

Straßen NRW
Regionalniederlassung Rhein-Berg
Außenstelle Köln
z.Hd. Herrn Cornelius
Postfach 210722
50532 Köln

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NW e.V.**

**Kreisgruppe
Rhein-Sieg-Kreis**
Sprecher: A. Baumgartner

Ansprechpartner des BUND für
dieses Schreiben:

Achim Baumgartner
Geschäftsstelle BUND RSK
Steinkreuzstraße 10/14
53757 Sankt Augustin
Tel.: 02241- 145-2000

A3 Gesamtinstandsetzung Abschnitt IV Sankt Augustin / Königswinter

info@bund-rsk.de

www.bund-rsk.de

**RSK 44-11.19 ST
210/04./08-45-0765-A3**

10.1.2020

Frist 25.1.2020

Sehr geehrter Herr Cornelius,
sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrer Einschätzung, die Gesamtinstandsetzung der A3 sei ohne Plangenehmigung oder Planfeststellung zulassungsfähig, nehmen wir als BUND NRW wie folgt Stellung:

Die Genehmigungslage der bestehenden A3 aus den 1930er Jahren wird in den Unterlagen nicht dargestellt. Hier regen wir an, diese Frage aufzuklären und den Genehmigungsstatus zu benennen.

Bis auf weiteres gehen wir davon aus, dass die A 3 zum Zeitpunkt der geplanten Generalinstandsetzung den Bestandschutz einer früheren Genehmigung hat. Sie muss sich allerdings im Zuge einer Gesamtinstandsetzung einer erneuten Zulässigkeitsprüfung insofern unterziehen, als zu klären ist, ob bauliche Entscheidungen der früheren Genehmigung noch den heutigen fachlichen und rechtlichen Standards entsprechen. Bei einer Gesamtinstandsetzung werden z. B. technisch neue Standards berücksichtigt, Lärmschutzvorgaben neu angewendet und Schilder, Fahrbahnoberflächen, Wasserbeseitigung usw. den aktuellen Anforderungen angepasst.

Nun ergeben sich bei der Berücksichtigung der aktuellen Umwelt- und Naturschutzgesetze baulich höhere Anforderungen als aktuell von Ihnen geplant und in einem solchen Umfang, dass ein Plangenehmigungsverfahren allein schon aus Gründen der Koordination naheliegend ist. So sind aus Sicht des Artenschutzes (z.B. Gelbbauchunke im schlechten

Erhaltungszustand, Kreuzkröte, Kamm-Molch, Wildkatze, Rothirsch, Fledermäuse) verbesserte Querungsangebote erforderlich, um lebensfähige Gesamtpopulationen aufbauen und den negativen Wirkungen des Klimawandels auf die Inselformationen begegnen zu können. Denn es ist der in internationalen Verträgen und über die EU-Richtlinien festgelegte verbindliche Auftrag der Bundesrepublik Deutschland, lebensfähige Populationen aufzubauen und Arten im schlechten Erhaltungszustand aktiv in einen guten Erhaltungszustand zu überführen. Diese Entwicklungsaufgabe ist auch Inhalt der FFH-Schutzziele der betroffenen FFH-Gebiete Tongrube Niederpleis und Siebengebirge. Dazu sind entsprechende Tierdurchlässe, Überflughilfen und Grünbrücken erforderlich und Lärmschutzwände zumindest hinsichtlich der Zerschneidungswirkung zu überprüfen und baulich anzupassen. Parallel läuft, wie auch in den Unterlagen wahrgenommen, im Planungsraum ein Naturschutzgroßprojekt der Bundesrepublik Deutschland („chance.7“), das z. B. explizit den Biotopverbund entlang des Pleisbaches entwickeln soll und Verbundaufgaben für die Gelbbauchunke und die Wildkatze über die A3 aufbauen soll.

Der Wildkatzenverbund wird durch einen 2.500m langen Leitzaun für die Wildkatze, abgestimmt mit dem Naturschutzgroßprojekt chance.7, unterstützt und als Kompensationsmaßnahme angerechnet. Verbundfunktionen werden aber darüber hinaus nicht aufgearbeitet, obwohl sie durch veränderte Mittelstreifengestaltung, Entwässerungsrinnen und Abläufe, verlängerte und neue Lärmschutzwände betroffen sind. Hier besteht Nachholbedarf, gleich auf welcher Genehmigungsbasis das Vorhaben umgesetzt werden wird.

Belange des Arten- und Gebietsschutzes (§ 1 BNatSchG), des Biotopverbundes (§ 21 BNatSchG) und zur Gewässerentwicklung (§§ 27, 34, 36 WHG) sind nicht als weitere Teilaspekte der Instandsetzung entfallen, nur weil Vermeidungsmaßnahmen im Sinne des Tötungsverbot des BNatSchG und Kompensationsmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung in der aktuellen Straßenvorplanung vorgesehen werden. Vielmehr bestehen vielfache gesetzliche Entwicklungsverpflichtungen, die mit der Gesamtinstandsetzung zu koordinieren sind. Anders wären fachliche Defizite aus Altverfahren nicht mehr zu beseitigen oder fachliche Innovationen im Bestandsstraßennetz mit einem vertretbaren Aufwand nicht mehr einzuführen. Insofern legt auch der Grundsatz der sparsamen Mittelverwendung hier eine die verschiedenen öffentlichen Belange koordinierende Planung nahe.

Kommt es zum erstmaligen Einsatz von Betonmittelleitplanken (wie im vorlaufenden Bauabschnitt), die den Biotopverbund gänzlich unterbinden, oder wird das Grün der Mittelstreifen ganz entfernt (was benannt geplant ist) entstehen erhebliche neue Betroffenheiten, die ebenfalls klärungsbedürftig sind und bewältigt werden müssten.

Insgesamt weisen wir auf die § 2 (2) und § 4 BNatSchG hin.

Konkret besteht ein erheblicher Bedarf, die sehr negative Zerschneidungswirkung der A 3 durch eine Anpassung aller neun Brückenbauwerke und bestehender Durchlässe durch deutlich erweiterte Durchlass- bzw. Brückenbauwerke zu mindern. Dabei sollten fachliche Anforderungen des Biotopverbundes z. B. im Sinne der Skripten 522 (2019) des Bundesamtes für Naturschutz angewendet werden. Besonders hervorzuheben sind der Durchlass des namenlosen Baches östlich des FFH-Gebietes Tongrube Niederpleis und das Brückenbauwerk über den Pleisbachhauptlauf, aber auch die Bauwerke über den Bellinghauer, Kippenhohner und Rottbach. Der angepasste, querungsfreundlichere Neubau der Überführungsbauwerke bietet die Chance, erhebliche bauliche und planerische und sogar

städtebauliche Defizite der Planung der 1930er Jahre aufzuarbeiten und erscheint angesichts des massiven Artensterbens auch gesellschaftlich geboten. Zugleich dürfte seitens der Landwirtschaft ein großes Interesse daran bestehen, bestehende Feldwegedurchlässe aufzuweiten, so dass sie auch mit modernem Gerät durchfahren werden können.

Davon unabhängig bietet die Gesamtinstandsetzung die Chance, standortfremde Gehölzpflanzungen entlang der Autobahnböschungen in Frage zu stellen und die Gesamtplanung auch im Sinne des Längsverbund entlang der Autobahn deutlich naturschutzkonformer auszugestalten. Anpassungen sind im Bereich der Autobahnanschlüsse und bei der Querung anderer großer Verkehrsbauwerke (L 143 und L 268) sinnvoll.

Wir regen hierzu einen fachlichen Austausch der betroffenen Behörden an und empfehlen dringend, ein Plangenehmigungsverfahren in Angriff zu nehmen, um die gestellten Zukunftsaufgaben zu bewältigen.

Im Detail erscheint eine Fledermauskartierung an den Brückenbauwerken nur am 21.11.2018 (sic!) und eine spätere Nachkontrolle während der Bauphase nicht ausreichend, da während der Bauphase kaum nennenswerte Bauzeitenänderungen möglich sein werden. Es wird angeregt, die Fledermauserfassung, auch zur Kontrolle von wichtigen Überflügachsen über die A3 im gesamten Streckenverlauf, 2020 nach gängigen Standards vorzunehmen und die Datenlage zu verbessern.

Die Anrechnung von Nistkästen in der Eingriffskompensation ist aus Sicht des BUND auch rechtlich zweifelhaft. Die Eingriffskompensation ist ein Instrument, dass mit der Wertigkeit von Grundflächen arbeitet. Es ist nach den Angaben im LBP noch nicht einmal nachzuweisen, bekannt zu machen oder sicherzustellen, dass die Nistkästen angenommen werden. Leere Nistkästen, deren Kontrolle und Warten ebenfalls offenbleibt, an einer Betonwand aufzuhängen, stellt aber keine Verbesserung des Biotopwertes dar.

Mit freundlichen Grüßen:

