgerin dem entgegen, dass die Linie 132 von Süden kommend an der zukünftigen Endhaltestelle der Linie 5 nicht abgebunden, sondern mit dieser Stadtbahnlinie verknüpft wird und somit diese ÖPNV-Verbindung nicht entfallen wird, sondern sie wird in Höhe des Verteilerkreises vom Bus auf ein leistungsfähigeres Verkehrsmittel umgelenkt.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Planfeststellungsbehörde erachtet es als positiv, dass auf der stark frequentierten Bonner Straße künftig der ÖPNV durch die Stadtbahn und nicht mit einem Bus erfolgt. Die Stadtbahn verfügt über einen besonderen Bahnkörper und ist damit unabhängig von Staubildungen im Straßenverkehr. Der Bus dagegen behindert den Fluss des MIV, wenn er an den Haltestellen Fahrgäste ein- und aussteigen lässt.

Weiter bezweifeln die Einwenderinnen, dass es in Folge des planfestzustellenden Vorhabens zu einem „deutlich höheren ÖPNV-Anteil in der Bevölkerung“ kommen soll. Regelmäßig sei es nicht (nur) von der Ausgestaltung des ÖPNV, sondern von zumeist subjektiven Kriterien abhängig, ob auf das eigene Kfz oder den ÖPNV zurückgegriffen werde. Hierzu verweist die Vorhabenträgerin auf ihre Erfahrungen, dass die Stadtbahn gegenüber dem Bus das deutlich schnellere, leistungsfähigere und größere Transportkapazitäten anbietende, durch den separaten Gleiskörper auch zuverlässigere, mithin attraktivere Verkehrsmittel sei. Damit lägen objektive Anhaltspunkte dafür vor, dass sich der Anteil der ÖPNV-Nutzer deutlich erhöhen wird. Lediglich die Stärke dieses Effekts werde davon abhängen, wie groß die Affinität der Bürger zum eigenen Auto als Verkehrsmittel für den innerstädtischen Verkehr ist.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabenträgerin an und geht nach ihren Erfahrungswerten ebenfalls davon aus, dass die Stadtbahn auf eine höhere Akzeptanz bei den Nutzern des ÖPNV stoßen wird.

Schließlich stellen die Einwenderinnen die Planrechtfertigung der hier vorgenommen abschnittsweisen Planung bei isolierter Betrachtung der 3. Baustufe in Frage. Sie verweisen dabei auf die Rechtsprechung, nach der bei der abschnittsweisen Planung die Planrechtfertigung verlangt, dass der einzelne Teilabschnitt eine selbstständige Verkehrsfunktion besitzt und auch dann noch planerisch sinnvoll ist, wenn die Verwirklichung der Gesamtplanung sich verzögert oder gänzlich aufgegeben werden sollte. Sie bezweifeln, dass eine solche selbstständige Verkehrsfunktion für die dritte Baustufe mit einer Länge von bloß 1.950 m gegeben ist.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Vorhabenträgerin erläutert in ihrer Gegenäußerung, dass durch das zitierte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts verhindert werden solle, dass im Rahmen einer abschnittsweisen Planung für den Fall von Planungsverzögerungen oder Aufgabe weiterführender Baustufen ein nicht funktionsfähiger Torso entsteht. Diese Argumentation entbehre jedoch im Zusammenhang mit der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn jeder sachlichen Grundlage, da von der Verwirklichung der ersten beiden Bauabschnitte angesichts des erreichten Baufortschritts und der erfolgten Teil-Inbetriebnahmen des südlichen Astes und des nördlichen Astes mit absoluter Sicherheit ausgegangen werden kann. Selbst wenn die Unterbrechung der Nord-Süd Stadtbahn im Bereich des Waidmarkts wegen des umfangreichen Beweissicherungsverfahrens noch mehrere Jahre andauern sollte, hat der südliche Ast dieser Stadtbahnlinie u.a. wegen der leistungsfähigen Verknüpfungen im Bereich des Chlodwigplatzes und der Severinstraße eine selbstständige Verkehrsfunktion.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird angemerkt, dass die Rechtsprechung die Bildung von Abschnitten bei Planfeststellungsverfahren anerkennt. Aus den von der Vorhabenträgerin genannten Gründen wird die 3. Baustufe eine selbstständige Verkehrsfunktion entfalten. Bei ihr handelt es sich um den bislang letzten Teil des Gesamtprojektes und wenn die Trasse der 1. Baustufe nach Beseitigung der Unglücksfolgen am Waidmarkt befahrbar wird, kommt zudem die Gesamtverkehrsfunktion der Nord-Süd Stadtbahn zum Tragen.

Soweit die Einwenderinnen das Vorliegen einer Planrechtfertigung deshalb verneinen, weil dem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 30 Personenbeförderungsgesetz enteignungsrechtliche Vorwirkung zukommt und das dafür erforderliche dringende und anders nicht zu befriedigende Bedürfnis an der Stadtbahn nicht nachgewiesen sei, wird abschließend auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung in Teil B, Ziffer 4.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Zusammentreffen mehrerer Vorhaben:

Die Einwenderinnen beziehen sich zunächst auf die P+R-Palette, die nicht Gegenstand des Genehmigungsantrages sei und in den Planunterlagen nur nachrichtlich dargestellt werde.

In der Tat ist die P+R-Palette nur nachrichtlich in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Das Planrecht für diese Palette wird über ein Bebauungsplanverfahren und das Baurecht über ein Baugenehmigungsverfahren eingeholt. Dies ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch zulässig, da für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn auch ohne die Fahrgäste, die diese Anlage künftig nutzen werden, ein ausreichender Bedarf besteht. Dieser wird sich durch die Pendler, die von Süden kommend ihre Fahrzeuge in der P+R-Palette abstellen, noch erhöhen.

Soweit die Einwenderinnen bezweifeln, dass für die Errichtung der Stadtbahntrasse ein Umbau der Bonner Straße erforderlich sei, wird auf die Ausführungen bei der Beschreibung des Vorhabens und die Planrechtfertigung in diesem Beschluss verwiesen. Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, wie die Trasse der Stadtbahn in der Bonner Straße angelegt werden könnte, ohne dass die Bonner Straße dafür weitgehend angepasst werden muss. Insofern handelt es sich um eine notwendige Folgemaßnahme. Dasselbe gilt für die Verlagerung des Verkehrsknotens Marktstraße / Bonner Straße / Schönhauser Straße. Wie oben zu dieser Einwendung bereits ausgeführt, ist die Neuordnung dieses Kreuzungsbereiches erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Verkehre zu gewährleisten.

Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar, inwieweit die Tatsache, dass die Neuordnung des Knotens bereits in den rechtskräftigen Bebauungsplänen Nr. 67420/07 „Marktstraße“ und Nr. 67420/08 „Schönhauser Straße“ enthalten sind, nach Auffassung der Einwenderinnen darauf hindeute, dass jedenfalls die Straßenumplanung in diesem Bereich nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein solle. Anders als Planfeststellungsbeschlüsse entfalten Bebauungspläne keine enteignungsrechtliche Vorwirkung. Das Baurecht für die Stadtbahntrasse kann nur durch das Planfeststellungsverfahren nach dem PBefG geschaffen werden. Die notwendigen Folgemaßnahmen sind in

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

dem Planfeststellungsbeschluss mitfestzusetzen. Es handelt sich hier also nicht um verschiedene Vorhaben auf unterschiedlichen Fachplanungsgrundlagen, die nur unter den Voraussetzungen des § 78 VwVfG in einem Verfahren zusammengefasst werden können. Der Umbau der Bonner Straße und der Kreuzungsbereiche ist nur erforderlich, weil mit dem Bau der Stadtbahntrasse ein weiterer Verkehrsteilnehmer hinzukommt, der unmittelbar Folgen für den MIV und die anderen Verkehrswege entfaltet. Ohne den Bau der Stadtbahn besteht kein Bedürfnis an der Umgestaltung der Bonner Straße bzgl. der Fahrspuren, Radwege, etc. Ein eigenständiges und von dem Stadtbahnbau unabhängiges Interesse an der Straßengestaltung besteht nicht. Es handelt sich demnach hier bei der Verlegung der anderen Verkehrswege um einen klassischen Fall der notwendigen Folgemaßnahmen des Stadtbahnbaus.

Eigentümer und betriebliche Belange – Beeinträchtigungen während der Bauzeit

Soweit auf Seite 47 des Erläuterungsberichts die „bauzeitliche Verkehrsführung“ dargestellt wird, vermissen die Einwenderinnen darin die Betrachtung der Auswirkungen auf ihre Belange. Sie gehen daher – mangels anderer Aussagen – davon aus, dass die Anfahrbarkeit des Marktes unverändert bestehen bleibe. Etwas anderes gelte gemäß den Ausführungen für die „kurzfristigen Sperrungen oder Änderungen“. Auch die Auswirkungen durch die zu erwartenden Verkehrsbehinderungen würden nicht berücksichtigt.

Dazu hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung erwidert, dass die Erreichbarkeit aller Grundstücke, also auch des Marktes, nach Möglichkeit dauerhaft gewährleistet bleiben soll. Falls sich aus dem Bauablauf die Notwendigkeit kurzfristiger Sperrungen etc. ergibt, werden diese durch das während der Bauzeit seitens des Vorhabenträgers bereit gestellte Anliegermanagement mit Anwohnern und Gewerbetreibenden so abgestimmt, dass sich hieraus möglichst keine negativen Auswirkungen ergeben.

In der Nebenbestimmung Ziffer 10.1.15 im Teil A dieses Planfeststellungsbeschlusses ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, dass sie während der Bauphase geeignete Verkehrslenkungsmaßnahmen vorzunehmen hat.

Die Einwenderinnen befürchten, dass sich Behinderungen in Folge von Straßenbauarbeiten auf die Kundenströme auswirken. Es müsse daher bereits während der Bauausführung mit einem Kundenrückgang gerechnet werden.

Die Vorhabenträgerin versichert, dass durch die geschilderten Maßnahmen die Behinderungen des Verkehrs und somit auch der Kundenströme so gering wie möglich gehalten werden sollen.

#### Eigentümer und betriebliche Belange - Enteignung

Die Einwenderinnen rügen, dass die in den Planunterlagen vorgenommenen Ermittlungen und Abwägungen der Eigentümerbelange zu kurz griffen. Sie wenden sich nachdrücklich gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke durch das vorliegende Planfeststellungsvorhaben. Die Ausführungen in den Planunterlagen stellten einen Abwägungsausfall und ein Abwägungsdefizit dar.

Hierzu wird zum einen Bezug genommen auf die schlüssige Erwiderung der Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung und zum anderen auf die Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss zur Planrechtfertigung (Teil B, Ziffer 4.1) und zu dem Entzug von Eigentum (Teil B, Ziffer 4.14). Vornehmlich wird verwiesen auf die Argumentation zu dieser Einwendung. Darin wurde bereits dargelegt, dass die Vorhabenträgerin Alternativen geprüft hat, um den Eigentumseingriff zu minimieren. Im Laufe der Planung konnte die Vorhabenträgerin diese soweit optimieren, als mehrere – in den ersten Planentwürfen zum Abriss vorgesehene Gebäude – nun erhalten werden können. Auch die Inanspruchnahme von Grundstücksteilflächen (Vorgärten, etc.) konnte die Vorhabenträgerin weitmöglichst reduzieren.

Schließlich führte der Abwägungsprozess zu der Planänderung (1. Deckblatt).

Durch die Planänderung ist den Belangen der Einwenderinnen Rechnung getragen worden. Die Planfeststellungsbehörde gewichtet bei der Feststellung der Planänderung die Interessen der Eigentümer, des Gewerbebetriebes und des Erhalts von Arbeitsplätzen im Lebensmittelmarkt höher als den zusätzlichen Eingriff in Natur und Landschaft durch die

notwendige Fällung weiterer drei Platanen. Eine Anpassung der Planung darüber hinaus ist aus mehrfach vorgetragenen Gründen ohne eine Gefährdung der Zielerreichung des Vorhabens nicht mehr möglich.

Die privaten Interessen der Einwenderinnen als betroffene Grundstückseigentümerin und als Betreiberin eines Lebensmittelgeschäftes stehen den Interessen der Vorhabenträgerin sowie der Allgemeinheit an einem ausreichend leistungsfähigen Verkehr gegenüber. Der Verkehr beinhaltet hierbei die Stadtbahn als schnellem und ökologisch sinnvollem Verkehrsmittel des ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr. Im Rahmen der Abwägung hat sich die Variante des 1. Deckblatts als diejenige herausgestellt, welche all diese widerstreitenden Belange weit möglichst berücksichtigt. Mildere gleich effektive Mittel sind nicht gegeben. Außerdem stellt sich die Planung als angemessen im engeren Sinne heraus, da die Rechte der Einwenderinnen nicht im Kern sondern geringstmöglich am Rande betroffen sind. Im Vergleich zur Ursprungsplanung verbleibt es bei einer teilweisen Inanspruchnahme der Grundstücke der Einwenderin P1a. Die Flächeninanspruchnahme wurde jedoch auf das zur Realisierung des Vorhabenziels Nötigste reduziert. Den Belangen der Einwenderinnen wird durch die Planänderung sowie die Zusicherungen der Vorhabenträgerin in Teil A, Ziffer 11.1 des Beschlusses ausreichend Rechnung getragen.

Derzeit befinden sich die Einwenderinnen und die Vorhabenträgerin in Verhandlungen zum Abschluss einer technischen Vereinbarung. Falls sich die Beteiligten nicht einvernehmlich über die Grunderwerbs- und Entschädigungskosten einigen können sollten, müsste dies in einem Entschädigungsverfahren entschieden werden (siehe Hinweis in Teil D.4 dieses Beschlusses).

#### **B.4.15.5.2 Einwender P2, P3**

Die Einwender P2 und P3 beanstanden – sich der Einwendung des Einwenders P28 anschließend – dass an den Häusern (Bonner Straße 485 und 487) die Grundstücksmauer um 50 cm zurückgenommen werden soll. Die derzeitige Grenzmauer beider Häuser liegt in direkter Verlängerung der Vorderfront des Eckhauses Bonner Straße 481.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Das Haus Bonner Straße Nr. 485 war und ist nicht betroffen. Betroffen waren in der offengelegten ursprünglichen Planung die Grundstücke Bonner Straße 487 und 489.

Aufgrund der Einwendungen hat die Vorhabenträgerin die Planung durch eine geringfügige Verschwenkung des Radweges vor den beiden Grundstücken angepasst. Auf den ursprünglich geplanten Eingriff in das jeweilige Eigentum wird dadurch verzichtet und die Grundstücksmauer kann beibehalten werden. Dieser Punkt der Einwendung konnte damit ausgeräumt werden.

Soweit die Einwender sich auf die Parkplatzsituation beziehen, wird auf die Ausführungen in Teil B, Ziffer 4.15.4.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwender P2 und P3 befürchten zudem eine erhebliche Wertminderung ihres Grundstückes und ihrer Immobilie.

Dem hält die Vorhabenträgerin entgegen, dass eine Wertminderung des Grundstücks nicht zu befürchten sei. Üblicherweise wirkt sich eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung wertsteigernd auf die anliegenden Grundstücke und Immobilien aus.

Die Planfeststellungsbehörde vertritt ebenfalls – in Ansehung der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung – diese Auffassung. Denn hoheitlich bewirkte Minderungen des Marktwertes eines Vermögensgutes berühren in der Regel nicht den Schutzbereich des Eigentumsrechts (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 Wohnumfeldes vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i. S. d. Art. 14 Abs. 1 S. 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 wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.“ Eine Wertgarantie für Immo-

lien besteht somit nicht. Darüber hinaus ist durch die verbesserte ÖPNV-Anbindung auch eine Wertsteigerung möglich.

Außerdem befürchten die Einwender durch die Stadtbahn eine Zunahme der jetzt schon erheblichen Lärmbelastung durch Lkw-Verkehr zum Großmarkt.

Da zwischenzeitlich eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit der Stadtbahn auf max. 50 km/h beschlossen wurde, werden für das Gebäude Bonner Straße 485 und auch für alle anderen von dem Vorhaben betroffenen Gebäude die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ausgehend vom Schienenverkehr eingehalten.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs bewirkt die geplante bauliche Änderung für das Gebäude Bonner Straße 485 sogar eine Abnahme der Schallimmissionen.

Es besteht auch bei Gesamtbetrachtung des Verkehrslärmes von Schiene und Straße zusammen kein Anspruch auf Schallschutz. Die Vorgaben des Immissionsschutzrechts sind bei dem Gebäude der Einwender eingehalten.

**Der Einwender P28** hatte ursprünglich ähnliche Bedenken geäußert. Nach Erhalt der Gegenäußerung der Vorhabenträgerin erklärt er, dass damit seiner Einwendung ausreichend Rechnung getragen ist.

#### **B.4.15.5.3 Einwender P4, P18 bis P23**

Der Einwender P4 wehrt sich bezüglich der Häuser am Oberländer Ufer gegen das Aufbürden weiterer extremer Lasten verbunden mit der geplanten Entlastung der Bonner Straße. Schon jetzt seien die täglichen Umweltbelästigungen unerträglich. Gerade Kindern und älteren Menschen sei es bereits jetzt kaum möglich, ungefährdet die Häuser am Oberländer Ufer zu erreichen.

Die Einwender P18 bis P23 (eine Eigentümergemeinschaft) befürchten, dass durch die Verengung der Bonner Straße zwangsläufig viel zusätzlicher Verkehr auf das jetzt schon überaus stark befahrene Oberländer Ufer / Marienburg umgeleitet würde. Die Anwohner des Oberländers Ufers seien wegen des starken und nahen Verkehrs bereits jetzt unerträglich hohem Schall, Abgasen und Schwingungen ausgesetzt.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Das Erreichen und Verlassen der Grundstücke sei bereits jetzt gefährlich. Durch die neue Straßenbahntaktung werde es ohnehin noch lauter werden. Die großen denkmalgeschützten Gebäude Oberländer Ufer 184, 186 und 190 würden bereits jetzt durch starke Schwingungen geschädigt und die Fassaden würden schnell verschmutzen. Wenn im Abschnitt von Marktstraße bis Bayenthalgürtel der Bonner Straße zwei Fahrspuren entfallen, müsse der Verkehr in Richtung Stadt und umgekehrt zur Autobahn zwangsläufig über das Oberländer Ufer / Marienburg ausweichen.

Durch die Straßenbahnquerung auf der Rheinufer Straße (2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn) komme es bei erhöhtem Verkehrsaufkommen zu massivem Rückstau und noch größeren Belastungen der Wohngebiete.

Die Vorhabenträgerin führt in ihrer Gegenäußerung dazu aus, dass die Realisierung der Nord-Süd Stadtbahn einen bedeutenden Beitrag zum Ausbau des ÖPNV-Angebotes leistet, der die Grundlage für eine zunehmende Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV darstellt. Durch die Erhöhung des ÖPNV-Anteils gegenüber dem MIV-Anteil können Schall- und Abgasemissionen im Verhältnis reduziert werden.

Zwar kommt die Verkehrsuntersuchung zu dem Ergebnis, dass der Verkehr im betroffenen Abschnitt der Rheinuferstraße insgesamt im Vergleich zum heutigen Zustand zunehmen wird, die Verkehrszunahme wäre allerdings noch höher, wenn die Maßnahme der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn nicht umgesetzt würde. Auch ohne den Bau einer Stadtbahn auf der Bonner Straße finden nämlich weitere Aufsiedlungen im Kölner Süden statt, die zusätzlichen Verkehr erzeugen.

Die Planung der neuen Stadtbahn bezweckt somit in keiner Weise die Verschlechterung der Immissionssituation am Oberländer Ufer. Vielmehr soll durch einen attraktiven Nahverkehr eine Minderung des Straßenverkehrsaufkommens insgesamt erreicht werden.

Am Oberländer Ufer erfolgt keine Baumaßnahme und damit kein Eingriff in den Straßenraum. Insofern tritt im Sinne der 16. BImSchV keine wesentliche Änderung ein, so dass kein Anspruch auf Lärmvorsorge entsteht.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Innerhalb von Gebäuden mit weichen Holzbalkendecken, wie sie bei denkmalgeschützten Häusern vorkommen und hier offensichtlich vorhanden sind, können auch durch Straßenverkehr indizierte spürbare Erschütterungsimmissionen auftreten. Die Spürbarkeit der Erschütterungsimmissionen ist nun aber kein Indiz dafür, dass Schäden am Gebäude auftreten. Vielmehr ist es eher unwahrscheinlich, dass durch direkte Erschütterungseinwirkung des Straßenverkehrs Schäden an Gebäuden verursacht werden. Zudem gilt hier, dass die Planung nicht den Zweck hat, eine Zunahme des Straßenverkehrs zu bewirken.

Grundsätzlich wird die Belastung durch den MIV und die mit ihr verbundenen negativen Auswirkungen mit Hilfe der Nord-Süd Stadtbahn reduziert.

Die durchgeführte Verkehrsuntersuchung hat zum Ergebnis, dass der prognostizierte Verkehr im nördlichen Abschnitt der Bonner Straße mit einem Fahrstreifen je Richtung in ausreichender Qualität abgewickelt werden kann. Ein Ausweichen von signifikanten Verkehrsmengen auf die Rheinuferstraße ist daher nicht zu befürchten.

Zudem erbrachte die Vorhabenträgerin - dem Ratsbeschluss vom 25.11.2010 entsprechend - bei der Realisierung der Querung der Rheinuferstraße (2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn) eine Vorleistung, die die spätere Tieferlegung des Straßenverkehrs als Untertunnelung der Gleistrasse ermöglicht. Sollte es in Zukunft zu den befürchteten permanenten, unzumutbaren Stausituationen kommen, ist es möglich, die Situation durch den Ausbau der Untertunnelung zu verbessern.

Grundsätzlich wird das Ziel verfolgt, die Durchgangsverkehre auf den Hauptverkehrsachsen zu bündeln. Im Gegensatz zu Erschließungs- und Wohnstraßen übernehmen Hauptverkehrsstraßen eine übergeordnete Verbindungsfunktion. Sie sind ihrer Funktion entsprechend dimensioniert und ausgebaut.

Soweit die Einwander eine Bevorzugung des Stadtteils Marienburg durch die Stadt Köln befürchten, geschähe dies nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Stadt Köln wird – unabhängig von der Planfeststellung für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn – mit dem Arbeitskreis IG Kölner Süden Verkehrsberuhigungs-

konzepte erarbeiten. Eine mögliche Verkehrsberuhigung der Stadtteile Marienburg und Bayenthal ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Den obigen nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabenträgerin wird seitens der Planfeststellungsbehörde gefolgt.

#### **B.4.15.5.4 Einwenderin P5**

Der Einwenderin P5 wehrt sich gegen die Umsetzung der Planung mit der Fahrbahnwendemöglichkeit bzw. Linksabbiegespur auf der Bonner Straße in Höhe Haus Nr. 324. Dies habe zur Folge, dass die Mitarbeiter und Besucher der BGW Bezirksverwaltung Köln (Bonner Straße 337) durch die versetzte Ausfahrt keine Möglichkeit haben in Richtung Bayenthalgürtel zu fahren, da die Wendemöglichkeit ca. 30 m davor eingeplant ist. Die Mitarbeiter der BGW sowie deren Besucher müssten nach der jetzigen Planung bei Verlassen der Parkfläche oder Tiefgarage ca. einen Kilometer weiter bis zur nächsten Linksabbiegemöglichkeit (Stadtmitte – Marktstraße / Schönhauser Straße) fahren, um so in die entgegengesetzte Fahrtrichtung zu gelangen.

Des Weiteren habe die BGW auf der gegenüberliegenden Straßenseite in dem Büro- und Verwaltungsbau (Bonner Straße 324) weitere Räumlichkeiten sowie Parkflächen für Besucher angemietet. Eine Nutzung der dort angemieteten Parkflächen würde für die Mitarbeiter sowie Besucher im Hauptgebäude durch die derzeitige Planung erschwert, da das Wechseln der Straßenseiten mit Fahrzeugen, wie oben dargestellt, nur mit erhöhtem Aufwand möglich ist.

Aufgrund der aufgeführten massiven Einschränkungen für die BGW wird gebeten, die Planung im Bereich der Wendemöglichkeit zwischen Bayenthalgürtel und Annastraße zu korrigieren, sodass die Wendemöglichkeit um ca. 30 m Richtung Stadtmitte verschoben wird. Damit wäre die Benachteiligung der BGW im Verhältnis zu anderen Anliegern mit vielen Mitarbeitern / Besuchern aufgehoben.

Die Vorhabenträgerin erwidert in ihrer Gegenäußerung, dass der vorhandene Querschnitt an der Engstelle zwischen den Gebäuden Bonner Straße 329-333 (Ostseite) und dem Gebäude Annastraße Nr. 1 (Westseite) für das Anlegen der Wendemöglichkeit inklusive Linksabbiegespur nicht ausreicht. Das Anordnen einer Wendemöglichkeit ist

aber ohne eine separate Linksabbiegespur nicht möglich, da wendende Fahrzeuge gegenüber der priorisierten Stadtbahn und dem Gegenverkehr in Richtung Süden wartepflichtig sind. Wird keine Abbiegespur als Aufstellfläche vorgesehen, würden wartende Fahrzeuge die einzige vorhandene Spur komplett blockieren und massive Rückstaus verursachen. Um an dieser Stelle die notwendige Querschnittsbreite herzustellen, müssten die o. g. Gebäude abgebrochen werden, was es unbedingt zu vermeiden gilt.

Die Planfeststellungsbehörde gibt ebenfalls der Vermeidung des Abbruchs eines Gebäudes - mit den für den Eigentümer gravierenden grundrechtlich relevanten Beeinträchtigungen - den Vorrang gegenüber den längeren Fahrtwegen und anderen Nachteilen für die Einwenderin. Zudem haben Anwohner (sowohl von Wohngebäuden als auch bei Geschäftsgebäuden) nur einen Anspruch darauf, dass ihr Grundstück/Gebäude erschlossen ist. D. h. das Grundstück muss einen Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz haben. Es besteht aber kein Anspruch darauf, dass günstige Verkehrsbeziehungen dauerhaft bestehen bleiben. So hat eine Kommune im Rahmen ihrer Planungshoheit die Möglichkeit, Straßen einzuziehen und zu entwidmen oder Straßen z.B. als Einbahnstraßen für den MIV nur noch in eine Fahrtrichtung freizugeben. Dies kann für Anwohner zu Um- und Mehrwegen führen.

Solche Umwege sind – auch im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens – den Anwohnern und ihren Besuchern zumutbar. In Abwägung mit der Notwendigkeit der Lage der Wendemöglichkeit entsprechend der Planung der Vorhabenträgerin und dem Erhalt der ansonsten vom Abriss bedrohten Gebäude kann daher der Bitte der Einwenderin um Verschiebung des Wenders nicht entsprochen werden.

#### **B.4.15.5.5 Einwender P6 bis P12**

Die Einwender P6 bis P12 führen in ihrer Einwendung aus, dass sich in der Simulationsuntersuchung Bonner Straße / Ergebnisse DTV-Modell Verkehrsausschuss 12.06.2012 der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH Widersprüche zwischen der festgestellten Verkehrsbelastung der Kreuzungen Bonner Straße / Schönhauser Straße / Marktstraße und Bonner Straße / Bayenthalgürtel und der eingeleiteten Planung ergeben würden. Entsprechend der Untersuchung betrage die Verkehrsbelastung für die Kreuzung Bonner Straße / Schönhauser Straße auf der Südseite der Bonner Straße 18.100 Kfz/24 h. Die

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Verkehrsbelastung der Kreuzung Bonner Straße / Bayenthalgürtel betrage auf der Südseite der Bonner Straße 33.550 Kfz/24 h.

Die Kreuzung Bonner Straße / Bayenthalgürtel weise jedoch einen signifikanten Verkehrsstrom auf, der aus Süden kommend in die westlichen Stadtteile Zollstock, Klettenberg, Sülz und Lindenthal abbiegt.

Dieser Verkehrsstrom solle über einen bescheidenen, einspurigen U-Turn nach Westen abgeleitet werden. Dagegen seien an der Kreuzung Bonner Straße / Schönhauser Straße / Marktstraße, bei deutlich geringeren Verkehrszahlen aus dem Süden, mehr Abbiegespuren geplant (zwei Linksabbiegespuren, eine Geradeausspur und eine Kombispur geradeaus / rechts).

Die Vorhabenträgerin hält diesem Vorbringen entgegen, dass am Knotenpunkt Bonner Straße / Gürtel andere Voraussetzungen gegeben sind. Für Verkehrsteilnehmer, die aus dem Süden der Bonner Straße Richtung Westen in den Raderberggürtel fahren möchten, stehen zwei indirekte Linksabbiegemöglichkeiten zur Verfügung. Sie können entweder über die Rechtsabbiegefahrstreifen und über den Wender auf dem Bayenthalgürtel, oder alternativ über einen der beiden Geradeausfahrstreifen und den nördlichen Wender (mit anschließendem Rechtsabbiegen) in Richtung Westen fahren.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Ausführung an.

Die Einwender beklagen weiter, dass Aussagen in der städtischen Broschüre Stadtentwicklung Köln, Vorbereitende Untersuchung und Entwicklungskonzept (Entwurf) südliche Innenstadt - Erweiterung in Bayenthal / Raderberg / Zollstock, Version Okt. 2011 und Aussagen im Zuge der Beantwortung einer Anfrage des Einwenders P8 im September 2013 an den Verkehrsausschuss zum Thema Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe – Umbau der Kreuzung Bonner Straße / Schönhauser Straße nur den Schluss zuließen, dass der vierspurige Lückenschluss von Am Vorgebirgstor zur Rheinuferstraße, quer durch die Raderberger Brache, im Hintergrund Regie führe bei den Planungen des Amtes 66 für Straßen und Verkehrstechnik.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Planfeststellungsbehörde bemerkt hierzu, dass eine solche befürchtete Maßnahme nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Dafür sind allein die eingereichten und planfestgestellten Unterlagen maßgeblich. Künftige Entwicklungen werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht festgeschrieben.

Dennoch hat die Vorhabenträgerin in Erwiderung auf diese Befürchtung folgendes in ihrer Gegenäußerung ausgeführt: Die vorbereitende Untersuchung enthält weder Aussagen zur Dimensionierung bzw. zur Anzahl der Fahrspuren auf der Marktstraße noch zur konkreten baulichen Ausführung der nach Norden zu verlegenden Kreuzung Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße. Insofern kann die Vorbereitende Untersuchung nicht als Beleg für den behaupteten „vier-spurigen Lückenschluss von Am Vorgebirgstor zur Rheinuferstraße“ herangezogen werden. Der im „Verkehrskonzept 2025“ der Vorbereitenden Untersuchung als Variante 1 dargestellte geradlinige Übergang der Straße Am Vorgebirgstor in die Marktstraße ist lediglich nachrichtlich dargestellt. Im Text auf Seite 55 wird zur weiteren Bearbeitung dieser Thematik auf das zukünftige Stadtentwicklungskonzept Verkehr verwiesen.

Die Vorhabenträgerin verweist weiter darauf, dass dem Ratsbeschluss vom 25.11.2010 entsprechend bei der Querung der Rheinuferstraße durch die 2. Baustufe eine Vorleistung erbracht wurde, die die spätere Tieferlegung des Straßenverkehrs als Untertunnelung der Gleistrasse ermöglicht. Sollte es in Zukunft zu permanenten, extremen Stausituationen auf der Rheinuferstraße kommen, ist es möglich, die Situation durch den Ausbau der Untertunnelung deutlich zu verbessern.

Die Einwenderin trägt weiter vor, dass zwischen den beiden Kreuzungen Bonner Straße / Schönhauser Straße / Marktstraße und Bonner Straße / Bayenthalgürtel die Fahrspuren, Gehwege und Schutzstreifen unterdimensioniert seien. Weder die Fahrbahnbreite, noch die Breite des Schutzstreifens oder die Gehwegbreite würden den in Deutschland empfohlenen Mindestbreiten für eine örtliche Geschäftsstraße entsprechen.

Dem widerspricht die Vorhabenträgerin schlüssig unter Verweis auf die anzuwendenden Regelwerke. Die geplante Fahrbahnbreite ist mit 4,50 m (1,75 m Schutzstreifen + 2,75 m

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

verbleibende Fahrbahnbreite) größer als die nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) vorzusehende Mindestbreite von 4,00 m (1,25 m Schutzstreifen + 50 cm Sicherheitstrennstreifen im Bereich von straßenbegleitenden Längsparkständen + 2,25 m verbleibende Fahrbahnbreite) ist.

Für die Gehwege stehen in der Regel (bis auf wenige lokale Engstellen) Breiten von mindestens 2,25 m zur Verfügung. Dort, wo die Möglichkeit für breitere Gehwege gegeben ist, wird dies auch ausgenutzt.

Weiter erläutert die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung sowie im Erörterungstermin, dass der vorhandene Straßenquerschnitt im nördlichen Abschnitt der Bonner Straße (zwischen Marktstraße und Gürtel) teilweise stark durch die vorspringenden Gebäudefluchten eingeengt ist. Die Breite des zur Verfügung stehenden Straßenraums beträgt an einigen Stellen deutlich unter 25 m. Trotz dieser beengten Platzverhältnisse ist eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen bzw. Verkehrsflächen (Bahnkörper, Fahrbahnen MIV, Schutzstreifen, Parken, Gehweg etc.) planerisch zu integrieren. An einigen Stellen, an denen der notwendige Platz für eine optimale Querschnittsaufteilung nicht ausreicht, ist eine Einschränkung der Breiten, Grunderwerb, Verzicht auf einzelne Bestandteile (z. B. Parken und Bäume) und im Einzelfall sogar Gebäudeabriss nicht zu umgehen.

Um die für örtliche Geschäftsstraßen empfohlenen Breiten im kompletten nördlichen Abschnitt der Bonner Straße zu realisieren, wären zahlreiche zusätzliche Gebäude abzureißen, was es zwingend zu vermeiden gilt.

Bei den genannten Breiten handelt es sich nicht um einzuhaltende Mindestmaße, sondern um Empfehlungen zur Querschnittsaufteilung bei einer ausreichenden zur Verfügung stehenden Breite des vorhandenen Straßenraums.

Die zitierten Breiten aus der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) gelten nicht für die in der vorgelegten Planung vorgesehenen Schutzstreifen, sondern für Radfahrstreifen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Dimensionierung der Verkehrswege entsprechend der Richtlinien für ausreichend an und hält eine Verbreiterung der geplanten Wege nicht für vertretbar, wenn diese zu dem Abbruch von weiteren Gebäuden führen würde und dem Grundrechtsschutz des Eigentums zuwiderliefe.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Einwender weist darauf hin, dass bei dieser spartanischen Auslegung der Radverkehr auf der Bonner Straße auf einen ebenfalls unterdimensionierten Schutzstreifen gezwungen werde. Ungeachtet der Tatsache, dass auf diesem Straßenabschnitt keine Be-/Entladebuchten für den Anlieferverkehr ausgewiesen sind. Somit würde zukünftig das Anliefern vorwiegend auf dem Schutzstreifen stattfinden und es würden lebensbedrohliche Zustände für Radfahrer in Kauf genommen werden.

Dazu erläutert die Vorhabenträgerin, dass bei einer einstreifigen Richtungsfahrbahn mit Schutzstreifen die Mindestmaße nach RSt 06 2,25 m für die Restspurbreite für den motorisierten Individualverkehr (MIV) betragen und 1,25 m für den Schutzstreifen. Die geplante Breite von 4,50 m (2,75 m für den MIV und 1,75 m für den Radverkehr) wurde bewusst gewählt, so dass dem Radfahrer und dem motorisierten Verkehr genug Sicherheit beim Überholen bzw. bei der Vorbeifahrt gegeben ist.

Gemäß § 12 der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) besteht auf Schutzstreifen für Radfahrer Parkverbot für Kraftfahrzeuge. Aus diesem Grund dürfen auch keine Ladevorgänge auf der Fahrbahn, zu der der Schutzstreifen gehört, stattfinden. Zur Anlieferung müssen die vorhandenen Ladezonen, die zur Verfügung stehenden privaten Flächen oder die Seitenstraßen genutzt werden. Sofern solche Flächen nicht in ausreichendem Maß vorhanden sind, kann ggf. durch das zeitlich begrenzte Ausweisen von öffentlichen Parkplätzen als Ladezonen Abhilfe geschaffen werden.

Die Einwender erklären weiter, dass ein Durchfahrverbot für Lkw für diesen Straßenabschnitt nicht vorgesehen sei. Der Aufbau des Straßenabschnitts erzwingt sogar das Weiterleiten des Lkw-Verkehrs bis zur Kreuzung Bonner Straße / Schönhauser Straße / Marktstraße. Der einspurige U-Turn nördlich der Kreuzung Bonner Straße / Bayenthalgürtel würde von Lkw-Fahrern gemieden. Die gesamte Konstruktion dieser Kreuzung lasse nur den Schluss zu, dass ein Ableiten des von Süden kommenden Lkw-Verkehrs zu den westlichen Stadtteilen überhaupt nicht vorgesehen sei. Diese Planung vernachlässige völlig die Gefahren für den Radverkehr.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung erläutert, dass es aus Lärmschutzgründen auf der Bonner Straße bereits heute von 21 bis 6 Uhr ein Fahrverbot für Lkw (>7,5 t)

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

gibt. Ein Großteil des Lieferverkehrs vom bzw. zum Großmarkt fällt in diesen Zeitbereich, so dass er über andere Straßen erfolgen muss. Im Lkw-Führungskonzept, das vom Verkehrsausschuss im November 2013 beschlossen wurde, sind der südliche Abschnitt der Bonner Straße (Verteilerkreis bis Gürtel) und der Gürtel als nachgeordnete Lkw-Verbindung aufgeführt. Für Lkw, die in Richtung Westen gelangen wollen, stehen mit der Militärringstraße und der Achse Schönhauser Straße-Marktstraße-Bischofsweg (usw.) übergeordnete Lkw-Verbindungen zur Verfügung.

Der nördliche Abschnitt der Bonner Straße (Gürtel bis Marktstraße) ist hingegen nicht als Lkw-Route vorgesehen, über diesen Abschnitt erfolgt lediglich die Belieferung der dort ansässigen Geschäfte (i. d. R. mit kleineren Lkw oder Transportern).

Der Wender nördlich des Knotenpunktes Bonner Straße / Gürtel ist für ein Transportfahrzeug bemessen und kann daher nicht von größeren Lkw genutzt werden. Für Sattel- oder Lastzüge besteht aber die Möglichkeit, den Wender auf dem Bayenthalgürtel zu nutzen, um über den Raderberggürtel in Richtung Westen zu gelangen.

Bei der vorliegenden Genehmigungsplanung wurde die Führung des Radverkehrs entsprechend der geltenden Richtlinien und nach aktuellem Stand der Technik geplant. Sie ist daher als sicher einzustufen.

Diese von der Vorhabenträgerin entwickelte Verkehrsführung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und stellt auch im Hinblick auf die Belange der Radfahrer eine ausgewogene Lösung dar.

Die Einwender führen weiter aus, dass die Verkehrssicherheit der Radfahrer bei der Umgestaltung der Bonner Straße nur entweder durch eine eingeleisige Lösung auf einem separaten Gleiskörper im Abschnitt zwischen den beiden Kreuzungen Bonner Straße / Schönhauser Straße / Marktstraße und Bonner Straße / Bayenthalgürtel oder - bei Beibehaltung der zweigleisigen Lösung - durch Verzicht auf den separaten Gleiskörper und Teilung der Fahrbahn zwischen Stadtbahn und dem MIV gewährleistet werden könne. Bei Berücksichtigung einer solchen Planung sei nur die Modernisierung des vorhandenen Radweges erforderlich. Besser sei die Trennung zwischen MIV und Radverkehr nicht zu gewährleisten.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Dazu versichert die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung und auch im Erörterungstermin, dass die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer als unbedingte Voraussetzung bei der Planung berücksichtigt wurde und durch Einhaltung aller relevanten Richtlinien, Vorschriften und des aktuellen Standes der Technik gegeben ist.

Entsprechend den Vorgaben der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) sollen Strecken nicht eingleisig ausgebaut werden. Die damit einhergehenden betrieblichen Einschränkungen führen zu einem instabilen Fahrplan und verhindern mögliche spätere Angebotsverbesserungen. Eingleisige Abschnitte erfordern technisch aufwändige und kostenintensive signaltechnische Sicherungsmaßnahmen. Zudem verursachen die erforderlichen Weichenverbindungen zusätzliche Immissionen (Schall, Erschütterung).

Des Weiteren werden eingleisige Streckenführungen vom Fördergeldgeber nicht finanziert. Der genannte Abschnitt würde also aus dem Zuwendungsbereich ausgeklammert und müsste vom Vorhabenträger auf eigene Kosten finanziert werden.

Der Verzicht auf einen besonderen Bahnkörper hätte starke betriebliche Einschränkungen des Stadtbahnbetriebs zur Folge. Die Bevorrechtigung der Stadtbahn könnte bei der Nutzung einer gemeinsamen Verkehrsfläche mit dem MIV nicht mehr gewährleistet werden. Die Priorisierung der Stadtbahn ist jedoch ein wesentlicher Bestandteil für die Förderfähigkeit des Gesamtprojektes der Nord-Süd Stadtbahn. Daher kann nicht auf einen besonderen Bahnkörper verzichtet werden.

Die Planfeststellungsbehörde hält ebenfalls die Ausgestaltung der Stadtbahntrasse mit zwei Gleisen für notwendig, um die mit dem Vorhaben geplante Verbesserung des ÖPNV zu erreichen und zu gewährleisten.

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bringt zudem entscheidende Vorteile mit sich. Denn bei der Nutzung baulicher Radwege im Bereich von Knotenpunkten und Einmündungen besteht eine erhöhte Unfallgefahr, da Radfahrer in den Nebenanlagen häufig von Fahrern des MIV übersehen werden. Unfallträchtig sind insbesondere die Konflikte zwischen geradeausfahrenden Radfahrern und rechtsabbiegenden Fahrzeugen.

Die Richtlinien empfehlen daher den Radverkehr von baulichen Radwegen vor den Knotenpunkten auf die Fahrbahn zu führen, damit sich dieser im Sichtfeld der Autofahrer be-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

findet. So wird auch eine höhere Unfallgefahr zwischen Radfahrern und Fußgängern vermieden.

Die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen stellt demnach eine komfortable und sichere Lösung nach dem aktuellen Stand der Technik dar.

Die Einwender befürchten, dass das geplante Rasengleis die Fußgänger geradezu zum Überqueren der Stadtbahngleise einlade, denn der Bordstein sei keine abweisende Hürde. In Zukunft werde es durch die sehr schnelle Stadtbahn und die Veränderung des Straßenprofils gefährlich. Die Stadtbahn werde in ihrer Geschwindigkeit vom Individualverkehr entkoppelt, für sie gelte nicht die auf der Bonner Straße übliche Beschränkung auf 50 km/h. Sie könne deutlich schneller fahren. Jedoch sei der Bremsweg einer Stadtbahn dreimal so lang wie der eines Pkw, der sich bei Nässe und Laub erheblich verlängere. Sie fordern deshalb, dass die Ampelschaltungen so geschaltet werden sollten, dass ein Erreichen der eintreffenden Bahn gefahrlos möglich sei. Die Verkehrssicherheit des querenden Fußgängerverkehrs könne bei der Umgestaltung der Bonner Straße nur durch Veränderung des Gleiskörpers der Nord-Süd Stadtbahn gewährleistet werden:

Entweder sei ein Queren der Stadtbahntrasse durch eine optisch wahrnehmbare Bepflanzung zwischen den gesicherten Überwegen zu verhindern oder die Geschwindigkeit der Stadtbahn müsse auf das Niveau des Individualverkehrs reduziert werden.

Die Vorhabenträgerin erläutert zu diesen Befürchtungen, dass zwischenzeitlich eine Beschränkung der Geschwindigkeit der Stadtbahn auf max. 50 km/h beschlossen wurde. Tatsächlich ist die Abgrenzung des Gleiskörpers ausschließlich mittels eines Bordsteins keine abweisende Hürde. Jedoch hat sich auch aus Erfahrung gezeigt, dass das Betreten der Stadtbahngleise durch Aufstellen von Warnschildern sowie Anordnen von Absperungen nicht vollständig verhindert werden kann, zudem die zu meidende Trennwirkung verstärkt wird und dies auch aus stadtgestalterischen Gründen nicht vorteilhaft ist.

Die detaillierte Planung der Lichtsignalsteuerung wird erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Das Ermöglichen einer sicheren und möglichst komfortablen Querung der Überwege zu den Stadtbahnhaltestellen soll durch die Planung gewährleistet werden.

Eine Bepflanzung löst nach Auffassung der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde die Problematik nicht, denn die meisten Unfälle erfolgen nicht auf der Strecke

sondern an den Querungsstellen, weil das Rotlicht von den Fußgängern oft missachtet wird.

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Planung – gerade auch im Hinblick auf die Belange der Fahrradfahrer - in Anbetracht der oben genannten Aspekte für planfeststellungsfähig.

#### **B.4.15.5.6 Einwender P13**

Bei dem Einwender handelt es sich um einen Bürgerverein. Dieser hat sowohl schriftlich Einwendungen gegen die Ursprungsplanung und die Planänderung erhoben als auch in den Erörterungsterminen diese vertieft.

Der Einwender führt aus, dass die Verkehrsuntersuchung bezüglich der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe, der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft vom 02.10.2013 Fehler in den angesetzten Randbedingungen aufweise:

Nicht enthalten seien bereits beschlossene Bauvorhaben und weiteres laut IT NRW zu erwartendes Wachstum.

Es werde eine Querung der Stadtbahn über die Rheinuferstraße im 10-Minuten-Takt angenommen, wobei gleichzeitig die KVB einen Anstieg der Passagierzahlen um über 19.000 Fahrgäste täglich in der neuen Nord-Süd Stadtbahn voraussage. Das sei aber nur zu leisten mit einem 5-Minuten-Takt.

Die Querungshäufigkeit im 5-Minuten-Takt alleine und erst recht das Wachstum ließe den Verkehr für die Rheinuferstraße regelmäßig zu den Hauptzeiten zusammenbrechen. Die Folge sei ein sehr viel höherer Verdrängungsdruck für die Durchgangsverkehre in die anliegenden Wohnbereichskerne von Bayenthal und Marienburg.

Laut der für die Bebauungspläne gültigen UVP überschreite der Lärm stellenweise im reinen Wohngebiet den Grenzwert von 70 dB(A) (z. B. Ecke Leyboldstraße / Pferdmen- gesstraße). Weitere Belastungen mit Durchgangsverkehr seien den Anwohnern nicht zumutbar. Gegenmaßnahmen seien erforderlich.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu nachvollziehbar dargelegt, dass bei der Ermittlung der Prognosebelastung für den Planfall 2025 sämtliche zum Bearbeitungszeitpunkt bekannten

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

städtebaulichen Entwicklungen und die absehbaren Änderungen der Verkehrsinfrastruktur innerhalb des Prognosehorizontes berücksichtigt wurden. Diese Herangehensweise ermöglicht eine deutlich detailliertere Betrachtung als sie beispielsweise bei den übergeordneten Wachstumsprognosen von IT NRW möglich ist.

In der Standardisierten Bewertung für das Gesamtprojekt Nord-Süd Stadtbahn aus dem Jahr 2010 wird ein Verlagerungspotential von 17.907 Fahrten/Tag für alle drei Baustufen zusammen genannt. Dieses Potential beschränkt sich aber nicht auf das direkte Umfeld der Bonner Straße. Der entsprechende Absatz unter Ziffer 2.4, Seite 13 der Verkehrsuntersuchung zur 3. Baustufe müsste daher folgendermaßen korrigiert werden:

„Von der Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn (1. bis zur 3. Baustufe) wird eine Verlagerung von MIV-Fahrten (MIV = motorisierter Individualverkehr) auf den ÖPNV (ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr) in Höhe von 17.907 Fahrten/Tag erwartet. Um dieses Fahrtenaufkommen werden die an den Streckenzug der Nord-Süd Stadtbahn angrenzenden Bezirke im Planfall entlastet.“ Die Entlastung um weitere 1.500 Fahrten/Tag (siehe Ziffer 3.2.2, Seite 19 der Verkehrsuntersuchung) ergibt sich dadurch, dass Kfz-Fahrten durch die zukünftige P+R-Anlage zwischen P+R-Anlage und Innenstadt reduziert werden.

Zusammen ergibt sich daraus ein Wert von 19.407 (ca. 19.000) Fahrten/Tag. Die Fahrtenanzahl aus der Standardisierten Bewertung hat als Grundlage die Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn sowie das gesamte ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet sowie die Verbindungen in die Nachbarstädte. Die Verlagerung findet also nicht nur auf das Angebot der Linie 5 und 16 (Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn) statt.

Mit Inbetriebnahme der Gesamtmaßnahme wird die Trasse der Nord-Süd Stadtbahn von der Linie 5 (Butzweilerhof – Verteilerkreis) und von der Linie 16 (Niehl – Bad Godesberg) im Tagesverkehr im 10-Minuten-Takt bedient. Es wird davon ausgegangen, dass eine Taktverdichtung auf der Linie 5 (auch unter Berücksichtigung des P+R-Angebots) langfristig nicht erforderlich sein wird. Sollten die Fahrgastzahlen auf der Linie 16 über die Prognose hinaus weiter ansteigen, könnte das Angebot hier durch einzelne Verstärkerfahrten ergänzt werden. Ein weiteres Ansteigen der Fahrgastzahlen steht aber in Verbindung mit einer Abnahme im Individualverkehr, da alle geplanten Wohnungsbauvorhaben in der Prognose berücksichtigt wurden.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Dem Ratsbeschluss vom 25.11.2010 entsprechend hat die Vorhabenträgerin bezüglich der Querung der Rheinuferstraße durch die 2. Baustufe eine Vorleistung erbracht, die die spätere Tieferlegung des Straßenverkehrs als Untertunnelung der Gleistrasse ermöglicht. Sollte es in Zukunft zu permanenten, extremen Stausituationen und daraus resultierenden unzumutbaren Auswirkungen auf die Wohngebiete kommen, ist es möglich, die Situation durch den Ausbau der Untertunnelung deutlich zu verbessern.

Gleichzeitig hat der Rat den 10-Minuten-Takt beschlossen und sich vorbehalten, bei einer geplanten Taktänderung neu zu beraten. Ohne einen neuen Ratsbeschluss ist die Einführung eines 5-Minuten-Taktes nicht möglich.

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln hat zusammen mit der IG Kölner Süden, die eine Vielzahl von Bürgervereinen und -initiativen aus dem Kölner Süden repräsentiert (u. a. auch den Bürgerverein Bayenthal-Marienburg), einen Arbeitskreis eingerichtet, um geeignete Verkehrsberuhigungsvarianten für Marienburg und Bayenthal zu entwickeln.

Einzelne Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbar, andere sind nur mittel- oder langfristig zu realisieren. Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind außerhalb des aktuellen Planfeststellungsverfahrens später durch die Stadt Köln umsetzbar.

Aufgrund dieser Argumente weist die Planfeststellungsbehörde diese Einwendung zurück.

Weiter führt der Einwender aus, dass die vorgesehene Gleisanlage und die Haltestellenbauwerke eine erhebliche Barrierewirkung zwischen den beiden Straßenseiten der Bonner Straße entfalten werden. Daher sei insbesondere bei den Haltestellen auf diskrete, zurückhaltende und transparente Architektur zu achten. Die aktuelle Realisierung der Haltestelle Marktstraße stelle in besonderer Weise heraus, wie dieses Ziel verfehlt werden kann. Trotz ihrer frühen Anregungen hierzu aus 2012 wurde hier zuletzt ein Edelstahlgeländer mit undurchsichtigen, satinierten Glasfüllungen umgesetzt, welches die ohnehin sehr hoch liegenden Bahnsteige einfasst. Seither sei an dieser Stelle kein Blick auf die gegenüberliegende Straßenseite möglich. Das Funktionsbauwerk setze sich zudem ungewollt auffällig durch die Glasflächen und glänzendes Edelstahl in Szene. Seitens der

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Einwenderin wird daher abermals gefordert, insbesondere auf diskrete, zurückhaltende und transparente Haltestellenarchitektur zu achten.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung sowie im Erörterungstermin versichert, dass beim Ausbau der Haltestellen in der Bonner Straße eine Schließung der Geländerbereiche durch den Einbau von Glasflächen nicht vorgesehen sei. Die Unterbrechung der Sichtbeziehung ist somit nicht zu befürchten.

Die genaue Festlegung der Haltestelleneinrichtung erfolgt allerdings erst im Zuge der Ausführungsplanung. Die vom Einwender genannten Aspekte decken sich weitgehend mit den Gestaltungszielen der Stadt und sollen in angemessener Form berücksichtigt werden.

Insofern sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde diesen Bedenken Genüge getan.

Der Einwender führt zudem aus, dass für den Streckenabschnitt auf Höhe Bayenthals in weiten Teilen eine Fahrradwegführung mittels Sperrstreifen entlang der Fahrbahn vorgesehen ist. Er erachtet diese Fahrradwegführung in der geplanten Ausführung als höchst problematisch. Ein auf dem Sperrstreifen fahrender Radfahrer könne wegen der geringen verbliebenen Fahrbahnbreite von einem Lkw nicht überholt werden. Dies führe dazu, dass der Radfahrer über einen langen Streckenabschnitt von breiteren Fahrzeugen quasi vor sich hergetrieben wird. Insbesondere für Kinder sei dies unzumutbar, aber auch die Einschränkungen des Fahrzeugverkehrs können bei starker Frequentierung des Radweges, z. B. zu Stoßzeiten, erhebliche Beeinträchtigungen mit sich bringen. Die Ausführung eines Sperrstreifens sei ebenso ungeeignet bei angrenzenden Einzelhandelsgeschäften, die angeliefert werden müssen und denen hierfür keine ausreichenden Stellplatzflächen zur Verfügung stehen. Der Anlieferverkehr müsse dann zwangsläufig am Straßenrand (auf dem Fahrradsperrstreifen) zur Be- und Entladung halten und zwingt den Radfahrer zu riskanten Umwegfahrten. Seitens der Einwenderin wird gefordert, die Planung für die Radfahrer sicherer zu machen.

Dem hält die Vorhabenträgerin entgegen, dass die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Diese Radverkehrsführung ist sowohl sicher als auch konform zu den entsprechenden Richtlinien. Bei einer einstreifigen

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Richtungsfahrbahn mit Schutzstreifen betragen die Mindestmaße nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) 2,25 m für die Restspurbreite für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und 1,25 m für den Schutzstreifen. Die geplante Breite von 4,50 m (2,75 m für den MIV und 1,75 m für den Radverkehr) wurde bewusst gewählt, sodass dem Radfahrer und dem motorisierten Verkehr genug Sicherheit in der Vorbeifahrt gegeben ist.

Gemäß § 12 der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) besteht auf Schutzstreifen für Radfahrer Parkverbot für Kraftfahrzeuge. Aus diesem Grund dürfen keine Ladevorgänge auf der Fahrbahn, zu der der Schutzstreifen gehört, stattfinden. Zur Anlieferung müssen die vorhandenen Ladezonen, die zur Verfügung stehenden privaten Flächen oder die Seitenstraßen genutzt werden. Sofern solche Flächen nicht in ausreichendem Maß vorhanden sind, kann ggf. durch das zeitlich begrenzte Ausweisen von öffentlichen Parkplätzen als Ladezonen Abhilfe geschaffen werden.

Da die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Radverkehrsführung auf Schutzstreifen der aktuellen Rechtslage entspricht, wird seitens der Planfeststellungsbehörde der Forderung des Einwenders auf Umplanung der Radverkehrsführung nicht entsprochen.

Bezüglich der **Planänderung** beklagt der Einwender, dass für den Mathiaskirchplatz in Zukunft die Linksein- und ausbiegemöglichkeiten entfallen sollen. Die Folge davon seien längere Wege und Fahrzeiten für diese Fahrrichtungen. Dies bedeute aber auch wegen der Doppelbelastung der Bonner Straße über die U-Turn Führungen eine zusätzliche Kapazitätswegnahme der sowieso schon zum Stau führenden Bonner Straße. Die erhöhte Stausituation wiederum werde auch weitere Nutzer veranlassen, ihren Weg innerhalb Bayenthals und zum Teil dann auch weiter innerhalb Marienburgs zu suchen. Es wird ein Beibehalten der Linksabbiegemöglichkeit und keine Erhöhung sondern eine Verringerung des Drucks auf den Viertelverkehr gefordert.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass durch die Planänderung lediglich das Linkseinbiegen aus dem Mathiaskirchplatz in die Bonner Straße (in Fahrtrichtung Süden) entfällt.

Für die Verkehrsteilnehmer, die aus dem Mathiaskirchplatz in die Bonner Straße (in Richtung Süden) fahren, entfällt zwar durch die Planungsänderungen die direkte Links-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

abbiegemöglichkeit, das Linksabbiegen ist aber zukünftig über den Wender unmittelbar südlich der Brühler Straße ohne große Umwege möglich.

Hierzu wurde bereits in der Verkehrsuntersuchung, die als Anlage des Antrags auf Planfeststellung Bestandteil der Offenlage war, eine Aussage getroffen. Der Empfehlung des Gutachters, den Wendefahrstreifen bei Entfall der direkten Linksabbiegemöglichkeit auf ca. 40-50 m zu verlängern, wurde bei der Planungsänderung entsprechend gefolgt.

Im Arbeitskreis der IG Kölner Süden mit dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln wurde gemeinsam eine Konsensvariante für ein Verkehrskonzept Bayenthal/Marienburg erarbeitet mit dem Ziel, die Durchfahrt durch die Wohnquartiere unattraktiver zu gestalten und somit den Durchgangsverkehr zu minimieren. In der geplanten Testphase soll die Wirksamkeit der Maßnahmen, die zurzeit noch politisch beraten werden, überprüft werden. Sollten zukünftige Verkehrsentwicklungen nach Realisierung der 3. Baustufe dies erfordern, können bei Bedarf durch die Stadt Köln weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung geplant und umgesetzt werden.

Die Planfeststellungsbehörde stellt klar, dass bereits in der ursprünglich eingereichten Genehmigungsplanung das Linksabbiegen in den Mathiaskirchplatz (von Norden kommend) nicht möglich war und die Einwendung damit präkludiert ist.

Der Einwender kritisiert zudem, dass - verbunden mit den Einschränkungen an der Einmündung Mathiaskirchplatz - hier außerdem ein nicht signalisierter Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) über die Bonner Straße eingerichtet werden soll. Dies werde die Kapazität der Bonner Straße durch die nicht eingeordneten, beliebigen Fußgängerquerungen weiter absenken und widerspricht dem ausdrücklich genannten Ziel der Amtsleitung, dass der Verkehr auf der Bonner Straße zukünftig einschließlich des Verteilerkreises in einer grünen Welle geregelt sein soll.

Im Erörterungstermin zur Planänderung wurde vereinbart, dass die Querung für die Fußgänger über die Fahrspuren des MIV nicht durch Zebrastreifen gesichert werden soll. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung (MIV) und des zu erwartenden Fußgängeraufkommens wäre zwar die Anlage eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) durchaus zulässig und richtlinienkonform. Die Planung wird dennoch in diesem Punkt

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

angepasst. Die Querung über die Fahrspuren des MIV wird unsignalisiert ohne Bevorrechtigung der querenden Fußgänger ausgebildet. Es ist damit zu rechnen, dass für querende Fußgänger ausreichende Zeitlücken im Fahrzeugstrom zur Verfügung stehen. Die für das Installieren einer LSA erforderlichen Tiefbauarbeiten werden aber beim Ausbau der Bonner Straße bereits mit ausgeführt, so dass ein späteres Nachrüsten ohne großen Aufwand realisierbar ist.

Entsprechend hat die Planfeststellungsbehörde im Teil A, Ziffer 3 dieses Beschlusses diese Änderung der Planänderung festgeschrieben.

Der Einwender führt weiter aus, dass im Übersichtslageplan der Verteilerkreis mit dargestellt ist. Mit Hinweis auf Anpassung der Mittelinsel werde hier anscheinend dargestellt, dass ein Teil der Fahrspuren des Verteilerkreises sich entweder verengt oder auch wegfällt. Da der Verteilerkreis als Stauursache bekannt ist und das Wachstum von Köln fast nicht in den zugrunde liegenden Planungszahlen berücksichtigt sei, sei eine Ertüchtigung des Verteilerkreises notwendig. Einem Rückbau des Verteilerkreises wird widersprochen. Es wird eine Anpassung der Verteilerkreiskapazität an das reale Wachstum einschließlich der Aufnahme von Durchgangsverkehren gefordert, die jetzt noch die Viertel belasten.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin erläutert, dass eine Reduzierung von Fahrstreifen im Verteilerkreis oder sonstige kapazitätsreduzierende Maßnahmen nicht geplant sind. Der Hinweis „Anpassung Mittelinsel am Verteilerkreis“ bezieht sich auf eine geringfügige Anpassung der Mittelinsel innerhalb der Bonner Straße.

Der Verteilerkreis Süd liegt in der Straßenbaulast des Landesbetriebes Straßenbau NRW. Durch die 3. Baustufe werden bauliche Anpassungen im kleineren Umfang sowie grundlegende umfassende signaltechnische Anpassungen notwendig.

Nach Aussage des Ingenieurbüros Dr. Brenner (Untersuchung zur Leistungsfähigkeit Verteilerkreis Süd, Juni 2014) ist bei der noch ausstehenden Planung eines Lichtsignalprogramms eine weitgehende Koordinierung des Stroms aus der Bonner Straße mit den Verkehren im Verteilerkreis Süd möglich, um den Verkehrsablauf zu optimieren.

Eine Neuplanung des Verteilerkreises Süd ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Insoweit der Einwender befürchtet, dass sich durch den Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn die Verhältnisse für den MIV verschlechtern werden und es für diesen in den Spitzenzeiten zu längeren Stauphasen kommen werde, verweist die Planfeststellungsbehörde darauf, dass aufgrund der Aufsiedelungen der MIV sich unabhängig von der Stadtbahn erhöhen wird und das verbesserte Angebot des öffentlichen Nahverkehrs gerade das Ziel verfolgt, das MIV-Aufkommen abzumildern.

Bereits jetzt sind in den morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten Staus für den MIV vorhanden. Der ÖPNV kann mit der derzeit betriebenen Buslinie 132 die zusätzlichen Fahrgäste in den Spitzenzeiten kaum aufnehmen. Zudem ist die Buslinie in den MIV eingebunden und führt gerade aufgrund der Haltestellen zu Rückstaus für den MIV. Daher ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Stadtbahn – auch wenn sich dadurch die Geradeausverkehrsspuren für den MIV nördlich des Gürtels auf jeweils eine Spur verringern – besser geeignet, den zusätzlichen Verkehrsbedarf aufzufangen.

Soweit der Einwender in den Erörterungsterminen insbesondere den von ihm befürchteten Ausweichverkehr durch den Stadtteil Marienburg thematisiert hat, wird auf die Ausführungen in Teil B, Ziffer 4.4 verwiesen.

#### **B.4.15.5.7 Einwender P14, Einwenderinnen P29 und P131**

Bei den Einwenderinnen handelt es sich um einen Bürgerverein und eine Interessensgemeinschaft. Diese haben sowohl gegen die Ursprungsplanung als auch gegen die Planänderung Einwendungen erhoben.

Die Einwenderinnen führen aus, dass der in zahlreichen Statistiken prognostizierte Bevölkerungszuwachs für Köln bzw. den entsprechenden Stadtbezirk nicht durch einen pauschalen Ansatz berücksichtigt werde, sondern „durch die Betrachtung geplanter Aufsiedelungen im Gebiet“. Diese unter 2.3 des Gutachtens gelisteten Aufsiedelungen seien jedoch unvollständig und vernachlässigen darüber hinaus teilweise Ziel- und Quellverkehre aus Einzelhandel, Gewerbe, Schulen etc. Im Jahr 2013 seien Bevölkerungszuwächse von > 5 % für Köln gesamt prognostiziert worden mit über-proportionalem Anteil für den Kölner

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Süden. Die effektiv im Gutachten betrachteten Aufsiedlungen berücksichtigten indes nur einen Bevölkerungsanstieg von ca. 3,5 %. Der Ansatz sei demnach verfehlt und setze einen unzureichenden Zuwachs insbesondere im Individualverkehr an.

Neben realistischen Bevölkerungszuwächsen (> 10 %) seien Ziel- und Quellverkehre von z. B. neuen Schulen (wie an der Gaedestraße), Gewerbe und Einzelhandel etc. zudem gesondert zu berücksichtigen und auszuweisen.

Die Vorhabenträgerin versichert, dass bei der Ermittlung der Prognosebelastung für den Planfall 2025 alle bekannten städtebaulichen Entwicklungen, inklusive geplanter Neubauprojekte und absehbarer Änderungen der Verkehrsinfrastruktur innerhalb des Prognosehorizontes, berücksichtigt wurden. Diese Herangehensweise ermöglicht eine deutlich detailliertere Betrachtung als eine pauschale Annahme.

Im Erstgutachten zur 3. Baustufe, das im Jahr 2007 erstellt wurde, wurden pauschal 3 % Verkehrszunahme innerhalb des Prognosehorizontes angenommen. Dies hat sich durch die Zählungen von 2012 als zu hoher Ansatz erwiesen, so dass in der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens der differenziertere Ansatz über die Aufsiedlungen gewählt wurde.

Zählungen aus der Vergangenheit haben gezeigt, dass sich im Modal-Split der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) rückläufig entwickelt und der Anteil des Umweltverbundes steigt. Betrug der MIV im Jahr 1982 noch 48 % des Gesamtverkehrsaufkommens, lag er 2013 nur noch bei 40 %. Angestrebt wird für die Zukunft ein Anteil von nur noch ca. 33 %.

Durch die geplanten Aufsiedlungen entsteht selbstverständlich ein erhöhtes Verkehrsbedürfnis. Durch das sich ändernde Mobilitätsverhalten der Bürger findet sich dieses aber nicht ausschließlich im Anteil des Kfz-Verkehrs wider. Die MIV-Ansätze, die für die Verkehrsuntersuchung gewählt wurden, spiegeln das zukünftig zu erwartende Verkehrsverhalten noch nicht wider, sondern basieren auf den alten Annahmen und sind somit als konservativ zu betrachten.

Die Einwenderinnen führen weiter aus, dass das Gutachten unter Punkt 2.4 von einer Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV von 17.907 Fahrten / Tag im direkten Umfeld der Bonner Straße sowie unter 3.2.2 von weiteren 1.500 Fahrten / Tag ausgeht.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Weder Einzugsgebiet, Andienung durch Busse (ÖPNV), noch P+R-Angebote geben diese Verlagerung jedoch her. Auch würden solche Verlagerungen eine unrealistische Auslastung der neu angebotenen ÖPNV-Kapazitäten auf der Nord-Süd Stadtbahnstrecke voraussetzen.

Im Gutachten unter Ziffer 2.2 wird eine Querung der Rheinuferstraße durch die neue Nord-Süd Stadtbahn im 10-Minuten-Takt berücksichtigt. Diese Annahme sei insofern falsch, da bereits die heute im 10-Minuten-Takt verkehrende und dabei stark ausgelastete Stadtbahnlinie 16 künftig an besagter Stelle queren werde und zusätzlich die anteiligen ÖPNV-Kapazitäten für die vorgenannte Verlagerung berücksichtigt werden müssen. Entweder werde bei der Querung demnach ein 5-Minuten-Takt zugrunde gelegt, unter Berücksichtigung der entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen, oder aber eine Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV könne nicht in der angegebenen Größenordnung berücksichtigt werden müssten.

Hierzu erläutert die Vorhabenträgerin, dass in der Standardisierten Bewertung für das Gesamtprojekt Nord-Süd Stadtbahn aus dem Jahr 2010 wird ein Verlagerungspotential von 17.907 Fahrten/Tag für alle drei Baustufen zusammen genannt. Dieses Potential beschränkt sich aber nicht auf das direkte Umfeld der Bonner Straße. Der entsprechende Absatz unter Ziffer 2.4, Seite 13 der Verkehrsuntersuchung zur 3. Baustufe müsste daher folgendermaßen korrigiert werden:

„Von der Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn (1. bis zur 3. Baustufe) wird eine Verlagerung von MIV-Fahrten (MIV = motorisierter Individualverkehr) auf den ÖPNV (ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr) in Höhe von 17.907 Fahrten/Tag erwartet. Um dieses Fahrtenaufkommen werden die an den Streckenzug der Nord-Süd Stadtbahn angrenzenden Bezirke im Planfall entlastet.“ Die Entlastung um weitere 1.500 Fahrten/Tag (siehe Ziffer 3.2.2, Seite 19 der Verkehrsuntersuchung) ergibt sich dadurch, dass Kfz-Fahrten durch die zukünftige P+R-Anlage zwischen P+R-Anlage und Innenstadt und umgekehrt reduziert werden.

Zusammen ergibt sich daraus ein Wert von 19.407 (ca. 19.000) Fahrten/Tag. Die Fahrtenanzahl aus der Standardisierten Bewertung hat als Grundlage die Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn sowie das gesamte ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet sowie die Ver-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

bindungen in die Nachbarstädte. Die Verlagerung findet also nicht nur auf das Angebot der Linie 5 und 16 (Gesamtmaßnahme Nord-Süd Stadtbahn) statt.

Die Vorhabenträgerin erläutert weiter, dass mit Inbetriebnahme der Gesamtmaßnahme die Trasse der Nord-Süd Stadtbahn von der Linie 5 (Butzweilerhof – Verteilerkreis) und von der Linie 16 (Niehl – Bad Godesberg) im Tagesverkehr im 10-Minuten-Takt bedient wird (die Inbetriebnahme ist zwischenzeitlich im Dezember 2015 erfolgt). Es wird davon ausgegangen, dass eine Taktverdichtung auf der Linie 5 (auch unter Berücksichtigung des P+R-Angebots) langfristig nicht erforderlich sein wird. Sollten die Fahrgastzahlen auf der Linie 16 über die Prognose hinaus weiter ansteigen, könnte das Angebot hier durch einzelne Verstärkerfahrten ergänzt werden. Ein weiteres Ansteigen der Fahrgastzahlen steht aber in Verbindung mit einer Abnahme im Individualverkehr, da alle geplanten Wohnungsbauvorhaben in der Prognose berücksichtigt wurden.

Diese Erläuterungen sind für die Planfeststellungsbehörde schlüssig und nachvollziehbar.

Die Einwanderinnen führen zudem aus, dass die im Gutachten unter Ziffer 2.2 gelisteten Veränderungen des Verkehrsnetzes unvollständig seien. So fehlten die bereits politisch beschlossenen und in der Umsetzung befindlichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen entlang der Vorgebirgsstraße sowie die dort vorgesehene Ausführung eines Fahrradsperrstreifens. Auch die in Planung befindlichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in angrenzenden Wohnquartieren wie Bayenthal und Marienburg blieben unberücksichtigt und damit die zusätzliche Verlagerung / Verdrängung von mehreren tausend Fahrten auf die Hauptachsen Bonner Straße und Rheinuferstraße.

Hierzu verweist die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung nochmals darauf, dass bei der Ermittlung der Prognosebelastung für den Planfall 2025 alle bekannten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen im festgelegten Untersuchungsgebiet innerhalb des Prognosehorizontes berücksichtigt wurden. Eine fortlaufende Aktualisierung des Gutachtens aufgrund neu gewonnener Erkenntnisse oder neuer Planungen nach dessen Fertigstellung wird nicht als zielführend erachtet.

Für Maßnahmen, deren Planung erst nach Fertigstellung des Verkehrsgutachtens zur 3. Baustufe begonnen hat und die eine relevante Auswirkung auf das Verkehrsnetz haben, ist eine separate verkehrsgutachterliche Untersuchung notwendig.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Bei der beschlossenen Verkehrsberuhigungsmaßnahme auf der Vorgebirgsstraße handelt es sich um die Aufbringung eines Schutzstreifens zwischen der Volksgartenstraße und dem Bonner Wall für ein Jahr. Diese Maßnahme wurde erst im April 2014 beschlossen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Markierung dieses Schutzstreifens verkehrliche Auswirkungen auf die geplante Maßnahme der 3. Baustufe hat.

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln hat zusammen mit der IG Kölner Süden, die eine Vielzahl von Bürgervereinen und -initiativen aus dem Kölner Süden repräsentiert, einen Arbeitskreis eingerichtet, um geeignete Verkehrsberuhigungsvarianten für Marienburg und Bayenthal zu entwickeln. Einzelne Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbar, andere sind nur mittel- oder langfristig zu realisieren.

Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind außerhalb des und unabhängig vom aktuellen Planfeststellungsverfahren später durch die Stadt Köln umsetzbar.

Die Planfeststellungsbehörde hält die vorgelegten Planunterlagen und Verkehrsgutachten für schlüssig und nachvollziehbar. Anlass für berechtigte Zweifel an den Prognosezahlen konnten die Einwendungen nicht geben. Die Vorhabenträgerin ist in diesem Planfeststellungsverfahren selbst die Stadt und hat die kommunale Planungshoheit inne. In dieser Funktion sind ihr am ehesten die künftigen Stadtentwicklungsplanungen bekannt. Zudem hat sie sich eines unabhängigen und neutralen Gutachters für die Erstellung der Verkehrsuntersuchung bedient.

Die Einwenderinnen haben weiter ausgeführt, dass bei der vorliegenden Planung eine Endhaltestelle in unmittelbarer Nähe des Kreisverkehrs Köln-Süd vorgesehen ist. Hierbei müsse sichergestellt sein, dass eine künftige unterirdische Weiterführung bzw. Querung der Stadtbahn unter dem Kreisverkehr hindurch für den 4. Bauabschnitt möglich sei, ohne das Haltestellenbauwerk zurückbauen zu müssen. Anderenfalls würde eine als unbedingt erforderlich angesehene künftige Verlängerung der Stadtbahn nach Rondorf und Meschenich durch zusätzliche Kosten belastet und Wirtschaftlichkeitsnachweise bei der Beantragung von Fördergeldern nachteilig beeinträchtigt.

Wie die Vorhabenträgerin in ihren Gegenäußerungen erklärte und wie auch im Erörterungstermin besprochen worden ist, ist eine Verlängerung der Stadtbahn vom Verteiler-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

kreis Süd über Rondorf nach Meschenich derzeit noch nicht abzusehen. Diese Entscheidung wird jedoch nicht durch die Lage der Endhaltestelle der 3. Baustufe beeinflusst werden. Für den Fall, dass die Lage der Endhaltestelle eine Verlängerung blockieren würde, könnte ein Rückbau der Haltestelle vorgenommen werden. Die Kosten für einen solchen Rückbau sind relativ gering, sodass sie den Nutzen-Kosten-Indikator einer Verlängerung nicht maßgeblich beeinflussen würde.

Zudem weist die Vorhabenträgerin auf den wichtigen Aspekt hin, dass in der Bürgerbeteiligung, die im Jahr 2013 durchgeführt wurde, ausdrücklich der Wunsch geäußert worden ist, bei der Endhaltestelle darauf zu achten, dass diese an der zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme optimalen Position angelegt wird. Es wurde explizit darauf hingewiesen, dass dabei keine Bewertungskriterien in den Vordergrund treten sollen, die sich auf einen Zustand beziehen, der nur eventuell und dann auch erst in mehreren Jahrzehnten eintreten wird.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird also durch die Umsetzung der 3. Baustufe mit der geplanten Vorzugsvariante 2 der Endhaltestelle Arnoldshöhe keine unabänderliche Tatsache geschaffen, die einer möglichen späteren Verlängerung der Stadtbahnlinie nach Süden im Wege stehen würde. Für die Verlängerung der Stadtbahnlinie nach Süden ist wieder die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich. In jenem Planfeststellungsbeschluss können die Bürger gegen die dortige Planung wiederum Einwendungen erheben.

Die Einwanderinnen haben weiter ausgeführt, dass die aktuellen Planungen zur Nord-Süd Stadtbahn erhebliche Engpässe für den MIV auf den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptverkehrsachsen im Kölner Süden zur Folge hätten, ohne dass diese hinreichend durch Verlagerung auf den ÖPNV aufgefangen werden können. Die sich daraus ergebenden Staus würden neben erheblichen ökonomischen wie ökologischen Schäden auch die Lebensqualität vieler betroffener Kölner Bürger und Pendler beeinträchtigen. So sei zu erwarten, dass südliche Stadtteile zu Stoßzeiten von der Innenstadt durch Verkehrsstaus quasi abgeriegelt werden und dass Ausweichverkehr in benachbarte Wohnquartiere zulässige Höchstwerte an Lärm und Abgasimmissionen übersteigen lässt.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Durch die beispielhaft aufgezeigten Mängel bei den Verkehrsprognosen fehle es zudem an fundierten Verkehrs- und Stauprognosen für den politischen Entscheidungsprozess.

Die Vorhabenträgerin führt in ihrer Gegenäußerung aus, dass die Maßnahme der Nord-Süd Stadtbahn einen bedeutenden Beitrag zum Ausbau des ÖPNV-Angebotes leistet, der die Grundlage für eine zunehmende Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV darstellt. Durch die Erhöhung des ÖPNV-Anteils gegenüber dem MIV-Anteil können Schall- und Abgasemissionen und die damit verbundenen negativen ökologischen Auswirkungen im Verhältnis deutlich reduziert werden. Dies führt auch zu einer Verbesserung der Lebensqualität.

Ohne die Realisierung der Nord-Süd Stadtbahn käme es aufgrund der geplanten Aufsiedlungen und Neubauprojekte im Kölner Süden zu einer erheblichen Zunahme des MIV im betroffenen Stadtgebiet. Die Verkehrsuntersuchung für die 3. Baustufe kommt zum Ergebnis, dass diese Verkehrszunahme durch die Nord-Süd Stadtbahn kompensiert wird, und dass die vorgelegte Planung angemessen und ausgewogen ist.

Unter Bezugnahme auf diese Untersuchung ist die Planfeststellungsbehörde der Ansicht, dass sich die von den Einwenderinnen befürchtete Situation nicht einstellen wird. Die Verkehrsuntersuchung zur 3. Baustufe wurde von einem unabhängigen neutralen Gutachter durchgeführt. Die Ergebnisse der Untersuchung und die ausgesprochenen Empfehlungen beruhen auf einer fachlich fundierten und umfassenden Betrachtung.

Alle für die politischen Entscheidungen relevanten Informationen werden den Entscheidungsträgern zur Verfügung gestellt.

Hinsichtlich der **Planänderung** kritisiert die Einwenderin P131, dass bezüglich der im Rahmen der Überarbeitungen des Knotenpunktes Bonner Straße / Mathiaskirchplatz der Entfall einer Fußgängerampel zugunsten eines Zebrastreifens als Fußgängerüberweg auf der Bonner Straße vorgesehen ist. Der Entfall einer Ampelanlage (LSA-Querung) an dieser sehr stark beanspruchten Stelle sei nicht nachvollziehbar und beeinträchtige die ohnehin drastisch reduzierte Kapazität der Hauptstraße erheblich. Dieser Streckenabschnitt weist laut Verkehrsgutachten „hohe Auslastungsgrade auf“, da der Hauptstrom mit 600 bis 700 Kfz/h je Fahrtrichtung zu den Stoßzeiten einstreifig geführt wird. Demnach wäre

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

zu den Stoßzeiten rechnerisch alle 5 bis 6 Sekunden mit einer Fahrzeugquerung je Richtung am vorgesehenen Fußgängerüberweg zu rechnen. Es sei völlig unverständlich, weswegen trotz der viel diskutierten und äußerst umstrittenen Fahrbahnreduzierung in Höhe Bayenthals nun doch eine weitere, kapazitäts-einschränkende Maßnahme vorgesehen wird. Auch scheint hierzu keine Untersuchung seitens der begleitenden Brenner Ingenieurgesellschaft durchgeführt worden zu sein, die die Auswirkungen einer solchen Maßnahme aufzeigt. Insofern wird gefordert eine entsprechende Untersuchung vorzunehmen und beim geringsten Hinweis auf nachteilige Auswirkungen zur ursprünglich vorgesehenen Ampelquerung zurückzukehren.

Im Erörterungstermin zur Planänderung wurde vereinbart, dass die Querung für die Fußgänger über die Fahrspuren des MIV nicht durch Zebrastreifen gesichert werden soll. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung (MIV) und des zu erwartenden Fußgängeraufkommens wäre zwar die Anlage eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) durchaus zulässig und richtlinienkonform. Die Planung wird dennoch in diesem Punkt angepasst. Die Querung über die Fahrspuren des MIV wird unsignalisiert ohne Bevorrechtigung der querenden Fußgänger ausgebildet. Es ist damit zu rechnen, dass für querende Fußgänger ausreichende Zeitlücken im Fahrzeugstrom zur Verfügung stehen. Entsprechend hat die Planfeststellungsbehörde im Teil A, Ziffer 3 dieses Beschlusses diese spätere Änderung der Planänderung festgeschrieben.

Die Einwenderinnen vermuten bezüglich des Ausbaus des Verteilerkreises, dass bei einer genauen Betrachtung der vorliegenden Planungen möglicherweise eine Fahrbahnreduzierung im Kreisverkehr vorgesehen sei. Zumindest überlagerten Kennzeichnungen der künftigen Mittelinsel abgebildete Fahrspuren des Bestands. Nur vorsorglich wird mitgeteilt, dass eine solche Fahrbahnreduzierung seitens der Einwenderin keinesfalls mitgetragen würde. Der Kreisverkehr sei zu Stoßzeiten bereits seit Jahren überlastet und dulde daher keinerlei Kapazitätsreduzierung.

Eine Reduzierung der Fahrstreifen im Verteilerkreis oder sonstige kapazitätsreduzierende Maßnahmen sind in den Planunterlagen nicht enthalten. Der Hinweis „Anpassung Mitte-

linsel am Verteilerkreis“ bezieht sich auf eine geringfügige Anpassung der Mittelinsel innerhalb der Bonner Straße.

Der Verteilerkreis Süd liegt in der Straßenbaulast von Landesbetrieb Straßenbau NRW. Durch die 3. Baustufe werden bauliche Anpassungen im kleineren Umfang sowie grundlegende umfassende signaltechnische Anpassungen notwendig.

Eine Neuplanung des Verteilerkreises Süd ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Falls eine solche kommen sollte, wird es dafür wieder ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren geben. In diesem können die Bürger wiederum Einwendungen erheben.

#### **B.4.15.5.8 Einwender P16**

Bei der Einwenderin P16 handelt es sich um eine Anwohner-Initiative. Die Einwenderin hat sowohl gegen die Ursprungsplanung als auch gegen die Planänderung Einwendungen erhoben. Zudem hat sie in der Pause des ersten Erörterungstermins ein weiteres Schreiben mit größtenteils Wiederholungen der bisherigen Forderungen und Bedenken ausgehändigt. Zwischenzeitlich eingegangene E-Mails und Anschreiben mit Fragen nach dem Sachstand zählen nicht zu den Einwendungen, da Einwendungen nur innerhalb der Monatsfrist nach erfolgter Offenlage erhoben werden können.

Die Einwenderin fordert ein langfristiges Konzept für den Verteilerkreis Köln-Süd. Eine Einbeziehung des Straßenbaulastträgers in die Planung zur Optimierung des Autobahnkreuzes Köln-Süd und des Verteilerkreises sei vor der Planfeststellung erforderlich.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung darauf hingewiesen, dass sie bereits vor Einreichen des Planfeststellungsantrags für die 3. Baustufe Abstimmungsgespräche mit dem Straßenbaulastträger durchgeführt hat. Zudem wurde der Straßenbaulastträger als Träger öffentlicher Belange (TÖB) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens offiziell zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert und hat keine Einwände gegen die Planung des Vorhabenträgers.

Weiter informiert die Vorhabenträgerin, dass die Verkehrsuntersuchung zu dem Ergebnis kommt, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung, in der die Ziel- und Quellverkehre zur bzw. aus der P+R-Palette und der geplante Umbau des Autobahnkreuzes Köln-Süd

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

berücksichtigt wurden, ohne bauliche Anpassungen des Verteilerkreises abgewickelt werden kann.

Wie bereits mehrmals in diesem Beschluss dargelegt, sind sowohl eine künftig etwa erfolgende Umplanung des Verteilerkreises und des Autobahnkreuzes Köln-Süd nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, mit dem das Baurecht für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn und deren notwendigen Folgemaßnahmen festgestellt wird. Zu diesen notwendigen Folgemaßnahmen zählt auch die neue Einmündung aus der Bonner Straße in den Verteilerkreis. Dabei handelt es sich um eine nur geringfügige Anpassung mit einer Verschiebung des Einmündungsbereichs nach Westen sowie einer Änderung der Lichtsignalsteuerung. Der Verteilerkreis wird ansonsten nicht durch das Bauvorhaben betroffen.

Wenn einmal ein Umbau des Verteilerkreises oder des Autobahnkreuzes geplant werden sollten, so müsste dann dafür nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften das entsprechende Baurecht geschaffen werden. Daher wären entweder Planfeststellungsverfahren oder zumindest Bebauungsplanverfahren durchzuführen. In einem Planfeststellungsverfahren haben die Bürger wiederum die Möglichkeit gegen die dann vorliegende konkrete Planung Einwendungen zu erheben, über die dann in dem kommenden Planfeststellungsverfahren zu entscheiden wäre.

Die Einwenderin wendet sich weiter gegen die Lage der Endhaltestelle gemäß den Planfeststellungsunterlagen.

Die Einwenderin schlägt weiter vor, dass die Endhaltestelle der Bahn direkt am Nordrand des Verteilers realisiert werde. Die Bushaltestelle soll im Verteiler, unter der Baumgruppe gegenüber der Bonner Straße, entstehen. Dadurch müssten die Fahrgäste nur eine Straße (Verteilerkreis) überqueren, wofür die Dauer der Grün-Phase für den Verkehr aus der Bonner Straße schon heute völlig ausreiche. Alle heutigen Fahrbeziehungen aus der Straße Heidekaul könnten bestehen bleiben.

Soweit sie dazu vorträgt, dass der Verkehr des Verteilerkreises nicht in die Planung einbezogen worden sei, widerspricht die Vorhabenträgerin dem und erklärt, dass eine zusätzliche Verkehrsuntersuchung inclusive einer Mikrosimulation ergab, dass sämtliche Ver-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

kehre ausreichend berücksichtigt wurden und keine weiteren baulichen Anpassungen am Verteilerkreis erforderlich werden.

Die Vorhabenträgerin hat ausführlich in ihrer Gegenäußerung und im Erörterungstermin vorgetragen, dass für die Lage der Endhaltestelle im Rahmen der Planung drei Varianten untersucht wurden. Davon war eine die Lage der Haltestelle unmittelbar nördlich des Verteilerkreises. Die Varianten wurden unter Berücksichtigung aller relevanten Aspekte detailliert untersucht, wie z. B. städtebauliche Bewertung, Abstand zur Haltestelle Ahrweiler Straße, Umsteigebeziehung zwischen Bus und Stadtbahn, Fußweg zur geplanten P+R-Palette, Aufenthaltsqualität, soziale Kontrolle, mögliche Fahrbeziehungen MIV, Flächenbedarf / Grüneingriffe und mögliche Verlängerung der Stadtbahn vom Verteilerkreis Süd über Rondorf nach Meschenich. Die Variante in der vorliegenden Genehmigungsplanung ist als die beste Variante aus diesem Abwägungsprozess hervorgegangen und wurde von der Politik beschlossen. Entsprechend der im Rahmen der Bürgerbeteiligung eingebrachten Wünsche wurde die Ausfahrt aus der Heidekaul nach links in Richtung Norden ermöglicht.

Die Planfeststellungsbehörde verweist hinsichtlich der Variantenauswahl auf die Ausführungen in Teil B, Ziffer 4.3 in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Die von der Einwenderin vorgeschlagene Lage der Bushaltestelle im Verteilerkreis würde zudem erstmalig dazu führen, dass Fußgänger in den Verteilerkreis gelangen müssen. Ebenerdige beampelte Fußgängerübergänge über die Fahrspuren des Verteilerkreises würden sich nachteilig auf die Wartezeiten des MIV auswirken.

Auch der Vorschlag der AG Heidekaul zu dem Drei-Phasen-Modell ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Hier bezieht sich die Einwenderin auf die mögliche Weiterführung der Nord-Süd Stadtbahn in einer 4. oder sogar noch einer 5. Baustufe Richtung Süden. Falls diese Verlängerung realisiert werden sollte, erfordert dies wiederum ein Planfeststellungsverfahren nach dem PBefG.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Einwenderin wendet sich weiter gegen die Lage der Endhaltestelle gemäß den Planfeststellungsunterlagen.

Soweit sie dazu vorträgt, dass der Verkehr des Verteilerkreises nicht in die Planung einbezogen worden sei, widerspricht die Vorhabenträgerin dem und erklärt, dass eine zusätzliche Verkehrsuntersuchung inklusive einer Mikrosimulation ergab, dass sämtliche Verkehre ausreichend berücksichtigt wurden und keine weiteren baulichen Anpassungen am Verteilerkreis erforderlich werden.

Die Einwenderin bemängelt weiter, dass die Lage der Endhaltestelle jegliche Alternativlösung einer Parkfläche oder -palette im bzw. südlich des Verteilerkreises verhindere.

Dazu hat die Vorhabenträgerin erklärt, dass die Entscheidung über die Lage der P+R-Palette vor der Entscheidung über die Lage der Endhaltestelle getroffen wurde. Der Verkehrsausschuss hat bereits im Juni 2011 beschlossen, dass der Standort D in der weiteren Planung berücksichtigt werden soll. Die Lage der Endhaltestelle auf Höhe der Lindenallee ist hingegen vom Rat der Stadt Köln erst im Dezember 2013 beschlossen worden. Die Entscheidung über den Standort der P+R-Palette ist somit nachweislich unabhängig von der Lage der Endhaltestelle getroffen worden. Die Standortentscheidung der P+R-Palette basiert vielmehr auf der Machbarkeitsuntersuchung des Planungsbüros VIA eG, welche sowohl ökonomische und ökologische als auch verkehrstechnische und städtebauliche Beurteilungskriterien gegenüberstellt.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird angemerkt, dass die Lage der Endhaltestelle nicht ursächlich für die Entscheidung der Lage der P+R-Palette ist. Die P+R-Anlage ist zudem nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Entscheidung für die jetzige Lage der Endhaltestelle Arnoldshöhe schafft keine unabänderbaren Voraussetzungen für die Ausgestaltung einer gegebenenfalls kommenden Weiterführung der Stadtbahn nach Süden. Wie durch die Vorhabenträgerin mehrfach bestätigt wurde, könnte die Haltestelle im Bedarfsfall zurückgebaut werden.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Soweit sich die Einwenderin auf

- eine Hochbahnführung (Overfly) der Nord-Süd Stadtbahn über den Verteilerkreis
- eine ebenerdige Führung der Bahntrasse über den Verteilerkreis
- eine Untertunnelung des Verteilerkreises

bezieht, ist dies nicht Gegenstand dieser Planfeststellung für die 3. Baustufe. Dies bleibt einem zukünftigen separaten Verfahren vorbehalten.

Die Einwenderin führt aus, dass alle denkmalschutzrechtlichen Aspekte so gut wie gar nicht berücksichtigt wurden. Der geplante Standort der Endhaltestelle und die Flächen für die optionale Hochbahnführung seien von mehreren Denkmälern umgeben (Liste der Baudenkmäler im Kölner Stadtteil Raderthal - Nrn.: 18 und 7444, Liste der Baudenkmäler im Kölner Stadtteil Marienburg - Nrn.: 7306, 5767, 5768, 5848, 5769, 5770 und 5774, wobei eine besondere Sichtbeziehung zwischen der Volksparksiedlung und der All Saints Church seitens des Architekten Schwarz beabsichtigt war).

Die Vorhabenträgerin hat bei der Planung der Lage der Endhaltestelle auf die Aspekte des Denkmalschutzes geachtet. Insbesondere die Störung der Sichtachse zwischen der Kirche All Saints und der Volksparksiedlung wurde als Wertungskriterium herangezogen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen im Teil B, Ziffer 4.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Soweit die Einwenderin das Argument, dass die Sichtachse zwischen der Kirche All Saints und der denkmalgeschützten Volksparksiedlung nicht gestört sei, durch die optionalen Forderung einer Hochbahn ad absurdum geführt sieht, betreffe dies nicht das hiesige sondern ein künftiges Planfeststellungsverfahren.

Die Einwenderin ist der Ansicht, dass ein Busbahnhof mit Wendeschleife im Hauptstaugebiet der Bonner Straße – unmittelbar vor dem Verteilerkreisel und der Hauptausfahrt aus der geplanten Parkpalette – aus verkehrsplanerischer Sicht unsinnig sei.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Vorhabenträgerin hat diesen Vorwurf jedoch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde überzeugend widerlegt. Bei der Bushaltestelle Arnoldshöhe handelt es sich nicht um einen Busbahnhof, sondern um die Endhaltestelle einer einzelnen Buslinie. Die geplante Lage mittig auf der Bonner Straße hat den großen Vorteil, dass eine direkte Verknüpfung zur Stadtbahnhaltestelle gegeben ist, die das Umsteigen zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln sowohl sicher als auch komfortabel gestaltet.

Die Haltestelle liegt neben den durchgehenden Fahrstreifen und behindert so den durchgehenden Verkehr nicht. Die Wendefahrt des Busses wird signaltechnisch so in die bestehende Signalplanstruktur integriert, dass auch in diesem Fall keine negativen verkehrlichen Auswirkungen zu befürchten sind.

Die Einwenderin rügt weiter, dass sich die Entfernung der Endhaltestelle zum Verteilerkreis von ca. 70 m auf ca. 205 m erhöhen würde. Trotz der Verlagerung soll die Entfernung von der P+R-Anlage zur Endhaltestelle, im Vergleich zur Haltestelle im Verteilerkreis, gemäß den Planfeststellungsunterlagen gleich bleiben.

Die Einwenderin dürfte sich dabei auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht zu der Variantenprüfung bzgl. der Lage der Endhaltestelle der Stadtbahn beziehen. In der Tat ist der Weg von der P+R-Anlage zu der Variante 1 „Verteilerkreis“ kürzer. Für die Entscheidung für die eingereichte Variante 2 „Lindenallee“ sprechen aber gute Gründe. Hierzu wird verwiesen auf die Ausführungen im Teil B, Ziffer 4.3 dieses Beschlusses.

Die Einwenderin trägt weiter vor, dass der Fahrweg des Busses aus Rondorf / Meschenich sich bei nördlicher Verschiebung der Endhaltestelle um ca. 220 m verlängern würde und er müsste ein kurzes Stück die Bonner Straße befahren. Zusätzlich müsste er in diesem schon heute feststellbaren Hauptstaubereich auch noch wenden und zum Verteiler zurückfahren.

Im Rahmen der verkehrstechnischen Betrachtung soll ein weitgehend störungsfreier Busbetrieb durch entsprechende signaltechnische Einrichtungen erreicht werden. Dieses Argument wird auch genutzt, um den Verkehr aus der P+R-Anlage über die Buswendeschleife abfließen zu lassen.

Es gelinge jedoch noch nicht einmal heute, die Staus in diesem Bereich der Bonner Straße zu verhindern. Erschwerend komme hinzu, dass die Abbiegespuren vom Gürtel süd-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

wärts in die Bonner Straße im Rahmen der 3. Baustufe optimiert werden sollen, weil deutlich mehr Verkehr südwärts in die Bonner Straße fließen wird.

Die Busspur in stadtauswärtiger Richtung bis zum Verteilerkreis soll erhalten bleiben, um einen störungsfreien Busbetrieb zu gewährleisten. Diese Spur muss vom ausfahrenden Verkehr aus der geplanten P+R-Anlage gequert werden. Sie verhindert außerdem eine dringend notwendige freilaufende Abbiegespur westwärts in die Militärringstraße.

Die Vorhabenträgerin hat dazu in ihrer Gegenäußerung ausgeführt, dass die Endhaltestelle des Busses sich unmittelbar in der Verlängerung der Endhaltestelle der Stadtbahn befindet. Für die Umsteigebeziehung zwischen Bus und Stadtbahn und die Anbindung zur P+R-Palette ist diese Lage optimal. Die Buswendeschleife konnte in die Platzfläche im Eingangsbereich der geplanten P+R-Anlage integriert werden.

Bei der geplanten Lage der Bushaltestelle, die im Vergleich zur ursprünglichen Planung in Richtung Norden verschoben wurde, ist die Verlängerung des Fahrweges im Verhältnis zum gesamten Fahrweg des Busses minimal und daher zu vernachlässigen.

Mit einer deutlichen Zunahme des Verkehrs vom Gürtel in Richtung Süden ist nicht zu rechnen. Im südlichen Abschnitt der Bonner Straße (zwischen Lindenallee und Verteilerkreis Süd) wird lt. Verkehrsuntersuchung die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) um ca. 2,7 % leicht sinken. Lediglich für die abendliche Spitzenstunde wird eine leichte Zunahme von 100 Kfz prognostiziert, der Wert „100“ ist modellbedingt die kleinstmögliche Zunahme, d. h. der tatsächliche Wert kann auch deutlich darunter liegen. Für die stadtauswärts fahrenden Kfz, die in Richtung Osten abbiegen, sind im Bestand keine separaten Linksabbiegespuren vorhanden. Daher blockieren die Linksabbieger, die gegenüber dem Gegenverkehr in Richtung Norden wartepflichtig sind, häufig die linke Geradeausspur. Dieser Sachverhalt stellt heute eine Ursache für Rückstaus dar. Nach Realisierung der Maßnahme werden diese Behinderungen wegfallen, da für den einzigen verbliebenen Linksabbieger im südlichen Abschnitt (in die Marienburger Straße) eine separate Abbiegespur angeboten wird. Der Verkehr in Richtung Süden kann daher störungsfrei ablaufen.

In der zusätzlichen Verkehrsuntersuchung zum Verteilerkreis Süd werden insbesondere auch die Buswendeschleife und die Ziel- und Quellverkehre der P+R-Palette berücksichtigt.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Querung der Busspur durch die aus der P+R-Palette ausfahrenden Fahrzeuge kann mit Hilfe signaltechnischer Maßnahmen geregelt werden.

Die vorgeschlagene freilaufende Abbiegespur aus der Bonner Straße (stadtauswärts) in Richtung Westen wird nicht als notwendig erachtet, da dieser Verkehrsstrom in den Spitzenstunden im Vergleich zu den anderen Fahrbeziehungen die geringsten Verkehrsbelastungen aufweist. Die Verkehrsuntersuchung zum Verteilerkreis Süd kommt außerdem zum Ergebnis, dass der prognostizierte Verkehr ohne zusätzliche bauliche Eingriffe am Verteilerkreis in zufriedenstellender Qualität abgewickelt werden kann.

Im Ergebnis folgt die Planfeststellungsbehörde den nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabenträgerin zu der Auswahlentscheidung für die Variante 2 der Endhaltestelle der Stadtbahn (siehe Teil B, Ziffer 4.3).

Zu den Ausführungen der Einwenderin in ihrem abschließenden „Ausblick“ ist wiederum darauf hinzuweisen, dass dies nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Soweit durch die **Planänderung** die Ausfahrt aus dem Parkhochhaus nur noch über die Bonner Straße erfolgt, ist dies im Sinne der Einwenderin.

Ansonsten wiederholt die Einwenderin in ihrer Einwendung gegen die Planänderung häufig bereits vorgebrachte Bedenken gegen die Ursprungsplanung. Darauf wurde bereits eingegangen. Soweit die Einwenderin weitere Fragen oder Bedenken und Vorschläge zur ursprünglichen Planung – sei es eine Umgestaltung des Verteilerkreises, ein möglicher Weiterbau der Nord-Süd Stadtbahn nach Süden oder die Forderung nach einer P+R-Anlage in Godorf – aufwirft oder vorbringt, wären diese in der Einwendung zur Ursprungsplanung vorzutragen gewesen

Auch die Frage nach einem Umleitungskonzept während der Bauphase und der Verlauf der Linie 132 während des Ausbaus beziehen sich nicht auf die Planänderung. Die Planfeststellungsbehörde weist jedoch darauf hin, dass die Vorhabenträgerin für die Bauphase ein Umleitungskonzept erarbeiten und den Bürgern vorstellen wird.

#### **B.4.15.5.9 Einwenderin P17**

Für das Vorhaben werden Teilflächen der beiden Grundstücke der Einwenderin P17 benötigt, so dass dadurch deren Vorfläche vor dem Gebäude verringert wird.

Die Einwenderin weist ausdrücklich darauf hin, dass sie für ihren Geschäftsbetrieb die auf der Vorfläche befindlichen Parkplätze, die Zufahrt zur Tiefgarage und den von der Stadt Köln genehmigten und in 2008 neu gestalteten Eingangsbereich als zwingend notwendig erachtet. Weiter sieht die Einwenderin in der Umsetzung der Planung eine Gefährdung ihres Geschäftsbetriebs in Köln.

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass von den 25 im Rahmen des Bauantrags geforderten Stellplätzen 24 Stellplätze in der Tiefgarage innerhalb des Gebäudes nachgewiesen werden. Daher ist zur Erfüllung des Stellplatznachweises nur noch 1 weiterer Stellplatz auf der Vorfläche erforderlich.

Die Vorhabenträgerin hat sich mit Einwenderin P17 auf eine Gestaltung der Vorfläche (Variante 6 von mehreren seitens der Vorhabenträgerin vorgeschlagenen Alternativplanungen) einigen können, bei der auch künftig 3 Stellplätze auf der Vorfläche angeordnet werden können.

Auch der genehmigte Pylon mit dem Firmenlogo sowie eine repräsentative Bepflanzung und das Kunstwerk können weiterhin auf dem Grundstück platziert werden.

Die Zufahrt zur Tiefgarage wird auch nach Realisierung des Vorhabens weiterhin möglich sein.

Allerdings muss der Standort des geplanten neuen Baumes und die öffentliche Parkbucht etwas verschoben werden.

Durch die Realisierung dieser Variante 6 reduziert sich zudem der erforderliche Grunderwerb von 63,5 m<sup>2</sup> auf 56,1 m<sup>2</sup>. Für die Flächeninanspruchnahme steht der Einwenderin dem Grunde nach eine Entschädigung zu.

Diese Variante 6 ist von der Vorhabenträgerin in die Planunterlagen (Grunderwerbsverzeichnis, betroffener Grunderwerbsplan und Lageplan) eingearbeitet worden und diese

Planunterlagen sind entsprechend mit Datum vom 25.11.2015 fortgeschrieben worden und Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

Die Vorhabenträgerin sichert der Einwenderin P17 zu, dass sie die Kosten für die Umplanung und die Umgestaltung der Vorfläche – nach Vorlage von jeweils drei Vergleichsangeboten und von prüffähigen Rechnungen – übernimmt und in der öffentlichen Parkbucht eine zeitlich begrenzte Ladezone einrichten wird (vgl. Abschnitt A, Ziffer 11.2).

Aufgrund dieser Änderungen und Zusicherungen hat die Einwenderin P17 ihre Einwendung für ausgeräumt erklärt.

#### **B.4.15.5.10 Einwenderin P24**

Die Einwenderin hatte zunächst vorgetragen, dass die Lage, die Zufahrt sowie der genaue Verlauf und die Breite des geplanten südlichen Arms der Marktstraße als Einbahnstraße unklar seien.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung, im Erörterungstermin und in nachfolgenden bilateralen Gesprächen zwischen der Einwenderin und der Vorhabenträgerin dieser die neue Planung ausführlich erläutert.

Soweit die Einwenderin fordert, dass die Breite der Straße so groß sein müsse, dass sie von größeren Lastwagen für den Zulieferverkehr zum Asiamarkt (Marktstraße 1) und zur Bauunternehmung (Marktstraße 13a) befahren werden kann und dass hinsichtlich der Zufahrten zu den Höfen, Garagen und Einstellplätzen der Häuser Marktstraße 1 und Brühler Straße 6, sowie Marktstraße 3-13, Marktstraße 13a und Marktstraße 15, 17 und 19 das Ein- und Ausfahren von größeren Lastwagen berücksichtigt werden müsse, hat die Vorhabenträgerin die Planung angepasst. In der Planänderung sind die Bauminseln neu geordnet und um 2 m gekürzt worden. Das Einfahren von größeren LKW in die Zufahrten wird hierdurch erleichtert.

Weiter regt die Einwenderin an, dass der südliche Arm der Marktstraße keinesfalls ohne seitliche Bürgersteige direkt an den Hauswänden der Häuser Marktstraße 5, 7, 9, und 11

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

sowie 15, 17 und 19 entlangführen dürfe, da sich dort die Hauseingänge und erdgeschossige Balkone befinden. Am Haus Marktstraße 1 sei der jetzige Bürgersteig auf Pfeilern überbaut. Im Übrigen befindet sich der Hauseingang des Gebäudes Marktstraße 1 (achtgeschossig) für 30 Wohnungen mit Treppenhaus und Aufzug an der Marktstraße sowie der Ladeneingang des Asiamarktes.

Es ist zu erwarten, dass die Nutzer der Anliegerstraße bei der zur Verfügung stehenden Breite von insgesamt 6,00 m einen ausreichenden Abstand zu den Gebäudefassaden einhalten. Aufgrund der Einwendung hat die Vorhabenträgerin die Planung im 1. Deckblatt dahingehend angepasst, dass die Mischverkehrsfläche nicht mehr völlig einheitlich gestaltet wird, sondern Poller im Bereich der Hauseingänge angeordnet werden. Die Entwässerungsrinne wird in diese Richtung verschoben, so dass eine optische Abgrenzung des Fußgängerbereichs von dem Fahrbereich bewirkt wird.

Der zunächst vorgesehene Grunderwerb einer Teilfläche von 20,6 m<sup>2</sup> von dem im Eigentum der Einwenderin stehenden Grundstück Marktstraße 1 ist nach dem letzten Stand der Verhandlungen zwischen der Vorhabenträgerin und der Einwenderin nicht mehr erforderlich. Darin erklärt sich die Einwenderin mit einer „Anpflasterung“ der Teilfläche einverstanden. Aus gestalterischen Gründen würde so der Oberflächenbelag der privaten Fläche an den Belag des öffentlichen Straßenraums angepasst werden. Die Vorhabenträgerin übernimmt die Kosten für die Anpflasterung.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird festgestellt, dass für diese Flächeninanspruchnahme der Einwenderin dem Grunde nach eine Entschädigung zusteht.

Bezüglich der Forderung der Einwenderin, dass für den Komplex Marktstraße 1 / Brühler Straße 6 der Zugang für Feuerwehr und Notfallwagen von vorne und über den Hof gesichert bleiben müsse, wird die Vorhabenträgerin die erforderlichen Feuerwehrezufahrten in Absprache mit der Feuerwehr bedarfsgerecht ausgestalten. Die Feuerwehr hat im Rahmen ihrer Anhörung im Planfeststellungsverfahren diesbezüglich keine Bedenken geäußert.

Schließlich erklärte die Einwenderin, dass die genaue Lage öffentlicher Parkplätze sowohl am südlichen Arm der Marktstraße als auch an der Bonner Straße am Gebäude

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Marktstraße 1 sowie des Hauses Brühler Straße 6 noch näherer Erörterung bedürfe. Keinesfalls sollten die jetzigen zwölf Parkplätze an der Bonner Straße vor der Marktstraße 1 entfallen.

Dazu erwidert die Vorhabenträgerin, dass alle privaten Stellplätze und sämtliche Zufahrten zu den privaten Grundstücken erhalten bleiben. Im südlichen Ast der Marktstraße sind zwischen der Fahrbahn und der Grünfläche 41 Senkrechtparkstände geplant, die den Anliegern zur Verfügung stehen werden. Die angesprochenen Parkstände an der Bonner Straße (vor Marktstraße Nr. 1) können jedoch nicht erhalten werden. Durch die Integration der Stadtbahntrasse und die damit verbundene Umgestaltung des Straßenraums der Bonner Straße ist eine Reduzierung der Anzahl der vorhandenen Parkstände unvermeidbar. Aufgabe einer ausgewogenen Planung ist es, die Interessen aller zu berücksichtigen. Hierbei stellt das Parkraumangebot neben Straßenraumgestaltung, ausreichender/komfortabler Dimensionierung der Verkehrsflächen (Gehwege, Radwege, Fahrbahn, Stadtbahntrasse), notwendiger Straßenmöblierung etc. lediglich einen Aspekt dar.

Um die entstehenden Parkraumdefizite detailliert zu ermitteln und Kompensationsmöglichkeiten zu erarbeiten, wurde die Ingenieurgesellschaft Lindschulte + Kloppe mit der Erstellung einer Parkraumuntersuchung beauftragt. Einige Vorschläge des Büros zur Verringerung des Defizits wurden bereits in die Planung übernommen. Vorbehaltlich der Entwicklung der Parkraumsituation wird die Vorhabenträgerin im Anschluss an die Realisierung der Maßnahme die Umsetzung weiterer Maßnahmen prüfen. Diese sind aber nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist mit der Planung dem Grundsatz der Problembewältigung nach heutigem Kenntnisstand Genüge getan.

Weiter hat die Vorhabenträgerin in den bilateren Gesprächen gegenüber der Einwenderin erklärt, dass sie die notwendigen Kosten für die Umgestaltungsmaßnahmen trägt. Sollte der Baum im Zufahrtbereich zwischen der Marktstraße 11 und 15 im Rahmen der Baumaßnahme nicht erhalten werden können, wird der Baum auf Kosten der Vorhabenträgerin gerodet werden. Vorsorglich ist diese Rodung im landschaftspflegerischen Begleitplan bereits berücksichtigt und entsprechend auch die Kompensation für diesen Eingriff.

In Anbetracht der Tatsache, dass durch die Planänderung einem Großteil der Anregungen der Einwenderin entsprochen werden konnte, sind diese Forderungen als erledigt zu betrachten.

Auch im Übrigen ist den Belangen der Einwenderin in angemessener Weise Rechnung getragen. Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Planung für die Einwenderin im Ergebnis als zumutbar.

#### **B.4.15.5.11 Einwender P25, P26, P34, P35 (P50 – ausreichend Rechnung getragen)**

Diese Einwender haben sich gegen die in der Ursprungsplanung vorgesehene Inanspruchnahme einer Teilfläche des Vorgartens des Gebäudes Bonner Straße 249 gewendet. Durch die damalige Planung sollte ein Teil des Vorgartens als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen werden. Die Einwender bedauerten den Wegfall des Grünabschnitts und der dort vorhandenen Birke und befürchteten, dass dadurch das Straßenbild negativ verändert wird und sich dies auch mindernd auf die Wohnqualität, den Mietzins und den Verkaufswert des Nachbarhauses und Nachbargrundstückes auswirken würde.

Durch die Planänderung wird die Teilfläche des Vorgartens nicht mehr für das Bauvorhaben benötigt und der Vorgarten mit Birke bleibt unverändert erhalten.

Durch die Planänderung sind damit die Einwendungen der Einwender P25, P26, P34 und P35 ausgeräumt.

Die Einwenderin P50 hat darüber hinaus die Verschiebung des Z-Überwegs in Höhe ihres Hauses gefordert. Die Vorhabenträgerin hat in der Planänderung den Z-Überweg nun anders angeordnet, so dass keine Fläche des Vorgartens mehr benötigt wird.

Aufgrund der Planänderung hat die Einwenderin P50 ihre Einwendung insgesamt für erledigt erklärt.

#### **B.4.15.5.12 Einwender P27**

Der Einwender P27 befürchtet, dass das erhebliche Verkehrsaufkommen durch die zahlreichen Neubauten gesteigert und die bereits jetzt bestehende Pkw-Stausituation auf der Bonner Straße durch den Rückbau von 4 auf 2 Fahrspuren nördlich des Gürtels verstärkt werde.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Für die im Verkehrsgutachten zur 3. Baustufe ermittelte Prognosebelastung (Planfall 2025) wurden alle bekannten städtebaulichen Entwicklungen inklusive geplanter Neubauprojekte und absehbarer Änderungen der Verkehrsinfrastruktur innerhalb des Prognosehorizontes berücksichtigt.

Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass zwei Spuren zwischen Marktstraße und Gürtel zur Abwicklung des prognostizierten Verkehrs ausreichen.

Daher ist diese Einwendung zurückzuweisen.

Weiter führt der Einwender aus, dass die P+R-Anlage bei der geplanten Variante D zu einer Verstärkung des Verkehrsaufkommens führen würde, da alle Pkw den gesamten Verteilerkreis durchlaufen müssen. Außerdem sei der P+R-Platz viel zu klein und könne dort nicht weiter ausgebaut werden. Die Planung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis auf der Marienburger Seite sei hinsichtlich des Lärmschutzes und des Verkehrsaufkommens besser, die Anbindung an die Stadtbahn ebenso gut.

Die Planfeststellungsbehörde weist nochmals darauf hin, dass die P+R-Palette nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Dennoch hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung dargelegt, dass eine Potentialanalyse erstellt wurde, um eine ausreichende Dimensionierung der Anlage zu ermitteln. Die Ergebnisse der Analyse sind bei der Planung berücksichtigt worden. In einer detaillierten Untersuchung der für die P+R-Anlage in Frage kommenden Standorte wurde Standort D unter Berücksichtigung aller relevanten Kriterien am besten bewertet.

Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen darauf hingewiesen, dass für den Bereich des Verteilerkreises Süd eine zusätzliche Verkehrsuntersuchung beauftragt wurde, die u. a. auch Ziel- und Quellverkehre der P+R-Anlage berücksichtigt. Die Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung ohne bauliche Anpassungen des Verteilerkreises mit einer zufriedenstellenden Verkehrsqualität abgewickelt werden kann.

#### **B.4.15.5.13 Einwender P30**

Die Einwenderin beklagt, dass künftig Einfahrten in das Wohnviertel Marienburg für Fahrzeuge, die aus nördlicher Richtung von der Bonner Straße kommen, nur noch direkt über die Marienburger Straße möglich sind. Alle weiteren Zufahrten wie über die Leyboldstraße und Lindenallee sind nur noch über U-Turns erreichbar. Ebenso sind Ausfahrten aus Marienburg Richtung Süden auch nur noch direkt über die Marienburger Straße möglich. Damit seien ein überproportionaler Verkehrsanstieg auf der Marienburger Straße sowie inakzeptable Beeinträchtigungen der dortigen Anwohner zu erwarten.

Die Einwenderin fordert daher, sämtliche Zu- und Ausfahrten von der Bonner Straße nach / aus Marienburg einheitlich über U-Turns abzuwickeln und somit auf eine direkte Abbiegemöglichkeit allein an der Marienburger Straße zu verzichten. Beim Kerngebiet von Marienburg handelt es sich um ein gewachsenes Wohnviertel, welches nur sehr geringen eigenen Quell- und Zielverkehr produziert und für welches gerade an der Umsetzung eines Verkehrsberuhigungskonzeptes zur Vermeidung von Durchfahrten gearbeitet werde. Eine einheitliche Erschließung von der Bonner Straße aus über U-Turns würde sowohl den verkehrlichen Anforderungen gerecht wie auch dem politisch beschlossenen Ziel der Verkehrsberuhigung.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierzu, dass die Linksabbiegemöglichkeit von der Bonner Straße in die Marienburger Straße als notwendige Erschließung des Viertels erachtet wird und daher weiterhin aufrechterhalten werden soll. Sie stellt die einzige Zufahrtsmöglichkeit – auch und gerade für Anwohner – aus Richtung Norden von der Bonner Straße ins Viertel hinein dar. Ein Wender, der die notwendigen Verkehre ins Viertel aufnehmen könnte, ist bis zum Verteilerkreis Süd nicht vorgesehen.

An allen einmündenden Straßen auf der östlichen Seite der Bonner Straße im Bereich Marienburg ist nur das Rechtsabbiegen auf die Bonner Straße möglich. Wendemöglichkeiten, um wieder in Richtung Süden fahren zu können, gibt es an der Sinziger Straße, an der Gaedestraße und am Gürtel. Einzige Ausnahme ist die Marienburger Straße. Da ein Linksabbiegen von der Bonner Straße in die Marienburger Straße weiterhin möglich bleiben soll, ist es baulich nicht möglich, das Linksabbiegen aus der Marienburger Straße in die Bonner Straße (stadtauswärts) zu unterbinden.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Diesen schlüssigen Ausführungen der Vorhabenträgerin schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Es bestehen keine mildereren gleich effektiven Alternativen, nach denen der Einwendung Rechnung getragen und das Vorhaben ebenso leistungsstark realisiert werden kann. Der vorgetragene Belang hat hinter der überragenden Bedeutung für das Allgemeinwohl zurückzustehen.

Unabhängig davon informierte die Vorhabenträgerin in der Gegenäußerung und im Erörterungstermin, dass ein eingerichteter Arbeitskreis das Ziel verfolgt, geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Stadtteilen Marienburg und Bayenthal zu entwickeln.

Diese Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können unabhängig von der Planfeststellung später realisiert werden.

Insofern als die Einwenderin eine Anpassung des Verkehrsgutachtens für die Stadtbahn bezüglich der prognostizierten Verkehre für die Gaedestraße fordert, da die bisherigen Betrachtungen z. B. keine dortige Schule, Kita etc. berücksichtigen würden, erwidert die Vorhabenträgerin, dass bei der Ermittlung der Prognosebelastung für den Planfall 2025 sämtliche zum Bearbeitungszeitpunkt bekannten städtebaulichen Entwicklungen und die absehbaren Änderungen der Verkehrsinfrastruktur innerhalb des Prognosehorizontes berücksichtigt wurden. Eine fortlaufende Aktualisierung des Gutachtens aufgrund neu gewonnener Erkenntnisse oder neuer Planungen nach dessen Fertigstellung und Freigabe wird nicht als zielführend erachtet.

Für Maßnahmen, deren Planung erst nach Fertigstellung des Verkehrsgutachtens zur 3. Baustufe begonnen wird und die eine relevante Auswirkung auf das Verkehrsnetz haben werden, wird eine separate verkehrsgutachterliche Untersuchung notwendig sein. Ein Beispiel hierfür ist auch die vorgesehene Schule an der Gaedestraße, für die ein eigenes Verkehrsgutachten im Rahmen der Änderung des Bebauungsplans beauftragt wird.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabenträgerin und weist darauf hin, dass die Verkehrsentwicklung in der Gaedestraße dann im Bebauungsplanverfahren durch die Stadt Köln zu prüfen und zu beurteilen ist.

**B.4.15.5.14 Einwender P31**

Bei der Einwenderin handelt es sich um eine Interessensgemeinschaft.

Die Einwenderin fordert, dass während der Umbauphase die zur Bonner Straße parallel liegende Von-Groote-Straße zwischen Leyboldstraße und Remagener Straße als Einbahnstraße in Richtung Süden geführt werden solle, um Schleichverkehr entgegenzuwirken.

Die Einwenderin erfragt, wie für den Wegfall der Parkmöglichkeiten auf der Bonner Straße in der Von-Groote-Straße Parkplatzerersatz als definierter „Ersatzbereich“ geschaffen werden soll.

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass die detaillierte Planung des Bauablaufs noch erfolgen wird, ebenso die jeweilige Verkehrsführung für die einzelnen Bauphasen. Die Einrichtung der vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelung wird im Zuge dessen geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt.

Die Parkraumuntersuchung zeigt auf, dass die an der Bonner Straße entfallenden Stellplätze durch Parkmöglichkeiten in den Nebenstraßen kompensiert werden können. Die Von-Groote-Straße wird dort aber nicht als möglicher „Ersatzbereich“ aufgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht damit die Befürchtung der Einwenderin bezüglich der Inanspruchnahme der Von-Groote-Straße als Parkplatzerersatzbereich während der Bauphase als unbegründet an.

**B.4.15.5.15 Einwenderin P32**

Die Einwenderin betreibt auf dem Grundstück einen Baustoffhandel. Durch die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn wird eine Teilfläche des Grundstücks für den öffentlichen Verkehrsraum benötigt.

Die Einwenderin hält eine solche Flächenabgabe für äußerst bedenklich, da es durch das kleine Grundstück bereits heute ein Kunststück sei, einen Baustoffhandel in einer hart umkämpften Branche zu führen. Dort sei jeder Quadratmeter an Fläche von höchster Wertigkeit und Notwendigkeit. Bereits durch neu angeschaffte Hochregallager werde

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

immer wieder versucht, den extremen Platzverhältnisse gerecht zu werden, was nur bedingt gelingen könne.

Weiter führt die Einwenderin aus, dass ihr aus diesem Grunde an einer Abgabe von Fläche am wenigsten gelegen sei, da dies unweigerlich zu Einbußen bis hin zur existentiellen Bedrohung ihres Baustoffhandels mit dem Verlust der Arbeitsplätze an diesem Standort führen würde.

Um den Verlust einer Teilfläche ihres Grundstücks zu vermeiden, schlägt die Einwenderin vor, den vorgesehenen Wender vor dem Grundstück Bonner Str. 312 völlig aus der Planung zu nehmen und die Engstelle Kreuzung Bonner Straße / Annastraße damit zu entschärfen. Damit müsse ihr Baustoffhandel keine oder nur eine sehr geringe Fläche abgeben und auch die bestehende Engstelle der Häuser 329-333 würde entschärft. Zudem würden alle Fahrbahnschwenkungen verkehrstechnisch begradigt und seitlich könne ausreichend Platz gewonnen werden. Ebenfalls würden wahrscheinlich auch die notwendigen Schwenkbereiche für LKW wieder ergiebiger.

Die Vorhabenträgerin kann einen Verzicht auf den Wender in Höhe der Annastraße nicht befürworten. Sie hat verschiedene Alternativen geprüft und hält den geplanten Wender in dieser Lage für den am besten geeigneten Wender Richtung Norden. Sie erläutert, dass dieser Wender der beidseitigen Erschließung der Anlieger der nördlich davon gelegenen Bonner Straße (bis zum Kreisverkehr an der Koblenzer Straße) und des östlich angrenzenden Viertels (Erreichbarkeit über Mathiaskirchplatz und Cäsarstraße) dient. Die vorgeschlagenen Alternativen, die Wendefahrten am Gürtel oder an der Marienburger Straße zu nutzen, werden seitens der Vorhabenträgerin abgelehnt, da die Umwege und - aufgrund der zusätzlichen signalbedingten Halte - auch die Fahrtzeiten für diese Anlieger dadurch erheblich vergrößert würden.

Weiter weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass bei einem Verzicht auf den Wender von Nord nach Nord in Höhe der Annastraße zudem gemäß Verkehrsgutachten der Linksabbiegerstreifen in Höhe der Marienburger Straße entsprechend verlängert werden müsste, was wiederum Auswirkungen auf öffentliche Parkplätze und Bäume bedeutet.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit hält die Vorhabenträgerin an dem geplanten Wender in Höhe der Annastraße fest. Da ohne Wender zwischen Schönhauser Straße/ Marktstraße und Gürtel keine Erreichbarkeit der östlichen Seite der Bonner Straße gegeben ist, bestünde die Gefahr, dass Fahrzeuge auch ohne separate Abbiegespur an den Gleisüberfahrten in Höhe der Cäsarstraße oder der Annastraße wenden, um längere Umwege zu vermeiden. Ohne eine separate Abbiegespur und eine entsprechende Sicherung durch Signalisierung ist eine solche Wendefahrt jedoch äußerst gefahrenträchtig und zudem verboten. Nach den Erfahrungen der Vorhabenträgerin zeigt sich jedoch an bestehenden Anlagen immer wieder, dass an solchen Stellen trotzdem gewendet wird. Auf Straßen mit Stadtbahntrassen in Mittellage ist daher in angemessenen Abständen und Beachtung der örtlichen Randbedingungen ein Angebot an Wendefahrbahnen zu berücksichtigen, damit solche Gefahrenpotenziale minimiert werden können, da Unfälle von Kraftfahrzeugen mit Stadtbahnen häufig schwere Verletzungen der Fahrzeuginsassen und große Schäden an den Fahrzeugen verursachen.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass nur durch die Anlage dieses Wenders die Ausfahrt aus dem Gelände der Einwenderin in Richtung Norden möglich ist.

Diese Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Beibehaltung der geplanten Lage des Wenders in ihrer Gegenäußerung sowie in dem Erörterungstermin und in nachfolgenden Gesprächen sind für die Planfeststellungsbehörde in allen vorgetragenen Gesichtspunkten nachvollziehbar. Bei der Abwägung der öffentlichen Verkehrsinteressen und Sicherheitsaspekte mit der individuellen Betroffenheit des Baustoffhandels hält die Planfeststellungsbehörde die geplante Lage des Wenders für sinnvoll und gerechtfertigt. Dies ist insbesondere der Fall, da in der Planänderung sowie durch die Auflage und die Zusicherungen in diesem Planfeststellungsbeschluss (Teil A Ziffer 10.9 und Teil A Ziffer 11.3) Regelungen zur Minimierung der Betroffenheit des Baustoffhandels getroffen worden sind. Durch die Planänderung konnte die Flächeninanspruchnahme etwas reduziert werden von ursprünglich vorgesehenen 67,00 qm auf nunmehr 44,7 qm und der Fahrleitungsmast M33 wurde verschoben.

Weiter wurden in der Planänderung Bereiche des besonderen Bahnkörpers der geplanten Stadtbahntrasse nördlich und südlich der Einmündung Annastraße nicht mehr als Rasen-

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

gleis sondern als befestigte Flächen ausgestaltet. Diese befestigten Gleisflächen sind auch für die Sattelzüge befahrbar. Daher können die Sattelzüge, die aus der Annastraße in Richtung Norden abbiegen, dies unproblematisch tun. Auch das Ausfahren der Sattelzüge von dem Grundstück des Baustoffhandels in Richtung Süden wird dadurch erleichtert. Die von der Einwenderin ursprünglich geäußerten Bedenken bezüglich der Abfahrtmöglichkeiten der Zuliefer-Lkw sowie bezüglich der ihrer Ansicht nach zu klein dimensionierten Schwenkbereiche hat sie im Erörterungstermin aufgrund der Planänderung für grundsätzlich ausgeräumt erklärt. Sie bittet aber darum, dass – sollte sich später herausstellen, dass die Lkw einen größeren Schwenkbereich benötigen – ein größerer Anteil des Rasengleises befahrbar versiegelt werden sollte. Die Vorhabenträgerin sichert ihr zu, dass sie während der Bauphase in Abstimmung mit der Einwenderin einen Fahrtstest mit Lkw durchführen wird und bei Bedarf entsprechend Abhilfe schaffen wird (s. Teil A, Ziffer 11.3 des Planfeststellungsbeschlusses). Diese Fahrtstests konnten nicht vorab durchgeführt werden, da dafür der Mast einer Lichtsignalanlage hätte beseitigt werden müssen. Zulässigerweise ließ die Vorhabenträgerin daher die Prüfung der Schleppkurven durch den beauftragten Generalplaner ohne Simulationsfahrt aber entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) vornehmen. In der Zusage der Vorhabenträgerin ist der Fahrversuch im Zeitraum der Bauphase vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde sieht dadurch gesichert, dass weiterhin durch LKW Waren an den Baustoffhandel geliefert werden können und auch die Ausfahrt aus dem Gelände für diese LKW möglich ist.

Die Vorhabenträgerin prüfte im Lauf des Planfeststellungsverfahrens nochmals, ob die für die Ausstellungsfläche des Baustoffhandels verbleibende Tiefe von 73 cm etwas vergrößert werden könnte.

Vorgesehen ist in diesem Bereich eine Gehwegbreite von 2,40 m. Diese wird jedoch durch den notwendigen Signalmast (und ggf. andere verkehrstechnische Einrichtungen), der in einem Abstand von 50 cm zum Fahrbahnrand stehen muss und i. d. R. einen Durchmesser von ca. 20 cm hat, noch auf ein Maß von ca. 1,70 m eingengt. Bei einer weiteren Reduzierung der Gehwegbreite würde diese schon eingeplante (nicht schöne) Engstelle noch weiter verschärft. Daher kann dem diesbezüglichen Wunsch der Einwenderin nicht entsprochen werden und es verbleibt bei der durch die Planänderung auf 44,7 m<sup>2</sup> verringerte Flächeninanspruchnahme.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Einwenderin befürchtet weiter, dass künftig neue Kunden nicht mehr oder weniger auf den Baustoffhandel aufmerksam werden, weil die Ausstellungsfläche für die Musterstücke deutlich kleiner ausfallen wird.

Durch die Auflage in Teil A, Ziffer 10.9 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird sichergestellt, dass die Einwenderin auf der unmittelbar angrenzenden städtischen Grundstücksfläche eine Fläche in Größe von 10 qm für die Dauer der Existenz ihres Betriebs als Ausstellungsfläche nutzen kann. So können Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und künftig auch Fahrgäste der Stadtbahn durch diese Musterstücke auf den Betrieb aufmerksam und ggfs. als Kunden interessiert werden. Auch besteht die Möglichkeit, einige Musterfliesen etc. den Kunden zur Ansicht – nicht nur in Prospekten und Katalogen – sondern auch „in natura“ bereitzuhalten.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass auch der durch die Vorhabenträgerin in der Planänderung schon reduzierte Flächenbedarf von dem Grundstück, das schon derzeit für einen Baustoffhandel eine recht kleine Fläche aufweist, für die Einwenderin spürbar ist. Trotz Bemühungen ist es bislang weder der Vorhabenträgerin noch der Einwenderin selbst gelungen, ein geeignetes Ersatzgrundstück zu finden.

Für den Verlust der Teilfläche steht der Einwenderin dem Grunde nach eine Entschädigung in Geld zu.

In Anbetracht der zugunsten der Einwenderin vorgenommenen Änderungen in dem 1. Deckblatt erscheint der Planfeststellungsbehörde ein Betrieb des Baustoffhandels auch weiterhin möglich. Die Anlieferung der Waren mit der dafür entsprechend notwendigen An- und Abfahrt der LKW wird auch nach dem Bau der Nord-Süd Stadtbahn gewährleistet und durch die Bedarfsmeldemöglichkeit für das Grünlicht bei der künftigen Situation mit der Stadtbahn in Mittellage etwas erleichtert. Die Toranlage wird auf Kosten der Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Einwenderin durch ein adäquates und möglichst platzsparendes Modell ersetzt. Die Ausstellungsfläche wird zwar kleiner werden, aber für das „Anlocken“ der Laufkundschaft noch ausreichen und Muster zur Ansicht der

Kunden können vorgeführt werden. Daher ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine Existenzgefährdung des Baustoffhandels nicht zu befürchten.

In Abwägung der privaten Interessen der Einwenderin als betroffene Grundstückseigentümerin und als Baustoffhandelsbetrieb mit dem Interesse der Vorhabenträgerin an einem ausreichend leistungsfähigen Verkehr und insbesondere unter den Sicherheitsaspekten für den Wendeverkehr wird daher der Wender an der geplanten Stelle in Höhe der Einmündung Annastraße festgestellt und es verbleibt bei einer teilweisen Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwenderin. Den Belangen der Einwenderin sind durch die Planänderung sowie die Auflage in Teil A, Ziffer 10.9 und die Zusicherungen der Vorhabenträgerin in Teil A, Ziffer 11.3 des Beschlusses ausreichend Rechnung getragen.

#### **B.4.15.5.16 Einwender P36, P44, P47**

Die Einwender P36, P44 und P47 haben darauf hingewiesen, dass vor den Gebäuden Bonner Str. 517, 519 und 521 in der offengelegten Planung Parkplätze bzw. die Pflanzung eines Baumes geplant sind. Hierdurch seien die Zufahrten zu einer Garage und zu den hinter den Häusern auf dem jeweiligen Hof befindlichen Pkw-Stellplätzen und Garagen nicht mehr nutzbar.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu in ihrer Gegenäußerung erklärt, dass in den Vermessungsdaten, die der Planung zugrunde lagen, die Zufahrten bedauerlicherweise fehlerhaft bzw. unvollständig dargestellt waren und somit in der vorliegenden Genehmigungsplanung die Zufahrten zu den Stellplätzen deshalb bei der Anordnung der Parkstände und Baumstandorte nicht vollständig berücksichtigt wurden. Die Planung des betroffenen Bereichs wurde aufgrund der Einwendungen überarbeitet, sodass die Erreichbarkeit der bestehenden Zufahrten für Pkw auch weiterhin bestehen bleibt.

Daraufhin hat der Einwender P44 erklärt, dass seiner Einwendung ausreichend Rechnung getragen ist. Die beiden anderen Einwender haben eine solche Erklärung nicht abgegeben. Wie sich aus den gültigen Planunterlagen ergibt, ist die Zufahrt weiterhin nutzbar.

Damit sind die Einwendungen erledigt.

#### **B.4.15.5.17 Einwender P37 bis P40**

Die Einwender P37 bis P40 befürchten durch die Bauarbeiten und den späteren Betrieb der Nord-Süd Stadtbahn Schäden an der Bausubstanz sowie gestiegene Lärmbelastigung an ihren Objekten (Gebäude Brühler Straße 1, Brühler Straße 1b, Bonner Straße 224 bis 230 und Bonner Straße 232).

Die Angst vor Schäden an der Bausubstanz beruhen insbesondere auf einem Vorfall aus dem Jahre 2005 im Objekt Brühler Straße 1 (Hochhaus mit 12 Geschossen). Im März 2005 kam es in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit Bauarbeiten vor dem Objekt zur Rissbildung in einer Wohnung. Eine Verursachung des Schadens durch die Bauarbeiten sei wahrscheinlich.

Da die Objekte Bonner Straße 224-230 und Bonner Straße 232 in ähnlicher Bauweise und zu einer ähnlichen Bauzeit erstellt wurden, werden analoge Risiken auch für diese Objekte gesehen.

Allerdings nehme das Gebäude Brühler Straße 1 aufgrund ihrer exponierten Ecklage, der besonders hohen Bebauung mit 12 Geschossen, den ca. 100 Bewohnern und dem eben geschilderten „Vorschäden“ eine besondere Stellung ein.

Die Einwender bitten daher erstens, den Bauherren für die Bauphase Auflagen zu erteilen, um einen Schutz der Gebäudesubstanz, insbesondere für das Gebäude Brühler Straße 1, zu gewährleisten.

Zum Zweiten bitten sie darum, den Bauherren zu baulichen Maßnahmen zu verpflichten, die auch in der Betriebsphase Schäden an der Bausubstanz (z. B. durch die dauerhaften Erschütterungen) verhindern.

Drittens bitten sie um entsprechende Auflagen für bauliche Maßnahmen, damit in der Betriebsphase eine möglichst niedrige Lärmbelastung durch die Stadtbahnen gewährleistet wird.

Hierzu ist zu erklären, dass beim Bau der neuen Stadtbahntrasse und beim Umbau der vorhandenen Straße auch Bauverfahren angewandt werden, die zeitweise Erschütterungen erzeugen. Beispielsweise sind hier Verdichtungsarbeiten oder der Abbruch der vorhandenen Straße zu nennen. Diese Arbeiten führen teilweise zu Belästigungen der Bewohner der anliegenden Gebäude. Letztlich handelt es sich hier um Bauverfahren, wie sie

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

üblicherweise in Innenstädten eingesetzt werden. Nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin sind aber die Gebäudesubstanz schädigende Erschütterungen nicht zu erwarten. Dennoch wird die Vorhabenträgerin in allen betroffenen Gebäuden vor Baubeginn eine bauliche Beweissicherung durchführen. Sollten wider Erwarten während oder nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechende Schäden festgestellt werden, werden diese auf Kosten des Bauherrn beseitigt.

Aufgrund dieses Einwandes sagt die Vorhabenträgerin zu, dass sie während der Bauarbeiten eine begleitende Erschütterungsmessung im Gebäude Brühler Straße 1 durchführen wird (siehe auch Zusicherung im Teil A Ziffer 11.4.)

Von der geplanten Stadtbahnstrecke gehen unter Betrieb Erschütterungsemissionen aus, die auf die Anliegergebäude einwirken. Die Erfahrungen an anderen Strecken in Köln und auch in anderen Städten zeigen, dass Schäden an der Bausubstanz durch die direkte Erschütterungseinwirkung durch den Stadtbahnbetrieb nicht zu erwarten sind.

In der schwingungstechnischen Untersuchung der I.B.U. GmbH wurde u. a. auch das Gebäude Bonner Straße 224 – 230 betrachtet. Die durchgeführte Immissionsprognose lässt den Schluss zu, dass nur relativ geringe Erschütterungsimmissionen auftreten werden. Eine Gefährdung der Bausubstanz durch direkte Erschütterungseinwirkungen aus dem Stadtbahnverkehr ist auszuschließen. Der in diesem Bereich vorgesehene Oberbau (hochelastischer Oberbau auf steifer Betonunterkonstruktion) erzeugt erfahrungsgemäß nahezu keine Erschütterungsbelastung in der Nachbarschaft, so dass auch dauerhaft keine Schäden an der Gebäudesubstanz zu erwarten sind. Dieser Oberbau wirkt sich auch im Hinblick auf die Körperschallübertragungen in das Gebäude und die Einwirkungen auf die im Gebäude befindlichen Menschen positiv aus.

Während des Baus der Stadtbahnstrecke, des Umbaus der Straße und der sonstigen begleitenden Baumaßnahme werden unvermeidliche Schallimmissionen in der Nachbarschaft erzeugt. Allerdings ist vorgesehen, eine baubegleitende Lärminderungsplanung durchzuführen. Ziel der Lärminderungsplanung ist es, die Schallemissionen der Baustelle, soweit unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglich, zu mindern.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Von der geplanten Stadtbahnstrecke gehen unter Betrieb auch Schallemissionen aus, die vor den Anliegergebäuden zu entsprechenden Luftschallimmissionen führen. Die neue Stadtbahnstrecke wird weitgehend als Rasengleis ausgeführt. Bei entsprechender konstruktiver Gestaltung des Rasengleises stellt dieses die Oberbauform mit den geringsten Luftschallemissionen dar. Insofern wurde hier seitens der Vorhabenträgerin bereits planerisch eine möglichst geringe Lärmbelästigung vorgesehen.

In der schalltechnischen Untersuchung der I.B.U. GmbH wurden die relevanten Fassaden der Gebäude Bonner Straße 224 – 230, Bonner Straße 232, Brühler Straße 1 und Brühler Straße 1b betrachtet.

Da es sich hier bei der Stadtbahnstrecke um einen Neubau handelt, gelten die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV). Die hier gültigen Immissionsgrenzwerte von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) für Misch- und Kerngebiete werden an allen Gebäuden eingehalten. Insofern ergibt sich hinsichtlich des Schienenverkehrs kein Anspruch auf Lärmvorsorge bzw. Schallschutzmaßnahmen.

Hinsichtlich der Geräusche des Straßenverkehrs ergibt sich am Gebäude Brühler Straße 1b Anspruch auf passiven Schallschutz. Die Vorhabenträgerin hat als aktive Schallschutzmaßnahme die Verwendung eines lärmindernden Asphaltbelags vorgesehen. Dieser wird sich schallmindernd auswirken. Da jedoch bislang noch keine ausreichenden Erfahrungen vorliegen, wie lange diese Schallminderung gewährleistet werden kann, ist diese Minderung bei der Schallberechnung jedoch nicht berücksichtigt worden.

In der Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 10.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, sich mit den Eigentümern der Gebäude, bei denen dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, in Verbindung zu setzen

Die Planfeststellungsbehörde sieht aufgrund der Ergebnisse des Schallgutachtens sowie der vorgesehenen Maßnahmen zur Minderung bzw. zum Schutz vor Erschütterungen und Schallauswirkungen den Belangen der Einwender ausreichend Rechnung getragen.

#### **B.4.15.5.18 Einwender P41**

Der Einwender P 41 wendet sich gegen die Führung des Radstreifens in südliche Richtung ab Marktstraße bis Brühler Straße, bei der die Radfahrer auf einer Länge von über hundert Metern von motorisierten Verkehrsteilnehmern nicht nur links sondern auch rechts überholt werden und somit ein intuitives Ausweichen bei kritischen Verkehrssituationen besonders erschwert werde.

Er schlägt vor, die Bonner Straße südlich der Marktstraße anfangs einstreifig zu führen, da sämtliche Zufahrten ebenfalls einstreifig ausgeführt sind, so dass der Radstreifen wie überall am rechten Rand der Fahrbahn markiert werden könne. Der Abzweig zur Brühler Straße sollte dann vergleichbar mit den anderen Kreuzungen gestaltet werden.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die Führung des Radverkehrs auf einem Schutzstreifen zwischen der Rechtsabbiegespur und der Geradeausspur das Ergebnis eines internen Abwägungsprozesses war. Die Komplexität des Knotenpunktes und die unterschiedlichen Fahrbeziehungen haben zur geplanten Variante geführt, die als sicher und komfortabel – entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) – angesehen wird. Um die Aufmerksamkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Radfahrer zu erhöhen, ist eine rote Einfärbung des Schutzstreifens in diesem Bereich vorgesehen. Der angrenzende Gehweg wird für Radfahrer freigegeben und stellt somit eine Alternative zur Nutzung des Schutzstreifens für (subjektiv) unsichere Radverkehrsteilnehmer dar.

Die vorgeschlagene einstreifige Führung zwischen Marktstraße und Brühler Straße (stadtauswärts) ist nicht möglich, da die Linksabbieger aus der Schönhauser Straße in Richtung Süden hier zweistreifig zufahren können - über die separate Linksabbiegespur und parallel über die kombinierte Geradeaus-Links-Spur.

Diesen Ausführungen der Vorhabenträgerin schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

#### **B.4.15.5.19 Einwender P42**

Der Einwender P42 erhebt Einwände gegen die Planung insoweit, als durch die vorgesehene Fahrbahnverschwenkung unmittelbar vor seinem Hausgrundstück in der Bonner Straße und dem dadurch bedingten Wegfall von vorhandenen Bäumen und Parkflächen deutlich höhere Verkehrsimmissionen für die im Hause befindlichen Wohnungen zu erwarten sind. Die vielbefahrene Bonner Straße rückt erheblich näher an die Gebäudefront des Hauses heran, so dass eine maßgebliche Beeinträchtigung hinsichtlich der Wohnnutzung des Gebäudes zu erwarten sein dürfte. Die vorgesehene Beseitigung des vorhandenen Baumbestandes und der bisher vorhandenen Parkflächen trage hierzu noch erheblich bei.

Nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung sowie im Erörterungstermin ist für den Linksabbieger in die Marienburger Straße aufgrund der Wartepflicht gegenüber der priorisierten Stadtbahn und dem Gegenverkehr (stadteinwärts) eine separate Abbiegespur zwingend notwendig. Die Länge dieser Spur muss außerdem ausreichend dimensioniert sein, damit genügend Aufstellfläche für die abbiegenden Fahrzeuge zur Verfügung steht. Durch die Notwendigkeit der Abbiegespur und aufgrund des zur Verfügung stehenden begrenzten Straßenquerschnittes ist auf Höhe des Gebäudes des Einwenders das Anordnen bzw. der Erhalt von Bäumen und Parkständen nicht möglich.

Mangels gleichwertiger Umsetzungsalternativen hat der Belang des Einwenders nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aufgrund des mit der Planung verfolgten Allgemeinwohls zurückzustehen.

Der Neubau der Stadtbahnstrecke und das Heranrücken einer der Richtungsfahrbahnen der Bonner Straße an das Gebäude stellt einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar. Demzufolge ist eine Betrachtung der Schallimmissionen des Straßenverkehrs erforderlich.

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung der I.B.U. GmbH bewirkt die geplante bauliche Änderung eine Pegelzunahme für das betroffene Gebäude an der Bonner Straße. Nach der 16. BImSchV entsteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schall-

schutz an diesem Gebäude. Die detaillierte Auslegung des passiven Schallschutzes erfolgt in einem gesonderten Verfahren entsprechend der 24. BImSchV. Durch die Anordnung des passiven Schallschutzes wird der zusätzlichen Beeinträchtigung der Wohnnutzung entgegengewirkt.

In der Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 10.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, sich mit den Eigentümern der Gebäude, bei denen dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, in Verbindung zu setzen.

Ferner dürfte auch während der Bauphase aufgrund der anzunehmenden Schallpegel durch die beabsichtigten Baumaßnahmen eine massive Beeinträchtigung hinsichtlich der Wohnnutzung des Gebäudes hervorgerufen werden.

Zwar ist während der Baumaßnahmen mit Schallimmissionen in der Nachbarschaft zu rechnen. Allerdings ist vorgesehen, eine baubegleitende Lärminderungsplanung durchzuführen. Ziel der Lärminderungsplanung ist es, die Schallemissionen der Baustelle, soweit unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten möglich, zu mindern.

Die Planfeststellungsbehörde sieht aufgrund der Notwendigkeit der Straßenführung in diesem Bereich und in Anbetracht der vorgesehenen Schutzmaßnahmen die verbleibenden Beeinträchtigungen für die Einwender als hinnehmbar an.

#### **B.4.15.5.20 Einwenderin P43**

Die Einwenderin fordert, dass die zurzeit bestehende Einbahnstraßenregelung der Andernacher Straße bzw. Ahrweilerstraße in Richtung Bonner Straße unbedingt beibehalten werden müsse, um den Schleichverkehr, sowohl für die Umbauphase als auch für die Zeit danach, einzudämmen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Planunterlagen, nach denen die Andernacher Straße und die Ahrweilerstraße weiterhin als Einbahnstraßen verbleiben sollen. Dies bedeutet, dass die Einfahrt von der Bonner Straße aus nach erfolgtem Ausbau weiterhin nicht möglich ist (Radfahrer ausgenommen).

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Einwenderin trägt weiter vor, dass während der Umbauphase als weiterer Schutz vor Ausweichverkehr eine Einbahnstraßenregelung der Von-Groote-Straße im Abschnitt Andernacher Straße – Remagener Straße stadtauswärts oder im Abschnitt Remagener Straße – Leyboldstraße stadtauswärts wünschenswert sei.

Die Einfahrt nach Marienburg via Leyboldstraße bzw. Schillingsrotter Weg zu erschweren bzw. zu verhindern, werde zu einer zusätzlichen Mehrbelastung des „Umgehungs“-Verkehrs durch die Anwohner führen. Eine intelligente Einbahnstraßenregelung innerhalb von Marienburg bzw. Bayenthal, um die Einfahrten für den Schleichverkehr unattraktiv zu gestalten, wird dagegen für unabdingbar gehalten – auch in Anbetracht des Verkehrsgutachtens, das eine Zunahme des Verkehrs in Marienburg und Bayenthal prognostiziert.

Die Reduzierung der Parkplatzanzahl an der Bonner Straße werde zu einem Ausweichen der Parkplatzsuchenden in die Nebenstraßen führen und ist auch schon in den Kompensationsmaßnahmen angeführt. Dem könne nur mit einer ebenfalls schon angedachten Parkraumbewirtschaftung / Bewohnerparken / kostenpflichtiges Parken effizient entgegengewirkt werden.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung erklärt, dass die von der Einwenderin vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung im Rahmen der detaillierteren Bauablaufplanung (noch ausstehend) geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt wird.

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln hat zusammen mit der IG Kölner Süden, die eine Vielzahl von Bürgervereinen und -initiativen aus dem Kölner Süden repräsentiert (u. a. auch den Bürgerverein Bayenthal-Marienburg), einen Arbeitskreis eingerichtet, um geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Durchgangs- und „Schleichverkehre“ durch Bayenthal und Marienburg zu entwickeln. Einzelne Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbar, andere sind nur mittel- oder langfristig realisierbar.

Die Realisierung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen (z. B. Bewohnerparken) als Mittel gegen den überhöhten Parkdruck in den an die Bonner Straße angrenzenden Wohngebieten wird zu gegebener Zeit von der Stadt Köln noch eingehender untersucht, als dies bisher in der Parkraumuntersuchung geschehen ist.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Planfeststellungsbehörde hat in der Nebenbestimmung (Teil A, Ziffer 10.1.15) festgesetzt, dass die Vorhabenträgerin während der Bauphase geeignete Verkehrslenkungsmaßnahmen vorzunehmen hat.

Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für das Wohnviertel sind unabhängig von der Planfeststellung später durch die Stadt Köln umsetzbar.

#### **B.4.15.5.21 Einwender P45**

Der Einwender P45 widerspricht der vorgesehenen Umgestaltung der Bonner Straße, insbesondere der Planung, die Verkehrskapazität in Richtung Innenstadt Köln zu minimieren. Ein großflächiges Verkehrskonzept, das den Gegebenheiten der 60er und 70er Jahre entsprochen habe, stimme nicht mehr unbedingt für 2020 ff.

Im Kölner Süden seien mehrere 10.000 Familien neu angesiedelt worden und die Pkw (und Lkw) - Dichte habe sich deutlich verändert, aber seit Anfang der 70er Jahre sei für die Nord-Süd-Achse nichts grundlegend Neues geplant worden.

In den belastungsintensiven Morgen- und Abendstunden gibt es heute schon lange Stauungen auf der Rheinuferstraße. Den Grenzwerten des Bundesimmissionsschutzgesetzes auch nur in Ansätzen gerecht zu werden, habe man bereits vor langer Zeit aufgegeben.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf das Verkehrsgutachten zur 3. Baustufe, das zu dem Ergebnis kommt, dass zwei Fahrstreifen zwischen Marktstraße und Gürtel zur Abwicklung des prognostizierten Verkehrs ausreichen. Nach Aussagen der Vorhabenträgerin weist die Bonner Straße im Abschnitt nördlich des Gürtels bereits heute ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen als im südlichen Abschnitt auf.

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) für das gesamte Kölner Stadtgebiet ist seit 1992 in acht punktuellen Änderungsverfahren fortgeschrieben worden. Das GVK ist eine rechtlich nicht vorgeschriebene Rahmenplanung der Stadt, die neben grundlegenden Zielsetzungen der Kölner Verkehrsplanung das (bei allen Planungen der Stadt zu berücksichtigende) Hauptverkehrsnetz abbildet. Außerdem existiert ein Nahverkehrsplan (NVP), der Nahverkehrsmaßnahmen verschiedener Prioritäten beinhaltet und dessen aktuellste Fassung (2003-2007) z. Z. ebenfalls fortgeschrieben wird.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Die Stadt Köln sieht ihre Hauptaufgabe darin, bestehende Systeme zu optimieren. Der Trend der letzten Jahre geht eindeutig zur Förderung von Bus-, Bahn- und Radverkehr. Die Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn soll einen großen Beitrag dazu leisten, dass auch der Kfz-Verkehr im Kölner Süden weiterhin ausreichend gut abgewickelt werden kann, da durch das attraktive ÖPNV-Angebot das aus den Aufsiedlungsmaßnahmen resultierende Mehrverkehrsaufkommen größtenteils kompensiert werden kann. Zudem ist bereits heute erkennbar, dass ein Umdenken hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl bei den Verkehrsteilnehmern stattfindet.

Durch die Realisierung der Nord-Süd Stadtbahn inklusive der 3. Baustufe, werden keine Verkehrskapazitäten gekappt, sondern es wird ein zusätzliches Verkehrsangebot für die Bürger geschaffen, das eine Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw darstellt. Ziel ist es, mit der geplanten Stadtbahnstrecke weitere Wohngebiete an das Kölner Stadtbahnnetz anzuschließen und dadurch für einen deutlich höheren ÖPNV-Anteil in der Bevölkerung zu sorgen. Dies hat eine entlastende Wirkung auf den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Dem Ratsbeschluss vom 25.11.2010 entsprechend wurde bezüglich der Querung der Rheinuferstraße (2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn) eine Vorleistung erbracht, die die spätere Tieferlegung des Straßenverkehrs als Untertunnelung der Gleistrasse ermöglicht. Sollte es in Zukunft zu nach aktuellem Kenntnisstand nicht vorhersehbaren permanenten, unzumutbaren Stausituationen kommen, ist es durch den Ausbau der Untertunnelung möglich, die Leistungsfähigkeit erheblich zu steigern und die Situation zu verbessern.

Die Planfeststellungsbehörde hat aufgrund der vorhandenen Planunterlagen und Verkehrsgutachten sowie -prognosen ihre Abwägungsentscheidung zu treffen. Soweit der Einwander zu Recht auf den Bevölkerungszuwachs in angrenzenden Stadtteilen hinweist, würden diese Bürger ohne Stadtbahnanbindung den MIV verstärken und zu einer erhöhten Staubelastung führen. Wie der Planrechtfertigung zu entnehmen ist (Teil B, Ziffer 4.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses) ist der Bau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn im Interesse der besseren Verkehrsabwicklung geboten.

#### **B.4.15.5.22 Einwender P46**

Der Einwender P46 führt in seiner Einwendung aus, dass im Kreuzungsbereich Bonner Straße / Schönhauser Straße zumindest der größte Teil der „Villa Lenders“ außerhalb der geplanten Straßen- bzw. Verkehrsflächen liege. Daraus ergebe sich die Chance, zumindest mehr als zwei Drittel dieses historisch und für das Stadtbild bedeutenden Gebäudes zu erhalten. Alternativ denkbar wäre auch, Fuß- und Radweg durch das Erdgeschoss des rechten Gebäudeteils zu führen. Damit blieben bei minimalen Auswirkungen auf die übrige Planung die Proportionen des Gebäudes erhalten. Nach dem Vorgehen bei der trotz Denkmalschutz komplett ausgekernten Eisenbahndirektion dürften aus denkmalpflegerischer Sicht auch keine ernsthaften Bedenken vorzutragen sein, wenn dabei aus baulichen Gründen der rechte Teil des Gebäudes neu errichtet werden müsste.

Aus den Lageplänen der eingereichten Genehmigungsplanung geht hervor, dass der westliche Gebäudeteil der „Villa Lenders“ nicht nur durch den Schutzstreifen für Radfahrer und den Gehweg überplant wurde, sondern auch durch einen Teil der Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Selbst bei Ergreifen der durch den Einwender vorgeschlagenen Maßnahme, einen Geh- und Radweg durch den besagten Gebäudeteil zu führen, wäre dieser nicht zu erhalten.

Die Breite der geplanten Gehwege im Bereich der 3. Baustufe soll 2,00 m nicht unterschreiten. Wenn man dieses Mindestmaß berücksichtigte, blieben vom derzeit zum Abbruch vorgesehenen Gebäudeteil noch ca. 1,80 m übrig.

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass ein Teilerhalt dieses 1,80 m breiten Gebäudestreifens aber aus statischen Gründen nicht weiterverfolgt werden kann. Daher sieht die Genehmigungsplanung einen Abbruch des kompletten westlichen Gebäudeteils vor. Hierdurch wird es außerdem möglich, in diesem Bereich, der ein verhältnismäßig hohes Fußgängeraufkommen aufweist, eine komfortablere Gehwegbreite von ca. 3,80 m zu realisieren. Der restliche Gebäudeteil der „Villa Lenders“ steht dem Ausbau der 3. Baustufe nicht im Wege und ist daher in der Genehmigungsplanung nicht vom Abbruch betroffen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht den teilweisen Abbruch der Villa Lenders als notwendig und im Allgemeinwohlinteresse geboten an (siehe auch Teil B, Ziffer 4.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

#### **B.4.15.5.23 Einwenderin P48**

Die Einwenderin P48 beklagt, dass der Straßenlärm bereits jetzt viel zu laut sei. Die Belästigung durch die Lautstärke der Bahn wäre des Weiteren eine Lärmbelästigung, besonders beim Bremsen der Bahn vor Ampeln etc.

Sie trägt vor, dass immer Stau auf der Bonner Straße sei, der durch die Bahn noch zunehmen werde und somit eine weitere Belästigung und Zumutung für alle sei.

Vibrationen / Erschütterungen durch die Bahn seien ein Störfaktor (Schlafstörungen und Belästigung). Sie befürchtet zudem, dass durch die Vibrationen / Erschütterungen am Haus Schäden / Risse entstehen könnten.

Wie bereits die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung einräumt, gehen von der Bonner Straße unbestritten sehr hohe Schallimmissionen aus, so dass das subjektive Empfinden „Die Bonner Straße ist bereits zu laut“ nachvollziehbar ist.

Die Planung der neuen Stadtbahn verfolgt gerade das Ziel, den ÖPNV zu optimieren, um den Straßenverkehr zu minimieren.

Die Nord-Süd Stadtbahn stellt ein attraktives ÖPNV-Angebot dar und wird zu einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV führen. Ohne die Realisierung der Nord-Süd Stadtbahn käme es aufgrund der geplanten Aufsiedlungen und Neubauprojekte im Kölner Süden zu einer erheblichen Zunahme des MIV. Die aktualisierte Verkehrsuntersuchung zur 3. Baustufe, die dem Planfeststellungsantrag als Anhang beigefügt wurde, kommt zu dem Ergebnis, dass diese Verkehrszunahme durch die Stadtbahn kompensiert wird.

Auch von der Stadtbahn gehen naturgemäß Schallimmissionen aus, die im Rahmen der Planung und des Planfeststellungsverfahrens zu beurteilen sind. In der 16. BImSchV sind die entsprechenden Immissionsgrenzwerte festgelegt. In der schalltechnischen Untersuchung der I.B.U. GmbH wurde die der Bonner Straße zugewandte Fassade des Gebäudes

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

der Einwenderin betrachtet. Die entsprechend des einschlägigen Rechenverfahrens ermittelten Beurteilungspegel des zukünftigen Schienenverkehrs ergeben sich wie folgt:

tags: 56 dB(A)

nachts: 51 dB(A)

Die hier gültigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64/54 dB(A) (Tag/Nacht) für Misch- und Kerngebiete werden somit eingehalten. Insofern ergibt sich wegen des künftigen Schienenverkehrs kein Anspruch auf Lärmvorsorge bzw. Schallschutz. Bei den Berechnungen werden sämtliche Schallquellen, auch das Bremsen der Stadtbahnen mit berücksichtigt.

Durch den Bau der Stadtbahn wird auch ein erheblicher baulicher Eingriff in den Straßenraum bewirkt. Entsprechend der 16. BImSchV war daher weiter zu prüfen, ob durch die neue Straßenführung eine wesentliche Änderung der Schallimmissionen eintritt. Der Vergleich der Beurteilungspegel der Straße vor und nach dem Umbau zeigt, dass eine wesentliche Änderung eintritt. Insofern entsteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Die detaillierte Auslegung des passiven Schallschutzes erfolgt in einem gesonderten Verfahren entsprechend der 24. BImSchV.

In der Nebenbestimmung in Teil A, Ziffer 10.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, sich mit den Eigentümern der Gebäude, bei denen dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, in Verbindung zu setzen.

Die Planfeststellungsbehörde macht darauf aufmerksam, dass die Vorhabenträgerin als aktive Schallschutzmaßnahme für den Straßenbelag lärmindernden Asphalt verwenden wird. Da bislang noch nicht ausreichend erprobt ist, wie lange dieser Asphalt seine lärmindernde Wirkung beibehält, ist diese Schallschutzmaßnahme – obwohl sie durchgeführt wird – bei der Schallberechnung nicht eingerechnet.

Vom zukünftigen Stadtbahnbetrieb werden auch Erschütterungsemissionen ausgehen, die in den Anliegergebäuden zu entsprechenden Immissionen führen können. In der schwingungstechnischen Untersuchung der I.B.U. GmbH wurde die Höhe der zukünftig zu erwartenden Erschütterungsimmissionen für ausgewählte Gebäude exemplarisch ermittelt.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Bei Verwendung des vorgesehenen Oberbaus (elastische Schienenlagerung auf steifer Betonunterkonstruktion) im Bereich Bonner Straße 221 werden die 1,5-fachen Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150 - Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ und Teil 3: „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ eingehalten. Daher sind durch den Betrieb der Stadtbahn keine erheblichen Belästigungen der Anwohner und auch keine Schäden an den Gebäuden durch direkte Erschütterungseinwirkungen zu erwarten.

Die Einwendungen sind daher – insbesondere mit Blick auf den gesetzlich verankerten Anspruch auf passiven Schallschutz – zurückzuweisen.

#### **B.4.15.5.24 Einwenderin P49**

Die Einwenderin P 49 informiert darüber, dass das St. Antonius Krankenhaus über die Zufahrt Mathiaskirchplatz unmittelbar an die Bonner Straße angrenzt.

Zur Erfüllung ihres Versorgungsauftrages ist es erforderlich, dass das Krankenhaus jederzeit leicht verkehrstechnisch zu erreichen ist. Hierzu gehört in erster Linie der Transport für Notfallpatienten durch den Rettungsdienst.

Folgende Fragen seien offen:

- Zufahrt Rettungsdienst bei Behinderungen (wie z. B. Kurzparker, Lastwagen usw.) auf der einspurigen Fahrweise stadteinwärts
- Ersatz für Wegfall von zahlreichen Parkplätzen längs der Bonner Straße? (Befürchtung, dass die frei zugänglichen Stellplätze auf dem Krankenhausbereich unbefugt genutzt werden)
- Wo werden die notwendigen Baucontainer stehen?
- Einfahrt Mathiaskirchplatz weiterhin offen?

Die Vorhabenträgerin hat hierzu erklärt, dass in einem Gespräch am 30.10.2014 mit Mitarbeiterinnen des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik sowie des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau erläutert wurde, dass die zweistreifige Lösung im nördlichen Abschnitt der Bonner Straße (zwischen Marktstraße und Gürtel) mit jeweils einem Fahrstreifen stadteinwärts und stadtauswärts im Rahmen der Vorentwurfsplanung mit der Feuerwehr der Stadt Köln abgestimmt ist. Auch die Feuerwehr ist darauf angewiesen, den besagten

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Streckenabschnitt im Notfall möglichst störungsfrei befahren zu können. Auf den geplanten Schutzstreifen für Radfahrer ist das Parken generell verboten.

Die Vorhabenträgerin versichert, während der Bauausführung darauf zu achten, dass eine Zufahrt zum St. Antonius Krankenhaus für Rettungstransporte jederzeit ohne nennenswerte Zeitverluste ermöglicht wird.

Die genauen Standorte der Baucontainer und sonstige Baueinrichtungsflächen werden im Zuge der Bauausführungsplanung erarbeitet. Dabei wird darauf geachtet, dass durch die Lage der Baustelleneinrichtungsflächen die Zuwegung zum Krankenhaus nicht blockiert wird.

Durch die Integration der Stadtbahntrasse und die damit verbundene Umgestaltung des Straßenraums der Bonner Straße ist eine Reduzierung der Anzahl der vorhandenen Parkstände unvermeidbar. Die Vorhabenträgerin führt zu Recht aus, dass bei der Planung eines solchen Großvorhabens das Parkraumangebot neben Straßenraumgestaltung, ausreichender und komfortabler Dimensionierung der Verkehrsflächen (Gehwege, Radwege, Fahrbahn, Stadtbahntrasse), notwendiger Straßenmöblierung etc. lediglich einen Aspekt darstellt. Um die entstehenden Parkraumdefizite detailliert zu ermitteln und Kompensationsmöglichkeiten zu erarbeiten, wurde die Ingenieurgesellschaft Lindschulte + Kloppe mit der Erstellung einer Parkraumuntersuchung beauftragt. Einige Vorschläge des Büros zur Verringerung des Defizits wurden bereits in die Planung übernommen. Je nach Entwicklung der Parkraumsituation wird im Anschluss an die Realisierung der Maßnahme seitens der Stadt Köln die Umsetzung weiterer Maßnahmen geprüft.

Sofern trotz der städtischen Maßnahmen ein Missbrauch der krankenhauseigenen Parkplätze festgestellt wird, müssen hier gegebenenfalls auch von Seiten des Krankenhauses Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

Bezüglich der letzten Frage der Einwenderin ergibt sich aus den Planunterlagen, dass eine Zufahrt aus der Bonner Straße in den Mathiaskirchplatz zukünftig nur noch aus Richtung Süden möglich sein wird. Aus Richtung Norden kann man die Schillerstraße entweder über die Schönhauser Straße erreichen oder man muss die Wendemöglichkeit weiter süd-

lich (auf Höhe der Annastraße) nutzen, um dann aus Süden kommend in den Mathias Kirchplatz abzubiegen.

Die offizielle Wegweisung zum Krankenhaus weist den Weg über die Schönhauser Straße und die Schillerstraße aus. Eine Route über den Mathias Kirchplatz wird auch zukünftig nicht ausgeschildert.

Da die offiziell vorgesehene Zufahrt zum Krankenhaus durch das Planfeststellungsverfahren nicht verändert wird, sieht die Planfeststellungsbehörde diesbezüglich keine Verschlechterung durch das Bauvorhaben.

Durch die Auflage im Teil A, Ziffer 10.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses ist die Vorhabenträgerin gehalten, die Erreichbarkeit des Krankenhauses auch während der Bauphase sicherzustellen.

#### **B.4.16 Gesamtabwägung:**

An dem mit dem festgestellten Plan beabsichtigten Vorhaben des Baus der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn 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.

Den hinnehmbaren Beeinträchtigungen von privaten Belangen stehen die wesentlich verbesserten Verkehrsverhältnisse durch das verbesserte Angebot im ÖPNV gegenüber. Wegen dieser nachhaltigen positiven Auswirkung soll nach Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben realisiert werden.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

Der mit diesem Beschluss zugelassene Ausbau der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn 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 nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Verwaltungs- und Finanzgerichten im Lande Nordrhein-Westfalen –ERVVO VG/FG- vom 07.11.2012 (GV.NRW.2012 S. 548) eingereicht werden. In diesem Fall muss das elektronische Dokument mit einer qualifizierten Signatur nach § 2 Nummer 3 des Signaturgesetzes vom 16.05.2001 (BGBl. I S. 876) in der jeweils geltenden Fassung versehen sein und an die elektronische Poststelle des Gerichts übermittelt werden.

Die Klage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Aegidiikirchplatz 5, 48143 Münster gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der/die durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerzte bei dem vorgenannten Oberverwaltungsgericht einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der/die Beschwerzte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

## **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](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.

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 Absatz 2 UVPG im Amtsblatt für den Regierungsbezirk Köln sowie im Kölner Stadtanzeiger und in der Kölnerischen Rundschau.

### **D.2 Hinweise zur sofortigen Vollziehbarkeit**

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes (§ 29 Abs. 6 Satz 1 PBefG) sofort vollziehbar.

Eine etwa gegen den Beschluss erhobene Anfechtungsklage entfaltet daher keine aufschiebende Wirkung.

In der Rechtsbehelfsbelehrung (Abschnitt C) ist ausgeführt, wo und wie ein Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gestellt werden kann.

### **D.3 Hinweise zur Klageerhebung:**

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch die Bezirksregierung Köln, Zeughausstraße 2-10, 50667 Köln) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger/die Klägerin hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. § 87 b Abs. 3 und § 128 a der Verwaltungsgerichtsordnung gelten entsprechend

Bei der Verwendung der elektronischen Form der Klageerhebung sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter [www.egvp.de](http://www.egvp.de) aufgeführt. Hinweise zur Klageerhebung in elektronischer Form und zum elektronischen Rechtsverkehr finden sich unter anderem auf der Homepage des Oberverwaltungsgerichts des Landes Nordrhein-Westfalen.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen, soweit er einen Antrag stellt. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte und Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Falls eine der oben genannten Fristen durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollte, so würde dessen Verschulden dem Bevollmächtigenden zugerechnet.

Die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss ist nach § 42 Absatz 2 Verwaltungsgerichtsordnung nur zulässig, wenn der Kläger/die Klägerin geltend macht, durch den Beschluss in seinen/ihren Rechten verletzt zu sein.

Bau der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe von Haltestelle Marktstraße bis  
zum Verteilerkreis Süd auf der Bonner Straße in Köln

#### 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 Gegenstand 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

